Tartu linnavalitsus

Tartu linna üldplaneeringu eelnõu ettepanekud ja linna seisukohad

Avaliku väljapaneku ja sellele eelnenud menetlusperioodi jooksul esitatud arvamuste osas

Linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond

2020

Sisukord

Olga Margulis 10
Erki Vellama 10
Maido Puna 10
Andree Laas 11
Railika Toim 11
Jaana Karja 12
Kristjan Mugra 12
Markus Meier 13
Daria Dreilikh 13
Hillar Liiv 14
Erik Kõivistik 15
Erik Kõivistik 15
Erik Kõivistik 16
Erik Kõivistik 16
Erik Kõivistik 16
Erik Kõivistik 17
Rihhard Nadel 17
Rihhard Nadel 18
Rihhard Nadel 18
Aksel Part 18
Ireen Bruus 20
Juhan Undrits 20
Mariliin Kindsiko-Singh 21
Andres Härm 22
OÜ Anovela Kinnisvara 23
Jana Tenn 24
Erry Vares 24
Jaanus Tamm 25
Aivar Antsov 26
Aivar Antsov 26
Jaak Laineste 30
Margus Hendrikson, Rahandusministeerium 32
Kristo Vaher 34
Richard Meitern 35
Richard Meitern 35

Kaarsilla Kinnisvara OÜ 35
Urmas Treiel 36
Olav Kersen 36
Haage maaomanikud 37
Riigi Kinnisvara AS 37
Marge Herik 38
Kaire Varrik 38
Ülo Hage 39
Indrek Sooniste, SA Tartu Vaimse Tervise Hooldekeskus 39
Igor Danko 40
Madis Noor 40
Tartu Kiirabi SA 41
Aurum Capital OÜ 41
Ülo Niinemets 41
Pille Kõiv 42
Mats Plado 43
Aksel Part, Tartu Liiklejate Koda 44
Ülo Sarap 46
Holger Ehrlich, Maa-amet 47
Janne Susi 50
Margo Külaots, Fortum Tartu AS 51
Mihkel Joala 53
Jaak Laineste 54
Gunnar Kuusna 54
Siseministeerium 55
Lubja tn garaažiomanikud 56
Tiit Sild, OÜ Sport 57
AS Tartu Agro 58
Tähtvere Selts MTÜ 60
Indrek Kelk, KÜ Kalevi 18a 60
Andres Tõnissoo 61
Silvia Kala 61
Marko Milius 62
Elmo Sarapuu 62
Anu Angerjas, Veeteede Amet 62
Sulev Puusaar, Tõnisson Kinnisvarakonsultant OÜ 64

Ott Kiens 64
Sulev Puusaar, Tõnisson Kinnisvarakonsultant OÜ 64
Ülo Niinemets 66
Kristjan Joost 68
Lembit Pent 70
Nora-Liisal Köster 70
Janar Nõmmik 72
Kerli Nõmmik 73
Rauno Savolainen 74
Kertu Jaik 75
Kaspar Plaat 76
Teele Tamme 77
Mirjam Jervson 79
Riina Jüriado 81
Triin Lepp 82
Indrek Jakobsoo 83
Meelis Tomberg, OÜ Sanderal 83
Laur Laaneleht, AS Colordia 84
Aivar Karus 87
Piret Pallo 87
Mart Jüssi 88
Katriin Fisch-Uibopuu 89
Ann Marvet 89
Mihkel Lember 90
Mariliis Vaht 91
Tähtvere Selts MTÜ 94
Mati Pihlak 94
Ando Voogma, Nordecon AS 95
EKRE Tartu linna ringkond 97
Tambet Tasuja 101
Merlin Kalle 102
Jaan Tamm 104
Jaan Tamm 104
Jaan Tamm 105
Jaan Tamm 105
Jaan Tamm 106

Jaan Tamm 108
Jaan Tamm 108
Taimi Nukka 109
Johanna Kuld 111
Mari-Loore Pavel 112
Taavet Kutsar 113
Indrek Hallas, OÜ Ilmatsalu Kala 114
Kaitseministeerium 115
Maanteeamet 116
Ermo Kontson 118
Alvar Maidla 119
Karin Rea 119
Karin Rea 120
Karl Ariva 121
Lea Asso 123
Björn Puna 123
Reet Needo 124
Sille Meikop 125
Urmas Jaagusoo 126
Rainer Kaljumäe 127
Külliki Kuusk 129
Jüri Starast 129
Jaak Asser 131
Teele Tamme, Aruküla tee 2/4/6 KÜ 132
Andra Somelar 134
Andra Somelar 135
Kaarel Karolin 135
Minni Saapar 136
Mart Veliste 137
Kaire Krevald 138
Mirjam Võsaste 139
Kaire Krevald 140
Kaire Krevald 140
Kaire Krevald 141
Anna-Liisa Lutsar 142
Lauri Lutsar 143

Kadi Kaasik 144
Veiko Strauss 146
Sakari Neuvonen 147
Johannes Vallikivi 147
Juta Vallikivi 148
Margo Külaots 149
Margo Külaots 149
Alvar Maidla 150
Toomas Rell, Nordecon AS 150
Tartu Tarbijate Kooperatiiv 151
Mart Hiob 152
Peep Mardiste, MTÜ Supilinna Selts 153
Andra Hämäläinen 154
Jasper August Tootsi 155
Edgar Kaare 156
Edgar Kaare 157
Janek Maat 158
Aivar Karus 159
Kaur Kivistik 159
Linda Kivistik 161
Vladislav Ivaništšev 163
Martin Pedak 164
Argo-Remo Viljasto 165
Mari Liis Puiestik 166
Kaja Veddel 166
Kaja Veddel 167
Kaja Veddel 168
Mari Krüüner 168
Johanna-Maria Illend 168
Urmas Aunin 169
Triin Lepp 169
Harald Astok 170
Julia Šaškina 172
Siim Kaunissaare 173
Siim Kaunissaare 174
Keit Mõisavald 174

Keit Mõisavald 175
Anneli Kapp 175
Neeme Tõnisson 178
Merili Savolainen 179
Kai Savolainen 181
Anton Raudsepp 182
Lia Ratnik 183
Berk Vaher 184
Janika Suurmets 185
Merle Vall 186
Aire Lahk 187
Kirsti Kuul 188
Triin Kaurov 189
Klaus Vinkman 189
Jürgen Lina 190
Age Salo 190
Martin Koiduaru 191
Jane Truuts 192
Mart Laos 192
Mart Laos 193
Mait Metsik 193
Robin Tamm 194
Mart Weber 194
Reigo Reppo 195
Teele Tamme, Aruküla tee 2/4/6 KÜ 196
ABC Kinnisvarateenuste OÜ 198
Ain Tammvere, AS Estiko 200
Indrek Jakobsoo, Giga Investeeringud OÜ 201
Indrek Jakobsoo, Giga Investeeringud OÜ 202
Aare Tamme 202
Pertti Lindeman 204
Tänavakoristus OÜ 208
Vladimir Šokman 208
Ihaste Elanike Liit 210
Irja Alakivi 218
Naresh Mody 221

Urmas Past, OÜ Balti Kinnisvara 224
Kärt Vabrit, Riigi Kinnisvara AS 230
Toomas Joost, Tänavakoristus OÜ 232
Indrek Jakobsoo, Giga Investeeringud OÜ 233
Indrek Pung, KT-Invest OÜ 233
Karina Lõhmus-Ein, Agriland KV OÜ 234
Evi Ilves-Schalk 238
Toomas Haas, Riigimetsa Majandamise Keskus 240
Aren Põder, Jõerahu tn Emajõega piirnevate kinnistute omanikud 243
Triin Kaurov, TGS Baltic AS 248
Jane Truuts, Ihaste selts 254
Tiina Georg, MTÜ Eesti Metsa Abiks 255
Siim Kaunissaare 264
Marju Silvet 265
Anne Tammer 268
Erkki Laaneoks 269
Virpi Sirel-Kiriland 272
Ilmar Part 273
Jarno Laur, Tartu vald 278
Avo Rosenvald 279
Ott Kiens, Erakond Eestimaa Rohelised Tartu piirkond 280
Aili Saluveer, Karlova seltsi juhatuse liige 282
Anne Tammer 282
Henn Raave, Palsa ja Kitsesoo kinnistu omanikud 283
Priit Käblik 284
Maaamet 286
Tõnis Palm 287
Avo Rosenvald, MTÜ Tartu Maheaed 288
Tammelinna selts 288
Rutt Piir, Ökodisko OÜ 289
Aivo All 290
Andrus Rehemaa 290
Kaire Laks 297
Marilin Eessalu, MTÜ Eesti Roheline Liikumine 297
Kaja Laursoo, Terviseamet 300
Triinu Temberg 302

Kaire Krevald, OÜ TTK Kultuurikeskus.....302
Silja Järv.....303
Toomas Marga.....305
AS Eesti Raudtee.....306
Tarmo Tigane.....308
Keskkonnaministeerium.....308
Kaire Krevald, TTK Kultuurikeskus OÜ.....311
Evi Ilves-Schalk.....312

Kood: 402

Esitaja: Olga Margulis

Esitatud: 13/07/2020

Arvamus:

Palun ülevaadata minimaalset krundisuurust Pihva külas ja lubada minimaalseks krundisuuruseks 2000m2, et oleks võimalik taotleda ca 5000m2 suuruse krunti jagamist kaheks osaks, et tulevikus oleks võimalik kahel perel igale krunti osale ehitada teine teisest sõltumatud majad elamiseks. Tingimuseks, et krundi sihtotstarve ei muutu ehk jagatud krundi sihtotstarbeks jääb elamumaa.

Antud arvamus seotud Kikka tee 5 ja Kikka tee 7 kruntidega - soovin ühte nendest kruntidest jagada kaheks osaks ja ühte nendest osadest ära müüa, kuna endal hetkel ei ole võimalik mõlemal krundil ehitustöid teostada, aga väiksemale (ca 2000m2 suurusele) krundile on olemas inimene, kes osta soovib, mis annaks minule võimaluse oma ehitusega edasi minna.

Seisukoht: Mittearvestada

Kikka tee 5 krundi suurus on 4844 m², Kikka tee 7 suurus on 4931 m². Linn on Pihva küla määranud hajaasustuspiirkonnaks, kus vaid olemasoleva hoonestusega krunte on võimalik jaotada kuni 5000 m² suurusega kruntideks, kuna piirkonnas levinud üksikmajapidamisega krundi keskmine pindala on selline. Kuna juba olemasolevad mõlemad krundid on väiksemad, siis ei pea linn võimalikuks ühte neist omakorda jaotada. Samuti leiab linn, et ettepanekus toodud krundi jagamise põhjendust on võimalik lahendada praeguste kruntide baasil. Kinnistute jagamisel tuleb tagada maa-ala juurdepääsuteele ja tehnovõrkude ühendusteks.

Kood: 403

Esitaja: Erki Vellama

Esitatud: 13/07/2020

Arvamus:

Ettepanek lisada kitsenduste kaardile ka elektriliinidest tingitud kitsendused, mis läbivad asustuse arengu alasid.

Seisukoht: Arvestada

Elektrivarustuse lahendus kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 404

Esitaja: Maido Puna

Esitatud: 13/07/2020

Arvamus:

1. Võrreldes kehtiva üldplaneeringuga olete muutmas maakasutuse üldtingimusi ja juhtotstarbeid. Täpsemalt on eelnõus korterelamu maa-ala (EK) mõistes sisse toodud täiendavaid muudatusi. Palun selgitada, mida tähendab korterelamu juures mõiste kodusarnane hooldekandeasutus kuni 10-le isikule?

2. Üldplaneeringu eelnõu kohaselt on transpordimaaks määratud Kase tn 5 korterelamu ning Kase tn 7 ja Kase tn 11 garaazide vaheline ala. Nende kahe (kolme) kinnistu vaheline kaugus üksteisest on Maa-ameti kaardirakenduse mõõdistusel napilt üle 5 meetri. Teemaa ala nõuab reeglina min 6 meetrit sõidutee ala ja kui on planeeritud ka kõnnitee ning tänavavalgustus, siis antud teemaa laius peaks olema ca 8 m. Lisaks on nii elamutel kui garaazidel oma nn turvatsoon, kuhu ei tohi rajatisi ehitada. Mida on linn mõelnud planeerimaks nende kruntide vahelisele alale transpordikoridori?

Seisukoht: Selgitada

1. Elamumaal võivad paikneda sotsiaalhoolekandeseaduses nimetatud kodulaadsed teenused, nagu näiteks toetatud elamise teenus, kuni kümnele inimesele mõeldud kogukonna elamise teenus. Linn on seda piiranud inimeste arvuga. Elamumaal ei lubata toetava otstarbena ööpäevaringse erihooldusteenuse pakkumist, sellise teenuse ruumidele seatakse seadusega erinõuded.

2. Kase tänava osas kehtib Kastani 183b ja lähiala detailplaneering, mille kohaselt on Kase tänavale planeeritud 6 m laiune sõidutee ning 1.67 m laiune ühepoolne kõnnitee Kase tn 6 ja Kase tn 7 garaažide poolsele küljele.

Hetkel aga on avaliku tänavamaa krunt hõivatud Kase tn 5 krundi omanike poolt, teemaal on haljasala, mis omakorda on piiratud aiaga. Kui tänavat ühel hetkel rajama hakatakse, antakse projektlahenduse käigus täpsemad lahendused nii tehnovõrkude kui tänavamaa laiuse osas.

Kood: 405

Esitaja: Andree Laas

Esitatud: 13/07/2020

Arvamus:

Kõige rohkem on kahju, et Kaitseväe linnak Raadil ikkagi ära ei suudetud kolida ja uues üldplaneeringus on ka sellest mõttest loobutud? Antud piirkond on väga lähedal linnale ja Raadi linnaosa arengus väga olulise aspektiga.

Seisukoht: Selgitada

Raadil asuva riigikaitsemaa piirid täpsustatakse üldplaneeringu põhilahendusega pärast konsultatsioone Kaitseministeeriumiga. Linn ei taotle riigikaitsemaa juhtotstarbe muutmist Raadil küll aga soovib koostöös ministeeriumiga täpsustada selle piire.

Kood: 406

Esitaja: Railika Toim

Esitatud: 13/07/2020

Arvamus:

Kergliiklustee rajamine Tähtvere linnaosas Tiksoja teeni

Seisukoht: Arvestada

Tähtvere linnaosa ja Tiksoja tee ühenduseks on kavandatud jalgrattatee tugivõrk piki F. R. Kreutzwaldi tänavat ja selle pikendust Tartu–Tiksoja teele.

Kood: 1202

Esitaja: Jaana Karja

Esitatud: 14/07/2020

Arvamus:

Väike-Tähe tänava majad 2, 4, 6 ja 8 on juba praegu väikeelamu maa-alana klassifitseeruvad. Kuna tegemist on Karlova miljööalaga, siis peaks analoogne situatsioon säilima ka tulevikus mitte muutuma korterelamu maa-alaks. Ettepanek muuta Väike-Tähe 2, 4, 6 ja 8 majade tähistus EV-ks.

Ettepanek planeerida Väike-Tähe tänavale jalgrattatee kogu tänavapikkuse ulatuses. Juba praegu läbib tänavat igapäevaselt tihe autode, jalakäijate ja jalgratturite hulk + parkimine tänaval. Autodest põhjustatud liikluskoormust annaks vähendada kui võimaldada Riia tänaval jõe poolt tulijatele vasakpööret Tähe tänavale (juurdepääs erakooli ja Tähe 4 ärihoonele). Ristmik on piisvalt lai, et seda võimaldada. Sellest tulenevalt väheneks Väike-Tähe tänavat läbivate autode hulk, saaks autode sõiduraja laiust optimeerida ning rajada kõrvale jalgrattatee. Praegu kasutavad jalgratturid kõnniteed, kuid kuna tänav on kitsas ning kui jalakäijaga peaks kõrvuti sattuma, siis paratamatult riivatakse maja fassaade.

Seisukoht: Selgitada

1. Krundid Väike-Tähe 2-8 on üksikelamute krundid. Karlovale on iseloomulik kortermajade ja üksikelamu kruntide vaheldumine. Väike-Tähe tn on ka varasemate üldplaneeringutega kavandatud korterelamute maa-alaks ning see ei sunni omanikke muutma eramaju kortermajadeks. Arvestades, et kinnistud asuvad linna keskusalal ei ole põhjendatud muuta juhtivat otstarvet väikeelamute alaks.

2. Üldplaneeringu eelnõu jalgratta- ja jalgteede skeemiga ei kavandata põhi- või tugivõrku Väike-Tähe tänavale. Eelnõu seletuskiri näeb ette, et asulas tuleb kergliiklejatel tagada liikumisvõimalused mõlemal teepoolel. Väike-Tähe tn ümber ehitamise ja Riia tn-Tähe tn-Akadeemia tn ristmiku liikluskorralduse määramine ei ole üldplaneeringu küsimus.

Kood: 1602

Esitaja: Kristjan Mugra

Esitatud: 15/07/2020

Arvamus:

Kabeli 15 kinnistu ulatub hetkel osaliselt EV maale (RM1). Palume tervele Kabeli 15 kinnistule ette näha ühtne ärimaa otstarve. Kinnistu EV alale jääv osa paikeneb tulevase teekoridori ääres ning peaks olema samuti ärimaa.

Seisukoht: Arvestada

Täpsustus viia sisse põhilahendusse.

Kood: 1603

Esitaja: Markus Meier

Esitatud: 15/07/2020

Arvamus:

Tuleb kujundada tervest Kesklinna pargist Tartu esinduspark

Seisukoht: Arvestada

Kesklinna pargi järkjärguline muutmine on seotud eelkõige Tartu kultuuripealinna aastaga 2024 ning projektiga Kureeritud elurikkus. Selle raames tegeletakse erineval määral mitme kesklinna pargiga, eesmärgiga neid rikastada. Suuremad muutused on seotud aga kavandatava südalinna kultuurikeskusega, mille rajamisel kujundatakse ümber kogu kesklinna park esinduslikuks alaks. Kuni südalinna kultuurikeskuse ehitamiseni teostatakse jooksvalt heakorratöid nii haljastuse kui pargirajatiste (istepingid, katendid jms) kaasajastamiseks, kuid pargi kontseptsioonilise lahenduse muudatust enne ei kavandata.

Kood: 2802

Esitaja: Daria Dreilikh

Esitatud: 17/07/2020

Arvamus:

Ma ei toeta otsust Ihaste metsa raadamise kohta. See piirkond on väärtuslik ainuüksi seetõttu, et see on lähedal metsloomadele. Kui ehitate selle üles uute majadega, kaotab see oma ainulaadsuse. Samuti kahjustab isegi osaline raadamine loodust ja keskkonda, kuna rikutakse metsa terviklikkust.

Seisukoht: Mittearvestada

Mõeldud on ilmselt Hipodroomi 4 krunti. Üldplaneeringu eelnõu on kooskõlas Tartu Linnavolikogu poolt kehtestatud 11.06.2020 detailplaneeringuga. Planeering on kooskõlas linna ruumilise arengu põhimõtetega ja on koostatud vastavuses kehtivate strateegiliste dokumentidega. Ka kehtiv üldplaneering näeb antud krundil osaliselt ette elamumaa.

Tartu maakonnaplaneeringus on alal ette nähtud osaliselt roheala säilimine (hetkel väärtuslikuma taimestikuga piirkonnas) ja osaliselt väikeelamute rajamine, et tihendada ja efektiivsemalt kasutada tiheasustusala linnaruumi. Koostatud oli keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnang.

Eelhinnangus on jõutud järeldusele, et planeeringu käigus on potentsiaalselt olulistele keskkonnamõjudele tähelepanu pööratud ning läbi viidud vajalikus mahus keskkonnauuringud.

Võrreldes olemasoleva olukorraga on maastiku muutus planeeringuala väljaarendamisel märgatav, kuid seda ei saa pidada ebasoodsaks mõjuks KeHJS mõistes, kuna detailplaneeringuga kavandatav vastab funktsionaalselt piirkonnas seni levinud maakasutusele ning planeeringu lahendus arvestab ka ümbritsevate alade (hoonestuse) iseloomuga. Detailplaneeringu lahenduses on elamukruntide kavandamisel lähtutud väärtusliku männimetsa ja looduskaitsealuste taimede säilitamise aga ka avalikku kasutusse määratava puhkeala linnale omandamise vajadusest.

Keskkonnamõju peetakse oluliseks, kui see võib eeldatavalt ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

Planeeringule on koostatud seaduse kohane eelhinnang, et täiendavalt kontrollida potentsiaalselt oluliste keskkonnaaspektidega arvestamist. Keskkonnatingimustega arvestamine on võimalik planeerimisseaduse § 126 lg 1 ülesannete lahendamisel planeerimismenetluse käigus. Keskkonnaamet on detailplaneeringu kooskõlastanud. Alale kehtestatud detailplaneeringu ellu viimisele on kinnistute omanikul õiguspärane ootus. Planeerimisel tuleb tasakaalustatult arvestada erinevaid huve ja väärtusi. Linn leiab, et rohealaks jäetud maa-ala on piisavas ulatuses, et tagada isikute võimalused puhke- ja virgestustegevuseks.

Kood: 3202

Esitaja: Hillar Liiv

Esitatud: 22/07/2020

Arvamus:

1. Kui betooni ülesõit eemaldatakse, kas siis on planeeritud Näituse tänavale ärapöörde rajad, samuti Veeriku Selveri juurde foor?

2. Mis on selle uue Vinkli tänava ülesõid eesmärk? See viib ei kusagilt ei kusagile? Kas kunagi on plaanis sealt teha pikendus läbi denropargi Supilinna suunas? Või teistpidi Tallinna maantee suunas? Kas Tuglase tänava kitsust ei vähendaks hoopis see, kui ristmik viia paarkümmend meetrit Supilinna poole? Sellega saaks sinna rajada ärapöörde rajad ning kaoks ära vajadus uue ei kusagile viiva ülesõidu rajamiseks. Tean, et kui ma praegu kasutan Betooni ülesõitu väga palju, siis uue lahenduse puhul hakkaksin ma kasutama Näituse tänava oma, eeldan et nii teevad paljud, kes Supilinnast sinna suunas liikuda tahavad.

3. Kas Kartuli - Oa - Kroonuaia ei oleks mõistlik märkida kui kohalik jaotustänav? Kuna praegune liiklus, mis tuleneb Tallinna poolt või Supilinna siseselt, kasutab seda nagunii Kesklinna ja Ülejõele pääsemiseks, see näitaks siis reaalset olukorda, ehk seda kasutatakse kui jaotustänavat.

4.Kas nn Oa tänava sirgendamise järgselt tehakse ka nn randa siirduv allee sirgemaks, ehk et lauluväljaku juures mäest alla saabudes saaks otse rannas suunas? See suunaks osa Supilinna suunduvast liiklusest otse Oa tänavale, osa siis liiguks ikka Herne suunas, see vähendaks Herne tänava liikluskoormust.

Seisukoht: Selgitada

1. Betooni tn raudtee eritasandilise ülesõidukoha rajamine ei ole seotud Näituse tänava raudtee ülesõidukohaga ja Näituse tn–N. Lunini tn–Veeriku tn–Ilmatsalu tn ristmiku foorjuhitavaks ümber ehitamisega.

2. Betooni tn raudtee eritasandilise ülesõidukoha projektiga nähakse ette Betooni tänava raudteeülesõidukoha likvideerimine ja uue eritasandilise ülesõidukoha rajamine Vinkli tn–F. R. Kreutzwaldi tn suunal. Projekt on mõeldud raudtee ülesõidukohtade ohutuks muutmiseks. Arvestades üldplaneeringuga määratud tänavavõrgustikku loob ülesõit uusi liikumisvõimalusi vähendades ühendustegurit ja möödasõiduvõimalusi kesklinnast ning ühendab paremini erinevaid linnaosasid. Praegune üldplaneeringu liiklusskeem ei näe ette täiendavaid teid dendroparki. Liiklusskeem näeb ette Vaksali tn ja Ravila tn ühendamise Tartu–Tiksoja teega. Tartu linnal on kavas F. Tuglase tn–F. R. Kreutzwaldi tn ristmiku ümberehitamine foorjuhitavaks ristmikuks.

3. Üldplaneeringu eesmärk on määrata tänavatele selline liik, millest lähtuda nende väljaehitamisel. Tänavatel sinna kuuluva liikluse hoidmine eeldab toimiva magistraaltänavate võrgustiku olemasolu.

4. Oa tänav kavandatakse sirgjooneliseks kuni randa suunduva kergliiklusteeni. F. Tuglase tänava lahendust muuta kavandatud ei ole. Üldplaneeringuga on määratud, et Supilinnas on jaotustänavaks Herne tänav, mis on linnaosa keskne tänav.

Kood: 3602

Esitaja: Erik Kõivistik

Esitatud: 23/07/2020

Arvamus:

Peaks võimaldama ka muid kasutamise otstarbeid kui parkimismaja ja hoidma võimalused avatud avalikele-ja eluhoonetele Magistri tn, Vabaduse pst, Gildi tn kvartalis.

Seisukoht: Arvestada

Praeguse parkla alale (Vabaduse pst 6) nähakse ette kuni neljakorruselise keskusalale sobiva hoone, sh. parkimishoone ehitamise võimalus.

Kood: 4002

Esitaja: Erik Kõivistik

Esitatud: 23/07/2020

Arvamus:

Võimalik maamärk, kõrgem äri-ja eluhoone asukoht - vähemalt 6 korrust.

Seisukoht: Mittearvestada

Alal kehtib detailplaneering ning tulenevalt kinnistu suurusest on leitud optimaalne ehitusõigus. Krundil kehtib Jaama tn 68a detailplaneering, mille kohaselt on määratud ehitusõigus absoluutkõrgusele 49.00 (so suhteline kõrgus ca 12 m).

Kood: 4003

Esitaja: Erik Kõivistik

Esitatud: 23/07/2020

Arvamus:

Katlamaja piirkond võiks vabalt 6-korruselise hoonestusega olla ja pigem rohkem elamu, kui äri funktsiooniga.

Seisukoht: Arvestada

Ala peab saama hoonestatud mitmekesise arhitektuurse terviklahendusega, kus on nii äri- kui elamufunktsioonid, mida toetab üldplaneeringu lahendus. Üldplaneering võimaldab segafunktsiooniga hoonestuse (elamu, äri jm) rajamist. Katlamaja kvartalis on lubatud korruselisus 4-6.

Kood: 4004

Esitaja: Erik Kõivistik

Esitatud: 23/07/2020

Arvamus:

Ümberkaudne hoonestus on kõrgem kui 4 korrust, võiks ka uuele avalikule hoonele rohkem korruseid lubada. Vähemalt 6 korrust, kus viimased 1-2 korrust on tagasiastega. Pargi ja hoonestuse suhte (50/50) jätaks arhitektuurivõistluse lahendada.

Seisukoht: Mittearvestada

Olulisem kui korruselisus on tulevase südalinna kultuurikeskuse puhul kõrgus, et see haakuks enam-vähem naaberhoonestuse ning pargialaga. Lubatud suurim korruselisus tuleneb varem kokku lepitud lahendustest ja see on 4 korrust. Arvestades kõrget avalikku huvi on oluline seada vähemalt 50% avatud haljasala tagamise nõue, kuid lõplik lahendus ja hoone paiknemine leitakse läbi rahvusvahelise arhitektuurivõistluse.

Kood: 4005

Esitaja: Erik Kõivistik

Esitatud: 23/07/2020

Arvamus:

Lillemäe võiks hoonestada ühiskondlike või eluhoonetega, kus tänavatasapinnas on ärid v avalikud asutused.

Seisukoht: Mittearvestada

Lillemäe ülemine platoo on piirkonna elanike poolt hinnatud lühiajalise puhkuse ala, täiendavat hoonestust nähakse ette vaid puhkealast välja jääval, järsema reljeefiga alal.

Kood: 4006

Esitaja: Erik Kõivistik

Esitatud: 23/07/2020

Arvamus:

Suurepärane võimalus linna tihendamiseks olemasolevate teenuste vahetusläheduses.

Võimaldada ka korterelamud, kvartali keskel ärid, lasteaed ja linnaväljak. Sarnaselt Savi, Vaarika tn uute korterelamutega, kuid lisatud teenustega, mis kujuneks uue linnaosa keskuseks.

Seisukoht: Mittearvestada

Maa-ala on üldplaneeringus määratud väikeelamute maaks. Seda toetab kehtiv detailplaneering, maa-ala on asutud vastavalt hoonestama ja senist linnaehituslikku kontseptsiooni muuta ei kavandata. Linna eesmärgiks on eelkõige tihendada keskusala, kus kättesaadavaid teenuseid on kõige enam ning ligipääsetavus parim. See aga ei välista siin piirkonnas kohalike teenuste (lastehoid, väike pood jms) kavandamist. Piirkonna lasteaed on kavandatud lähedusse – krundile Kulli tn 1.

Kood: 4402

Esitaja: Rihhard Nadel

Esitatud: 23/07/2020

Arvamus:

Elan Pakla tee 2 Rõhu külas. Minu naaberkinnistu on 83101:004:0150, mis ümbritseb osaliselt minu krunti. Selle krundi lõunapoolset osa ei tohiks lugeda väärtuslikuks põllumajandusmaaks, kuna seal pole aastaid midagi kasvatatud. Nt. kevadeti on seal pidevalt uputused.

Seisukoht: Mittearvestada

Kinnistu on PRIAs põllumassiivina arvel (põllumassiiv nr 64646818119). Väärtuslik põllumajandusmaa jaotub haritavaks maaks (põllumaa), püsirohumaaks ja püsikultuuride all olevaks maaks. Mitteharitava maa all on silmas peetud selle püsirohumaa osa. Seega on ala kasutusel põllumajanduslikul eesmärgil ja ei näe põhjust väärtuslike põllumajandusmaade alt välja arvata. Linn ei näe ka, et naaberalale seatav maakasutuse piirang võiks oluliselt riivata ettepaneku tegija õigusi.

Kood: 4403

Esitaja: Rihhard Nadel

Esitatud: 23/07/2020

Arvamus:

Ei leidnud eelnõu seletuskirjast viidet Haage-Rõhu kergliiklusteele, aga kaardil on see olemas. Kas kergliiklustee on ikka planeeritud?

Kui on, kas on kõne all ka kergliiklustee pikendamine linna piirini või näiteks Pakla bussipeatuseni?

Seisukoht: Arvestada

Kergliiklustee planeerida linna piirini.

Kood: 4404

Esitaja: Rihhard Nadel

Esitatud: 23/07/2020

Arvamus:

Eelnõu seletuskirjast ei leidnud konkreetset viidet linna kruusateede asfalteerimise kohta. Kas see on plaanis?

Nimelt just linna sissesõiduteed. Näiteks Pakla tee, mis praegusel hetkel pole Tartu linnale esinduslikus konditsioonis ning pole näiteks lapsevankriga läbitavgi.

Seisukoht: Selgitada

Kruusateede tolmuvaba kattega ümberehitamist üldplaneeringuga ei reguleerita.

Kood: 4802

Esitaja: Aksel Part

Esitatud: 28/07/2020

Arvamus:

1) Teen ettepaneku sadamaraudtee koridori planeerida jaotusmagistraali asemel jalg- ja jalgrattateega (end. kergliiklustee) rohekoridor. Uue magistraali rajamine parendaks autosõidutingimusi ning suurendaks seeläbi autokasutust Tartu linnas. Selline suundumus on aga vastuolus Tartu linna arengudokumentides seatud sihiga autokasutust vähendada. Ka jalakäijatele ja jalgratturitele pakub rohekoridor magistraaliäärse jalg- ja jalgteega võrreldes märkimisväärseid kasusid. Esiteks on rohekoridoris jalgsi ja rattaga liikumine väga ohutu. See on eriti oluline arvestades, et sadamaraudtee trassi vahetus läheduses on mitu kooli ja lasteaeda. Teiseks on keskkonnapsühholoogia valdkonna teadusuuringud näidanud selget seost looduslikus keskkonnas viibimise ja madalama stressitaseme vahel (vt. ka Eesti inimarengu aruanne 2020). Vaimse tervise probleemid on järjest aktuaalsemad just linnakeskkonnas, kus looduslikku keskkonda napib ja stressiallikaid on palju.

Neil põhjustel oleks sadamaraudtee rohekoridor inimeste jaoks tõenäoliselt atraktiivne liikumistrajektoor, mis aitaks linnal saavutada oma liikuvus- ja rahvatervise eesmärke. Sadamaraudtee rohekoridor sobituks hästi ka üldisesse Tartu rohekoridoride võrgustikku. Lisaks otsestele kasudele aitaks sadamaraudtee rohekoridor säilitada ka linnalooduse mitmekesisust, mis on oluline inimasustuse eeltingimus (jällegi, vt. EIA 2020. aasta raportit).

2) Üldplaneeringu seletuskirjas tuleks tänapäevase parima praktika järgi läbivalt käsitleda jalgsi liikumist ja jalgrattaga sõitmist eraldi. Mõiste 'kergliiklus' on liialt üldine, et võimaldada detailset käsitlust selles sisalduvate eri liikumisviiside vajaduste ja omaduste kohta - rattaga sõitmine ja jalakäimine erinevad üksteisest mõlemas aspektis tunduvalt. Samadel põhjustel ei käsitleta nt. autosid ja jalgrattaid koos ('veeremsõidukid' vms). Elektritõukeratase jm. sarnaste liikumisvahendite jaoks on sobiv termin 'mikromobiilsus' (hõlmab ka tavarattaid) või elektriline mikromobiilsus (ei hõlma tavarattaid).

Seisukoht: Mittearvestada

1. Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

2. Üldplaneeringu koostamisel on lähtutud ja hilisemal kergliiklejate teede rajamisel lähtutakse Eesti Vabariigis kehtivatest seadustest ja vastuvõetud standarditest, kus on määratud erinevad

liiklejatüübid ja esitatud nõuded ohutu liiklemise tagamiseks. Kus on vajadus, seal käsitletakse jalg- ja jalgrattateid eraldi.

Kood: 4803

Esitaja: Ireen Bruus

Esitatud: 28/07/2020

Arvamus:

Üldplaneeringuga tehakse ettepanek vähendada Emajõe kalda ehituskeeluvööndit

Ööbiku tee 12, Ööbiku tee 19 ja Einopõllu kinnistutel

Vorbuse külas (lk 146). Teen ettepaneku tuua üldplaneeringus välja ka samale joonele jäävate teiste kruntide ehituskeeluvööndi vähendamise ehk vähendada ehituskeeluvööndit Ööbiku tee 17, Ööbiku tee 15, Ööbikut tee 13, Ööbiku tee 11 jne - kõikidel kruntidel mis jäävad ehituskeeluvööndisse (maaparandussüsteemi eesvoolu ehituskeeluvöönd). Ei ole põhjendatud, et osa Ööbiku tee kruntide kohta on see üldplaneeringusse märgitud, aga teiste kohta mitte. Märgitud kruntide puhul on märge seostatud küll paadikanaliga, kuid tervikut arvestades ei ole põhjendatud samal joonel olevate teiste kruntide ehituskeeluvööndi vähendamise mitte väljatoomine.

Seisukoht: Selgitada

Tänaste õigusaktide kohaselt puudub osutatud kruntidel vajadus üldplaneeringuga ehituskeeluvööndi vähendamiseks, kuna 2019. aastal jõustunud seadusemuudatuste (LKS, VeeS) kohaselt puudub Vorbuse–Jänese e. alla 10 km² valgalaga maaparanduse avatud eesvoolul ehituskeeluvöönd. Küll on nimetatud eesvoolul Ööbiku tee kruntide tiheasustusega alal ÜP mõistes 7 m laiune veekaitsevöönd (MaaParS), kuhu ehitamisel tuleb küsida luba või nõusolekut Põllumajandusametilt.

Kood: 5202

Esitaja: Juhan Undrits

Esitatud: 29/07/2020

Arvamus:

Sadamaraudtee kogumismagistraal, kulgedes läbi Ropkamõisa elamurajooni, halvendaks oluliselt tiheasustatud kõrgete korterelamute elanike elukvaliteeti- müra, tolm, vibratsioon, õhureostus. Kõne alla võiks tulla kergliiklustee ja roheline koridor automagistraali asemel.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 6802

Esitaja: Mariliin Kindsiko-Singh

Esitatud: 29/07/2020

Arvamus:

Sadamaraudtee autoliiklusele ei! 40 a tagasi sooviti sinna sõiduteed lihakombinaadi jaoks. Pmst vana plaan, mis linnaliikluse ummikud lihtsalt teise kohta paigutab ja rikub ära suure rohekoridori. Lihtsalt mõne ärimehe sissetulek, mis rikub tuhandete linnas elavate inimeste elukeskkonda. Linn tähendab ka neid inimesi, kes vaguralt kortermajades elavad (pmst on, vahemaale mõeldes, Ropka tänava puhul ju tegu juba kesklinnaga). Kõrge kortermaja, mille ümber on piisavalt avarat roheala, ilma autoliiklussaasteta, ongi kaasaegse linnakeskkonna mudel.

Vananeva elanikkonnaga linna kortermaja elanik on tulevikus suur maksukoormus, kui ta jääb tuppa istuma oma erinevate haigustega ning kapseldub. Sadamaraudtee roheala on hea näide sellest linna elukeskkonnast kus vanur jaksab õue minna ja teistega suhelda. Õue, kus on piisavalt avarust ja mis on kohe ukse ees. Vanur kardab meie kiiret autoliiklust ja ei lähe enam mingist hetkest üksinda kaugemale. Kindlasti mitte Toomemäele ja Botaeda, hea kui ise üle tänava poodi jõuab.

Kui linnal on kange tung Sadamaraudteed ja Ropka parki arendada, siis ehitatagu seenioridele ja noortele peredele mugavad korrusmajad ja füüsilist aktiivsust suurendavad rohealad.

Maksumaksjad on muidugi noored pered, kes samuti soetavad endale kortereid vanasse Ropka magalarajooni, kus üheks suurimaks plussiks on suur ja vaikne roherajoon ning koolitee, mille laps suudab jala läbida (oluline punkt autoliikluse vähendamises). Kui Tartu linn suudab Sadamaraudtee koridori autoliiklusest vabana hoida, siis võiks see piirkond tulevikus olla müravaba, luksuslik ja roheline elurajoon linna südamest jalutuskäigu ja rattasõidu kaugusel. Ropka tänavalt kõnnib Raekoja platsi 30-40 minutiga ning rattaga sõitu on vaid 10-15 minutit.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 7602

Esitaja: Andres Härm

Esitatud: 09/07/2020

Arvamus:

Oleme Tartu linnas Rahinge külas Pihva tee 4 ja Pihva tee 6 asuvate kinnisasjade omanikud. Soovime tulevikus püstida ühele või mõlemale eelnimetatud kinnisasjale ühepereelamu koos kõrvalhoonetega. Kehtiv üldplaneering nõuab selleks detailplaneeringu koostamist. Meie arvates ei ole see mõistlik ega vajalik.

Tartu Linnavolikogu algatas 13.09.2018.a. otsusega nr. 93 Tartu linna üldplaneeringu koostamise. Seetõttu esitame teile alljärgnevad ettepanekud, mida palume üldplaneeringu koostamisel arvestada:

1) mitte määrata Rahinge külas Pihva tee 4 ja Pihva tee 6 asuvaid maatükke detailplaneeringu kohustusega aladeks (tiheasustusalaks);

2) kavandada Tartu linna üldplaneeringuga Pihva tee 4 ja Pihva tee 6 kruntidele kokku 1 - 2 uue üksikelamu ehitusõigusega krunti, kus ehitusõigus määratakse projekteerimistingimuste alusel ja ilma detailplaneeringut koostamata.

Seisukoht: Mittearvestada

Krunte saab hoonestada vastavalt üldplaneeringu eelnõus toodud üldistele maakasutus- ja ehitustingimustele. Linn ei pea otstarbekaks kavandatava asustuse arenguala (tiheasustusala) tükeldamist. Detailplaneeringu koostamise vajaduse määrab linn igakordse kaalutlusotsusena mitte üldplaneeringuga. Vastavalt EHS § 125 lg (5) kohaliku omavalitsuse üksus võib lubada detailplaneeringu koostamise kohustuse korral detailplaneeringut koostamata püstitada või laiendada projekteerimistingimuste alusel olemasoleva hoonestuse vahele jäävale kinnisasjale ühe hoone ja seda teenindavad rajatised, kui:

1) ehitis sobitub mahuliselt ja otstarbelt piirkonna väljakujunenud keskkonda, arvestades sealhulgas piirkonna hoonestuslaadi;

2) üldplaneeringus on määratud vastava ala üldised kasutus- ja ehitustingimused, sealhulgas projekteerimistingimuste andmise aluseks olevad tingimused, ning ehitise püstitamine või laiendamine ei ole vastuolus ka üldplaneeringus määratud muude tingimustega.

Kood: 8003

Esitaja: OÜ Anovela Kinnisvara

Esitatud: 14/07/2020

Arvamus:

Palume määrata koostatavas üldplaneeringus Anne 63A, Tartu krundi juhtotstarbeks 80% korterelamumaa ja 20% ärimaa. Hoone suurimaks korruselisuseks soovime kavandada 9 korrust arvestades naabruses asuvaid teisi 9-korruselisi korterelamuid.

juhtotstarbeks 80% korterelamumaa ja 20% ärimaa.

Hoone suurimaks korruselisuseks soovime kavandada 9 korrust arvestades

naabruses asuvaid teisi 9-korruselisi korterelamuid.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Arvestada põhimõttel, kus hoone esimene korrus reserveerida äriotstarbega ruumidele.

2. Mitte arvestada. Kinnistu jääb väikeelamute vahetusse lähedusse. 9-kordsed hooned on kavandatud eraldiseisva kvartalina ja moodustavad iseseisva terviku ega oma linnaehituslikku seost kõrvaloleva kvartali hoonestusalaadiga.

Kood: 8402

Esitaja: Jana Tenn

Esitatud: 02/07/2020

Arvamus:

Seoses Tartu linna uue üldplaneeringu koostamisega palun minule kuuluvale kinnistule Tartu linn, Ihaste tee 13 kinnistule määrata sihtotstarbeks väikeelamumaa.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Tuginedes KSH aruande koostaja seisukohale toetab linn elamumaaks määramist ainult väga väikeses osas kinnistust (1-2 elamu jaoks).

Lõuna osas on kinnistul sisuliselt lamminiidu elupaik, mis on liigniiske ala. Mujal kinnistul on laialdaselt levinud kaitsealuste taimede püsielupaik.

Idaringtee lähedus võib ka laialdasele elamualale müraprobleeme tekitada.

Seega on võimalik rajada 1-2 elamut nii, et säiliksid kaitsealuste liikide elupaigad ning liigniiske ala. Täpne ala, kuhu saab väikeelamuid rajada, tuleks määrata lähtuvalt taimestiku inventuurist ning võimalusest osa konkreetseid kaitsealuste liikide isendeid looduslikult säilitatavale põhjapoolsele alale ümber asustada. Lõunapoolne liigniiske niiduala peaks samuti säilima.

Elamumaa ulatuse määramiseks tuleb omanikul esitada seisukohas nimetatud, Keskkonnaametiga kooskõlastatud inventuur üldplaneeringu põhilahenduse koostamise ajaks 2021.a kevadel.

Kood: 8803

Esitaja: Erry Vares

Esitatud: 15/07/2020

Arvamus:

Tartus on geoloogiast lähtuvalt (eriti Emajõe ääres ja Ülejõe aladel) kulukas rajada trammiteele kindlat alust, mis ajas püsiks. Ilmekaks näiteks on rööbastesse sõidetud alad Turu tänaval, kus täna liiklevad bussid või muu rasketransport. Betoonplaatidest teede rajamine aga pole mõistlik, kuna blokeerib ligipääsu tänavaalustele trassidele ja nõuaks kõigi nende ümberpaigutamist.Üldplaneeringu eelnõus on kirjas, et „Arvestades Tartu linna väljakujunenud tänavavõrgustikku, on minimaalselt 6m laiuse kahesuunalise trammitee mahutamine olemasolevasse tänavaruumi keeruline“ ja et „Trammiliinide rajamiseks ja sellega kaasnevate taristute ümberehitamise mahtu arvestades on uue transpordiliigi efektiivsus ebaproportsionaalselt

väike“. Samas on Tartu üldplaneering 2040+ mõeldud vähemalt kahekümneks aastaks ja sellel perioodil toimub kindlasti tehnoloogilisi arenguid, mis arvatavasti mõjutavad ka transpordi lahendusi. Teen ettepaneku, et trammiliini asemel võiks olla mingi muu sõnastus tulevikku suunatud isesõitva keskkonnasõbraliku transpordiliigi suhtes. Isiklikult meeldib mulle mõte monorelsi rajamisest, mis võimaldab säilitada ülejäänud liiklusele väljakujunenud tänavaruumi ja rajada selle kohale või kõrvale (täiesti uutest liikluskoridoridest läbi parkide ja üle Emajõe) autonoomse transpordiliigi, mille liikumissagedust ja mahutavust saaks igati reguleerida vastavalt vajadusele. Kui rajada väikeste kabiinidega süsteem, ei tohiks ka kandekonstruktsioonid massiivseks ja liiga kulukaks muutuda. Ja selline kõrgemale tõstetud transpordi variant oleks kindlasti ka turistidele meelepärane – Tartul jätkub ilusaid vaateid, mida näidata. Kindlasti on omaette küsimus, mida teha siis, kui kogu momendil liikvelolev masinapark on asendunud vesiniku või elektri jõul toimivate sõidukitega – kas väljakujunenud tänavate sõiduradade säilitamine senises mahus tuleks ka planeeringus sätestada? Sest siis võib ju suuremahuline ühistransport täiesti asenduda renditavate-tellitavate isesõitvate ilmastikukindlate väikeliikuritega…Jõudu kõigile!

Seisukoht: Arvestada

Tartu on avatud tulevikutranspordi lahendustele, mis haakuvad linna liikuvuse eesmärkide ja linnaruumiliste kvaliteetidega. Üldplaneeringu eelnõu sõnastus: „Üldplaneeringus ei reserveerita trammiliinide rajamiseks maad, aga määratakse kiire ja paindliku, tulevikku suunatud ühistranspordi ala. Tuleviku ühistranspordi väljaarendamiseks tuleb koostada vastavad analüüsid ja uuringud. Ei välista muu hulgas monorelsi rajamist, kui see sobilikuks osutub.

Planeerimisseaduse § 75. sätestab, et üldplaneeringuga määratakse transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede, sadamate ning väikesadamate üldine asukoht ja tekkivad kitsendused.

Tänavaruumi jagamine erinevate liikumisviiside vahel teostatakse projekteerimise etapis.

Kood: 8804

Esitaja: Jaanus Tamm

Esitatud: 22/07/2020

Arvamus:

Mul on ettepanek, et suuremate linna suunduvate teede äärde linna piirile kavandatakse ka alad liikuvuskeskuste arendamiseks. Vastavate keskuste loomine on ka üks Tartu linna energia- ja kliimakava olulistest liikuvuse valdkonna tegevustest. Tegemist on peaasjalikult parkimisaladega sõidukitele, milliste territooriumil või lähiümbruses asub rattaringluse parkla, linnaliinide bussipeatus, jalgrattaparkla ning soovitavalt ka maakonnaliinide busside peatuskoht. Sellised alad tuleks planeerida vähemasti Lõunakeskuse piirkonda (eelkõige siis Elva poolt tulijatele), Raadile (Vahi ja Kõrveküla piirkonnast tulijatele), Salvesti piirkonda ja ka Nõlvaku piirkonda.

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel analüüsib linn liikuvuskeskuste kavandamise võimalusi.

Kood: 8808

Esitaja: Aivar Antsov

Esitatud: 08/05/2020

Arvamus:

Ettepanek Näkiaasa kinnistu kanali seadustamise, kanali ulatuses ehituskeeluvööndi vähendamise ja kallasraja sulgemise tingimuste kohta.

Uue jõeäärse puhkekoha kavandamist (vastavat ehituskeeluvööndi vähendamist ja juurdepääsu tee kavandamist autodele) Aasanäki kinnistule ei soovita. Jalgsi juurdepääs kallasrajale üle Aasanäki kinnistu säilub (vt skeemi).

Seisukoht: Selgitada

Näkiaasa paadikanali seadustamiseks on ÜP eelnõusse kantud Teie ettepanekud kalda EKV vähendamiseks paadikanali ulatuses, samuti kallasraja sulgemiseks kanali ulatuses ja näidatud teelõik kallasraja ümberviimiseks ümber kanali otsa. ÜP eelnõus ei ole kavandatud Näkiaasa kinnistule puhkekohta. Üldplaneeringu eelnõus on määratud, et Emajõe üleujutusohuga ala 1% piirist tulenev ehituskeeld ei laiene hoonet teenindavatele tehnovõrkudele ja -rajatistele, sh erakinnistut teenindavatele teedele, samuti ei laiene keeld eluhoone õuealale püstitatavale abihoonetele. Seega Näkiaasa kinnistul puudub vajadus kaaluda esitatud ettepanekut 1% tõenäosusega üleujutusohuga ala piiri (kaardil sinine pidevjoon) ümbervaatamiseks ja kaldale lähemale viimiseks.

Kood: 8809

Esitaja: Aivar Antsov

Esitatud: 21/07/2020

Arvamus:

Tartu Linnavalitsuse 29.06.2020. a kirjaga nr 9-3.2/UP-18-003 on avalikustatud Tartu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande eelnõu.

Vastavalt Tartu linna üldplaneeringu 2040+ (eelnõu) seletuskirja punktile 18.2. on planeeringu üheks eesmärgiks tagada Tartu linnas pidev ja takistusteta liikumisvõimalus kogu Emajõe kalda ulatuses.

Keskkonnaseadustiku üldosa seadus[1] (edaspidi: KeÜS) toob välja kallasraja mõiste – see on avalikult kasutatav veekogu ääres olev kaldariba veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sealhulgas selle kaldal liikumiseks ning selle ulatus on Emajõe kui laevatatava veekogu puhul 10 meetrit veepiirist. Kaldaomanik peab igaühel lubama kallasrada kasutada.

Eelnevale tuginedes on kõigil Emajõe kaldaga piirnevatel kinnistutel omandiõiguse kitsendus kallasraja avaliku kasutamise osas, mida maaomanikel tuleb üldistes huvides taluda. Emajõe kalda-alal, Kardla külas paiknevate Näki, Aasanäki, Näkiaasa ja Anna-Marie kinnistute omanikud mõistavad ja aktsepteerivad kallasraja mõistet ja sellega kaasnevaid kohustusi ega sea kallasraja kasutamise osas takistusi.

Vastavalt üldplaneeringu seletuskirja punktile 2.1.18. seatakse üheks planeeringu eesmärgiks ka matkaraja kujundamist Emajõe kallastel. Punktide 2.3.1. ja 2.3.2. alusel kuuluvad matkarada ja kallasrada avalikku ruumi, mis linna üldplaneeringu mõistes on alad, mis olenemata selle omandivormist on igaühele kasutatavad kas kogu ööpäeva või kokkulepitud aegadel.

Tartu linna maalises piirkonnas nähakse üldplaneeringuga ette Emajõe paremkaldale paarikümne kilomeetri pikkune matkarada (Emajõe matkarada). Peamiselt jõe kallasraja vööndisse planeeritav puhkerajatiste kompleks koosneb koos tugevdatud pinnasega jalgteest, matkaraja sildadest ja mitmetest jõeäärsetest puhkekohtadest ning nende juurde kuuluvast teenindusmaast. Üldplaneeringuga on määratud, et matkarada läbib Emajõe kalda ulatuses ja ümber paadikanalite / kuivenduskraavi ka Näki, Aasanäki, Näkiaasa ja Anna-Marie kinnistuid (edaspidi: kinnistud). Käesoleval ajal kehtiva Tähtvere valla üldplaneeringu põhijoonise alusel on matkarada suunatud mainitud kinnistute osas Emajõest eemale ja kulgeb ca 2 km ulatuses maantee koridoris ning suundub siis taas Emajõe kaldaalale. Avalikustatud Tartu linna üldplaneeringu eelnõu kohaselt soovitakse aga Tähtvere üldplaneeringus näidatud matkaraja trajektoori muuta ning suunata see läbi kinnistute.

Näki kinnistul paiknev paadikanal ei ole Emajõe osa ja sellele ei rakendata veeseaduse §-s 23 sätestatut. Küll aga peab Näki kinnistu omanik tagama Emajõe kallasraja avaliku kasutuse vastavalt KeÜS §-dele 37-39. Matkaraja kavandamisel ei ole võimalik rajada silda üle Näki kinnistul paikneva kanali (silla konstruktsiooni üks ots peaks toetuma Aasanäki kinnistule, kuid sellega ei saa kuidagi nõustuda Aasanäki kinnistu omanik). Samuti ei ole silla rajamine otstarbekas üle Näkiaasa kuivenduskraavi ja Anna-Marie paadikanali, kuna veerajatiste alad on kevadeti üle ujutatud ning sillad jääksid keset vett, kus nende kasutamine on tarbetu. Seega on mõistlik kallasraja kasutamine ümber kanalite/kuivenduskraavi. Esineb aastaid, mil kallasrada on isegi juuni alguses veel üle ujutatud ega ole kuiva jalaga läbitav. Sel juhul on vajalik liikuda mööda ajutist kallasrada (KeÜS § 38 lg 3) ehk inimesed suunatakse veelgi lähemalt eluhoonetest mööduma. Kuna matkarada annab võimaluse teekonda läbida ka jalgratastel, tekib oht, et

niiskemal aastaajal rikutakse kinnistute pinnast ning sõidetakse mudarajad sisse.
Tartu linna soov ühildada kallasraja koridoriga ka matkarada, toob eeldatavalt rajale varasemast enam rahvast. Sellega seoses ei mõista kinnistute omanikud Tartu linna teguviisi matkaraja senise trajektoori muutmise osas, eriti veel arvestades asjaolu, et mainitud kinnistute osas on rajatud lähestikku kaks kanalit ja kuivenduskraav. Matkarajal seiklejad peaksid kõndima ümber veerajatiste, millega seoses satuvad võõrad isikud eraomandis õuealale ja mööduvad väga lähedalt elumajadest (tagahoovidest). Näki kinnistu puhul hoonest lausa ca 10 m kauguselt.
Kinnistute omanikud ei saa kuidagi nõustuda, et läbi nende eramaade suunatakse matkarada. Kinnistutele eelneb ja järgneb kilomeetrite viisi Emajõe kaldal liikumise võimalusi, ilma et see häiriks kellegi kodurahu ja privaatsust. Kehtiva Tähtvere valla üldplaneeringu lahendus on mõistlik, sest tagab kinnistute omanikele suurema privaatsuse ning ühtlasi muudab matkaraja suunamine Emajõest veidikeseks eemale selle vaheldusrikkamaks ning annab võimaluse vaadelda jõge distantsilt. Jõgi on ca 140-180 meetri kauguselt maanteelt hästi vaadeldav tänu reljeefi kõrgemale osale, mis on piisav selleks, et matkaraja kulgemine mööda Emajõe kallast ideena ei saa kuidagi kahjustatud.
Kallasraja läbitavus kohustab kinnistute omanikke seadusega, kuid millega on õigustatud inimeste tahtlik suunamine eraõuedele? Matkaraja puhul suunatakse inimesi looduses liikuma viitade ja kaardile märgitud trajektoori abil. Kinnistud on omanike korrastatud, kuid matkarajaga kaasnev nn loodusturism toob suure tõenäosusega kaasa suurema huviliste hulga. Tegemist on olukorraga, kus looduskeskkonda kasutatakse turismiatraktsioonina, kuid ei arvestata, et sel on oluline mõju sealsetele elanikele. Selleks, et tagada loodusturismi jätkusuutlikkus, on oluline, et inimesed oskaksid ja tahaksid käituda loodust kahjustamata. See eeldab looduse ja inimtegevuse seoste mõistmist. Tartu linn ei saa kuidagi anda garantiisid, et matkajad kasutavad eravaldusi vaid heatahtlikult ega kahjusta kinnistuomanike vara ja kodurahu. Ka kallasraja kasutajatel lasub kohustus järgida KeÜS §-st 32 (võõral maatükil viibimine) ja püsivama peatumise korral ka KeÜS §-st 35 (lühiajaline telkimine ja muu püsivam peatumine võõral maatükil) tulenevaid nõudeid. Arvestada tuleb maaomanike huve, vältides omandi kahjustamist ja kodurahu häirimist. Vastavalt KeÜS § 35-le võib võõral maatükil püsivamalt peatuda üksnes omaniku loal ning tuleb hoiduda väljapoole elumaja arvestatavat nähtavus- ja kuuldekaugust. Avatud maastikul tuleb hoiduda elumajast vähemalt 150 meetri kaugusele. Näki, Aasanäki, Näkiaasa ja Anna-Marie kinnistute puhul ei ole seadusjärgset kaugust elumajadest võimalik tagada, mistõttu ei luba kinnistute

omanikud matkarada suunata kallasraja koridori, vaid palume asjassepuutuvate kinnistute osas säilitada matkaraja praegune trajektoor vastavalt Tähtvere üldplaneeringus märgitule.
Matkaraja osalisel kulgemisel riigitee servas ei kaasne Tartu linnale täiendavaid kulusid, vaid tegelikkuses on linnal siin võimalus hoopis väljaminekute pealt kokku hoida, sest hoolduskulud mööda Emajõe kallasrada jäävad ära ja maanteehooldus on kohustuslikus korras riigitee puhul vältimatu. Kallasraja hooldsutöid on alati teinud ja teevad ka edaspidi kinnistute omanikud. Küll aga on matkaraja osaline kulgemine riigiteel äärmiselt oluline ja vajalik eraomandi puutumatuse tõttu.
Vastavalt põhiseaduse §-le 33 on kodu puutumatu. See tähendab, et ilma mõjuva põhjuseta või tungiva vajaduseta ei tohi tungida kellegi eluruumi, valdusse ega häirida eraelu. Matkaraja kavandamine läbi Näki, Aasanäki, Näkiaasa ja Anna-Marie kinnistute paneb vastavate valduste omanike kodu puutumatuse tugeva küsimärgi alla.
Praeguse praktika kohaselt ei ole kasutanud kodanikud, kes on soovinud kinnistuid läbida „mööda“ kallasrada oma õigusi seaduspärases ulatuses, vaid „lõikavad“ otse üle kinnistute sealt, kus on neile mugavam, tulles väga lähedale elumaja hoonetele ja õuealale. Täna saavad kinnistute omanikud selgitustööga hakkama, kuid situatsioon muutub ebanormaalselt, kui matkaraja suunamine läbi kinnistute toob õuedele kordades enam inimesi. Seega tekib kinnistute omanikel põhjendatud küsimus, miks tuleb suunata inimesi liikuma ümber kanalite, kui neil on seda osa lihtsam „lõigata“ maantee osas?!
Esineb aastaid, mil kallasrada on isegi juuni alguses veel üle ujutatud ega ole kuiva jalaga läbitav. Sel juhul on vajalik liikuda mööda ajutist kallasrada (KeÜS § 38 lg 3) ehk inimesed suunatakse veelgi lähemalt eluhoonetest mööduma. Kuna matkarada annab võimaluse teekonda läbida ka jalgratastel, tekib oht, et niiskemal aastaajal rikutakse kinnistute pinnast ning sõidetakse mudarajad sisse.
Kõike eelnevat arvesse võttes soovivad Näki, Aasanäki, Näkiaasa ja Anna-Marie kinnistute omanikud, et Tartu linna uue üldplaneeringuga kavandatav matkarada kulgeks antud kinnistute ulatuses käesoleval ajal kehtiva Tähtvere valla üldplaneeringu põhijoonise järgselt Emajõest eemal maantee koridoris.
Oleme valmis Teiega kohtuma, et selgitada tehtud ettepaneku sisukust ja probleemi tõsidust.

Seisukoht: Mittearvestada

Matkaraja planeerimine üldplaneeringus iseenesest ei riku ühtegi õigusakti ega piira kellegi omandiõigust, kuna see ei anna veel alust ehitada võõrale maatükile. Linn on teadlik, et matkaraja ehitamine eramaale eeldab maakasutuseks kokkulepet maaomanikega, kokkuleppe vajadusele osutatakse üldplaneeringu eelnõu seletuskirjas (lk 132). Konkreetsed tingimused, sh raja konkreetne asukoht kinnistul, selle tüüp, vajalike tööde ulatus, korrashoiu jm küsimused lepitakse kokku iga maaomanikuga eraldi. Matkaraja asukoht ühtib üldjuhul kallasrajaga, kuna valdavas ulatuses on seal looduslik rada tänaseks välja kujunenud ja läbitav. Linn ei plaani ulatuslikke ehitustöid, sh pinnasetugevdust, veel vähem kergliiklustee ehitust antud asukohta. Maaomanikel tuleb aru saada, et nende omandiõigus pole piiramatu. Omanikul on õigus enda omandit vabalt kasutada arvestades õigusaktides sätestatut. Oma õiguste teostamisel tuleb arvestada ka teiste isikute õigustega, avalike huvidega ja väärtustega.

Läbipääsu planeerimine Emajõe kallastel on avalikes huvides, et tagada piirkonna elanikele võimalused vabaõhu puhkuseks ja avada juurdepääs jõele. Raja kavandatav asukoht, mis kattub kallasrajavööndi asukohaga ei halvenda maaomanike olukorda, kuna valdavalt paikneb rada eluhoonetest kaugel ja ei jää õuealasse. Paraku on küll nii, et jõega ühenduses olevate paadikanalite rajamisega ning kallasraja sulgemisega selle tavapärases asukohas (seletuskiri lk 132-133) on maaomanikud ise loonud olukorra, kus jõeäärne vaba liikumise ala on toodud hoonestusele tavapärasest lähemale. Ent soovi korral saab maaomanik olukorda, kus ümber kanaliotsa kulgev rada paikneb hoonetele liiga lähedal, ise muuta kui rajab turvalise silla üle paadikanali.

Kood: 8810

Esitaja: Jaak Laineste

Esitatud: 27/07/2020

Arvamus:

Esitan Tartu linna üldplaneeringu 2040+ keskkonnamõju strateegiline hindamine" (KSH) kohta arvamuse. Üldplaneeringu ajaperspektiiv on 2040+, mis on üsna pikk aeg. Ei tohiks olla uudis, et kõige suurem riskifaktor nii pikas ajapespektiivis on teada: kliimamuutused ja nendega kohanemine. Kahjuks antud KSH dokumendis, mis on võetud planeeringu aluseks, on niivõrd fundamentaalsele probleemile pühendatud vaid üks lehekülg. See on ilmselt põhjustatud lihtsustatud arusaamast, et kliimamuutuse tagajärjed on vaid otsesed: meile tormisem ja soojem ilm ning merevee taseme tõus (mis on ka seal viidatud). Neid tõepoolest Tartu linna üldplaneeringusse on väikese mõjuga.

Nüüdseks peaks olema selge, et sellest ei piisa: kliimamuutused on globaalsed ja seega tuleb vaadata suuremat pilti, mis toimub laias maailmas ja kuidas see meie riiki ja linna mõjutab läbi kliimamuutuste sekundaarsete tagajärgede. Toon siin mõned näited, milliseid küsimusi ma ootaksin üldplaneeringul käsitlust leidvat.

a) rändekriiside oluline suurenemine. On ennustatud, et senise u 5 miljoni pagulase asemel püüab tulla põhja poole, st eelkõige Euroopasse elamiskõlbmatuks muutuvatest piirkondadest suurusjärgus 400 miljonit inimest, mida on samapalju kui on Euroopas täna elanikke. Esmaselt tullakse Lääne-Euroopasse, kuid pole põjust loota, et arvestatav hulk neist ei jõua eri viisidel Eestisse, ning hiljemalt 20 aasta pärast näeme ka siin tänasest oluliselt mitmekesisemat populatsiooni. Kuidas Tartu linn

plaanib neid teenindada ja kus leiavad nad sobivad elukohad? Kas planeeritakse neile eraldi linnapiirkonnad, mis tekitab geostumise ohu, või planeeritakse neile sobivaid (st pagulastele taskukohaseid) kortereid üle kogu linna?

b) suureneb haiguste levik. Inimeste arvu tihenemine tekitab uusi haiguskoldeid ja kiirendab uute nakkushaiguste levi - kohapeal on probleemid tulenevalt rändest ja asustustihedusest, kaugetes piirkondades olevad probleemid leivivad globaalselt. Tänavune koroonakriis ei pruugi olla ühekordne, kliimamuutused suurendavad tõenäosust et sellised korduvad. Kuidas tagab linn elanike elukohtade, haridusasutuste ja sotsiaalhoolekande struktuuri sellises olukorras, kus tuleb elanikke kiirelt üksteisest isoleerida?

c) energeetika. Kogu maailm peab võimalikult kiirelt üle minema kliimasõbralikele energiaallikatele. Tartu linna keskküte tugineb täna minuteada biomassi ja gaasi põletusel, mis on küll taastuvenergia, aga eritab kasvuhoonegaase ning selline tootmine muutub varem või hiljem oluliselt kulukamaks või keelatuks. Mitmes linnaosas on jätkuvalt peamine küte tahkekütuse ahjud, mis ei ole hea lisaks tervisele ka kliima seisukohast, samas on hea energiasõltumatuse seisukohast. Lisaks keskküttele võib tulla probleeme elektrivarustusega, mille hinnad hakkavad kõikuma ja eelisseisus on linnad, mis suudavad end ise varustada. Kas Tartu linnal on plaan üleminekuks kliimasõbralikule energeetikale, jõuda kliimaneutraalsuseni? Mis oleks, kui võtta algatuseks suuna varustada kõik korterhooned päikesepaneelidega? Mitmed sellised tuleviku taristuprojektid nõuavad spetsiaalsete alade planeerimist ja võibolla mõnede alade planeerimata jätmist (nt suusapargid välioludes). Ka need teemad, mis ei pruugi olla olulised ruumilise üldplaneeringu kontekstis, tasuks 20+ aasta plaane pidades arutada kliimaprobleemi vaates läbi.

e) transport peab muutuma kliimasõbralikuks: mis tähendab elektripõhisust nii era kui ühistranspordi osas, ja suuremas osas kergliiklust. Kas see tähendab elektriliine (trammid/trollid), vesinikutanklaid või elektrilaadijaid, on veel ebaselge. Kaaluda muuta kohustuslikuks tagada kortermajade projektide juures piisavad elektriautode laadimisvõimalused. Planeerida linnatranspordile vesinikutanklate võrgustik. Arendada agressiivsemalt kergliiklustrasse igapäevaseks kasutuseks sobivaks.

Need on vaid mõned näited, selliseid sekundaarseid kliimamuutuste tagajärgi on veel nii hästi etteaimatavates, kui uutes üllatavates valdkondades.

Seisukoht: Selgitada

Kliimamuutustega kohanemise teemadega on kas kaudselt või otseselt seotud KSH aruande ptk 3.4.1. (Rahvastik ja asustus), ptk 3.4.3. (Inimeste tervis ja heaolu), ptk 3.5.1. (Teed ja liikluskorraldus), ptk 3.5.3. (Energiamajandus). Ptk 3.6.1.

a) Rändekriiside oluline suurenemine - tegemist on oletusliku hinnanguga, et ränne suureneb sellises ulatuses. Tartu linna on planeeritud uusi elamumaid (nii väikeelamumaid, kui ka korruselamumaid). Üldplaneering ei määratle, kes kuhu elamualale elama võivad asuda, seega getostumist ette ei näe.

b) Ühiskondlike hoonete paiknemine on määratud üldplaneeringuga, kriisijuhtimine epideemia olukorras ei kattu üldplaneeringule seatud ülesannetega.

c) ja e) Teie poolt püstitatud teemasid on põhjalikult käsitletud Tartu Linnavolikogu poolt algatatud Tartu Energia 2030+ ehk Tartu uus enegia- ja kliimakavas (i.k. SECAP – Sustainable Energy Climate Action Plan). See on oluline Tartu energeetikat käsitlev arengukava, mille eesmärk on luua tegevuskava Tartu säästva arengu tagamiseks ja hinnata erinevate energiatarbimise- ja tõusvate tehnoloogiatega seotud trende, et suuta hinnata nende mõju mitte ainult keskkonnale ja kliimale, vaid ka Tartu arengule.

Tartu Energia 2030+ ehk Tartu uus enegia- ja kliimakavas käsitletakse järgmisi teemasid:

• Kliimakohanemine: kliimariskid, nende hindamine ja nendega kohanemine

• Enegiamajandus: kohalike energiaallikate kasutamine ja selle mõju; ressursianalüüs; kaugkütte- ja kaugjahutusvõrk ja selle mõju; elektrivõrk ja selle mõju; gaas; veevarustus ja kanalisatsioon

• Hooned: hoonete energiatarve, ehituskvaliteet ja sisekliima tagamine; hoonete mõju; Tartu linnavalitsuse omandis/eelarves olevate energiatarbijate tõhusus ja tarbimise mõju

• Andmehaldus: energiatarbimisandmete monitoorimine, andmete kogumine ja kaughaldus

• Transport: energiakasutus transpordis ja selle mõju

• Valitsemine: kõrgendatud efektiivsus- ja keskkonnanõuetega hangete läbiviimine; muudatused omavalitsuse töö korralduses; ringmajandus

Üldplaneeringu põhilahenduse juures kajastatakse energiavarustust põhivõrkudega seonduvalt.

Ehitusseadustik reguleerib elektrilaadimise kohtade rajamist.

Kood: 8811

Esitaja: Margus Hendrikson, Rahandusministeerium

Esitatud: 13/07/2020

Arvamus:

Tartu Linnavalitsus teavitas oma 30.06.2020 kirjaga nr 9-3.2/UP-18-003 Rahandusministeeriumit Tartu linna üldplaneeringu eskiisi ja KSH aruande eelnõu avalikustamisest.

Üldplaneeringu koostamise põhieesmärk on kohaliku omavalitsuse ruumilise arengu põhimõtete kujundamine ning selle alusel planeeringuala kasutus- ja ehitustingimuste määramine. Üldplaneeringuga lahendatakse lähtuvalt kohaliku omavalitsuse ruumilistest vajadustest planeerimisseaduse § 75 toodud ülesanded.

Tutvunud esitatud materjaliga, esitan järgmised märkused Tartu linna üldplaneeringu seletuskirja eelnõu ja KSH aruande eelnõu kohta:

1. Tartu linna üldplaneeringu eelnõu

1.1.Palun täpsustada ja ühtlustada koostatavate dokumentide tulevikku suunatud ajalist määratlust – üldplaneeringu seletuskirja ja KSH aruande esilehel on kasutatud 2040+, üldplaneeringu seletuskirja leheküljepäises 2030+, demograafiliste prognooside puhul aga 2035. a.

1.2. Teen ettepaneku kasutada seletuskirjas läbivalt juhtotstarvete puhul sõna maa-ala, või ala. Näiteks korterelamu maa-ala, elamu maa-ala, tööstuse maa-ala. Liide maa (näiteks elamumaa) viitab harjumuspäraselt sihtotstarbele ja võib olla mõnel juhul eksitav.

1.3. Märgin p 1.2 mainitud koostöö osas maavalitsusega, et alates 01.01.2018 on selles valdkonnas koostööpartneriks Rahandusministeerium.

1.4.Teen ettepaneku kaaluda lk 10 Tartu ja eeslinnavaldade eluasemeturu iseloomustamist rahalise mahu kõrval lisaks ka pinnanäitajatega 1000 elaniku kohta vms. kuna hinnastatistika ei peegelda ega võimalda hinnata elanikkonna tegelikku elamispinnaga varustatust.

1.5. Teen ettepaneku täpsustada lk 19 korteri kohta nõutava 100 m2 krundipinna osas, kas tegemist on hoonestatud või hoonestamata pinnaga.

1.6. Märgin lk 27 p 3.2.21 osas, et eesmärgiks oleks otstarbekas seada eriti korterelamute õuealadel asuvate garaažigruppide lammutamine või äärmisel juhul sihtotstarbelise kasutuse talumine ehitise püsimisaja lõpuni. Tänapäeval puudub nendel ehitistel rajamisaegne funktsioon ja reeglina need seisavad kasutuseta.

1.7. Palun kaaluda ptk-s 6 elanike arvu esitamist rahvaloenduse andmetel kõigi käsitletud asumite puhul – praegu on seda tehtud reeglina Tartu linna, kuid mitte endise Tähtvere valla asumite osas.

1.8. Märgin p 6.26 Toometaguse osas, et asumi kvaliteeti parandav Maarja kiriku taastamine ei ole veel teostunud, kui selle kõrvale rajatud lasteaed on juba valminud ning oma panuse asumi miljöösse andnud.

1.9. Märgin p 7.11. mainitud Tamme mõisa eluhoone osas, et see on lammutatud ning asendatakse teadaolevalt varasemat hoonet imiteeriva uue korterelamuga (vt. https://tartu.postimees.ee/6863171/tamme-moisa-peahoone-asemele-kerkib-sugiseks-kortermaja ja https://www.kv.ee/projekt-mille-kolm-marksona-on-asukoht-kvaliteet-j-3231879.html?nr=1&search_key=16303ef01dae0855c67aa3cf8d95b057)

1.10. Palun kaaluda lk 81 alapunkti numbrita alajaotuses Parkimine, turismibusside käsitlemist Kesklinna puudutavas lõigus.

1.11. Palun vaadata üle p 10.8 tulevikutranspordi lahendused. Korrektne on kõnelda mitte isesõitvatest, vaid isejuhtivatest autodest.

1.12. Märgin p 11.4.4. osas, et tegu on nüüdses Kastre vallas asuva objektiga.

1.13. Palun arvestada lk 95 mainitud tänavahaljastuse lahenduse vaadete seisukohast analüüsimisel ka liiklusohutust.

1.14. Teen ettepaneku p 11.6.2 lk 95 mainitud kortermajade hoovides asuvate garaažigruppide ühtsetel alustel remontimise asemel kaaluda alternatiivina suuna võtmist nende ühtsetel alustel lammutamisele ja asendamisele kas haljasala, laste mänguväljaku või pisikese spordiplatsiga. Tegemist on ehitistega, mis ei ole reeglina sihipärases kasutuses ning nende eemaldamine parandaks oluliselt kortermajade siseõuede elukeskkonda.

1.15. Märgin p 12,5.2.4 osas, et praeguseks on õppeasutusest saanud Kaitseväe Akadeemia.

1.16. PlanS § 75 lõike 3 kohaselt võib üldplaneeringuga teha ettepaneku maakonnaplaneeringu muutmiseks. Üldplaneeringu seletuskirjast ei selgu, kas vastav ettepanek tehakse.

2. Tartu linna üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu

2.1. Teen ettepaneku vaadata dokument tervikuna üle sisuliste korduste – eriti teemalõigus ja seejärel sisuliselt muutmata mahus kokkuvõtte – osas. See aitaks mõnevõrra vähendada dokumendi mahtu ja parandaks selle loetavust.

2.2. Märgin p 3.4.6 osas, et nüüdseks on õppeasutusest saanud Kaitseväe Akadeemia.

Selgitan ettevaatavalt, et üldplaneeringule heakskiidu andmise otsustamisel on oluline, et üldplaneeringu materjalidest selguks üheselt mõistetavalt ja konkreetselt, kas üldplaneeringuga tehakse ettepanek maakonnaplaneeringu täpsustamiseks ja/või muutmiseks, millises ulatuses ning millised on kummalgi juhul põhjendused ja kaalutluse käik. Maakonnaplaneeringu täpsustamise ja/või muutmise ettepaneku tegemise vajaduse selgudes palume võimalikult vara alustada koostööd Rahandusministeeriumi regionaalhalduse osakonna (REHO) Tartu talitusega, et ettepaneku sisulist külge saaks hinnata enne kui üldplaneering on esitatud heakskiitmiseks. Ettepaneku kohta seisukoha võtmisel on REHO Tartu talitusele, lisaks tekstilisele materjalile, aluseks ka üldplaneeringu temaatiline vektorkiht (või kihid).

Palun hoida Rahandusministeeriumi regionaalhalduse osakonna Tartu talitust kursis kohaliku omavalitsuse üksuse üldplaneeringu menetlusega ja teavitada kõikidest avalikest aruteludest. Teavitused saata e-posti aadressile info@fin.ee

Seisukoht: Arvestada

Kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduses.

Kood: 9204

Esitaja: Kristo Vaher

Esitatud: 03/08/2020

Arvamus:

Tekkis üks huvitav mõte seoses kesklinna kasutamisega. Kuna meie ilm on tihti vihmane, siis see piirab välitingimustes aja veetmist. Rüütli tänava, lõigul Raekoja plats-Gildi, võiks katta klaaskatusega. Sellel tänaval on palju kohvikuid, mis kasutavad tänavat ruumi laiendusena. Vihmase ilmaga saaks siis endiselt Rüütli tänaval istuda ilma et märjaks saaks.

Samas oleks see midagi uut ja ägedat mida Eestis ei ole veel tehtud.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu koostamisele aluseks olevad muinsuskaitse eritingimused ei võimalda tänavaruumi sellisel moel sulgeda.

Kood: 9205

Esitaja: Richard Meitern

Esitatud: 03/08/2020

Arvamus:

Ilmatsalu ja Näituse tänava ristmik koos N.Lunini tänava ja Veeriku tn ristmikuga võiks kujundada ringristmikuks, kuna sealne liikluskoormus on suur ja liikusskeem segane. Samuti on seal raudtee läheduse tõttu aegajalt väga suuri ummikuid.

Seisukoht: Selgitada

Planeerimisseaduse § 75. määrab, et üldplaneeringu ülesanne on transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede, sadamate ning väikesadamate üldise asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine ning üldiste liikluskorralduse põhimõtete määramine. Samatasandiliste ristmike tehnilise lahenduse käsitlemine ei ole üldplaneeringu ülesanne. Ettepanekuga tegeletakse jooksvalt.

Kood: 9206

Esitaja: Richard Meitern

Esitatud: 03/08/2020

Arvamus:

Ravila tn ja Viljandi maante ristmik võiks olla kujundatud ringristmikuks, et vähendada sõidukiiust ja teha ristmiku läbimist sujuvamaks. Hetkel esineb sageli olukordi, kus kõigist neljast suunast soovitakse ristkiku ületada.

Seisukoht: Selgitada

Planeerimisseaduse § 75. määrab, et üldplaneeringu ülesanne on transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede, sadamate ning väikesadamate üldise asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine ning üldiste liikluskorralduse põhimõtete määramine. Samatasandiliste ristmike tehnilise lahenduse käsitlemine ei ole üldplaneeringu ülesanne. Ettepanekuga tegeletakse jooksvalt.

Kood: 9604

Esitaja: Kaarsilla Kinnisvara OÜ

Esitatud: 07/05/2019

Arvamus:

Ettepanek üldplaneeringu koostamisel: 1. krundil Kalda tee 39 määrata krundil kogu ulatuses kaubandus- ja teenindusettevõtte maakasutuse juhtotstarve, et krundil oleks võimalik ellu viia 2008. a kehtestatud Kalda tee 39 ja ja 43 kruntide ja lähiala detailplaneeringuga planeeritud ehitusõigus.

Seoses juhtotstarbe muutmisega korrigeerida ka teised üldplaneeringu teemakaardid; 2. krundil Kalda tee 49 määrata krundile kogu ulatuses kaubandus- ja teenindusettevõtte maakasutuse juhtotstarve, et krundil oleks võimalik ellu viia 2007. a kehtestatud Kalda tee 45, 49 ja 51 kruntide detailplaneeringuga planeeritud ehitusõigus. Seoses juhtotstarbe muutmisega korrigeerida ka teised üldplaneeringu teemakaardid; 3. mõjude hindamisel võtta arvesse kehtivaid detailplaneeringuid ja nendega määratud ehitusõigust ning arvestada piirneva rohealaga, mis võimaldab looduskaitse eesmärkide täitmist piirneval mahukal rohealal ja ehitustegevuse ellu viimist aladel, kuhu see on kehtivate planeeringutega kavandatud.

Seisukoht: Arvestada

Vastavalt Keskkonnaameti 28.05.2020 kirjale nr 7-16720/9151 Kalda tee 39 ja Kalda tee 49 maaüksustele ei kavandata enam püsielupaika.

Kood: 10004

Esitaja: Urmas Treiel

Esitatud: 28/05/2019

Arvamus:

Meile kuulub Tartu linnas kinnistu 79503:004:0077, Riia 175 detailplaneeringus positsioon 1.

Detailplaneeringus on kinnistul selgitus „Planeeritud sajuvee kogumise tiik. … Kui ehitatakse välja Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee rekonstrueerimisega antud piirkonda sajuvee kanalisatsioon, juhitakse kogu planeeringuala sajuvesi sinna.

23.mail 2019 toimus Maanteeameti Tartu büroos Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee rekonstrueerimist tutvustav nõupidamine, kus osalesid lisaks Maanteeameti esindajatele ka omanike ja Tartu Linnavalitsuse esindajad. Nõupidamisel kinnitati, et sajuvee kanalisatsioon rajatakse ja sajuvee tiigi vajadust enam ei ole.

Palume muuta Tartu linna üldplaneeringus eelnimetatud kinnistu (katastri tunnus 79503:004:0077) sihtotstarve elamumaaks.

Seisukoht: Selgitada

Detailplaneeringuga on krunt määratud võimalikuks sademevee kogumise alaks. Üldplaneeringu põhilahendusega antakse ka sademevete lahendused. Enne, kui lõplikku tehnilist lahendust ala sademevee lahenduse osas pole, ei saa linn krunti muuks otstarbeks planeerida.

Kood: 10404

Esitaja: Olav Kersen

Esitatud: 04/08/2020

Arvamus:

Arvestades Märja aleviku elanike arvu kasvu nüüd ja lähiaastatel, on ülimalt oluline, et sellega arvestataks ka liikluskorralduses (kiirusepiirangud, tänavate kande- ja läbilaskevõimed), parkimiskorralduses (lisa parkimiskohad Märja keskuses), prügimajanduses (pakendikonteinerid) ja ühistranspordis (bussipeatuse kohandamine, linnaliinide laiendamine Märjani).

Üldplaneeringu seletuskirjas on välja toodud: Märja alevikus seatakse üldplaneeringuga nõue arhitektuurivõistluse läbiviimiseks aleviku

keskväljaku kujundamiseks. (lk 27) Seda tehes võidaks arvesse võtta ka mänguväljaku laiendamist, lisa parkimisala loomist, bussipeatuse kohandamist linnaliinidele sobivaks jms.

Hetkel on Aisa kvartali ehitustöödega Märja spordiväljak ära rikutud. Loodan, et kui väljak on plaanis arendada tervisespordi tugikeskuseks, siis sinna tekiks rohkem kui vaid muruplats koerte jalutamiseks.

Seisukoht: Arvestada

Esitatud ettepanekuid arvestatakse ja kaalutakse Märja keskuse arhitektuurivõistluse läbiviimise raames ja detailplaneeringute koostamisel.

Kood: 10804

Esitaja: Haage maaomanikud

Esitatud: 19/06/2019

Arvamus:

Ettepanek ühendada piirkonna elanike majapidamised ühisveevärgi- ja kanalisatsiooniga.

Seisukoht: Selgitada

Kaalutakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel, mille käigus koostatakse kogu linna territooriumi hõlmav ühisveevärgi- ja kanalisatsioonivõrgu planeerimislahendus.

Kood: 10805

Esitaja: Riigi Kinnisvara AS

Esitatud: 20/06/2019

Arvamus:

Ettepanek rajada riigiasutuste ühishoone Holmi kvartalisse.

Seisukoht: Arvestada

Võimalik hoonestusala saab olla üldplaneeringu eelnõus antud piirides. Planeeringus sätestada hoone kasutusotstarbed vastavuses RKAS ja linna poolt toimunud kirjavahetusega.

Kood: 10806

Esitaja: Marge Herik

Esitatud: 06/08/2019

Arvamus:

Ettepanek tiheasumi moodustamiseks Laikasküla tee 5 ja Laikasküla tee 5a kinnistutele.

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel selgitatakse välja piirkonna liitumise võimalused ühiskanalisatsiooni võrguga. Juhul, kui see osutub võimalikuks, määratakse piirkond asustuse arengualaks.

Kood: 10807

Esitaja: Kaire Varrik

Esitatud: 04/09/2019

Arvamus:

Saime omandireformi käigus oma isale kuuluva kinnistu tagasi ja nüüd on soov oma pojale rajada sinna kodu. Oleks hea, kui me ei peaks maad mujalt ostma ja saaks järeltulevad põlved järjepidevust edasi viia ja arendada. See maatükk on meile hästi armas ja mälestustega.

Soovin ehitada oma kinnistule 3 elamut (ühe siis pojale ja kaks headele sõpradele).

Kinnistu katastritunnus on 83101: 001:0123 ja aadressiks Tartu, Kardla, Veskioja . Maa on arvel maatulundusmaana, millel on kokku 7,26 hektarit. Maa on heas seisus, seda ümbritsevad põllumaad ja sinna viib korralik tee, mille oma kinnistuni viiva teeosa andsime just kohalikule omavalitsusele üle.

Ühe kinnistu suuruseks on 1 hektar. Ülejäänud maa (4,26 hektarit) jääb metsamaaks, millel on ka reaalne kasvav mets. Elupaigad hakkavad välja nägema „metsa sees majake“ stiilis ja sobivad hästi keskkonda.

Majad oleme plaaninud sellisele kohale, kus ei kasva metsa vaid ongi olemas vabad kohad (üksikud pajud ja võsa). Kuigi maa on arvel maatulundusmaana, kuid kui seda vaatate kaardiserverist, saate aru, et seal on tõesti kasvavat metsa napilt. Majade ehituseks ei pea langetama ühtegi palgimõõtu puud. Meil on olemas ka metsavarude ülevaade antud kinnistu osas.

Kinnistu juurde viib omavalitsuse tee, mis läbib 180m ulatuses Piiroja kinnistut (kat nr 83101: 001: 0155). Piiroja kinnistu omanik ei takista oma kinnistu teelt läbisõitu, kuigi oleks mugavam, kui tee oleks täielikult kohaliku omavalitsuse omandis. Miskipärast mõõdeti tee sisse tema kinnistu esine. Omavalitsuse teed mööda sõidavad oma kodu juurde veel 2 perekonda, kes elavad sama tee ääres.

Palun andke teada, kas meil on võimalik oma kinnistule elupaika rajada?

Seisukoht: Arvestada

Veskioja kinnistul tuleb lähtuda juhtotstarbe üldnõuetest ja maakondliku rohevõrgustiku tingimustest. Selle kohaselt on võimalik Veskioja kinnistut jagada ja metsaserva elamud püstitada. Krundi minimaalsuuruseks on 1 ha. Hoonestuslaad ja hoonete suurim arv krundil määratakse üldplaneeringu põhilahendusega. Omanik peab olema teadlik Kardla baasis toimuvate lõhkamistöödega kaasnevast võimalikust keskkonnahäiringust.

Kood: 10808

Esitaja: Ülo Hage

Esitatud: 13/01/2020

Arvamus:

Soovime Tartu linna üldplaneeringus ära näidata kinnistute Jõeääre tee 3, 5, 6 Vorbuse küla, Tartu linn, Tar tu maakond, väike kanalite asukohad mis asuvad kuivenduskraavide otstes ligikaudu 15x12 m.

Oleme nõus planeeritava metsaraja kulgemisega läbi kolme kinnistu. Vajadusel ka ülekäiguradade sildade rajamisega kokkulepitud kohtadesse.

Kinnistutel olevad majandusteed muudame rohealadeks.

Seisukoht: Selgitada

Jõeääre tee 3, 5 ja 6 kinnistutele paadikanalite seadustamise eeldusena on üldplaneeringu eelnõus tehtud ettepanekud paadikanalite ulatuses kalda ehituskeeluvööndi (EKV) vähendamiseks, samuti kallasraja sulgemiseks kanali ulatuses ja näidatud teelõigud/matkarada kallasraja ümberviimiseks ümber kanali otste.

Paadikanalite lõplikuks seadustamiseks peab keskkonnaamet andma nõusoleku EKV vähendamiseks paadikanalite ulatuses. Arvestada tingimusel, et paadikanalid ei ole takistuseks kallasraja/Emajõe matkaraja kasutamisel. Lõpliku seisukoha kujundab linn koostöös Keskkonnaametiga üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 10809

Esitaja: Indrek Sooniste, SA Tartu Vaimse Tervise Hooldekeskus

Esitatud: 22/01/2020

Arvamus:

SA Tartu Vaimse Tervise Hooldekeskus rajas 2018. a Tartu linna kolm erihooldekodu Vahi 2a. Lehe 3 ja Käbi 11 elamutesse, kus kokku elab 22 teenuse kasutajat,

et teenuse kasutajate käsutuses on enamasti kahekohalised magamistoad, nõustus Sotsiaalministeerium sithasutuse ettepanekuga rajatud teenuskohtade väljavahetamiseks tingimusel, et iga teenuse kasutaja saab endale oma toa, et teenuskohad jäävad Tartu linna, on teenuste, õppe, töö ja kogukondliku elu mõttes hästi seostatud linnaeluga. Leidsime sobiva

arendusvõimaluse Ihaste tee 10 kinnistul, kus juba paikneb kaks üksikelamut ja garaaz töökoda oleks võimalik ümber ehitada kolmandaks üksikelamuks.

Olemasolevad hoonestusmahud on piisavad. Pöördusime Tartu LV arhitektuuri ja ehituse osakonda järelelpärimisega, milline oleks võimalus neid hooneid kasutusele võtta erihooldekoduna. Vastuses kinnitati, et planeeritud kasutusfunktsioon korterelamud, ei võimalda hooneid kasutusele võtta erihooldekodudena. lisatud kiri

Palume võimalusel informatsiooni, kas üldplaneeringu koostamise käigus oleks võimalik Ihaste tee 10 sihtostarvet muuta nt ühiskondlike hoonete maaks või ärimaaks. Vajame seda informatsiooni sihtasutuse nõukogule Ihaste tee 10 soetusettepaneku tegemsieks.

Seisukoht: Selgitada

Toetada põhimõtet. Maa juhtotstarbe muutmiseks on vajalik välja selgitada krundi omaniku arvamus.

Kood: 10810

Esitaja: Igor Danko

Esitatud: 18/02/2020

Arvamus:

Хочу поделиться общественным мнением насчёт трамваев в городе Тарту.

Мы жители Тарту категорически против трамвайных линий в городе так как это создаст угрозу безопасности движению и так перегруженным улицам города Тарту.

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringu eelnõuga ei reserveerita trammiliinide rajamiseks maad, aga määratakse kiire ja paindliku, tulevikku suunatud ühistranspordi ala. Tuleviku ühistranspordi väljaarendamiseks tuleb koostada vastavad analüüsid ja uuringud.

Kood: 10811

Esitaja: Madis Noor

Esitatud: 20/02/2020

Arvamus:

Ettepanek rajada Tuglase sild, mis koos ringtee arendusega on väga vajalik transiitliikluse linna keskosast möödajuhtimisel.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõu vastuvõtmisel otsustati, et kesklinnast transiitliikluse mööda juhtimise eesmärgil Tuglase silla rajamine ei ole põhjendatud muude kaasnevate negatiivsete mõjude tõttu. Üldplaneeringu eelnõuga on kavandatud Tuglase kergliiklussild. Projektlahenduste väljatöötamisel

leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Kood: 10812

Esitaja: Tartu Kiirabi SA

Esitatud: 04/03/2020

Arvamus:

Ettepanek võimalike potentsiaalsete kiirabi baaside asukohtade kohta Kvissentalis, Soinaste ja tingimused uuele baasile.

Seisukoht: Selgitada

Jätkata ettepaneku esitajaga koostööd põhilahenduse väljatöötamisel.

Kood: 10813

Esitaja: Aurum Capital OÜ

Esitatud: 15/04/2020

Arvamus:

Ettepanek määrata Tartu üldplaneeringus Turu tn 39a ja Turu tn 39c kinnistutele äripotentsiaali realiseerimiseks hoonestamise võimalused kuni 4-korruseliste hoonetega.

Seisukoht: Arvestada

Linn on seisukohal, kus linnaehituslikult väljapaistvas asukohas on seni kavandatu asemel sobilik kõrgem hoonestus. Märkida Turu 39b avalikes huvides omandamise vajadus. Arvestades olulist asukohta, tuleb parima lahenduse leidmiseks kaaluda arhitektuurivõistluse läbiviimise kohustust.

Kood: 10814

Esitaja: Ülo Niinemets

Esitatud: 21/04/2020

Arvamus:

Lugesin Tartu Postimehest Emajõe äärde kavandatavate kergliiklusteede kohta ja vastan üleskutsele anda tagasidet. Annan seda just harrastusjooksja seisukohast. Parandamist vajaks kergliiklusteede võrgustik ja ühendus Annelinna ja Ihaste vastaskaldal. Ideaalis võiks kergliiklustee kulgeda Emajõe kallast mööda. Praegu mitmes kohas ei ole võimalik kallasrajal liikuda kuna see on tarastatud. Samuti nägin täna, et jõe äärsetel kruntidel käib mitmel pool pinnasega täitmine. Seega ilmselt viimane aeg mõelda, et jääks ruumi kergliiklusteedele. Osa täna läbitud rajast võiks ehk olla ka tuleviku Tartu

jooksumaratoni rajal (Siili tn. lõik juba on). Emajõe-äärne kergliiklustee Turu sild- Ihaste sild oleks vajalik, kuna alternatiiviks olev Turu tn. on suure liikluskoormusega. Seal liigub palju raskeveokeid ja tolmu on teatud perioodidel palju. Seetõttu üldiselt jooksjad väldivad seda teed, kuigi iseenesest väga hea tee. Olen sellest kirjutanud Tartu Postimehes eelmisel aastal. Lisan oma tänase jooksu Strava kuvatõmmise ja lingi ning kommentaarid vastavalt Strava km-le lisatud veebilingil https://www.strava.com/activities/3329854044

km 5.4-5.7. Turu sillalt on väga halb jooksjal maha saada- jõe äärde pööramiseks tuleb läbi parkla joosta või alternatiivina turu väravasse välja, aga siis tuleb ületada mitu teed kõnniteele saamiseks

km 5.8-6.1 Väike-Turu tn. ületus on problemaatiline, Turu tn-ga ristudes on foor. Võib joosta ka vahepeal üle, aga teisel pool teed (Zeppelini vastas) ei ole kõnniteed. Eriti talvel on see murusiil, mis jääb aia ja tee vahele, lund täis lükatud. Igatahes väga kehv koht.

Km 6.7-7.8 ilus kant, aga teed ei ole

km 7.8-8.5 Siili tn. üldiselt ok jooksmiseks, kuigi võiks rada minna jõe äärest majade tagant km. 8.4-10.4 jõele ligi ei pääse, kuigi sellel läbijookstud trassil on ehitatud mitmeid kõnniteid viimasel ajal. Nii et iseenesest joosta ok, aga ümbrus tööstuslik

km. 10.4 kergliiklustee lõpeb täiesti äkiliselt (planeerimisviga?), edasi jooksin traktori aetud jälgedes, kuni vanglast mööduva kruusateeni. km 10.7-11.3 kruusatee. Iseenesest ok jooksmiseks. Sama tee teises suunas läheb lõpuks Ihaste silla alt läbi ja lõpeb seal. Võiks kaaluda selle ühendamist Ihaste sillal kulgeva kergliiklusteega.

Seisukoht: Arvestada

Arvestatud. Terviserada on planeeritud Turu sillast Ihaste sillani.

Kood: 10815

Esitaja: Pille Kõiv

Esitatud: aprillis ja mais 2020

Arvamus:

Ettepanek rajada Võru tänaval kergliiklustee sadamaraudtee lõpuni kuni kesklinnani.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu

võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 10816

Esitaja: Mats Plado

Esitatud: 23.04.20, 14.05.20

Arvamus:

23.04.2020

Pöördun Teie poole seoses kinnistu Võru 67 // 67a (kinnistu nr 79506:010:001) ning esindan kinnistu omanikku Sven Johansoni.

Kinnistul Võru 67 // 67a on kehtiva detailplaneeringu alusel maakasutus otstarbeks elamumaa 40%, ärimaa 40% ning korterelamu maa-ala 20%.

Omanik on konkreetsel krundil tegutsenud alates 1996 aastast ning vastavalt kehtestatud detailplaneeringule (vt. lisa 2) leiavad reaalsuses hooned järgnevat kasutust:

POS 1 - elamu

POS 2.1 - Autoremondi teeninduse kontor

POS 2.2 - Autoremondi töökoda

POS 2.3 - Autoremondi töökoda

POS 3 - Välja ehitamata, kuid planeeritav korterelamu

Ruumipuuduse tõttu hakkas omanik olemasolevat autoremonditöökoda ebaseaduslikult laiendama. Eelmisel nädalal käis ehitusobjektil Tartu linna järelvalveteenistus ning 22.04.2020 saabunud ettekirjutuse kohaselt on ka ehitustegevus peatatud. Hetkeolukorda kirjeldav joonis (vt. lisa 1)

Alustatud ehitustegevusega hoone jääb kehtiva detailplaneeringu kohaselt hoonestusalast välja, kuid kehtival detailplaneeringul ei ole hoonestusalana kajastatud kogu ehitusõigust. Kehtivas detailplaneeringus on olukord, kus ehitusõigusega on lubatud hoonete summaarne ehitusealune pind 800m2, kuid märgitud hoonestusala summaarne pind on ~600m2 (vt. lisa 2 ja 3).

Omaniku soov oleks kogu ehitusõigus täielikult ära kasutada ning selleks oleme taotlenud Tartu Linnavalitse Arhitektuuri osakonnalt projekteerimistingimusi, millega lubatakse hoonestus ala suurendada ehitusõigusega määratud 800m2-ni. Hoonestusala suurendamisega ei suurendata hoonete arvu krundi ega soovita laieneda ei naabrite ega tänavamaa poole. Uus hoonestusala ära toodud joonisel (vt. lisa 4)

Hetkel kehtiva Tartu linna üldplaneeringu järgi on kogu krundi juhtotstarveks korterelamu maa-ala, mis on vastuolus krundil hetkel kehtiva detailplaneeringuga.

Omaniku soov on Tartu linna üldplaneeringus krundi otstarve muuta vastavaks kehtivas detailplaneeringus sätestatud kasutusotstarbega, et säiliks krundi funktsioon, lähtudes nii linna kui ka krundi omaniku huvidest. Kehtiva detailplaneeringu alusel on krundi kasutusotstarbeks elamu-ärimaa.

14.05.2020

Pöördun teie poole seoses Võru 67 // 67a kinnistuga

Oleme pöördunud Tartu linnavalitsuse poole taotlemaks kinnistule uusi projekteerimistingimusi, kuna kehtivas detailplaneeringus ei ole ära kasutatud kogu honestusõigust. Arhitektuuriosakond leiab, et hetkeolukord krundil ei ole vastavuses detailplaneeringuga kehtestatud maakasutus otstarbega (vt. lisa 1). Seetõttu oleks vajalik teha detailplaneeringu muudatus, mille aluseks on üldplaneeringu muudatus

Kuna projekteerimise maht on suur, siis millised võimalused oleksid detailplaneeringut täpsustada /koostada uus detailplaneering? Kas enne uue üldplaneeringu jõustumist oleks seda võimalik teha?

Tänava-alalt ei ole ehitis kergesti märgatav. Krundi idaosas viisakas aed ja kõrghaljastus (vt. lisa 2). Pikemas perspektiivis on soov ehitada krundi idaossa korterelamu, mis sobituks ka üldplaneeringu järgi korterelamu maa-alaga. Tulevane korterelamu varjaks olemasolevaid ehitisi veelgi.

Seisukoht: Arvestada

Täpne ehitusõigus määratakse detailplaneeringuga.

Kood: 10817

Esitaja: Aksel Part, Tartu Liiklejate Koda

Esitatud: 07/05/2020

Arvamus:

Tartu Liiklejate Koda teeb ettepaneku koostatavas Tartu linna üldplaneeringus jätta välja siseringi magistraal. See tähendab võrreldes eelmise üldplaneeringuga Riia tänavast mööda sadamaraudtee koridori kulgeva teelõigu ja Ropka silla planeeringust välja võtmist ning juba valminud siseringi osade teeklassifikatsiooni langetamist vähemalt ühe taseme võrra.

Sisering töötab otseselt vastu linna seatud eesmärkidele vähendada autoliiklust ja soodustada säästvate liikumisviiside kasutuselevõttu ning uues kliima- ja energiakavas seatavatele kliimaneutraalsuse eesmärkidele.

Luues kiired ja otsesed ühendused linnaosade vahel, muudab sisering autoga liikumise linnas üldiselt kiiremaks ja mugavamaks. Lähtudes transpordinõudluse dünaamilisusest toob see endaga väga tõenäoliselt kaasa autokasutuse kasvu. Manustes on leitav ka teadusartikkel, mis pakub empiirilist tõestust transpordinõudluse dünaamilisuse kohta.

Me ei näe ühtegi loogilist põhjendust miks Tartu peaks seadma eesmärgiks vähendada autoliiklust kesklinnas, tõstes seda lihtsalt linnasiseselt ümber, kui selle hinnaks on autoliikluse ja CO2 üldine kasv. Seda enam, et siseringi ehitamiseks kuluvat märkimisväärset rahalist ressurssi võiks linn kasutada kogu autoliikluse mahu vähendamiseks kõikidel Tartu linnatänavatel, ja sellega liikuda lähemale oma strateegilistele CO2 vähendamise eesmärkidele.

Märksa tõhusam teguviis - nii majanduslikult kui arengueesmärkidest lähtudes - oleks sisering ehitamata jätta ning keskenduda kvaliteetse linnaruumi ja liikumistingimuste loomisele, mis võimaldavad säästlikumatel liikumisviisidel asendada võimalikult palju linnasisest autokasutust.

Tänavaruumi ümberjagamine säästlikumate liikumisviiside kasuks võib küll lühikeses plaanis liiklusummikuid natuke pikendada, aga üsna pea taastub liikluskiirus eelnevale taseme lähedale, sest autoliiklust jääb vähemaks. Manustes on artikkel, kus esitatakse empiirilist tõestust selle efekti kohta.

Vahel tuuakse uute teede ehitamise kasuks argument, et transiitliiklus peab sujuvalt Tartust läbi pääsema, aga kuna transiitliikluse osakaal on niivõrd minimaalne (erinevate uuringute kohaselt ca. 10% kogu emajõge ületavast autoliiklusest), siis ei ole põhjust karta, et see liiklus läbi ei pääseks, isegi siis, kui kesklinnas autoliiklusele eraldatud ruumi vähendada.

Kokkuvõttes pole ühtki head põhjust siseringi ehitamiseks: linna liikuvusprobleemide lahendamise asemel tekitab see kallis investeering neid hoopis juurde ja süvendab olemasolevaid. Laiemalt vaadates oleks sisering suur samm eemale elava, kliimaneutraalse ja atraktiivse Tartu visioonist.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 10818

Esitaja: Ülo Sarap

Esitatud: 07/05/2020

Arvamus:

Minu mõte on, et tuleks elama panna ka peale Emajõe Tartu Linna Haage küla läbiv Ilmatsalu jõgi. (kuidagi maha jäätud teine)

Olen peagi 43a. Tartumaal, Tähtvere vallas, Haage külas elanud.

Olles mitmeid kordi Tähtvere vallavolikogu liige ja jõudumööda aidanud kaasa Haage küla arengule, olgu selleks väli valgustus või ühiskondlike ehitiste maa (u. 2ha 83101:003:0262) millel on täna kelgumägi ehitatud. Aastaid tagasi kui selle maatüki teema Vallavolikogus päevakorras oli, siis oli plaan , et see maatükk ulatuks Ilmatsalu jõeni, aga hiljem otsustas miskipärast keegi teisiti. Asendi muutmine ei tohiks ju olla keeruline riigile.

võiks püüda asja parandada ja taotleda riigilt maad juurde, et praegune ühiskondlike ehituste maa ulatuks tulevikus Ilmatsalu jõeni. (vt. kaarti manuses)

Praegu on küll Tartu-Viljandi mnt-l viit, Haage keskus, kuid keskust kui sellist ei olegi, mina näen, et kui see plaan kunagi teoks saab siis saaks sellest külakeskus kus oleksid nt. spordihoone, mänguväljakud, lasteaed ja küla rand Ilmatsalu jõe ääres, täpsem loetelu selguks arutelu käigus. Selline külakeskus oleks hea Haage küla elanikele ja külalistele. Arvan, et see ei ole liiga kulukas mõte.

Hetkel rendib seda maad Tartu Agro ja on oht, et kunagi läheb see erakätesse ja siis ei saa enam midagi muuta.

Kui see mõte tundub liiga kaugele ulatuv siis tuleks paika panna mida olemasolevaga maatükile planeerida. Vallal oli mõte sinna sporihall või –väljak rajad, aga läks nii, et praegu on tühi maa ja Tartu Agro harib põldu.

Kui midagi jääb arusaamatuks olen alati valmis oma plaane selgitama.

Seisukoht: Arvestada

Külakeskuse võimalik asukoht määrata koostöös kohaliku kogukonnaga üldplaneeringu edasisel koostamisel. Arvestada tuleb, et ettepanekus viidatud maa-ala kuulub riigile.

Kood: 11204

Esitaja: Holger Ehrlich, Maa-amet

Esitatud: 05/08/2020

Arvamus:

Teavitasite oma 30.06.2020 kirjaga nr 9-3.2/UP-18-003 Maa-ametit, et Tartu linna üldplaneeringu eskiislahenduse ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) aruande eelnõu avalik väljapanek toimub ajavahemikus 13. juuli kuni 16. august 2020. Tartu linna üldplaneering ja KSH on algatatud Tartu Linnavolikogu 13.09.2018 otsusega nr 93. Planeeringu lähteseisukohad ja KSH väljatöötamise kavatsus kinnitati Tartu Linnavolikogu 24.01.2019 otsusega nr 131. Üldplaneeringu koostamise peamine eesmärk on siduda Tartu linn haldusterritoriaalse reformi järgsetes piirides üheks ruumiliseks tervikuks, ühtlustada linna arengu ruumilised põhimõtted ning ülevaatamise tulemustest lähtuvalt kaasajastada planeerimislahendus terviklikult. Üldplaneeringu materjalidega oli võimalik tutvuda Tartu linna kodulehel: www.tartu.ee/et/uldplaneering2040. Maa-amet, tutvunud edastatud materjalidega, märgib järgmist.

Planeerimisseaduse (edaspidi PlanS) § 76 lõike 1 kohaselt koostatakse üldplaneering koostöös valitsusasutustega, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi üldplaneering käsitleb ja planeeringualaga piirnevate kohaliku omavalitsuse üksustega. PlanS § 85 lõike 1 kohaselt esitatakse üldplaneering ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu kooskõlastamiseks kõnealuse seaduse § 76 lõikes 1 nimetatud asutustele. Maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 15 lõike 7 kohaselt, kui planeeritaval maa-alal asub maardla või selle osa, kooskõlastatakse üldplaneering PlanS sätestatud korras Keskkonnaministeeriumi või valdkonna eest vastutava ministri volitatud asutusega. Keskkonnaminister on oma 05.03.2019 käskkirjaga nr 1-2/19/198 andnud Maa-ametile volituse kooskõlastada üldplaneeringuid PlanS sätestatud korras, kui planeeritav maa-ala asub keskkonnaregistri maardlate nimistus oleval maardlal või selle osal.

MaaPS §14 lõike 2 kohaselt võib ministri volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui kavandatav tegevus ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda või halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus eiole püsiva iseloomuga või halvendab maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitselise ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta.

Seisuga 28.07.2020 asuvad Tartu linna territooriumil osaliselt või täielikult viis keskkonnaregistri maardlate nimistus arvel olevat maardlat ning üks kehtiva kaevandamisloaga mäeeraldis. Tartu linna kodulehel www.tartu.ee/et/uldplaneering2040 viidatud kaardirakenduses on korrektselt kujutatud Tartu linnas asuvate maardlate piirid, kuid lõpplahenduse valmimisel palume Maa-ametile esitada kooskõlastamiseks lisaks kaardirakendusele ka planeeringulahenduse graafilised lisad pdf-plaanidena, kus on kujutatud maardlatele, mäeeraldistele ja nende teenindusmaadele planeeritavat maakasutust ja piiranguid. Plaanidele palume lisada info, mis kuupäeva seisuga on maardlate ja mäeeraldiste andmeid kasutatud.

1. Kaardirakenduses kattub Vorbuse liivamaardla (registrikaart 0908) täielikult puhke-, spordi-ja kultuurirajatiste maaga ning osaliselt supelranna maaga. Seletuskirja peatükk 17. Maardladkirjeldab Vorbuse liivamaardla osas: „Maardla maa-alale on 2017. a. kehtestatud Vorbusemäe puhkeala detailplaneering, millega maardla-ala perspektiivseks maakasutuseks ja mäeeraldise korrastussuunaks on määratud puhkeala koos puhkeotstarbelise veekoguga. Üldplaneeringuga määratakse Vorbuse liivamaardla maa-alale puhke-, spordi-ja kultuurirajatiste juhtotstarve, ent arvestatakse kehtiva kaevandamisloaga, katastriüksusele määratud mäetööstusmaa sihtotstarbega ja kõige sellest tulenevaga“. Selgitame, et 2017. a antud kaevandamisluba kehtib kuni 2032. aastani ja kui selleks ajaks ei ole maavara ammendunud, võidakse pikendada kaevandamisluba. Kehtestatud detailplaneeringu rakendamine toimub peale maavara ammendumist. Üldplaneeringus tegelikkust kajastava ruumilahenduse saavutamiseks ning tagamaks, et maavarale juurdepääsu osas olemasolev olukord ei halvene näiteks kaevandamisloa võimaliku pikendamise vajaduse korral, palume planeeringus anda olemasoleva mäeeraldise ja selle teenindusmaa alale mäetööstusmaa juhtotstarve. Olukorras, kus üldplaneeringu alal on kehtiv kaevandamisluba, kuid mäetööstusmaa juhtotstarve puudub või ei ole kaardipildiskujutatud, ei ole planeering kooskõlas PlanS § 75 lõike 1 punktiga 15, mille kohaselt üldplaneeringu ülesanne on maardlatest ja kaevandamisest mõjutatud aladest tekkivate kitsenduste määramine.

2. KSH aruande peatükis 3.2.1 Pinnas (sh radoon), maavarad ja jääkreostus on ekslikult kasutatud maapõueseaduse lühendina lühendit „MaaP“. Korrektne lühend on „MaaPS“, nagu on kasutatud ka ülejäänud KSH aruandes. Lisaks on KSH aruande peatükis 3.2.2 Põhjavesi (sh põhjavee kaitstus) kirjas, et Kvaternaari veekihi puurkaevude sügavused on 2040 meetrit. Samuti on kirjas, et Kesk-Alam-Devoni –Siluri veekiht lasub 75130 m sügavusel maapinnast. Ilmselt on mõeldud vastavalt 20-40 meetrit ning 75-130 meetrit. Palume parandada.

3. Üldplaneeringu seletuskirja peatükis 11.3 Rohe-ja puhkealade struktuur ja selle toimimist tagavad tingimused hajaasustusaladel on selgitatud, et lisaks Emajõe äärsele puhkekoridorile, Emajõe matkarajale on puhkekoht ja supelrand kavandatud Leetsi järve äärde (endine Kärevere karjäär). Peatükis 18.4 Tartu linna teiste veekogude kallaste üldised maakasutus-ja ehitustingimused on kirjas, et Leetsi järve puhul tuleb võtta suund muuta veekogu avalikult kasutatavaks. Hetkel on järve põhjaosa riigi omandis ning lõunaosa eraomandis. Täiendavalt on selgitatud, et Leetsi järv on Kärevere ja Kärevere II kruusakarjääri korrastamisprojekti tulemusel kujundatud laugenõlvaliseks puhkeotstarbeliseks veekoguks, mille põhjakaldale on kavandatud supelrand. Selgitame, et Kärevere kruusamaardla (registrikaart 0383) maavaravaru ei ole ammendunud. Selgitame, et kuigi Kärevere ja Kärevere II kruusakarjäärid korrastati, ei ole maavara maardlas ammendunud. Vajaduse ilmnemisel võidakse arvelolevas maardlas kaevandamist jätkata, mille tulemusena veekogu laieneb. Palume lisada seletuskirja, et supelranna loomisel on maardla alal lubatud ainult ajutise iseloomuga ehitised ja supelrand ei ole takistuseks kaevandamisloa andmisele.

4. Kaardirakenduse kohaselt kattuvad maardlatega väärtuslikud põllumajandusmaad. KSH aruande peatükis 3.4.4 Väärtuslik põllumajandusmaaon toodud (tsiteerin): „Väärtuslik põllumajandusmaa tuleb hoida harimiskõlblikuna.“ Sarnast mõtet on korratud ka üldplaneeringu seletuskirja peatükis 8. Väärtuslikud põllumajandusmaad(tsiteerin): „Keskmisest kõrgema boniteediga põllumajandusmaa on piiratud ja taastumatu ressurss, mida tuleb säilitada toidu tootmiseks ja toidujulgeoleku tagamiseks.“ Selgitame, et maavara kaevandamiseks on vajalik eemaldada kattekiht ning muuta ala sihtotstarve mäetööstusmaaks. Maavara kaevandamise ajal ei ole võimalik hoida maad harimiskõlblikuna. Selgitame, et väärtusliku põllumajandusmaa hoidmist maardlate aladel harimiskõlblikuna on vajalik käsitleda soovitusena mitte kohustusena, et tagada juurdepääs maavarale ja hoida ära üldplaneeringu vastuolu MaaPS § 14 lõikega 2. Kaevandamise võimalikkuse kohta väärtuslikul põllumajandusmaal ning väärtuslikul maastikul leiab viite seletuskirja peatükist 17. Maardlad, kus on selgitatud, et kaevandamisloale tingimuste seadmisel ja kaevandatud ala korrastamistingimuste andmisel ja korrastamisprojekti koostamisel tuleb tagada väärtusliku põllumajandusmaa ning maastikuliste väärtuste taastamine võimalikult samaväärses seisundis. Palume täiendada väärtusliku põllumajandusmaaga seonduvat, et üldplaneeringus oleks üheselt mõistetav, et peatükis 8 kirjeldatud väärtusliku põllumajandusmaa kasutustingimused ei ole takistuseks kaevandamisloa andmisele.

5. Kaardirakenduse kohaselt kattuvad maardlad linna keskuse ja maalise asustuse alaga. KSH aruande peatükis 3.4.1 Rahvastik ja asustus on selgitatud (tsiteerin): „Väljaspool tiheasumeid on ÜPga reserveeritud maalise asustusega piirkonnad, kuhu soovi korral saavad elama asuda pigem privaatsust soovivad elanikud.“ Palume üldplaneeringu seletuskirjas kirjeldada, et maardlaga kattumise korral on linna keskuse ja maalise asustuse alal ehitamine võimalik peale maavaravaru ammendamist või juhul, kui üldplaneeringu kehtestamise järgselt on maardla alal ehitamiseks saadud MaaPS § 15 kohane kooskõlastus.

6. Seletuskirja peatükis 5. Detailplaneeringu koostamise kohustusega alad ja juhud on muuhulgas toodud, et üldplaneeringuga määratakse detailplaneeringu koostamise kohustus väljaspool detailplaneeringu koostamise kohustusega alasid kui (tsiteerin): „kavandatakse üldplaneeringuga määratud maakasutuse juhtotstarbe või toetavate otstarvete muutmist. Detailplaneering algatatakse kohaliku omavalitsuse kaalutlusotsusena juhtudel, kui juhtotstarbe muutmine toetab piirkondlikku arengut ning on kooskõlas üldplaneeringu seatud peamiste arengusuundadega.“ Selgitame, et maavara kaevandamisel on katastriüksuse sihtotstarve kaevandamisega hõlmatud määral vajalik muuta mäetööstusmaaks või turbatööstusmaaks. Detailplaneeringu koostamist uue karjääri avamisel või olemasolevate laiendamisel ei nõua ükski õigusakt. Detailplaneeringu koostamise igakordne nõudmine halvendab maavarale juurdepääsu osas olemasolevat olukorda ning on vastuolus MaaPS § 14 lõikega 2. Palume seletuskirjas täpsustada, et detailplaneeringu koostamise kohustus ei kohaldu maavara kaevandamise loa andmisele järgneval katastriüksuse sihtotstarbe muutmisel.

7. Kaardirakenduse kohaselt kattub Vorbuse liivamaardla (registrikaart 0908) väärtusliku maastikuga. Üldplaneeringu seletuskirja peatükis 9.3 Kardla-Vorbuse väärtusliku maastiku üldised kaitse- ja kasutustingimused on selgitatud, et sobimatute tehisobjektide rajamine ei ole lubatud väärtuslikus maastikus Kardla-Vorbuse. Sama peatüki lõpus on selgitatud, et juhul, kui väärtuslikul maastikul soovitakse kaevandada maavaravaru, siis tuleb hinnata kavandatava tegevuse mõju väärtuslikule maastikule ning võimalusel säilitada ala väärtused maksimaalselt. Maa-amet nõustub selgitusega, et väärtuslik maastik ei ole takistuseks maavara kaevandamisel.

8. Seletuskirja peatükis 17. Maardlad on maardlate juurde märgitud, kas tegemist on kohaliku tähtsusega maardlaga või riikliku tähtsusega maardlaga. Märgime, et nüüdseks enam ei eristata kohaliku tähtsusega maardlaid ning riikliku tähtsusega maardlaid. Vabariigi valitsuse 09.06.2005 määrus nr 131 Üleriigilise tähtsusega maardlad kehtis kuni 31.12.2016. Soovitame seletuskirjast eemaldada viide maardla tähtsusele.

9. Seletuskirja peatükis 17. Maardlad on kirjas (tsiteerin): „Maavaravarud jaotatakse ühelt poolt kasutamise võimalikkuse alusel aktiivseteks või passiivseteks, teisalt uurituse astme alusel tarbevaruks või reseraruks või prognoosvaruks. Eelnimetatud maakasutuse kattuvused paiknevad aktiivsel reserarul.“ Tsiteeritud lõigule eelneb Tartu linnas asuvate maardlate ja mäeeraldiste loend. Selgusetuks jääb, milliseid maakasutuse kattuvusi on mõeldud. Palume täpsustada seletuskirja.

Maa-amet nõustub Tartu linnavalitsuse 30.06.2020 kirjaga nr 9-3.2/UP-18-003 edastatud Tartu linna üldplaneeringuga tingimusel, et täpsustatakse planeeringu dokumente vastavalt eeltoodud märkustele. Märkustega arvestamata jätmiselhalveneb maavarale juurdepääsu osas olemasolev olukord ja planeering on vastuolus MaaPS § 14.

Palume hoida Maa-ametit kursis planeeringu edasise menetlemisega ning edastada üldplaneering peale täpsustuste tegemist ja enne selle vastuvõtmist kooskõlastamiseks Maa-ametile.Reformimata riigimaade ja Keskkonnaministeeriumi valitsemisel olevate maaüksuste, mille volitatud asutus on Maa-amet, osas annab üldplaneeringule seisukoha Keskkonnaministeerium.

Seisukoht: Arvestada

Esitatud arvamus võetakse aluseks edasises koostöös Maa-ametiga.

Kood: 11205

Esitaja: Janne Susi

Esitatud: 09/07/2020

Arvamus:

Nimelt on minul tehniline küsimus seoses Uus 6 Tartu linn krundiga. Veebirakenduses on liidetud Uus 6 krunt naaberkrundiga kokku ning tähistatud kortermaa alana, kuigi tegemist on elupõliselt väikeelamu maaga (st. eramaja on seal olnud juba aastast ca 1960). Ülejäänud Uus tänav on märgitud samas väikeelamumaana. Ütlen ausalt, et meie sellise tähistamisega päri ei ole, sest see võib meile pikas perspektiivis tekitada rohkem probleeme kui kasu ning seada kauges tulevikus ehk teatavaid piiranguid. Seega paluksime võimalusel vaadata olukord üle ning põhjendada, miks on tehtud selline eristus meie eramaja puhul teiste Uue tänava piirkonna eramajadest?

Seisukoht: Arvestada

Määrata Uus tn 6 krunt väikeelamu maa-alaks.

Kood: 11206

Esitaja: Margo Külaots, Fortum Tartu AS

Esitatud: 05/08/2020

Arvamus:

Tartu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande eelnõu avalikustamine ning Fortum Tartu täiendused Tartu linna keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande eelnõusse

Täname Tartu linna üldplaneeringu protsessi kaasamise eest. Käesolevaga saadame meiepoolsed täiendusettepanekud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruandele.

Üldplaneeringus kaugkütet ning -jahutust puudutavad ettepanekud saadame peale üldplaneeringu põhilahenduse koostamist ja kättesaadavaks tegemist.

1. Teeme ettepaneku lisada peatükki 3.5.3. Energiamajandus, leheküljele 117, alljärgnev Tartu kaugküttesüsteemi iseloomustav tekst:

Tartu Kaugküttesüsteem vastab märgise “Tõhus kaugküte” tingimustele, sest selles tarbitav soojus vastab Euroopa Liidu energiatõhususe direktiivis 2012/27/EL sätestatud tingimustele: “Tõhus kaugküte ja -jahutus on kaugkütte- või kaugjahutussüsteem, milles soojuse tootmiseks kasutatakse vähemalt 50% taastuvenergiat või 50% heitsoojust või 75% koostoodetud soojust või 50% sellise energia ja soojuse kombinatsiooni.” 2019.a. 1. jaanuaril kehtima hakanud määrus „Hoone energiatõhususe miinimumnõuded“ sätestab tõhusa kaugkütte puhul kaalumisteguriks 0,65 ning tõhusa kaugjahutuse korral kaalumisteguriks 0,2, mis võimaldavad tõhusat kaugkütet või -jahutust kasutaval hoonel saavutada parem energiaklass.

2. Teeme ettepaneku lisada peatükki 3.5.3. Energiamajandus, leheküljele 117, alljärgnev Tartu kaugjahutussüsteemi iseloomustav tekst:

Tartus rajati 2016.a. kesklinna piirkonnas Ida-Euroopa esimene kaugjahutussüsteem milles sügisest kuni kevadeni on võimalik kasutada hoonete jahutamiseks vabajahutust Emajõe vee baasil. Suvine suurem jahutuse vajadus tagatakse kõrge efektiivsusega tsentrifugaalkompressorite abil. Kaugjahutuse jääksoojust on võimalik ära kasutada kaugküttesüsteemis hoonete kütmiseks ja sooja tarbeveega varustamisel ning seda Tartus ka tehakse. Võrreldes lokaalse jahutuslahendusega on tsentraalseks jahutuseks vajalik elektrienergia kogus ca kaks korda väiksem kui lokaalsel tootmisel, millest tuleneb oluline energia kokkuhoid ning väheneb CO2 õhku paiskamine. Nii näiteks vähendab Tartu kaugjahutus lokaalse hoonepõhise lahendusega võrreldes hinnanguliselt kuni 70% võrra tavajahutuse tarbeks vajamineva elektri kulu ning CO2 emissioon väheneb 70% võrreldes tavalise jahutussüsteemiga. Lisaks on tsentraalse jahutusjaama kasutatav külmaine kogus umbes 30% väiksem kui lokaalse tootmise korral, kasutatakse väikese GWP-ga külmainet ning kaugjahutusjaamades on online lekkekontroll, mis tagab kiire lekete avastamise.

Kaugjahutuse peamised eelised võrreldes lokaalsete jahutussüsteemidega on:

• Kõrgem energiaefektiivsus

• Väiksem energiavajadus ja CO2 emissioon

• Kuumasaarte tekkimise vältimine linnas

• Müra vähendamine linnaruumis

• Vähem nähtavaid hoonete tehnoseadmeid ja visuaalselt ilusam linnaruum

• Väheneb vajadus elektrivõrgu võimsuse tõstmiseks ja võimaldab optimeerida infrastruktuuri

• Vähendab külmaaine leketest tulenevat kasvuhoonegaaside teket

3. Teeme ettepaneku lisada peatükki 3.5.3. Energiamajandus, leheküljele 117, alljärgnev Tartu kaugjahutussüsteemi tulevikuarengut iseloomustav tekst:

Kaugjahutuse osas nähekse ette selle edasist laienemist ja eelisarendamist võrreldes lokaalahendusega, seda eriti suure tarbimistihedusega äri-, õppe-, tervishoiuasutuste piirkondades. Kaugjahutus toob nimetatud piirkondades kaasa mürareostuse vähenemise, primaarenergia kasutuse efektiisuste tõusu ja soojussaarte vältimise.

4. Teeme ettepaneku lisada peatükki 3.5.3. Energiamajandus, leheküljele 117, alljärgnev Tartu kaugküttesüsteemi iseloomustav tekst:

2019. aastal oli 71% Tartu kaugküttesoojusest pärit taastuvast allikast

5. Teeme ettepaneku asendada leheküljel 118 mõiste keskküte mõistega kaugküte

6. Teeme ettepaneku lisada leheküljele 18 lisaks ENMAK 2030 ja Riikliku energia- ja kliimakava mainimisele ka meetmed neis kavades toodud eesmärkide saavutamiseks:

• Uusarendustes/-ehitistes fossiilkütustevabade lahenduste kasutamine

• Kaugkütte ning -jahutuse arendamine

• Jääksoojuse kasutus

• Hoonete täiendav soojustamine

• Primaarenergia kasutuse vähendamine läbi efektiivsete lahenduste

7. Teeme ettepaneku lisada leheküljele 118, alljärgnev kaugkütte eeliseid kirjeldav tekst:

Kaugküte on Euroopa Liidu poolt määratud eelisarendatud küttevõimaluste hulka, sest võimaldab kasutada erinevaid CO2 vabasid energiaallikaid, sh. koostootmise jääksoojus ja tööstuslik jääksoojus. Tsentraalvõrk võimaldab ka soojusenergiat salvestada.

Kaugkütte peamiseks eeliseks võrreldes lokaalsete küttelahendustega, on muidu raiskumineva jääksoojuse ärakasutamine. Jääksoojus asendab fossiilseid energiallikaid ja kütuste põletamist. Heatroadmap Europe näeb ette Euroopas kaugkütte osakaalu suurendamist tänaselt 10 %-lt 50%-ni aastaks 2050. https://heatroadmap.eu/project/

8. Teeme ettepaneku lisada leheküljele 121 soojussaarte tekkimise vähendamise abinõuna ka kaugjahutuse arendamise

9. Teeme ettepaneku lisada leheküljele 122 õhukvaliteedile positiivse mõjuna lisaks kaugkütte eelistamisele ka kaugjahutuse eelistamine

Seisukoht: Arvestada

Täiendada KSH aruannet koostaja poolt vajalikuks peetavas mahus.

Kood: 11207

Esitaja: Mihkel Joala

Esitatud: 28/07/2020

Arvamus:

Tere, soovin anda edasi oma arvamuse, et Tartule annaks palju enam juurde, kui sadamaraudtee kanalisse tuleks vaikne autovaba kergliiklustee.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 11208

Esitaja: Jaak Laineste

Esitatud: 04/08/2020

Arvamus:

Esitan üldplaneeringu kohta alljärgneva arvamuse:

Vana-Tammelinn ala VTM3 ala kohta on toodud oluline sisuline muudatus planeeringuga võrreldes. Maa-ala ja juhtfunktsioonid Maa-ala kruntidel võib jätkuda senine tegevus vastavalt omaniku soovile, hooneid võib remontida, keelatud on uute tootmishoonete ehitamine ja olemasolevate laiendamine. Väike kaar 33 osas kaalutakse juhtfuntsiooni muutmise võimalusi koostamisel oleva detailplaneeringuga" ning Ehitustingimused Büroohoonete kompleksi kavandamisel tuleb kaaluda planeeringuvõistluse läbiviimise vajadust, kuna hoonestus peab moodustama linnaruumilise terviku ning selle kõrgus kujundab piirkonnast ühe linnaehitusliku dominandi piirkonnas. Väike kaar 33 osas kaalutakse ehitustingimuste muutmise võimalusi koostamisel oleva detailplaneeringuga

Tegu näib olevat katsega nii Tartu linna üldsuundadega (st olla targa majanduse fookusega linn) kui kohalike elanike huvidega vastuolus olev, juba mõnda aega tootja poolt ilma kohalikke elanikke kaasamata arendatud detailplaneering taganjärele üldplaneeringuga kooskõlla viia. Selline üldplaneeringu muudatus on vaid ühe osapoole - tehase omaniku huvides. Tartu Milli tootmine elamurajoonis on juba aastakümneid häirinud kogu piirkonna elanike elu ja töökeskkonda ööpäevaringse müra, liikluse jms reostusega ja linnakodanikel on juba ammu õigustatud ootus selle kolimisele esimesel võimalusel selleks sobivasse piirkonda, näiteks mõnda Tartu linna tööstuspiirkonda. Üldplaneeringusse plaanitud täiendused, mis on toodud eespool paksus kirjas, muudavad kogu ülejäänud piirkonna tsoneeringu sisu, need tuleks eemaldada ja jääda eelmises üldplaneeringus sätestatu juurde. Tartus on ettevalmistatud ja seni täielikult kasutamata tootmispiirkondi linna osades, kus need ei häiri kohalikke elanikke ja kus on tehase enda jaoks tagatud palju parem transpordiühendus. Kesklinna ning elamupiirkonna vahetu naabrus on palju sobilikum majutuseks, kaubanduseks, erinevateks teenusteks, äriruumidele ning targa majanduse taristule.

On kahetsusväärne, et sellised sisulised piirkondade sihtotstarvete muutmised linnakodanike huvide vastu ei ole välja toodud üldplaneeringu selgitustes, põhjendustes ning kaartidel, ning neid leiab vaid infosüsteemides põhjalikult otsides.

Seisukoht: Mittearvestada

Tegemist on olemasoleva, toimiva tootmisega, linna on detailplaneeringu algatamisel kaalunud erinevaid asjaolusid ja leidnud, et tootmise jätkamine ja laiendamine otstarbekas mahus on õigustatud. Võimalikke kahjulikke keskkonnamõjusid hinnatakse nii ÜP kui DP tasandil, mille järel saab linn seada võimalikud piirangud ja leevendusmeetmed.

Kood: 11209

Esitaja: Gunnar Kuusna

Esitatud: 14/07/2020

Arvamus:

Uurisin Tartu linna uue üldplaneeringu eskiisi ja tekkisid mõned ehitusalased küsimused. Minu kinnistu asub Rõhu küla hajaasustusalas. Selle kohta on üldplaneeringus märgitud, et:

1) „Ühele krundile tohib püstitada ühe elamu“

Hetkel on kinnistul 1 vana elamu ja 1 ehitusjärgus elamu, mis on plaanis lähiaastatel valmis saada. Varasemalt oli plaanis, et kui uus elamu saab valmis siis vana elamu lammutada ja ehitada selle asemel kinnistule ka teine uus elamu. Talukoht on piisavalt suur, et saaks kaks põlvkonda edukalt koos elada eraldiseisvates elamutes (krundi suurus napilt alla 1 ha). Samas pole see suurus uue planeeringu järgi piisav, et krunt kaheks jagada. Kuidas oleks võimalik see olukord lahendada? Kui kinnistul on juba 2 elamut kas siis ei võiks ka edaspidi olla 2 (uus)elamut? Või oleks võimalik teine elamu ehitada hetkel ehitusjärgus oleva elamu juurdeehitusena või nn komplekshoonena? Et kaks elamut oleks omavahel ühendatud (samas eraldi kasutatavad) kuid kirja läheks ühe hoonena?

2) „Kahe täiskorruse kavandamine ei ole üldjuhul lubatud“

Hetkel ehitusjärgus elamul on 2 täiskorrust ja lamekatus, mida uue planeeringu järgi antud piirkonnas ei soosita (ehitusluba on Tähtvere valla ajast). Siit siis küsimus, et juhul kui kuidagi saaks kinnistule ehitada ka teise elamu (või siis uue elamu juurdeehitusena) siis kas sellele oleks võimalik planeerida samuti 2 täiskorrrust, et sobituks hetkel ehitusjärgus elamuga? Ehk siis kui kinnistul on juba 1 kahe täiskorrusega hoone siis kas ei võiks olla ka teine elamu/juurdeehitus samas stiilis kahe täiskorrusega?

Kuigi teise elamu ehitamine pole lähiaastatel päevakorras siis oleks vaja antud küsimustes selgust (eeldusel, et valmis üldplaneeringus jäävad need tingimused samaks), kuna sellest sõltub varem rajatavate kõrvalhoonete, teeradade, haljastuse jne paigutus.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

RÕH1 ehitustingimuste kohaselt tohib ühele krundile püstitada ühe elamu. Asusilla tee 2 // 2a kinnistule on 2009. a väljastatud ehitusluba täiendava elamu püstitamiseks. Juhul, kui ehitusluba on kehtiv, siis on võimalik seda ehitusluba realiseerida. Kui teine elamu on valmis ehitatud, aktsepteeritakse kahte elamut olemasoleva olukorrana ja vana elamu asemele (nt amortiseerumise korral) on samuti võimalik uue elamu püstitamine. Olemasoleva hoonestusega krundi jagamisel kehtib põhimõte, et krundi minimaalne suurus jääb 5000 m². Asusilla tee 2 // 2a kinnistut suurusega 9954 m² on võimalik kaheks jagada nii, et tekkivate kinnistute suurus erineb ainult minimaalsel määral eelnimetatud nõudest. Sellest tulenevalt on jagamine kaalutlusotsusena võimalik. Eriti, kuna see tagaks põhimõtte, et ühel krundil paikneb üks elamu.

Rõhu küla on madala asustustihedusega piirkond, mida iseloomustab maaline hoonestusstiil. Lamekatusega hooned ei ole piirkonnale iseloomulikud. 2009. a ehitusluba on võimalik vastavalt heaks kiidetud projektile realiseerida, aga täiendavaid lamekatusega hooneid piirkonda ehitada ei ole sobilik. Maapiirkondades, k.a Rõhu külas on piisavalt ruumi, et saavutada soovitud hoonemaht kahe täiskorruse asemel suurema ehitisealuse pinnaga.

Kood: 11604

Esitaja: Siseministeerium

Esitatud: 31/07/2020

Arvamus:

Siseministeerium ning Politsei- ja Piirivalve amet (edaspidi PPA) on koostöös Riigi Kinnisvara ASi (edaspidi RKAS) ja Tartu linnavalitsusega otsinud lahendust PPA ruumide ja teenuste paiknemiseks 2025+ perioodil seoses praeguse asukoha, Riia tn 132, üürilepingu lõppemisega. Asukoha analüüsi, turu-uuringu ja linnavalitsusega peetud konsultatsioonide tulemusena on selgunud, et PPA parim alaline asukoht on võimalik rajada Kalda tee 11 ja Kalda tee 5 kinnistute kooseisu jäävale alale. Asukoht võimaldab välja ehitada kogu PPA mitmekülgset tegevust toetava taristu, mis toob PPA teenused inimestele lähemale ja tagab samas vajadusel kiire reageerimise.

Seoses eeltooduga ja võttes arvesse Tartu linnavolikogu 11. juuni 2020. aasta otsusega LVK-IP- 0020 korraldatud Tartu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avalikustamist, teeme ettepaneku muuta Tartu linna üldplaneeringut kajastades lisatud joonisel „Pos 1“ (lisas 1) tähistatud ala riigikaitse sihtotstarbega sisekaitseliste hoonete ja rajatiste maa-alana.

Seisukoht: Arvestada

Üldplaneeringu põhilahenduses arvestada eskiisjoonisel toodud lahendust jättes Luha tn elamute ja riigikaitsemaa vahele avalikult kasutatava rohekoridori. Sätestada, et riigikaitsemaa täpne ulatus täpsustub detailplaneeringuga.

Kood: 11605

Esitaja: Lubja tn garaažiomanikud

Esitatud: 29/04/2020

Arvamus:

Lubja 1b/2, Lubja 1b/4, Lubja 1b/5, Lubja 1b/6, Lubja 1b/8, Lubja 1b/9, Lubja 1b/10, Lubja 1b/11, Lubja 1b/12, Lubja 1c/7, Lubja 1c/1 ja Lubja 1c/2 omanikena teeme Tartu linna uude menetletavasse üldplaneeringusse järgmised ettepanekud:

1. Tunnistada kehtetuks Ujula ja Liiva tänavate, Emajõega ning Ujula tänava Supelranna krundiga piirneva kvartali detailplaneering alloleval joonisel punase joonega piiratud garaažikruntide osas, kuna detailplaneering on mõeldud lähiaastate ehitustegevuste läbiviimiseks. Aegunud detailplaneering ei anna visiooni kvartali arenguks, vaid piirab seda, kinnistades olemasolevat olukorda.

2. Säilitada Lubja tänava garaažikruntide alal kehtiva üldplaneeringu järgne kuni kolmekorruselise korruselamute maa sihtotstarve.

3.

4. Säilitada Tartu Linna üldplaneeringus toodud punkt 3.2.24. Üldplaneering seab eesmärgiks olemasolevate garaažigruppide kasutuse asendamine uute

funktsioonidega (väikeettevõtlus, elufunktsioonid jms.)

5. Garaažikruntidele kuni 20 m2 ehitusaluse pindalaga ja kuni 5 m kõrguste hoonete ehitamiseks ei ole vajalik taotleda ehitusluba ega ehitusteatist. Kõrgemate hoonete ehitamiseks on vajalik taotleda ehitusluba.

6. Garaažikruntidele mikromajade ehitamise puhul peavad hooned ja haljastus olema nõnda lahendatud, et tagatud oleks ligipääs naaberkruntidele.

7. Hoonete sissepääsud ja avad tuleb lahendada nõnda, et sellega ei rikutaks naabrusõigusi.

8. Krundi omanikud peavad tagama naaberkruntidele

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Mitte arvestada. Linn on DP kehtetuks tunnistamise küsimust kaalunud ja esitanud omanikele põhjendused.

2. Arvestatud.

4. Arvestatud.

5. Hoonete püstitamist reguleerib ehitusseadustik (EHS).

6.-8. Siinkohal kavandab linn põhilahenduse koostamisel moodustada garaažigrupi ala kohta iseseiseva arhitektuuriüksuse, kus leiavad käsitlemist esitatud ettepanekud.

Kood: 11606

Esitaja: Tiit Sild, OÜ Sport

Esitatud: 06/08/2020

Arvamus:

Teen OÜ Sport juhatuse liikme ja mitme garaažikrundi omanikuna Tartu Linna üldplaneeringusse järgmised ettepanekud:

1. Üldplaneeringu mustand näeb garaaži kruntidele ette võimaluse teha lühiajalise majutuse võimalusega mikromaju. Leian, et selline kitsendus ei ole hea, kuna näiteks Lubja tänava garaažikruntide omanikest on inimestel väga erinevad soovid oma kruntide arendamiseks.

Näiteks:

1. Ehitada mirkomaja ja tulla sinna ise elama.

2. Ehitada mikromaja ja teha sinna barista töökoda.

3. Ehitada mikromaja ja teha sinna kunstigalerii.

4. Ehitada garaaž kõrgemaks ja teha sinna paadilaenutus.

5. Ehitada mikromaja ning teha sinna vegan tänavatoidu kiosk.

6. Ehitada mikromaja ning elada seal mõnusat kommuuni elu.

Seetõttu palun kirjeldada lubatud tegevusi pigem järgmiselt: Garaažikooperatiivides on lubatud humaansed tegevused ja eluviisid, mis ei riku naaberkruntide ehitusõigust ja säilitavad ligipääsu kõikidele kruntidele.

Samuti teen ettepaneku eemaldada üldplaneeringust järgmine lause:

planeeringualale jäävate garaažide puhul soositakse nende aktiivsemat kasutuselevõttu igapäevase parkimisvajaduse rahuldamiseks. Lahendus igas asukohas sõltub kohapealsetest tingimustest. Garaažialad vabaplaneeringuga aladel või nendega funktsionaalselt seotud naaberaladel võib soovi korral muuta avaparklateks. Garaažide likvideerimisel vabaplaneeringuga aladel või nendega funktsionaalselt seotud garaažialadel säilitatakse enamasti parkimisfunktsioon. Kui olemasolevate garaažide juures tehakse renoveerimistöid, arvestatakse materjalide ja värvitoonide puhul piirkonnas valdavaks kujunenud lahendusi;

Inimesed ei kasuta garaažikrunte enam sihtotstarbeliselt. Aeg on võtta ette muudatused ja töötada edasi garaažikruntide tuleviku temaatikaga muutuva maailma ja isesõitvate autode kontekstis, kasutades selleks muude võimaluste seas ka Tartu Kultuuripealinna vedurit. Sellise lause kirjutamine üldplaneeringusse oleks lühinägelik, lagunenud ja sisse vajunud garaažide katused räägivad iseenda eest. Juhul, kui linnal on selle ettepanekuga kirjeldatud investeeringud sisse kirjutatud ka arengukavadesse ning nendega arvestatud tulevaste aastate linna eelarves, oleks mõttel jumet. Kuid vaevalt et seegi inimesi, kes on harjunud parkima oma maja ees parkimisplatsil, nii et auto on aknast näha on tänapäeval enam nõus jalutama 800m või kilomeetri, et võtta garaažist külm auto ning sellega 4km kaugusel olevasse töökohta sõita.

Selle arutelu lõpetuseks teeksin ettepaneku kirjutada üldplaneeringusse sisse veel järgmist: Garaažikooperatiivide juures on tuleb luua soodsad tingimused jalgratastega parkimiseks.

Edastan Teile ka meie eelmise kirja veelkordseks kaalumiseks.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Arvestada. Põhilahenduse koostamisel moodustatakse garaažigrupi ala kohta iseseisev arhitektuuriüksus, kus leiavad käsitlemist hoonete võimalikud kasutusotstarbed.

2. Selgitus. Olemasolevatel garaažikompleksidel on oluline roll parkimis- ja hoiustusvajaduste rahuldamiseks. Linnaositi ja piirkonniti võib see vajadus olla erinev ja seetõttu peab igale muudatusele lähenema eraldi.

Kood: 11607

Esitaja: AS Tartu Agro

Esitatud: 01/04/2020

Arvamus:

AS Tartu Agro palub arvestada üldplaneeringu koostamisel väärtusliku p6llumaa kaitsega ja tagada selle jätkuv kasutamine riigi p6llumaana.

Endise Tähtvere valla territooriumil AS Tartu Agro kasutuses olevatele põllumaadele tiheasumite ja jalgrattateede kavandamine üldplaneeringuga (vt fail).

Seisukoht: Selgitada

Linnavalitsus selgitab, et üldplaneeringu eelnõu koostamisel on Tartu linn välja töötanud planeeringulahenduse uute tiheasustusalade moodustamiseks linna lähivööndis. Planeeritavate tiheasustusalade piiride määramisel on linnavalitsus lähtunud järgnevatest põhimõtetest ja suundumustest:

1. Tartu maakonnaplaneeringu põhimõtted asustuse suunamisel linnapiirkonnas, mille kohaselt ruumikvaliteedi kiiremaks saavutamiseks soovitatakse piiritleda alad, kus asustuse arendamisel saab tugineda juba rajatud ruumistruktuurile, kus on piisav elanike arv ja asustustihedus ning on olemas eeldused ühtse tehnilise ja sotsiaalse taristu kujundamiseks.

2. Kogu linna haldusterritooriumil olevad kitsendused ja keskkonnatingimused (sh ehitustegevuse piiramine suurte üleujutusaladega siseveekogu kallastel), mis oluliselt piiravad võimalike uushoonestusalade planeerimist.

3. Linnale teadaolev suur nõudlus eramukruntide osas, eesmärgiga arendada Tartu linnalist osa tiheda ja kompaktsena, on planeerimisega oluliselt piiratud eramute ehitamise võimalusi linnas.

Nii on linn planeerimisettepanekuga loobunud Tähtvere üldplaneeringuga ette nähtud lausalise ulatusega detailplaneeringu kohustusega aladest ja asustuse suunamine on kavandatud järgnevalt:

2.1. Kandiküla–Rahinge–Ilmatsalu suunal, kus on olemas vajalik taristu, aga ka Ilmatsalu kool ja lasteaed ning väljakujunenud keskusala.

2.2. Märja–Haage suunal, kus on olemas hea ühendus linnaga ja juba olemasolev tihehoonestusala, puhkealad, teenindus mõlemas asustusüksuses.

2.3. Tähtvere–Vorbuse suunal, seob ruumiliselt olemasoleva tihehoonestusega Vorbuse küla linnaga ja võimaldab elanike arvu kasvades arendada välja kohalik ettevõtluskeskkond.

Kõigi nimetatud suundade näol on tegemist Tartule omase ja linna strateegilistes dokumentides kinnitatud kontsentrilise-radiaalse ruumimudeli edasiarendamisega. Planeerimisettepanekuga valitud asustusalad järgivad linnast kiirtena väljuvat teedevõrgustikku, mis tagab ühendused keskusega, tehnilise ja sotsiaalse taristu kättesaadavuse ja ajalooliselt kujunenud teede äärsete kohalike keskuste toimimise jätkusuutlikkuse. Läbi selle suunab linn ruumilist arengut süsteemselt ja sidusalt, jättes välja võimalused kaootilisteks arendusteks. Linn on seisukohal, et eelnimetatud avalikud väärtused on kasvava elanikkonnaga Tartu linnale piisavalt olulised ja kaaluvad üles väärtuslike põllumaade vähenemise linna lähivööndis.

Linna hinnangul säilub kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil piisavas ulatuses põllumaid.

Linn juhib tähelepanu, et põllumajandusega tegelevad ettevõtted peavad arvestama, et avalikkuse ootused teedevõrgule ja selle ohutule kasutamisele on muutunud. Teede ümberehitamisel rajatakse neile tolmuvaba katend. Teekoridori või selle lähedale rajatakse tehnovõrgud ja kergliiklejate tee. Kergliiklusteede rajamise eesmärk on vähendada valglinnastumisest tulenevat autokasutamise kasvu ning pakkuda tartlastele puhkamis- ja virgestusvõimalusi.

Kood: 11608

Esitaja: Tähtvere Selts MTÜ

Esitatud: 05/06/2020

Arvamus:

Pöördume Teie poole Tähtvere linnaosa seltsist seoses linna üldplaneeringu uuendamisega, mis on plaanis muuhulgas ka Tartu linna ja Tähtvere valla liitumise tõttu. Olles tutvunud uute eskiislahendustega, sooviksime esitada oma seisukohad.

1) Soovime osaleda üldplaneeringu edasises menetluses. Palun võimalusel edastada koosolekute kutseid ja üldplaneeringiga seonduvaid materjale aadressile tahtvereselts@gmail.com.

2) Tunnustame teedevõrgu planeerimist perspektiivselt, mis võimaldab linna asumitevahelist liiklust ja transiitliiklust linnakeskust läbimata. Toetame ka tulevikkuvaatavat visiooni, kus magistraaltänavate planeerimisel ja realiseerimisel arvestatakse ka isejuhtivate sõidukite rolli ning võetakse laialdaselt kasutusele reaalajas muudetavad liiklusmärgid, mis aitaksid senisest oluliselt paindlikumalt korraldada liiklust ka Tähtvere kitsastel tänavatel.

3) Soovime teada anda, et olulisimana näeme asumitevahelise liikluse ja transiitliikluse ümberkorraldamist kesklinna, sh Tähtvere linnaosa läbimata ning toetame vastavaid projekte, nt Tiksoja silla rajamist.

Palume Teiepoolset seisukohta üldplaneeringu aruteludes osalemise kohta.

Seisukoht: Selgitada

Täname tunnustuse eest.

Üldplaneeringu eelnõuga on kavandatud mootorsõidukite vähendamise eesmärgil Tuglase kergliiklussild.

Üldplaneeringu eelnõu vastu võtmisel otsustati, et kesklinnast transiitliikluse mööda juhtimise eesmärgil Tuglase silla rajamine ei ole põhjendatud. Riigisisese transiitliikluse Tartu linnast ümber suunamiseks on kavandatud Tartu linna põhjapoolse ümbersõidu rajamisega teostatav Jõhvi–Tartu–Valga maantee sidumine Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa maanteega.

Linnasisese toimiva magistraaltänavate võrgustiku ülesanne on hoida läbivat liiklust magistraaltänavatel, mitte linnaosa sisestel tänavatel.

Kood: 11609

Esitaja: Indrek Kelk, KÜ Kalevi 18a

Esitatud: 10/06/2020

Arvamus:

Käesolevaga palun arvata elamu aadressiga Kalevi 18a Tartu linna miljööväärtuslike hoonete hulka.

Hoone on valminud 1938 aastal ja on koos Kalevi 18b ainuke hoone, mis on antud kvartalis säilinud ennesõja aegsest perioodist. Hilisema renoveerimise käigus on säilinud ajalooline välisilme, kaunikujulised aknakarniisid, omanäoline katusekorrus ja vihmavee süsteem. Elanikud on huvitatud taastama ka maja aknad algupärases tegumoes. Leiame, et ajaloolise välisilmega maja väärib säilitamist ja sobib igati Kesklinna ja Karlova piiril olevasse miljööväärtuslikku piirkonda.

Seisukoht: Selgitada

Kalevi tn 18a arvamine miljööväärtusliku hoonestusala hulka on mõeldav kui sellega on nõus Kalevi tn 18b kinnistu omanikud, kuna tegemist on ühtse kompleksiga. Omaniku arvamus selgitatakse üldplaneeringu edasise koostamise käigus.

Kood: 11610

Esitaja: Andres Tõnissoo

Esitatud: 26/05/2020

Arvamus:

Saadan Tartumaal, Tartu 61407, Pihva külas asuva Lõuna-Verevi kinnistu 83101:004:0156 osas Tartu linna üldplaneeringu jaoks ettepaneku. Kaasasoleva pildi viirutatud osa (või terve kinnistu) võiks olla üldpraneeringus näidatud sihtotstarbega ärimaa/tootmismaa. Põhja-Verevi kinnistu sihtotstarve võiks jääda maatulundusmaa.

Seisukoht: Arvestada

Määrata Lõuna–Verevi kinnistu otstarbeks ettevõtlusala, Põhja–Verevi kinnistu otstarbeks maalise asustuse ala.

Näha ette kergliiklustee linna piirini.

Kood: 11611

Esitaja: Silvia Kala

Esitatud: 19/07/2020

Arvamus:

Soov jagada Kardla külas 7,8 ha suurune Mudaniku kinnistu kolmeks iseseisvaks maatükiks tingimusel, et ühel neist suurusega ca 0,6 ha paiknevad Mudaniku talu hooned ja kahele moodustatavale hooneteta põllumajandusmaa maatükile oleks igale maatükile võimalik ehitada elamu.

Seisukoht: Arvestada

Mudaniku, Suurmetsa jne piirkond omab Kardla ajaloolise asustusstruktuuriga võrreldes erinevat asustussüsteemi tunnuseid ja maastikulist iseloomu ning piirkonnas on säilinud vaid üksikud ajaloolised talukohad. Üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel koostab linn eraldi arhitektuuriüksuse, et eristada sealset maakasutus- ja ehitustingimusi Kardla muudest piirkondadest.

Uue arhitektuuriüksuse loomisega koostatakse ehitus- ja kruntimistingimused järgides hajaasustuse üldprintsiipe ja piirkonna hoonestusstruktuuri ning muuhulgas kaalutakse võimalusi viia ellu Mudaniku krundi jagamist vastavalt esitatud ettepanekule.

Kood: 12004

Esitaja: Marko Milius

Esitatud: 06/08/2020

Arvamus:

Sooviks muuta Pääsusilma tn 1 kinnistu sihtotstarvet korterelamu maa-alaks.

Seisukoht: Mittearvestada

Pääsusilma 1 krunt on pikemat aega reserveeritud piirkonda teenindava kaubandus–teenindusettevõtte maaks. Arvestades piirkonna kasvavat elanike arvu ja seni hoonestamata kruntide vähesust ei pea linnavalitsus võimalikuks muuta krundi juhtotstarvet elamumaaks. Krundile on võimalik 40% ulatuses ehitada ka eluruume.

Kood: 12005

Esitaja: Elmo Sarapuu

Esitatud: 06/08/2020

Arvamus:

Soovin muuta Lõuendi tn 1 väikeelamu maa-alaks.

Seisukoht: Arvestada

Lõuendi 1 krunt on pikemat aega reserveeritud piirkonda teenindava kaubandus–teenindusettevõtte maaks. Arvestades piirkonna kasvavat elanike arvu ja seni hoonestamata kruntide vähesust ei pea linnavalitsus võimalikuks muuta krundi juhtotstarvet elamumaaks. Krundile on võimalik 40% ulatuses ehitada ka eluruume.

Kood: 12404

Esitaja: Anu Angerjas, Veeteede Amet

Esitatud: 06/08/2020

Arvamus:

Veeteede Amet vaatas läbi avalikul väljapanekul oleva Tartu linna uue üldplaneeringu (ÜP) ja keskkonnamõjude strateegilise (KSH) hindamise aruande eelnõu materjalid, mis on avaldatud Tartu Linnavalitsuse veebilehel (https://www.tartu.ee/et/uldplaneering2040).

Veeteede Ameti arvamus avalikul väljapanekul olevale Tartu linna ÜP ja KSH aruande eelnõule on järgmine:

1. Veeteede Amet ei anna jätkuvalt nõusolekut Tartu linna ÜP eelnõuga kavandatavale kallasraja avamisele planeeringutega Väike-Turu tn 10 kinnistul asuvasse Väike-Turu sadamasse (vt sadamaregister https://www.sadamaregister.ee/sadam/400) kuna see põhjustab järgmisi ohte kallasraja kasutajatele ja Veeteede Ameti vara säilimisele:

1.1 Väike-Turu sadama territooriumil toimub raskete esemete ja varustuse teisaldamine tõstetehnikat ja veokeid kasutades. Sadama territooriumil teostatakse veesõidukite veeskamist, laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõttu, veesõidukite kütusega varustamist ning keevitustöid lahtise tulega. Nimetatud tegevused põhjustavad otsese ohu kallasraja kasutajatele ning raskendavad kallasraja avamisel Veeteede Ametil Väike-Turu sadamas vastavaid töid teostada;

1.2 Väike-Turu sadama territooriumil paiknevad Veeteede Ameti navigatsioonimärgid (poid ja toodrid) jm vara. Lisaks silduvad sadamas riigihaldusülesandeid täitvad Veeteede Ameti veesõidukid, millede avatud tekkidel paiknevad mitmesugused seadmed ja varustus. Nimetatud vara säilimine ei ole kallasrada kasutavate inimeste vaba juurdepääsu puhul sadama territooriumile tagatud.

2. Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse (KeÜS) § 391 lg 1 p 1 kohaselt puudub avalikult kasutataval veekogul kallasrada sadamas. Kuivõrd Väike-Turu tn 10 kinnistul asub Väike-Turu sadam, siis tulenevalt KeÜS § 391 lg 1 p 1 ei ole kohalikul omavalitsusel võimalik kaaluda uue üldplaneeringu kehtestamisel avalikult kasutatava kallasraja kavandamist Emajõe Väike-Turu sadamasse, kuna see on vastuolus kehtiva seadusega.

Veeteede Ameti arvamus kokkuvõtvalt Tartu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõule on järgmine:

Tartu linna üldplaneeringuga kavandatav kallasraja avamine Väike-Turu tn 10 kinnistul asuvasse Väike-Turu sadamasse on vastuolus kehtiva seadusega. Kavandatav lahendus põhjustab otsese ohu kallasraja kasutajatele ja Veeteede Ameti vara säilimisele. Veeteede Amet ei nõustu kallasraja avamisega Väike-Turu tn 10 kinnistul.

Seisukoht: Mittearvestada

Mitte arvestada. Tartu Linnavalitsus on piirkonna arengu kavandamisel lähtunud asjaolust, et lepinguga nr 5866, 07.06.2000. a on Väike-Turu tn 10 kinnistule Tartu linna kasuks sõlmitud tähtajatu ja tasuta isiklik kasutusõigus (teeservituut) kallasrajana tähistatud jalgtee laiusega viis kuni kümme meetrit kasutamiseks, mida mööda igaühel on õigus ööpäevaringselt käia jalgsi ja sõita jalgrattaga. Emajõe veetee tehniliseks teenindamiseks reserveeritud sadama maa alal on lubatud kallasraja ajutine sulgemine tehniliste tõste- või muude tööde läbiviimiseks, tagamaks ohutust. Vara säilimiseks on võimalik rakendada vastavaid meetmeid. Linn ei loe servituudi alust jalgteed kallasrajaks Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse (KeÜS) § 39` 1 mõistes, vaid planeeringu kehtestamise eelselt kokku lepitud jalakäigu põhisuunaks, mis oli ka detailplaneeringu sellise lahenduse kehtestamise eelduseks.Linn jääb varasemate seisukohtade juurde.

Kood: 12405

Esitaja: Sulev Puusaar, Tõnisson Kinnisvarakonsultant OÜ

Esitatud: 06/08/2020

Arvamus:

Teeme ettepaneku Marja 32, võimaldada ehitada 3 korruseline viilkatusega ja vintskappidega korterelamu , mille täisehitus oleks põhihoone koos kõrvalhoonega 30% suuruse ehitisealuse pinnaga ja 12,5 m kõrgune .

Kuna Marja 32 on juba mitmeid aastaid tagasi lammutatud kui avariiline hoone ja Supilinnas uued hoonete kõrgused on enamus 3 korruselised. Maja ehitusjoon jookseks teiste hoonetega ühel liinil aga maja paiknevus osas soov vabamad käed arhitektile.

Palun hoida Tõnisson Kinnisvarakonsultant OÜ-d üldplaneeringu käiguga kursis.

Seisukoht: Mittearvestada

Kehtivad üldised Supilinna uushoonestamise nõuded. Kinnistu on lubatud hoonestada üldjoontes, kas samas mahus hävinud hoonega või vastavalt naaberhoonete mahtudele. Täpsem lahendus kujundatakse detailplaneeringu või projekteerimistingimuste menetluse käigus.

Kood: 12406

Esitaja: Ott Kiens

Esitatud: 31/07/2020

Arvamus:

Mul on 2 küsimust seoses üldplaneeringu eelnõuga:

1) Kas on umbkaudu teada, kui palju puid on plaanis Toomemäe vaadete parandamise jaoks eemaldada? Näiteks täpsusega +/- 10 puud?

2) Üldplaneeringu eelnõus on linnaaianduse rubriigis välja pakutud aiandusmaa Laseri 7 krundil. Ka on seal aiandusmaa 2017.a üldplaneeringu kaardil märgitud. 2040+ eelnõu kaardirakenduses ei ole Laseri 7 aiandusmaad märgitud. Kas on juhtunud mingi tehniline aps või see peabki nii olema?

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringuga ei määrata vaatesektoris likvideeritavate puude arvu, vaatesektorid on antud Toomemäge käsitleva seletuskirja peatüki mahus oleval joonisel. Laseri tn 7 krundile enne kavandatud linnaianduse maast loobuti, kuna veevarustusega seonduvate rajatiste maa vajab lisaruumi.

Kood: 12407

Esitaja: Sulev Puusaar, Tõnisson Kinnisvarakonsultant OÜ

Esitatud: 06/08/2020

Arvamus:

Pöördun käesolevaga Teie poole seoses Jõe tn 13 kinnistu osas algatatud üldplaneeringuga.

Vahetus läheduses oleva kinnistu (aadressiga Aleksandri tn 53 // Jõe tn 4 // 6) osa korteriomandite omanikuna tunneb Tõnisson Kinnisvarakonsultant OÜ ja KÜ Aleksandri tn 53 // Jõe tn 4 // 6 kavandatava üldplaneeringuga seoses muret. , et uus planeeringulahendus väldiks kahjulikke mõjusid naaberkinnistule ja et kavandatav hoone sobituks ümbritsevasse keskkonda.

Teeme ettepaneku Jõe tn 13, Tartu , krundi suuruseks antud hetkel on1348 m2 ning praeguse ehitise parameetrid 177,6 m² suuruse ehitisealuse pinnaga ja 8,9 m kõrgune hoone. Pakume et kui parkimine tuleb krundi maapealsele osas siis võiks ehitisealuse pinna suurendada 350m² ja 2-korruselisele hoone maks kõrguseks 10m.

Kavandada hoone Sõpruse silla poolsesse külge selliselt, et kõrghaljastus kavandatakse krundi Sõpruse sillalt alla keerava kurvi poolsele küljele. Jättes kõrghaljastus planeeringus Sõpruse silla poole kaotab kõrghaljastus (ja üleüldse selle nõue planeeringus) sisuliselt oma mõtte luua hubane keskkond.

Lisaks sellele, sobivad selles piirkonnas 2-3 korruselise suurusega hooned, Karlovasse kui miljööväärtuslikule alale. Aleksandri tänaval asuvad mitmed miljööväärtuslikud hooned, neist lähim Jõe tn 13 kinnistule on Aleksandri 44, mis on planeeritava ala piirinaabriks. Miljööväärtuslikku ala eesmärgiks on säilitada kogu ala arhitektuursed ja kunstilised detailid eksterjööris ning ala üldmulje. Just Karlova terviklikkus ja ühtsus on selle väärtuseks. Karlova on tuntud oma madalate puitmajade poolest, millel on intiimsed sisehoovid.

Käesolevale kirjale on lisatud ka Tõnisson Kinnisvarakonsultant OÜ poolt tellitud ümbritsevate hoonete kõrgusarvutused, mis teostati seoses Aleksandri tn 53 // Jõe tn 4 // 6 kinnistul arendatavate kortermajade detailplaneeringu raames. Jooniselt on näha, et kogu ümbritsevate hoonete maksimaalsed absoluutne kõrgused jäävad alla 46 . Ka Aleksandri tn 53 // Jõe tn 4 // 6 kinnistule rajatavate kortermajade absoluutne kõrgused on 45-46. Selline ehitiste maksimaalne kõrgus sätestati just seetõttu, et uued majad ei eristuks oluliselt olemasolevast hoonestusest – nii on Aleksandri 53 planeeritud kolmekorruseliseks ja Jõe 4 ja 6 vaid kahekorruselised. tänaval ja ka mujal Karlovas hoolega panustanud on.

Lisaks tuleb sätestada planeeringus ka ehituslikke tingimusi projekteerimiseks ehk Karlovale omaste elementide (nt puidu kasutamine hoone konstruktsioonides ja fassaadil) kasutamine ning läbi mõelda selle arhitektuuriline sobitumine teiste ümbritsevate hoonetega.

Lisaks vaadata üle puudused liikluskorraldusega. Esiteks on juba praegu Aleksandri ja Jõe tänava ristumiskoht võrdlemisi ohtlik. Aleksandri tänavalt Jõe tänavale vasakpööret sooritades on raske hinnata, kas mõni auto on Sõpruse sillalt maha sõitu sooritamas või mitte, samuti on antud maha sõidul autode kiirused üsna suured. Jõe tn 13 kavandatud hoone ei tohi autode mahtu väga suurendada olemasoleva hoonega võrreldes, mistõttu piirab see oluliselt Aleksandri tänavalt vasakpööret sooritades vaadet maha sõidule ja sealt tulevatele sõidukitele.

Palun hoida Tõnisson Kinnisvarakonsultant OÜ-d kui KÜ Aleksandri tn 53 // Jõe tn 4 // 6 osade korteriomandite omanikku ja KÜ Aleksandri tn 53 // Jõe tn 4 // 6 valitsejat üldplaneeringu käiguga kursis

Seisukoht: Arvestada

Vähendada üldplaneeringu eelnõuga määratud korruselisust. Kõrgema hoone kavandamine kaaluti kehtiva üldplaneeringu avaliku väljapaneku jooksul esitatud ettepaneku alusel. Selle alusel koostamisel oleva detailplaneeringu menetluse käigus on ilmnenud naabruskonna tugev vastuseis nii kõrge hoone ehitamiseks. Linn on arvamusel, et saadav sotsiaal-majanduslik hüve linnale ei kaalu üles vastasseisu kogukonnaga.

Kood: 12804

Esitaja: Ülo Niinemets

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Kõigepalt tänan Tartu 2040 üldplaneeringu protsessi kaasamise eest. Tutvusin kõigi materjalidega ja leian, et suures plaanis on planeering väga hea. Aktiivse tervisesportlasene puudutavad minu ettepanekud ainult kergliiklusteesid. Vaatasin nii praegu kehtivat Tartu 2030 üldplaneeringut, kui 2040 planeeringu kaardirakendust. Kuna kaardirakenduses on ainult jalgrattateed ja selle väljatrükkimine ei õnnestunud, siis märkisin oma ettepanekud Tartu 2030 kergliikluskeemile (lisatud manusena). Osad neist on kaardirakenduse alusel justkui planeeritud, kuid praegu puuduvad ja arvan, et need tuleks esmajärjekorras rajada.

Pean kõige prioriteetsemaks Emajõe kallasrajale plaanitud kergliiklusteed Väike-Turu-Ihaste silla vahel. See oleks väga oluline tervisesportlastele ning võimaldaks suurendada Tartu nähtavust tervisespordiürituste korraldamisel. Näiteks Pärnus toimub mitmeid väga populaarseid üritusi Pärnu jõe kallastel (Kahe silla jooks, Võidupüha maraton jne). Tartus see võimalik pole.

Planeeringu seletuskirja kohaselt Tartu linnas (asustusüksuses) on Emajõe avalik kasutamine ja vaba liikumine jõe kallastel valdavalt tagatud nii kallasraja vööndis kui ka sellest veidi kaugemal (18.2. Emajõe kallaste avaliku kasutuse tagamine. Kallasrada on avalikuks kasutuseks suletud kolmes kohas, kogupikkusega ca. 1.5 km (vt. skeemi). Kuna Ropka 29 kinnistu on läbimatu, siis tegelikult ei ole võimalik kallasrajale pääseda Väike-Turu tn. poolt tulles enne Ihaste silda, nii et praktikas on kesklinna poolt tulles juurdepääs puudu ca. 3 km kallasrajast.

Detailsed ettepanekud on järgmised (nr. vastavalt skeemile)

1) Siili tn. juures kaaluda ikkagi kergliiklustee paigutamist majade ja jõe vahele, mitte Siili tn. Analoogselt Pärnu jõe eramajade piirkonna lahendusega Pärnu linnas. Seal on piisavalt ruumi ja topograafia on ka selline, et ei häiri elanikke.

2) Kallasrada peaks katkematult kulgema Siili tn.-st edasi, mitte tegema suure ebaloogilise kaare.

3) Linn lõpeb kanaliga Ihaste silla teisel pool. Selle kanali teisel kaldal on kohe väga atraktiivne Porijõe linnuvaatlusala ja plaanitav kergliiklustee Tartu Veevärgi juurde ja edasi. Koos Kambja vallaga oleks vaja ehitada kergliiklussild.

4) Praegune olukord Puiestee tn. kergliiklustee ja Kaunase pst. ristmikul (Prisma poolt tulles) on selline, et Kaunase pst. kergliiklusteel jätkamiseks tuleb Kaunase pst. ületada, sest kergliiklustee on Puiestee tn. ja Kivilinna kooli vahel vaid ühel pool teed. Anne tn. kergliiklusteele (näit. Annelinna Gümnaaasiumi juurde pääsemiseks) tuleb uuesti neljarealine tee ületada. Tartu 2030 planeeringus on Kaunase pst. justkui asumisisene tee, kuid pigem on tegemist ikkagi asumitevahelise

prioriteetsema teega, mis peaks kuuluma kergliiklusteede põhivõrku. Tartu 2040 kaardirakendusest ei olnud teede prioriteetsus arusaadav.

4a) 2030 planeerinus on Puiestee tn. suures ulatuses asumisisene kergliiklustee. Pigem peaks kogupikkuses kuuluma kergliikluse põhivõrku - Annelinna ja Raadi ühendus, Põhja-Tartuga ühendused jne.

5) Praegu on olemas kruusatee Ihaste silla parempoolsel pikendusel Tartu Vangla eest läbi (Ihastest Turu tn. suunas). Vajalik oleks see samuti lülitada kergliiklusteede võrku (tarvilik on ainult Turu tn. kergliiklusülekäigukoha rajamine). Ihaste silla mõlemale poolele ei saa kergliiklusteed enam rajada (on olemas vasakul pool), aga praeguse planeeringuga tekib ebaloogiline olukord, kus tulles plaanitud kergliiklusteed kallasrajal (Väike-Turu Ihaste sild suunal) ja soovides liikuda Turu tn. suunas tuleb Ihaste silla juures minna silla alt läbi ja kõrgest kaldatammist üles (kui ühendus Ihaste silla kergliiklusteega valmib). Samas otsetee on juba olemas.

6) Kalda tee ühel ja teisel pool olevad kergliiklusteede võrgud pole omavahel ühendatud. Tartu 2040 planeeringu järgi peaks kergliiklustee justkui Ihaste tee ja Kalda tee ristist üle minema. See on väga intensiivse liiklusega koht nagu kogu Kalda tee. Vaja oleks viisi, kuidas saaks ületada Kalda teed ilma fooride taga ootamata.

7) Raadilt Narva mnt. pidi alla tulles (Ujula tn. suunas) kergliiklustee kaob ära suurel jupil. Tartu 2030 planeeringus sinna isegi pole plaanitud kergliiklusteed. Tartu 2040 kaardirakendus näitab, et tee on justkui olemas. See on oluline lõik, mis ühendab Raadi kergliiklusteed Emajõe ääres kulgevate kergliiklusteedega.

8) Tartu 2040 planeeringu kohaselt tuleb uus kergliiklustee riigimaantee 102, Vorbuse-Kardla äärde. See on väga hea. Kergliikleja seisukohalt oleks parem viia ta lõpus jäele lähemale - Jänese tee, Jõerahu tee ja viia kokku ka seal Jänese matkarajaga.

9) (pole märgitud skeemile). Ihastes on planeeritud Pääsusilma tee läbimurre. Ihaste elanikuna leian, et vajalikud oleksid kergliiklusteed Kiigemäe, Põhjatamme ja Männimetsa tn. Selline oli minu teada ka Ihaste Seltsi ettepanek. Pääsusilma tee läbimurre on äärmiselt kallis ja praktikas käib kergliiklus Kiigemäe/Põhjatamme/Männimetsa tn kaudu (ühendus Luunja vallaga samuti).

Seisukoht: Selgitada

1. Emajõe ääres on linn üldplaneeringuga kavandanud terviseraja. Kergliiklustee on Siili tn koridoris.

2. Praegune Ihaste silla hooldustee, Emajõeäärne perspektiivne kergliiklustee, lõppeb Tartu linna piiril. Ettepanekus soovitud kergliiklussild üle reovee väljalasu asub Kambja vallas Natura 2000 looduskaitsealal. Soovitame ettepaneku teha Kambja valla üldplaneeringu menetlemise käigus.

3. Kaunase pst on jaotusmagistraal ja kergliiklustee põhivõrgu osa. Puuduv kergliiklustee Kaunase pst Päästeameti poolsel küljel rajatakse eelarveliste vahendite olemasolul.

4a. Puiestee tn ja Jaama tn on üldplaneeringu eelnõus jalgrattateede põhivõrgu osana.

5. Mitte arvestada. Ringtee ja Tartu Vangla vahelist teed ei lülitata kergliiklusteede võrgustikku, kuna see ei ole mõeldud avalikuks kasutamiseks. Emajõeäärsele kallasrajale on kavandatud kergliikluse juurdepääsud Kaupmehe tn ja Ihaste sillalt.

6. Eritasandilisi ristumisi, mis võimaldavad konfliktivaba sõidutee ületamist ei ole kavandatud.

7. Selgituseks. Narva mnt on jaotusmagistraal ja kergliiklustee põhivõrgu osa. Puuduv kergliiklustee Narva mnt äärde rajatakse eelarveliste vahendite olemasolul.

8. Strateegilises võtmes on kergliiklusteede võrgustik piisav. Üldplaneeringuga seatakse kergliikluse arendamiseks nõue, et asulas tuleb kergliiklejatel tagada liikumisvõimalused mõlemal teepoolel, väljaspool asulat tuleb vähemalt ühele poole teed rajada teest haljasribaga eraldatud kergliiklustee koos teeületuskohtadega.

9. Strateegilises võtmes on kergliiklusteede võrgustik piisav. Üldplaneeringuga seatakse kergliikluse arendamiseks nõue, et asulas tuleb kergliiklejatel tagada liikumisvõimalused mõlemal teepoolel, väljaspool asulat tuleb vähemalt ühele poole teed rajada teest haljasribaga eraldatud kergliiklustee koos teeületuskohtadega.

Kood: 13204

Esitaja: Kristjan Joost

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Soovime teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leiame, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teeme ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (lisatud manusena illustreeriv joonis).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

Eelnevast tulenevalt toetame kergliiklusteede arendamist ning teeme ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usume, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 13604

Esitaja: Lembit Pent

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Soovin teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga(joonis manuses).

Leain, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna planeeritud tee piirneks Aruküla käpaliste püsielupaiga sihtkaitsevööndiga, mis on loodud II katekooria kaitsealuse liigi Soohiilaka (Liparis loeselii) kaitseks. Soohiilakas kasvab märgadel kasvukohtadel.

Soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub

kindlasti ka pinnase veereziimi antud sihtkaitsevööndis, muutes selle ebasobivaks II ja III katekooria kaitsealuste liigikidele kes seal asuvad.

Kas linna eesmärk ongi tasapisi kaitseala ligidale ehitades see sealt välja süüa, et oleks lihtsam tulevikus Kvissentali elamurajooni sel suunal arendada?

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 13605

Esitaja: Nora-Liisal Köster

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Soovime teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leiame, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teeme ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd.

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

Eelnevast tulenevalt toetame kergliiklusteede arendamist ning teeme ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usume, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 13606

Esitaja: Janar Nõmmik

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Ei poolda Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga. Kuna antud piirkond ja roheala on püsielupaik metsloomadele ning lindudele. Eriti rohke linnulaul on kevadsuvisel ajal. Lisaks on tihti näha söömas seal metskitsi mida linnarahvas jalutades ning jalgrattaga sõites saab uudistada ja pildistada. Antud väärtus on tänapäeval haruldus ja seda just eriti linnades. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks. PIgem peaksime töötama ja elama selle nimel, et linnas oleks vähem saasteid ning rohkem autovaba nii nagu oli ka hetkel autovabaduse puiestee kesklinnas.

Mul on olemas videod, kun on kuulda linnulaulu ning sealsamas kohe kõrval on söömas metskits oma hommikusööki. Kahjuks seda videot ei õnnestu ülesse laadida aga saan selle saate, kui võtate ühendust.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 13607

Esitaja: Kerli Nõmmik

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Ei poolda Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga, sest see on linna piiride suhteliselt haruldane. Isiklikult ise kasutan seda kergliiklusteed kuhu planeeritakse tee pikendust ja liiklussõlme tervisespordiks igapäevaselt- see on väga rahulik ning vaikne piirkond ja just tänu sellele, et seal ei ole sõitmas autosid. Sporti tehes kohtad tihti metsas elavaid loomi ning kõrvus linnulaul. Kuna antud piirkond ja roheala on püsielupaik metsloomadele ning lindudele. Eriti rohke linnulaul on kevadsuvisel ajal. Lisaks on tihti näha söömas seal metskitsi mida linnarahvas jalutades ning jalgrattaga sõites saab uudistada ja pildistada. Antud väärtus on tänapäeval haruldus ja seda just eriti linnades. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks. PIgem peaksime töötama ja elama selle nimel, et linnas oleks vähem saasteid ning rohkem autovaba nii nagu oli ka hetkel autovabaduse puiestee kesklinnas.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 13608

Esitaja: Rauno Savolainen

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnsaosa ühendava autotee vastu.

Lühidalt väljatoodud punktid plaanitava tee ja liiklussõlme vastu ja muudatusettepanek, millega võiks planeeritava autotee asendada kergliiklusteega, mis ühendaks Kvissentali linnaosa juba olemasoleva kergliiklusteega on sellised:

1. planeeritava tee ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas toodud prioriteeridega (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga ja liikluse suunamine magistraaltänavatele)

2. Kergliiklusteega ristuvate ristmike lisandumine vähendab kergliikluse süsteemi atraktiivsust ja läbilaskevõimet ning mõjub negatiivselt liiklusvoole

3. Tartu linn peab vajalikuks ratta ja jalgsi liikumise eelmistamise olulist kasvu ning vähendada autostumist - selleks peab olema jalgsi ja rattaga liikujatel oluline eelis autode ees. Eelist aga planeeritava teega hoopis vähendatakse.

4. Liikluse suunamine Puiestee tänavalt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval ja rannaäärsel alal nii liiklusmüra kui õhusaastet ja vähendab jalakäiate ohutust.

5. Soisele alale teede ehitamine on kallus ja mõjub halvasti ümbritsevale loodusele (alas asub Aruküla käpaliste püsielupaik koos sihtkaitsevööndiga, lisaks ilmselt kahepaiksete kudemis- ja elupaik)

6. Plaanitav autotee vähendab suurelt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust (mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks)

Seega võiks kaaluda järjekordse autotee ehitamise asemel planeeritav tee asendada kergliiklusteega ja ühendada juba olemasolevaga. Usun, et väga paljud piirkonna elanikud, rannaalade kasutajad ning tervisesportlased jääksid teile tänulikuks.

Pikemalt on kõik punktid pikemalt lahtiseletatult koos joonisega leitavad manusena kaasa pandud PDF failist.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 13609

Esitaja: Kertu Jaik

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnsaosa ühendava autotee vastu.

Lühidalt väljatoodud punktid plaanitava tee ja liiklussõlme vastu ja muudatusettepanek, millega võiks planeeritava autotee asendada kergliiklusteega, mis ühendaks Kvissentali linnaosa juba olemasoleva kergliiklusteega on sellised:

1. planeeritava tee ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas toodud prioriteeridega (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga ja liikluse suunamine magistraaltänavatele)

2. Kergliiklusteega ristuvate ristmike lisandumine vähendab kergliikluse süsteemi atraktiivsust ja läbilaskevõimet ning mõjub negatiivselt liiklusvoole

3. Tartu linn peab vajalikuks ratta ja jalgsi liikumise eelmistamise olulist kasvu ning vähendada autostumist - selleks peab olema jalgsi ja rattaga liikujatel oluline eelis autode ees. Eelist aga planeeritava teega hoopis vähendatakse.

4. Liikluse suunamine Puiestee tänavalt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval ja rannaäärsel alal nii liiklusmüra kui õhusaastet ja vähendab jalakäiate ohutust.

5. Soisele alale teede ehitamine on kallus ja mõjub halvasti ümbritsevale loodusele (alas asub Aruküla käpaliste püsielupaik koos sihtkaitsevööndiga, lisaks ilmselt kahepaiksete kudemis- ja elupaik)

6. Plaanitav autotee vähendab suurelt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust (mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks)

Seega võiks kaaluda järjekordse autotee ehitamise asemel planeeritav tee asendada kergliiklusteega ja ühendada juba olemasolevaga. Usun, et väga paljud piirkonna elanikud, rannaalade kasutajad ning tervisesportlased jääksid teile tänulikuks.

Pikemalt on kõik punktid pikemalt lahtiseletatult koos joonisega leitavad manusena kaasa pandud PDF failist.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 14004

Esitaja: Kaspar Plaat

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Sadamaraudtee trassile magistraaltee rajamine on minu arvates halb mõte. Selle asemel võiks seal olla n-ö rohekoridor. See oleks rahvatervise aspektist väga oluline. Tartlased võiksid olla teistele eestlastele eeskujuks, vähendades autodega liikumist ja liikudes rohkem jala ja rattaga. Magustraaltee rajamine oleks seega selge samm vales suunas.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 14404

Esitaja: Teele Tamme

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Soovin teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis

puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud

Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leian, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on

planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teen ettepaneku

nende jaotustänavate planeeringust eemaldamiseks või nende asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (Joonis 1).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud

prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;
2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;
3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.
4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;
5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne

(juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks;

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid sellisel juhul varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetan kergliiklusteede arendamist ning teen ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usun, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikud jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 14804

Esitaja: Mirjam Jervson

Esitatud: 10/08/2020

Arvamus:

Soovin teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leian, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teen ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (Joonis 1 - lisatud failis).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetan kergliiklusteede arendamist ning teen ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usun, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 15204

Esitaja: Riina Jüriado

Esitatud: 10/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnsaosa ühendava autotee vastu.

Lühidalt väljatoodud punktid plaanitava tee ja liiklussõlme vastu ja muudatusettepanek, millega võiks planeeritava autotee asendada kergliiklusteega, mis ühendaks Kvissentali linnaosa juba olemasoleva kergliiklusteega on sellised:

1. Planeeritava tee ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas toodud prioriteeridega (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga ja liikluse suunamine magistraaltänavatele)

2. Kergliiklusteega ristuvate ristmike lisandumine vähendab kergliikluse süsteemi atraktiivsust ja läbilaskevõimet ning mõjub negatiivselt liiklusvoole

3. Tartu linn peab vajalikuks ratta ja jalgsi liikumise eelmistamise olulist kasvu ning vähendada autostumist - selleks peab olema jalgsi ja rattaga liikujatel oluline eelis autode ees. Eelist aga planeeritava teega hoopis vähendatakse.

4. Liikluse suunamine Puiestee tänavalt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval ja rannaäärsel alal nii liiklusmüra kui õhusaastet ja vähendab jalakäiate ohutust.

5. Soisele alale teede ehitamine on kallis ja mõjub halvasti ümbritsevale loodusele (alas asub Aruküla käpaliste püsielupaik koos sihtkaitsevööndiga, lisaks ilmselt kahepaiksete kudemis- ja elupaik)

6. Plaanitav autotee vähendab suurelt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust (mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks)

Seega võiks kaaluda järjekordse autotee ehitamise asemel planeeritav tee asendada kergliiklusteega ja ühendada juba olemasolevaga. Usun, et väga paljud piirkonna elanikud, rannaalade kasutajad ning tervisesportlased jääksid teile tänulikuks.

Pikemalt on kõik punktid pikemalt lahtiseletatult koos joonisega leitavad manusena kaasa pandud PDF failist.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 15605

Esitaja: Triin Lepp

Esitatud: 10/08/2020

Arvamus:

Vastavalt Tartu Linnavalitsuse korraldusele nr 755 (https://info.raad.tartu.ee/dhs.nsf/web/viited/TLVK2020070700755) on vaja Tartu Üldplaneeringu eelnõus muuta Männimetsa teed ja Hipodroomi tänavat ühendav teelõik juurdepääsu tupikteeks. Hetkel on kaardirakenduses see tee kujutatud läbiva kõrvaltänavana. Tänavale võiks anda ka nime.

Seisukoht: Arvestada

Lahendus kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Jalakäijatele jääb tänav läbitavaks.

Kood: 15607

Esitaja: Indrek Jakobsoo

Esitatud: 10/08/2020

Arvamus:

OÜ Giga Investeeringud kui Ropka tee 29 kinnistu omanik teeb järgneva ettepaneku:

Lubada Ropka tee 29 kinnistu ehitustingimustes kõrgemad hooneosad kuni 10% ulatuses hoonestuse ehitisealusest pinnast kuni kahe korruse võrra. Ehk antud kinnistu konktekstis kuni 5 korrust. Nimetatud kõrgusaktsient võiks arhitektuursel eesmärgil sobida Ropka tee 29 kinnistu võimaliku Ropka silla poolsesse osasse.

Seisukoht: Mittearvestada

Linn ei näe põhjust hoonestuse oluliseks tihendamiseks antud piirkonnas. Turu tn ja Ropka tn ristil on põhjendatud 4-korruselise hoonestuse kavandamine arvestades ala paiknemist ja linnalikumat konteksti. Mida enam jõe poole ja keskusest eemale, seda vähem põhjendatud see on. Kui siis, astmeline ja vahelduv hoonestus 2-4 korrust.

Kood: 16004

Esitaja: Meelis Tomberg, OÜ Sanderal

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

OÜ-le Sanderal kuulub valdav osa kinnistust asukohaga Aleksandri 9, Tartu. Vastavalt üldplaneeringu eelnõus sätestatud ehitustingimustele ei ole krundil paikneva hoone olulises osas laiendamine lubatud, samuti sätestab eelnõu kohustuse säilitada olemasolevate hoonete korruselisuse.

Aleksandri 9 kinnistu suhtes kehtib detailplaneering (DP-01-142), mille kohaselt on lubatud Aleksandri 9 kinnistul paiknevat hoonet oluliselt laiendada (Lao tänava frondis). Samuti, arvestades krundil paikneva hoone konstruktiivset lahendust ning suhteliselt halba tehnilist seisundit on olemasoleva hoone tänapäeva nõuetega vastavusse viimine, mõistlikul viisil, väga küsitav. Seega ei ole välistatud, et tulevikus tuleb krundil paiknev hoone põhjalikult ümber ehitada või ehitada olemasoleva hoone asemel uus hoone. Lisaks märgime, et olemasoleva hoone asemel uue ehitamine

või olemasoleva hoone põhjalik ümberehitamine võib olla õigustatud ka parima arhitektuurse lahenduse saavutamise eesmärgil.

Eelnevaga seoses teeme üldplaneeringu eelnõu muutmiseks järgnevad ettepanekud:

1. kaotada üldplaneeringust piirang, mille kohaselt tuleb Aleksandri 9 olemasoleva hoone korruselisus säilitada. Korruselisuseks palume märkida kogu krundi ulatuses kuni viis (5) korrust. Täiendavalt lisame, et vastavat korruselisust (kuni viis korrust kogu krundi ulatuses) toetab ka krundi naabruses paiknev hoonestus, millest suure osa moodustavad kõrge sokli ning viilkatusega nelja ja viie korruselised korterelamud. Seega sobituks Aleksandri 9 krundil paikneva hakkav viie korruseline hoone ka ümbritsevasse keskkonda.;

2. sätestada üldplaneeringus Aleksandri 9 krundi suhtes piirang, mis keelab olemasolevat hoonet oluliselt laiendada. Täpsustusena, kui linn peab seda vajalikuks, võib piirava klauslina lisada hoone olulise laiendamise õiguse Lao tänava frondis.

Seisukoht: Mittearvestada

Hoonestuse Aleksandri tn poolne osa peab haakuma Aleksandri 7 hoone kõrgusega, kõrgem maht ei ole põhjendatud. Üldplaneering ei ole vastusolus detailplaneeringuga kuna ei võimalda automaatselt 5 korrust vaid 3-5 sõltuvalt konkreetsest asukohast ja üldplaneeringu üldtingimustest.

Kood: 16005

Esitaja: Laur Laaneleht, AS Colordia

Esitatud: 07/08/2020

Arvamus:

Teeme ettepaneku muuta Tartu linna üldplaneeringu aastani 2040+ (eelnõu) järgnevalt:

1. Narva mnt 25a, Tartu

Koostatava üldplaneeringuga määratakse kruntide ehitustingimused vähemalt kahekümneks aastaks. Arvestades muuhulgas kiiresti muutuva majanduskeskkonnaga on käesoleval ajal suhteliselt keeruline ette näha, milline võiks olla krundi hoonestus sedavõrd pikas perspektiivis. Kuna Narva mnt 25a hoone kõrval asub kümne korruseline hoone (Tartu Ülikooli ühiselamu), ning neid hooneid on võimalik arhitektuurses mõttes vaadelda ka kui ühtset tervikut, ei oleks meie arvates otstarbekas Narva mnt 25a hoone ehitustingimusi (korruselisust) liigselt piirata. Üldplaneeringu eelnõu järgi on Narva mnt 25a krundil asuvale hoonele lubatud korruse lisamine. Soovime, et krundile vähemalt ühe korruse võrra kõrgema hoone ehitamise võimalus (kas uue hoone rajamisega või siis olemasolevale hoonele korruse lisamisega) oleks üldplaneeringus sõnaselgelt sätestatud, kuid et üldplaneering ei piiraks krundile ka sellest kõrgema hoone rajamist, kui see on nõuetekohaselt võimalik. Üheks võimaluseks on sõnastada Narva mnt 25a krundi ehitustingimus järgnevalt: Narva mnt 25a krundi hoone korruselisust on lubatud vähemalt ühe korruse võrra suurendada. Narva mnt 25a krundi täisehitusprotsent on käesoleval ajal 46,02%. Üldplaneeringu eelnõu kohaselt on kruntide tähisega Ü8 (mille alla kuulub ka kõnealune krunt) täisehitusprotsendiks 40%, juhul kui krundi juhtotstarbeks on ärihoone maa, ei ole täisehitusprotsent piiratud. Siiski, juhul kui eelnõu menetluse käigus peaks

eelnev seisukoht muutuma, palume Narva mnt 25a krundi täisehitusprotsendi määramisel lähtuda selle käesoleva aja tegelikust täisehitusprotsendist (47%).

2. Narva mnt 27a, Tartu

Narva mnt 27a krundil paikneva hoone puhul on olukord Narva mnt 25a krundil paikneva hoonega analoogiline – hoonet on koos Narva mnt 27 krundil paikneva kümne korruselise hoonega (Tartu Ülikooli ühiselamu) võimalik arhitektuurses mõttes vaadelda ühtse tervikuna. Sellega seoses teeme ettepaneku sätestada üldplaneeringus võimalus Narva mnt 27a krundi hoone korruselisust suurendada. Narva mnt 27a krundi täisehitusprotsent on käesoleval ajal ligikaudu 75%. Üldplaneeringu eelnõu kohaselt on kruntide tähisega Ü8 (mille alla kuulub ka kõnealune krunt) täisehitusprotsendiks 40%, juhul kui krundi juhtotstarbeks on ärihoone maa, ei ole täisehitusprotsent piiratud. Siiski, juhul kui eelnõu menetluse käigus peaks eelnev seisukoht muutuma, palume Narva mnt 27a krundi täisehitusprotsendi määramisel lähtuda selle käesoleva aja tegelikust täisehitusprotsendist (75%).

3. Saekoja 36a, Tartu

Käesoleval ajal paikneb Saekoja 36a krundil äri- ja büroohoone. Tulenevalt krundi asukohast, ennekõike asjaolust, et krunt ei paikne tiheda liiklusega tänava ääres, on Saekoja 36a hoone kasutamine ärihoonena ennast ammendamas. Käesoleval ajal oleme seisukohal, et kõige sobilikum oleks krunt hoonestada tulevikus ühe või mitme korterelamuga (sealhulgas rajada korterelamu olemasoleva hoone ümberehitamise teel ja/või ehitada krundile uued hooned). Krundi kasutusotstarvet korruselamumaana toetab ka lähipiirkonna hoonestus , mis koosneb valdavalt korterelamutest ja eramutest. Saekoja 36a krundil paikneva hoone kõrguseks (katuseharjani) on ligikaudu 17,55 m, hoone kõrgeima punktini (nn ventilatsioonikorstna tipuni) ligikaudu 18,61 m. Seega, võttes aluseks üldplaneeringu järgse korruse arvestusliku keskmise kõrguse 3,2 m (üldplaneeringu p 3.2.15) ning lähtudes käesoleval ajal krundil paikneva hoone kõrgusest, võiks Saekoja 36a krundile ehitada kuni kuue (6) korruselise korterelamu (korterelamud). Analoogiline oleks olukord ka olemasoleva hoone ümberehitamisel korterelamuks. Lähtuvalt ülaltoodust teeme ettepaneku määrata Saekoja 36a krundi juhtotstarbeks korterelamu maa-ala (EK) ning korruselisuseks kuni kuus (6) korrust.

4. Tähe 91a, Tartu

Tähe 91a krundil paikneb nelja korruseline korterelamu, mille esimene korrus on käesoleval ajal kasutusel kaubanduspinnana. AS Colordia on Tähe 91a hoone esimese korruse korteriomandite omanik.

Üldplaneeringu eelnõu kohaselt on Tähe 91a juhtotstarbeks märgitud EK*, mis tähendaks hoone esimesel korrusel kaubandus- ja teenindusettevõtete funktsiooni säilitamise kohustust. Samas on käesolevaks ajaks Tähe 91a krundi lähiümbrus arenenud välja korrus- ja väikeelamute piirkonnaks ning krundi (hoone esimese korruse) kasutamine ärilise funktsiooniga otstarbel on pigem perspektiivitu. Samuti on vähemalt küsitav (arvestades näiteks ruumide kõrgust, võimatust rajada uusi ventilatsioonišahte jne), kas hoone esimest korrust on võimalik (selle renoveerimise korral) viia mõistlikul viisil vastavusse käesoleval tänapäevaste ruumide sisekliima jms nõuetega.

Lähtuvalt ülaltoodust teeme ettepaneku määrata Tähe 91a krundi juhtotstarbeks EK (korruselamumaa võimalusega, läbi toetava otstarbe, kasutada hoone esimest korrust ka edaspidi ärilise funktsiooniga otstarbel, kuid ilma vastava kohustuseta).

Üldplaneeringu eelnõu kohaselt ei ole Tähe 91a krundile lubatud rajada piirdeaedu, välja arvatud v.a ladustamisplatsid jms majandussuunitlusega osad (TK9 ehitustingimused). Tähe 91a krunt on ajalooliselt (käesoleval ajal hoovi poolt) aiaga piiratud ning korteriühistu soovib, ennekõike heakorra eesmärkidel, rajada piirdeaeda ka hoone Tähe tänava poolsele küljele. Toetavalt, aiaga (kogu hoone ulatuses) on piiratud ka mitmed krundi lähiümbruses asuvad hooned, sh Tähe tänava ääres paiknevad hooned. Lähtuvalt eeltoodust teeme ettepaneku piirde rajamise keeld Tähe 91a krundi suhtes üldplaneeringust kaotada.

Tähe 91a ühistu vastavad nõusolekud on käesolevale ettepanekule lisatud.

5. Era tn 3 // Riia tn 22b; Riia tn 20b; Riia tn 22a; Riia tn 20 // 20a; Riia tn 22, Tartu (edaspidi: Riia kvartal)

Vastavalt üldplaneeringu eelnõule on Riia kvartali täisehitusprotsendiks märgitud kuni 30%. Vastavalt kehtivale detailplaneeringule on maa-ala suurim lubatud täisehituse protsent nimetatust suurem. Üldplaneeringu eelnõu seletuskirja kohaselt määratakse korterelamu maa-ala (EK ja EK*) kruntide suurim täisehitusprotsent igakordse kaalutlusotsusega arvestades ümbritsevat keskkonda, krundistruktuuri jms (eelnõu seletuskiri, lk 18). Kuna Riia kvartali suhtes kehtib detailplaneering ning maa-alal paiknevate hoonete ehitamiseks on antud ehitusload (seega on täisehitusprotsent kaalutlusotsusega määratud), teeme ettepaneku üldplaneeringus Riia kvartali suurimale lubatud täisehitusprotsendile mitte viidata (nõue eemaldada). Samuti, tulenevalt eeltoodust, palume eelnõust eemaldada Riia kvartali hoonestuse kõrgusliku liigendamise nõue, kuna see on kvartali hoonestuse lahendust arvestades eksitav.

6. Tuglase 19, Tartu

Vastavalt üldplaneeringu eelnõus sätestatud ehitustingimustele tuleb muuhulgas Tuglase 19 krundil leida lahendus sademevee immutamiseks. Samuti sätestab eelnõu krundi haljastuse osakaaluks (kõrg- ja madalhaljastus) vähemalt 10% krundi pindalast. Tulenevalt asjaolust, et Tuglase 19 krunt on hoonestatud ning parkimis- ja haljasalad välja ehitatud siis on üldplaneeringus sätestatud nõuete täitmine (ka juhul, kui tulevikus muuta või täiendada krundi hoonestust osaliselt) äärmiselt küsitav. Lähtuvalt eeltoodust palume haljastuse minimaalse osakaalu ja sademevee immutamise nõudeid Tuglase 19 krundi suhtes mitte ette näha.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Narva mnt 25a üldiste ehitustingimuste osas arvestada, täpsustada sama krundi haljastuse tingimusi.

2. Narva mnt 27 osas mitte arvestada täiendava korruse lisamise ettepanekut. Hoonele on praeguseks peale ehitatud kehtiva üldplaneeringuga taotletud korrus ja tehniline korrus, koos Narva mnt 25a krundile lubatva kahekorruselise hoonega moodustavad ühiselamud ühtse ansambli. Arvestada täisehitusprotsendi osas.

3. Saekoja 36a osas on krundi uushoonestamisel lubatav kolmekorruseliste uute korterelemute kavandamine. Nimetatu eeldab olemasoleva hoone lammutamist. Olemasoleva hoone baasil kortermaja kavandamine pole lubatav, kuna nii suur hoone ei ole elamuna piirkonda sobilik kaasnevate mõjude tõttu.

4. Tähe 91a osas mitte arvestada. Tähe tänaval on oluline säilitada võimalus äriruumide tekkeks, et tagada piirkonda teenindavad funktsioonid.

5. Riia kvartal. Arvestada.

6. F. Tuglase 19 osas haljastuse nõude ärajätmist mitte arvestada. Üldplaneeringus sätestatud nõuded haljastusele rakenduvad uushoonestamisel või hoone laiendamisel. Detailplaneeringuga ette nähtud haljastus tuleb rajada. Sademevee immutamise põhimõte kujundatakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 16404

Esitaja: Aivar Karus

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Luunja vald, Tartu vald ja Tartu linn võiks ühiselt lahendada kergliiklusteede võrgustiku küsimused. Ohtliku Rõõmu-Viira ja Luunja-Aovere teede äärde oleks hädasti kergliiklusteed vaja. Kui see realiseeruks, siis lisaks ohutuse tõstmisele tekiks palju võimalusi ka jalgratturitel sportimiseks. Hetkel on käimas ka Rõõmu-Viira ja Luunja-Aovere kergliiklusteede petitsioon, et tõmmata probleemile tähelepanu. Palun see teema Tartu linna üldplaneeringus kajastada!
https://www.petitsioon.com/kergliiklustee_roomu-viira_luunja-aovere_teedel

Seisukoht: Selgitada

Tegu on Luunja vallas asuvate teedega. Tartu linna piires on jalgratta- ja jalgteede võrgustik kavandatud. Linn juhib küsimusele tähelepanu valla üldplaneeringu osas koostöö tegemisel.

Kood: 16405

Esitaja: Piret Pallo

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnaosa ühendava autotee vastu.

Lühidalt väljatoodud punktid plaanitava tee ja liiklussõlme vastu ja muudatusettepanek, millega võiks planeeritava autotee asendada kergliiklusteega, mis ühendaks Kvissentali linnaosa juba olemasoleva kergliiklusteega on järgmised:

1. planeeritava tee ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga ja liikluse suunamine magistraaltänavatele)

2. Kergliiklusteega ristuvate ristmike lisandumine vähendab kergliikluse süsteemi atraktiivsust ja läbilaskevõimet ning mõjub negatiivselt liiklusvoole

3. Tartu linn peab vajalikuks ratta ja jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu ning autostumise vähendamist - selleks peab olema jalgsi ja rattaga liikujatel oluline eelis autode ees. Eelist aga planeeritava teega hoopis vähendatakse.

4. Liikluse suunamine Puiestee tänavalt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval ja rannaäärsel alal nii liiklusmüra kui õhusaastet ja vähendab jalakäijate ohutust.

5. Soisele alale teede ehitamine on kallis ja mõjub halvasti ümbritsevale loodusele (alas asub Aruküla käpaliste püsielupaik koos sihtkaitsevööndiga, lisaks ilmselt kahepaiksete kudemis- ja elupaik)

6. Plaanitav autotee vähendab suurelt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust (mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks)

Seega võiks kaaluda järjekordse autotee ehitamise asemel planeeritav tee asendada kergliiklusteega ja ühendada juba olemasolevaga. Usun, et väga paljud piirkonna elanikud, rannaalade kasutajad ning tervisesportlased oleksid teile tänulikud.

Pikemalt on kõik punktid lahtiseletatult koos joonisega leitavad manusena kaasa pandud PDF failist.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 16406

Esitaja: Mart Jüssi

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Raadil oleva lennukiangaaride ja ratsarügemendi talli vahelise ala täitmine elamutega ei ole ruumi terviku ja kasutuse mõttes otstarbekas, sest sealsetel elanikel tekivad ilmselgelt kõrgendatud nõudmised naabruses toimuva suhtes ning hobused peavad linnast ära kolima olgugi, et nad ei ole elamumaal, seal ei jää mingit puhverstsooni. Samuti on nii tallide kui angaaride alal sellise planeeringulahenduse puhul mosaiiksusest tulenevalt areng tugevalt pidurdatud. Minu arvates on see ala tervikuna arendamine linnale suurem väärtus kui sinna planeeritava elamumaa puhul tekkiv mosaiiksus maakasutuses. Elanike surve linnale saab olema ilmselt tunduvalt suurem kui seda on hobiustel või angaaride kasutajatel.

Seisukoht: Mittearvestada

Linn pooldab ala jätkusuutlikuks arenguks mosaiikset lahendust. Ala kohta kehtib detailplanering, mis on olnud juba edasiste arendustegevuste aluseks.

Kood: 16407

Esitaja: Katriin Fisch-Uibopuu

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Planeeringus on kirjas - koolide ja teiste haridusasutuste ja laste ja noorte vabaajaveetmise tõmbekeskuste juurde peab

pääsema ohutult jalgsi ja jalgratastega. Olen 2 viimase aasta jooksul juhtinud LV tähelepanu Veski tn Jakobi/Näituse vahelisel lõigul puuduva rattatee probleemile. Nimetatud lõiku kaustavad Katoliku kooli lapsed aga ka BMXi, tennise ja muud Tähtvere spordiparki trennidena kasutavad lapsed. Puuduv rattatee nimetatud lõigul on tõsine turvarisk, eriti peale Riia mnt osalist sulgemist ja liiklustiheduse kasvu Veski tn-l. Ettepanek - tegleda Veski tn rattatee arendusega võimalikult kiiresti.

Seisukoht: Arvestada

Veski tänav on jalgratta- ja jalgteede tugivõrgu osa. Tänava ümberehitamine toimub eelarveliste vahendite olemasolul.

Kood: 16408

Esitaja: Ann Marvet

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Hermanni ja Jakobsoni tänavad on kitsad ja sageli ummistunud parkivate autodega ja talvel (kui lund juhtub sadama) lumevallidega, nii et kahe auto kohtumisel möödumine problemaatiline.

Ettepanek: muuta need tänavad ühesuunaliseks (üks üht-, teine teistpidi), nende vaheline Hurda tänav võimaldaks sõita mõlemas suunas

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringuga määratakse liikluskorralduse üldised põhimõtted. Tänavate täpne liikluskorralduse määramine ei ole üldplaneeringu ülesanne. Ühesuunalised tänavad sunnivad sõidukeid valdustele juurde pääsemiseks teostama pikemaid sõite. Kitsastel tänavatel tuleb talihooldust sagedamini teostada ja korralda lume äravedu. Teiseks võimaluseks on tänavatel parkimise keelamine. Tänava liikluskorralduse probleeme lahendatakse jooksvalt.

Kood: 16409

Esitaja: Mihkel Lember

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Ma kahjuks kaardirakendusest üheselt aru ei saa, mis on plaanis nn Sadamaraudtee koridoriga - näen rattatee sinist tingmärki ja seda, et ala on määratud liiklusmaaks. Kas see läbimurre/magistraal tuleb ja on kavas? Igal juhul arvan, et praegu oleks suurepärane hetk ümber ja läbi mõelda see aastakümneid kaalumises olnud tänavaruum - ja tekitada sinna hoopis ja ainult kergliikluskoridor. Nii säiliks harjumuspärane miljöö selle koridori ümber, kus on valdavaks vaikus, harv liiklus ja müra; ja tekiks väärt võimalus liita Vaksali tn rajatavad kergliiklusteed, Riia viadukti juurde tulev kergliiklussild ja Raudtee tn koridoris juba rajatud kergliiklusteed ning teiselt poolt mugav ja kutsuv juurdepääs Emajõe äärsete aladeni. Otsekoheselt see mingit hullult praktilist kergliiklusvõrgustikku ei tekitaks, aga suurem tervik tekiks küll, peamise eesmärgiga linnasisene rekreatsioon, jalutamine-rattasõit-kerge sportlikkus. Eks muidugi transpordikoridorina toimiks see ka päris hästi, väidan seda oma kogemusest, et kui on kesklinnast Aardla kanti asja, siis sageli valin Raudtee tn äärse koridori, kui on hingekosutuse soov (Võru ja Kesk tänavad on rohkem reipama mineku ja asjalikkuse jaoks).

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 16410

Esitaja: Mariliis Vaht

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Taara puiestee bussivabaks!

Linna strateegias on muuhulgas kirjas, et Tartu linna eesmärgiks on tagada linlastele tervislik ja meeldiv elukeskkond, miljööväärtuslik ja kaasaegset kergliiklejasõbralikku linnaruumi arendav linn.

Strateegilise eesmärgina on kirjas, et Tartu linna tehnilised infrastruktuurid on ökonoomsed, transpordikorraldus on turvaline, energiasäästlik ja keskkonnasõbralik.

Tartu linna transpordi arengukava üheks peamiseks eesmärgiks on transpordiga kaasneva negatiivse keskkonnamõju vähendamine. Samuti on kirjas, et eesmärk on keskkonnamüra negatiivse mõju vähendamise aspekt ning pikaajalise strateegia oluline osa on haljasalade laiendamine ning kasutatavuse suurendamine.

Transpordi arengukava visiooni kohaselt on muuhulgas Tartu linn jalakäija- ja jalgratturisõbralik linn, paranenud on jalakäijate ning jalgratastega liikumise tingimused ja ohutus.

Transpordisüsteemi planeeritakse viisil, mis kaitseb inimeste tervist ning parandab

elukeskkonna kvaliteeti. Samuti on vajalik muuta inimeste hoiakuid liikumisviiside suhtes ning parandada liikluskäitumist (nii jalakäijate, jalgratturite kui ka autojuhtide seas).

Arengustrateegia “Tartu 2030” loeme, et transpordipoliitika kujundamisel lähtutakse liikluse energiasäästlikkusest, majanduslikust efektiivsusest ja kasvuhoonegaaside emissiooni vähendamisest. Toetatakse linna miljööväärtust tõstvaid tegevusi.

Tartu linna arengukava aastateks 2018–2025 ütleb, et Tartu on inspireeriva elukeskkonnaga linn ja mõnusa elukeskkonna loomiseks on muu hulgas kirjas ka, et oluline on mugava jalgrattateede võrgustiku väljaarendamine; sidusa puhkealade ja rohevõrgustiku edasiarendamine; jalgsikäigu soodustamine katkematute turvaliste jalakäigusuundade edasiarendamise läbi; miljööväärtuslike alade korrastamine;

tänavate rekonstrueerimisel ruumi kujundamine üheks osaks rohevõrgustikust ja vaba aja veetmise aladest.

Lähtuvalt eelnevast on ettepanek, et Taara pst peaks olema bussivaba.

Toome ära põhjused, ikka lähtudes linna eesmärkidest ja tegevuskavadest ja bussiarutelu kohtumisel nähtud ning kuuldud faktidest, mille alusel uus bussiliiklus on korraldatud ning ilmestades neid konkreetsete näidetega.

- Taara pst on Tähtvere peatänav, üks Tartu esinduslikumaid tänavaid, miljööväärtuslikus piirkonnas, kindlasti eriline oma ühesuunaliselt kulgevate sõiduteedega, mille vahel on tammeallee, jalakäijate rada, mida armastavad nii noored kui vanad tähtverelased, kes pidevalt seal jalutavad, jooksevad või sõidavad rattaga. Soovime oma kesk(esindus)tänava hoida rahuliku, arendada selle arengu jm kavadest lähtuvalt nagu eelpool välja toodud. Tasuks mõelda ka autoliikluse vähendamise

ja/või rahustamise peale, näit kiiruspiirang, teekünniste paigaldus, läbipääs vaid kohalikele elanikele (kahjuks ei ole võimalik tänava elanikel mingit muud teed pidi oma majade juurde saada). Sarnaselt ei liigu buss ka näit Karlova Kesk tänaval ja Tammelinnas Tamme pst-l. Mõlemas linnaosas on need alleedega ühesuunalised teed jäetud bussivabaks, kuigi neis kummaski ei ole nii kitsad kõnniteed ega majad otse tee ääres. Bussidega liikumiseks tuleb inimestel kõndida rohkem kui Tähtveres.

- Taara pst on väheseid tänavaid Tähtveres, kus majad on täiesti tee ääres, ka kõnniteed on kitsad, kohati vaid meeter. Pidev bussi möödumine häirib müraga ja heitgaasidega nii majade elanikke, kui jalutajaid, kes sageli lapsevankritega. Tänava asfalt on kehvas seisus, lipitud lapitud, kanalisatsioonikaevude luugid logisevad – kõik see lisab müra. Mitmes kohas koguneb sademevesi. Bussil ei ole kitsal sõiduteel võimalust kõrvale liikuda, eriti ei aita ka aeglane sõit ja jalgsi liikujal, kui ta on kõnniteel, pole kuhugi hüpata. Lisaks pidev vibratsioon, mis siinkohal teadusuuringuid välja toomata, on linnaametnikel küllap teada, et mõjub ehitistele lõhkuvalt. Taara pst majad on ehitatud 1930-ndatel ja vanu ning väärikaid maju peaks säästma.

- Ühesuunalisest liikumisest. Taara pstl ei tohi parkida, kuid millegi/kellegi maha panemiseks on vahest vaja seisma jääda ning kui sõiduk ei ole pargitud lausa maja seina vastu, siis buss mööda ei mahu. Aegajalt näeb ummikut, kus sõiduk seisab tänaval, buss ja mitu teist autot ootab tema taga. Vahest võib näha pilti, kus juht on sõidukist väljunud ja buss annab tükk aega signaali, et edasi pääseda, tema taga juba rodu autosid. Lisaks, kui buss on peatuses, siis tuleb autol kindlasti tema taga oodata, see on kõige väiksem probleem, veidi häiriv aga siiski.

Kõige selle juures teeb eriti ärevaks, et kõik eelkirjeldatu uue liinivõrgu puhul tänu tihedamale graafikule võimendub!

- Taara pst lõigul on silma jäänut, et sõitjaid on vähe, reeglina 3-5 inimest bussis, ka vähem, vahest 7-8, harva rohkem. Üsna sage, et kui pole just nn tipptund, siis buss Taara pst peatustest sõidab mööda ja bussis on näha vaid mõni reisija. Siit nähtub, et konkreetselt Taara pst peatused ja Taara pst läbimine ei ole suure osa elanike jaoks vajalik.

Kogetut kinnitab ka statistika, mis on võetud 2017 Tartu statistika aastaraamatust. Tähtvere on üks väiksema asustustihedusega piirkond, kokku elab siin 3197 inimest, mis on kogu Tartu elanikkonnast vaid 3,2 %. Samuti ei pea paika nagu siin elaks oluliselt rohkem vanu inimesi või lapsi, vastavalt siis Tartus keskmiselt üle 65a inimesi 18%, Tähtveres 19%, 0-18a Tartus keskmiselt 21,8 %, Tähtveres 23,5%. Seega ei saa väita, et just Tähtveres on võimalikult lühikesed bussipeatuste vahed kõige olulisemad ja buss peaks täpselt linnaosa keskelt kulgema. Piirkonnas ei ole ka palju ühiskondlikke asutusi. Näituse tn asutusete juurde saab ka teisi teid pidi, samuti Hiie tn kooli. Lisaks fakt, et igas vanuses inimestele on liikumine vajalik ja meie suure liikumisvaeguse juures on iga meede tervitatav, olgu see või 50m rohkem bussile kõndimist. Kui räägime ka majanduslikkusest, siis suure bussiga veel tihedamalt mõne inimese vedamine ei ole kindlasti mõistlik.

- Bussipeatuse asukohast. Kui on võimalik ja antud juhul on, siis kindlasti ei peaks buss peatuma kellegi maja akna all või ukse ees. Praegusel juhul kahjuks on nii, et Taara pst peatused on elumajade ees. Suunaga Tähtverest välja eriti hull olukord, sest reeglina ei peatu buss peatuses, mis on märgitud kahe krundi vahele vaid ühe või teise maja ukse ees, mis on tõsiselt häiriv. Arvestades jälle kitsast kõnniteed, siis on olukordi, kus uksest välja astudes võib põrkuda peaga vastu bussi või peatub ja lahkub buss kigina ja mürina saatel akna alt. Viimase probleemiga on korduvalt pöördutud linna poole, kahjuks on olukord sama ning suulises vestluses saadud ka vastus, et kuna bussijuhte on rohkem kui 100, neile kõigile selgitamine võimatu, siis pole lootust olukorra paranemiseks. Antud

probleemi lahendamiseks võiks kiiremas korras, kuni buss veel Taara pst sõidab, nihutada peatus nn kuue tee risti, kus kahel pool on väike haljasala.

Eelneva kokkuvõttes ei tundu liini nr 3 tee mööda Taara pst-d ei ökonoomne, turvaline, energiasäästlik ega keskkonnasõbralik, mida linna strateegia ette näeb.

Kui Taara pst on bussivaba, arendades selle alguses ja ümbruses välja rohealasid, näit Arnold Matteuse skväär, kuue tee risti haljasala jm, siis oleks see kindlasti üks kohti Tartus, kus linlased meelsasti viibivad ning kuhu ka külalistega jalutama tulla.

Bussiliiklusel on arengukavadest lähtuvalt ja samuti piirkonna inimeste jaoks siiski tähtis roll ja siinkohal ettepanekud, et kuidas võiks buss Tähtveres liikuda.

Variant on, et buss sõidab nagu plaanitud Hiie tn pidi, teeb seal peatuse, mis on praegu ja jääb ka uue plaani järgi, siis liigub Kreutzwaldini, kulgeb seda pidi ja keerab Hurda tn-le, mis on väga lai tänav ja majad kaugel aia sees, peatus asuks Taara pst-t kuni 50 m ühele või teisele pole ning oleks kõndimiste vahemaad arvestades praeguse Taara pst peatusega võrreldav ning Hurdast keeraks Näitusesse, kus peatub olemasolevas ja samuti uues plaanitud peatuses või lähistel ning liigub sealt edasi kas Haava, Kooli, Kastani või Veski tn pidi. Ükski neist ei ole halvem variant kui Taara pst, ei tänava ega kõnnitee ega ka majade tee ääres olemise kohalt, vajadusel saab korrigeerida ka parkimist. Edasi kulgeb buss plaanipäraselt.

See variant võiks sobida ka neile, kes arvavad, et buss kindlasti peab Tähtvere keskelt läbi minema.

Kui jätta Tähtvere keskelt buss läbi minemata, siis on variant ka Kreutzwaldi, Hiie, Vaksali tn pidi, peatus Vaksali Ilmatari nurgal ja Vaksali tn olemasolevas peatuses.

Variante saab mõelda veelgi, kus peatuste vahe on umbes 300m, mis on bussikorralduse plaanis ja mille kõndimine on kasulik igas eas inimesele.

Kokkuvõtvalt, igal juhul, üks kõik millist teist varianti kasutada, oleks maksimaalne vajadus kõndida mõnel inimesel kuni 300 meetrit, mida ilmselt enamus ka praegu juba teeb, võidaks aga kõik, alates Taara pst elanikest ja majadest kuni Tähtveres elavate inimeste ja teisteni, kes armastavad seal jalutada või sportida.

Seisukoht: Mittearvestada

Tartu linna praeguse ühistranspordi liinivõrgu koostasid Soome ettevõte WSP Finland ja Tartu ettevõte Positium.

Liinivõrgu kavandamisel lähtuti, et ühistranspordi kasutajate arv sõltub peamiselt sellest kui kiiresti on võimalik lähtekohast sihtkohta jõuda ning kui mugav on teenust kasutada. Lihtne ja loogiline liinivõrk ning kiireid ühendusi toetavad bussigraafikud on selles osas kriitilise tähtsusega.

Liinivõrgu koostamisel arvestatakse järgmisi põhimõtteid: väiksem liinide koguarv, mis on omavahel paremini ühendatud ja sagedasemate intervallidega; ühtlase teenindussagedusega sõiduplaanid, mis tagavad selle, et sarnaseid põhimarsruute teenindavad bussid ei saabu peatusesse samaaegselt; ringliinide arvu vähendamine pendelliinide vastu, mis loob lihtsama liinivõrgu.

Taara pst on keskne tänav linnaosas, kus elanikel ühistranspordile mugav ja harjumuspärane.

Tähtvere linnaosa konfiguratsioonist tulenevalt toob Taara pst ühistranspordiliinide ümber suunamine paljude kasutajate jaoks peatuste kodust kaugemale viimise.

Tartu linna bussiliinide võrgustiku muutmine ei ole üldplaneeringu ülesanne.

Kood: 16411

Esitaja: Tähtvere Selts MTÜ

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Tunnustame teedevõrgu planeerimist perspektiivselt, mis võimaldab linna asumitevahelist liiklust ja transiitliiklust linnakeskust läbimata. Toetame ka tulevikkuvaatavat visiooni, kus magistraaltänavate planeerimisel ja realiseerimisel arvestatakse ka isejuhtivate sõidukite rolli ning võetakse laialdaselt kasutusele reaalajas muudetavad liiklusmärgid, mis aitaksid senisest oluliselt paindlikumalt korraldada liiklust ka Tähtvere kitsastel tänavatel.

Olulisimana näeme asumitevahelise liikluse ja transiitliikluse ümberkorraldamist kesklinna, sh Tähtvere linnaosa läbimata ning toetame vastavaid projekte, nt Tiksoja silla rajamist.

Seisukoht: Selgitada

Tartu linna üldplaneeringu eelnõu transpordivõrgustiku liiklusskeemis on Tähtvere linnaosas valdavalt valdustele juurdepääsetavuste tagamiseks mõeldud kõrvaltänavad ja linnaosade vahelist liiklemist võimaldavad kohalikud jaotustänavad. Liiklusskeemiga määratud magistraaltänavate võrgustiku rajamise järgselt väheneb linnaosade sisene transiitliiklus.

Tartu linna põhjapoolse ümbersõidu rajamisega rajatakse ka nn Tiksoja sild. Sild on üldplaneeringus kajastatud. Tööde teostamist koordineerib Maanteeamet.

Kood: 16412

Esitaja: Mati Pihlak

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Ettepanek Tartu linna üldplaneeringule 2040+ Väike kaar 33 katastriüksuse (käesoleval ajal 100% tootmismaa) juhtfunktsiooni määramiseks.

Seisukoht: Arvestada

Tegemist on olemasoleva, toimiva tootmisega, linna on detailplaneeringu algatamisel kaalunud erinevaid asjaolusid ja leidnud, et tootmise jätkamine ja laiendamine otstarbekas mahus on õigustatud. Võimalikke kahjulikke keskkonnamõjusid hinnatakse nii ÜP kui DP tasandil, mille järel saab linn seada võimalikud piirangud ja leevendusmeetmed.

Kood: 16804

Esitaja: Ando Voogma, Nordecon AS

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga pöördume seoses Tartu linna ja Tähtvere valla territooriumit käsitlev uue üldplaneeringu eelnõu ehk eskiislahendusega. Täname Tartu Linnavalitsust võimaluse eest rääkida kaasa Tartu linna arengu olulise dokumendi koostamisel. Soovime esitada ettepanekud piirkonna Maarjamõisa: M3 kohta, kuna seal asuvad Nordecon AS-le kuuluvad kinnistud.

Tartu linna kehtiva üldplaneeringu 2030+ järgi on Maarjamõisa asumi M3 arengusuunaks maaala hoonestamine kaasaegse arhitektuurikeelega projekteeritud elamutega. Uues üldplaneeringu eelnõus on piiratud seda üksik-, kaksik- ja ridaelamutega. Samuti on võrreldes kehtiva üldplaneeringuga, kus hoonete tüüpi piiravad väikeelamumaa üldtingimused, eelnõus piiratud lisaks hoonete tüüpe tingimusega, et ala on võimalik hoonestada üksnes üksik-, kaksikja ridaelamutega, Raja ja Tervise tn vahelisel alal üksik- ja kaksikelamutega. Samuti on toodud välja, et lubatud ei ole olemasolevate elamute ümberehitamine kolme ja enama korteriga elamuteks.

Viitame, et kehtiva üldplaneeringu kohaselt on üldplaneeringu järgsetel väikeelamumaadel lubatud üksikelamu, kaksikelamu, ridaelamu maa ja elamutevahelise välisruumi ning muu elamuid teenindava maakasutuse juhtotstarbega (nt mänguväljakud, kohalikud väikepoed, lastehoid jne) ehitamine. Samuti on võimalik kolme ja enama korteriga kuni kahekorruselise elamu ehitamine. Seega kehtivad need tingimused ka Maarjamõisa asumi M3 alal. Mõistame, et praegu kehtiva Tartu linna üldplaneeringu 2030+ võrreldes kaoks võimalus M3 alale nii elamutevahelise välisruumi ning muu elamuid teenindava maakasutuse juhtotstarbega (nt mänguväljakud, kohalikud väikepoed, lastehoid jne) ehitiste ehitamine kui ka kolme ja enama korteriga kuni kahekorruselise elamu ehitamine.

Nordecon AS läbi kaalunud üldplaneeringu eelnõus toodud kitsendused, kuid ei pea omanikuna võimalikuks nende lisamisega nõustuda. Palume uues üldplaneeringu eelnõus jääda M3 ala osas nende samade tingimuste juurde, mis on paika pandud Tartu linna kehtivas üldplaneeringus 2030+. Soovime selles osas tuua välja järgmised selgitused: Esiteks, kehtiv üldplaneering kehtestati 2017. a septembris ehk vähem kui 3 aastat tagasi,

kusjuures üldplaneeringu ajaline perspektiiv ulatus aastateni 2030+. Võttes aluseks, et vähem kui 3 aastat tagasi kehtestatud üldplaneering kujutab endast planeeringualast kokkulepet linna arengu kohta veel paljudeks aastateks, ei ole alust selles hiljuti kokku lepitud ja kehtestatud tingimusi ja põhimõtteid nii kiiresti muuta.

Teiseks, kinnistu omanikud on planeerinud oma kinnistute arendamist juhindudes kehtivast üldplaneeringust ja detailplaneeringust. Nordecon AS on aktiivselt tegemas ettevalmistusi ala hoonestamiseks, kusjuures hoonestamise soov vastab kehtivas üldplaneeringus paika pandud põhimõtetele. Ümbritsevas linnaruumis ei ole toimunud selliseid muudatusi, mis õigustaks alles suhteliselt hiljuti kehtestatud üldplaneeringu põhimõttelist muutmist. Arvestades, et kinnistu omanik on kehtiva üldplaneeringu kehtivuse ajal juba alustanud ettevalmistusega ala väljaarendamiseks kehtiva üldplaneeringu arengusuundade järgi, ei ole põhjendatud neid arengusuundi muutma asuda.

Kolmandaks, täiendavate kitsenduste seadmine riivab ebaproportsionaalselt omaniku õigusi, kelle võimalusi oma kinnistu hoonestada kitsendatakse. Arvestades, et kehtiv üldplaneering seab avaramad hoonestuspiirid ja puuduvad sisulised põhjendused nende piiride kitsendamiseks, ei ole alust omaniku õigusi uue üldplaneeringuga selliselt piirata ning tuleks jääda nende tingimuste juurde, mis kehtivad praeguses kehtivas üldplaneeringus.

Neljandaks, ala suhtes kehtib Tartu Linnavolikogu 07.04.2005 otsusega nr 411 kehtestatud Raja 31A krundi detailplaneering. Detailplaneeringu eesmärk oli krundi jagamine väikeelamu maa kruntideks ja kruntidele ehitusõiguse määramine. Nordecon AS omandas 2005. a Raja 31a kinnistu eesmärgiga ehitada alale kahe või mitme korteriga elamud. Kinnistu omaniku ja Tartu linnavalitsuse vahel on tekkinud õiguslik vaidlus nimetatud detailplaneeringus toodud tingimuste tõlgenduste üle ja vaidlus on hetkel pooleli. Iseenesest ei ole omanikul ja linnal vaidlust selles, et kehtiv üldplaneering lubab muu hulgas kahe või mitme korteriga elamute ehitamist alale. Nordecon AS on veendumusel, et seda lubab ka detailplaneering.

Põhjendamatu on detailplaneeringut puudutavate erimeelsuste lahendamise ajal sisuliselt kehtestada vaidlusi põhjustanud piiranguid uue üldplaneeringuga. Detailplaneeringu sisustamisele annab vajaduse lõpliku hinnangu kohus ning seetõttu tuleks hea halduse põhimõttest tulenevalt hoiduda jõupositsioonilt tingimuste muutmisest enne vaidluse tavapärast lahenemist poolte kokkuleppel või kohtu poolt. Lisaks omanik võib soovida ka uue detailplaneeringu kehtestamist ning mõistlik on jätta üldplaneeringuga paindlikud võimalused

kaasaegse arhitektuurikeelega projekteeritud elamupiirkonna rajamiseks, mis võimaldaks mitmekesisust nii arhitektuurses kui laiemas linnaruumilise mitmekesistamise mõttes. Uue detailplaneeringu üle saab linn otsustada kaalutlusõiguse alusel. Ühtlasi märgime, et ei oska näha põhjust, miks peaks alal välistama elamutevahelise välisruumi ning muu elamuid teenindava maakasutuse juhtotstarbega (nt mänguväljakud, kohalikud väikepoed, lastehoid jne) ehitiste rajamise. Palume ka neid ala liigse ühetüübilisuse ja monofunktsionaalsuse vältimiseks võimaldada.

Täname veelkord võimaluse eest rääkida kaasa Tartu linna arengus! Loodame, et eeltoodud ettepanekuted võetakse edasises menetluses arvesse.

Seisukoht: Arvestada

Muuta arhitektuuriüksuse sõnastust ja piirduda väikeelamumaale üldnõuete sõnastusega. Elamu tüübi määramisel lähtutakse detailplaneeringust.

Kood: 16805

Esitaja: EKRE Tartu linna ringkond

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Üldiste põhimõtetena peame vajalikuks, et

• Tartu rahvastikupoliitika lähtuks rahvuslikest aadetest ja ei võimaldaks põlisrahvastiku osakaalu langemist;

• Tartu elamuehitus ei oleks suunatud ümberkaudsete valdadega konkureerimisele, vaid noorte perede maale suundumist nähtaks positiivse arenguna;

• kesklinna parkide hoonestamine oleks mõeldav üksnes sõjaeelse hoonestuse taastamise puhul;

• vanalinna uutele hoonetele kehtiksid arhitektuuristiililised nõuded, mis lähtuks vanalinna klassitsistlikust omapärast;

• uusi elamukvartaleid ei tohiks planeerida rohealadele.

Järgnevalt on ära toodud meie ettepanekud konkreetsete üldplaneeringu eelnõu punktide täiendamiseks või muutmiseks.

Punkt 2.1.11.

Ettepanek: Lisaks kesklinna hoonestuse funktsionaalsele sobivusele tuleks suurt tähelepanu pöörata ka uute hoonete arhitektuurilisele kooskõlale vanade hoonetega.

Punkt 2.2.

Ettepanek: Rändesaldo positiivseks muutumine saab olla eesmärgiks vaid siis, kui see toimub välismaale läinud eestlaste tagasirände tulemusena. Vastasel juhul, keskendudes välismaalaste töö- ja õpirändele, tähendab see eesmärk sisuliselt rahvastiku väljavahetamist.

Ettepanek: Tartu peaks elamuehituses olema suunatud koostööle, mitte konkurentsile ümberkaudsete valdadega. Noorte perede suundumine linnast maale on trend, mida linnavõim peaks soosima, mitte ära hoidma. Eeslinnastumist tuleb seega näha positiivse arenguna, mis on vastukaaluks urbaniseerumisele.

Punkt 3.1.1.

Ettepanek: Kuna üldplaneering sätestab, et Tartu kesklinnas ei ole eesmärk arendada massiturismi, ei peaks ka vanalinna hotellide transpordile kehtestama eritingimusi.

Punkt 3.1.14.

Ettepanek: Supelranda teenindavatel hoonetel peaksid olema seatud selged piirangud. Ehituskeeluvööndi vähendamine ei tohi anda võimalust seda ära kasutada äriprojektide laiendamiseks.

Punkt 3.1.16.

Ettepanek: Tuleb pöörata tähelepanu, et veekogude kallasrajad oleksid avalikus kasutuses. See puudutab nii Jänese matkarada kui ka Kvissentali ja Siili tänavast allavoolu jäävat jõekallast.

Punkt 3.1.28.

Ettepanek: Puhkeotstarbeliste ehitiste pindala ülempiir võiks olla 30 ruutmeetrit. Ülempiir 60 ruutmeetrit võimaldab parkide täisehitamist. Puhkeotstarbelised ehitised tuleks defineerida konkreetsemalt.

Punkt 6.23.

Ettepanek: Tekstist ei selgu, kas üldplaneering peab vajalikuks avaturu säilitamist. Üldplaneering peaks garanteerima, et nii avaturg kui maaliinide bussijaam säiliks praeguses asukohas.

Punkt 6.31.

Ettepanek: Peame kesklinna parkide puhul vajalikuks lähtuda põhimõttest, et parkide hoonestamine on lubatav ainult sõjaeelse hoonestuse taastamise puhul. Seega on väga küsitav rendi- ja büroopindade hulga suurendamine Uueturu asumis, eriti kui see takistab tulevikus Kaubahoovi taastamist. Pargi asendamine modernistlike ärihoonetega on lubamatu.

Punkt 6.32.

Ettepanek: Vaksali asumi arendamisele tuleks pöörata senisest rohkem tähelepanu, et tagada raudteejaama seotus kesklinna alaga.

Punkt 6.33.

Ettepanek: Vanalinna hoonestus peab säilitama oma väljakujunenud klassitsistliku ilme. Vanalinna tühjade alade taashoonestamisel ei saa kindlasti lähtuda üksnes naaberhoonete mahust ja muinsuskaitse eritingimustest. Arhitektuur peab olema selgelt tajutavas kooskõlas varasema hoonestusega.

Punkt 10.2.

Ettepanek: Peame vajalikuks sadamaraudtee koridori säilitamist suurepärase ühendusteena, pidades silmas innovaatilise, keskkonnasõbraliku ja säästliku ühistranspordi vajadusi. Tulevikus peaks säilima võimalus avada sadamaraudtee koridor elektrilisele rööbastranspordile, mis ristuks autoliiklusega eri tasapinnal. Sõidutee rajamine sadamaraudtee koridoris sulgeks tulevikus selle võimaluse.

Punkt 10.3.

Ettepanek: Kvissentali silla praegu planeeritud asukoht ei pruugi olla kõige keskkonnasõbralikum variant. Tasuks kaaluda silla paigutamist rohkem põhja suunas. Silla lõplik asukohavalik peaks sündima arvestades kohalike elanike arvamust.

Punkt 10.5.

Ettepanek: Trammiliinide efektiivsus oleks oluliselt suurem, kui tegemist oleks eritasapinnalisi ristumisi kasutava kiirtrammiga. Selle jaoks oleks jällegi vajalik säilitada sadamaraudtee koridor.

Punkt 10.6.

Ettepanek: Jänese raudteesilla asukoha osas tuleks arvestada trassi õgvendamisega tulevikus, mis võimaldaks tõsta reisirongide kiirusi.

Ettepanek: Lisaks olemasolevatele ja plaanitavale Tiksoja peatusele tuleks kaaluda Variku raudteepeatuse taastamist, eriti kuna see asub Ränilinna asumisse planeeritud uute äripindade vahetus läheduses.

Punkt 10.8.

Ettepanek: Tulevikutranspordi olulise suundumusena tuleb kindlasti arvestada rööbastranspordi tähtsuse kasvu, kuna see on auto- ja lennuliiklusest oluliselt säästlikum ning keskkonnasõbralikum. See hõlmab nii linnadevahelist raudteeliiklust kui ka linnasisest rööbastransporti. Just sel põhjusel tuleks linnaplaneerimisel seada rööbastranspordi koridoride arendamine suuremaks prioriteediks autotranspordi ees.

Punkt 11.1.

Ettepanek: Elamukvartaleid ei tohiks planeerida rohealadele nagu Raja (Sanatooriumi) park.

Täiendav ettepanek

Lisaks eelpooltoodud ettepanekutele peame vajalikuks, et üldplaneeringu eelnõu avalikku väljapanekut pikendataks, tagamaks võimalikult paljude Tartu elanike kaasarääkimist üldplaneeringu arutelul.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

2.1.11 Selgitada. Uushoonestus peab mahult ja materjalidelt olema kooskõlas vanalinna vana hoonestusega. Kesklinnas üldjuhul on kohustus kaaluda arhitektuurivõistluste läbi viimist, eesmärgiga tagada parim võimalik arhitektuurne sobivus.

2.2 Mitte arvestada. Linn ei soosi lausalist ja kontrollimatut valglinnastumist. Valglinnastumine sellisel kujul toob kaasa liiklusprobleeme ja suuremaid distantse teenuste kasutamiseks. Konkureerimist elamuturuga vaadeldakse laiemas, mitte lähivaldade kontekstis. Linn on peatükis

seadnud eesmärgid arendada linnalist keskkonda võimaldades noortel peredel rajada eramuid ka linna lähialadele.

3.1.1. Arvestada.

3.1.14. Arvestada. Korrigeerida supelranna hoone mõistet põhimõttel, kus oleks selge hoone juhtfunktsioon, kaubandus ja teenindus saab olla vaid toetava otstarbega.

3.1.16. Arvestatud.

3.1.28. Selgitus. Hoone suurim ehitusalune pind on seatud eesmärgiga võimaldada rajada toitlustusasutusi.

6.23. Selgitus. Tartu turg on suure avaliku huviga objekt, mistõttu on selle asukoha muutmisest tingitud tegevuste korraldamine ja uude asukohta ümberehitamine ning jalakäijatele mõeldud kaldapromenaadi, Puu tänava kergliiklustee ja avalikuks kasutamiseks mõeldud tänavamaa väljaehitamine ja selleks vajalike tingimuste osas kokkuleppimine eelduseks, et Turgu võib kohalikul tasandil – samas piirkonnas, ümber paigutada.

6.31. Mitte arvestada. Uueturu asumis ei asendata parki ärihoonetega. Sõjaeelne hoonestus tänastes kesklinna parkides oli valdavalt äripindade ja elamispindadega. Ostukeskuse (Kaubahoovi) rajamine Poe tänava äärde ei ole tänases kontekstis mõeldav, ega vajalik. Tartu kesklinna parki on ettenähtud kehtiva üldplaneeringuga südalinna kultuurikeskuse rajamine, eesmärgiga tagada kaasaegsed tingimused kohaliku rahvaraamatu ning Eesti kunstivaramu ühe suurima hoidja Tartu Kunstimuuseumi tarbeks. Sellele lisaks on ettenähtud keskusesse ruumid nii huvihariduse kui professionaalse muusika ja etenduskunstide tarbeks. Viide modernistlikule arhitektuurile jääb segaseks, sest tegemist on arhitektuurse stiiliga, mis prevaleeris just nimelt sõjaeelsel perioodil.

6.32. Arvestada.

6.33. Mitte arvestada. Linn ei pea mõistlikuks ajalooliste hoonete taastamist koopiatena.

10.2. ja 10.5. Selgitus. Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Linn märgib, et koostatavas üldplaneeringus ei reserveerita trammiliinide rajamiseks maad, aga määratakse kiire ja paindliku, tulevikku suunatud ühistranspordi ala (joonisel roheline ala). Küll aga käsitletakse analüüsis samamoodi innovaatilise, keskkonnasõbraliku ja säästliku ühistranspordi vajadusi.

10.3. Tartu linna põhjapoolse ümbersõiduga rajatav silla (nn Kvissentali sild, Tiksoja sild jms) asukohavaliku on teostanud Maanteeamet. Ümbersõidu ehitamiseks on AS Teede Tehnokeskus koostanud töö NR.2002/EE/16/P/PA/009 „Tartu põhjapoolse ümbersõidu eelprojekti koostamine, Tartu maakond“.

10.6.Jänese raudteesilla kõrvale rajab AS Eesti Raudtee uue raudteesilla. Muudatusega on üldplaneeringu koostamisel arvestatud.

10.7. Rongipeatuste rajamine piisava hulga sõitjate puhul on võimalik ilma üldplaneeringus maad eraldi reserveerimata. Vanade rongipeatuste taastamine ja uute rajamine tuleb kaalumisele koos Tartu linna lähialade rongiliikluse tihendamisega. Praegusel hetkel ei ole Tartu Linnavalitsus, AS Eesti Raudtee ja AS Eesti Liinirongid sellist tegevust kavandanud.

10.8. Mitte arvestada. Koostatavas üldplaneeringus ei reserveerita töös välja pakutud trammiliinide rajamiseks maad, aga määratakse kiire ja paindliku, tulevikku suunatud ühistranspordi ala (joonisel roheline ala).

Tuleviku ühistranspordi väljaarendamiseks tuleb koostada vastavad analüüsid ja uuringud.

11.1. Mitte arvestada. Linn on säilitanud munitsipaalomandis oleva Raja pargi, eraomandis oleva maa puhul tuleneb kehtivast üldplaneeringust ja detailplaneeringust õigus selle hoonestamiseks. Planeeringuga on tagatud läbiva rohekoridori säilitamine (alleestruktuur), mis tagab juurdepääsu pargialale Riia tn poolsetest elamugruppidest.

Kood: 17205

Esitaja: Tambet Tasuja

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

Teen ettepaneku kohaliku tasandi rohevõrgustiku alale, mis vähemalt 1 ha suurune, lubada püstitada ühe majapidamise. Nimetatud majapidamisse koosseisus kuuluks üks põhihoone (nt ehitusaluse pinnaga kuni 250 m2) ja 2 kõrvalhoonet.

Juhul kui tegemist metsakinnistuga suurusega nt 1 ha, siis palun kaaluda osalise ala raadamist (nt suurusjärgus ¼) ning ülejäänud mets kinnistul oleks käsitletav kaitsemetsana metsaseaduse § 231 tähenduses.

Eeldame, et majapidamisele vajalike tehnorajatiste ehitus on võimalik.

Seisukoht: Arvestada

Kohaliku tasandi rohevõrgustikku arvatud ühele terviklikule metsaalale (ei sõltu kinnistute piiridest vaid ühtse terviku moodustavast metsaalast), mis on vähemalt 1 ha suurune, võib lubada püstitada ühe majapidamise. Vähemalt 1 ha suurusel metsaalal võib raadamist lubada kuni 25% ulatuses, kuid mitte rohkem kui 0,4 ha õueala rajamiseks. Ülejäänud mets kinnistul peaks säilima kohaliku tasandi rohevõrgustiku alana ja oleks käsitletav kaitsemetsana metsaseaduse § 23 primm1 tähenduses. Linn ei pea vajalikuks piirata abihoonete arvu kahega sellisel juhtumil eraldiseisvalt. Tuleb määrata ehitustingimuste all, nagu mujalgi hajaasustuses, et abihoonete arv kuni 4.

Kood: 17604

Esitaja: Merlin Kalle

Esitatud: 11/08/2020

Arvamus:

1) Kandiküla: KAN3 ehitustingimuste osas: ettepanek lubada Tartu-Ilmatsalu-Rõhu maanteeäärsetel olemasolevatel ja planeeritavatel elamukruntidel, kus eluhooned asuvad ca 50 m kaugusel maanteest, ka kõrgemate kui 1,5 m ja mitte läbi nähtavate piirdeaedade, mh kuni 2 m (mnt teepinnast) kõrguste plankaedade rajamine, kuna :

a) vastavalt ÜP KSH-le: Maa-ameti maanteeameti kaardirakenduse (2020) alusel oli aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus Tartu-Ilmatsalu-Rõhu kõrvalmaanteel Ilmatsalu ja Tartu vahelisel lõigul vahemikus u 1300-1700 sõidukit. Elamupiirkondade arendamisel on oodata liiklussageduse kasvu nimetatud maanteel. Arvestades liiklussagedust ja Alkranel OÜ poolt varasemalt teistes piirkondades sarnase liiklussageduse müra modelleerimise tulemusi, tuleb kõrvalmaantee äärde (kuni 50 m kaugusel maanteest) elamute kavandamisel, sh tiheasumite (nt Kandiküla, Rahinge) laiendamisel läbi

viia mürauuring (modelleerimine) ning tulemustest lähtuvalt võtta elamualal müranormide tagamiseks vajadusel kasutusele leevendavad meetmed.

Olemasolevatel elamukruntidel on juba täna liiklusmüra tugevusega, et tekitada häiring ning kuna maanteel säilib olemasolev piirkiirus ja liiklussagedus tõuseb ning tegemist on tiheasustatud alaga maantee ääres, võib kujuneda olukord, kus müra modelleerimisel on müratase elamualal normikohane, kuid elanikele häiringut tekitav. Ning, kui müra on normikohane, ei kohaldata ka meetmeid müra leevendamiseks ning ainukeseks võimaluseks müra leevendada ongi plankaed.

b) Samuti on Maanteeamet oma arvamuses KSH-le kirjutanud, et: ...on kaitsehaljastuse kasutamist käsitletud kui müraleviku ja õhusaaste

takistamise vahendit. Haljastus üldjuhul ei takista müra ega õhusaaste

levimist.

Siiski on ÜP eelnõu Kandiküla KAN3 ehitustingimustes määratud : maanteede lähedastel kruntidel tuleb müratõke lahendada haljastuse abil (nt tihe kaherealine hekk), keelatud on müratõkkeseinad.

Kuna Maanteeameti sõnul haljastus müra ei tõkesta, on ettepanek sama ehk lubada ülalnimetatud mitte läbi nähtavad kõrgemad piirdeaiad.

c) Kuna mõni aeg tagasi oli koostamisel ning toimus koosolek Rahinge jalg- ja jalgrattatee projekti koostamise teemal ning kohalolnud kinnistuomanikest eelistasid enamus maantee äärde kinnistu piirile plankaia püstitamist (vt ka koosoleku protokoll), siis on praegu plankaia keelamine koosolekul räägituga vastuolus.

d) Mina andsin Rahinge jalg- ja jalgrattatee projektile kooskõlastuse vaid esitatud tingimustega, mille hulgas oli uue kinnistu piirile rajatava piirdeaia tüübi kokkuleppimise (eelistatult kõrge plankaed) kohustus. Lisan omapoolse kergtee projekti kooskõlastuskirja manuseks, mis ei ole ÜP koostamise raames avalikustatavaks lisaks.

2) Ettepanek: Maaomanikule ei saa üldplaneeringuga seada kohustust tagada mistahes objektidel ja mistahes tingimustel liiklusest tulenevate häiringute (müra, saaste, vibratsioon) kahjuliku mõju normidele vastavus ja kohustust selleks vajalikke tegevusi finantseerida. Riigitee ääres finantseerib vajalike häiringute leevendusmeetmed tee omanik ehk Maanteeamet.

3) Ettepanek ÜP edasisel koostamisel planeerida ühisveevärk ja -kanalisatsioon ning sellega liitumisvõimalus ka Kandiküla: KAN3 arenguala (Ilmatsalu ringi lähedane piirkond) Tartu-Ilmatsalu-Rõhu maanteele otse mahasõitu omavatele kinnistutele ehk planeerida torustikud Tartu-Ilmatsalu-Rõhu maantee äärde.

Siiani, mh Tähtvere valla üldplaneeringus on Kandiküla käsitletud tiheasustusalana, kus asustus on tihe, kuid ühisveevärk puudub. Seetõttu, et tegemist on olnud tiheasustusala määratlusega, ei ole olnud võimalust näit siiani reoveekäitluse parendamiseks toetusi taotleda KIK-st. Samas puuduvad ka igasugused muud keskkonnahoidlikud lahendused.

4) Ettepanek: Vähemalt Kandiküla: KAN3 ehitustingimuste haljastuse ja heakorra tingimuste osas, eeldatavalt ka teiste sarnaste arengualade samade tingimuste osas, mis määravad: Vältimaks linnalähedase põlluarenduse ilmet, tuleb tänavatele kavandada puuderead ja näha ette elamukruntide vahele kõrghaljastatud puhkealasid vähemalt 10% ulatuses kogu planeeritavast maa-alast. Ettepanek nõue: 10% ulatuses planeeringualast kavandada kõrghaljastatud puhkealad mitte sätestada 100% kohustusena, vaid igakordse kaalutlusena olenevalt planeeringuala suurusest (et ei tekiks mõtetuid pisikesi perspektiivseid jäätmaid, kui planeeringuala ise on väike ja/või elanikel on tegelikult eraaiad puhkealadeks) ja planeeringuala asukohast (analüüsi käigus selgitada lähimad puhkealad ja persp puhkeala vajadus).

Allakirjutanu Ilmatsalu tee 19 kinnistu omanik Kandikülas

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Nõuded piirdeaedadele on sisse kirjutatud eesmärgiga vältida plankaedadega tarastamist nii uutes kui olemasolevates elamupiirkondades. Arvestades, et kogu piirkond kuni Rahinge küla piirini on määratud perspektiivseks asustuse arengu alaks (tiheasum), muutub eeldatavasti Ilmatsalu tee iseloom, mis tähendab paratamatult vajadust mürahäiringutega tegeleda. Mürahäiringute leevendamine ei saa toimuda hea (tekkiva) linnaruumi arvelt ning eeldatavasti on lahendus piirkiiruse vähendamine ning elamute paigutamine teest teatud kaugusele. Samuti on haljastus

teatud juhtudel käsitletav müra tõkestava meetmena. Kergliiklustee mürahäiringuid ei tekita. Juhul kui viidatud projekti raames on teile kokkulepe plankaia osas olemas, ei kohaldata üldplaneeringust tulenevat keeldu.

2. Selgituseks. Teema on reguleeritud atmosfääriõhu kaitse seadusega. Häiringute leevendus sõltub olukorrast ja ehitustegevuse järjekorrast. Täpsemalt käsitleb müra Tartu linna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava aastateks 2019-2023. Tartu linn on alustanud uue mürakaardi koostamist.

3. Lahendus kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

4. Asustuse arengu alaks määratud piirkond Kandikülas on praegu valdavalt põllumaa, kus kõrghaljastus puudub. Kõrghaljastusel on positiivne mõju nii tervisele kui elukeskkonnale. Kuna omavalitsus ei saa üldjuhul kohustada eramaa omanikku kõrghaljastust oma krundile rajama, ongi üldplaneeringuga sätestatud üldnõue, millega detailplaneerimisel tuleb lahendada kõrghaljastus elamukruntidest väljaspool. Üldplaneeringuga sätestatakse nõue, kus katastriüksuste kaupa planeerimise võimalus kaalutakse igakordset eraldi läbi st planeeritava ala suurus määratakse kaalutlusotsusest tulenevalt eesmärgiga rajada piirkonda toimivad terviklahendused, sh määratakse vajadus avalikku kasutusse määratavate teede ja üldkasutatava haljasala järele.

Kood: 18004

Esitaja: Jaan Tamm

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Vorbusele tuleks rajada rautee peatus ja seega ka tihendada asumi keskust (Muuta maa-ala kortelelamu maaks koos äridega), et oleks võimalik kiirelt ja mugavalt ühistranspordiga Linna tööle pääseda

Seisukoht: Selgitada

Linn kujundab raudteepeatuste kajastamise teemal seisukoha üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Peatuse kavandamiseks tuleb teha koostööd Eesti Raudteega.

Kood: 18005

Esitaja: Jaan Tamm

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Ülikooli peahoone eesine tuleks muuta jalaäiajte tänavaks. Nii tähtis hoone väärib, et tema esine plats oleks turvaline nii 2 kui ka 80 aastasele ning väga hea avaliku ruumiga. Kuna ülikoli tänavatega ristuvad tänavad Küütri Gildi on juba jalakäiate tänavaks märgitud siis on oluline, et see ala laieneks Peahooneni.

Seisukoht: Arvestada

Määrata Ülikooli tn lõigus Gildi–Munga tn jalgsikäigu ja rattasõidu eelistusega alaks, mis võimaldab ette näha parkimise piirangu. Tänavat autoliiklusele ei suleta.

Kood: 18006

Esitaja: Jaan Tamm

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Rautee osakaal kesklinnas on liiga suur. Sellele lisandub ohud nii keskonnale kui ka elanikele, kui kaubarongid peatuvad Tartu Kesklinnas. Rautee laiust tuleks vähendada max 3. rööpapaarile sellega paraneb ka rautee ületamise võimalus ja lihtsustab tunnelite sildade rajamist läbi antud ala, et integreerida Rautee tagune ala Kesklinnaga. Sealjuures muuta TÜ kliinikum ja TÜ õppehooned ligipääsetamavaks rongi ja ühistranspordiga, jala ja ratturitele, mis antud muudatusega oleks lihtsamini saavutatav ja aitaks täita ka eesmärkemida TArtu Linn on endale võtnud. Rautee rööbaste alt vabanenud alale peaks rajama Hea avaliku ruumiga töö ja vabaaja veetmis võimalused. Bürood ja kohvikud seovad ala terviklikuks. Tegemist on kõigi ligipääsetavama alaga tartu linnas kuid mis hetkel on lõiketraadiga tarastatud. Selline ala ei ole kohane Tartule ja tema külalistele. Uute tootmishoonete rajamine ei tohiks antud alal olla lubatud. Kuna ala saaks väga lihtsalt muuta ligipääsetavaks jala, jala ja jalgrattaga liikujatele siis võiks kaaluda vähemalt 10 koorustelite hoonete ehitamist, et tihendada ala maksimaalselt ja seega ka motiveerida riiki ja ettevõtjaid arenama ala ühiselt. Senikaua kuni Rautelaius on Tartu kesklinnas 100m ei ole võimalik kesklinna hääbumist peatada. Kauba peale ja mahalaadimine Ei tohi toimuda Kesklinnas kuna Tartu kesklinn ei ole ei sadam ega lennuväli. Kesklinn on Inimestele.

Seisukoht: Selgitada

Kujundada seisukoht üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 18007

Esitaja: Jaan Tamm

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Vähendada teemaaala, kuna autodele on jäetud ebapropotsionaalelt liiga suur maaala võrreldes tegelike kautajatega. Ettepanek muute ala prioriteetseks jala ja jalgrattaga liikujad, et kõigil nii 2 kui 80 aastastel oleks võimalik iseseisvalt liikuda heas avalikus ruumis.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringuga määratakse transpordivõrgustiku ja muu infrastruktuuri, sealhulgas kohalike teede, raudteede, sadamate ning väikesadamate üldine asukoht ja tekkivad kitsendused.

Määrata tuleb transpordivõrgustiku toimimiseks ja ehitamiseks vajalikud maa-alad.

Teede võrgustiku kavandamisel ja sellele gabariitide määramisel on lähtutud nõudest, et teel saab lahendada kõikide liikumisviiside (jalgsi, rattaga, sõidukitega) ohutut liiklemist ning teekoridori mahuvad elanikke teenindavad tehnovõrgud (elektri- ja sidekaablid, vee-, olmekanalisatsiooni-, sademeveekanalisatsiooni torustik ning tiheasulas gaasi-, kaugkütte- ja kaugjahutuse torustik) ja tänavahaljastus.

Liikluskorralduse üldiste põhimõtetena on üldplaneeringuga fikseeritud, et transpordiskeem peab tagama (tähtsuse järjekorras):

1. Ohutu ja toimiva kergliiklusteede võrgustiku;

2. Hea ühistranspordi korralduse ja liinivõrgu (bussivedu, tellimisel ühistransport);

3. Toimiva magistraaltänavate võrgustiku;

4. Lisanduvate transporditeenuste kasutamise (rendirattad, rendiautod, sõidujagamise teenused);

5. Linna erinevaid funktsioone siduva ja rahustava rohevõrgustiku koos terviseradade ning avatud Emajõega.

Tänavaruumi jagamine erinevate liiklejate ja liikumisviiside vahel ning tänavahaljastuse kavandamine teostatakse projekteerimistööde käigus.

Üldplaneeringuga koostatava transpordivõrgustiku üks eesmärke on tänavavõrgustiku tihendamisega ühendusteguri vähendamine. Ühendusteguri vähendamine lühendab kergliiklejate ja ühistranspordi ühendusi ning hajutab sõidukite liiklust linnatänavatel.

Kood: 18008

Esitaja: Jaan Tamm

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Määrata antud ala liikumis prioriteedid järgmiselt

1. Jala

2. Jalgrattaga

3. Ühistranspordiga

Projektide ülevaatamisel peavad olema kaasatud vanurite, erivajaduste, laste, jalgratturite ja ühistranspordi esindajad, sest väiksed detailid muudavad oluliselt linnaruumi kasutamist.

Piirata liikumis kiirus 30km tunnis ja mitte vaid liiklusmärkidega vaid ka kujundada tänavatel nihkeid, kitsendusi, et Autodel poleks võimalik saavutada suuremaid kiirusi. Vähenada parkimis kohti, et selle arvelt tekitada ülejäänud liikujatele kes on Tartus ülekaalus eelised. Kui eesmärgiks on saavuta

suurem jalakäiate jalgratturite osakaal siis ainuke võimalus on eraldada neile rohkem ruumi linnas ja kuna see saab tulla vaid Autode arvelt siis tuleb piirata just ruumi, mis on antud autodele seal juures muutes liikumise ohuks 2-80 aastastele hetkel ei arvestata ei laste ega vanuritega Linnaruumi rajamisel ja juba olemasoleva ruumis piisavalt ja see tekitab eba võrdsust liikumis võimalustes nõrgemate ja kaitsetumate huvigruppides. https://youtu.be/FlApbxLz6pA

Tartu võiks seada kogu linna teritooriumil 0 visiooni. Et isegi siis kui kasutajad eksivad ei tohi juhuda Raskete vigastustega õnnetusi rääkimatta hukkumistest. Prioriteediks peab seadma turvalise, tervisliku elukeskonna kuhu soovivad jääda Kõik Kooli lõpetanud noored.

Antud alas seada tingimused korteritele, et tekiks mitmekesine elamufond. Hetkel ehitatakse vaid 1 toalisi kortereid, mis on kõige kasumlikumad vaid arendajatele. Antud alas ei saa seada prioriteetseks indiviidi huvisid vaid preoriteet peab olema ühiskondlikul kasul. Elanikond segregeerub loodud tingimustes väga kiiresti. Antud alas peab olema võimalik elada ni väikestel kui suurtel peredel nii renoveeritud korterites kui uurtes madalama hinnaklassiga ja luksuslikumates korterites. Kuniks ei kortereid ei reguleerita tekitatakse segregeerunud linn, mis toob kaasa järgmised koormavad sotsiaalsed probleemid ja kulutused kõigile linna maksumaksjatele.

Tartu linnal puudub selge liinnaruumi disain, nii et olenemata liikumis viisist on arusada kus peab liikuma. samuti peab liikumine mitte ainult olema ohutu vaid ka tunduma ohutu. Ettepanek koostada tänavate disaini käsiraamat, mida võtta aluseks uutel projektidel nii et linna ruumist arusaamine oleks ajas ja ruumis püsiv ja arusaadav.

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringu eelnõu transpordivõrgustiku osas on sätestatud: „Tänavate ja teede ehitamine ja kasutamine ning liiklemisega seonduv tegevus peab olema ohutu. Tänava ja teede taristu kasutamine ei tohi põhjustada ohtu inimese ega looma elule ja tervisele,

varale või keskkonnale. Tänava ja tee ristlõike määramisel arvestatakse kõikide liiklejatüüpide vajadustega. Erinevate liiklejatüüpide teede kavandamisel tuleb lähtuda ohutusest ja tee ehituslikest nõuetest autonoomsetele sõidukitele.

Tänavavõrgu planeerimisel ja tänavate projekteerimisel tuleb lähtuda liiklejate hierarhiast:

• lapsed, vanurid, puuetega inimesed;

• teised jalakäijad;

• jalgratturid;

• ühistransport;

• avarii- ja hooldusteenistus;

• muu motoriseeritud liiklus.

Tänavaruumi ümber ehitamise projekte vaatavad üle erinevate ametite spetsialistid tagamaks kõikidele liiklemisviisidele ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Kaasaegne tänavadisain on suunatud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele. Selle tõestuseks on Tartu linna viimasel kümnendil rajatud kergliiklusteed ja rekonstrueeritud tänavad mille rajamise järgselt on Tartu linna nomineeritud autasudega, mis tunnustavad tänavate haljastuse ja

ruumikasutuse lahendust. Korterite tubade arvu planeeringutega ei reguleerita. Siiski pole põhjust karta, et ehitatakse vaid 1-toalisi. Tubade arv kujuneb vastavalt turu nõudlustele.

Kood: 18009

Esitaja: Jaan Tamm

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Määrata ala kortelelamumaaks. Viia riigikaitse maa väljapoole linna ja vähendada garaazide maala, Eesmärgiga tihendada linnaruumi

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Linn on käsitletud piirkonnas ette näinud suuremahulisi korter- ja ärihoonestuse arengualasid. Samas ei pea linn võimalikuks likvideerida garaazilinnakut, otsides olemasolevatele garaazidele alternatiivseid kasutusvõimalusi peale parkimise võimaldamise. Linn on mitmekesine kooslus ning linnas on täna piisavalt maa-alasid korterelamute kavandamiseks. Samuti on üha suurem vajadus garaažide ning muud laadi hoiukohtade järele. Linn ei pea otstarbekaks ka riigikaitsemaa juhtotstarbega ala muutmist muuks hoonestusmaaks, kuna piirkonda kavandatavad tegevused (õppehoone jne) loovad soodsad arenguvõimalused lähipiirkonnas.

Kood: 18010

Esitaja: Jaan Tamm

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Võtta Tiheasustusalades kasutusele madalmaades kasutatavad standardid Tänavamaaala projekteerimiseks.

AS - Recommendations for traffic provisions in built up areas.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõu transpordivõrgustiku osas on sätestatud: „Tartu linnas planeeringute ja projektide koostamisel on linnal õigus nõuda lähtumist Eesti standardist EVS 843:2016 „Linnatänavad" ning majandus- ja taristuministri määrusest „Tee projekteerimise normid".

Nimetatud määruse §1, lg 2 sätestab: „Teede projekteerimisel võib kasutada Eestile lähedastes kliimavöötmetes asuvate Euroopa riikide projekteerimise norme ning muid juhendmaterjale kui sellega luuakse tingimused ohutuks liiklemiseks. Teiste riikide normide ja juhendmaterjalide kasutamiseks peab tee omanik projekti seletuskirjas põhjendama nende kasutamise vajadust".

Standardi „Linnatänavad“ koostamisel on kasutatud Soome, Rootsi, Taani, Saksamaa, Ühendkuningriigi, Iirimaa, Austraalia ja USA analoogilise sisuga materjale, mis on valdavalt oma vormilt projekteerimise käsiraamatud või juhendid ja seetõttu märksa mahukamad.

Kood: 18011

Esitaja: Taimi Nukka

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Soovin teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leian, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teen ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (Joonis 1 lisatud PDF kujul).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetame kergliiklusteede arendamist ning teen ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usun, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 18012

Esitaja: Johanna Kuld

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Sadamaraudtee koridori võiks magistraali asemel planeerida hoopis kergliiklusteega rohekoridori. See suurendaks liiklusohutust, oleks kasulik elanike tervisele ja aitaks soosida aktiivsete liikumisviiside kasutamist. Linnakeskkonda on vaja muuta säästlikumaks ning magistraalide loomine ei ole osa säästvast ega meeldivast linnakeskkonnast. Tartu võiks olla juhtiv linn Eestis keskkonnasäästlikkuse vallas, mõeldes süsteemselt ette ning tehes süsteemseid muutusi mis on vajalikud globaalsete kliimamuutuste- ja probleemide valguses. Transpordisüsteemide muutmine on vajalik linna heitgaaside vähendamiseks, mis aitaks kaasa kliimaeesmärkide saavutamisele. Jalgsi ja jalgrattaga liikumise soodustamisel ja võrgustike arendamisel on selles oma oluline osa.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 18013

Esitaja: Mari-Loore Pavel

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Sadamaraudtee asemele võiks rajada kergliiklustee istumiskohtade, mänguväljakute ja välijõusaalidega, miks mitte ka mõni välikohvik vms. Ruumi jagub ja see teeks linna roheliseks ja inimsõbralikumaks! Näiteks üks imeline analoogne ajaviitmiskoht New Yorki Highline.

Ei ole vaja autoteed sinna, pigem tee, kus on hea liikuda rattaringluse, boldi tõusudega, jalutada, joosta, värsket õhku hingata.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 18014

Esitaja: Taavet Kutsar

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Ettepanek puudutab planeeritud jaotusmagistraali sadamaraudtee koridoris.

Lähtudes nii Tartu üldisest aspiratsioonist rohelisema linna poole kui ka kahtlematust reaalvajadusest keskkonnasäästlikuma linnaruumi järele, võiks kaaluda ka juba meedias kõlanud mõtet jaotusmagistraali asemel luua sadamaraudtee alale tänapäevasele praktikale vastav kergliiklus- ja rattatee koos rohekoridori ja rekreatsioonialadega.

Ettepanekut toetavad järgmised argumendid:

* Sadamaraudtee jaotusmagistrali põhieesmärk on ilmselt suunata osa autoliiklusest kesklinnas eemale. Tänaseks päevaks on linnaplaneerimispraktikas juba kordi ja kordi tõendatud, et autoteede lisamisega ei saa pikaajaliselt liikluskoormust vähendada. Vastupidi, pärast ajutist leevenemist hoopis liiklus kasvab, sest autosõitmisele eeliseid loov keskkond julgustab pikas perspektiivis suuremat osa elanikkonnast tihedamini autoga sõitma. Linn on kompleksne süsteem, kus autode arv ei ole mingi linnaruumist sõltumatu ja paratamatu muutuja, vaid sellega väga otseselt seotud ja ruumi tingimusi tagasisidestav. Seega ei toetaks magistraali loomine eesmärki pikas plaanis Tartus autoliiklust vähendada.

* Tartu suuruses linnas ei ole praegu autoliiklusega tõsiseid probleeme. Tipptundide ajal tekkivad ummikud lahenevad küllaltki kiiresti. Magistraali loomisega saadav ajutine kasu autoliikluse vähendamisega kesklinnas ei kaalu üles selle ehitamisega kaasnevaid pikaajalisi keskkonna- ja tervisekahjusid ja lisaks saamata jäänud kasusid potentsiaalsetest kergliiklusteedest ja rohealadest, mida selle investeeringu asemel rajada võiks.

* Linnasiseste rohealade positiivne mõju inimeste füüsilisele ja vaimsele tervisele on korduvalt tõestatud. Sadamaraudtee alale rohekoridori loomine looks linlastele praktilise ja turvalise ala tervisespordiks ja rekreatsiooniks, aga ka igapäevaseks rattaliikluseks Emajõe äärde.

* Liigirikkuse seisukohalt on oluline, et linna läbiv rohevõrgustik ei oleks killustatud. Sadamaraudteele rohekoridori rajamine oleks üks samm lähemale Tartus selle killustatuse vähendamisele, sest see aitaks siduda linna rohealasid Emajõe luhaalaga.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 18404

Esitaja: Indrek Hallas, OÜ Ilmatsalu Kala

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga juhime tähelepanu järgnevale:

1. Ilmatsalu külas asuv Suurtiikide kinnistu (registriosa nr 1767504) on vastavalt Tartumaa maakonnaplaneeringule 2030+ osaliselt tiheasumi laienemisala.

OÜ Ilmatsalu Kala avaldab soovi määratleda kogu Suurtiikide kinnistu Tartu linna üldplaneeringus väikeelamu maa-alana nagu seda on tehtud Ilmatsalu paisjärve ümbrusega (tegemist on sarnase keskkonnaga ja mõlemal juhul tehisveekoguga piirneva maa-ala hoonestamisega).

2. Vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele nr 338 on Ilmatsalu jõgi, jõel asuva Ilmatsalu kalatiigi paisust (Ilmatsalu põhjaserval) ülesvoolu 0,6 km ja allavoolu 2,3 km avaliku kasutamise õiguseta ehk seal puudub kallasraja vöönd.

3. Veekogu kalda ehituskeeluvööndit tuleks vähendada kogu planeeritava sadamaala ulatuses (vt Suurtiikide ja Angervaksa kinnistu detailplaneering).

Palume vastavad parandused kanda Tartu linna üldplaneeringusse.

Seisukoht: Mittearvestada

Ettepanekuid mitte arvestada ja osaliselt kaaluda lähtudes järgnevast:

1. Maakonnaplaneeringust lähtuvalt võiks vaid osa Suurtiikide kinnistust määrata asustuse arengualaks (EV suunitlusega). Ilmatsalu paisjärv ja Suurtiikide kalatiigid ei ole võrreldavad. Juba looduslikult, samuti tehnilistelt eeldustelt on tegemist täiesti erinevate olukordadega. Lisaks erinevad need veesilmad staatuse mõttes. Ilmatsalu paisjärv on tõepoolest veekogu, mis on algselt

loodud põllumajanduslikel eesmärkidel (kuivendus, kastmiseks veevõtt), kuid tänaseks pigem rekreatiivse otstarbega linna omandis tehisveekogu. Seevastu on Ilmatsalu Suurtiikide kalatiigid keskkonnaregistris arvel mitte veekogudena, vaid pinnaveehaardena, millel puudub rekreatiivne kasutus. Pigem on tegu põllumajandusliku (kalakasvatusele spetsialiseerunud) tootmismaaga. Kas ja millises ulatuses planeeritakse alale kalakasvatust, golfi, rekreatiivseid ja ornitoloogilist mitmekesisust tagavaid uusveekogusid või elamuehitust, ei ole hetkel linnale teada. Linn ei nõustu maa-ala juhtotstarbeks määrama elamumaad, tulenevalt selle looduslikest ja tehnilistest tingimustest ning vastuolust maakonnaplaneeringuga. Linn ootab arendajalt detailplaneeringu lahendust, koos Keskkonnameti poolse arvamusega varustatud KSH aruandega, enne ei ole võimalik linnal kaaluda muid võimalikke üldplaneeringu lahendusi.

2. Ilmatsalu jõe lõigus kallasraja puudumine täna ei välista linna kui huvitatud isiku ja maaomaniku OÜ Ilmatsalu Kala vahel kokkulepete sõlmimist olemasoleva tee (Linnutee matkaraja) kasutamiseks. Matkarada on avalikes huvides.

3. Ettepanekuga saab arvestada vaid juhul, kui Suurtiikide ja Angervaksa kinnistute detailplaneering ÜP kestel mingil määral edeneb. Sadama planeerimine Ilmatsalu jõele tähendab ka Ilmatsalu jõe süvendamist, sh jõe looduskaitsealal paikneval lõigul. Linn ootab selles osas KSH aruannet, millel on Keskkonnaameti kooskõlastus.

Kui sadam või mistahes arendus piiravad Linnutee matkaraja ja selle rajatiste nagu vaatetorn jt kasutamist, ei võimaldata soovitud lahendust üldplaneeringusse kanda.

Kood: 18804

Esitaja: Kaitseministeerium

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

1. Tartu linna üldplaneeringu ja KSH aruande eelnõu dokumentides on Tartu linnas asuvad riigikaitselised ehitised ja nende piiranguvööndid kajastatud üldplaneeringu kaardil, kuid tekstina on need nimetatud vaid KSH aruandes. Üldplaneeringu kaardi ja seletuskirja parema kooskõla ja teabe selguse huvides palume kaaluda võimalust märkida riigikaitseliste ehitiste nimetused ning nende piiranguvööndite andmed ka üldplaneeringu seletuskirjas.

2. KSH aruande eelnõu punktis 3.5.3 „Energiamajandus“ on elektrituulikute ehitamise kohta märgitud, et Tartu linnas ei ole võimalik rajada kõrgeid tuulikuid ja tuuleparke, ning nõue kooskõlastada Kaitseministeeriumiga üle 28 m kõrgused ehitised. Selgitame, et ehitusseadustiku § 120 lõike 1 punkti 3 kohaselt tuleb Kaitseministeeriumiga kooskõlastada kõigi niisuguste ehitiste projekteerimistingimuste ja ehituslubade eelnõud, mis võivad vähendada riigikaitseliste ehitiste töövõimet. Üheks niisuguseks ehitiseks võib olla mistahes kõrgusega elektrituulik.

Seetõttu palume täiendada elektrituulikute ehitamise tingimusi nõudega, et mistahes kõrgusega elektrituuliku püstitamine tuleb kooskõlastada Kaitseministeeriumiga, ning soovitus teha selleks koostööd Kaitseministeeriumiga võimalikult varases planeerimise või projekteerimise etapis, et välja selgitada täpsemad riigikaitselised tingimused.

3. Palume KSH aruande eelnõu punktis 3.5.3 „Energiamajandus“ täiendada ka päikeseelektrijaamade rajamise tingimusi ning lisada nõue, et päikeseelektrijaam peab vastama õigusaktidega kehtestatud elektromagnetilise ühilduvuse nõuetele ja asjakohastele standarditele. Nimetatud nõuetele ja standarditele mittevastav päikeseelektrijaam võib vähendada riigikaitseliste ehitiste töövõimet.

4. KSH aruande eelnõu punktis 3.4.6 „Riigikaitselised ehitised“ on osundatud kaitseministri 26.06.2015 määruse nr 16 „Riigikaitselise ehitise töövõime kriteeriumid, piirangute ruumiline ulatus ja andmed riigikaitselise ehitise töövõimet mõjutavate ehitiste kohta“ § 8 lõike 2 tekstile, milles käsitletakse ehitamist harjutusvälja, lasketiiru ja lennuvälja piiranguvööndis (KSH aruande lk 105). Nimetatud tekstilõik ei ole Tartu linna üldplaneeringu kontekstis asjakohane

ning võib olla eksitav, kuna Tartu linnas ei asu ning sinna ei planeerita riigikaitselist harjutusvälja, lasketiiru ega lennuvälja. Palume tekstiosa korrigeerida.

5. Palume üldplaneeringu dokumentides asendada Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused nimi praegu kehtiva õppeasutuse nimega Kaitseväe Akadeemia. Õppeasutuse nimemuutus toimus 1. mail 2019.

6. Palume üldplaneeringu kaardirakenduses märkida leppemärgi seletus „riigikaitselise ehitise piiranguvöönd“. Praegu on leppemärgi seletus „riigikaitselise maa piiranguvöönd“, mis ei ole õige, sest ühegi õigusaktiga ei ole riigikaitselisele maale piiranguvööndit määratud.

Täname teid, et arvestate üldplaneeringu koostamisel riigikaitseliste vajadustega!

Seisukoht: Selgitada

Arvamuses toodut arvestada üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 18805

Esitaja: Maanteeamet

Esitatud: 12/08/2020

Arvamus:

Olete teavitanud Maanteeametit oma 30.06.2020 kirjaga nr 9-3.2/UP-18-003 Tartu linna üldplaneeringu ja üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) aruande eelnõu avaliku väljapaneku toimumisest 13.07.-16.08.2020.

Tartu linna üldplaneeringu ja KSH koostamine on algatatud Tartu Linnavolikogu 13.09.2018. a otsusega nr 93. Planeeringu lähteseisukohad ja KSH väljatöötamise kavatsus kinnitati Tartu Linnavolikogu 24.01.2019. a otsusega nr 131. Maanteeamet on 06.11.2018 kirjaga nr 15-2/18/47993-4 esitanud ettepanekud Tartu linna üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja KSH väljatöötamise kavatsusele.

Tutvusime avalikule väljapanekule esitatud üldplaneeringu dokumentidega Tartu linna kodulehel ning esitame järgnevad tähelepanekud üldplaneeringu materjalidele:

1. Riigiteed on üldplaneeringu kaardil tähistatud pruuni joonega (katkendlik-planeeritav lahendus; täisjoon-olemasolev). Palume kaaluda ka riigiteede numbrite kandmist kaardile ja seletuskirja pt 10.2

alapunktis asulaväliste teede osas täpsemate juhtnööride/planeerimispõhimõtete andmist, analoogses proportsioonis magistraal- ja jaotustänavate, parkimise ja kergliiklusteede peatükkidega.

2. Palume täiendada ja täpsustada üldplaneeringu kaardi transpordivõrgustiku kihti Lisa 1 tabelis kajastatud projektide ja teemaplaneeringute väljavõtete alusel lõikude pikkuste, kogujateede ja perspektiivsete ringristmike osas.

Muus osas nõustume koostöötabelis antud vastustega meie ettepanekutele. Täname Tartu linnavalitsust koostöö eest. Oleme vajadusel valmis selgitama ja täpsustama meie kirjadega esitatud ettepanekuid.

Lisas 1 toodud selgitused:

Maanteeameti tähelepanekud transpordivõrgustiku kihi täiendamiseks

1. Põhimaantee 2 lõigus km 180-182 ei vasta üldplaneeringu joonis Mäo-Tartu teemaplaneeringule. Kajastada roosaga märgitud kogujateede võrgustik ja põhimaantee näidata 4-rajalisena kuni Ilmatsalu ringristmikuni.

2. Põhimaantee 92 Viljandi maantee teemaplaneering on kenasti joonisele kantud ja osaliselt on lähendust näidatud ka naabervallas (Kambja vald). Soovitame terviklahenduse huvides kaaluda ka Lõunakeskuse läbimurre Viljandi maanteele üldplaneeringu kaardile kandmist.

3. Lisada kaardile Optika ja Aardla tänava ringristmik põhimaanteel 3 km 138,2 (sh Laseri tn pikendus). Projekt on valminud koostöös Tartu linnaga (Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala) ja projektiga nähakse ette tänavate asukohtade muudatused ning lisaks kavandatakse Laseri tn juurde elumajade ette uus ühendustee Valga suunas, mis ühendatakse Laseri tänavaga.

4. Kajastada Aardla tn läbimurre põhimaantee 2 km 185,15 Aardla tänavale (sh ringristmik). Selles osas on projekt Maanteeametis veel korrigeerimisel, aga tingimused tee rajamiseks on antud koostöös Tartu Linnavalitsusega. Valdavalt on kaardikihis olemasolevad ringristmikud näidatud ning seetõttu palume lisada ka perspektiivsed/planeeritud/projekteeritud ringristmikud. Sellest tulenevalt palume joonisele kanda teisel pool teed projekteeritud läbimurre põhimaanteelt 2 Tuvi ja Varblase tänavale (sh ringristmik) ning Aardla tn ja Savi tn kavandatud ringristmikud.

5. Ringristmikud näidata ka Aardla tn ja Variku viadukti vahele jäävatel kogujateedel vastavalt Tartu ümbersõidu II ehitusala projektile.

Lisaks tuleks näidata ühendus alloleva joonise üleval servas asuvalt ringristmikult Tammetõru tänavaga.

6. Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala projektiga on kavandatud uus perspektiivne ühendus Leevikese tänavaga. Projekteeritava ringristmikuga Leevikese tänava ühendust pole kavandatud. Maanteeameti seisukohalt tuleks üldplaneeringu tasandil selgelt ära näidata, et kuidas see tänavavõrk on kavandatud.

7. Riia ringi põhjapoolselt alalt on kavandatud ühendus põhimaanteega nr 2. Hetkel on kaardil näidatud 2 roosat katkendjoont – üks neist on ühendus põhimaanteega ja teine ühendub kinnistusiseste parklatega. Selgelt eristada kumb ühendus luuakse riigiteega.

8. Ramp asub küll naabervallas, aga terviklikkuse huvides palume kaardile kanda Tartu linna piiril Räpina maantee alguses olev idaringtee terviklik lahendus. Projekt järgi on Räpina mnt liiklussõlmes 2 ringristmikku ja rambid mõlemal pool riigiteed.

Seisukoht: Arvestada

Arvestada kõiki ettepanekuid üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 18806

Esitaja: Ermo Kontson

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Palun määrata Kõpla kinnistu (83101:003:0364) Rahinge küla Tartu linn Tartu maakond üldplaneeringu kohaselt väikeelamu maa-alaks (EV). Kõpla kinnistu maakasutus väikeelamu maa-alana sobib piirkonda ja maakasutuse juhtotstarbe muutmine on igati õigustatud.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Kõpla kinnistu jääb kohaliku tasandi rohevõrgustiku alale. Kohaliku tasandi rohevõrgustikku arvatud ühele terviklikule metsaalale (ei sõltu kinnistute piiridest vaid ühtse terviku moodustavast metsaalast), mis on vähemalt 1 ha suurune, võib lubada püstitada ühe majapidamise. Vähemalt 1 ha suurusel metsaalal võib raadamist lubada kuni 25% ulatuses, kuid mitte rohkem kui 0,4 ha õueala rajamiseks. Ülejäänud mets kinnistul peaks säilima kohaliku tasandi rohevõrgustiku alana ja oleks käsitletav kaitsemetsana metsaseaduse § 23 primm1 tähenduses. Kogu ala elamumaaks määrata ei saaks lisaks kohaliku tasandi rohevõrgustikule ka seetõttu, et see võib tõepoolest saada farmist leviva lõhna poolt mõjutatuks. Kinnistu piir jääb farmist lähemale kui 250 m ning idapoolne kinnistu piir lähemale kui 500 m.

Rahinge farmis on keskkonnaluba nr L.KKL.TM-157495 alusel veiselautades kuni 660 piimalehma-, 900 noorveise- ja 372 vasikakohta, kokku 1932 veisekohta.

Eestis on lõhnaaine esinemise häiringutaseme piirväärtuseks vastuvõtja juures 15% aasta lõhnatundidest. Seejuures loetakse üheks lõhnatunniks tunnikeskmise lõhnaaine kontsentratsiooni 0,25 LÜ/m³ ületamist (Keskkonnaministri 27.12.2016 määrus nr 81 „Lõhnaaine esinemise hindamise kord, hindamisele esitatavad nõuded ja lõhnaaine esinemise häiringutasemed“).

Ungaris läbi viidud uuringu alusel (Cseh, M., Nárai, K.F., Barcs, E., Szepesi, D.B., Szepesi, D.J., Dicke, J.L., 2010. Odor setback distance calculations around animal farms and solid waste landfills. Q. J. Hung. Meteorol. Serv. 114, 303-318) on 2000 pealise veiselauda ümbruses tagatud lõhnaühikute kontsentratsioon 3 LÜ/m³ 2% aasta lõhnatundidest kaugusel 500 m farmist. See on 12 korda kõrgem kontsentratsioon, kui Eestis arvestatakse ebameeldiva lõhnatunni näitajaks. Kuna Ungari uuring arvestab ebameeldivat lõhna oluliselt kõrgema kontsentratsiooniga, siis madalamat lõhna kontsentratsiooni esineb eelduslikult oluliselt sagedamini ning farmile lähedale uue elamuala moodustamisega võib kaasneda elamualale lõhnahäiring, mille tõttu on otstarbekas samuti antud ala lausaliselt elamumaaks muutmisest loobuda.

Kood: 19204

Esitaja: Alvar Maidla

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Tartu linna üldplaneeringu 2040+ ja „Kambja valla üldplaneeringu kehtestamine endise Ülenurme valla territooriumi osas otsuse (Kambja Vallavolikogu 13.11.2018 otsus nr 51) kohaselt on perspektiivis rajada Kambja vallas Pargi kinnistut (katastritunnus 94901:005:0752) läbiv V klassi tee.

Pargi kinnistul asub pärandkultuuri objekt Ränna Mõis (registris 949:MOA:003, EELIS ID 1641739584). Pargi ja teda ümbritevatel kinnistutel paiknevad väärtuslikud põllumajandusmaad, mida kasutatakse põllumajanduslikuks tootmiseks (loomakasvatus).

Pargi ning vestlustest naabritega selgunud, et ka ümbritsevate kinnistute müüki ja täiendavat hoonestust 50+ aasta jooksul ei planeerita, mistõttu ei näe täiendava tee rajamise vajadust.

Lisaks eelnevale - üldplaneeringutes kavandatava tee rajamine rikuks Pargi, Tammi (94901:001:0303), Palu (94901:001:0303) ja Siimo (83101:001:0345) kinnistute privaatsust. Tee läbiks Pargi kinnistu õunapuuistandust ning vähendaks selle kvaliteeti.

Maanteeameti projekteerimise talituse projektijuhi Tiit Vungi, Kambja valla haldusjuhi Ülo Plakso ja Tartu LV LPMKO inseneriteenistuse juhataja Mati Raamatu vestlusi 10. augustil 2020 ning ülaltoodut arvestades teen ettepaneku teha vastav märge üldplaneeringusse perspektiivse kogumistee mitterajamise kohta.

Seisukoht: Mittearvestada

Kogujateed on kavandatud T92 Tartu–Viljandi–Kilingi–Nõmme maantee Tartu–Rõhu teelõigu (km 0.0-7.2) ala teemaplaneeringu ja eelprojektiga. Nimetatud tööd on aktuaalsed ja Maanteeameti tingimusena tuleb üldplaneeringu koostamisel arvestada.

Kood: 19205

Esitaja: Karin Rea

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Sadamaraudtee võiks ikkagi jääda kergliikluseks. Kuna Tartu linn liitus Health and Greenspace programmiga oleks see üks ideaalne koht tekitada suurem roheruum ja olla sõbralikum jalakäijate ja ratturite suhtes.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 19206

Esitaja: Karin Rea

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Emajõgi on Tartu süda, mille lähedal inimesed tahavad olla. Võiks rohkem olla puhkekohti (vaateplatvormid, purded jne) veeääres. Blue health projektiga Anne kanali ja Emajõe vahele loodud rajatis-purre/sillake, pääsemaks veele lähemale on üli populaarne koht. Samuti kesklinna ja Vabaduse puiestee läheduses võiks vabalt olla rohkem vaateplatvorme veele nagu on Fortuuna tänava ääres. Väikesed, aga kasutatavad.

Keskpark hoonestatakse osaliselt

Selle plaani järgi lõigatakse keskpark ära jõeäärsest rohekoridorist. Samuti blokeeritakse sealt vaade jõele/üle jõe. Kas ei oleks mõtekam teha kaks hoonet pargi äärtesse? Selliseljuhul jääks vaatekoridor jõele avatuks ning vajalikud hooned siiski ehitatud. Sellisel juhul oleks võimalik ära kasutada ka kahe hoone vahelist park-ala ürituste, laatade ja kohvikute jaoks.

Seisukoht: Selgitada

Emajõe äärse ala atraktiivsemaks kujundamine on ka Tartu linnavalitsuse eesmärk, mida järkjärgult tehakse. Uusim neist on trepistik Delta hoone ees. Aktiivses kasutuses on jõeäärsed kohvikud, kuhu otsitakse lähiajal uusi ideid. Lisaks on koostatud mitmeid lahendusi nii Võidu silla ja Karlova sadama vahelisele alale kui ka Atlantise esisele alale, mis ootavad võimaluste avanemist ja elluviimist, kuid millega on ettenähtud ka inimeste viimine veele lähemale läbi trepistike ja vaateplatvormide. Õnnestunud lahendus on veel Koidula ja Jannseni plats, millega samuti rajati vaateplatvorm jõe äärde. Keskparki kavandatava südalinna kultuurikeskuse lahendus selgub rahvusvahelise arhitektuurivõistluse käigus ning üks võistluse eesmärke ongi tagada parem linnaruumiline tervik südalinna ja Emajõe vahel. Võistlusega analüüsitakse võimalikke olemasolevaid ja tekkivaid jõevaateid, kuid ka haljastuse paiknemist ja muid väärtusi.

Kood: 19207

Esitaja: Karl Ariva

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Soovin teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leian, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teen ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (Joonis 1).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda

kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetan kergliiklusteede arendamist ning teen ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usun, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 19208

Esitaja: Lea Asso

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Mulle teeb muret kui kergelt saab muuta kesklinnas maa sihtotstarvet, muuta üldkasutatav maa parkla maaks ja võtta kaasa veel osa tänavast ja lõigata ära jalakäijate otsetee, mis on juba 1964 a kasutusel olnud. Kui ma loen linna tuleviku plaane, siis see soodustab kergliiklust ja jalakäijaid ja rohelust, mida ei arvesta aga Turu 11A ja Turu T1 plaanid. Turu 11A on sõitnud suure osa rohealast poriparklaks (väljend pärineb Europarkla kontrollilt). Maa on sobiv üldkasutatavaks maaks nagu senine otstarve tal on. Siis jääks ka majade vahele ühiselt kasutatavat ruumi ja alles ka tänav. Panen failina kaasa ka väljavõtted, mis näitavad tulevasi muudatusi ja loetud selgitusi. Turu 15 muutub/puudub võimalus teha peale maja remonti parkimiskohti. Kui ma olen valesti aru saanud siis soovin selgitust.

Selle piirkonna lastele pole linn midagi teinud, erinevalt Annelinnast aga võiks ju.

Kui kõik see minu mure ja hädaldamine on asjatu ja see parkla peab siia igal juhul tulema, võiks kaaluda maa-alust parklat, et maapealne osa jääks üldkasuta aks maaks.

Seisukoht: Mittearvestada

Aleksandri tn 14 kinnistul asub Keskkonnaameti Lõuna regiooni Tartu kontor. Amet pakub avalikke teenuseid kogu Tartumaale. Avalike teenuste tõttu on Turu tn 11a kinnistule parkimisehitise maa-ala juhtfunktsiooni määramine põhjendatud.

Turu tn 15 kinnistul parkimistingimuste parandamist Turu tn 11a juhtfunktsioon ei takista. Alale tuleb väljaehitamise korral anda terviklahendus, kus oleks nii haljasala kui parkimise võimalused, sh lahendataks ära sadevee probleemid.

Kood: 19209

Esitaja: Björn Puna

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Teen ettepaneku alandada Vahi tn lõigus Nurme-Aruküla tee teeklassi jaotusmagistraalist kohalikuks jaotustänavaks ja sunata liiklus linnast välja Vahi tee mitte kitsa Vahi tn kaudu. Vahi tänav antud lõigus kulgeb väga kitsas teekoridoris ja läbi tiheda elurajooni, hetkeseisuga on tänav halvas seisukorras ja lõigus Sinepi-Aruküla tee puudub mingigi kõnni/rattatee. Tee laiendamiseks tuleks ohverdada täis elujõus pärnaallee, mis on nii keskkonnavaenulik kui ka ebamõistlik. Kui tee klassi vähendada ja projekteerida tänava vallpoolsesse serva jalakägu ning rattatee, siis oleks võimalik kõrghaljastus suuremas osas säilitada. Autotee nihutada teekoridori linnapoolsesse serva.

Seisukoht: Mittearvestada

Tänavate liigid on määratud tervikvõrgustikku arvestades. Kuna muudatus lõhub struktuuri, siis ei ole tänavaliigi muutmine põhjendatud.

Vahi tänava välja ehitamiseks on koostatud projektlahendus. Vastavalt projektile rajatakse mõlemale poole sõiduteed kergliiklusteed. Tänava ümberehitamine toimub vahendite olemasolul.

Kood: 19210

Esitaja: Reet Needo

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

1. Raadi linnaosale terviklahenduse pakkumine ei tundu kõige lihtsam ülesanne olevat. Ühelt poolt on ERM koos sinna viiva maastikuarhitektuurilise kontseptiooni ja Roosi tänavaga märgiliseks ning loodussõbralikuks eeskujuks, samuti aitab tulevikuvisioone paika panna Tartu 2024 ökoloogilised lahendused, ometi ei paista ulatuslik kortermajade kavandamine mõlemale poole Roosi tänavat tulevikuvisiooni toetavat. Kuidas loodetakse Roosi tn eriliseks teenäitajaks jätta, kui seda hakkavad ääristama 4-korruselised kortermajad, jääb selgusetuks. Loodame Raadi piirkonna arhitektuurivõistluselt siiski kultuurilinnaosale innovatiivsemat terviklahendust leida.

Ettepanek: Roosi tänava äärde jääv tegevus ning hoonestus peaks rangelt järgima ERM-i ning tuleviku-Tartu innovatiivset suunda sinna juurdekuuluva uue määratlusega maastikust, hoonestusest, elukvaliteedist ning ökoloogilisest printsiibist. Sellesse piirkonda ei saa rajada kortermaju pelgalt arendaja survest lähtuvalt, need majad peaksid lähtuma suuremast rohepöörde printsiibist.

2. Raadi piirkonnas aladel RD4 olev kõrghaljastus on ökoloogisest aspektist väärtuslik, aidates kaasa antud piirkonnale omase loodussõbraliku üldmulje loomisel. Uue hoonestuse kavandamisel vajab erilist tähelepanu olemasoleva kõrghaljastuse säilitamine. Kõrghaljastuse likvideerimine on lihtne protsess, ent täismõõduliste puude tagasikasvamine aastakümneid vältav protsess.

Ettepanek: Määratleda Raadi RD4 alal olemasoleva kõrghaljastuse säilitamise määr, tagades piirkonnale loodussõbraliku atmosfääri säilimise.

3. Raadi piirkonnas alal RD3 paikneb tegutsev ja arenev hobusetall. Talli tegevus on piirkonnale vajalik, lapsi spordiga tegelema ajendav ning inimese-looduse suhteid parandav. Talli hobuseid karjatatakse RD3 ja RD4 asuvatel kõrghaljastusega pargialadel, nii saab hein looduslikult niidetud ning pargialused puhtana hoitud. Kui hästi on ettekujutatav otse hobusetalliga külgnev korterelamu piirkond alale RD4, vajaks selgitamist. Piirkonna elanikuna tean omast käest, millise tuulesuuna korral pole mõtet aknaid avada. Hobusetallil, olgu see nii steriilselt korraldatud kui tahes, on lõhnamõju lähipiirkonnale siiski olemas. Talli vahetusse lähedusse korterelamute rajamine on karuteene mõlemale poolele: küll ei saa elanikud rahus elada ega hobused loomuomaselt toimetada.

Ettepanek: Säilitada RD3 alal kõrghaljastusega parkmetsamaa, kasutades ala hooldamiseks hobuste karjatamist. Antud meede ühilduks kenasti ka Tartu 2024 loodussõbraliku üldkontseptsiooniga. Määratleda hobusetalli tegevusest tingitud lõhnamõjutsoon, kuhu hoonete rajamine pole soovitav.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1 ja 2. Selgitus. Üldplaneeringuga on analoogsed üldpõhimõtted seatud kogu linna territooriumi hoonestusaladele. Ettepanekus toodud põhimõtted on kirjeldatud ka praegu läbiviidava visioonivõistluse lähteülesandes. Olulised piirangud konkreetsel alal määrab ka ala kuulumine Meltsiveski veehaarde piirangualasse.

3. Mitte arvestada, linn soovib kogu Raadi piirkonda elamisfunktsiooni sissetoomist, tagamaks, et piirkond toimiks ööpäevaringselt läbi terve aasta, mitte vaid sesoonselt.

Kood: 19211

Esitaja: Sille Meikop

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Minu arvamus puudutab autotee rajamist lõigul Kvissentali - Kesklinn, mis plaanitakse rajada Emajõe looduskaitse ala serva.

Argumendid muudatuse (mitte rajada autotee, vaid selle asemel kergliiklustee) toetuseks:

1) antud autoteede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III

kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 19212

Esitaja: Urmas Jaagusoo

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Teen ettepaneku täiendada üldplaneeringu seletuskirja punkti 10.6 Raudteetransport-Raudteetranspordi tekitatava liiklusmüra vähendamiseks , Tartu linna elanike elukeskkonna parendamiseks ja elanike tervist silmas pidades nähakse ette esteetilise väljanägemisega müratõkkeseinade rajamine Tähtvere linnaosas paralleelselt Vaksali tänavaga. Müratõkkeseinte kõrgus on piisav Vaksali tänava ääres asuvate elamute elanike kaitseks ja need kaetakse terves

ulatuses haljastusega (ronitaimed, võimalusel igihaljad), mis kahandab müratõkkeseinte silmatorkavust ja aitab neid sulandada ümbritsevasse keskkonda.

Seisukoht: Arvestada

Täiendada üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel seletuskirja p 10.6 järgmise tekstiga: Tartu linna elanike elukeskkonna parendamiseks ja elanike tervist silmas pidades nähakse ette esteetilise väljanägemisega müratõkkeseinade rajamine. Müratõkete rajamisel lähtutakse Tartu linna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskavast.

Kood: 19604

Esitaja: Rainer Kaljumäe

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Soovime teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leiame, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teeme ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (Joonis 1).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetame kergliiklusteede arendamist ning teeme ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usume, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Joonis 1. Võimalikud pakutavad muudatused tänavate planeeringus (parempoolsel joonisel rohelisega märgitud kergliiklustee)

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 19605

Esitaja: Külliki Kuusk

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Ihaste linnaosas asuva Wiiralti tänav on muutunud transiittänavaks, mille kaudu sõidavad linnalähedase Lohkva uuselamurajooni elanikud Tartu linna. See on ka kiire ühendustee Kabina maanteelt linna sõitmisel. Teel liigub palju jalakäijaid ja jalgrattureid, sageli tekib liikulusohtlikke olukordi. Ettepanek on laiendada Wiiralti tänavat kogu pikkuses ja rajada sellele kõnnitee ja kergliiklustee.

Seisukoht: Arvestada

Vastavalt Tartu linna üldplaneeringu eelnõu transpordivõrgu liiklusskeemile on E. Viiralti tänav jalgratta- ja jalgtee tugivõrgu osa. Üldplaneeringu transpordivõrgustiku seletuskirjas on fikseeritud: „Tänavate ja teede ümberehitamisel tuleb rajada kergliiklejatele sõiduteest eraldatud kergliiklusteed. Asulas peab kergliiklejal olema võimalik liigelda mõlemal teepoolel. Tänava ümberehitamine toimub eelarveliste vahendite olemasolul.

Kood: 20404

Esitaja: Jüri Starast

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Soovin teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leian, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teen ettepaneku nende jaotustänavate planeeringust eemaldamiseks või nende asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd.

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt.

Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks;

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetan kergliiklusteede arendamist ning teen ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usun, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikud jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 20405

Esitaja: Jaak Asser

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Sadamaraudtee võiks jääda ainult kergliiklusteeks, ei poolda sinna autotee rajamist

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt

analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20406

Esitaja: Teele Tamme, Aruküla tee 2/4/6 KÜ

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Tartu linn, Aruküla tee 2 // 4 // 6 KÜ teeb muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leiame, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teeme ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (Joonis 1).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetame kergliiklusteede arendamist ning teeme ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usume, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 20407

Esitaja: Andra Somelar

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Olen kategooriliselt vastu endise sadamaraudtee ala muutmist autoteeks. See teekoridor peaks 100% kuuluma kergliiklejatele ja pigem peaks seal kaaluma ühisaedade, parkide jm kogukonnale väärtust loova taristu arendamist, mis ühtiks Tartu süsinikneutraalsuse ambitsioonide, jalgrattastrateegias seatud eesmärkide ja tartlaste ootustega.

Lisaks on jalgrattateede võrgustikus suured puudujäägid - suuremad magistraalid peaks toetama ka rattaga sõitmist (nt Turu, Tähe, Võru) kas segakasutusega kõnniteel (sellisel juhul peab lihvima äärekivid ja looma vajalikud ülekäigurajad, eriti Turu tn puhul) või eraldi rattarajana sõiduteel.

Samuti puudub rattavõrgustikus ühendus Ropka linnaosa ja Lõunakeskuse vahel, eelkõige kuna Aardla tänav on praegusel kujul rattaga sisuliselt läbimatu.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20408

Esitaja: Andra Somelar

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Endine lihakombinaadi maa-ala on hetkel muutunud ohtlikuks risu täis tühermaaks. Tekib küsimus, miks rajada hooldekodu parki, pargi rohelisuse arvelt, kui mõnikümmend meetrit eemal on selleks suurem sobilikum maa-ala olemas.

Seisukoht: Mittearvestada

Hooldekodule kavandatud maa-ala ei kuulu praeguse pargi koosseisu. Arvestades aga suurt nõudlust hoolekandeasutustele, linna omandis olevate, piisava suurusega, ühistranspordiga hästi kättesaadava, teenustele lähedal asuvate maa-alade vähesust linnas, aga ka ümbritsevat parki, on koht hoolekandeasutusele sobiv. Lihakombinaadi territoorium ei kuulu linnale ja linnal puuduvad vahendid selle omandamiseks.

Kood: 20409

Esitaja: Kaarel Karolin

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Minu arvates üldplaneeringus sadamaraudtee puhul oleva automagistraali võiks asendada rohekoridori/kergliiklusteega, kuna esmalt liidaks see suurepäraselt Ropka ning Aardla, lisaks ka Turu tänava kesklinnaga, samuti järjest kasvava ja areneva Aparaaditehase juures oleva rajooniga. Lisaks, kui Tartu tahab olla üks eeskujusid keskkonna ja loodussõbralike eluviiside propageerimisel, siis see annaks ka selge sõnumi üldsusele kui ka kohalikele elanikele, et minnakse just seda teed. Samuti on uuringud Põhjamaades näidanud, et uute automagistraalide ehitamine suurendab autoliiklust ning seetõttu ka heitgaaside suurenemine linnakeskkonnas on paratamatu, seega ka negatiivne mõju keskkonnale suurem.

Asendades sadamaraudtee aga rohekoridoriga, oleks see kindlalt keskkonnasõbralikum lahendus.

Loodan, et võtate minu arvamust arvesse oma lõpliku otsuse langetamisel.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna

läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20410

Esitaja: Minni Saapar

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Vanast Sadamaraudteest jaotusmagistraali tegemine ei lähe väga kokku sellega, kui prioriteediks on kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine

üldplaneeringuga ning Karlova kohta mainitud Kujundada tänavaruumi, eelistades esiteks jalakäijat ja teiseks kergliiklejat, luues mõlemale

soodsad ja ohutud tingimused. Loogilisem tunduks seal ikkagi kergliiklustee jätkamine, seda enam, et kergliiklusteed on olemas nii Turu tänaval kui Riia maanteelt Karlova poole liikuva raudtee ääres. Sellise magistraali loomine suurendab Karlova autokoormust, reaalne on ju Tähe tänava ja Raua tänava muutumine (veel enam) kihutavate sõidukite alaks. Seda riski saaks vältida, takistada magistraalile pääsemist üheltki vahepealselt teelt - teha sellest funktsionaalses mõttes tunneli. Kuna aga vana Sadamaraudtee küljel on ka ohtralt elumaju, suur haljasala ning kohe sealsamas ka kalmistu (säh sulle viimset puhkepaika), siis ma tõesti väga palun selle plaani üle korra veel järele mõelda. Palun.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20411

Esitaja: Mart Veliste

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Palun planeerida endine sadamaraudtee teekoridor täielikult kergliiklejatele ja soodustada seal pigem parkide, rohealade, ühisaedade jmt rajamist, mis ühtib Tartu eesmärkidega saada kliimaneutraalseks ja austab Tartu rohelise arengu põhimõtteid. Tallinn on siin osas näidanud head eeskuju võttes hiljuti vastu otsuse rajada rohekoridor Putukaväil.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20412

Esitaja: Kaire Krevald

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga esitame Tartu linna üldplaneeringu 2040+ avaliku väljapaneku raames TÜ Tartu Tarbijate Kooperatiiv poolse muudatusettepaneku. Ettepanek puudutab Tartus aadressil Jalaka 34 asuvat kinnistut, mis kuulub TÜ`le Tartu Tarbijate Kooperatiiv.

Käesolevaga teeme ettepaneku muuta eelnõus planeeritud ehitustingimuste RT5 alajaotuses „Maksimaalne korruselisus“ 3(kolme) korruse asemel 5(viis) korrust.

Jalaka 34 asuva hoone naabruses paiknevad hooned on 5 (viie) korruselised ja võimalik püstitatav hoone järgib kõrvalhoonete poolt välja kujundatud ehitusjoont. Samale asjaolule viitab ka kehtiv 2030+ üldplaneering. Ka võib 5-korruseline hoone olla abiks läheduses asuva spordiväljaku kasutamise käigus tekkiva müra leviku tõkestamiseks Jalaka tänava vastasküljel asuvasse valdavalt eramututest koosnevasse asumisse

Seisukoht: Selgitada

Jalaka 34 krundil ei ole korruselisust määratud, see määratakse detailplaneeringu või projekteerimistingimuste menetluse käigus tulenevalt linnaehituslikust analüüsist. ÜP maksimaalne korruselisus on määratud ainult Jalaka 34a krundile. Linn seab tingimuse, et hoone esimesel korrusel peavad olema avalikkusele suunatud äriruumid.

Kood: 20413

Esitaja: Mirjam Võsaste

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Leian, et Sadamaraudtee koridori autoteeks ehitamine on väga halb mõte. Tartu linn reklaamib end kui jalakäijatele ja jalgratturitele orienteeritud linn, kuid reaalseid tegevusi on näha vähe. Autovabaduse puiestee oli ajutine lahendus, aga me vajame püsivaid. Sadamaraudtee koridor oleks ideaalne võimalus jooksjatele, jalutajatele, rulluisutajatele ja ka lastele. Koridor on samal ajal linnas, aga ka linnast eraldatud ja annaks võimaluse nii paljudele erinevatele inimgruppidele rahus ja vaikuses liikuda. Ühe autotee juurde planeerimine ei vähenda kahjuks Karlova liikluskoormust nagu seda praegu reklaamitakse. Iga juurde tehtud autotee toob autosid Tartu linna hoopiski juurde, sest järjest enam on autoga liikumine lihtsam ja turvalisem, kui näiteks jalgrattaga. Mina Karlova elanikuna olen äärmiselt nördinud, kui te ei võta inimeste palveid kuulda ja ei mõtle rahva tervise peale ning otsustate autode kasuks.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20414

Esitaja: Kaire Krevald

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga esitame Tartu linna üldplaneeringu 2040+ avaliku väljapaneku raames TÜ Tartu Tarbijate Kooperatiiv poolse muudatusettepaneku. Ettepanek puudutavb Tartus aadressil Ihaste tee 3 asuvat kinnistut, mis kuulub TÜ`le Tartu Tarbijate Kooperatiiv.

- Käesolevaga teeme ettepaneku jätta välja eelnõus planeeritud ehitustingimuste KA7 alajaotuses „Ehitustingimused“ nõue, kus parkimismaja peale elamufunktsiooni kavandamine saab toimuda ainult läbi arhitektuurivõistluse. Kinnistu omanik on asunud taotlema juba toimunud arhitektuurivõistluse võidutöö tulemuse baasil eluruumide välja ehitamiseks ehitusluba. Kinnistu omanik on tegutsenud heas usus lähtuvalt kehtivast üldplaneeringust ja sellest tulenevatest tingimustest. Uus arhitektuurivõistlus ei täida oma eesmärki.
- Käesolevaga teeme ettepaneku mitte keelata kinnistu juhtotstarbe muutmisega (täpsustamisega) majutushoone kavandamist, mis kehtiva üldplaneeringuga on lubatud.

Seisukoht: Arvestada

Kui lähtutakse juba läbiviidud arhitektuurivõistluse võidutööst, siis ei ole vaja täiendavalt arhitektuurivõistlust läbi viia.

Kood: 20415

Esitaja: Kaire Krevald

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga esitame Tartu linna üldplaneeringu 2040+ avaliku väljapaneku raames OÜ TTK Investeeringud poolse muudatusettepaneku. Ettepanek puudutab Tartus aadressil Jaama 173 asuvat kinnistut, mis kuulub OÜ`le TTK Investeeringud.

Käesolevaga teeme ettepaneku jätta välja eelnõus planeeritud ehitustingimuste KA7 alajaotus „Parkimise erisused“ nõue, kus 10 parkimiskoha kohta on vajalik kavandada vähemalt 1 haljassaarega puu ning jääda olemasoleva(väljakujunenud) lahenduse juurde.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringus sätestatud maakasutus-ja ehitustingimused rakenduvad uutele ehitistele ja olemasolevate ümberehitusele sh laiendamisele. Haljastuse minimaalne nõue on põhjendatud, kuna puud ilmestavad visuaalselt keskkonda ja väldivad kuumasaarte teket. Haljassaared on mõeldud ühtlasi ka liikluse suunamiseks, rahustamiseks ja ohutuse tagamiseks. Põõsad ja puud ei tohi varjata nähtavust.

Kood: 20416

Esitaja: Kaire Krevald

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga esitame Tartu linna üldplaneeringu 2040+ avaliku väljapaneku raames TTK Kultuurikeskus OÜ poolse muudatusettepaneku. Ettepanek puudutab Tartus aadressil Riia 2 asuvat kinnistut, mis kuulub TTK Kultuurikeskus OÜ`le.

Käesolevaga teeme ettepaneku kohandada või muuta eelnõus planeeritud ehitustingimuste U3 alajaotus „korruselisuse erisused“ tingimus, kus üldjuhul kehtivad kesklinna hoonestuse kõrgusele seatud üldnõuded, mis on seletuskirja p 3.2.3 järgi 3 kuni 6 korrust ning lubada olemasolevale hoonele lisaks ehitada 2-3 korrust.

Kvartali hoone kavandamisel läbi arhitektuurikonkursi „Riia, Turu, Aleksandri ja Soola tänavate vahelise ala arhitektuurivõistlus“ võidutöö „Neli Nurka“ 2012. aastal ja teostamisel arvestati arhitektuurikonkursi tingimustega ja võidutöö lahendusega. Võidutöö andis võimaluse rajada kuni 4-korruselise hoone vastavalt detailplaneeringule 1. etapis ja 2. etapi ehitusmahus kuni 10000 m2 tingimusel, et detailplaneeringut ületav lisamaht (korruselisus) on lahendatud läbi arhitektuurivõistluse ja menetletud KOV’i volikogu kaudu. Arhitektuurivõistluse võidutööd on 2. etapi (lisamahu) põhikorruselisus 3 korrust. Arhitektuurikonkursi korraldamisel lähtuti sellel ajal kehtinud üldplaneeringust, mille kohaselt oli võimalik hoonele 2. etapis ehitada lisaks 2-3 korrust lisaks neljale planeeritud korrusele.

Seetõttu teostati heauskselt ka liitumised ja ühendused tehnovõrkudega ning ehitati välja hoone kande- ja tugikonstruktsioonid vajaliku varuga. Arvestades kehtivat üldplaneeringut ei tohiks seal seatud tingimusi kitsendada, kuna tänaseks rajatud hoone arvestab juba neid võimalusi.

Ka Tartu linnaarhitekt Tõnis Arjus on oma 10.04.2018.a kirjas hoone omanikule kinnitanud, et Kvartali hoone laiendamine on väga hea mõte, kuna see annab võimaluse muuta hoone kõrguslikult samamoodi mängulisemaks nagu seda on tänane fassaad ning vaatamata vahepeal muutunud korruste arvestamise metoodika muutumisele on aktsepteeritav kahe korruse lisamine ja sellega juriidiliselt seitsme (7) kordse hoone kavandamine.

Kinnistu omanik on algatanud ka detailplaneeringu viimaks hoone vastavusse kavandatud mahu ja väljanägemisega ning korrastamaks piirkonna linnaruumi üldmuljet. Lisakorruste ehitamise mittevõimaldamisel tekiksid nii linnaruumi kui ka kinnistu omaniku majanduslikust seisukohast probleemid, kuna detailplaneeringu algatamine seondub kehtiva üldplaneeringuga.

Seisukoht: Arvestada

Kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduses.

Kood: 20417

Esitaja: Anna-Liisa Lutsar

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Toetan sadamaraudtee koridori kasutamist kergliiklustee rajamiseks. Autode sõiduvõimaluste parandamine lihtsalt toob autosid juurde, nagu on näidanud uuringud (selles on kirjutanud näiteks Mari Jüssi, keskkonnakaitse eriharidusega säästva linnatranspordi ekspert!). Meil on vaja mõelda keskkonnsõbralikumalt, see on ainus võimalus sellel planeedil ellu jääda. On vaja kasutada IGA võimalust, et rattaliiklust soodustada ja meelitada võimalikult palju inimesi rohelisi liikumisvõimalusi ja ka tervisesporti harrastama, vähendada kesklinnas ja elurajoonis liiklusest tingitud õhusaastet. Teeme Tartust tõelise HEADE mõtete linna, mitte ainult hüüdlausena. Lugupidamisega Anna-Liisa Lutsar, bioloog ja tõlkija

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20418

Esitaja: Lauri Lutsar

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Sadamaraudtee muutmine autoteeks ei ole hea mõte. Palju inimsõbralikum oleks laiendada selle arvel linna haljasalasid. Piirneb ju endise raudteega Ropka park, kus lapsed käivad talvel kelgutamas, inimesed jalutavad, sõidetakse jalgratastega. Jäägu see sadamaraudtee trass jalutajatele ja rattaga sõitjatele. Nii tore on ju linnas jalutada mitte otse autotee kõrval. Pealegi on vahetult sadamaraudtee koridori kõrval kaks lasteaeda ja kool. Lastele peaks jääma puhas ja müravaba keskkond.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20419

Esitaja: Kadi Kaasik

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Soovime teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leiame, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teeme ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (Joonis 1).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetame kergliiklusteede arendamist ning teeme ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usume, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 20420

Esitaja: Veiko Strauss

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Mina arvan, et vana raudtee, mis jääb siili ja Turu tänava vahele (sadamaraudtee) võiks mitte muutuda autoteeks. Selle asemel arvan, et mõistlikum oleks seda kasutada roheala / kergliiklusteena ning kujundada sinna mõnustänavakultuuri keskus tänavakunsti, tänavatoidu ja arhitektuuriliste atraktsioonidega.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega

kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20421

Esitaja: Sakari Neuvonen

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Tuleks linna tasandil tagada, et Tartus asuva Kallase-Kaplinski maja (aadress Raja 31a) säiliks ja võtta kasutusele kõik linna kasutuses olevad vahendid, et majale leitaks kasutus, mis haakuks maja endiste omanike / kirjanike tegevusega ehk kultuurivaldkonnaga.

Seisukoht: Selgitada

Krundi kohta kehtib Raja 31a detailplaneering, millega nähakse ette säilitada olemasolevas mahus ja ehituskehandis. Kuna hoonel on eelkõige kultuurilooline väärtus ja väärtuslikke ehitusdetaile pole säilunud, on linn seisukohal, et detailplaneeringuga määratud kaitsetingimused on piisavad. Linn soovitab teha maja vastava kasutuse võimaluste osas koostööd omanikuga. Üldplaneeringuga ei ole võimalik ette näha kultuurihoone kasutusotstarbe määramist enne omanikuga koostöös ühisettepaneku esitamist.

Kood: 20422

Esitaja: Johannes Vallikivi

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Vana sadamaraudtee asemele ei peaks kindlasti automagistraal tulema, seda funktsionaalsust pakuvad juba olemasolevad autoteed. Selle asemel oleks kergliiklustee tunduvalt parem lahendus, sest see soodustab loodushoidlikku käitumist, tervislikku eluviisi ning parandab linnapilti.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu

võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20423

Esitaja: Juta Vallikivi

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Karlova lõunapiiriks oleva üles võetud raudtee-koridori asemele võiks tulla kergliiklustee+rohekoridor. Mootorsõidukid saavad kasutada Teguri tänavat.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 20424

Esitaja: Margo Külaots

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Teen Fortum Tartu nimel ettepaneku, et meie 100% tütarettevõttele AS Tartu Keskkatlamaja kuuluva Mõisavahe 22a kinnistu sihtotstarve võiks olla ärimaa.

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringu eelnõuga antud asumi toetavad otstarbed võimaldavad muuta vastava krundi kasutusotstarvet.

Kood: 20425

Esitaja: Margo Külaots

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Teen ettepaneku, et meie 100% tütarettevõttele AS Anne Soojusele kuuluva Lai 32 kinnistu 1.sihtostarve võiks olla elamumaa (60%) ja 2. sihtotstarve ärimaa (40%).

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Liita krunt arhitektuuriüksusega V5.

Kood: 20804

Esitaja: Alvar Maidla

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Tartu linna üldplaneeringu 2040+ ja „Kambja valla üldplaneeringu kehtestamine endise Ülenurme valla territooriumi osas otsuse (Kambja Vallavolikogu 13.11.2018 otsus nr 51) kohaselt on perspektiivis rajada Kambja vallas Pargi kinnistut (katastritunnus 94901:005:0752) läbiv V klassi tee.

Pargi kinnistul asub pärandkultuuri objekt Ränna Mõis (registris 949:MOA:003, EELIS ID 1641739584). Pargi ja teda ümbritsevatel kinnistutel paiknevad väärtuslikud põllumajandusmaad, mida kasutatakse põllumajanduslikuks tootmiseks (loomakasvatus).

Pargi ning vestlustest naabritega selgunud, et ka ümbritsevate kinnistute müüki ja täiendavat hoonestust 50+ aasta jooksul ei planeerita, mistõttu ei näe täiendava tee rajamise vajadust.

Lisaks eelnevale - üldplaneeringutes kavandatava tee rajamine rikuks Pargi, Tammi (94901:001:0303), Palu (94901:001:0303) ja Siimo (83101:001:0345) kinnistute privaatsust. Tee läbiks Pargi kinnistu õunapuuistandust ning vähendaks selle kvaliteeti.

Maanteeameti projekteerimise talituse projektijuhi Tiit Vungi, Kambja valla haldusjuhi Ülo Plakso ja Tartu LV LPMKO inseneriteenistuse juhataja Mati Raamatu vestlusi 10. augustil 2020 ning ülaltoodut arvestades teen ettepaneku teha vastav märge üldplaneeringusse perspektiivse kogumistee mitterajamise kohta.

Seisukoht: Mittearvestada

Kogujateed on kavandatud T92 Tartu–Viljandi–Kilingi–Nõmme maantee Tartu–Rõhu teelõigu (km 0.0-7.2) ala teemaplaneeringu ja eelprojektiga. Nimetatud tööd on aktuaalsed ja Maanteeameti tingimusena tuleb üldplaneeringu koostamisel arvestada.

Kood: 20805

Esitaja: Toomas Rell, Nordecon AS

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga pöördume Teie poole seoses Tartu linna ja Tähtvere valla territooriumit käsitleva uue üldplaneeringu eelnõu ehk eskiislahendusega. Täname Tartu Linnavalitsust võimaluse eest rääkida kaasa Tartu linna arengu seisukohalt olulise dokumendi koostamisel.

Soovime esitada järgmised ettepanekud:

Piirkond Ujula Kvissentali, UKV 16:

Ettepanek 1.

Palume kaaluda võimalust planeerida UKV 16 alale kuni 8 korteriga elamuid.

Ettepanek 2.

Ei ole põhjendatud sademevee korduvkasutus, kuna alale jäävad looduslikud tiigid ja kraavid, mille kaudu on otstarbekas ning keskkonda säästev juhtida sadeveed Emajõkke.

Piirkond Ujula Kvissentali, Aruküla tee 30 (lisana kaasas oleval joonisel rohelisega viirutatud ala H):

Ettepanek:

Seoses Keskkonnaameti poolt moodustatud kaitseala vähenemisega taastada Aruküla tee 30 (lisas oleval joonisel rohelisega viirutatud ala) funktsiooniks elamumaa, nagu oli Tartu linna varasemas üldplaneeringus. Ehitustingimused anda sarnaselt UKV 16 alaga.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Arvestada.

2. Arvestada. Korrigeeritakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

3. Arvestada osaliselt. Aruküla tee 30 osas võimaldada ala hoonestamist aga mitte soovitud UKV 16, vaid samadel tingimustel nagu naabril, UKV 17 alusel.

Kood: 20806

Esitaja: Tartu Tarbijate Kooperatiiv

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga esitame Tartu linna üldplaneeringu 2040+ avaliku väljapaneku raames TÜ Tartu Tarbijate Kooperatiiv poolsed muudatusettepanekud. Ettepanekud puudutavad Tartus aadressidel Jalaka 34 ja Ihaste tee 3 asuvaid kinnistuid, mis kuuluvad TÜ`le Tartu Tarbijate Kooperatiiv.

1. Jalaka 34, Tartu

Käesolevaga teeme ettepaneku muuta eelnõus planeeritud ehitustingimuste RT5 alajaotuses „Maksimaalne korruselisus“ 3(kolme) korruse asemel 5(viis) korrust.

Jalaka 34 asuva hoone naabruses paiknevad hooned on 5 (viie) korruselised ja võimalik püstitatav hoone järgib kõrvalhoonete poolt välja kujundatud ehitusjoont. Samale asjaolule viitab ka kehtiv 2030+ üldplaneering. Ka võib 5-korruseline hoone olla abiks läheduses asuva spordiväljaku kasutamise käigus tekkiva müra leviku tõkestamiseks Jalaka tänava vastasküljel asuvasse valdavalt eramututest koosnevasse asumisse

2. Ihaste tee 3, Tartu

- Käesolevaga teeme ettepaneku jätta välja eelnõus planeeritud ehitustingimuste KA7 alajaotuses „Ehitustingimused“ nõue, kus parkimismaja peale elamufunktsiooni kavandamine saab toimuda ainult läbi arhitektuurivõistluse. Kinnistu omanik on asunud taotlema juba toimunud arhitektuurivõistluse võidutöö tulemuse baasil eluruumide välja ehitamiseks ehitusluba. Kinnistu omanik on tegutsenud heas usus lähtuvalt kehtivast üldplaneeringust ja sellest tulenevatest tingimustest. Uus arhitektuurivõistlus ei täida oma eesmärki.

- Käesolevaga teeme ettepaneku mitte keelata kinnistu juhtotstarbe muutmisega (täpsustamisega) majutushoone kavandamist, mis kehtiva üldplaneeringuga on lubatud.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Arvestada.

2. Arvestada osaliselt, kui jäädakse senise arhitektuurivõistluse tulemuste juurde, siis uut võistlust vaja pole.

Kood: 21204

Esitaja: Mart Hiob

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Esitan käesolevaga ettepaneku avalikul väljapanekul olevale Tartu linna üldplaneeringu eelnõule:

1. Palun lisada üldplaneeringu transpordivõrgustikku uue ühistranspordiliigina trammivõrk koos võimaliku depooala äranäitamisega.

2. Trammivõrguna kasutada Tartu linnavalitsuse tellitud uuringus „Tartu linna kergrööbastranspordi teede määramine ning teostavus- ja tasuvusanalüüs“ (kättesaadav https://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2020-03/Tartu%20linna%20kergr%C3%B6%C3%B6bastranspordi%20teede%20m%C3%A4%C3%A4ramine%20ning%20teostatavus-%20ja%20tasuvusanal%C3%BC%C3%BCs.pdf) soovitatud suurima ulatusega liinivõrku.

Põhjendused täienduse tegemist üldplaneeringusse on esitatud nimetatud uuringus – trammivõrgu rajamine oleks Tartule kasulik nii transpordivajaduse rahuldamise ja linnaruumi efektiivse ärakasutamise seisukohalt kui ka majanduslikult (pikemas perspektiivis on trammivõrgu rajamine ja ülevalpidamine odavam kui ainult bussivõrgu kasutamine ühistranspordiks).

Palun arvestada minu ettepanekuga üldplaneeringu edasisel menetlemisel.

Seisukoht: Mittearvestada

Arvestades Tartu linna väljakujunenud tänavavõrgustikku, on minimaalselt 6m laiuse kahesuunalise trammitee mahutamine olemasolevasse tänavaruumi keeruline. Trammiliinide rajamise ja sellega kaasnevate taristute ümberehitamise mahtu arvestades on oht, et uue transpordiliigi efektiivsus jääb ebaproportsionaalselt väikseks, eriti kui arvestada, et praegu teostatakse liinivedu liinibussidega ühes tänavaruumis muu liiklusega ja perspektiivis on kasutusel elektrimootoriga liinibussid.

Koostatavas üldplaneeringus ei reserveerita töös välja pakutud trammiliinide rajamiseks maad.

Kui tulevikus avanevad võimalused vähem tänavaruumi nõudva ühistranspordiliigi rajamiseks, siis teostatakse vastavad analüüsid ja uuringud.

Kood: 22012

Esitaja: Peep Mardiste, MTÜ Supilinna Selts

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

1. Kasutada Supilinnas Oa tn ja Emajõe vahel oleva “Supilinna lasteaia” kinnistu (Oa tn 23) puhul sellist sihtotstarvet, et tekiks võimalus sinna vajadusel rajada ka lasteaed-algkool. Vastavat võimalust on Supilinna Selts linnavalitsuse esindajatega paari kuu eest põhjalikumalt arutanud.

2. Lisada seletuskirja peatükki 7.10 Supilinna miljööväärtuslik ala viide ka ajaloolisele haljastusele tänavaruumis, nt sõnastusega Olulise osa tänavaruumist moodustab kõrghaljastus, mida algselt rajati tuletõkke abinõuna, kuid mis tänasel päeval moodustab ka olulise osa miljööst. Kaherealine allee on olnud Emajõe, Kartuli, Marja, Meloni ja Kauna tänaval. Tänaseks päevaks on enamik alleedest hävinud, kuid neid tuleks asuda taastama.

3. Soovime vaid 6 aasta eest kehtestatud Supilinna teemaplaneeringu jätkuvat järgimist ning selle tingimuste viimist koostamisel olevasse üldplaneeringusse.

4. Asendada planeeritud jaotusmagistraal endises raudtee koridoris Ropka ja Teguri tänavate vahel kergliiklusteega, kuhu oleks kavandatud ka kõrghaljastus.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Arvestatud.

2. Arvestada, täiendatakse seletuskirja haljastuse osas.

3. Selgitus. Supilinna teemaplaneeringu põhimõtted ja nõuded on suures ulatuses, aga uues vormis kantud uude üldplaneeringusse. Eesmärk on olnud erinevate miljööväärtuslike alade kaitsetingimuste täpsusastet ühtlustada.

4. Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 22404

Esitaja: Andra Hämäläinen

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnsaosa ühendava autotee vastu.

Lühidalt väljatoodud punktid plaanitava tee ja liiklussõlme vastu ja muudatusettepanek, millega võiks

planeeritava autotee asendada kergliiklusteega, mis ühendaks Kvissentali linnaosa juba olemasoleva

kergliiklusteega on sellised:

1. planeeritava tee ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas toodud prioriteeridega

(kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga ja

liikluse suunamine magistraaltänavatele)

2. Kergliiklusteega ristuvate ristmike lisandumine vähendab kergliikluse süsteemi atraktiivsust ja

läbilaskevõimet ning mõjub negatiivselt liiklusvoole

3. Tartu linn peab vajalikuks ratta ja jalgsi liikumise eelmistamise olulist kasvu ning vähendada

autostumist - selleks peab olema jalgsi ja rattaga liikujatel oluline eelis autode ees. Eelist aga

planeeritava teega hoopis vähendatakse.

4. Liikluse suunamine Puiestee tänavalt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval ja rannaäärsel alal nii

liiklusmüra kui õhusaastet ja vähendab jalakäiate ohutust.

5. Soisele alale teede ehitamine on kallus ja mõjub halvasti ümbritsevale loodusele (alas asub Aruküla

käpaliste püsielupaik koos sihtkaitsevööndiga, lisaks ilmselt kahepaiksete kudemis- ja elupaik)

6. Plaanitav autotee vähendab suurelt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust

(mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks).

Seega võiks kaaluda järjekordse autotee ehitamise asemel planeeritav tee asendada kergliiklusteega

ja ühendada juba olemasolevaga. Usun, et väga paljud piirkonna elanikud, rannaalade kasutajad ning

tervisesportlased jääksid teile tänulikuks.

Pikemalt on kõik punktid lahtiseletatud koos joonisega leitavad manusena kaasa pandud PDF failist.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 22804

Esitaja: Jasper August Tootsi

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Minu arvates on palju mõistlikum sadamaraudtee teha rohekoridoriks nt ratastele ja jalgliiklusele, mitte automagistraaliks. Eriti kui tahame olla rohelisem ja tulevikku vaatav linn.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 23204

Esitaja: Edgar Kaare

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Koostada m 1:5000 tänavavõrgu teemaplaneering, mis lahendab antud skaalal tervikuna võrgustuku põhiselt rattaliikluse osa tänavate ja ristmike tüüpidena. Anda esialgsed skemaatlised ristkõiked ja plaanid. Arvestada seejuures tänavavõrgu rohevõrgustiku ja rattasõidu võimaluste parandamisega. Võimaluste puudumisel teha seda autosõiduki liiklusruumi arvelt, seda mõistlikult redutseerides. Terviklahendus on pika perspektiiviga edaspidiste tänava ehitusprojektide projekteerimistingimuste osaks, millest lähtuda tänavate rekonstrueerimisel. Rõhutan, et see on vaja plaaniliselt läbi joonestada ja mitte piirduda senise abstraktse skeemiga. Nii nagu on seda tehtud Riia ja viimati ka Moskvale.

Seisukoht: Selgitada

Tööd ei koostata üldplaneeringu raames, kuid eelarveliste vahendite olemasolul on sarnase töö koostamine Tartule kindlasti vajalik.

Kood: 23205

Esitaja: Edgar Kaare

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Loobuda Karlovat läbiva endise raudteekoridori autotänava plaanist ja liikuda edasi antud tsoonis korraliku jalgsi ja rattasõidu tee ning roheala täiendamisega, sh puhkeväärtuse ja ökoloogilisuse parandamisel rohevõrgustik).

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 23604

Esitaja: Janek Maat

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

1. Kaubahalli esine park - Poe, Küüni, Uueturu, Vabaduse pst vahel - peab jääma linna esinduspargiks. Nagu seda on uuendatud Tammsaare park Tallinnas, Esplanadi park Helsingis.

Tartus pole ühtegi teist pargimõõtu roheala südalinnas.

See park kannatab välja ainult kohvikpaviljoni, vabaõhulava, lastemänguväljakut ja muid taies-koge-atraktsioone. Autovabaduse puiestee projekt näitas ilmekalt, et inimesed vajavad sellist puhkeala. Lihtsalt pargile tuleb anda uus hingamine ja anda sisu. Park on jäetud linna poolt unarusse.

Krõõt Kiviste: „Autovabaduse puiestee oli hea näide sellest, mis minu arvates ongi ühe linna ülesanne – luua keskkondi, pakkuda võimalusi ja inspireerida. (Krõõt Kiviste: autovabaduse puiestee oli aus tehing. Tartu Postimees 12.08.20)

Pargi kahandamine on tugevas vastuolus rohelisema linnakeskkonna loomiseks projektiga Health and Greenspace, millega Tartu liitus. (Tartu liitus rohelisema linnakeskkonna loomiseks projektiga Health and Greenspace. Tartu Postimees 13.08.20)

Kavandatud kultuuriasutuste ühishoone maht on avaldatud 3D eskiiside ja hoonestusala põhjal hiidsuur ja lämmatab alles jääva pargi osa. Samuti sõidab see väiksetest mahtudest koosnevale vanalinnal ahistavalt selga.

NB! Palun pikendada vähemalt 1. kuu võrra Tartu linna üldplaneeringu eelnõu avalikku väljapanekut.

Seisukoht: Mittearvestada

Linn on oma ruumilise arengu üldisemate suundumuste määratlemisel lähtunud üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ toodust, kus on rõhutatud linnade planeerimisel nende kompaktsuse säilitamise ja sisestruktuuride tihendamise vajadusele. Tartumaa maakonnaplaneeringus rõhutatakse Tartu linnakeskuse regionaalset tähtsust.

Üldplaneering rõhutab kesklinna eelisarengut, selle tihendamist ja keskusfunktsioonide osakaalu ning kvaliteedi tõstmist. Rõhutatakse muuhulgas kesklinna tähtsust aktiivse kultuurielu ja alternatiivse kultuurielu toimumiskohana. Toodud eesmärkide täitmiseks tuleb leida hea asukoha ja piisava suurusega hoonestusalad. Tartu linna morfoloogia – linnaruumi kompaktne kuju – annab väga tugevaid eelised jätkusuutliku ning säästva arengu põhimõtetest lähtuva linnaruumi kujundamisele. Keskpargi (Uueturu–Küüni–Poe–Vabaduse pst vaheline ala) pindala on 21 400 m². Sellest kuulub hoonestamisele 8840 m². Seega pargist säilib üle poole ja see moodustab ruumilise terviku. Küüni tänavaga piirnev säiliv pargiala tagab Kesklinna olulise funktsionaalse avaliku ruumi – jalakäijate peamise liikumissuuna koos aktiivse tänavaruumiga – rohelise vabaõhu puhkealana toimimise. Pargialale kavandatud hoonestuse funktsioon on suunatud elanikele kvaliteetsema avaliku teenuse tagamiseks ja täiendavate avalike hüvede loomiseks. Planeeringuga lubatakse hoonete juhtfunktsiooniks muuseum, kunstigalerii, raamatukogu. Piki Vabaduse pst kulgev kavandatav hoonestus eraldab jalakäijatele mõeldud ruumi autoliiklusest ja tugevdab Küüni tn inimsõbralikku tänavaruumi. Keskpargi osaline hoonestamine täidab sidusa linnaruumi tagamise eesmärki. Läbi hoonestamise ühendatakse nö uus ja vana kesklinn. Health and Greenspace projekt läheneb justnimelt väljakutsele, kuidas luua linna keskkond sellisel kujul, et tehis- ja looduskeskkond leiaksid mõlemad oma koha ja oleksid läbi põimunud. Eesmärk on töötada välja lahendused, millega

rikastada nii tänavaid kui hoonestust, nii olemasolevaid kui kavandatavaid. Südalinna kultuurikeskuse idee toetab veelgi laiemalt kestliku linnaplaneerimise ideid. Hoone on justnimelt oluline kavandada kõige kesksemasse asukohta, toetades seeläbi Tartu ambitsiooni tagada lühikeste vahemaade linn, millega kõik vajalikud teenused ja kultuurivaldkonnad on keskuses kättesaadavad. Sealjuures on oluline osa selles, et läbi rahvusvahelise arhitektuurivõistluse luuakse terviklik keskkond, kus säilib suurem osa pargialast ja tundlikult kavandatav hoone suurendab võimsalt kasutajate võimalusi pargialal.

Kood: 24004

Esitaja: Aivar Karus

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Mind häirib see, et enamus ajast tühjalt seisvad reklaamalused risustavad linnapilti. Võiks olla nõue, et reklaamalused oleks pidevalt täidetud ka siis, kui keegi tasulist reklaami ei telli. Sellel ajal võiks olla seal Tartu linna reklaamivad tekstid/fotod, jne. Näiteks Tere tulemast Tartusse või Tartus on hea elada, jne. Sellel ajal Tartu linn reklaamitasu ei saaks, kuid linnapilt oleks oluliselt rõõmsam. :)

Seisukoht: Selgitada

Ettepanekut arvestatakse jooksvalt töö käigus.

Kood: 24005

Esitaja: Kaur Kivistik

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Soovin teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leian, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teen ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd.

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele

negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetan kergliiklusteede arendamist ning teen ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usun, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 24006

Esitaja: Linda Kivistik

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Soovin teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leian, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teen ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd.

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda

kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetan kergliiklusteede arendamist ning teen ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usun, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 24404

Esitaja: Vladislav Ivaništšev

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Selleks, et oleks saavutatud Autoliikluse vähendamise eesmärg lisaks jalgrattateedele peaksid ilmuma ka jalgrattaparklad. Nii 2030+, kui ka 2040 üldplaneering ei määra piisavalt selgelt rattaparklade rajamise tingimusi. Näiteks on kirjas Uue hoonestusõiguse kavandamisel peab kortermaja krundile mahtuma haljastus, laste mänguala, prügikonteinerite ala, nii autode kui ka jalgrataste parkimine. ja Tartu linnas planeeringute ja projektide koostamisel on linnal õigus nõuda lähtumist Eesti Standardist EVS 843:2016 „Linnatänavad" ning majandus- ja taristuministri määrusest „Tee projekteerimise normid". Reaalelus, AEO suhtlemisel ei aita ega jalgrattaparklate tüüptingimused, ega EVS 843:2016, mistõttu ehitatava jalgrattaparklate kvalitee ja kohtade arv on ettenähtud vähima parkimisnormatiivist väiksem. Arvutusel arvestatakse sellega, et Korterelamute puhul näha ette iga korteri kohta üks panipaik, millele pääseb õuest hästi ligi ja mis võimaldab jalgrattaid ja lapsevankreid mugavalt hoiustada. kuid tegelikult ei võrra arvese, kas panipaik/kelder on korteri osa või müüakse eraldi, ning eeldatakse nt, et 1,8 m² kelder mahutab kaks jalgratast.

Olukorda saab lihtsasti parandada.

(1) Üldplaneeringus tuleb selgelt viidata EVS 843:2016/2021/2026 standardile või täpsustatud tüüptingimustele.

(2) Tasub eristata sees ja väljas olevad rattaparkimiskohad ning reaalsed ja eeldatavad (nagu panipaigas/keldris) rattaparkimiskohad.

Lisaks toon Tiit Metsvahi (EVS 843:2016 kostja) selgitused:

Hetkel standardis pole seda tõesti täpsustatud, kas sees olevad kohad ja väljas olevad kohad arvestatakse kokku. Standardi uues versioonis võib-olla tuleb selle kohta täpsustus, aga milline, seda ei julge täna öelda. Kuna hoones käib jutt käib panipaigast, siis ei saa seda siiski eeldada, et igas panipaigas hoitakse ka ratast, sest inimeste vajadused võivad olla panipaiga funktsiooni suhtes väga erinevad. Kuna standard annab vähima kohtade arvu, siis parklakohtade kavandamisel ei soovitaks neid võimalikke kohti arvesse võtta.

Kui hoonesse on kavandatud omaette rattaparkla, siis seda võib küll normi mõistes arvesse võtta.

Põhimõtteliselt ei pea õigeks standardis öelda, kuidas panipaigas ratast paigutada, sest neid variante on palju. Samas kui mingit spetsiaalset hoiuviisi pole projektiga kavandatud tuleb eeldada, et koha mõõtmed pead olema vähemalt standardise ehk samad, mis väljas ehk 2 x 0,8 m. Samas tuleb arvestada, et sellele kohale oleks ka mugav ligipääs. Siit jõuame ka järgmise küsimuseni, kus küsitakse selle mõiste (#mugavuse) definitsiooni. Pole seda kohanud. Kuna see on seotud väga erinevate aspektidega, siis arvan, et pädev arhitekt suudab selle iga olukorra jaoks ise defineerida. Samas ei välista, et projekteerimise tingimuste väljastaja seab teatud tingimusi. Kui jutt on mitmefunktsionaalsest panipaigast, siis mingi täpsustus võib olla asjakohane.

Kui panipaiku müüakse korteritest eraldi, siis tuleb eeldada, et neid ei ole. Kui arendaja kavatseb selliselt tükkhaaval teenuseid võimaldavaid ruume müüa, siis pean õigeks, et ta peaks hoonesse kavandama ka jalgrataste eraldi parkimiskohad ja neid müüma. See on üldse üks keeruline teema ja meeleldi koguks arvamusi, kas sellist kuidas sellise jupphaaval müümise küsimust peaks standardis kajastama.

Seisukoht: Selgitada

Kujundatakse seisukoht üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 24804

Esitaja: Martin Pedak

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Vahi tn lõik (Aruküla tee - Nurme tn) on märgitud Jaotusmagistraaliks. Tegelikkuses see nii ei ole olnud ja ei ole ka praegu. Magistraal-liiklus toimub peaasjalikult Vahi teed mööda Vahi tüöstuspargi suunal. Lisaks on Vahi tn lõigus (Aruküla tee - Sinepi tn) ilma eraldi jalg- ja kergliiklusteeta, kitsas, pinnatud ja 8t piiranguga. Lõigul asuvad hoovidesse juurdepääsud ja mõned kõrvaltänavate ristmikud. Kummeli tn korterelamud paiknevad teele väga lähedal. Kvartalis elab palju väikseid lapsi ning väga oluline on tagada liiklusohutus, kuid olemasoleva tee klassiga ei ole võimalik rakendada liiklust rahustavaid tehnilisi meetmeid. Samuti külgneb teega 180m pikkune Salvesti laohoone sein, selle toed ning katuse räästas on ohuks nii sõidukitele kui jalakäijatele. Vahi tn teekoridori laius on oluliselt kitsam, kui kõrval asuvate madalama klasside tänavatel - 12m vs 20-25m (Põllu tn) vs 14-16m (Kvissentali tee).

Eelnevat arvesse võttes palun teha üldplaneeringusse järgmised parandused:

1) määrata Vahi tn lõigus (Aruküla tee - Nurme tn) olemasolev õige tänava liik - kohalik jaotustänav.

2) mitte planeerida teeklassi tõstmist antud lõigus.

3) koostöös Tartu vallaga, määrata jaotusmagistraaliks Vahi tee lõigus Nurme tn-Jõhvi maantee, mida mööda suunata liiklus linna välja.

Seisukoht: Mittearvestada

Tänavate liigid on määratud tervikvõrgustikku arvestades. Kuna muudatus lõhub struktuuri, siis ei ole tänavaliigi muutmine põhjendatud.

Vahi tänava välja ehitamiseks (Aruküla tee–Sinepi tn) on koostatud projektlahendus. Tänava ümberehitamine toimub vahendite olemasolul.

Kood: 24805

Esitaja: Argo-Remo Viljasto

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnsaosa ühendava autotee vastu.

Lühidalt väljatoodud punktid plaanitava tee ja liiklussõlme vastu ja muudatusettepanek, millega võiks

planeeritava autotee asendada kergliiklusteega, mis ühendaks Kvissentali linnaosa juba olemasoleva

kergliiklusteega on sellised:

1. planeeritava tee ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas toodud prioriteeridega

(kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga ja

liikluse suunamine magistraaltänavatele)

2. Kergliiklusteega ristuvate ristmike lisandumine vähendab kergliikluse süsteemi atraktiivsust ja

läbilaskevõimet ning mõjub negatiivselt liiklusvoole

3. Tartu linn peab vajalikuks ratta ja jalgsi liikumise eelmistamise olulist kasvu ning vähendada

autostumist - selleks peab olema jalgsi ja rattaga liikujatel oluline eelis autode ees. Eelist aga

planeeritava teega hoopis vähendatakse.

4. Liikluse suunamine Puiestee tänavalt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval ja rannaäärsel alal nii

liiklusmüra kui õhusaastet ja vähendab jalakäiate ohutust.

5. Soisele alale teede ehitamine on kallus ja mõjub halvasti ümbritsevale loodusele (alas asub Aruküla

käpaliste püsielupaik koos sihtkaitsevööndiga, lisaks ilmselt kahepaiksete kudemis- ja elupaik)

6. Plaanitav autotee vähendab suurelt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust

(mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks)

Seega võiks kaaluda järjekordse autotee ehitamise asemel planeeritav tee asendada kergliiklusteega

ja ühendada juba olemasolevaga. Usun, et väga paljud piirkonna elanikud, rannaalade kasutajad ning

tervisesportlased jääksid teile tänulikuks.

Pikemalt on kõik punktid pikemalt lahtiseletatult koos joonisega leitavad manusena kaasa pandud

PDF failist.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 25204

Esitaja: Mari Liis Puiestik

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Vahi tänava viimane jupp Kummeli elurajooni kõrval võiks olla jaotusmagistraali asemel kohalik jaotustänav. Teelõik asub olemasolevale ja tulevasele mänguväljakule väga lähedal ning rahulikuma liikluse korral oleks lastele turvalisem.

Seisukoht: Mittearvestada

Tänavate liigid on määratud tervikvõrgustikku arvestades. Kuna muudatus lõhub struktuuri, siis ei ole tänavaliigi muutmine põhjendatud.

Vahi tänava välja ehitamiseks (Aruküla tee–Sinepi tn) on koostatud projektlahendus. Tänava ümberehitamine toimub vahendite olemasolul.

Kood: 25205

Esitaja: Kaja Veddel

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Vana sadamaraudtee koridoril on tohutu potentsiaal saada puhtalt jalg- ja rattateeks, mitte jagada ruumi autoteega. Autodest eemal paiknev liikumiskoridor on heitgaasi- ja müravaba ning palju turvalisem ka pisematele liiklejatele.

Lisaks on veel võimalus ühendada see Vaksali tn kergliiklusteega, mille tulemusel moodustuks väga pikk ja mitmeid linnaosasid ühendav jalgrattamagistraal!

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 25206

Esitaja: Kaja Veddel

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

1) Kalevi tänav on väga mugava trajektooriga ühendus rattaga liikudes, kuid seda ei ole märgitud potentsiaalse teena ÜPs.

2) Tore on, et kallarada veel suurema fookusega käsitletakse!

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringu eelnõu jalgratta- ja jalgteede skeemiga ei kavandata põhi- või tugivõrku Kalevi tänavale. Eelnõu seletuskiri näeb ette, et asulas tuleb kergliiklejatel tagada liikumisvõimalused mõlemal teepoolel. Kalevi tänava ümberehitamine toimub eelarveliste vahendite olemasolul.

Kood: 25207

Esitaja: Kaja Veddel

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Atlantise parki, Võidu silla poolsesse külge, on planeeritud ühiskondliku hoone ala. Üldiselt ma leian, et kesklinna parkide arvelt hoonestuse tihendamine on hästi põhjendatud, kuid mitte see kõige alumine nurk Holmi pargist. See on üks väheseid avatud alasid, kuhu paistab väga pikalt õhtupäike, mis meelitab kohale väga palju tartlasi. See võib-olla väike detail aga muudab selle koha täiesti ainulaadseks Tartu kesklinna (ja ka ülejäänud alade) parkide seas. Muruplatsi Narva mnt'st eraldav kasesalu teeb oma tööd hästi ning pakub mõnusat looduslähedust, mida ei suudaks iial pakkuda hoone, ning ilma milleta muruala kaotaks enamuse oma tõmbefaktorist.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Tartu linna kui regiooni keskuse funktsioonide tugevdamiseks on eelkõige vajalik koondada, eriti kesklinna, regiooni elanikke teenindavaid ametiasutusi. Linn pooldab riigiasutuste maja ehitamist Holmi parki tingimusel, kus Holmi pargi jõepoolne ala säilitatakse pargina üldplaneeringus näidatud ulatuses päikesepaistelise osana.

Kood: 25208

Esitaja: Mari Krüüner

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Rattateed võiks olla üldiselt ja igalpool paremini eristatavad autoteest, et oleks turvalisem ja meeldivam liigelda.

Tartu linna haljastuses võiks olla erinevaid tasandeid rohkem (põõsad).

Seisukoht: Arvestada

Arvestada projektlahenduste koostamisel.

Kood: 25604

Esitaja: Johanna-Maria Illend

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

* Vahi tänaval (vahemikus Vahi tee - Sinepi) võiks piirata võimalust piirkiiruse ületamiseks, nt paigaldada kiirusetõkked.

* Vahi tänaval (vahemikus Sinepi-Aruküla tee) võiks olla korralik kõnnitee/kergliiklustee.

* Muru ja Puiestee tänavate ristmikul võiks olla ülekäigurada.

* Nurme tänaval võiksid olla korralikud kõnniteed.

Seisukoht: Selgitada

Tänavate täpne liikluskorraldus, sh liikluspiirangute kehtestamine ja ülekäiguradade rajamine ei ole üldplaneeringu ülesanne.

Vahi tänava välja ehitamiseks (Aruküla tee–Sinepi tn) on koostatud projektlahendus. Nurme tänava ümberehitamiseks koostatakse praegu projektlahendust. Mõlema tänava ümberehitamisega rajatakse mõlemale poole sõiduteed kergliiklejatele teed. Tänavate ümberehitamine toimub vahendite olemasolul.

Kood: 26004

Esitaja: Urmas Aunin

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Vabaduse pst 1c on osalt märgitud punasega , st et senine Keskpargi planeering muudetakse ära ? Teen ettepaneku jätta siiski haljasalaks.

Seisukoht: Mittearvestada

Tartu linna kui regiooni keskuse funktsioonide tugevdamiseks on eelkõige vajalik koondada, eriti kesklinna, regiooni elanikke teenindavaid ametiasutusi. Täiendavalt on oluline tagada kõrgetasemelised võimalused Tartu Kunstimuuseumile ja Tartu Linnaraamatukogule. Linn pooldab südalinna kultuurikeskuse kavandamist keskparki, eeldusel, et vähemalt poolt haljasalast säilib ning kujundatakse tervikliku ja toimiva avaliku ruumina.

Kood: 26005

Esitaja: Triin Lepp

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Olen mures Tartu linna hääbuva kauniduse pärast, seetõttu soovin Tartu Üldplaneeringus näha arhitektuurilisi ja ehituslikke nõudeid mobiilimastide rajamiseks. Neid kerkib nagu seeni majade katustele, ning muudele vabadele kohtadele, kuid need on äärmiselt koledad ja rikuvad üha enam Tartu linna vaateid ja üldmuljet. Juba on ka Tartu muinsuskaitse aluses kesklinnas akendest näha koledaid kaste ja maste. Maailma näited on erinevad, mõnes linnas on kohustus ehitada mastid

vaatajale kenamad, maskeerides need looduse või hoone osaks, mõnes linnas on aga uute mastide paigaldamine lausa keelatud. Tartu peaks püüdlema kauniks linnaks ja seda on võimalik reguleerida üldplaneeringuga.

Seisukoht: Selgitada

Asulas elamisel tuleb arvestada erinevate huvide ja vajadustega. Rajatiste projekteerimisel püütakse leida lahendused, mis sobiksid linnaruumi. Linnakeskkonnas on loomulik, et tuleb taluda naabrit, teisi liiklejaid, eriilmelisi hooneid ja rohealasi, erinevaid infrastruktuuri elemente. Kõik ehitised püstitatakse eesmärgiga pakkuda elanikele paremat teenust. Linn teeb pidevalt koostööd erinevate osapooltega, et leida parimad võimalikud lahendused. Viimastel aastatel on näiteks erinevatele tänavapostidele, mastidele tähelepanu pööratud ja väärikad lahendused leitud. Täname ettepaneku eest ja pöörame sellele tähelepanu.

Kood: 26006

Esitaja: Harald Astok

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Soovime teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leiame, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teeme ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd.

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele

autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetame kergliiklusteede arendamist ning teeme ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usume, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula

tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 26007

Esitaja: Julia Šaškina

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Soovime teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leiame, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teeme ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd.

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II

kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetame kergliiklusteede arendamist ning teeme ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usume, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 26008

Esitaja: Siim Kaunissaare

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Pika tänava - Kalda tee ja Sõpruse silla - Sõpruse puiestee ala liiklus oleks vaja paremini korraldada. Lahenduseks oleks uue parema liiklusskeemi koostamine, mis aitaks liiklusummikuid vältida.

Ettepanek on tunnelite ja uute sildade projekteerimiseks ja ehitamiseks, mis aitaks liiklusummikud kaotada. Praegune ringtee Sõpruse silla juures ei lahenda olukorda. (vt. liiklusskeemi manuses lehel).

PS. Saatsin Tartu Linnavalitsuse üldplaneeringu- ja arenguteenistusele oma ideega ettepaneku, mis koosneb seletuskirjast, piltidest ja videost (privaatne), digiallkirjaga.

Seisukoht: Selgitada

Täname põhjaliku analüüsi eest.

Mitte arvestada. Ristmiku täpse liikluskorralduse määramine ei ole üldplaneeringu ülesanne. Kõik konkreetsed liikluslahendused leitakse projekteerimistööde käigus lähtudes projekteerimise hetkel avalduvatest vajadustest ja perspektiivsest nõudlusest. Üldplaneeringus lahenduse kinnistamine võib hiljem muutuda takistuseks veelgi kaasaegsemate lahenduste rajamisel.

Kood: 26009

Esitaja: Siim Kaunissaare

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Sõbra tänav (Siili tn. algusest) ja Ihaste tee oleks vaja ühendada sillaga. Plaanis on tulevikus ehitada Ropka sild üle Emajõe, kuid see jääb Sõbra tn-st kaugele (1 km kaugusel) või praegune Sõpruse sild (700 m kaugusel). Uus sild võiks olla kas jalakäijate või autoliikluse sild. See ühendaks mugavalt Karlova ja Annelinna piirkonnad.

Seisukoht: Selgitada

Tegu ei ole ülelinnalisi liiklusprobleeme lahendava sillaga. Sild on sobilik Karlova ja Annelinna ühendamiseks. Ettepanekut kaalutakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 26404

Esitaja: Keit Mõisavald

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Kesklinna ei läbi ükski kergliikluse põhivõrgustiku teedest. Kuna rattaga liikumise üks põhilisi eeliseid on kiirelt sihtpunkti jõudmine st tööle või kooli, siis peaks kesklinna läbima ka vähemalt paar põhiteed. Muidu on olukord, kus äärelinnas saab kerge vaevaga ja kiirelt punktist A punkti B, kuid kesklinnas on toppamine, slaalom jalakäijate vahel ja rattatee otsimine: kus ma ikkagi peaksin sõitma, et poleks ees jalakäijal või autodel; märgistuse ühtususe puudumisest tingitud ebakindlus (tavaliselt on jalgratta tee märgitud jalakäija ja auto vahele, kuid tihti on Tartus teisiti) ja teepoolte üleliigne vahetamine. Väga soovitan eeskujuks võtta Helsingi (kesklinn on väga hästi rattaga

sõidetav, päriselt minge ja proovige) või üleüldiselt Soome lahendusi, mis võiksid ka meil töötada, kuna Taani jms rattakultuuri liidriteni on meil hetkel liiga pikk tee. Inimesed harjuvad üsna aeglaselt, kuid mingisugused põhilised arusaamad võiks kokku leppida ja üritada kinnistada linnaelanike seas, nt eristatud teekoridoride järjekord auto-rattur-jalakäija, punane tähistab rattateed.

Seisukoht: Selgitada

Jalgratta- ja jalgtee põhi- ja tugivõrgu teed on kesklinna läbima planeeritud ja nähtavad rakendusest. Tänavate väljaehitamine sõltub eelarvelistest vahenditest.

Kood: 26405

Esitaja: Keit Mõisavald

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Leidsin punkti kus mainiti garaažidele elamufunktsioonide andmisest, mis ilmselt viitas Tähtvere minimajale Emajõe ääres garaažibokside alal. Tahaksin mõtet edasi arendada ja ärgitada Tartu linna lubama ehitada ka eraldiseisvaid minimaju muudesse asukohtadesse mitte vaid garaažide asemele. Nimelt on üle maailma hoogu kogumas tiny house movement, mille eesmärk ongi ehitada võimalikult väikseid elumaju peamiselt keskkonna jalajälje vähendamiseks, aga ka kalli kinnisvaraturu väljapääsuna või lihtsalt minimalistliku elustiili kaalutlustel. Tartus oleks piisavalt suuri aedu, kuhu minimaju püstitada (teisaldatavaid või mitte), samuti on Tartus palju puukuure mida on võimalik ümber ehitada. Probleem tõuseb tihti esile aga seadustes ja linna eeskirjades, mis teevad minimajade legaalse ehitamise ja neid aastaläbi püsivalt elamise pea võimatuks. Minimajade ehitamise lubamine võiks olla midagi tõeliselt tartulikku, heade mõtete linnale omast. See aitaks keskkonnast hoolivatel inimestel elada puhtama südametunnistusega ja eelkõige väiksema jalajäljega, samuti kergendab noortel kinnisvara soetamist kallil hinnaturul ning aitab ka valglinnastumist peatada, sest veidrad väiksed krunditükid leiaksid lõpuks kasutust. Ja loomulikult väga hea promomaterjal on see samuti Tartu linnale, mis tooks kindlasti kaasa suurt meediakajastust!

PS Hoian pöidlaid selles osas, sest elukaaslasega on kindel plaan minimaja ehitada, loodetavasti ikka Tartusse ☺

Seisukoht: Selgitada

Mikromajade ehitamine vastavalt üldistele elamumaa reeglitele keelatud ei ole. Küll aga peab hoonestus olema piirkonnaga sobituv ja väärikas.

Kood: 26406

Esitaja: Anneli Kapp

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnaosa ühendava autotee vastu

Soovin teha muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leian, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teen ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (Joonis 1).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavatele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks

III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka

II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada;

8) plaanitav autotee vähendab oluliselt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust (mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks) ning on vastuolus rohelise taristu arendamise eesmärkidega;

9) eraomand on Eestis puutumatu. Kuigi meil kehtib igaüheõigus ja mõnel juhul on omanik sunnitud taluma avalikke koormisi, siis on siiski selge, et Aruküla tee 2/4/6 korteriomanikud (ning ka teised Aruküla teel asuvate eraomandis olevate kinnistute omanikud) ei peaks olema kohustatud taluma liigset mürareostust ega õhusaastet, mida tekitaksid sõidukid Puiestee tänaval ühelt poolt ning teiselt poolt plaanitava Ujula tänavat ja Kvissentali linnaosa ühendava autoteel sõitvad sõidukid. Kinnisvara ostes oli mul olemas teadmine, et vaade Emajõele ja sellega piirnevale rohealale jääb alles ning tegemist on kaitsevööndiga, kuhu uusi hooneid, rajatisi ega autoteid ei tule. Kortermajad on ehitatud selliselt, et rõhutada suurepärast vaadet, mis avaneb avaratelt rõdudelt ja terrassidelt. Plaanitava Ujula tänavat ja Kvissentali linnaosa ühendava autotee ehitamisega viidatud asukohtades kinnisvara väärtus langeb märkimisväärselt ning seda ei kompenseeri keegi.

Lemmit Kaplinski kirjutas Tartu Postimehes 29. juulil 2020 järgmiselt: “Kui tema jaoks on olemuslikult vale linna elamute rajamine, siis mulle on õigus kodule inimese jaoks elementaarne. Mis ühiskonda saab ehitada retoorikaga, kus me taunime soovi elada mugavas ja hubases kodus? […] Praegusel linnavõimul on kindlasti oskust ja julgust sellisel viisil edasi liikuda ja usutavasti hindavad ka otsustajad õigust oma kodule, kust oleks võimalik vajaduse korral liikuda keskkonnasäästliku ühissõidukiga, sõita turvaliselt jalgrattaga või nautida puhkust läbimõeldult hooldatud rohealadel ja jõeäärsetel kallasradadel.” Kui planeeritav Ujula tänavat ja Kvissentali linnaosa ühendava autotee ikkagi ehitatakse, siis on äärmiselt kahetsusväärne, kui linnavõimu sõnad ja teod ei käi kokku.

Eelnevast tulenevalt toetan kergliiklusteede arendamist ning teen ettepaneku eemaldada antud jaotustänavad arenguplaanist ja nende asendamist kergliiklusteega. Usun, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Joonis 1. Võimalikud pakutavad muudatused tänavate planeeringus (parempoolsel joonisel rohelisega märgitud kergliiklustee)

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 26804

Esitaja: Neeme Tõnisson

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Oman korterit Aruküla tee 2/4/6 kinnistul

Osalesin muudatusettepaneku koostamisel Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Olen arvamusel, et antud piirkonnas tuleks planeeritavad tänavad asendada kergliiklusteega, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljood ning toetaks autoliikluse vähendamist ning rohealade ja neis esineva elurikkuse säilimist linna elurajoonides.

Arvamuse põhjendused:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu ei ole perspektiivis Kvissentalile eraldi uue autotee rajamine põhjendatud.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 26805

Esitaja: Merili Savolainen

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnsaosa ühendava autotee vastu.

Lühidalt väljatoodud punktid plaanitava tee ja liiklussõlme vastu ja muudatusettepanek, millega võiks planeeritava autotee asendada kergliiklusteega, mis ühendaks Kvissentali linnaosa juba olemasoleva kergliiklusteega on sellised:

1. planeeritava tee ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas toodud prioriteeridega (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga ja liikluse suunamine magistraaltänavatele)

2. Kergliiklusteega ristuvate ristmike lisandumine vähendab kergliikluse süsteemi atraktiivsust ja läbilaskevõimet ning mõjub negatiivselt liiklusvoole

3. Tartu linn peab vajalikuks ratta ja jalgsi liikumise eelmistamise olulist kasvu ning vähendada autostumist - selleks peab olema jalgsi ja rattaga liikujatel oluline eelis autode ees. Eelist aga planeeritava teega hoopis vähendatakse.

4. Liikluse suunamine Puiestee tänavalt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval ja rannaäärsel alal nii liiklusmüra kui õhusaastet ja vähendab jalakäiate ohutust.

5. Soisele alale teede ehitamine on kallus ja mõjub halvasti ümbritsevale loodusele (alas asub Aruküla käpaliste püsielupaik koos sihtkaitsevööndiga, lisaks ilmselt kahepaiksete kudemis- ja elupaik)

6. Plaanitav autotee vähendab suurelt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust (mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks)

7. Planeeritav autotee Kvissentalile pole põhjendatud, sest kaardirakenduses välja toodud planeeritav Tartu Põhjaring väldiks Tartusse sissesõitu ja juba vähendaks liikluskoormust Puiestee tänaval

Seega võiks kaaluda järjekordse autotee ehitamise asemel planeeritav tee asendada kergliiklusteega ja ühendada juba olemasolevaga. Usun, et väga paljud piirkonna elanikud, rannaalade kasutajad ning tervisesportlased jääksid teile tänulikuks.

Pikemalt on kõik punktid pikemalt lahtiseletatult koos joonisega leitavad manusena kaasa pandud PDF failist.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust

võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 26806

Esitaja: Kai Savolainen

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnsaosa ühendava autotee vastu.

Lühidalt väljatoodud punktid plaanitava tee ja liiklussõlme vastu ja muudatusettepanek, millega võiks planeeritava autotee asendada kergliiklusteega, mis ühendaks Kvissentali linnaosa juba olemasoleva kergliiklusteega on sellised:

1. planeeritava tee ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas toodud prioriteeridega (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga ja liikluse suunamine magistraaltänavatele)

2. Kergliiklusteega ristuvate ristmike lisandumine vähendab kergliikluse süsteemi atraktiivsust ja läbilaskevõimet ning mõjub negatiivselt liiklusvoole

3. Tartu linn peab vajalikuks ratta ja jalgsi liikumise eelmistamise olulist kasvu ning vähendada autostumist - selleks peab olema jalgsi ja rattaga liikujatel oluline eelis autode ees. Eelist aga planeeritava teega hoopis vähendatakse.

4. Liikluse suunamine Puiestee tänavalt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval ja rannaäärsel alal nii liiklusmüra kui õhusaastet ja vähendab jalakäiate ohutust.

5. Soisele alale teede ehitamine on kallus ja mõjub halvasti ümbritsevale loodusele (alas asub Aruküla käpaliste püsielupaik koos sihtkaitsevööndiga, lisaks ilmselt kahepaiksete kudemis- ja elupaik)

6. Plaanitav autotee vähendab suurelt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust (mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks)

7. Planeeritav autotee Kvissentalile pole põhjendatud, sest kaardirakenduses välja toodud planeeritav Tartu Põhjaring väldiks Tartusse sissesõitu ja juba vähendaks liikluskoormust Puiestee tänaval

Seega võiks kaaluda järjekordse autotee ehitamise asemel planeeritav tee asendada kergliiklusteega ja ühendada juba olemasolevaga. Usun, et väga paljud piirkonna elanikud, rannaalade kasutajad ning tervisesportlased jääksid teile tänulikuks.

Pikemalt on kõik punktid pikemalt lahtiseletatult koos joonisega leitavad manusena kaasa pandud PDF failist.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 26807

Esitaja: Anton Raudsepp

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Muudatusettepanek planeeritava Ujula tänavat ja Kvissentali linnsaosa ühendava autotee vastu.

Lühidalt väljatoodud punktid plaanitava tee ja liiklussõlme vastu ja muudatusettepanek, millega võiks planeeritava autotee asendada kergliiklusteega, mis ühendaks Kvissentali linnaosa juba olemasoleva kergliiklusteega on sellised:

1. planeeritava tee ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas toodud prioriteeridega (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga ja liikluse suunamine magistraaltänavatele)

2. Kergliiklusteega ristuvate ristmike lisandumine vähendab kergliikluse süsteemi atraktiivsust ja läbilaskevõimet ning mõjub negatiivselt liiklusvoole

3. Tartu linn peab vajalikuks ratta ja jalgsi liikumise eelmistamise olulist kasvu ning vähendada autostumist - selleks peab olema jalgsi ja rattaga liikujatel oluline eelis autode ees. Eelist aga planeeritava teega hoopis vähendatakse.

4. Liikluse suunamine Puiestee tänavalt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval ja rannaäärsel alal nii liiklusmüra kui õhusaastet ja vähendab jalakäiate ohutust.

5. Soisele alale teede ehitamine on kallus ja mõjub halvasti ümbritsevale loodusele (alas asub Aruküla käpaliste püsielupaik koos sihtkaitsevööndiga, lisaks ilmselt kahepaiksete kudemis- ja elupaik)

6. Plaanitav autotee vähendab suurelt kohalike elanike looduslähedust, kuna vähendab rohelust (mida niigi jääb Tartus aina vähemaks ja vähemaks)

7. Planeeritav autotee Kvissentalile pole põhjendatud, sest kaardirakenduses välja toodud planeeritav Tartu Põhjaring väldiks Tartusse sissesõitu ja juba vähendaks liikluskoormust Puiestee tänaval

Seega võiks kaaluda järjekordse autotee ehitamise asemel planeeritav tee asendada kergliiklusteega ja ühendada juba olemasolevaga. Usun, et väga paljud piirkonna elanikud, rannaalade kasutajad ning tervisesportlased jääksid teile tänulikuks.

Pikemalt on kõik punktid pikemalt lahtiseletatult koos joonisega leitavad manusena kaasa pandud PDF failist.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 26808

Esitaja: Lia Ratnik

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Ettepanek puudutab kinnistut Aadressiga Ojaääre 28, Tüki küla, Tartu linn

Kinnistu number 1392604

Katastri tunnus 83101:001:0566

Sihtotstarve praegu: maatulundusmaa 100%

Pindala: 8076 m2

Omanik: Ülo Ratnik

Kinnistu omanik soovib algatada talle kuuluva maa sihtotstarbe muutmise 50% osas elamumaaks, mis võimaldaks ehitada kõnealusele maale ühe normaalmõõtmetes individuaalelamu koos

kõrvahoonetega. Liitumisvõimalused elutähtsate kommunikatsioonidega asuvad kinnistu piiril. Planeeritav hoonestus saaks jätkuks naabruses juba asuvale hoonestusele ja arvestaks sobivust ümbritsevate individuaalelamute ja Tüki veskiga. Arvestades kinnistu suurust jääb piisavalt ruumi ka kvaliteetse haljastuse rajamiseks. Üldplaneeringus 2040 kõnealusele maatükile kavandatud sihtotstarve Roheala puhkamise ja virgestusalana ei ühti kahjuks maa omaniku vajaduste ja plaanidega.

Seisukoht: Arvestada

Nõustuda ettepanekuga kinnistu läänepoolse osa hoonestamiseks vastavalt TÜK3 asumile määratud ehitustingimustele. Krundi idaosas, Rahinge oja kaldakaitsepiirangute alal on kõrghaljastuse säilitamise kohustus.

Kood: 26809

Esitaja: Berk Vaher

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Toetan, et üldplaneeringus nähtaks ette püsiva kergliiklustee rajamine sadamaraudtee koridori. Põhjalikumad selgitused on juba esitatud Kaasava Eelarve projekti autorite poolt, ent tsiteeriksin neist Ilmar Pardi oma: Olemasoleva raudteeäärse kergliiklustee (Väike-Kaare tänava juures) ühendamine Siili tänava kergliiklusteega loob tegelikult Tammelinna, Maarjamõisa, Vaksali, Karlova ja FI linnaosade elanike jaoks uue turvalise ühenduse Emajõe kalda ja Karlova sadamaga ning uue planeeritava promenaadi kaudu ka Sadama kvartali, kesklinna, Tähtvere spordipargi, Anne kanali, A le Coq spordihoone, Ihastega, jne. See ühendus seoks omavahel kokku linna kaks liiklusest eraldatud turvalist kergliiklusteede võrku - raudteeäärne ja jõeäärne. See tähendaks, et inimene võiks jalutada, joosta, rattaga sõita või suusatada näiteks Tammelinnast Tähtvere spordiparki, Emajõe randa, Jõgeva maanteele, Anne kanalini või Ihaste metsa ilma, et peaks kordagi autoliiklusega lähestikku kulgema. Kergliiklustee ümbrust annaks aga kasutada ka uudse vabaõhulise ekspositsioonivööndina nii 2024. aasta Euroopa kultuuripealinna ja selle eelaastate programmi raames kui ka edaspidi.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 26810

Esitaja: Janika Suurmets

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Esitan Kardla tee asumi osas 8 ettepanekut, mis on lahti kirjutatud käesolevale kirjale lisatud dokumendis. Ettepanekud puudutavad kitsendusi ja transpordivõrgustikku. Kirjaga on kaasa pandud 6 kinnistu valdajate toetusallkirjad.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Arvestada, kuna ala ei ole maakonnaplaneeringuga määratud väärtuslikuks maastikuks ning uuringus Miljööväärtuslike alade ja üksikobjektide ning kultuuripärandiga seotud objektide väljaselgitamine endise Tähtvere valla territooriumil on säilitamisväärse põlistaluna sellel alal välja toodud ainult Mudaniku talu, kuid üksikkrundina ei oma ka see säilitamisväärsust.

2. Mitte arvestada, kuna tegemist on tüüpilise hajaasustusalaga, millele rakenduvad samad üldnõuded. Hajaasustuse üldnõuetes (teiste piirkondades) on lubatud ka mitme majapidamise paiknemine lähestikku, juhul kui selliselt paiknevate gruppide vahele jäävad põllu- või metsamaad.

3. Mitte arvestada. Tee on kavandatud Maanteeameti tellimusel koostatud teemaplaneeringuga, mille eesmärgiks on Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa olemasoleva trassi vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele Järva, Jõgeva ja Tartu maakondades km 92,0 – 183,0 s.h Neanurme ja Pikknurme õgvenduste, Mäeküla, Adavere, tugimaantee 49 Imavere–Viljandi–Karksi-Nuia Imavere ümbersõitude ning tugimaantee nr 38 Põltsamaa–Võhma ja tugimaantee 37 Jõgeva–Põltsamaa ühendus (Põltsamaa ümbersõit) trassi valik.

Teemaplaneering on Tartu maakonna osas kehtestatud Tartu maavanema 21. novembri 2012 korraldusega nr 686.

Üldplaneeringuga on kajastatud teemaplaneeringu lahendust ja täiendavaid kitsendusi üldplaneeringuga ei kavandata.

4. Selgitada. Väärtusliku põllumajandusmaa küsimuses konsulteerib linn Maaeluministeeriumiga ja pakub seejärel välja lahenduse.

5. Mitte arvestada. Abihoonete arvu piirang on maatulundusmaadel ka kehtivas Tähtvere valla üldplaneeringus ja seisukoht on, et seda ei ole põhjust muuta. Eesmärk on maamajapidamistes hoonestuse ruumiline korrastatus.

6. Mitte arvestada. KAR2 ehitustingimustes on nõuded tehnoseadmete, päikesepaneelide jmt paigaldamiseks teelt mittenähtavana eesmärgiga säilitada algupärane üksikute talukohtadega ja valdavalt põldudega väärtuslik maastik ja mitte rikkuda seda tehislike rajatistega nagu päikesepargid. ÜP põhilahenduse juures täpsustatakse piirangute sõnastust, kuid üldpõhimõte jääb kehtima.

7. Mitte arvestada. Tee on kavandatud (Maanteeameti tellimusel koostatud teemaplaneeringuga mille eesmärgiks on Riigitee 2 (E263) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa olemasoleva trassi vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele Järva, Jõgeva ja Tartu maakondades km 92,0 – 183,0 s.h Neanurme ja Pikknurme õgvenduste, Mäeküla, Adavere, tugimaantee 49 Imavere–Viljandi–Karksi-Nuia Imavere ümbersõitude ning tugimaantee nr 38 Põltsamaa–Võhma ja tugimaantee 37 Jõgeva–Põltsamaa ühendus (Põltsamaa ümbersõit) trassi valik.

Teemaplaneering on Tartu maakonna osas kehtestatud Tartu maavanema 21. novembri 2012 korraldusega nr 686.

Üldplaneeringuga on kajastatud teemaplaneeringu lahendust ja täiendavaid kitsendusi üldplaneeringuga ei kavandata.

8. Arvestada.

Kood: 26811

Esitaja: Merle Vall

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Ettepanek muuta sadamaala rohealaks Ranna pst. 40 krundi jõepoolse piirnemise ulatuses. See on ainuke koht, kus Ihaste elanikud pääsevad Emajõe ilu nautima. Oleme naabriga kogu jõeäärt hooldanud ja sel aastal on kahel korral abiks olnud ka linna heakorrastajad. Ametliku ujumiskohana ei saa seda kasutada, kuna on ohtlik, kuid loodusesse tulla, piknikku pidada ja kala püüda on võimalik.

Seisukoht: Arvestada

Vastavalt kehtivale detailplaneeringule on Raeremmelga tn 8 krunt Tartu linna omandis olev üldmaa.

Kood: 26812

Esitaja: Aire Lahk

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

1) Palun likvideerida Siimo (83101:001:0345) kinnistut läbiv 5. klassi tee (vt Kaart 1, punased ristid). Põhjendus: naaberkinnistud ei ole elamumaadena planeeritud ja kogujateel Tartu suunas puudub arvestatav sotsiaalmajanduslik kasu.

2) Palun kindlustada nimetatud kinnistu sisse-/väljasõit Tartu-Viljandi-Kilingi-Nõmme maanteelt/-teele T92 eelnõu transportvõrgustiku kaardil kajastatud jaotustänava kaudu (Kaart 1, tee nr 1). Seletus: nimetatud elamumaa teostumisel saab majapidamiste arv olema 20-25, seega potentsiaalsete sõidukite hulk (1.5 autot majapidamise kohta) oleks alla 40 auto.

3) Palun planeerida Siimo kinnistule (83101:001:0345) täiendav sisse-/väljasõit maanteelt/-teele T92 (Kaart 1, tee nr 2).

Palun võimaldada, et omanik saaks soovi korral muuta:

1) Siimo (83101:001:0345) kinnistu detailplaneeringu käigus osa maantee-äärsest maast ärimaaks (Kaart 2). Ärimaa toimimine eeldaks vahetut ühendust maanteega T92 (Kaart 1, tee nr 2). Näiteks Soopõllu (83101:001:0424) kinnistu on kõnealuses piirkonnas planeeritud ärimaana juurdepääsuteega maanteelt T92.

2) Siimo (83101:003:0833) kinnistu metsamaa kokkuleppelises osas elamumaaks.

Siimo kinnistu (83101:001:0345) läänepoolsete naaberkinnistute (nt 83101:004:0491) sihtotstarve on planeeritud tootmismaana. Kuidas lahendada elamumaale kanduva tootmismüra tõkestamine? Käesoleval ajal on müra tekitajaks OÜ Rastblasters. Müratasetei ole mõõdetud, kuid inimestelt, kes vahetus läheduses aiamaad harivad, on kaebusi.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Mitte arvestada. Kogujateed on kavandatud T92 Tartu–Viljandi–Kilingi-Nõmme maantee Tartu–Rõhu teelõigu (km 0.0-7.2) ala teemaplaneeringu ja eelprojektiga. Nimetatud tööd on aktuaalsed ja Maanteeameti tingimusena arvestamisele kuuluvad. Planeeritud kogujatee loob võimaluse ettepanekus kirjeldatud arendusele ja tagab ohutud juurdepääsud.

2. Mitte arvestada. Juurdepääsude kavandamine ei ole üldplaneeringu küsimus. T92 Tartu–Viljandi–Kilingi-Nõmme maantee on riigimaantee, mille haldaja on Maanteeamet. Juurdepääsu küsimused riigimaanteelt tuleb lahendada Maanteeametiga.

3. Arvestada. (ärimaa osas)

4. Arvestada ja lubada laiendada elamumaad kuni kogujateeni.

Kood: 26813

Esitaja: Kirsti Kuul

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Suur aitäh kõigile osapooltele, kes andsid või annavad oma panuse Kardla küla miljöö säilitamiseks ning on koostanud planeeringu mõisaaegasest hajaküla põhimõttest lähtuvalt. Hindame väga vaadete, Emajõe oru, põllumaa ning metsade väärtustamist tihedalt asustatud elamumaade rajamise asemel. Tutvudes üldplaneeringu Kar 2 osaga jäid mõningad punktid väheselt põhjendatuks või nende vajalikkus/ eesmärk arusaamatuks.

Maa-ala ja juhtfunktsioonide lõik sätestab elamukrundi kohta ühe elumaja ja kuni nelja majandus- või abihoone ehitamist. Kas nõue kehtib uutele kruntidele või seab see piirangu ka neile, kelle talule on ostetud rohkem maad, et lapsed ning lapselapsed saaksid endisesse kodukohta oma elamise rajada? Kui järgida taluhoovi algset hoonete paigutuse põhimõtet, võiks olla lubatud näiteks vanemate ja laste eraldiseisvad elumajad.

Ehitusmaterjalide kasutamise puhul on nõutud algupäraste materjalide ning ehitusvõtete kasutamist. Kuna küla üldpilt on aegade jooksul muutunud ning säilinud hooneid vähe, seab see väga ranged piirangud vanade talukohtade omanikele, kuna see muudab renoveerimise kulukamaks ning teisalt ei pruugi olla keskkonnasõbralik. Tänapäeval on kasutusel tunduvalt praktilisemad ning tõhusamad materjalid, mis kokkuvõttes on nii energia- kui keskkonnasäästlikumad. Neid oleks võimalik kasutada juhul kui antud punkt sätestaks, et fassaad peab sobima looduskeskkonda (laudis, palk, krohvitud, kivist jms.) mitte modernne (näiteks peegel- või plekk lahendused seintel).

Ehitustingimused sätestavad algsete hoonete mahu säilitamise, kuid tänapäeva elurütmi ja võimaluste puhul tundub piirangu järgimine tülikas. Kui noor pere soovib kolida vanasse talumajja, on keeruline ära mahutada ruume (vannituba, tualett, vajadusel tehnoruum), millega algupäraselt elamus arvestatud ei ole. Uute ruumide rajamine endiste arvelt vähendab oluliselt elamispinda.

Õueala haljastus peab vastama nõuetele, kuid neid ei ole esitatud ning jäävad seetõttu ebaselgeks.

Ehitustingimuste viimases lauses on kirjas, et tehnoseadmed ning päikesepaneelid ei tohi olla teelt vaadeldavad. Antud seadmeid ei paigaldata disainist või nähtavusest lähtuvalt vaid võimalikult otstarbekalt, seega on nõuet keeruline järgida.

Soovime, et maaomanikud saaksid ikka ise otsustada , kuidas omal maal toimetada. Talutootmist arendades võib tekkida vajadus rohkema, kui nelja hoone järele. Maa on ostetud eesmärgiga, et järeltulevad põlvkonnad saaksid siia oma kodud ehitada. Peab jääma võimalus muuta maa sihtotstarvet, põllumaast elamumaaks.

Kõike head mõistlike otsusteni jõudmiseks.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Kaaluda leebemate tingimustega KAR3 arhitektuuriüksuse loomist piirkonnas, kus ajalooline krundistruktuur, maakasutus ei ole tuntavalt säilinud ning vanu taluhooneid valdavalt enam pole.

KAR2 algupäraste taluhoonete renoveerimise tingimuste osas võib kaaluda leebemat sõnastust, aga üldjoontes põhimõtted säilitada - eesmärk on säilitada algupärane arhitektuurne ilme. KAR2 ehitustingimustes on nõuded tehnoseadmete, päikesepaneelide jmt paigaldamiseks teelt mittenähtavana eesmärgiga säilitada algupärane üksikute talukohtadega ja valdavalt põldudega väärtuslik maastik ja mitte rikkuda seda tehislike rajatistega nagu päikesepargid. ÜP põhilahenduse juures täpsustatakse piirangute sõnastust, kuid üldpõhimõte jääb kehtima. Üleüldised haljastusnõuded on antud punktis haljastus ja heakord.

Kood: 26814

Esitaja: Triin Kaurov

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Veeriku linnaosa Veeriku asumi (VE1) ehitustingimuste kohta on keskkonna- ja tervisekaitsenõuete osas märgitud: „Leida lahendused sademevete korduvkasutuseks ja immutamiseks krundil.“

Viljandi maantee äärse Viljandi mnt 43 elanikena on meil mure selles, et Viljandi maanteed on aja jooksul tõstetud kõrgemale ning märkimisväärne osa sademeveest voolab eramaadele (suurem osa sellest sissesõidu tee kaudu), mitte ei ole korraldatud linna sademeveekanalisatsiooni kaudu äravool. Seepärast on ettepanek, et ka Viljandi maantee kui linnatänava suhtes kehtiks analoogne tingimus, nagu on seatud VE1 kohta.

Seisukoht: Arvestada

Lahendatakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus.

Kood: 26815

Esitaja: Klaus Vinkman

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Jõega piirnevate hoonete ehitamisel piirata lubatud korruselisust maksimaalselt 2 maapealse korrusega, vältimaks saastete kogunemist lammialal paiknevas piirkonnas, mis läbib Tartut. Kesklinnas mitte lubada jõega piirnevatesse parkidesse uute hoonete ehitamist.

Seisukoht: Mittearvestada

Linna eesmärk on toetada lühikeste vahemaade linna kontseptsiooni, mis on võimalik tagada seeläbi kui keskusalal on tagatud olulised avalikud teenused ning täiendavad töökohad ja elukohad. Üldjuhul on hoonestuse maksimaalne kõrgus kesklinnas kuni 6 korrust ning kesklinna välisel alal vastavalt levinud hoonestuslaadile.

Kood: 26816

Esitaja: Jürgen Lina

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Arvan, et Vahi tänav ei peaks olema üldplaneeringus jaotusmagistraal. Tegemist peaks olema väiksema koormusega tänavaga.

Esiteks, Vahi tänava ääres on suur hulk elumajasid väikeste lastega - sh Kummeli tänava uute oranžide majade grupp. Seetõttu ei ole mõistlik tuua Vahi tänavale jaotusmagistraali liiklusmahtu, sh maksimaalse kiirusega 70 km/h. Jaotusmagistraali väljaehitamine tõstaks kohalike inimeste jaoks liiklusest tulenevat ohutaset.

Teiseks, Vahi tänavat kujundada jaotusmagistraaliks poleks mõistlik, sest pole reaalset liiklusvoogu, mis vastaks jaotusmagistraali definitsioonile: ida-lääne suunaline ja ka idast Jõgeva poole suunduv jaotusmagistraalile vastav liiklus võiks kulgeda mööda Narva maanteed Kõrveküla suunas ja sealt edasi maanteele (läbimurdele), mis ühendab Kõrveküla ja Jõgeva maanteed (Kõrveküla-Tila-Vahi-Jõgeva maantee).

Kolmandaks, arvan, et Vahi tänava jaotusmagistraalina kasutusse võtmine muudaks tänava äärde kujunenud uue elamupiirkonna elukeskkonda liiga palju halvemuse suunas - müra, saaste ja (jaotusmagistraali definitsioonist tulenevalt) ebapiisavad võimalused liiklusvoo rahustamiseks.

Seisukoht: Mittearvestada

Jaotusmagistraal on linnaosasisest liiklust võimaldav magistraaltänav, mis ühendab kohalikke jaotustänavaid ja juurdepääse põhimagistraalidega. Jaotusmagistraalid on mõeldud ühistranspordi ja kergliiklejate pikisuunalisele liiklusele. Jaotusmagistraalidel on lubatud raskete veokite liiklus ja linnasisene autoliiklus. Jaotustänavatel on lubatud juurdepääsud valdustele. Erandina on lubatud jaotusmagistraalidel sõidukite parkimist ja linna läbivat autoliiklust.

Vahi tänav on määratud jaotusmagistraaliks arvestades tänavate tervikvõrgustikku ja linna struktuuri. Kuna muudatus lõhub struktuuri, siis ei ole tänavaliigi muutmine põhjendatud.

Vahi tänava välja ehitamiseks on koostatud projektlahendus. Vastavalt projektile rajatakse mõlemale poole sõiduteed kergliiklusteed. Tänava ümberehitamine toimub vahendite olemasolul.

Kood: 26817

Esitaja: Age Salo

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Olen vastu Vorbuse piirkondade (EV VOR6, Ma Vor1) elamumaaks muutmisele. Tegemist on rohealadega, kus liigub palju metsloomi, kevadel peatuvad haned. Ettepanek on see ala (Kase teest

linnani) muuta pigem puhkealaks (dendropargi laienduseks-pikenduseks). Juba praegu käib alal palju koeraga jalutajaid, sportijaid. Talvel on see ala sobilik suusatamiseks. Ka mudellennukite lennutajatele on koht sobiv. Selliseid avaraid alasid tuleks ikka säilitada. Elamumaana võib kasutada Vorbuse-Kardla tee ja raudtee vahelist ala. Emajõe-poolne osa tuleks säilitada avara maastikuna. Ei tohi unustada ka luhtade kaitset. Piirkonnas kasvavad käpalised.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Linn on teadlik jõe-äärse ala puhkeväärtusest ja seetõttu ei nähta jõelammil (MA1) ette hoonestamist. VOR 6 osas on linn seisukohal, et Vorbuse asula võib laieneda kasvades tulevikus kokku linnaga. Vaadete ja juurdepääsu tagamiseks nähakse hoonestuses ette vastavad koridorid.

Kood: 26818

Esitaja: Martin Koiduaru

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

1. Ihaste tee äärde planeeritud kortermajade ala lõhub loomade rohekoridori. Ning see ei ole kooskõlas linna suursuguste roheplaanidega. Viia läbi KSH, veendumaks, mis mõju on selle ala täisehitamisel looduskeskkonnale.

2. Ihaste tee 18 alale planeeirutd suur elamu ja kortermajade ala lõhub igasugused loomade rohekoridorid ning on hukatuslik mõju siinsele looduskooslusele. Ning see ei ole kooskõlas linna suursuguste roheplaanidega. Viia läbi KSH, veendumaks, mis mõju on selle ala täisehitamisel keskkonnale ja loodusele.

3. Muuta Ihaste linnaosa piiri, liites Ihaste-poolse ringteetaguse Kesk-Annelinna ala Ihastega, kuivõrd see on kooskõlas juba toimunud muudatustega linna ruumistruktuuris.

4. Planeerida otse Ihaste bussipeatusest kõnnitee Raeremmelga tänavani ja sealt edasi ratsabaasini. Hetkel on planeeritud poolik lahendus ehk ainult Raeremmelga tänava algusest ratsabaasini. Vajalik on kõnnitee Ihaste peatusest Raeremmelga tänavani, kuna bussile minejad ja bussilt tulijad kasutavad seda sõiduteepoolset riba.

5. Ihastes, Raeremmelga 4 hoonest viib mööda Ranna pst. tänav ning selle hoone nurgas on pime ja ohtlik kurv. Planeerida see kurv ÜP-s selliselt, et jalakäijatel oleks seal ohutu liikuda.

6. ÜP näeb ette ehitada Ihaste teelt kaks ühendusteed Lammi teega.

Antud lahendused lõhuvad igasugused rohekoridorid elusloodusele. Linna poole planeeritud ühendustee on osaliselt planeeritud ammuse prügimäe alale. Viia läbi KSH veendumaks, mis mõjud on prügimäe alale ehitamisel ja kuidas sinna ladustunud jäätmete väljakaevamine mõjutab keskkonda.

Hipodroomi tänava algusest on planeeritud ühendustee Lammi teega . Viia läbi KSH, hindamaks, kuidas antud tee mõjutab keskkonda, elusloodust ning ümberkaudsete inimeste elu.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Mitte arvestada. Ihaste tee äärde kavandatud elamuala ei ole lausaline elamumassiiv, vaid hajusalt paigutuvad hooned, konnade ja loomade liikumiseks on ette nähtud eraldi koridor.

2. Mitte arvestada. Linn ei pea õigeks ala säilitamist tervikuna loodusalana, vaid on ette näinud Ihaste piirkonna laiendamise arvestades individuaalkruntide ja ridaelamukruntide defitsiiti linnas. Lahendus näeb ette ka Ihastele tüüpilise haljasalade osakaalu, mis peaks tagama jätkusuutliku looduskeskkonna arengu ja elurikkuse linnaosas.

3. Mitte arvestada. Linnaosa piir on ajalooliselt välja kujunenenud.

4. Üldplaneeringu eelnõu jalgratta- ja jalgteede skeemiga ei kavandata põhi- või tugivõrku Raeremmelga tänavale. Eelnõu seletuskiri näeb ette, et asulas tuleb kergliiklejatele tagada liikumisvõimalus mõlemal teepoolel. Raeremmelga tänava ümber ehitamine toimub eelarveliste vahendite olemasolul.

5. Üldplaneeringu eelnõu jalgratta- ja jalgteede skeemiga ei kavandata põhi- või tugivõrku Ranna puiesteele. Eelnõu seletuskiri näeb ette, et asulas tuleb kergliiklejatele tagada liikumisvõimalus mõlemal teepoolel. Ranna puiestee ümber ehitamine toimub eelarveliste vahendite olemasolul.

6. KSH aruandes on käsitletud muu hulgas Sõpruse silla–Ropka silla piirkonda planeeritud teedevõrgustiku mõju. Teie poolt mainitud teede osas kahjulikku mõju tuvastatud ei ole.

Kood: 27204

Esitaja: Jane Truuts

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Palun korrigeerige Lumimarja 1 krundile kavandatud roheala kuju ja pindala. Eelnimetatud roheala kuju ja pindala arutati dp menetluses ja ettepaneku tegi lpmk osakond. Lisan joonise, millel on roheala kuju ja pindala lpmk osakonna ettepaneku kohane.

Seisukoht: Mittearvestada

Detailplaneering on algatatud 2014 aastal, viimane informatsioon planeeringu koostamise käigust on linnal 2018 aasta mai kuust, edasi on teadmata asjaoludel olnud planeeringus paus. Planeeringut ei ole vastu võetud, seega ei ole põhjendatud lähtuda detailplaneeringu menetluses kavandatust. Linn jääb eelnõus toodud lahenduse juurde, mis järgib täna kehtiva üldplaneeringu lahendust.

Kood: 27604

Esitaja: Mart Laos

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Vorbuse elanikuna valmistab tõsist muret nn matkarajaga kaasnev. Eelkõige puhkekohtade asukohad Vorbuse küla piires - seal hakkab toimuma sisuliselt lõputu pidu - päris kindlasti peab need liigutama elumajadest kaugemale -ruumi on selleks piisavalt - elanikud peab natukene ruumi ja rahu jätma.

Plaan ise on tore ja ambitsioonikas aga pisut toores. Milline on linna tegevuskava heakorra tagamisel ja (kala)turistide ohjamiseks?

Seisukoht: Mittearvestada

Puhkekohad on määratud vastavalt looduslikele eeldustele ja asukohale teede suhtes. Linn ei ole puhkekohti kavandanud elamute vahetusse lähedusse. Puhkekohtade kavandamisel ei saa linn eeldada, et need muutuvad automaatselt avaliku korra rikkumise kohtadeks. Puhkekoha heakord tagatakse lähtuvalt linna ja maaomaniku vahelisest kokkuleppest. Matkaraja rajamiseks sõlmitakse maaomanikega kokkulepped pärast üldplaneeringu kehtestamist. Konkreetne tegevuskava pannakse paika matkaraja rajamisel.

Kood: 27605

Esitaja: Mart Laos

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Ühistransport ja kergliiklusteed Vorbuse suunal -. Linnaosa kohta on igasugune ühendus väga vilets - kas on plaane?

Seisukoht: Selgitada

Selgituseks. Liinivedu endises Tähtvere vallas teostab riik 2022. a lõpuni. Tartu Linnavalitsus hakkab liinivedu korraldama 2023. a algusest. Praegu on käsil liiniveo platvormi välja töötamine (kindla graafikuga liinid, tellimusel transport jms). Liinivõrgu koostamisel kaasatakse elanikke ja küsitakse tagasisidet täiendavalt.

Tartu linna üldplaneeringu eelnõuga on 22102 Vorbuse–Kardla tee äärde planeeritud jalgratta- ja jalgteede tugivõrgu tee. Üldplaneeringus on fikseeritud, et „Maanteede ümberehitamisel tuleb rajada maanteest eraldiseisev (haljasribaga eraldatud) kergliiklustee koos kergliiklejate ohutute teeületuskohtadega“. Vorbuse–Kardla tee on riigitee ja haldaja Maanteeamet. Kergliiklustee rajamine toimub eelarveliste vahendite olemasolul.

Kood: 28004

Esitaja: Mait Metsik

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Vabaduse puieste osaliselt jalakäiate alaks muuta. Liikumiskoridorina on Vabaduse puiestee minetanud oma tähtsuse mootor sõidukite seas ning kesklinn vajab sidumist jõe promenaadiga.

Samuti vajab kesklinn head ja aktraktiivset linnaruumi, et nimesed sooviksid ja tahaksid jala ja jalgrattaga liikuda.

Seisukoht: Selgitada

Vabaduse puiestee külgneb kavandatava südalinna kultuurikeskuse asukohaga, mille rajamisega on kavas läbi töötada ka Vabaduse puiestee kui atraktiivne ja kasutajasõbralik avalik ruum. Linna üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel vaadatakse üle tänava parkimiskohtade ja tänava liigi küsimused.

Kood: 28005

Esitaja: Robin Tamm

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Raudteejaama ja Kesklinna vahel peaks olema Jalgratta tee põhivõrk.

Seisukoht: Arvestada

Lahendus korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 28404

Esitaja: Mart Weber

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Teeksin mõned ettepanekud seoses sellega, et uues üldplaneeringus on ette nähtud Sadamaraudtee koridori arendamine tänavaks.

Karlova elanikuna näen, et Sadamraudtee tänava arendamine võiks pakkuda leevendust hetkel aina suurenevale liikluskoormusele läbi selle linnaosa.

Sadamaraudtee võiks olla tulevikus osa ringteest ümber Karlova elamurajooni. Ehk liiklus, mis Aardla ja Võru teedelt tuundub praegu Karlovas Tähe ja Võru tänavale ja siis risti läbi elurajooni Sõpruse sillale, võiks tulevikus liikuda mööda Sadmaraudteed ja Turu tänavat. Samuti vastupidi, Sõruse sillalt saabuva liikluse võiks suunata Turu tänavale ja sealt edasi Sadamaraudteele. Sadamaraudtee tänaval võiks olla potentsiaali Karlova linnaosa elamisväärsemaks muutmisel, aga ilmselt selleks, et see arendus täidaks täielikult oma eesmärki vajaks muudatusi ka Karlova sisene liikluskorraldus, et see linnaosa poleks nii atraktiivne enam autojuhtide, kes näevad praegu seal head võimalust nö risti läbi lõikamiseks. Muidu on meil lõpuks tulemus, et praegune mass, kes on harjunud risti läbi Karlova sõitma teevad seda edasi ning Sadamaraudteele tulevad lihtsalt uued autojuhid, kes nüüd näevad lihtsalt uut ja head liikumisvõimalust autoga. Lõpuks on tänavatel autosid rohkem kui varem ja vanad probleemid on endiselt alles.

Sadamaraudtee arendus ei peaks looma linna juurde lihtsalt ühte uut ja head tänavat, vaid pakkuma asenduse praegusele liikluskorraldusele, mis minu seisukohalt on täiesti ebareaalne, kuna toimub risti läbi piirkonna, kus proovitakse hinnata väärtusi nagu puhas õhk, turvalisus ja vaikus.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 28804

Esitaja: Reigo Reppo

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Üldplaneeringus peaksid eraldi olema märgitud maa-alad, mis käesolevalt on muinsuskaitseliselt määratud ja mis tõenäoliselt selliseks jäävad. Ei tohiks olla olukorda, kus miljööväärtuslikud objektid on eraldi ära märgitud, samas muinsuskaitselised objektid kõrval on üldplaneeringus mittespetsiifiliselt kujutatud.

Seisukoht: Selgitada

Mälestiste märkimine ei ole otseselt üldplaneeringu ülesanne. Muinsuskaitselised objektid on määratud ja nende kaitse tuleneb muudest õigusaktidest. Küsimus vaadatakse üle üldplaneeringu põhilahenduse koosseisus koostöös Muinsuskaitseametiga.

Kood: 29204

Esitaja: Teele Tamme, Aruküla tee 2/4/6 KÜ

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Tartu linn, Aruküla tee 2 // 4 // 6 KÜ teeb muudatusettepanekud Tartu linna planeeritud transpordivõrgustiku kohta, mis puudutab Ujula tänava pikendamist Kvissentali suunal ja sama liiklussõlmega kavandatud Ujula tänava ühendamist Põllu tänavaga.

Leiame, et mõlemad välja ehitatavad tänavad tuleks planeeringust eemaldadada, kuna on planeeritud kujul ebamõistlikud ning Tartu linna elanike heaolu vähendavad. Teeme ettepaneku nende jaotustänavate asemel välja ehitada kergliiklustee, mis säilitaks linnaosa looduskaunist miljööd (Joonis 1).

Argumendid muudatuse toetuseks:

1) antud teede välja ehitamine on vastuolus planeeringu seletuskirjas välja toodud prioriteediga (kergliikluse ja jalgsi käimise ning ühistranspordi arengu jõuline suunamine üldplaneeringuga; liikluse suunamine magistraaltänavatele). Tartu linn on väga edukalt ehitanud välja jõeäärsed kergliiklusteed Kvissentalist Annelinnani, sealjuures säilitades antud teede miljööväärtuslikkuse ning arvestades tervisespordi atraktiivsusega, hoides ühetasandiliste ristmike arvu miinimumi lähedal. Ujula tänava pikendamine ja liikluse Puiestee magistraalilt ümber suunamine mõjub kergliiklustee atraktiivsusele negatiivselt. Antud jaotustänavate väljaehitamisel tekiks soovituga vastupidine efekt ning liikluse magistraaltänavetele suunamise asemel suunatakse liiklus hoopis magistraaltänavatelt maha;

2) kergliiklusteedega ristuvate ühetasandiliste ristmike lisandumine jõeäärse kergliikluse süsteemi vähendab tervikliku atraktiivsust ja läbilaskevõimet. Puiestee magistraalil lisanduv mahasõit põhjustab liikluse aeglustumist ning mõjub negatiivselt selle liiklusvoole;

3) Tartu linn prognoosib ning peab vajalikuks rattaga ning jalgsi liikumise eelistamise olulist kasvu, et vähendada autostumist ning sellega kaasnevaid negatiivseid efekte. Selleks aga, et inimene eelistaks motoriseeritud sõiduvahendile jalgratast või jalutamist, peab looma jalgratturitele ning jalakäijatele autode ees eeliseid. Ühe sellise eelise tekitaks tervele elamurajoonile Ujula tänava ning Kvissentali otseühenduse väljaehitamine üksnes kergliiklusteega, kus kergliiklustee kasutaja saaks liikuda kesklinna ja sealt tagasi kõige otsemat trajektoori saavutades autojuhi ees kiirema, mugavama ja sealjuures müravaba liikluse.

4) liikluse suunamine Puiestee magistraalilt Ujula tänavale suurendab Ujula tänaval liiklusmüra ja õhusaastet ning vähendab jalakäijate ohutust. Seega väheneb elukvaliteet nii Ujula tänava lähistel paiknevatel Tartu elanikel kui ka Kvissentali elanikel;

5) soisele alale teede ehitamine tähendab olulist maapinna ümberkorraldust, mis mõjub halvasti ümbritsevale loodusele ja selle paiksetele ning on rahaliselt ebamõistlikult kulukas nii välja ehitamisel kui hooldusel. Soisel alal asub Aruküla käpaliste püsielupaik, kus elavad lisaks III kaitsekategooria taimedele (soo-neiuvaip, siberi võhumõõk, kahkjaspunane sõrmkäpp) ka II kaitsekategoorias olev soohiilakas. Lisaks on märgala suure tõenäosusega sigimis- ja toitumiskohaks konnadele ja vesilikele (kõik vähemalt III kaitsekategooria liigid). Kahepaiksed on oma olemuselt just eriti vastuvõtlikud veesaaste suhtes (ilmselt on sigimiskohaks püsielupaiga kõrval olev tiik). Sõidutee rajamine ja kasutamine halvendab kindlasti kahepaiksete elutingimusi märgalal. Lisaks on raskendatud kahepaiksete kevadine ränne (juba praegu üle ühe kergliiklustee liikudes hukkub kahepaikseid), mis autotee lisandumisel muutuks veelgi keerulisemaks.

6) rajatavad jaotustänavad on planeeritud püsielupaiga kõrvale, kus lisaks haruldastele taimedele võib linnarahvas näha ringi jalutamas ka väiksemaid enamlevinud ulukeid nagu jänesed, rebased, saarmad ja kitsed. Selline looduslähedus on küllaltki ainulaadne 100 000 elanikuga linna puhul ning Tartu peaks säilitama oma atraktiivsuse looduskeskse elupaigana;

7) kaardirakenduses on välja toodud ka planeeritav Tartu Põhjaring, mis viib Tiksoja ristilt Emajõe oru kaudu Kvissentali, kus kohtuvad Jõhvi maantee ja Jõgeva maantee. See aitab vältida Tartusse sissesõitu ja võtab Jõgeva maantee linna poolselt otsalt ning Puiestee tänavalt liikluskoormust oluliselt vähemaks. Seetõttu pole Kvissentalile eraldi uue autotee vajalikkus põhjendatud, kuna olemasolev maantee suudab neid varasemast veelgi paremini teenindada.

Eelnevast tulenevalt toetame kergliiklusteede arendamist ning teeme ettepaneku kaaluda antud jaotustänavate arenguplaanist eemaldamist ja asendamist kergliiklusteega. Usume, et väga paljud kavandatavate jaotustänavate lähedal elavad linnakodanikud ning kergliiklusteed kasutavad linnakodanikest tervisesportlased jäävad teile tänulikuks.

Seisukoht: Mittearvestada

KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 29205

Esitaja: ABC Kinnisvarateenuste OÜ

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Ettepanekud koostamisel olevasse Tartu linna üldplaneeringusse.

1_ Peatükis 10.2.1. on käsitletud magistraaltänavaid, millede ülesanne on tagada kiired ühendused, ku liikluse rahustamist üldjuhul ei toimu ning peamagistraalid nähakse ette eemale elumajadest seoses kõrge müra ja õhusaastega. Samas on Riia tänav näidatud peamagistraalina – tänav, mida ääristavad valdavalt elumajad, sh miljööväärtuslik väikeelamurajoon.

Ettepanek: näha ette Riia tänava ümberkujundamine inimsõbralikuks ja haljastatud tänavaks, kus on kohustuslik madalam liikumiskiirus ja eelistatud jalgratturid ning jalakäijad. Selline tänava ümberkorraldamine haakub otseselt kesklinna laienemisega Maarjamõisa poole: aitab ühendada teele jäävad asutused ning parendada Riia tänava äärseid elamistingimusi. Muuhulgas tuleb kesklinnaga sujuvalt siduda rajatav kergliiklusviadukt. Oskusliku sidumise vajadus tuleneb Riia tänava kui rattasõidu põhivõrgu osale (näidatud ratta- ja jalgteede töös) esitatavatest nõuetest.

2_ Arusaamatuks jääb plaan kavandada Sadamaraudtee koridor magistraaltänavaks, mis selgelt kahjustaks koridori äärde jäävate elanike ja asutuste (sh lasteaed) tingimusi ja huvisid. Koridori ääres on kinnistuid, mille poolitamisega saab linna tihendada ja mis vajavad ligipääse, kuid selleks ei ole vaja katkematut magistraali. Arvestades, et Tartu liikluskoormus on suhteliselt madal ja jääb selliseks ka prognooside järgi (kui ei tehta linna liikluses rumalaid otsuseid), siis puudub probleem, mida lahendada täiendavate tänavate rajamisega. Samal ajal on ülemaailmselt selge, et kiiremad ühendused autodele suurendavad autostumist, mis on ka täna Tartus kasvav trend. Autostumise ohjamiseks tuleb suured infrastruktuuri investeeringud suunata mitte sõiduteedesse, vaid ratta- ja kõnniteedesse ning ühistransporti.

ETTEPANEK: Sadamaraudtee koridor, alates Vaksali tn pikenduse algusesse rajatavast üledimensioneeritud ristmikust, kavandada peamiselt kergliiklusteena. Neis kohtades, kus krunte tihendamiseks poolitatakse või on olemasolevad juurdepääsud, peab tänav olema ühiskasutuses, kergliikleja ja jalakäija eesõigusega.

3_ Tänane linnatänavate standard sätestab kõrge ruumivajaduse parkimisele ja sõiduteede laiustele ja seetõttu vähendab haljastuse hulk linnas kord korralt – kasvab kõvakatendatud alade hulk, suureneb sademevee hulk torustikes, väheneb elurikkus, vähenevad inimesele meeldivad puhkekohad jne.

ETTEPANEKUD: töötada välja parkimisnormide leevendused kogu linnas; mitte nõuda normikohaseid manööverdusalasid ja parkimiskohti erakinnistutel (tegelikkuses on inimesed võimelised parkima palju tõhusamalt) - tuleb tegutseda juhtumipõhiselt; laiendada kesklinna parkimispiirkond kesklinnast raudteeni.

4_ Kehtivas detailplaneeringus on Kastani 42 (Aparaaditehas) kinnistule lubatud 5 korrust, kehtivas üldplaneeringus on piiriks olemasolev kõrgus.

ETTEPANEK: seada hoonestuse kõrguseks Kastani 42 kinnistul 5 korrust.

5_ Monofunktsionaalne ja jäigalt ette määratud tegevustega linnaplaneerimine on minevik. Mida paindlikumad on dokumendid, seda kergemini ja kiiremini on võimalik muutusi ellu kutsuda, mille läbi saab linnaruum sujuvalt areneda ja toimida.

ETTEPANEK: määrata Aparaaditehase ja Samelini piirkonnas juhtfunktsiooniks segakasutusala, kus funktsioonide osakaalud täpsustatakse projekteerimistingimustega.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Tartu linna üldplaneeringuga määratakse tänavavõrgustik ja liikluskorralduse üldised põhimõtted. Tänavaruumi jagamine erinevate liiklejate vahel ei ole üldplaneeringu ülesanne. Tänava ristlõige lahendatakse projekteerimisel.

2. Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

3. Üldplaneeringu seletuskirjas on toodud juhised parkimise korraldamiseks. Lisaks on seletuskirjas öeldud, et Hoonestuse kavandamisel tuleb muu hulgas koostada liikluse tekke ja parkimise nõudluse uuring koos erinevate liikumisviisidega juurde pääsetavuse võrdleva analüüsiga. Analüüsi tulemusest ja kinnistu ühendustegurist erinevate ühiskondlike, äri-, puhke-, transpordiobjektidele ja teedevõrgustikule on võimalik Standardiga EVS 843:2016 määratud parkimisnormatiivist väiksema arvu parkimiskohtade rajamine. Linn kaalub parkimiskohtade vähendamise võimalusi põhilahenduse koostamisel.

4. Arvestada.

5. Arvestatud. Üldplaneering seab eesmärgiks tootmisfunktsiooni järk-järgulise asendumise avalikkusele suunatud väikeettevõtluse ja teeninduse funktsioonidega.

Kood: 29206

Esitaja: Ain Tammvere, AS Estiko

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

1. P. 2.1.4. “Kesklinn on rahvusvahelise tähtsusega esmalt ülikoolilinna keskusena, aga ka aktiivse ja alternatiivse kultuurielu toimumiskohana. Tartu kesklinnas ei ole eesmärk arendada massiturismi”.

a. ETTEPANEK: eemaldada lause “Tartu kesklinnas ei ole eesmärk arendada massiturismi”.

2. P. 3.1.1. “Linna üldkeskuse maa-ala. Eelviimane lõik: “Vanalinna hotellide konkurentsivõime suurendamiseks tagatakse majutusasutusi teenindavale transpordile (taksod, turismibussid) eritingimused vanalinna sissesõidul ja peatumisel”.

a. ETTEPANEK: lisada sulgudes olevasse loetelusse lisaks taksodele ja turismibussidele „kauba- ja muu teenindav transport“

b. ETTEPANEK: täpsustada Promenaadi platsi planeeritud asukoht.

3. P.18.5. “Ettepanekud veekogude kalda ehituskeeluvööndi suurendamiseks ja vähendamiseks”:

a. ETTEPANEK: Soola 6 ja Soola 8 – lubada ehitada jõele ujuvhotell.

4. P. 18.5.15 “Emajõe-äärsete väikeste kohvikute ja toitlustusasutuste rajamiseks”:

a. ETTEPANEK: Lisada loetellu 2 krunti: Soola 6 (Võidu silla juures) - u 10 meetrini tavalisest veepiirist Soola 8 (Võidu silla juures) - u 10 meetrini tavalisest veepiirist.

5. ETTEPANEKUD:

a. Tähe 4 kinnistu. Kaaluda võimalust Tähe 4 kinnistu ulatuses kõrghaljastuse nõue alleedena asendada madalhaljastuse nõudega. Tähe 4 arhitektuurikonkursi (2020) võidutöö (Peeter Pere Arhitektid) näeb ette sõidu- ja kergliiklustee eraldada madala haljastusega. Võidutöö lahenduses ei kasutatud kõrghaljastust alleedena, sest planeeritaval istutusalal on allmaakommunikatsioonid;

b. Riia 142 kinnistu. Määrata maksimaalseks korruselisuseks 8 korrust;

c. Tehase 19C kinnistu Taga-Karlova asumi arhitektuuriüksuses TK7. Palun lisada Tehase 19C kinnistu ehitustingimuste seletuskirja punkt, mis lubab krundil Tehase tn 19c laiendada juba olemasolevat tootmist piirkonnas.

d. Tehase 16 kinnistu (E-Kaubamaja) Taga-Karlova asumi arhitektuuriüksus TK6. Palun lisada kinnistu Tehase 16 maa-ala juhtfunktsioonide hulka haridusasutuse funktsioon. Tehase 16 tegutseb Tartu Erakool.

6. INFOPÄRINGUD:

a. P. 3.1.1. „Linna üldkeskuse maa-ala“.

Palun täpsustage Promenaadi platsi planeeritud asukoht.

b. Riia 142 ja naaberkinnistud. Andmekiht Transpordivõrgustik. Palun põhjendage Tarnspordivõrgustiku joonisel jalgrattateede võrgustiku planeeritud tugivõrgu valiku põhimõtteid Riia tn 142 kinnistul ja selle naaberkinnistutel.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1a. Arvestada.

2a. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

2b. ettepanek. 6.a infopäring. Promenaadi väljak on kavandatud Barclay platsi Promenaadi tn mõttelise pikenduse ja Küüni tn vahelisele alale.

3a. Mitte arvestada. Linn on seisukohal, et veekogu ja vaated veekogule on üldine hüve, mida ei tohi visuaalselt tõkestada vaid vähese külastajate arvuga asutustele, lubatud on rohke külastajate arvuga asutused.

4a. Arvestada. Kaugust jõest kaaluda üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

5a. Mitte arvestada. Puuderida leevendab tänava kuumenemist ning annab varju kuumaperioodil.

5b. Arvestada. Vastavalt algatatud detailplaneeringu koostamise lähteseisukohtadele.

5c. Arvestada.

5d. Selgitus. Kasumit taotlevad haridusasutused on kokkulepitult liigitatud ärimaa alla.

6b. Infopäring. Eemaldada planeeringujooniselt. Korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 29207

Esitaja: Indrek Jakobsoo, Giga Investeeringud OÜ

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Kirjutan käesolevaga Teguri tn 37a kinnistu omaniku OÜ Giga Investeeringud nimel, tehes koostamisel oleva üldplaneeringu osas järgneva ettepaneku:

1. Muuta Teguri tn 37a maa-ala juhtfunktsioon korterelamumaaks. Antud ettepaneku koosseisus võiks olla lubatud ka segafunktsioonina 1. korrusel äripinnad ning alates 2. korrusest korterid ehk siis äri- ja korterelamu segafunktsioon vastavalt 10% ja 90% osakaalus.

Seisukoht: Arvestada

Põhimõtteliselt toetada aga arvamuse osas kujundatakse seisukoht üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Ala üldise arenduse osas on linn olnud alljärgneval seisukohal: Detailplaneeringuga on võimalik luua eeldused terviklahenduse saamiseks ja hea keskkonna kujunemiseks, leppides kokku konkreetse maa-ala arengu põhimõtetes ja tingimustes. Oleme Teguri tn ja sadamaraudtee koridori

vahele jäävate maaomanike taotluste osas andnud varasemalt teada ja oleme jätkuvalt seisukohal, et ala arendamise ja piirkonda muutuste kavandamise soovi korral tuleb terviklahenduse saamise eesmärgil algatada kvartali (va Teguri 47 krundi ja lähiala detailplaneering, kehtestatud Tartu Linnavolikogu 20.09.2001 otsusega nr 421, kaetud ala) detailplaneeringu koostamine – anda alale terviklik ruumilahendus, määrata maakasutus- ja ehitustingimused, määrata liikluskorralduse põhimõtted jm seadusest tulenev.

Tartu linna üldplaneeringuga on nn sadamaraudtee koridori kavandatud tänava rajamine. Detailplaneeringu koostamisel tuleb arvestada eskiisprojektiga Tartu linnas sadamaraudtee kavandamine põhitänavaks (Ühinenud Arhitektid OÜ, 2016). Eskiisprojekti kohaselt on sadamaraudteega piirnevale alale kavandatud üks sõidukitega juurdepääs uuest tänavakoridorist. Planeeringu koostamise käigus on võimalik leida lahendused alale juurdepääsuks ka Teguri tänavalt.

Eeltoodust tulenevalt on Tartu Linnavalitsus seisukohal, et uue lahenduse kokkuleppimine saab toimuda Teguri tn ja sadamaraudtee koridori vahelisele alale planeerimismenetluse kaudu.

Arvamuse osas kujundatakse seisukoht üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel kaasates Tähe 100, Teguri 37, Teguri 37b ja Teguri 43 jt kruntide omanikud, et selgitada laiema piirkonna terviklik areng.

Kood: 29208

Esitaja: Indrek Jakobsoo, Giga Investeeringud OÜ

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Kirjutan käesolevaga Turu tn 18 kinnistu omaniku OÜ Giga Investeeringud nimel, tehes koostamisel oleva üldplaneeringu osas järgnevad ettepanekud:

1. Lina tänava rismikust linna poole jääva Turu tn 18 hoonete mahus arvestada 1. korrusel äripindadega ning alates 2. korrusest eluruumide pindadega. Ettepanekule lisatud illustreeriv foto.

2. Vastavalt planeeringuvõistluse žürii protokollile lisada Turu tn 18 ehitustingimuste või korruselisuse juurde järgnev täpsustus: Kõrgemad hooneosad on lubatud kuni 10% ulatuses hoone(stuse) ehitisealusest pinnast ega tohi ületada enam kui kaks korrust üldplaneeringuga lubatud hoonestuse üldisest kõrguspiirangust.

Seisukoht: Arvestada

1. Arvestada.

2. Sätestada üldplaneeringu kõrguspiirang arvestades võistluse žürii protokolli.

Kood: 29209

Esitaja: Aare Tamme

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Tartu on HEADE MÕTETE linn, kus ei kardeta rakendada uusi innovaatilisi lahendusi ja ideid. Head näited on SmartCity projekt, jalgrattaringlus, autovabaduse puiestee, keskkonnasäästlikud bussid. Kavandatava üldplaneeringu üheks eesmärgiks on kujundada Tartu kesklinnas välja sümbioos ajaloolisest ülikoolilinnast, nüüdisaegsest rahvusvahelisi tarku töökohti koondavast ärikeskusest ning linna- ja piirkonnakeskusest, mis kokku annab tulemuseks senisest palju tihedamalt hoonestatud ning aktiivsema inimtegevusega linnasüdame (vt seletuskirja p 2.1.1).

Selleks, et kesklinn oleks ka reaalselt kasutatav ja atraktiivne, on vajalik tagada kesklinnale paremad ligipääsud. Autotransport on sisuliselt välistatud parklate puudumise ning ka üldise liiklustiheduse tõttu. Kergliiklusteede võrgustik on vajalik, kuid Eesti ilmastikku arvestades ei ole rattaga ning jalgsi liikumine siiski lahendus. Ka bussiliiklus ei ole pikas perspektiivis samuti küllaldane ja piisav lahendus, kuna kesklinna teede ja tänavate võrk on ammendunud ning ei võimalda ligipääsu paljudele huviväärsustele (Toomemägi, pargid, Emajõe kaldad vms). Vajalik on tulevikku vaatavaid lahendusi.

Seletuskirja p 10.1 kohasaelt soovitakse vähendada linnasisest liiklust ühendusteguri vähendamisega ja tagada lühemad liikumisteed ning ökoloogiliselt puhtamate liikumisviiside ja sõidukite kasutusel võtmine, et seeläbi vähendada transpordist tulenevat CO2 levikut, müra ja õhusaastet. Eelisareng antakse ühistranspordile, mis on alternatiiv autokasutusele (vt seletuskirja p 10.5). Seletuskirja kohaselt võib pikemas perspektiivis kaaluda alternatiivseid ühistranspordi meetodeid.

Eeltoodud lähtekohti silmas pidades teeb allakirjutanu ettepaneku üldplaneeringusse viia sisse täiendused, millega selgelt sõnastada ühe ühistranspordi võimaliku liigina kaasaegne köisraudtee ning näha ette selleks võimalikud trassikoridorid.

Kaasaegne köisraudtee on insenertehniline lahendus, mida enamjaolt teatakse ja kasutatakse suusakuurortides või tiheasustusega aladel (linnades) suurte kõrguste vahedega vahemaade ületamiseks. Viimastel aastatel on köisraudtee tehnoloogias toimunud märkimisväärne arenguhüpe ning valminud on lahendus, mis täiendab majade kohal liikuvat kabiin-tõstukit, kuhu olenevalt kabiini/vaguni tüübist mahub 5- 100 inimest, võimalusega ühendada kabiinid maapinnal olevates jaamades end trossi küljest lahti, mille järgselt muutuvad ratastel juhita minibussideks. Need bussid jätkavad kas eelnevalt kindlaks määratud marsruuti või sõidavad edasi tõstukijaamas “väljuvate“ reisijate poolt läbi nutiseadme tellitud sihtkohta. Olles toimetanud reisijad sihtkohta, naaseb minibuss tagasi jaama, haagib end trossi külge, võtab uued reisijad peale ja jätkab majade kohal liikumist ettemääratud marsruudil.

Selline innovaatiline lahendus võimaldab mõistlike kuludega saavutada kiiresti majade kohal liikuva ühistranspordi lahenduse, mis maapeale laskudes asendab nii bussi kui taksot.

Kirjeldatud lahendus läbib hetkel Šveitsis testperioodi ja patenteerimist ning suure tõenäosusega jõuab linnaruumides ehitusjärku juba lähiaastatel.

Oluline on seejuures asjaolu, et köisraudtee ei vaja trassialuse maa määramist transpordimaaks ega vaja kapitaalset linnaruumi ümberkorraldavat ehitustegevust.

Vaieldamatult oleks köisraudtee, lisaks madalatele rajamis- ja ekspluatatsioonikulutustele, ka vähemalt kümneks aastaks suur turismimagnet, mis suurendaks Tartu atraktiivsust ning mis kogumis võimaldaks luua Tartule reaalse innovaatilise ja kiirete ühistranspordi võimalustega linnaruumi keskkonna.

Köisraudtee eeliseid väljendavad järgnevad ülevaated (lisatud foto).

Loodan, et minu ettepanek väärib kaalumist ja üldplaneering vastavas osas täiendamist.

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringu eelnõuga määratakse kiire ja paindliku, tulevikku suunatud ühistranspordi ala. Tuleviku ühistranspordi väljaarendamiseks tuleb koostada vastavad analüüsid ja uuringud. Samas on linn konkreetse ettepaneku osas seisukohal, kus Ühistranspordi viimisega õhku kaasneb ajaloolisesse Tartu linnakeskkonda mitte sobiv taristu, mis meenutab nüüd likvideerimisel olevaid kõrgepinge liine. Lahendus ei sobitu Tartu linnakeskkonda. Täiendavalt on kaasaegse linna ja ühiskonna planeerimise peamisi printsiipe võimalikult horisontaalne ruumi ja funktsioonide loomine, kuna vertikaalsus tekitab suuremat segregeerumist. Kõiki kaasav linnaruum on kompaktses Tartus võimalik tagada ka ühisel tasapinnal, saavutades läbi ühise ruumikogemuse ka terviklikum ühiskond. Liikumise viimine mitmele tasapinnale ei ole innovatsioon, vaid vanade modernistlike linnaplaneerimise võtete taastamine uues vormis.

Kood: 29210

Esitaja: Pertti Lindeman

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Olen kolme kinnistu omanik Tartu linnas Vorbusel: Soomeküla-Janise, Soomeküla-Arturi ja Soomeküla-Perti Vorbuse külas Tartu linnas Tartumaal. Tartu linn tegi üldplaneeringu, mis puudutab ka minu kinnistuid.

Lugesin, aga, kas kõik maaomanikud loevad ja saavad aru kõigest 387 leheküljest? Kas maaomanikud suudavad enda õiguste ees seista?

Minu kinnistute kogupindala on 13,71 ha, millest metsamaad on 8,73 ha, põllumaad 2,1 ha ja muud maad 2,88 ha.

Kinnistud on 2018. a eraldatud Soomeküla-Johani talust, mille ostsin aastal 2006. Tegin 1,5 ha suuruse hooviala täielikult korda, lasin sinna rajada ka tiigi, mille jaoks küsisin loa Tähtvere vallalt. Maja renoveerisin elamiskõlblikuks aastal 2009. Ma lubasin Tartu Agrol kasutada põllumaad aastani 2018, juba enne seda olin teavitanud Tartu Agrot sellest, et põllul ei tohi kasutada mürke. Praegune suvi on teine suvi, millal põldu ei harita.

Aastal 2018 müüsin Soomeküla-Johani talu koos umbes neljahektarise maa-alaga sõbra vanematele. Nad on Vorbuselt pärit ja mees on Tartu Agro töödejuhataja, seega leidsin vanale majale parima võimaliku pererahva. Nad on traditsioone austades seda vana talukohta arendanud. Ostjaid oli palju, kuid valisin sellise, keda pidasin võimeliseks suurel krundil oleva talukoha eest hoolitsema.

Minult oli juba varem küsitud krunte minu omandis olevast kinnistust. Iga kevad tuli ka mitu päringut sooviga osta kasvavat metsa. Keeldusin mõlemast, kuna mul oli idee, et ma ei müü puid metsast eraldi, vaid üritan leida kolm noort perekonda, kes võiksid endale ehitada uue väikese maakoha. Talukohtades oleks maja, väike laut, oma tarbeks põllu- ja metsamaad ning koht ujumiseks ja paadi hoidmiseks oma rannal Emajõe ääres.

Jagasin kinnistu kolmeks suureks kinnistuks ja mitu noort peret on käinud kinnistute kohta küsimas. Kahjuks on ebakindlus ehitusõiguse suhtes pannud noored unistusest loobuma. Need on noored pered, kelle juured on maal, kuid kes on tulnud nüüd linna tööle. Kolm noort peret, kes võiksid üksteisele toeks olla ja ühiselt maksta puurkaevu, teede, elektri ja vajalike masinate eest.

Näib aga, et ebakindlus aina suureneb. Kogu maa-ala, mis on Emajõe kaldast Vorbuse-Kardla teeni, on uue üldplaneeringu järgi piiranguid täis. Seega on omanikul keelatud kogu 13 ha maa-ala kasutada ja kas mina peaksin justkui hakkama 2 ha põllumaal põldu harima?

2.Emajõe kalda ehituskeeluvöönd

Ma olen ise maalt pärit ja meie pere hoolitses üle kilomeetrise järvekalda eest, et see oleks ilus ega võsastuks, samuti hoolitsesid naabrid oma kaldaalade eest. Hoolitsesime kaldaala eest, sest see oli meie oma, me saime seda kasutada: ehitada sinna paadisildu, hoida seal oma paate, ehitada suitsusauna, kasutada järveranda aasta ringi kalastamiseks nii võrkude, mõrra kui ka õngega. Ainult maaomanik võib hoolitseda kaldaalade korrashoiu eest, aga motivatsiooni on vaid siis, kui randa saab ise kasutada, muidu kaldaalad võsastuvad ja on koledad. Kas maaomanik võib üldse kaldaala kasutada, ehitada sinna pisikese rannasauna, paadisilla?

3. Emajõe üleujutusala piir

Mis põhjustel ja alustel on Emajõe üleujutusala piir tõstetud just nende kinnistute kohal nii kõrgele, kui veidi maad Kardla suunas liikudes on metsa sisse ehitatud elamu koos majapidamishoonetega ja vaid umbes 1000 m kaugusel ehitatakse parasjagu maju Emajõe kaldale?

4. Väärtuslik põllumajandusmaa

Nii mets kui ka põld ja kaldaala vajavad korras püsimiseks omaniku kätt ja vaeva. Olen otsinud ja leidnud noori paare, kes oleksid ehitanud maja põllu äärde või metsa ja samal ajal harinud enda tarbeks maad, kuid ilma oma majata ei soovi keegi põldude, metsade ja kallaste eest hoolitseda. Ma ei taha anda põldu intensiivpõllunduseks ja ükski intensiivpõllundusega tegeleja ei taha harida põldu, kus ei või kasutada mürke.

5. Matkarada

Kas tõesti matkarada peab ehitama Emajõe kaldale? Kas tõesti pole muud võimalust kui sulgeda kogu Emajõe kallas maaomanike käest, et nad ei saaks seda kasutada?

Kas matkarada peab kulgema mööda Emajõe kallast läbi eramaade?

Minu arvates ei ole see matkarajale sobiv marsruut.

1. See rikub kaldaäärsete alade maaomanike privaatsust.

2. Kavandatud matkarada kulgeb mööda Emajõe varjulist külge, kus on palju sääski ja parme.

3. Osa matkarada on kevade kõige kaunimal ajal tihti vee all.

4. Matkarada on igav, kui mööda sama teed tuleb alguspunkti naasta.

5. Matkaraja alguspunkti saabutakse autoga, mistõttu selle asukohal linna lähedal ei ole suurt tähtsust.

6. Matkarajal ei vaheldu maastikud ega loodus, seal ei ole kõrgusevahesid.

7. Praegu leiab üle maailma aset kolimine linnast keskuse lähedale maale, mistõttu kavandatud matkarada kulgeb täpselt Tartu linna kõige parema ehituspiirkonna rannas, kus kogu ala tuleks kasutada ära toimetulevate perede meelitamiseks linna, kuid siiski maale omasesse keskkonda. Matkaraja asukoht saab takistuseks piirkonna muule arendustegevusele.

Loodan, et matkaraja jaoks leidub muid marsruute, mis oleksid vaheldusrikkamad, huvitavamad ja asuksid kohas, kus need ei häiriks ümberkaudset asustust ega selle arendamist.

Ja kas Emajõe kaldale planeeritud matkarada rikub kaldaseadust, eraomandi kaitset jne? Kas kaldaseaduse järgi on matkaraja ehitamine võimalik? Kui kinnistu omanik ei või jõe kaldal midagi teha, kaasa arvatud ehitada näiteks väikest rannasauna, siis kuidas võib eraomandis olevat kaldaala käsitleda kaldaseaduse järgi üldkasutatava spordi- või matkarajana ja ehitada sinna sildu ning maaomanikult luba küsimata võtta see osa maast avalikku ja valveta kasutusse? Kas linn korvab võimalikud kahjud, mida põhjustab näiteks sinna juhitud inimeste hooletu tulega ümberkäimine, juhul kui tekib metsatulekahju? Kui seal kahjustatakse puid, visatakse prügi maha ja sõidetakse erinevate sõiduvahenditega? Või jäetakse matkaraja kasutajate valvamine maaomaniku hooleks ja kahjud maaomanikule korvamata?

Mõni aasta tagasi tuli naaber mulle ütlema, et minu rannas on mehed, kes tarvitavad alkoholi ja on teinud lõkke. Olen õppinud, et purjus inimestega ei tasu minna rääkima, selle asemel helistasin päästeametisse ja politseisse, et abi paluda. Juba mõned nädalad oli lahtise tule tegemine pikalt kestnud põua tõttu keelatud. Mitte kummalgi ei olnud aega kohale tulla, kuna midagi veel ei põlenud ja rikkumist veel ei olnud. Seega ootasin, et purjutajad järgmisel päeval lahkuksid, ja lootsin, et lõkkest ei leviks tuli metsa. Mõistan igaüheõigust – see on hoopis teine asi, kui et eesmärgipäraselt suunatakse kõrvalisi isikuid eramaale ja tehakse selle jaoks veel eraldi tee. Ise käin eri maades matkaradadel, kuid Emajõe kallast mööda kulgev rada on igav, seal on palju sääski ja parme. Matkarada peaks olema huvitav, kulgema kord kaldaäärel, siis metsas ja põllu ääres, pöörama hetkeks maantee äärde ... Millal olete teie viimati läinud paadiga mööda Emajõge Võrtsjärve poole? Minu sõbrad, kellel on Tartus oma paadid, igatahes ei sõida sinna vett mööda, sest seal ei ole mingit elu ega midagi vaadata. Olen paar korda viinud sinna välismaalastest külalisi, kuni taipasin, et nad tahavad minna hoopis Peipsi poole, sest seal on kallastel elu.

Käin suviti rändamas Alatskivil, Otepääl, Valgesool jne, ükski neist ei ole kalda ääres, seepärast on need ka nii huvitavad rännuteed.

Oletan, et eestlastel on omad kogemused ja arusaam sellest, kui ei olnud eraomandit, vaid kõik oli ühine. Selle aja tagajärgi on nüüd parandatud, ehitatud ja koristatud viimased 29 aastat, millest 23 aastat olen saanud isiklikult seda Tartus ja Eestis jälgida, selle töö tulemusi imetleda ja sellest mujal maailmas rääkida. Mul läks Soomeküla-Johani talus kolm aastat, kuni sain ainuüksi hooviala koristatud 60 aasta prügist. Väga suur töö oli majaga, millest osa jõudis variseda, ja kõik küünid kukkusidki kokku. Kivikeldril ei olnud katust. 12 aastat taastasin seda endisesse hiilgusesse. Soomeküla-Johani oli kindlasti enne Nõukogude okupatsiooni suurepärane talukoht, mida ehitati ja hooldati armastusega alates 1872. aastast.

Soomekülast natukene edasi on metsa see maja ja veel natukene edasi on praegu ehitad kaks tiigi ja ehitatakse majad ranna ligedale, mis on täiesti õige viis kasutada enda maa-ala.

Küsimused

1. Kas kõik üldplaneeringus kavandatud piirangud ja keelud on Eesti põhiseadusega kooskõlas olevad eraomandi kasutusõiguse piirangud;

2. Kas kõnealused piirangud rikuvad Eesti omandiõigust;

3. Kas kõnealused piirangud rikuvad ELi omandikaitset;

4. Kas piirangud on vältimatud ja kas maaomanikul on õigus nende piirangutega tekitatud kahjude eest hüvitist saada;

5. Kuidas mina kui maaomanik peaksin toimima, et saaksin otsustusõiguse omal kinnistul;

Millised õigused on minule kui maaomanikule veel jäänud.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Üldplaneeringu koostamisel on lähtutud planeerimisseaduses sätestatud eesmärgist ja põhimõtetest, planeering koostatakse kooskõlas õigusaktidega ning selles sätestatud piirangud ja keelud on proportsionaalsed. Omanikul on õigus enda omandit vabalt kasutada ja käsutada arvestades õigusaktides sätestatut, kuid oma õiguste teostamisel tuleb arvestada ka teiste isikute õigustega, avalike huvidega ja väärtustega.

Soomeküla-Arturi ja Soomeküla-Janise kinnistud paiknevad väärtuslikul põllumajandusmaal, on osa Vorbuse-Kardla maakondliku tasandi väärtuslikust maastikust (maakasutuse ja ehitamise tingimused määratakse üldplaneeringu põhilahenduses) ning asumile kehtivad maalise asustuse ala VOR2 maakasutus- ja ehitustingimused. Väärtuslikule põllumajandusmaale on lubatud uusi hooneid ehitada üldplaneeringu eelnõus esitatud tingimustel, s.o et maa-alale võib ehitada uue elamu ja selle teenindamiseks vajaliku uue hoone või rajatise kui elamu ehitatakse väärtusliku põllumajandusmaa massiivi servaalal paiknevale kuni 0,5 hektari suurusele põllusopile ning elamu ehitamine muule maale on oluliselt ebaotstarbekam. Elamu ehitamine ei tohi halvendada oluliselt väärtusliku põllumajandusmaa sihtotstarbelist kasutamist ning säilitada tuleb väärtusliku põllumajandusmaa massiiv ja selle terviklikkus.

Soomeküla-Perti on valdavalt metsaga kaetud kinnistu, mis paikneb Emajõe 1% tõenäosusega üleujutusohuga ala piirist madalamal ja kus üldplaneeringu eelnõu kohaselt ei ole lubatud uusi hooneid ehitada. Kinnistul saab jätkata senise maakasutusega. Sama kehtib Soomeküla-Arturi ja Soomeküla-Janise kinnistutel osas, mis jääb 1% õleujutusohuga alast madalamale (üldplaneeringu eelnõu kaardil tähistatud sinise pidevjoonena).

Emajõe matkarada paikneb olemasolevana Soomeküla kinnistute olemasolevatest ja võimalikest kavandatavatest hoonetest rohkem kui 400 m kaugusel jõe kaldaalal, mistõttu matkarajal liikumine ei tohiks eeldatavalt maaomanikke häirida. Matkaraja asukoht ühtib üldjuhul kallasrajaga, kuna valdavas ulatuses on seal looduslik rada tänaseks välja kujunenud ja läbitav. Soomeküla kinnistutele ei ole kavandatud jõeäärseid puhkekohti. Kuna puhkekohti kavandatakse jõe kaldale senisest enam, siis suunatakse kalamehed ja matkajad peatuma ja telkima üksnes selleks ettenähtud kohtadesse. Omanikul on õigus enda omandit vabalt kasutada arvestades õigusaktides sätestatut. Omanik ei või KeÜS tulenevalt keelata eratee ega raja kasutamist jalgsi või muul sellesarnasel viisil liikumiseks, kui kasutus põhineb väljakujunenud taval ega ole talle koormav. Linn ei plaani ulatuslikke ehitustöid, sh pinnasetugevdust, veel vähem kergliiklustee ehitust antud asukohta. Jõeäärse matkaraja korrastamises (purrete rajamises, aeg-ajalt niitmises ja heakorratöödes vms) ja kasutamises lepivad linn ja maaomanikud kokku pärast üldplaneeringu kehtestamist.

Kood: 29211

Esitaja: Tänavakoristus OÜ

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Palun määrata krundile Teguri 43 korterelamu juhtotstarve EK ja krundile Teguri 39b äri- ja korterelamu segafunktsiooniga juhtotstarve Ä*

Seisukoht: Arvestada

Põhimõtteliselt toetada aga arvamuse osas kujundatakse seisukoht üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Ala üldise arenduse osas on linn olnud alljärgneval seisukohal: Detailplaneeringuga on võimalik luua eeldused terviklahenduse saamiseks ja hea keskkonna kujunemiseks, leppides kokku konkreetse maa-ala arengu põhimõtetes ja tingimustes. Oleme Teguri tn ja sadamaraudtee koridori vahele jäävate maaomanike taotluste osas andnud varasemalt teada ja oleme jätkuvalt seisukohal, et ala arendamise ja piirkonda muutuste kavandamise soovi korral tuleb terviklahenduse saamise eesmärgil algatada kvartali (va Teguri 47 krundi ja lähiala detailplaneering, kehtestatud Tartu Linnavolikogu 20.09.2001 otsusega nr 421, kaetud ala) detailplaneeringu koostamine – anda alale terviklik ruumilahendus, määrata maakasutus- ja ehitustingimused, määrata liikluskorralduse põhimõtted jm seadusest tulenev.

Tartu linna üldplaneeringuga on nn sadamaraudtee koridori kavandatud tänava rajamine. Detailplaneeringu koostamisel tuleb arvestada eskiisprojektiga Tartu linnas sadamaraudtee kavandamine põhitänavaks (Ühinenud Arhitektid OÜ, 2016). Eskiisprojekti kohaselt on sadamaraudteega piirnevale alale kavandatud üks sõidukitega juurdepääs uuest tänavakoridorist. Planeeringu koostamise käigus on võimalik leida lahendused alale juurdepääsuks ka Teguri tänavalt.

Eeltoodust tulenevalt on Tartu Linnavalitsus seisukohal, et uue lahenduse kokkuleppimine saab toimuda Teguri tn ja sadamaraudtee koridori vahelisele alale planeerimismenetluse kaudu.

Arvamuse osas kujundatakse seisukoht üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel kaasates Tähe 100, Teguri 37, Teguri 37b ja Teguri 27a jt kruntide omanikud, et selgitada laiema piirkonna terviklik areng.

Kood: 30004

Esitaja: Vladimir Šokman

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Parandusettepanekud teksti august, 2020

Teen käesolevaga ettepaneku korrigeerida üldplaneeringu teksti ja sisu järgnevalt:

lk5 on: ... üldplaneering ei sisalda olemasoleva olukorra analüüsi....

!!!??? kuidas siis nii – ennekuulmatu

Sõnastada järgmiselt: ..... põhineb olemasoleva olukorra analüüsil, mille kohta on ka viited.

4.1.5. lisada lausesse ....on....olemas

10.1 on: ..... el. mootoriga sõiduk..... auto....

El. autod ei ole seni ennast kuidagi näidanud tulevikusõidukitena vaatamata tohututele totatsioonidele ja soodustustele.

Seega oleks õigem:

elektrimootoriga t või muud alternatiivset enegiaallikat kasutav sõiduk... ..... ja vastava taristu....

...muuhulgas elektrilaadimispunktide .....

10.3 on Tuglase kergliiklussild

võimaliku ehituskoridorina oleks täna õige sõnastada siiski:

Tuglase sild

10.6 viimane rida

....võib teha veel.....

10.8, lõik V on

....autoliikluse tulevik on elektriline.....

See on ülimalt pretensioonikas väide. Maailmapraktika seda ei kinnita. Pigem on aru saadud, et see nii ei ole...

Ettepanek sõnastada: ...autoliikluse tulevik on alternatiivkütustel põhinev...

15.1 on:

...maad reserveeritakse

Raatuse 21

Ehitus juba käib! - tuleks viia eelmisse lõiku.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Arvestada 10.1, 10.6 ja 10.8 osas.

Mitte arvestada 10.3 osas.

Üldplaneeringu eelnõuga on kavandatud Tuglase kergliiklussild. Projektlahenduste väljatöötamisel leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi. Üldplaneeringu eelnõu vastuvõtmisel otsustati, et kesklinnast transiitliikluse mööda juhtimise eesmärgil Tuglase silla rajamine ei ole põhjendatud.

Arvestada redaktsioonilisi parandusi.

Kood: 30404

Esitaja: Ihaste Elanike Liit

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Ihaste Elanike Liit MTÜ edastab oma ettepanekud Tartu linna üldplaneeringu eelnõu kohta. Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse (KeÜS) § 23 lg 1 kohaselt on igaühel õigus tervise- ja heaoluvajadustele vastavale keskkonnale. Käesolevale pöördumisele allakirjutanu on keskkonnaorganisatsioon KeÜS § 31 tähenduses, kuid nimetatud keskkonnaorganisatsiooni liikmed on füüsilised isikud, kellel on eelmainitud KeÜS § 23 lg-le 1 vastav keskkonnaalane õigus.

1. Planeerida Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A kinnistute maakasutuse sihtotstarbeks üldkasutatav maa/roheala juhtotstarve (vastavalt 14.08.2018.a esitatud 2275 inimese poolt allkirjastatud petitsiooni Ihaste Metsa Kaitseks nõudmisele). Kooskõlas planeerimisseaduse (PlanS) § 75 lg 1 p-dega 13 ja 14 võtta ala kohaliku kaitse alla.

Kahe viimase üldplaneeringu koostamisel (2005. ja 2017. a) on jätkuvalt vähendatud Ihaste linnaosas rohealasid ning muudetud need elamumaaks. See ei ole kooskõlas linna üldisemate arengustrateegiate (Tartu linna arengukava 2018-2025, https://www.tartu.ee/sites/default/files/uploads/Kontaktid%20ja%20linnajuhtimine/Arengukavad/AK2018-2025.pdf, lk 9, 10, 12, 21-22, 31, 48; Arengustrateegia TARTU 2030. https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/4210/4201/5011/Lisa%202.pdf# , lk 7, 14) ja visiooniga. Tartu linna arengukava (Tartu linna arengukava 2018-2025, https://www.tartu.ee/sites/default/files/uploads/Kontaktid%20ja%20linnajuhtimine/Arengukavad/AK2018-2025.pdf, lk 31) peab kogukondade kaasamist linnalooduse ja avaliku ruumiga seotud poliitikate kujundamisse oluliseks, mistõttu on petitsiooniga välja öeldud arvamustega mitte arvestamine Arengukavaga selgelt vastuolus. On põhjendamatu luua piirkonda järjepidevalt juurde laias ulatuses elamumaad, kui varasemalt üldkasutatavate rohealade asemele seatud elamumaad ei ole otstarbekohaselt realiseeritud ja elanike juurdekasvu Ihastele märkimisväärsel hulgal toonud. Piirkonnas on rohkelt vabu elamukrunte, mille müük ning planeeringukohane täisehitus edeneb visalt. Elamumaade kasv rohealade arvelt ei ole olnud põhjendatud taktika selle piirkonna elanike arvukuse tõstmiseks. Tartu arengustrateegia (Arengustrateegia TARTU 2030. https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/4210/4201/5011/Lisa%202.pdf# , lk 4) peab pigem määravaks

Tartust lahkunute tagasirände saavutamiseks kodukoha rohelisust ja inspireerivat elukeskonda. Kuna kehtiv üldplaneering ei näe ka ette Ihastesse munitsipaalkoolide ja -lasteaedade rajamist, siis on põhjendamatu sel määral elamumaa juurde tekitamine, sest Ihaste linnaosa selles piirkonnas on juba kujunenud välja vakantse elamumaa üleküllus.

Ka on põhjendamatult hoolimatu lisada arendustegevusest tulenevad riskid niigi kliimamuutuste tõttu hävimisohus olevatele alal leiduvatele haruldastele liikidele ning seada piirkonna liigirikkus löögi alla (Tartu linna arengukava 2018-2025. https://www.tartu.ee/sites/default/files/uploads/Kontaktid%20ja%20linnajuhtimine/Arengukavad/AK2018-2025.pdf , lk 22). Tartu linna üldplaneeringu koostamise algatamise ühe põhjusena on mainitud ka kliimamuutustega seonduvate riskide leevendamise vajadus ning rohealade olulisel määral vähendamine sellist riski kindlasti nii Tartule kui ka konkreetsemalt Ihaste linnaosale endast kujutab. Kliimamuutustega arvestamiseks ja vihmavalingute, mitmepäevaste sadude, tormide ning ekstreemsete kuumaperioodidega toime tulemiseks on linna rohealadel kandev roll. Seetõttu on äärmiselt oluline linnaosa rohetaristu mahte mitte vähendada, vaid pigem suurendada.

Juhime tähelepanu ka, et Tartu Linna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava (https://www.tartu.ee/sites/default/files/uploads/Kontaktid%20ja%20linnajuhtimine/Arengukavad/Myra_vahendamise_tegevuskava_13.06.2013.pdf, lk 37-40) kohaselt on Hipodroomi 4 kinnistu mürataseme poolest tunnistatud “vaikseks alaks”. Tegevuskava näeb ette, et uute planeeringutega ei tohi halvendada vaiksete alade seisukorda, peab vajalikuks säilitada olemasolevad vaiksed alad täies mahus, kaitstes neid erinevate arendustegevuste eest ning isegi rõhutab vajadust linnakeskkonna inimsõbralikumaks muutmiseks vaiksete alade mürataset veelgi vähendada. Üldplaneeringu kooskõlla viimiseks keskkonnamüra vähendamise tegevuskavaga on vajalik Hipodroomi 4 kinnistu maakasutuse otstarve ennistada üldmaaks.

2. Vastavalt 14.08.2018.a esitatud 2275 inimese poolt allkirjastatud petitsiooni Ihaste Metsa Kaitseks nõudmisele viia läbi Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A kinnistute KSH . KSH läbiviimisel käsitleda alternatiivse arengustsenaariumina Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A kinnistute kavandamist täies ulatuses rohealana. Ühtlasi käsitleda Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A elamumaaks kavandamise mõju inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale, bioloogilisele mitmekesisusele, populatsioonidele, taimedele, loomadele, pinnasele, vee

ja õhu kvaliteedile, kliimamuutustele. KSH läbiviimise olulisus tuleneb Natura 2000 võrgustikku kuuluva Ropka-Ihaste looduskaitseala lähedusest ning seetõttu on kavandatavate tegevuste potentsiaalse negatiivse mõju hindamine vajalik.

3. Lähtuvalt kohaliku omavalitsuse korralduse seadusest (KOKS) ning Tartu Elamuprognoosist teeme ettepaneku muuta Ihaste linnaosa piiri liites Ihaste-poolse ringteetaguse Kesk-Annelinna ala Ihastega , kuivõrd see on kooskõlas juba toimunud muudatustega linna ruumistruktuuris (Idaringtee ja viadukti rajamine). 4. Planeerida laste- ja haridusasutuste maa Ihaste linnaosas paiknevale munitsipaalmaale .

Tartu linna arengustrateegia eesmärkide hulgas on välja toodud nii vajadusepõhine lapsehoiuteenuste ja lasteaiakohtade tagamine kui ka põhikoolide väljakujundamine tugevate ja omanäoliste kogukonna-koolidena, mis pakuvad laste arenguks loovat ja turvalist õpikeskkonda. Tartu linna üldplaneeringu 10 tähtsama eesmärgi hulgas on mainitud ka igale linnaosale keskuse rajamine ning koolide-lasteaedade kodulähedane asukoht. See vähendaks pendelrännet Ihastest teistesse linnaosadesse, võimaldaks paljudel Ihaste elanikel kasutada autotranspordi asemel säästlikumaid liiklemisviise (jala, jalgrattaga) ning kokkuvõttes aitaks süsinikuheite vähenemise läbi muuta Tartu linna keskkonnasäästlikumaks.

5. Planeerida Ihastesse kogukonnahoonele sobiv maa-ala . Arengukava kohaselt soovib linn kaasa aidata kogukonna kohtumispaikade tekkele, tagada noortekeskuse teenuse, huvitegevuse ja -hariduse mitmekesisus ja kättesaadavus Tartu linna erinevates piirkondades. Ihaste linnaosale sobilik kogukonnakeskus võiks asuda kohalikku kultuuripärandit kandvas ning ajaloolist miljööd edasi andvas kogukonna-suvilas, arvestades, et tegu on endise suvilapiirkonnaga. Kogukonnamaja kõrvale ning tarbeks võiks planeerida linnaaiandusmaa-ala, et rajada ühiskasutuses olev suvilaaed, kus oleks võimalik piirkondlikku aianduskultuuri tutvustada ja edendada. Kogukonnamaja võiks kanda ka muid ühiskondlikke funktsioone (kohalik raamatukogu, Ihaste kiviaja asulapaiku tutvustav muuseum-näitus, kultuuriürituste toimumiskoht jne). Ajaloolise suvilakultuuri vältimatu osa oli ka saun ning sellega seonduvad tavandid, mistõttu võiks kogukonnahoone kompleksi kuuluda ka saun, kas eraldi hoonena või hooneosana. Ideekavandi kogukonna-suvila rajamiseks, tegevuse käivitamiseks ning käigushoidmiseks peaks leidma avaliku konkursi teel.

6. Planeerida Hipdroomi 4 kinnistuga piirnev Palusambla tn tupiktänavana vastavalt

vastavalt 07.07.2020 Tartu linnavalitsuse korraldusele (https://info.raad.tartu.ee/dhs.nsf/web/viited/gpunid/G1EA8962F945171C2C225859D003CD8B0?OpenDocument) ja mainitud Palusambla tn-le uus tänavanimi määrata .

7. Planeerida supluskoht lisaks Ihaste paadisadama kõrval olevale suplusalale Ihaste linnaosa Hipdroomi elurajooni vastavalt kehtivale detailplaneeringule DP-02-029 (https://dwa.tartulv.ee/planlisad.nsf/ba4b2104fd73685fc2256ced00345489/4ff76bd3272bcb0bc2256e830040ecd6?OpenDocument).

Ihaste linnaosa läbib Emajõgi, kuid jõe kaldad ei ole linnaosas mõistlikul määral linnaelanike jaoks kasutusse võetud. Lähimad suplusrannad ja avalikud jõeäärsed vaba aja veetmise kohad jäävad Ihaste linnaosast ebamõistlikult kaugele. Seetõttu on kohalikud elanikud hoolimata jõe kõrval elamisest sunnitud jõe puhkevõimaluste kasutamiseks liiklema teistesse linnaosadesse, mis tekitab asjatut keskkonnareostust auto- ning bussitranspordi kasutamise näol. Lisaks on avaliku tähistatud puhkekoha puudumisel pidevalt lagastatud kogu linnaosa läbiva jõe kaldaala. Seni ei ole paraku Ihastes Emajõe kallast suudetud hoolimata isegi linnaosas läbi viidud heakorratalgutest pelgalt linnavalitsuse võimaluste ja vahenditega korras hoida. Jõe kallas on prügistatud ning avalike tualettide puudumise tõttu käidavaimates kohtades kannatab ka jõega piirnevate kinnistute haljastus. Tingimata on linnaruumi vaja täiendada turvalise jõeäärse supluskoha (liivaga varustatud kallas, riietumiskabiinid, prügikastid, tualetid, pingid, valgustus, varikatusega ja lõkkekohaga piknikuala) ning laste- ja noorte vabaaja veetmise kohaga (supluskohaga piirnev mängu- ja spordiväljak). Suplus- ja vabaaja veetmise kohad peaksid olema kujundatud loodushoidlikult ning sobituma Ihaste linnaosa miljöösse teostuse (olemasolevat haljastust maksimaalselt säilitades), elementide (lõkkekoht, külakiik jms) ja disainilahenduse (looduslähedased materjalid nagu puit, kivi jne) poolest.

Ihaste supluskoht vajab kajastust ka Üldplaneeringu eelnõu seletuskirjas.

8. Viia läbi KSH seoses Ihaste tee 18 ning Ihaste tee 12a ja Ihaste tee 16b planeeringutega.

Ihaste tee 18 ning Ihaste tee 12a ja Ihaste tee 16b kinnistud on Natura 2000 võrgustikku kuuluva Ropka-Ihaste looduskaitseala läheduses ning seetõttu on kavandatavate tegevuste potentsiaalse negatiivse mõju hindamine vajalik. Loodusdirektiivi artikli 6 lõikest 3 ja sellekohasest Euroopa Kohtu praktikast tulenevalt tuleb asjakohane hindamine 1 teha siis, kui pole välistatud kahtlus, et kavandatav tegevus avaldab Natura 2000 võrgustiku alale negatiivset

mõju. Eesti õiguspraktikas ei eksisteeri olemuslikult eraldi Natura hindamise protseduuri, vaid Natura aladele avalduvaid negatiivseid mõjusid tuleb hinnata KSH või KMH menetluse raames, sellest hoolimata on Natura aladele avalduva mõju hindamisel erinõuded, mida on Euroopa Liidu õigusest tulenevalt kohustuslik järgida. Sealhulgas on Natura alale avalduva mõju hindamiseks madalam lävend, st mõjuhindamine tuleb algatada juba nõrgema kahtluse korral võrreldes olukorraga, kus mõjupiirkonda ei jää Natura 2000 võrgustiku ala. Natura hindamise erisusi on käsitlenud ajakirja Juridica artiklis2. Käesolevale pöördumisele allakirjutanud märgivad eeltoodud arutluskäiku järgnevates punktides kordamata, et Natura hindamise erisused kohalduvad alati, kui kavandatakse tegevust, mille oluline negatiivne mõju Natura 2000 võrgustiku alale pole välistatud. Mõjude hindamata jätmine võib Eestile kaasa tuua Euroopa Komisjoni rikkumismenetluse, nagu hiljuti Eestiga väga sarnastes olukordades tuvastati hulk õigusrikkumisi Rumeenia puhul3, nimelt oli paljudel juhtudel jäetud õigusvastaselt tegemata Natura hindamine.

9. Viia läbi KSH seoses Ihaste tee 2, 4, 6, 8 ja 8a planeeritava korterelamu maa-aladega , kuna kinnistud asuvad Natura 2000 võrgustikku kuuluva Ropka-Ihaste looduskaitseala läheduses ning seetõttu on kavandatavate tegevuste potentsiaalse negatiivse mõju hindamine vajalik. 10. Viia läbi KSH seoses Ihaste tee 18 planeeritava elamumaaga , kuna kinnistu asub Natura 2000 võrgustikku kuuluva Ropka-Ihaste looduskaitseala läheduses ning seetõttu on kavandatavate tegevuste potentsiaalse negatiivse mõju hindamine vajalik.

11. Vähendada elamumaa mahtu Ihaste tee 18 kinnistul , mis on hetkel loodud roheala arvelt. Niivõrd suur muudatus piirkonna rohetaristus ei ole põhjendatud elamumaa arvel ning on vastuolus linna strateegiliste arengudokumentidega. Lisaks osaleb Tartu projektis Health and Greenspace, mille eesmärkidega kindlasti on sellises mahus roheala vähendamine vastuolus. Planeeritav ehitusmaht ja asustustihedus ei ole piirkonda sobituv ega põhjendatud, mistõttu on vajalik ehitusmahtude ning asustustiheduse vähendamine (sh tuleks kindlustada, et piirkonda sobimatuid, enam kui 2-korruseliseid elamuid ei planeeritaks). Ka on piirkonna elanikkond olnud väga suurel määral ja avalikult vastu Ihaste tee 18 roheala lõhkumisele hoonestamise läbi ning on seda jätkuvalt.

12. Planeerida Ihaste linnaosa järgides terviklikku visiooni linnaosa omapäradest ning linnaosa ajaloolisest pärandist , mis on linnaosa elanikke senini mõjutanud piirkonda elama asuma ja kujunenud välja linnaosa ühtseks identiteediks. Tervikliku nägemuse vältimatu osis on

Ihaste linnaosa kuvand rohelise linnaosana, mis hõlmab endas eripalgelisi ning eriotstarbelisi (puhkemaa, sportimis- ning vabaaja veetmise alad, loodushariduslikke tegevusi võimaldavad alad, laste mänguväljakuid nende puudumise tõttu asendavad alad, korilusega tegelemist võimaldavad alad jne) avalikult kasutatavaid ja ligipääsetavaid rohealasid. Ihaste rohealad on ka äärmiselt olulised linna elurikkuse kandjatena ning rohketele looduskaitsealustele liikidele elupaiga pakkujatena. Rohelisena nähakse Ihaste linnaosa nii asumi siseselt kui ka väljastpoolt ning linnaosa rohetaristu lõhkumine seab lisaks linna elukeskkonna halvendamisele ohtu ka Ihaste identiteedi. Erinäolised linnaosad on aga oluline alustala Tartu kui kultuuripealinn 2024 enda kuvandis.

13. Piirata üldplaneeringu kaudu lehepuhurite kasutamist linna haljasaladel ja tagada üksikpuude säilimine

PlanS § 75 lg 1 p 14 kohaselt ei ole mitte üksnes üldplaneeringuga õigus lahendada rohealade kasutustingimuste seadmist, vaid üldplaneeringuga need tingimused seatakse. Sellest tulenevalt leiab allakirjutanu, et üldplaneeringuga on asjakohane piirata lehepuhurite kasutamist. Lehepuhurid kahjustavad nii puhuriga töötavate kui ka ümberkaudsete isikute vaimset ja füüsilist tervist ning keskkonda, tekitades ebameeldivat müra ja heitgaase. Tartu Linnavalitsus peaks võtma vastutuse ja tagama ka selle, et teised Tartu linnas tegutsevad avalik-õiguslikud asutused kasutaksid vastuvõetavamaid töövahendeid.

Samuti on oluline seada tingimused linnas puude säilimiseks. Praegune olukord, kus avalikkust tõhusalt kaasamata hävitatakse kasvavaid puid, ei ole aktsepteeritav. Tartu linnajuhid on küll avaldanud arvamust, et Tartus on tähtis iga puu , aga üldplaneeringus see ei 4 kajastu. Tartu on veel küll võrdlemisi roheline linn, kuid seda enam ei ole puude hävitamine kohane. Hiljuti raius Tartu Linnavalitsus lindude pesitsusajal (st enne 31. augustit) maha puud, mis toimisid loodusliku müratõkkena , ja kui tegu pärast selle toimepanekut avalikuks 5 tuli, rääkisid linnavalitsuse esindajad kunstliku müratõkke paigaldamisest.

14. Säilitada olemasolevad rohealad, luua uusi ja hoida nende loomulikumat ilmet

Kaotada üldplaneeringust sätestus, mis lubab nii Ihaste metsa (Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A) kui ka Raja metsa elamukvartaliteks jagada, samuti rajada uusarendused Vabaduse puiestee äärde. Nagu näha, on rohealad ohustatud, seega tuleks need võtta kohaliku kaitse alla kooskõlas PlanS § 75 lg 1 p-ga 13. Kui Tartu Linnavalitsuse arvates on probleem, et noored pered kolivad linnastumisele vastukaaluks Tartu linnast välja, siis rohelust eelistavate

leibkondade linna meelitamiseks ei ole kõige tõhusam tegevussuund linna maa-ala tihedam hoonestus. Seda, et linna veel tihedamalt täisehitamine ja rohealade hävitamine midagi positiivset tooks, võib pidada pigem lühinägelikuks utoopiaks. Ka koroonaviiruse kohta teatas ÜRO, et sellelaadsed pandeemiad on tingitud keskkonna kahjustamisest, sh metsade, rohealade ja sealse elustiku hävitamisest6. Kinnisvaraarendajate surve on Eesti tiheasustuses (linnades) ja maailmaski väga levinud nähtus, kuid see ei tähenda, et kohalik omavalitsus peaks aitama mõnel indiviidil lahendada isiklikke finantsprobleeme avaliku huvi ja heaolu arvelt. Rohealade kaotamisega kannatab Tartu maine kultuuripealinnana, ülikoolilinnana, rohelise linnana ja turismisihtkohana. Allakirjutanud on tugevalt rohealade ja hea elukeskkonna säilitamise poolt. Inimsõbralik, elamisväärne ja tervislik keskkond on eelduseks tööjõu püsimisele Tartus, mh aidates kaasa värskelt kõrghariduse omandanute tööle jäämisele ülikoolilinna; samuti sise- ja välisturismi arengule ning nutikatele investeeringutele.
Tuleb märkida, et kogu maailmas toimuva liikide massväljasuremise7 kontekstis on kiiduväärne, et kultuuripealinnaks pürgimise raames on hakatud vähem niitma, mis aitab loodusliku tasakaalu taastumisele. See võiks jätkuda ka pärast kultuuripealinna programmi lõppemist.
PlanS § 75 lg 1 p-st 14 nähtuvalt on asjakohane lisada rohealade loomulikuma ilme säilitamise tingimused üldplaneeringusse. Koguni võrdlemisi erinevate erakondade esindajad on väljendanud arvamust rohkema roheluse suunas ja avaldanud rahulolematust liigse täisehitamise või asfaldi üle8.
15. Pikendada üldplaneeringu eelnõu avaliku väljapaneku tähtaega 30 päeva võrra .
Leiame, et Tartu Linnavalitsus on rikkunud Århusi konventsiooni9 artiklit 7, kuna pole võtnud otstarbekaid meetmeid, et tagada üldsuse osalemist keskkonnaga seotud kavade ja programmide ettevalmistamisel. Nimelt on Tartu Linnavalitsus otsustanud võimaldada üldplaneeringu kohta seisukohti ja vastuväiteid avaldada suhteliselt lühikese aja jooksul suvisel puhkusteperioodil, mis tähendab, et ei ole tagatud reaalset kaasamist. Ei saa ka väita, et rikkumine on toimunud tahtmatult, sest teadaolevalt on mitu isikut Tartu Linnavalitsuse poole pöördunud palvega, et avalikku väljapanekut pikendataks, millest on linnavalitsus sõnaselgelt keeldunud. Haldusmenetluse nõuete (sh kaasamiskohustuse) täitmatajätmise korral võivad hiljem tõusetuda üldplaneeringu kui haldusakti formaalse õiguspärasuse küsimused, eelkõige olukorras, kus ilmneb suuri kaalutlusvigu, näiteks kui peaks juhtuma, et üldplaneeringuga on mõnes aspektis kahtlastel asjaoludel eelistatud mõne juriidilise isiku erahuve avalikele huvidele.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1.- 2. Mitte arvestada. Üldplaneeringu eelnõu aluseks olev detailplaneering on kehtestatud Tartu Linnavolikogu poolt 11.06.2020. Planeering on kooskõlas linna ruumilise arengu põhimõtetega ning koostatud vastavuses kehtivate strateegiliste dokumentidega.

Samuti on Tartu maakonnaplaneeringus alal ette nähtud osaliselt roheala säilimine (väärtuslikuma taimestikuga piirkonnas) ja osaliselt väikeelamute rajamine, et tihendada ja efektiivsemalt kasutada tiheasustusala linnaruumi. Koostatud oli keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnang. Eelhinnangus on jõutud järeldusele, et DP käigus on potentsiaalselt olulistele keskkonnamõjudele tähelepanu pööratud ning läbi viidud vajalikus mahus keskkonnauuringuid.

Võrreldes olemasoleva olukorraga on maastiku muutus planeeringuala väljaarendamisel märgatav, kuid seda ei saa pidada ebasoodsaks mõjuks seaduse (KeHJS) mõistes, kuna DPga kavandatav vastab piirkonnas seni levinud maakasutusele ning planeeringu lahendus arvestab ümbritsevate alade (hoonestuse) iseloomuga. Planeeringu koostamise käigus on läbi viidud kolm botaanilist inventuuri ja koostatud ekspertarvamus. Detailplaneeringu lahenduses on elamukruntide kavandamisel lähtutud väärtusliku männimetsa ja looduskaitsealuste taimede säilitamise vajadusest. Kuna looduslikud kooslused (sealhulgas õistaimedega kooslused ja suurem osa keskkonnaregistris registreeritud kimalaste leiukohtade pindlast) alal säilivad, ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju kimalastele. Keskkonnamõju peetakse oluliseks, kui see võib eeldatavalt ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

DPle on koostatud seaduse kohane eelhinnang, et täiendavalt kontrollida potentsiaalselt oluliste keskkonnaaspektidega arvestamist. Keskkonnatingimustega arvestamine on võimalik planeerimisseaduse § 126 lg 1 ülesannete lahendamisel planeerimismenetluse käigus. Keskkonnaamet on detailplaneeringu kooskõlastanud. Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3a kruntide näol pole tegemist sellise loodusobjektiga, mis nõuaks kohaliku kaitse alla võtmist. Kaitse alla võtmine tähendaks piiranguvööndi kaitsekorra rakendamist ja roheala kasutamise piiranguid. Arvamusest ei selgu, milliste piirangute kehtestamist ja mis eesmärgil vajalikuks peetakse. Alal on kehtestatud detailplaneering, mille ellu viimisele on kinnistute omanikul õiguspärane ootus.

3. Arvestada, kuid mitte keelata linnaosas kortermajade ehitamist üldplaneeringus näidatud asukohas.

4. Mitte arvestada. Linnal puuduvad Ihastes maad, mis ei ole, kas roheala või kaitsealune maa. Linn kavandab vastavat hoonet jätkuvalt krundile Ihaste tee 18.

5. Selgitus. Linn pooldab kogukonnaruumide leidmist ja vastavat tegevust, kuid hoone asukoha määramine ei ole üldplaneeringu küsimus.

6. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringut põhilahenduse koostamisel.

7. Arvestada.

8.-10. Selgitus. Üldplaneeringu koostamisel viiakse läbi KSH, mille käigus antakse hinnang Ihaste linnaosa planeeringule.

11. Mitte arvestada. Kavandatud lahendus on haljastuse osakaalu poolest linnaosale tüüpiline. Kortermajade ehitamine on lahendatud põhimõttel, kus sisse- ja väljasõit ei läbi Ihastet, linn peab

looma uusi elamupiirkondi eluasemenõudluse rahuldamiseks ka kaugemaks tulevikuks kui vaid lähiaastad.

12. Arvestada. Pidada esitatud suuniseid oluliseks.

13. Selgitus. Lehepuhurite kasutamise keelamine ei ole üldplaneeringu reguleerimisala, kuna üldplaneering sätestab rohealade üldisemad kasutustingimused.

14. Arvestada. Rohealasid ei vähendata võrreldes seni kehtiva üldplaneeringuga.

15. Selgitus. Kvissentali (mõeldud ilmselt Tiksoja silda) silla kohta esitatud KSH materjalid on kõigile kättesaadavad. Üldplaneeringu menetlus ei ole lõppenud, põhilahendus avalikustatakse 2021 ja kõigil on võimalik selles jätkuvalt osaleda.

Kood: 30804

Esitaja: Irja Alakivi

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Tartu linna üldplaneeringu eelnõu 2040+ (ÜP 2040+) avalikustamine toimus ainult elektrooniliselt. See tähendab, et eelnõu ei olnud kõigile kättesaadav.

Planeerimisseaduse ja selle põhjal toimuva planeerimise eesmärk on luua ruumilise planeerimise kaudu eeldused ühiskonnaliikmete vajadusi ja huve arvestava, demokraatliku, pikaajalise, tasakaalustatud ruumilise arengu, maakasutuse, kvaliteetse elu- ning ehitatud keskkonna kujunemiseks, soodustades keskkonnahoidlikku ning majanduslikult, kultuuriliselt ja sotsiaalselt jätkusuutlikku arengut.

Kas ja kuivõrd arvestab selle nõudega äsja ainult osale Tartu elanikest avalikustamisel kättesaadav olnud Tartu uue üldplaneeringu 2040+ eelnõu.

Kuidas on see võimalik, et umbes kolmandikule elanikest pole ÜP 2040+ olnud kättesaadav? Aga selle tõttu, et avalikustamisel olnud eelnõu oli kättesaadav ainult elektrooniliselt. Uskumatu küll, aga ka linna infopunktis pakuti ainult võimalust arvuti taha istuda. Eestis ja ka Tartus ei ole aga arvutioskus sajaprotsendiline ja seda mitmetel põhjustel nagu vanuselised põhjused, majanduslikud põhjused jm.

Seega tuleb lugeda äsjalõppenud avalikustamine mittekorrektselt toimunuks.

Planeerimise esimene põhimõte - tuleb luua eeldused kasutajasõbraliku ning turvalise elukeskkonna ja kogukondlikke väärtusi kandva ruumilise struktuuri olemasoluks ja säilitamiseks ning esteetilise miljöö arenguks, säilitades olemasolevaid väärtusi, sealhulgas muidugi ennekõike linna roheväärtusi – parke, haljastuid, rohealasid, linnametsi. On kiiduväärt, et Tartu kavatseb astuda üle pika aja väikseid samme sellel teel, liitudes selleks Urbact programmi raames rahvusvahelise projektiga “Health and Greenspace” (Tervis ja roheruum. https://www.tartu.ee/et/uudised/tartu-liitus-rohelisema-linnakeskkonna-loomiseks-projektiga-health-and-greenspace) ning luua selle projekti tööga tegevuskava, mis kujuneks sisendiks linna üldplaneeringule. Praeguse ÜP 2040+ ettevamistamise ja kehtestamise ajakava ei haaku siiski projekti poolt kavandatava sisendi andmise

ajakavaga. Siin oleks oluline mõtlemise ja ümbermõtestamise koht linnavalitsusele ja linnavolikogule vastmoodustatud keskkonnakomisjoni eestvedamisel.

Mida teha? Seniks jätta ÜP 2040+ eelnõust välja kõik linna parkidesse ning väärtuslikele kõrghaljastusega ja ka kõrghaljastuseta, kuid väärtusliku tervisepotentsiaaliga rohealadele kavandatavad ehitusalad, nii kesklinnas kui ka kesklinnast kaugemates linnaosades nagu Tammelinn või Ihaste. Linnal peaks kujunema normiks, et linna tasakaalustatud arenguks vajalikud puhke- ja virgestusotstarbeks sobivad alad ostetakse linna omandisse tagamaks nende säilitamine üldiseks hüvanguks, pidades silmas nii inimeste tervise tagamise kui ka kliima aspekte. Juhiksin siinkohal taas tähelepanu Sanatooriumi pargi tervikliku säilitamise vajalikkusele kõigi seda ümbritsevate linnaosade ja ka kogu linna elanike vajadusi silmas pidades, sest park on hästi kättesaadav kõigist suundadest linna ühistranspordiga. Samuti vajadusele säilitada kesklinna pargid parkidena.

ÜP 2040+ seletuskirja kohaselt on Tartu väärtuslike maastikutena loetletud vaid Emajõe luhaalad, Toomemägi ja ümbrus, Kardla-Vorbuse ja Rahinge-Ilmatsalu. See loetelu on võetud üle Tartumaa maakonnaplaneeringust, mis täiesti üheselt ja läbinähtavalt, lausa piinlikkust tekitavalt, vältis Tartu linna väärtuste sügavamat analüüsi ning esiletoomist.

Mis on roheala planeeringus märkega "H"? Planeeringu seletuskiri sedastab: "Roheala on peamiselt puhkamiseks ja virgestuseks mõeldud, loodusliku maa, pargi, parkmetsa või muu vastava maakasutuse juhtotstarbega maa-ala, kuhu on lubatud väiksemahuliste puhkeotstarbeliste ehitiste, sh kuni 60 m² ehitusaluse pindalaga ajutise iseloomuga puhkeala teenindavate hoonete püstitamine juhul, kui üldplaneeringus pole sätestatud teisiti. Rohealadel asuvad metsad tuleb säilitada, alasid ei piirata, tagada tuleb juurdepääs hooldustehnikale."

Tähelepanu viiele sõnale: "kui üldplaneeringus pole sätestatud teisiti"! Kogu muu ilus jutt ÜP seletuskirjas ei maksa midagi ja ei taga midagi. Siiski – ÜP 2040+ ja seletuskiri peaksid olema vastavuses, mitte lahknema.

ÜP 2040+ seletuskiri loetleb linna tähtsamad rohealad ja neid on üllatuslikult ainult 6 (Toomemägi koos Kassitoomega, Anne kanali park, Ropkamõisa park, Sanatooriumi park, Raadi park ja dendropark, Taga-Anne parkmets, pluss kõik kalmistud!

Näiteks Riia-Sanatooriumi-Tervise tänavatega piirnev Sanatooriumi park on suures, väärtusliku põlise kõrghaljastusega parkmetsa ja alleestruktuuride osas, mis ümbritseb kultuuriväärtuslikku hoonet, kultuuriajaloolist villat aadressil Raja 31, jätkuvalt ÜP 2040+ eelnõu kohaselt hävitamise ohus. Hetkel on väärtusliku põlise kõrghaljastusega pargiosa veel füüsiliselt alles, kahjuks inventeerimata ja väärtushindamata, nagu enamus Tartu parkidest. Kuidas tohib sinna siis ehitamist kavandada? Pealegi kui detailplaneeringu koostamisest ja kehtestamisest on möödunud kaugelt üle viie aasta. Sel juhul tuleks enne uue ÜP valmimist lähtuda sellistel juhtudel planeerimisseaduse paragrahvist 140.

Kahjuks on märkimisväärne osa Tartu linna parkidest ÜP seletuskirjas vaid ühenduskoridorideks, kuigi "tähtsateks koridorideks" degradeeritud: sealhulgas Vabaduse puiestik, Ülejõe park, Holmi park, Tähtvere park, Dendropark, Kraamituru kaldapealne, Avaturu kaldapealne.

Täiesti nimetamata on jäetud pargid nagu Meltsiveski park, Ohvitseride park, Pirogovi plats, Politsei e Peeter Põllu park, Puukooli park, Päeva park, Suveaed niivõrd kuivõrd teda veel on, Ülejõe park, Tartu tammik, TÜ botaanikaaed, Maaülikooli dendropark, Tähtvere park, Uueturu park, mille on projekteerinud Arnold Matteus, Vabaduse puiestik. Vaksali park, Vanemuise park, Wiiralti mets, Ülejõe park.

Millise sisulise väärtusega on ÜP seletusukirja lause: “Rohealadel asuvad metsad tuleb säilitada, alasid ei piirata, tagada tuleb juurdepääs hooldustehnikale.”?

Seletuskirja peatükk 6 “Üldised ehitustingimused asustusüksustes ja asumites” on hetkel ülimalt ebaühtlane, kuna vaid väga vähestes alljaotistes on esitatud asumi arendamise põhiprintsiibid (liikumine, linnaruumi ja hoonestuse väärtuslike elementide väljatoomine, rohe- ja puhkealade terviklikkuse säilitamise nõue, tänavaruumi kujundamise põhimõtted, tänava ökoloogilise väärtuse, sh haljastuse põhimõte).

Peatükk 11.6. Rohevõrgustik kesklinnas – kirjeldab ainult Toomemäe ja Kassitoome osa. See on selgelt ebapiisav katmaks kogu väärtuslikku, suuremalt jaolt inventeerimata ja väärtushindamata rohevõrgustikku kesklinnas.

Täielikult puudub peatükk “Rohevõrgustik linnaosades”. Veelgi sobivam pealkiri oleks “Rohevõrgustiku säilitamine ja arendamine linnaosades”. See peatükk tuleks tingimata koostada. Kusjuures iga pargi ja roheala kohta tuleks seletuskirjas esitada minimaalselt maa-ala juhtotstarve, kõrghaljastuse osa, loodetavasti selgelt välja tuues, et parkidesse hoonestust ei kavandata, väärtuslike kultuur-looduslike koosluste ja pinnavormide säilitamise, eksponeerimise ja kujundamise põhimõtted, puhkeotstarbega rajatised nagu istumiskohad jms, jalgteed, vaated.

Täiesti õigesti märgitakse ÜP 2040+ eelnõu seletuskirjas, et “Suhtelisest vähe on tegeletud täiskasvanute ja eakate vabaõhutreenimise ja aktiivse puhkamise võimaluste loomisega.” Päriselt ei saa selle juures nõustuda aga väitega, et “Hea näide on poolavaliku kasutusega Tamme staadion.” Tamme staadion on ümbritsetud võimsa taraga ja just siis kui koroonapandeemia ajal vajasid inimese kõige enam võimalusi kogunenud pingete maandamiseks ja tervise ülalhoidmiseks vabas õhus, suleti Tamme staadion kasutamiseks, sest ta oli ja on polüfunktsionaalne rajatis. Mängude väljakute sulgemise nõue võttis inimestelt Tamme staadionil ära ka jooksu- ja jalutusradade kasutamise võimaluse.

Kuna klassikalise looduskaitse peatükk ja nimistud on alles koostamisel ja või täiendamisel, siis ei ole võimalik praegu midagi palju arvata. “Leevendusmeetmed ja soovitused kaitstavatel aladel või nende naabruses planeeringu realiseerimiseks kantakse seletuskirja planeeringu ja KSH aruande edasise koostamise käigus.” Seletuskiri lk 125.

Linna veekogusid kirjeldatakse üsna põhjalikult ning positiivse poole pealt võiks välja tuua, et märgitud on ka omandiline kuuluvus ja esitatud selged ettepanekud.

Ka kõigi parkide, haljastute ja rohealade juures tuleks välja tuua omandiline kuuluvus ning esitada väärtuspõhised avalikust huvist tulenevad ettepanekud maade linna omandisse ostmiseks, selleks et tagada nende säilimine. Kaheldava väärtusega on arvukad ettepanekud Emajõe kallaste ehitusvööndite ulatuslikuks vähendamiseks kesklinnas ja kaugemalgi. Emajõe kallastel ei hakka nendel juhtudel enam kunagi laulma ööbik.

Seisukoht: Selgitada

Linn ei nõustu, et elektroonilise vormi tõttu ei olnud üldplaneeringu eelnõu kõikidele kättesaadav või toimus mittekorrektselt. Üldplaneeringule on kehtestatud vorminõuded riigihalduse ministri 17.10.2019 määrusega nr 50. Määruse kohaselt planeering vormistatakse digitaalselt ja joonised koosnevad digitaalsetest kihtidest. Määruse seletuskirjas on leitud, et digitaalne vorm parandab

planeeringute kättesaadavust. Eelnõu avalikustamisel on lähtutud PlanS § 9 ja § 82 sätestatust ja kooskõlas haldusmenetluse üldpõhimõtetega.

Üldplaneering on linnavalitsuse hinnangul kooskõlas PlanS sätestatud planeerimise eesmärgi ja planeerimise põhimõtetega. Planeeringu koostamisel peab kohalik omavalitsus tasakaalustama erinevaid huve, sealhulgas avalikke huve ja väärtusi. Seega ei saa arvestada ainult ühepoolselt huve säilitada võimalikult suures ulatuses rohealasid, vaid selle kõrval tuleb arvestada ka krundi omaniku omandipõhiõigusest tulenevat õigust oma omandit eesmärgipäraselt kasutada ja nõudlust elamumaade järele. Omandiõiguse piirangud peavad olema proportsionaalsed, st vajalikud ja mõõdukad. Linnakeskkonnas ei saa eeldada, et seni tühjalt seisnud kruntidele kunagi midagi ei ehitata. Linnavalitsuse hinnangul on asustuse planeerimisel tasakaalustatult käsitletud ehitatud keskkonda ja rohealasid, arvestades olemasolevat keskkonda ning asukohast tulenevaid asjaolusid. Planeerimisel on arvesse võetud asjakohaseid ruumilist arengut mõjutavaid strateegiaid, riskianalüüse, kehtivaid planeeringuid, arengukavasid ning teisi ruumilist arengut mõjutavaid dokumente ja muud asjakohast teavet. Linnavalitsuse hinnangul on üldplaneeringus kavandatud piisavalt rohealasid ja terviklik rohevõrgustik, et tagada võimalused vabaõhu puhkuseks ja vähendada negatiivseid keskkonnamõjusid. Üldplaneering ei näe ette rohealade ega parkide vähendamist võrreldes kehtiva üldplaneeringuga. Kõikide rohealade Tartu linnale omandamine ei ole vajalik ega otstarbekas. Kohaliku omavalitsuse ülesannete ring on väga lai ning eelarvelisi vahendeid tuleb kasutada otstarbekalt kõikide ülesannete täitmiseks. Eraomandis olevate parkide ja rohealade avalik kasutus tagatakse muude meetmete ja maakasutuse sihtotstarbe määramise kaudu. Kõikide rohealade omandiline kuuluvus ei ole võimalik ega vajalik üldplaneeringus välja tuua. Tuleb arvestada andmekaitseliste piirangutega ja mahupiiranguga.

Kõikide haljasalade planeeringust välja jätmine seoses „Health and Greenpeace“ projektiga ei ole põhjendatud. Üldplaneeringu menetlemise ajakava tuleneb planeerimisseadusest ja kehtestamise tähtaeg Eesti territooriumi haldusjaotuse seaduse §-s 141 lg 11. Projekti tulemusi saab rakendada ka hilisemalt mitmel erineval viisil.

Kui üldplaneeringus viidatakse teisele üldplaneeringu sättele, mis annab üldreeglist erandi, siis ei ole tegemist vastuoluga planeeringu ja seletuskirja vahel, vaid tavapärase õigusakti normitehnikaga. Mööname, et sõnastus võib olla ebaühtlane, kuna tegemist oli eelnõuga, mis ei ole täielik ega lõplikult valmis lahendus. Eelnõud täiendatakse järgneva menetluse jooksul kuni kehtestamiseni. Samas juhime tähelepanu üldplaneeringu ülesehitusele, kus rohealade nõuded on antud eraldi peatükina, üldised ehitus- ja kasutustingimused asumites käsitlevad hoonestatud või hoonestatavaid krunte, mitte haljasalasid.

Ehituskeeluvööndi vähendamise eesmärk on tuua jõgi inimesele lähemale. Ehituskeeluvööndi vähendamisi on analüüsitud juba Tartu 2030+ ÜP koostamise ajal ja asukohades, kus ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanek on tehtud, ei lähe see vastuollu looduskaitse seaduse põhimõtetega. Ööbikutele on sõltumata ehituskeeluvööndi vähendamisest piisavalt ruumi Emajõe ääres.

Kood: 31204

Esitaja: Naresh Mody

Esitatud: 18/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga esitame Tartu linna üldplaneering 2040+ raames alljärgnevad ettepanekud, mis palume viia üldplaneeringusse sisse.

1. Kalda tee 35

Maa-alad on reserveeritud nii ülelinnalise kui piirkondliku tähtsusega kaubanduskeskustele, kaubandus- ja teenindusettevõtetele jt ärihoonetele. Täpsemalt ärifunktsiooni piiratud ei ole. Kuivõrd kehtiva üldplaneeringu raames esitasime järjepidevalt seisukohta, et Kalda tee 35 kinnistule soovitakse rajada hotell ning vastavale ettepanekule vastuväiteid ei esitatud, siis selguse huvides kordama ka menetletava üldplaneeringu raames eeltoodu üle. Kalda tee 35 kinnistu sihtotstarbe osas mitte näha üldplaneeringus ette piiranguid, mis ei võimaldaks majutusasutust rajada.

Teiseks ettepanekuks on lubada Kalda tee 35 kinnistule 5-kordset hoonestust. Selgitame, et Kalda tee alguses on Luha tänava kolm korterelamut, mis on 8-korruselised. Kalda tee 32 krundile on lubatud 5-kordne hoonestus. Seega on igati loogiline, et sarnane nn linnaehituslik muster korduks ka Kalda tee 35 kinnistu osas. Kalda tee 35 kinnistut ei saa võrrelda teistel samal tänavapoolel asetsevate kinnistutega. Ülejäänud Kalda tee 35 kinnistuga samal tänavapoolel asetsevad kinnistud on suured (üldjuhul rohkem kui 10 000m2) ning vastavas suuruses kinnistutele ongi loogiline rajada traditsioonilisi kaubanduskeskusi, autokeskusi jms, millede puhul on kaks kuni kolm korrust optimaalne lahendus. Seevastu Kalda tee 35 kinnistu suurus on 1582 m2 ning vastavas suuruses krunt eeldab teistsuguse funktsiooniga hoonet (nt autokeskust rajada ei ole võimalik). Loogilised funktsiooniks oleks hotell vmt. Linnaehituslikult ei saa aga kuidagi pidada põhjendatuks lahendust, et massiivsete korterelamublokkide vastas, suurte kaubanduskeskuste vahel, asuks piltlikult öeldes eramaja krundi suurusel kinnistul eramaja mahus hotell. Oluliselt õigem on lahendus, kus kaubanduskeskuste madalate mahtude keskel asetseks kõrgem hoone (näiteks ka Lõunakeskuses on madalate kaubandusmahtude keskel 8-korruseline hotell).

2. Aleksandri 1 funktsioon

Üldplaneeringu kohaselt on hoone esimesel korrusel on kohustuslik kavandada kaubandus- ja teenindusettevõtte ruumid. Palume võimaldada esimesele korrusele rajada ka eluruume. Aleksandri 1 hoone on korterelamu, mille esimesel korrusel asuvad ruumid on ette nähtud mitteeluruumideks. Vajadused ning suundumused on aga aja jooksul muutunud ning puudub vajadus nii suures ulatuses äripindade järele. Aleksandri 1 hoone vahetus läheduses on väga palju äripindu, mis katab täielikult äripindade nõudluse. Aleksandri 1 hoones teatud mitteeluruumide muutmine eluruumideks võimaldaks hoone mõne trepikoja sulgeda äripindadele ja jääks täielikult korteriomanike kasutusse, mida on korteriomanikud korduvalt soovinud. Samuti ei ole korteriühistul võimalik mitmetes toetusprojektides osaleda, kuna hoones on liiga palju äripindu. Samuti on seeläbi korteriomandite omanike maamaks kõrgem.

Lähtudes eeltoodust palume viia üldplaneeringusse sisse muudatus, mille kohaselt on Aleksandri tn 1 hoone esimesele korrusele samuti võimalik rajada eluruume.

3. Võru tn 2 ja 4/6

Olemasolev hoonestus on amortiseerunud. Seevastu üldplaneering ei arvesta vastavate hoonete reaalse olukorraga ning säilitamise võimatusega. Arvestades kruntide senise hoonestuse olukorda ning konkreetseid asukohti, siis uushoonestuse mittelubamine on ebaproportsionaalne piirang.

Uushoonestuse rajamise lubatavust toetab antud piirkonnas ka Riia ja Pepleri tänava nurgale uushoonestuse rajamise lubamine ja seda otse ehitismälestise vastu. Lisaks ei ole vastava absoluutse piiranguga seadmisega arvestatud, et Võru tn 2 ning Võru tn 4/6 kruntide praegune hoonestus on amortiseerunud ning hoonestuse taastamine ei ole ei tehniliselt ega majanduslikult võimalik. Hoonete tänapäevane kasutus eeldaks väga mahukat rekonstrueerimist (sh tehnosüsteemid, energiatõhususe tagamine jne), mille maksumus on võrreldav samamahulise uushoonestuse rajamisega. Seevastu uushoonestuse rajamisel oleks võimalik hoonestus planeerida asendiplaaniliselt kompaktsemalt ning tänapäeva nõuetele vastavalt (näiteks Võru tn 4 nn garaažide hoone on pikk kitsas hoone pikema küljega vastu teise kinnistu piiril olevat tulemüüri ning vastava hoone rekonstrueerimisel ei ole võimalik lahendada piisava loomuliku valguse tagamine jne). Lisaks on asjakohane viidata, et mitmete teiste kruntide osas on olemasolevate hoone halb seisukord olnud argumendiks uushoonestuse lubamisel. Seega ei ole antud juhul põhjendatud niivõrd ulatusliku piirangu kehtestamine, mis välistab uushoonestuse rajamise ehitismälestise kaitsevööndis ja seda olukorras, kus uushoonestuse rajamisega kaitsevööndi eesmärgid ei kahjustuks.

Lähtudes eeltoodust viia üldplaneeringusse sisse muudatus, mille kohaselt Võru tn 2 ja 4/6 arvata välja miljööväärtuslikust alast ning lubada Võru tn frondile 5-korruselist hoonestust sarnaselt Tähe tänavapoolse hoonestuga.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Kalda tee 35 osas arvestada juhtotstarbe osas, mitte arvestada taotletud korruselisuse osas. Korruselisuse määramise põhjendused on antud juba 2017.a üldplaneeringu koostamisel ning neid ei ole põhjust muuta. Tartu Halduskohtu 6. august 2020 kohtuotsusega on samas küsimuses jäetud ettepaneku esitaja kaebus rahuldamata. Kohtuasja raames on esitatud piisavalt põhjendusi, miks antud krundile ei sobi kõrgem hoone kui 3-korrust. Muuhulgas on Kalda tee äärde koostatud mitu detailplaneeringut, kus kõigi puhul on võetud arvesse eeltoodud linnaehituslikku ülesehitust ning kavandatud ca 10m kõrgune ja kahekorruseline hoonestus (1. Kalda tee 39 ja 43 DP; 2. Kalda tee 29 DP; Kalda tee ja Ihaste tee vahelise ala DP; Kalda tee 49, 45 ja 51 DP) või 15m kõrgune ja kolmekorruseline hoonestus (Kalda tee 13 DP). Kehtestatud planeeringud piirkonnas hakkavad kujundama planeeringute realiseerides linnaehituslikku konteksti. Ettepanekus toodud võrdlused ja põhjendused ei ole paikapidavad, kuna linn on Kalda tee käsitletavasse piirkonde näinud ühtse, soovitust madalama hoonefronid. Sellest tulenevalt on maksimaalne lubatav korruselisus Kalda tee 35 krundil 3 korrust.

Aleksandri 1 juhtotstarbe osas arvestada olemasoleva hoone otstarbe määramisel. Hoone laiendamisel Aleksandri tänava poole jääb nõue kehtima. Muudatus kantakse põhilahendusse, kui linnale saadetakse KÜ üldkoosoleku esitatud ettepanekut toetav protokollilise otsuse väljavõte.

Võru tn 2 ja 4/6 osas mitte arvestada. Hooned asuvad Karlova miljööväärtuslikul alal ja nimetatud hoonetele kehivad samad säilitamise nõuded kui teistele miljööväärtuslike alade miljööväärtuslikele hoonetele. Olemasolev hoonestus ei ole amortiseerunud, kui vastva spetsialisti koostatud audit vastupidist ei tõesta. Auditi olemasolul on ka hoonete lammutamine ja uushoonestusega asendamine võimalik. Majanduslik otstarbekus ei ole ajaloolise väärtusliku hoonestuse säilitamisel argument, eelistatud on säästev renoveerimine.

Kood: 31205

Esitaja: Urmas Past, OÜ Balti Kinnisvara

Esitatud: 18/08/2020

Arvamus:

Vastavalt Planeerimisseaduse (edaspidi PlanS) § 82 lõikele 2 on üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avaliku väljapaneku jooksul igal isikul õigus avaldada üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu kohta arvamust.

Tartu Linnavolikogu 11.06.2020 istungi (istungi protokoll nr 53) protokollilise otsuse nr LVK-IP-0020 „Tartu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avalikustamine“ 3 määrati Tartu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avaliku väljapaneku ajaks 13. juuli kuni 16. august 2020. a. 16.august 2020 oli pühapäev.

PalnS § 1 lõike 3 kohaselt kohaldatakse PlanS-s ettenähtud haldusmenetlusele haldusmenetluse seadust, arvestades PlanS-i erisusi. Vastavalt Haldusmenetluse seaduse (edaspidi HMS) § 33 lõikele 1 kohaldatakse tähtaegade arvutamisel haldusmenetluses tsiviilkohtumenetluse seadustiku sätteid. Vastavalt sama paragrahvi lõikele 3, kui menetlustähtaja lõpp ei lange tööpäevale, lõpeb tähtaeg esimesel tähtpäevale järgneval tööpäeval.

Kuivõrd Tartu linna üldplaneeringu eelnõu avaliku väljapaneku ning seega ka arvamuste esitamise tähtaja lõpp (16.08.2020) langes pühapäevale, tuleb arvamuste esitamise tähtajaks lugeda esimene järgnev tööpäev ehk esmaspäev 17.08.2020. Eeltoodust tulenevalt on käesolevad seisukohad ja vastuväited esitatud tähtaegselt ning neid tuleb käsitada kooskõlas PlanS §-dega 83 ja 84.

Tartu Linnavolikogu on oma 13.09.2018 otsusega nr 93 algatanud Tartu linna üldplaneeringu (edaspidi ÜP) koostamise. Nimetatud otsuse punkti 1 teise lause kohaselt on ÜP koostamise eesmärk kogu Tartu linna territooriumi ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine.

Paraku on ÜP vahetud koostajad ja/või koostamise eest vastutajad, eirates linnavolikogu otsust, leidnud, et Kesklinna piirkonna arengu põhimõtted on juba määratud mitte üksnes varasemate ÜP-tega vaid pigem isegi väljaspool eksisteerivat õigusruumi ning väljaspool seaduse kohaseid planeeringuid läbiviidud ’’arhitektuurikonkursside’’ tulemustega.

Inkorporeerides ÜP-sse õigusvastase ning igasuguseid kaasamisreegleid eirava ning maaomanike seisukohti mittearvestava ’’arhitektuurikonkursi’’ tulemused, saavutavad ÜP-u koostajad selle, et koostatud ÜP-t ei õnnestugi realiseerida ning soovitud arengueesmärgid jäävad saavutamata.

Mäletatavasti sätestab Planeerimisseaduse (edaspidi PlanS) § 1 lõige 1 ruumilise planeerimise eesmärgina luua eeldused ühiskonnaliikmete vajadusi ja huve arvestava, demokraatliku, pikaajalise, tasakaalustatud ruumilise arengu, maakasutuse, kvaliteetse elu- ning ehitatud keskkonna kujunemiseks, soodustades keskkonnahoidlikku ning majanduslikult, kultuuriliselt ja sotsiaalselt jätkusuutlikku arengut.

PlanS § 74 lõike 1 kohaselt on ÜP eesmärk kogu valla või linna territooriumi või selle osa ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine. Vastavalt PlanS § 75 lõikele lahendatakse ÜP-ga muuhulgas järgmised ülesanded:

ranna ja kalda ehituskeelu vööndi suurendamine ja vähendamine (PlanS § 75 lg 1 p 12);

planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste, sealhulgas projekteerimistingimuste

andmise aluseks olevate tingimuste, maakasutuse juhtotstarbe, maksimaalse ehitusmahu, hoonestuse kõrguspiirangu ja haljastusnõuete määramine (PlanS § 75 lg 1 p 18);

alade ja juhtude määramine, mille esinemise korral tuleb detailplaneeringu koostamisel

kaaluda arhitektuurivõistluse korraldamist (PlanS § 75 lg 1 p 25);

Ka Riigikohus on oma arvukates planeerimismenetlust puudutavates lahendites rõhutanud, et avalikku väljapanekut ei saa käsitada juba valminud planeeringulahenduse tutvustamisena avalikkusele. Avaliku väljapaneku käigus esitletakse avalikkusele esialgset planeeringuprojekti, lõplik planeering valmib koostöös avalikkusega aga ka õigustatud isikutega (omanikega).

Eeltoodud põhjusel jääb arusaamatuks, miks jällegi on Tartu Linnavalitsus planeeringu vahetu koostajana loobunud Kesklinna piirkonna puhul sisulise arutelu algatamisest, viies selle asemel läbi õigusvastase ning ala maaomanikke mittekaasava ''arhitektuurikonkurssi'' resultaadi inkorporeerimise uude üldplaneeringusse.

Nüüd lähemalt konkreetsetest ettepanekutest ja vastuväidetest avalikul väljapanekul olnud üldplaneeringu eelnõule.

Ehituskeeluvööndi ulatus Narva mnt 2 kinnistu piirkonnas

Looduskaitseseaduse (edaspidi LKS) kohase ehituskeeluvööndi ulatuse vähendamise ja suurendamisega seotud küsimusi käsitatakse ÜP eelnõu seletuskirja p-s 18.5. Viidatud jaotises märgitakse kesklinna piirkonna osas muuhulgas järgmist (vt lk 140) Kalda ehituskeeluvööndi muutmisel kesklinnas on aluseks põhimõte, kus hoonestuse (asustuse) suunamise kaudu elavdada jõe kallaste kasutust ja seeläbi suurendada kallaste turvalisust. Kesklinnas seatakse üldplaneeringuga eesmärgiks suurendada Emajõe kallaste kasutusaktiivsust, säilitada vaba liikumine ja juurdepääs, arendada kallaste piirkonda edasi ja siduda see ülelinnalise Emajõe kallasradade võrguga. Jõe kaldal kujundatakse olulist kasutusaktiivsuse suurenemist Võidu silla ja Kaarsilla vahelisel alal. Piirkonna alade kasutusintensiivsuse suurenemist soosib jõepiirkonna traditsiooniliselt aktiivne kasutus nii elamis- kui ka puhkepaigana, samuti ettevõtluspiirkonnana. Emajõe kaldad on ajalooliselt olnud asustuse koondumiskohad, mida siiani toetavad kinnisasjade piirid ning olemasolevad teede- ja tehnovõrgud.

Ometi ei ole ehituskeeluvööndi ulatuse vähendamisel kesklinna piirkonnas (kitsamalt Võidu silla ka Kaarsilla vahelisel alal) nimetatud põhimõtetega arvestatud.

Vastavalt LKS § 38 lõike 1 punktile 3 on linnades ja tiheasustusega aladel ehituskeeluvööndi ulatuseks 50 meetrit. Sama paragrahvi lõige 3 sätestab üldreeglina, et kalda ehituskeeluvööndis on uute hoonete ja rajatiste ehitamine keelatud. LKS § 38 lõike 4 punkti 11 kohaselt ei laiene ehituskeeld tiheasustusala (milleks Tartu linn kahtlemata on) ehituskeeluvööndis varem väljakujunenud ehitusjoonest maismaa suunas olemasolevate ehitiste vahele uue ehitise püstitamisele. Samuti ei laiene ehituskeeld kalda kindlustusrajatisele aga ka olemasoleva ehitise esmakordsele juurdeehitisele juhul, kui juurdeehitise maht on väiksem kui üks kolmandik olemasoleva ehitise kubatuurist.

Vastavalt LKS § 40 lõikele 1 võib kalda ehituskeeluvööndit suurendada või vähendada, arvestades ranna või kalda kaitse eesmärke ning lähtudes taimestikust, reljeefist, kõlvikute ja kinnisasjade piiridest, olemasolevast teede- ja tehnovõrgust ning väljakujunenud asustusest. Vastavalt LKS § 40 lõikele 3 ja lõike 4 punktile 1 võib ranna ja kalda ehituskeeluvööndi vähendamine toimuda Keskkonnaameti nõusolekul. Ehituskeeluvööndi vähendamiseks esitab kohalik omavalitsus Keskkonnaametile taotluse ja planeerimisseaduse kohaselt vastuvõetud ÜP.

Olemasolevas Tartu linna ÜP-s, mille muuhulgas on kooskõlastanud ka Keskkonnaamet, on Atlantise hoone piirkonnas ette nähtud seaduses sätestatud 50 meetrise laiuse ehituskeeluvööndiga võrreldes väiksema laiusega ehituskeeluvöönd. Vaatamata juba varasemate ÜP-te alusel toimunud ehituskeeluvööndi vähendamisele, asuvad Atlantise hoone eenduvat osa toetavad sambad ning eenduv osa ise (viimane ulatub osaliselt Emajõe kohale), siiski ehituskeeluvööndis. Seega eksisteerib teatud mõttes õigusvastane olukord, kus kõigiti seaduslikult püstitatud Atlantise hoone asub vähemalt osaliselt ehituskeeluvööndis.

Narva mnt 2 kinnistu (Atlantise hoone) omanik Balti Kinnisvara OÜ on oma varasemates pöördumistes korduvalt viidanud vajadusele likvideerida õigusvastane olukord, kus olemasolev ja kõigiti seaduslik ehitis (olemasolev hoonestus) paikneb ehituskeeluvööndis.

Kuivõrd Holmi kvartalis on juba rajatud ulatuslikud kaldakindlustused (ka paadisild) ning Atlatise hoone asukohas on üle poole sajandi eksisteerinud hoonestus (väljakujunenud asutus), siis oleks kõigiti loogiline, et vähemasti Narva mnt 2 kinnistuga piirnevas osas (olemasoleva kinnistu ja Emajõe vahelisel alal) vähendatakse ehituskeeluvööndit kuni 0 meetrini, sest just sellisel joonel paikneb olemasolev hoonestus.

Paraku sellist ehituskeeluvööndi ulatuse vähendamist ÜP eelnõu seletuskiri ei sätesta ning selline lähemine muudab olemasoleva hoone eksistentsi teatud mõttes õigusvastaseks.

Veelgi enam, ÜP seletuskirja eelnõu lk 141 1. lõigus märgitakse, et (tsiteerin) Lisaks tehakse ettepanek vähendada Emajõe kalda ehituskeeluvööndit Narva mnt 2 krundil joonisel märgitud ulatuses kuni 5 meetrini veepiirist arhitektuurivõistluse võidutööga Emajõgi antud hoone varjualuse ja hoonega seotud treppide-panduste ehitamiseks.

Taotlus ja ettepanek ÜP eelnõu muutmiseks: Eemaldada ÜP seletuskirjast lk 141 1.lõik, kui õigusvastane. ÜP-ga ei ole võimalik seadustada ''arhitektuurikonkurssi'' tulemusi, mille tingimuste ettevalmistamisse ja parima töö valimise žüriisse ei olnud kaasatud asjasse puutuvate kinnisasjade omanikke.

Arhitektuurikonkurssi läbiviimine on seaduslik ja otstarbekas ainult pärast asjakohase detailplaneeringu (edaspidi DP) kehtestamist. Samuti taotleme (olemasoleva hoonestuse ehituskeeluvööndis paiknemisele tuginedes) ehituskeeluvööndi vähendamist Narva mnt 2 kinnistu piirkonnas (kinnistu piiri mõtteline pikendus Emajõeni) 0 meetrini.

Lisaks eeltoodule tuleks vastuolu tõttu PlanS-i ÜP-ga lahendatavaid ülesandeid puudutavate sätetega jätta ÜP seletuskirjast eelnõust välja lk 143 viimane lõik, milles üsna konkreetselt ja ühemõtteliselt sätestatakse, millist funktsiooni kandev hoonestus Holmi kvartali alale peaks kerkima ning millisena see hoonestus peaks kerkima.

DP-ga ettenähtud hoonestuse visuaalsete küsimustega on kompetentsed tegelema ja peavad pärast DP kehtestamist arhitektuurse lahenduse leidmiseks töötama vastava arendusega tegelevad arhitektid, otsuseid arhitektuuri kohta ei tohiks teha enne DP kehtestamist.

Arhitektuurivõistluse korraldamise põhimõttelised alused

ÜP p 3.3 (arhitektuurivõistluse koostamise alad, juhud ja kord) alapunkt 3.3.5 sätestab imperatiivselt, et (tsiteerin) tagada parim võimalik linnaehituslik tervik, tuleb kesklinnas järgnevatel aladel korraldada avalikud arhitektuurikonkursid enne detailplaneeringuid: Uueturu haljasalale ette nähtud hoonestus Soola 5 krunt ja lähiala (avaturg) Turu 18 katlamaja krunt Holmi park (krundid Narva mnt 2, Narva mnt 2a, Narva mnt 2c, Narva mnt 2e, Narva mnt 2f).

Mäletatavasti sätestab PlanS § 75 lõike 1 punkt 25 ühe üldplaneeringu ülesandena alade ja juhtude määramine, mille esinemise korral tuleb detailplaneeringu koostamisel kaaluda arhitektuurivõistluse korraldamist.

Eeltoodust tulenevalt on avalikul väljapanekul olnud ÜP seletuskirja eelnõu vähemasti punkti 3.3.5 osas selges vastuolus PlanS-ga. Mäletatavasti sätestavad PlanS § 124 lõike 1 punktid 4-6 DP ülesannetena DP kohustuslike hoonete ja rajatiste toimimiseks vajalike ehitiste, sealhulgas tehnovõrkude ja -rajatiste ning avalikule teele juurdepääsuteede võimaliku asukoha määramise (p 4); ehitise ehituslike tingimuste määramise (p 5) ning ehitise arhitektuuriliste ja kujunduslike tingimuste määramise (p 6).

Eeltoodust tulenevalt sätestab avalikul väljapanekul olnud ÜP eelnõu, et seaduse kohaselt DP lahendavad küsimused lahendatakse tegelikult DP koostamise väliselt (eelselt) läbi viidava ''arhitektuurikonkursiga''. PlanS § 75 lõike 1 punkti 25 kohaselt saab ÜP-ga üksnes määrata alad ja juhud, mille esinemise korral tuleb detailplaneeringu koostamisel kaaluda arhitektuurivõistluse korraldamist.

ÜP eelnõu koostajate pealiskaudsust iseloomustab kõnekalt ka seletuskirja p-s 3.3.5 ja lk 141 1.lõigus toodu sisuline vastuolu. Kui punktis 3.3.5 nõutakse DP koostamise eelse arhitektuurikonkurssi läbiviimist (vähemasti Narva mnt 2 kinnistu osas), siis lk 141 1. lõigus sätestatakse aga juba toimunud ''arhitektuurikonkursi'' tulemuste arvestamise kohustuslikkus.

Taotlus ja ettepanek ÜP eelnõu muutmiseks: Jätta ÜP seletuskirja eelnõust välja lk 143 viimane lõik, sätestades selle asemel PlanS kohane lahendus, mille kohaselt ÜP üksnes määratleb need alad ja juhud, mille esinemisel tuleb DP koostamisel kaaluda arhitektuurivõistluse korraldamist. Rõhutame veelkord, ÜP seletuskirjas ei saa sätestada nõuet viia läbi arhitektuurikonkurss enne DP koostamise juurde asumist, veelgi enam aga põlistada õigusvastase ''arhitektuurikonkurssi'' tulemused.

Lisaks eeltoodule tuleks ÜP seletuskirjas sätestada asjasse puutuvate kinnisasjade omanike õiguste kaitseks kohustus nende kaasamiseks igasuguste nende õigusi puudutavate konkursside ettevalmistamisse ja konkursside tulemusi hindavate institutsioonide töösse.

ÜP realiseerimine selliselt, et kinnistute omanikel puudub igasugune võimalus osaleda kinnisasjale ehitatava üle otsustamises, ei ole jätkusuutlik ega PlanS mõtte ja sätte kohane lähenemine. Samuti on vastusolus PlanS-ga, et ÜP-tega ja DP-tega lahendatavaid ülesandeid loetlevate sätetega see et, konkreetse kinnisasja ehitusõigusega seotud küsimused määratakse kindlaks ÜP seletuskirjaga, mis omakorda tugineb ebaseaduslikult läbi viidud ''arhitektuurikonkursile'' (vt seletuskirja eelnõu lk 143 viimane lõik).

Holmi kvartali ala arenguvisioonid

OÜ Balti Kinnisvara on alates Atlantise hoone rekonstrueerimisest 1995.a. soovinud algatada DP-t eesmärgiga rajada Atlantise alale kaasaegne multifunktsionaalne hoonestus. Mujal Tartus toimunud intensiivse planeerimis- ja arendustegevuse taustal on erakordne (et mitte öelda võrdse kohtlemise põhimõtet riivav), et möödunud rohkem kui 20 aasta jooksul ei ole meil õnnestunud DP-t algatada.

Alates 2014. a. üritas OÜ Balti Kinnisvara koostöös Tartu LV-ga leida teid Holmi kvartali arendamist võimaldavaks edasiliikumiseks alale sobiva arhitektuurse visiooni leidmise kaudu. Kahjuks otsustas Tartu Linnavalitsus 2016. a. lõpus, mõningate Holmi puudutava visiooni lähteülesandes sisalduvate eriarvamuste lahendamise asemel, mitte arvestada kõigi Holmi kinnistuomanike sisendeid Holmi visioonile ja eemaldada vastava eskiisi saamiseks korraldatava konkursi žüriist Holmi kvartali kinnistute omanikud, leides, et sobivaim on see, kui linnavalitsus teeb ulatuslikku ning olulist piirkonda puudutavaid arenguotsuseid ilma maaomanikke kaasamata.

Samas ei ole Tartu Linnavalitsus mitte kunagi avaldanud soovi või valmisolekut ise reaalselt Holmi kvartalit (''arhitektuurivõistluse'' ala 27 800 m2) arendada.

Avalikul väljapanekul on astutud Holmi kvartali kinnisasjade omanike seaduslike õiguste (sh omandi põhiõigus) eiramisel võrreldes varasemaga samm edasi. Sätestades esmalt õigusvastase nõude korraldada arhitektuurikonkurss enne DP koostamist, määratletakse ÜP seletuskirja jaotises, mis käsitab ehituskeeluvööndi ulatust, juba ka konkreetse krundi ehitusõiguse põhimõttelised aspektid.

ÜP koostajate käitumine on silmakirjalik ka põhjusel, et eirates enamuse linnakodanike soove olemasolevate pargialade maksimaalseks säilitamiseks, kavandatakse avalikul väljapanekul olnud ÜP eelnõuga hoopis nn Raatuse tänava pikenduse äärse pargiala hoonestamist. Samas on Tartu LV, taotledes Raatus tn pikenduse nn Holmi kvartali osa maa munitsipaliseerimist, selgitanud asjaomastele riigiasutustele, et tegemist saab olema avalikku kasutusse jääva hoonestamata maaga.

ÜP seletuskirja eelnõu p 2.1.6 kohaselt (tsiteerin) Kesklinn pakub avalike keskusfunktsioonide kõrval võimalusterohket head elukeskkonda, võimaldades ehitada segafunktsioonidega kortermaju. Hoonete rekonstrueerimisel eelistatakse kõrgematel korrustel eluaseme funktsioone. Kesklinnas on senisest enam pikaajalise kasutusega majutuspindu, mida saab pakkuda ülikoolide ja nende baasil tekkivate ettevõtetega seotud inimestele.

ÜP seletuskirja eelnõu p 2.1.11 kohaselt (tsiteerin) Et tagada atraktiivne ja sidus jalakäijatele mõeldud avatud linnaruum, ei ole lubatud lisada monofunktsionaalseid büroo- või kaubandushooneid ega kvartaleid. Ometi soovitakse ÜP eelnõu kohaselt osa Holmi kvartalist kujundada just selliseks monofunktsionaalseks administratiivseks kvartaliks.

ÜP seletuskirja eelnõu p-s 3.1.3 (vt lk 18) märgitakse, et (tsiteerin) Uusi kortereid kavandatakse kesklinna üldjuhul multifunktsionaalsete hoonete osana, kõrgematel korrustel. Nõudluse suurendamiseks on vaja arvestada eluruumide planeerimisel lokaalseid asendieeliseid: vaadete avatus Emajõele, parkidele ja väljakutele.

ÜP seletuskirja eelnõu p-de 3.2.2 ja 3.2.3 kohaselt (tsiteerin) Olemasolevate hoonete laiendamisel või kruntide uushoonestamisel tuleb hoone kõrguse määramisel arvestada naaberhoonete hoonestuslaadi. Kesklinnas ei ole üldpõhimõttena madalamate kui kolmekorruseliste ja kõrgemate kui kuuekorruseliste hoonete ehitamine lubatud. Kuna olulisemate ja suuremat analüüsimist eeldavate alade puhul korraldatakse planeeringuvõistlused, on võimalik, et sellistes piirkondades tekivad võistluse kaudu ka kõrgemad hooneosad. Kõrgemad hooneosad on lubatud kuni 10%

ulatuses hoone(stuse) ehitisealusest pinnast ega tohi ületada enam kui kaks korrust üldplaneeringuga lubatud hoonestuse üldisest kõrguspiirangust.

Kõike eeltsiteeritut kokku võttes tuleb kahetsusega tõdeda, et üks ÜP seletuskirja eelnõu punkt on pahatihti teisega vastuolus ning mõni punkt on vastuolus ka PlanS-ga. Nimelt sätestab PlanS § 75 lõike 1 punkt 18 ÜP ülesandena muuhulgas ka hoonestuse kõrguspiirangu määramise. Ometi sätestatakse ÜP seletuskirja eelnõus, et ÜP-ga sätestatud kõrguspiirangu ületamine saab toimuda planeeringuvõistluse (termin, mida PlanS ei tunne) kaudu.

Sätestades nõude arvestada olemasolevate hoonete laiendamisel naaberhoonete hoonestuslaadi, piiratakse näiteks Narva mnt 2 krundi osas võimalust arvestada lähima hoone, nn Plasku, hoonestuslaadiga (sh kõrgusega).

Taotlus ja ettepanek ÜP eelnõu muutmiseks:. Meie ettepaneku teljeks on Holmi kvartalis olemasolevate pargialade maksimaalne säilitamine, seda eriti omavalitsuse poolt haljasalana munitsipaalomandisse taotletava nn Raatuse tänava pikendusega piirneva pargiala osas.

Samuti taotleme ÜP seletuskirja eelnõus deklareeritud (vt eespool toodud tsitaadid) kesklinna arengueesmärkide saavutamiseks sätestada ÜP-s võimalus rajada kvartali juba hoonestatud alale kaasaaegse arhitektuurikeelega ja Emajõega harmoneeruv ning nn Plasku hoonega võrreldava kõrgusega multifunktsionaalne hoonestus (ligikaudselt Narva mnt. 2, 2c ja 2e kinnistute alale). Eeltoodust tulenevalt peaks Holmi kvartali hoonestatav piirkond olema määratud nn segahoonestusega ala juhtotstarbega alaks, mitte kitsalt ärimaaks.

Seisukoht: Mittearvestada

1. Arhitektuurivõistlusega seonduv. Arvestada osaliselt ja jätta välja seletuskirja lk 141 esimesest lõigust ja lk 143 viimasest lõigust viide arhitektuurivõistluse võidutööle.

Arvestada seletuskirja p 3.3.5 kohta tehtud ettepanekut ja lisada arhitektuurivõistluse kohustuse juurde „kaaluda“ ning jätta välja sõnad „enne detailplaneeringuid“.

Jätta seletuskirjast välja säte, et üldplaneeringus sätestatud kõrguspiirangut võib ületada planeeringuvõistluse kaudu. Koostöö tegemise kohustus tuleneb õigusaktidest, puudub vajadus reguleerida üldplaneeringus.

2. Kalda ehituskeeluvööndiga seonduv. P.1 nimetatud põhjusel puudub linnal enne detailplaneeringu kehtestamist selgus jõe äärse hoonestusjoone kulgemisest ja hoonestuse iseloomust (kas olemasoleva hoone säilitamine või uushoonestus) krundil. Seetõttu loobub linn kalda ehituskeeluvööndi vähendamise taotlemisest üldplaneeringuga. Vajadusel on võimalik vastav ettepanek teha detailplaneeringuga. Olemasoleva hoone paiknemine kalda ehituskeeluvööndis ei ole vastusolus seadustega.

3. Kvartali hoonestamine. Mitte arvestada. Ka teised krundiomanikud on taotlenud hoonestamist. Linn on huvitatud ruumilise terviklahenduse kujunemisest kvartalis, mida saab kujundada detailplaneeringuga. Üldplaneeringuga antud üldisem ruumiline lahendus on sellele aluseks.

4. Narva mnt 2 krundi hoonestuse kõrguspiirang. Mitte arvestada. Linnale on kõrguspiirangu määramise aluseks hoonestuse kõrguse sobituvus jõemaastikuga ja vastavus muinsuskaitse eritingimusele.

5. Krundi otstarbe osas kujundatakse seisukoht edasisel üldplaneerimisel.

Kood: 31604

Esitaja: Kärt Vabrit, Riigi Kinnisvara AS

Esitatud: 18/08/2020

Arvamus:

Riigi Kinnisvara on tutvunud Tartu linna üldplaneeringu eelnõuga ja Tartu linnavalitsus on teinud väga head tööd.

Loodud kaardirakendust on mugav kasutada nii kodanikul kui ka erialaspetsialistil. Samuti on Tartu linnavalitsus koostanud mitmeid video- ja juhendmaterjale abistamaks kaardirakenduse kasutamisel. On näha, et linnavalisus on siiralt huvitatud, et kõikidel oleks võimalik linna arendamisel kaasa rääkida.

Samuti on üldplaneeringu materjalid koostatud põhjalikult ning planeeritu tagab tasakaalustatud linna arengu.

Oleme veendunud, et Tartu linnavalitus seisab alati selle eest, et Tartu linnast areneks parim elu- ja ärikeskkond, mis väärtustab ka loodust.

1. Asjaolud

Tartu linna üldplaneeringu koostamine ja keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) on algatatud Tartu Linnavolikogu 13.09.2018 otsusega nr 93.

Planeeringu lähteseisukohad ja KSH väljatöötamise kavatsus kinnitati Tartu Linnavolikogu 24.01.2019 otsusega nr 131. Arvamusi saab esitada Tartu Linnavalitsuse linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonnale (Raekoja plats 3, 51003 Tartu; e-post: lpmko@raad.tartu.ee) hiljemalt 16.08.2020. a.

Üldplaneeringu ja KSH aruande eelnõu avalik väljapanek toimub 13.07.–16.08.2020. Riigi Kinnisvara ASi arvamus ja ettepanekud üldplaneeringule on alljärgnevad.

2. Juhtfunktsioonide muutmine

Riigi Kinnisvaral on koostöös riigiasutustega 7-10 aasta perspektiivis soov koondada suurem osa riigiasutusi Tartus ühte füüsilisse asukohta, Holmi kvartalisse (asukohaga Narva mnt 2a). Hetkel paiknevad asutused linnas erinevates asukohtades, neist paljude igapäevatöö oluliseks osaks on elanike ja ettevõtjate teenindamine. Riigiasutuste paiknemise koondamise eesmärk on riigi, sh riigiasutuste soov osutada teenuseid parimal võimalikul viisil ning lihtsustada riigi ja kodaniku vahelist suhtlemist. Seega on äärmiselt oluline, et riigiasutused paiknevad teenuste kasutajatele lihtsasti juurdepääsetavas asukohas. Kesklinn ja Holmi kvartal on selleks igati sobilik asukoht.

Oleme riigiasutuste koondamist Tartu linna südamesse arutanud ka Tartu linnaga. Linn on toetanud meie mõtet ning Tartu linna seisukohalt tõstab riigiasutuste paiknemine Holmi kvartalis Tartu ja selle keskuse tähtsust regiooni keskusena veelgi (22.08.2019 kiri nr 21.3-1.2/09454). Kuna eesmärk on koondada riigiasutused tulevikus Holmi kvartalisse, siis näeme, et mitmed hooned vabanevad ja neile tuleb leida uus kasutus. Nii Riigi Kinnisvara ASi kui ka Tartu linna huvides on, et renoveerimist vajavad hooned ei jääks tühjana seisma. Sellised hooned ei kaunistaks linnapilti ning võivad

mõjutada negatiivselt ümbruskonna turvalisust. Seega Holmi kvartali valimisel on vabanevad hooned kavas realiseerida ning tulevased hoonete omanikud saavad leida neile perspektiivika ja sobiva rakenduse.

Võttes arvesse, et Tartu linna üldplaneering koostatakse pika perspektiiviga (2040+) ning lähtudes eeltoodud põhjendustest, palume muuta järgnevate kinnistute juhtfunktsioone:

2.1. Aleksandri tn 14 ja Turu tn 11a

Palume üldplaneeringu koostamisel määrata kinnistu juhtfunktsiooniks ärihoone maa-ala (toetav otstarve: korterelamumaa ja ühiselamumaa; toetava otstarbe max osakaal krundi hoonestuse brutopinnast kuni 40% ulatuses).

2.2 Veski tn 32

Palume üldplaneeringu koostamisel määrata kinnistu juhtfunktsiooniks ärihoone maa-ala (toetav otstarve: korterelamumaa ja ühiselamumaa; toetava otstarbe max osakaal krundi hoonestuse brutopinnast kuni 40% ulatuses).

2.3. Akadeemia tn 4

Palume üldplaneeringu koostamisel määrata kinnistu juhtfunktsiooniks korterelamu maa-ala (kolme ja enama korteriga, ühise sissepääsu ja trepikojaga elamu, ühiselamu jms püsivamat laadi elamiseks mõeldud hoone; toetav otstarve kaubandus-, toitlustus-, teenindus-, spordihoone, haridus-, kultuuri-, kogunemis-, lasteasutuste, haljasalade ja puhkerajatiste maa; toetava otstarbe max osakaal krundi hoonestuse brutopinnast kuni 25% ulatuses).

2.4 Põllu tn 1a

Palume üldplaneeringu koostamisel määrata kinnistu juhtfunktsiooniks korterelamu maa-ala (kolme ja enama korteriga, ühise sissepääsu ja trepikojaga elamu, ühiselamu jms püsivamat laadi elamiseks mõeldud hoone; toetav otstarve kaubandus-, toitlustus-, teenindus-, spordihoone, haridus-, kultuuri-, kogunemis-, lasteasutuste, haljasalade ja puhkerajatiste maa; toetava otstarbe max osakaal krundi hoonestuse brutopinnast kuni 25% ulatuses).

2.5 Riia tn 15

Hetkel renoveeritakse hoone büroohooneks, kus ca 90% hoonest moodustavad Sotsiaalkindlustusameti bürooruumid. Näeme, et ühe võimalusena kolib ka Sotsiaalkindlustusamet Holmi kvartalisse. Kuna täna ei ole veel pikema vaate plaanid selgunud, siis leiame, et hoone juhtfunktsioon võiks olla ärihoone maa-ala. Ärimaa juhtfunktsioon ei välista Sotsiaalkindlustusameti paiknemist antud hoones. Küll tulevikus ärimaa juhtfunktsiooni olemasolu lihtsustaks märkimisväärselt hoone kasutusele võtmist ning oleks väiksem halduskoormus ka kohalikule omavalitusele (ei ole vaja menetleda üldplaneeringut muutvat detailplaneeringut).

3. Lisaks on Riigi Kinnisvaral Tartu linnas mitmeid hooneid, mis samuti lähiajal muutavad riigile ebavajalikuks.

Palume arvestada üldplaneeringu koostamisel alljärgnevaid ettepanekuid.

3.1. Riia tn 179a

Hetkel asub hoones arestimaja, mis lähiajal lõpetab antud kohas oma tegevuse. Palume üldplaneeringus muuta kinnistu juhtfunktsiooniks ärihoone maa-alaks ning ehitustingimused määrata analoogselt Lõunakeskuse maa-alale määratud ehitusõigusega.

3.2 J. Kuperjanovi tn 9

Hoone ei ole enam riigile vajalik. Leiame, et antud hoonet on mõistlik kasutusele võtta ärihoonena, seega teeme ettepaneku määrata hoone juhtfunktsiooniks ärihoone maa-ala (toetav otstarve: korterelamumaa ja ühiselamumaa; toetava otstarbe max osakaal krundi hoonestuse brutopinnast kuni 40% ulatuses).

3.3 J. Liivi tn 4

Hetkel on kasutusel asenduspinnana. Juhul, kui üürnik välja kolib jääb hoone tühjaks. Meie hinnangul on sobivaimaks hoone kasutamise otstarbeks ärihoone (hotell, büroo jms) või korterelamu (või korterelamu koos äripindadega). Palume üldplaneeringu juures arvestada, et hoonet on võimalik kasutusele võtta ärihoonena ja/või korterelamuna. Soovime, et üldplaneeringuga oleks lubatud mõlemad funktsioonid ning ka segafunktsioon.

3.4 Narva mnt 175

Kinnistul paikneb eraldi hoone koos parkla ja maanteelt juurdepääsuga. Antud hoone on olnud aktiivses kasutuses (nt on seal paiknenud lasketiir) ning me näeme, et ka tulevikus võiks antud hoones äritegevus jätkuda. Seega teeme ettepaneku muuta kinnistu juhtfunktsioon ärihoone maa-alaks (toetav otstarve: korterelamumaa ja ühiselamumaa; toetava otstarbe max osakaal krundi hoonestuse brutopinnast kuni 40% ulatuses).

Palume arvestada Riigi Kinnisvara ettepanekutega, küsimuste korral heameelega vastame! Soovime jõudu planeeringu menetlemisel.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Arvestada ettepanekuid v.a. J. Kuperjanovi tn 9 ja J. Liivi tn 4 osas.

Linn leiab, et J. Kuperjanovi tn 9 krunt asub linnakeskusele lähedal hästi kättesaadavas kohas ja seega on linnaehituslikult sobiv ühiskondlike vajaduste täitmiseks. J. Liivi tn 4 osas annab linn oma seisukoha üldpaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 32404

Esitaja: Toomas Joost, Tänavakoristus OÜ

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Seoses Tartu linna uue üldplaneeringu aruteluga, palun arvestada minu, kui krundi omaniku sooviga, muuta Anne 53a kinnistu juhtotstarve äri-ja korterelamu segafunktsiooniks, kuna ma ei näe seal perspektiivi täis mahus ärihoone ehitamiseks.

Seisukoht: Mittearvestada

Kinnistu paikneb kvartalis, kus puudub elamufunktsioon. Kinnistule sobib kas äri või ühiskondliku kasutusega funktsioon, mis toetab kvartali arengut tervikuna.

Kood: 32405

Esitaja: Indrek Jakobsoo, Giga Investeeringud OÜ

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga esitan Soola tn 5/5b kinnistute omaniku OÜ Giga Investeeringud nimel neli ettepanekut, mis on seotud üldplaneeringu antud ala eesmärkide ning ehitustingimustega. Kinnistud asuvad Sadama (S1) asumis. Hetkel on üldplaneeringu sõnastuse eesmärkides ning ehitustingimustes kirjas:

1. Säilitatakse turu ja teatri funktsioonid. Jätta antud sõnastus välja või täpsustada. Teatri funktsiooni püütakse küll antud ala uue planeeringu käigus säilitada, kuid erinevatel põhjustel võib see mitte realiseeruda. Kohustust teatri säilitamiseks ei tohiks üldplaneeringu sõnastuses välja tuua.

2. Sadamateatri säilitamiseks piirkonnas tuleb detailplaneeringuga anda selleks vähemalt sama suur ehitusõigus kui on praegune teatrihoone. Sarnaselt eelneva punktiga jätta antud sõnastus üldplaneeringust välja või täpsustada. Nagu ka toimunud Sadama kvartali planeeringuvõistluse lõpp-protokollis välja toodud, siis eesmärgiks on tagada võimalus teatri jätkamiseks, kuid teatri rajamine antud asukohas ei pruugi realiseeruda, seega jääb see otstarve üheks mitmest võimalikust ning täpsustatakse edasise planeerimise käigus.

3. Asumisse tuleb kavandada Tartu Reisisadama terminal. Sellisel kujul antud sõnastus ülplaneeringust välja jätta või täpsustada. Hetkel jääb arusaamatuks, kuhu täpsemalt on Tartu Reisisadama terminali kavandamine ette nähtud.

4. Soola tn pikenduse tipus dominandinga kuni 10% hoonestusest lubatud 6-7 korrust. Ettepanek muuta: Soola tn pikenduse tipus on korruselisuse erisusena dominandina lubatud kuni 16 korrust. Paralleeliks: Paju tn 2 hoone 16 korrust, Tigutorn 23 korrust, Plasku 14 korrust.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1.-3. Arvestada.

4. Mitte arvestada. Koostöös GIGAga on korraldatud planeeringuvõistlus, millega on leitud terviklik ja sobiv linnaehituslik lahendus. Põhjendamatu on 16-kordse hoone kavandamine dominandi eesmärgil. Arvestades, et lähialal on juba dominante küllaga ning veel üks lisanduv ei pääseks enam mõjule kui dominant.

Kood: 32406

Esitaja: Indrek Pung, KT-Invest OÜ

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Ettepanek Tartu linna üldplaneeringu 2040+ eelnõule

Lähtuvalt Aardla tn 23E kinnistu (katastritunnus 79501:002:0255) ruumikujust ning kinnistul asuva hoonestuse korruselisusest ja ruumistruktuurist (hoone on 4-korruseline, ca ½ hoonest on kasutusel äri- ja bürooruumidena) tingitud faktiliselt väljakujunenud kasutusotstarvetest (peamiselt äri-, kaubandus- ja teenindusettevõtted ning büroopindu teenindavad laoruumid, kinnistul on tagatud standardikohased parkimisvõimalused) leiab Aardla tn 23E kinnistuomanik, et Tartu linna üldplaneeringu 2040+ eelnõu kohane Aardla tn 23E maakasutuse juhtfunktsioon „ettevõtluse maa-ala (ÄV)“ ei vasta Aardla tn 23E kinnistu ja hoonestuse faktilise kasutuse lähiaastate suundumustele. Aardla tn 23E kinnistul puudub tööstushoonena käsitletav kasutusfunktsioon ning puudub ka sellekohane potentsiaal, faktiline ja perspektiivne kasutus ei vasta sisuliselt üldplaneeringus kirjeldatud „ettevõtluse maa-ala (ÄV)“ funktsioonile, eelkirjeldatud asjaolud koosmõjus ei taga perspektiivis kinnistu majanduslikult efektiivset kasutust ja orgaanilist arengut ning ei võimalda kinnistuomaniku hinnangul saavutada koostatava üldplaneeringuga seatavaid eesmärke.

Kõike eeltoodut arvestades teeb KT-Invest OÜ käesolevaga ettepaneku määrata kinnistu faktilist kasutust ja arenguperspektiivi (sh hoonestuse struktuurile vastavalt kasutusvõimaluste mitmekesistamise võimalust) silmas pidades Tartu linna üldplaneeringuga 2040+ kinnistu aadressiga Aardla tn 23E maakasutuse juhtfunktsiooniks ärihoone maa-ala (Ä).

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringuga antud juhtfunktsioon võimaldab krundi otstarbeks määrata 100% ärimaa. Juhtfunktsioon piirkonnas on määratletud põhimõttel, kus igal krundil oleks juhtotstarbe sõnastuses antud piirides võimalik paindlikult leida krundile soovitav kasutusotstarve.

Kood: 32407

Esitaja: Karina Lõhmus-Ein, Agriland KV OÜ

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Agriland KV OÜ (registrikood 14035864) esitab käesolevaga vastuväited Tartu linna üldplaneeringu 2040+ eelnõule (edaspidi nimetatud üldplaneering).

1. Ehituskeeluvöönd

Agriland KV OÜ-le kuuluvad Tartu maakond, Tartu linn, Tähtvere küla, Meika kinnistu (registriosa nr 2631804, edaspidi nimetatud Meika kinnistu) ja Tartu maakond, Tartu linn, Tähtvere küla, Tõllu kinnistu (registriosa nr 2632004, edaspidi nimetatud Tõllu kinnistu).

LKS § 38 lg 1 p 4 tulenevalt on Emajõe ehituskeeluvöönd 50 meetrit veepiirist. Üldplaneeringuga joonise kohaselt on Meika ja Tõllu kinnistute ehituskeeluvöönd umbes 200 meetrit veepiirist. Ehituskeeluvöönd on seotud eeldatava üleujutusalaga.

Ehituskeeluvöönd riivab kinnistu omaniku omandiõigust piirates omaniku võimalusi kinnistule ehitiste püstitamisel. Mida ulatuslikum on ehituskeeluvöönd, seda intensiivsem on kinnistu omaniku õiguste (PS § 32) riive.

Agriland KV OÜ on seisukohal, et kavandatav ehituskeeluvööndi laius ei ole põhjendatud ja proportsionaalne. Emajõega piirnevate kinnistute ehituskeeluvöönd on Tartu linnas valdavalt 50 meetrit. Nii on see Kvissentalis, so jõe vastaskaldal, Ropka Tööstuspargis jne. Nimetatud piirkondades ei ole ehituskeeluvööndit seotud üleujutusalaga. Ehituskeeluvöönd on väiksem ka läheduses asuvatel hoonestatud kinnistutel.

Agriland KV OÜ on seisukohal, et ca 200 meetrise ehituskeelu vööndi kehtestamisega rikutakse võrdse kohtlemise põhimõtet. Agriland KV OÜ kui Meika ja Tõllu kinnistute omaniku õigused kinnistu hoonestamisel on teiste kinnistute omanike, sh Tartu linna kui omaniku, õigustega oluliselt rohkem piiratud. 2. Emajõe matkarada Üldplaneeringu seletuskirja punktis 18.2 on kirjas, et Tartu linna maalises piirkonnas nähakse üldplaneeringuga Emajõe paremkaldale paarikümne kilomeetri pikkune matkarada (Emajõe matkarada).

Üldplaneeringu kohaselt kulgeb üle Agriland KV OÜ-le kuuluvate kinnistute kaks matkarada. Esimene neist umbes 12 meetri kaugusel veepiirist ja teine 38 meetri kaugusel veepiirist. Üldplaneeringu seletuskirja punkti 18.2 järgi koosneb peamiselt jõe kallasraja vööndisse planeeritav puhkerajatiste kompleks tugevdatud pinnasega jalgteest, matkaraja sildadest ja mitmetest jõeäärsetest puhkekohtadest ning nende juurde kuuluvast teenindusmaast. Samuti on märgitud, et Emajõe matkarada on puhkamise ja virgestuse eesmärgil kavandatud, maastikul kulgev avalikult kasutatav rada, millel võib liikuda jalgsi, suuskadel, jalgrattaga või muul sarnasel viisil. Rajal on keelatud mootoriga sõiduvahendil liiklemine. Matkaraja turvalisuse ja katkematuse tagamiseks on lubatud matkarada kindlustada (katta kruusaga või muul moel rajaalust pinnast tugevdada), raiuda ja eemaldada rajal liikumist takistavat võsa, ehitada purdeid, laudteid ja sildu üle kraavi ja kanali jms./…/ Valdavas osas paikneb Emajõe matkarada kallasraja vööndis. Seletuskirja punkti 18.3 on toodud välja, et üldplaneeringus märgitud Emajõe üleujutusohuga ala piirist tulenev ehituskeeld ei laiene planeeringuga kavandatavatele veekogude äärsete puhkealade ehitistele sh Emajõe ja Linnutee matkarajale ja nende puhkekohtadele, looduslähedase kattega kergliiklusteedele, loodusliku katendiga spordi- ja loodusradadele, avalikke puhkekohti teenindavatele vett läbilaskva katendiga sõiduteedele ja parklatele. Ehitusseadustik § 3 lg 1 järgi on ehitis inimtegevuse tulemusel loodud ja aluspinnasega ühendatud või sellele toetuv asi, mille kasutamise otstarve, eesmärk, kasutamise viis või kestvus võimaldab seda eristada teistest asjadest. Vastavalt EhS § 3 lg 2 on ehitis hoone või rajatis. Hoone on väliskeskkonnast katuse ja teiste välispiiretega eraldatud siseruumiga ehitis. Rajatis on ehitis, mis ei ole hoone. EhS § 4 lg 1 näeb ette, et ehitamine on ehitise püstitamine, rajamine, paigaldamine, lammutamine ja muu ehitisega seonduv tegevus, mille tulemusel ehitis tekib või muutuvad selle füüsikalised omadused. Ehitamine on ka pinnase või katendi ümberpaigutamine sellises ulatuses, millel on oluline püsiv mõju ümbritsevale keskkonnale ja funktsionaalne seos ehitisega. Üldplaneeringuga ette nähtud Emajõe matkaraja puhul on tegemist ehitisega (rajatisega). Arvestades üldplaneeringu seletuskirjas kirjeldatud matkaraja turvalisuse ja katkematuse tagamiseks vajalikke töid (tee katmine kruusaga või rajaaluse pinnase muul viisil tugevdamine) ja seda, et matkarada on mõeldud ka liiklemiseks jalgratastega, on alust asuda seisukohale, et matkaraja nime all kavandatakse kergliiklustee rajamist. Matkaradade kavandamine ja rajamine Meika ja Tõllu kinnistutele ning kinnistute omanikule matkarajade talumise kohustuse panemine riivab ebaproportsionaalselt kinnistute, millel matkarajad kulgevad, omanike õigust omandi puutumatusele (PS § 32). Agriland KV OÜ leiab, et Tõllu ja Meika kinnistule matkaradade planeerimine ei ole õiguspärane. Üldplaneeringu kohaselt rajatakse matkarada valdavalt kallasraja vööndisse. Kallasraja mõiste on sätestatud keskkonnaseadustiku üldosa seaduses (KeÜS). KeÜS § 38 lg 1 näeb ette, et kallasrada on kaldariba avalikult kasutatava veekogu ääres veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sealhulgas selle kaldal liikumiseks.

Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse seletuskirjas on märgitud: „Eelnõu §-des 37–39 reguleeritakse võõral maal asuvate veekogude kasutust, st veekogu avalikku kasutust. Eelnõu § 37 lg 1 kohaselt on veekogu avalik kasutus suplemine, veesport, veel ja jääl liikumine, kalapüük, veevõtt ning muu veekogu kasutus, mis ei ole vee erikasutus. Definitsioon vastab põhimõtteliselt kehtiva veeseaduse §-des 6–7 sätestatule. /…/ Veekogu avaliku kasutamise võimaldamiseks määratletakse eelnõu §-s 38 kallasrada ning sätestatakse selle kasutamise tingimused. Regulatsioon vastab põhimõtteliselt veeseaduse §-le 10, looduskaitseseaduse §-le 36 ja AÕS §-le 161, kuid võrreldes kehtiva õigusega on regulatsiooni täpsustatud. Uuendusena võib kaldaomanik põhjendatud vajaduse korral kallasrada tõkestada, nt rajada maa kuivendamiseks kraavi, kuid peab tagama sellest läbipääsu, nt ehitama kuivenduskraavist ülepääsemiseks purde (§ 38 lg 5). Teatud juhtudel on võimalik kallasrada täielikult sulgeda (vt seletuskirja eelnõu § 39 käsitlevat osa). Uuenduseks on ka § 38 lg 8, mille kohaselt veekogus või selle kohal asuv ehitis ei ole kallasraja osa ja sellist ehitist võib kasutada üksnes omaniku loal, kuid loa olemasolu võib eeldada sarnaselt maal viibimise lubatavuse eeldamisega. Samas peab omanik lubama ehitise kasutamist, kui see on vajalik kallasrajal liikumiseks. Eelkõige peetakse silmas purdeid, sildu jms, mis võimaldavad ületada avalikult kasutatava veekogusse suubuvaid kraave, ojasid vms veetõkkeid.“

Kallasraja eesmärgiks on seega avalikult kasutatava veekogu kasutamise võimaldamine ja avalikult kasutatava veekogu ääres viibimise võimaldamine. Kallasrada on kaldariba, so tegemist ei ole rajaga, mis oleks rajatud (ehitatud) või mida saaks rajada (ehitada).

Kallasraja regulatsioonist tuleb kinnistu omanikule kohustus võimaldada kolmandatel isikutel viibida ja liikuda kaldaribal, et nad saaksid kasutada avalikult kasutatavat veekogu ja selle ääres viibida. Kuni kehtinud AÕS § 161 kohta on asjaõigusseaduse kommentaarides märgitud: „kallasrada on kaldariba, mida igaüks võib kasutada veekogu ääres liikumiseks, veesõidukite randumiseks, nende parandamiseks, püügiriistade kuivatamiseks; kallasrajale võib maabuda veekogult, kuid liikuda ka veekogu kallast pidi (veeseaduse § 10). Kallasraja talumise kohustusest ei tulene kinnistu omanikule kohustust taluda ehitustegevust tema kinnistul kulgeval kallasrajal ja kohalikule omavalitsusele ei ole tulenevalt kallasraja regulatsioonist omakorda õigust teostada kolmandale isikule kuuluval kallasrajal ehitus- või muid töid, sh hooldustöid, selleks, et muuta kallasrada paremini kasutatavaks. Kallasrada ja matkarada ei ole samatähenduslikud mõisted. Seadusest ei tulene avalike veekogudega piirnevate kinnistute omanikele kohustust taluda neile kuuluvatele kinnistutele matkaraja ehitamist ega matkaraja olemasolu kinnistutel.

Ehitustegevus kinnistul eeldab kinnistu omaniku nõusolekut. Üldplaneeringuga ettenähtud ehitustegevus kallasraja vööndis (raja kruusaga katmine, või muul moel rajaaluse pinnase tugevdamine, rajal liikumist takistava võsa raiumine jne) ja kallasraja vööndi väliselt ei ole ilma kinnistu omaniku nõusolekuta lubatav. Üldplaneering annab selliseks tegevuseks õiguse selgitamata seejuures kes ja millistel tingimustel tohib võõral kinnistul selliseid töid teostada ning kuidas toimub kitsenduste hüvitamine ning matkaraja rajamisega kaasneva kahju hüvitamine kinnistute omanikele. Seletuskirjas on üldsõnaliselt märgitud, et „selleks, et Emajõe matkarada oleks puhkealana kasutatav, lepitakse kaldaala maaomanikega kokku matkaraja ja selle koosseisus olevate puhkekohtade asukohas ning kogu rada teenindava taristu rajamise, hooldamise ja kasutamise tingimustes.“ Samas on matkaradade asukohad ilma selles Agriland KV OÜ-ga kokku leppimata üldplaneeringu joonisele märgitud ning üldplaneering näeb ette matkaradade rajamise.

Agriland KV OÜ peab oluliseks rõhutada, et kallasrajast tulenev riive ja matkarajast tulenev riive kinnistu omanikule on olulise erinevusega. Siinkohal on oluline märkida ka seda, et üldplaneeringu kohaselt kulgeb Meika ja Tõllu kinnistutel kaks sisuliselt paralleelselt kulgevat matkarada ja üks neist

ei asu kallasraja vööndis, vaid kaldast veelgi kaugemal, so alal, mille osas kitsenduste seadmist pole kinnistute omanikul olnud mingit alust eeldada.

Erinevalt kallasrajast tuleb matkaraja puhul kinnistu omanikul taluda talle kuuluval kinnistul matkaraja ehitus- ja hooldustööde teostamist. Matkaraja rajamise eesmärgiks on suunata inimesi sellele liikuma. Matkaraja olemasolul on võõraste inimeste viibimine kinnistul, mida matkarada läbib, eelduslikult oluliselt tõenäolisem ja sagedam, kui see on üksnes kallasraja puhul. Agriland KV OÜ jaoks tähendab matkaradade rajamine seda, et talle kuuluvat Meika ja Tõllu kinnistut hakkavad läbima kruusakattega teed, millel võivad aastaringselt ja ööpäev läbi liikuda võõrad inimesed, keda on nö kutsutud matkarajal liikuma. Seejuures võivad nad seda teha jalgratastega ja koos koertega.

Üldplaneeringu seletuskirja kohaselt on nn matkarada mõeldud liiklemiseks ka jalgrattaga. Seoses sellega juhime tähelepanu asjaolule, et üldplaneering on matkaraja määratlemisel vastuoluline. Seletuskirja kohaselt on Emajõe matkarada puhkerajatiste kompleks, mis koosneb tugevdatud pinnasega jalgteest, matkaraja sildadest ja mitmetest jõeäärsetest puhkekohtadest ning nende juurde kuuluvast teenindusmaast. Liiklusseaduse § 2 p 18 kohaselt on jalgtee jalakäija, robotliikuri ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks ettenähtud omaette tee, mis võib olla tähistatud asjakohase liiklusmärgiga. Liiklusseadusest tulenevalt ei ole seega jalgteel nähtud ette jalgrattaga liiklemist.

Lisaks eeltoodule peab Agriland KV OÜ vajalikuks märkida, et Agriland KV OÜ kanti Tõllu kinnistu omanikuna kinnistusraamatusse 15.11.2017.a ja Meika kinnistu omanikuna kinnistusraamatusse 16.11.2017.a. Pärast seda, kui Agriland KV OÜ sai Meika ja Tõllu kinnistute omanikuks, paigaldati Agriland KV OÜ-ga kooskõlastamata ja Agriland KV OÜ teadmata nimetatud radadele kaks truupi ja Emajõe poolne rada kaeti kruusaga. Sisuliselt rajati võõrastele kinnistutele kergliiklustee ilma selleks õiguslikku alust omamata. Agriland KV OÜ-l on ajakirjanduses avaldatud info alusel alust arvata, et kõnealused tööd teostas või tellis SA Tähtvere Puhkepark. Agriland KV OÜ on seisukohal, et kõnealused matkarajad on rajatud õigusliku aluseta ning nende ette nägemine üldplaneeringuga ei ole põhjendatud.

Agriland KV OÜ on seisukohal, et matkaradade, seejuures veel kahe lähestikku asuva raja, kulgemine üle Meika ja Tõllu kinnistute riivab ebaproportsionaalselt Agriland KV OÜ kui kinnistute omaniku huve. Kallasraja talumise kohustus tuleneb Agriland KV OÜ-le KeÜS-ist, kuid seadusest ei tulene Agriland KV OÜ-le kohustust taluda oma kinnistul kolmandate isikute poolset õigusliku aluseta ehitustegevust matkaradade rajamisel ega seda, et kinnistuid läbib mitu matkarada, mis kinnistuid nö tükeldavad ja nende kasutust märkimisväärselt piiravad. Matkaraja rajamine Meika ja Tõllu kinnistule piirab oluliselt kinnistute omanike võimalusi kinnistute kasutamisel ning vähendab kinnistute väärtust. Matkaraja rajamisega kaasnev kinnistute omaniku õiguste ja huvide riive on ebaproportsionaalselt suur võrreldes võimaliku avaliku huviga selleks, et matkarada kulgeks üldplaneeringuga kavandatud kohas. Agriland KV OÜ peab siinkohal oluliseks rõhutada, et kahe, sisuliselt paralleelselt kulgeva, matkaraja rajamiseks puudub mistahes õigustus.

Lisaks eeltoodule juhime tähelepanu asjaolule, et üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilises aruandes ei ole hinnatud Emajõe matkaraja mõju keskkonnale.

Eeltoodust tulenevalt on Agriland KV OÜ seisukohal, et Meika ja Tõllu kinnistute ehituskeeluvöönd peaks vastama seaduses sätestatud ehituskeeluvööndile, so 50 m veepiirist, ja et üldplaneeringust tuleb välja jätta Meika ning Tõllu kinnistuid läbivad matkarajad.

Seisukoht: Selgitada

Selgitus Emajõe ehituskeeluvööndi osas:

Emajõgi kuulub keskkonnaministri 28.05.2004 määruses nr 58 „Suurte üleujutusaladega siseveekogude nimistu ja nendel siseveekogudel kõrgveepiiri määramise kord“ loetletud veekogude nimistusse. Määrus sätestab, et Emajõel on kõrgveepiiriks alaliselt liigniiskete alluviaalsete soomuldade (AM) leviala piir. LKS § 35 lg 4 kohaselt koosnevad korduva üleujutusega veekogu kalda piiranguvöönd, veekaitsevöönd ja ehituskeeluvöönd üleujutusega alast ja LKS § 37-39 sätestatud vööndi laiusest. Eelnevast lähtudes ulatub jõe kalda ehituskeeluvöönd Meika ja Tõllu kinnistutel umbes 300 meetri kaugusele Emajõe kaldajoonest. Arvamuse esitaja leiab ekslikult, et antud asukohas on seadusest tulenevalt ehituskeeluvöönd 50m. Avaldaja kirjas esitatule vastupidiselt on ÜP eelnõuga esitatud ettepanek kalda ehituskeeluvööndi vähendamiseks ulatuses, mis vastaks, sarnaselt muudele Emajõe paremkaldal paiknevatele hajapiirkonnas paiknevatele kinnistutele, Emajõe üleujutusohu 1% tõenäosusega ala piirile. Võimaliku vähendatud vööndi laiuseks (lõplikuks otsustajaks on Keskkonnaamet) on umbes 200 meetrit Emajõe kaldajoonest. Seega juhul kui Keskkonnaamet annab nõusoleku kalda ehituskeeluvööndi vähendamiseks, siis võimalik ehitusõiguse maa-ala Meika ja Tõllu kinnistutel on ulatuslikum võrreldes LKS-t lähtuva alaga.

Seisukoht matkaraja osas:

Matkaraja planeerimine üldplaneeringus iseenesest ei riku ühtegi õigusakti ega piira kellegi omandiõigust, kuna see ei anna veel alust ehitada võõrale maatükile. Linn on teadlik, et matkaraja ehitamine eramaale eeldab maakasutuseks kokkulepet maaomanikega. Konkreetsed tingimused, sh raja konkreetne asukoht kinnistul, selle tüüp, vajalike tööde ulatus, korrashoiu jm küsimused lepitakse kokku iga maaomanikuga eraldi. Sellele on üldplaneeringu seletuskirja lk 132 ka viidatud.

Matkaraja asukoht ühtib üldjuhul kallasrajaga ning valdavas ulatuses on seal looduslik rada tänaseks välja kujunenud ja läbitav. Jõepoolse matkaraja asukoht kattub 2000ndate aastate alguses rajatud Jänese matkarajaga. Linn ei plaani ulatuslikke ehitustöid, sh pinnasetugevdust, veel vähem kergliiklustee ehitust antud asukohta. Samas peavad ka maaomanikud mõistma, et nende omandiõigus pole piiramatu. Omanikul on õigus enda omandit vabalt kasutada arvestades õigusaktides sätestatut. Omanik ei või KeÜS tulenevalt keelata eratee ega raja kasutamist jalgsi, jalgrattaga ega muul sellesarnasel viisil liikumiseks, kui kasutus põhineb väljakujunenud taval ega ole talle koormav. Enda õiguste teostamisel tuleb arvestada ka teiste isikute õigustega, avalike huvidega ja väärtustega. Läbipääsu planeerimine Emajõe kallastel on avalikes huvides, et tagada piirkonna elanikele võimalused vabaõhu puhkuseks ja avada juurdepääs jõele. Linn ei nõustu, et matkaraja kavandamisega kaasnev riive on ebaproportsionaalselt suur. Raja kavandatav asukoht, mis kattub kallasraja vööndi asukohaga, ei halvenda maaomanike olukorda, kuna paikneb võimalikest kavandatavatest eluhoonetest kaugel ja ei jää õuealasse.

Üldplaneeringu seletuskirja sõnastust korrigeeritakse selliselt, et kalda aladelt läbipääsu täpsem olemus ja tüüp konkreetses asukohas selgub matkaraja kavandamisel ja pärast vastavate kokkulepete saavutamist.

Kood: 32408

Esitaja: Evi Ilves-Schalk

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Teeme ettepaneku muuta Riia 148 krundi maakasutuse otstarvet roheala osas järgnevatel põhjustel:

1) 2019.a. lõpus kinnitati Tartu läänepoolse ümbersõidu II ehitusala ehituse põhiprojekt, millega nähakse ette ehitada uus ringristmik Riia 148 krundi roheala sihtotstarbega osale ca 50 % ulatuses. Uuele ringristmikule koondub kokku Riia, Aardla, Optika ja Laseri tänavate ristumisel tekkiv liiklus ja sellega kaasnev liiklusmüra.

2) 2019.a. tehti eelnimetatud projekti raames Tartu ümbersõidu II ehitusala mürauuring, mille kohaselt ulatub seoses uue ringristmiku ehitamisega müra tase 60-70 dB-ni kogu haljasala sihtotstarbega ala ulatuses.

3) TARTU LINNA VÄLISÕHUS LEVIVA KESKKONNAMÜRA VÄHENDAMISE TEGEVUSKAVA AASTATEKS 2019-2023 sätestab, et: „Müra sihtväärtuse (55 dB) nõude täitmine tuleb seada eesmärgiks hoonete

hoovipoolsetel õuealadel ja laste mänguväljakutel ning puhkeotstarbega piirkondades“ (Keskkonna- ja sotsiaalministri ministri määrused: Müra sihtväärtus II kategooria aladel: rohe- ja puhkealadel 55 dB); „Müra sihtväärtus on suurim lubatud müratase uute planeeringutega aladel.“

Põhjendused muutmiseks:

1) Leiame, et tiheda liikluse ja suure liiklusmüra tõttu ei oma Riia-Aardla ringristmiku ääres niivõrd mahukas puhkeotstarbeline ala puhkeväärtust ega täida talle pandud eesmärki.

2) Ringristmiku kavandi järgi on alust arvata, et Riia 148 roheala kasutus täidab sarnast rolli, nagu on kavandatud teistele ringiga külgnevatele külgedele st ala täidab eeskätt esteetilistel kaalutlustel loodud rohelise puhverala, mitte aktiivselt kasutatava buhkeala rolli.

3) Maakasutuse planeerimise seisukohast oleks puhke- ja roheala otstarbekam kasutada kvartali sees, kus hooned pakuvad kaitset ümbritseva liiklusmüra eest. Põhjenduste korral oleme valmis arutama elamuala sees ka roheala osakaalu suurendmist.

4) Linnaehituslikult ei ole planeeritud roheala suurus ja kuju hästi põhjendatud. Tagasiastuva ja erikujulise nurgaga hoonekvartal ei ole mahuliselt kena ja lõpetatud lahendus. Korterelamumaa külje all oleks liiklusmürale eksponeeritud puhkeala keeruline kasutada ning ala kuju ei võimalda kavandada maksimaalselt müra eest kaitstud sisekvartalit.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringu eelnõuga üldkasutatavaks haljasmaaks määratud ala on vajalik:

1. Kogu elurajooni teenindavaks avalikuks, kõigile kasutatavaks, väljakujunenud puhkealaks.

2. Haljaskoridoriks Ränilinnas asuvast kortermajade piirkonnast Lõunakeskusesse ja bussipeatusesse liikumiseks.

3. Piirkonna elurikkuse tagamise ja kliima soojenemise leevendamiseks vajaliku rohealana.

4. Puhveralana elamute ja magistraaltänava vahel.

Kood: 32409

Esitaja: Toomas Haas, Riigimetsa Majandamise Keskus

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Aitäh võimaluse eest teha ettepanekuid Tartu linna üldplaneeringu seaduseelnõule ja keskkonnamõjude strateegilise hindamise (edaspidi KSH) aruande eelnõule. Riigimetsa Majandamise Keskus (edaspidi RMK) vaatas üle koostatud materjalid, analüüsis hallatavatele kinnistutele üldplaneeringuga seatud maakasutuse eesmärke ning esitab allpool ettepanekud ja märkused Tartu linna üldplaneeringu- ja KSH aruande eelnõule.

Ettepanekud ja märkused on esitatud üldplaneeringu seletuskirja eelnõus toodud peatükkide järjestuses. Samuti on esitatud ettepanekud ja märkused kaardikihil RMK kinnistutele kavandatavate eesmärkide teemade kaupa ning teemakaartide kaardikihtide väljavõtted lisadena.

1. Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.4 Maalise asustuse ala ning peatükis 8. Väärtuslikud põllumajandusmaad on maakasutustingimustena sätestatud, et vältida tuleb väärtusliku põllumajandusmaa metsastamist ja metsastumist. Metsastamise puhul on tegemist maakasutusele seatud piiranguga ning metsastumise puhul seatakse maaomanikule kohustus. Palume täpsustada, kuidas ja milliste meetmetega on kohalik omavalitsus planeerinud jälgida seatava piirangu ja kohustuse täitmist? RMK ei pea põhjendatuks metsakvartalitele CO153 ja TT035 kavandada väärtuslikku põllmaad, kuna tegu on väga väikeste väheväärtuslike rohumaadega. Lisa 1 Väärtuslikud põllumaad.

2. Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.4 Maalise asustuse ala (lk 20) on maakasutustingimusena sätestatud, et põllumajanduslike massiivide vahele on soovitav jätta metsatukad. Palume täpsustada, millega on antud juhul tegemist. Kas põllumassiive ja -tükke omavahel eraldava puittaimestikuga kaetud ribadega või on tegemist metsamaaga metsaseaduse (edaspidi MS) tähenduses ning mida tähendab selles kontekstis nende alade säilitamine. Ettepanek selles punktis sõnastust täpsustada.

3. Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.17. Kaitsemets (lk 23) on defineeritud mets, mis on vajalik asula või elamu kaitseks. Saame aru, et peatükis on tuginetud PlanS § 75 lg 1 p 21-le. Soovime täpsustada, et kehtiva metsaseaduse (MS § 231) alusel saab uuendusraie tegemisel raieliigile ning lageraie tegemisel langi suurusele ja raievanusele piirangute kehtestamine toimuda üksnes kokkuleppel maaomanikuga, mis tähendab, et planeeringu kehtestamisel peab vastavasisuline kokkulepe olemas olema. Kokkuleppe puudumisel on üldplaneering vastuolus metsaseadusega. Täiendavalt märgime, et antud juhul ei ole üldplaneeringu eelnõus täpsustatud ühtegi eeltoodud kriteeriumi. Ettepanek käsitleda kaitseotstarbelise metsa majandamist metsaseadusest lähtuvalt. Lisa 2 Kaitseotstarbeline mets.

4. Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.18. Puhkemets (lk 23) on selgitatud, et puhkemetsa maa-alal tuleb metsa korraldamisel lähtuda planeeringuga seatud eesmärgist. Metsa korraldamine (MS § 11) hõlmab metsa inventeerimist ning metsamajanduslike tööde planeerimist. Metsa korraldatakse Keskkonnaministri määrusega kehtestatud metsa korraldamise juhendi alusel. Täiendavalt sätestab metsaseadus, et metsakorraldustööde tegemiseks on vajalik vastav tegevusluba (§ 12). Metsa korraldamine on väga täpselt ära reguleeritud valdkond, mis ennekõike lähtub metsamaa ja seal kasvava puistu iseloomust. Oleme seisukohal, et üldplaneeringu seletuskirjas ei ole

mõistlik üldsõnalise tingimusega käsitleda valdkonda, mis on metsaseaduse ja selle rakendusaktidega sätestatud väga detailselt.

5. Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.28. Rohealad (lk 24) on sätestatud, et rohealadel asuvad metsad tuleb säilitada. Palume täpsustada, mida tähendab selles kontekstis nende alade säilitamine. Oluline on silmas pidada, et juhul, kui planeeritakse seada omandile kasutustingimusi, siis peavad need olema selgelt välja toodud ja üheselt arusaadavad.

6. Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 11.3. on Tartu linna maalise piirkonna puhke- ja virgestusaladeks määratud olemasolevad ja kavandatavad matkarajad. Suuremas osas on tegemist riigimetsa majandaja poolt varasemalt loodud, korras hoitud ja arendatud aladega. Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 11.3. Rohe- ja puhkealade struktuur ja selle toimimist tagavad tingimused hajaasustusaladel (lk 88-89) on märgitud, et puhke- ja virgestusalade rajamiseks ning nende avaliku kasutamise tagamiseks on vajalik teha koostööd riigimetsa esindajatega ning eraomandis kinnistute omanikega. Oleme seisukohal, et erinevate osapoolte omavaheline koostöö on oluline. Siiski leiame, et selline koostöö peaks olema kaasavam, kui puhkekoridoride ja -kohtade ulatuses sundvalduse seadmine nagu see üldplaneeringu seletuskirja eelnõus sõnastatud on. Samuti on olemas alternatiivseid kootöövorme (näiteks RMK kõrgendatud avaliku huviga alad, servituudi seadmine). Kohalikul omavalitsusel on sundvalduse seadmisel kohustus enda kaalutlusi (sh avaliku huvi olemasolu, sundvalduse ulatust, viisi ja tasu) põhjendada. Samuti oleme seisukohal, et määratud puhke- ja virgestuskoridoride aladel peab säilima võimalus metsamajanduslike tööde läbiviimiseks metsaseadusega lubatud ulatuses. Lageraiete keelamine puhkekoridorides ei ole meie hinnangul põhjendatud ega proportsionaalne. Erinevate metsakasvatuslike tööde planeerimist saab korraldada lähtuvalt ala eesmärkidest koostöös maaomanikuga. Sealjuures arvestades erinevate huvirühmade arvamusi, puistu iseloomu, maastiku eripärasid.

Teeme ettepaneku üldplaneeringu seletuskirjas märkida RMK poolt majandatavate metsade osas, et lubatud on kõik raieliigid, kusjuures detailsed kavad rohe- ja puhkealade, virgestusmaade, väärtuslike maastike ja asula või ehitiste kaitseks õhusaaste, müra, tugeva tuule või lumetuisu eest või tuleohu vähendamiseks või metsatulekahju leviku tõkestamiseks määratud aladel kasvavate metsade majandamiseks ja uuendamiseks koostatakse koostöös kohaliku omavalitsusega pikaajaline metsamajandamise kava, arvestades metsade olemit, nende kasvutingimusi, vanuselist jagunemist ja neile aladele planeeritavat metsade olemit ja koosseisu pikemas perspektiivis.

7. Üldplaneeringu kaardikihil on kavandatud RMK metsakvartalitele TT081; TT082; TT065; TT064; TT061; CO158; TT035; CK217; CK219 puhkeala. Enamuses on tegu kaitsealadel paiknevate maadega, kus on kaitse eeskirjaga juba kehtestatud keskkonnakaitselised piirangud. Ettepanek välja jätta kavandatud täiendav eesmärgistamine puhkealana üldplaneeringuga, kuna see ei anna midagi uut juurde. Lisa 3 Puhkeala kaart.

8. Üldplaneeringu kaardikihil on kavandatud Tallinn-Tartu riigimaantee äärsetele RMK metsakvartalitele puhkekoridorid, mis kattuvad sama üldplaneeringuga kavandatavate aladega (roheala, puhkemets, puhkeala, kaitseotstarbeline mets). Ettepanek on mitte tekitada üldplaneeringuga täiendavaid kitsendusi RMK hallatavatele maadele ja lähtuda metsa majandamisel metsaseadusest. Punktis 6 oleme käsitlenud sama teemat ja teinud ettepaneku, kus kohaliku omavalitsusega peaks olema koostöö kaasavam, kui puhkekoridoride ja -kohtade ulatuses sundvalduse seadmine nagu see üldplaneeringu seletuskirja eelnõus sõnastatud on. Samuti on olemas alternatiivseid kootöövorme (näiteks RMK kõrgendatud avaliku huviga alad, servituudi seadmine). Kohalikul omavalitsusel on sundvalduse seadmisel kohustus enda kaalutlusi (sh avaliku huvi olemasolu, sundvalduse ulatust, viisi ja tasu) põhjendada. Samuti oleme seisukohal, et

määratud puhke- ja virgestuskoridoride aladel peab säilima võimalus metsamajanduslike tööde läbiviimiseks. Lageraiete keelamine puhkekoridorides ei ole meie hinnangul põhjendatud ega proportsionaalne. Erinevate metsakasvatuslike tööde planeerimist saab korraldada lähtuvalt ala eesmärkidest koostöös maaomanikuga. Sealjuures arvestades erinevate huvirühmade arvamusi, puistu iseloomu, maastiku eripärasid. Lisa 4 Puhkekoridorid.

9. Üldplaneeringu kaardikihil on kavandatud Tallinn-Tartu maantee ja Tallinn-Tartu-Luhamaa maanteega piirnevasse RMK majandusmetsa ulatuslik puhkemets. Teeme ettepaneku üldplaneeringu seletuskirjas märkida RMK poolt majandatavate metsade osas, et lubatud on kõik raieliigid, kusjuures detailsed kavad rohe- ja puhkealade, virgestusmaade, väärtuslike maastike ja asula või ehitiste kaitseks õhusaaste, müra, tugeva tuule või lumetuisu eest või tuleohu vähendamiseks või metsatulekahju leviku tõkestamiseks määratud aladel kasvavate metsade majandamiseks ja uuendamiseks koostatakse koostöös kohaliku omavalitsusega pikaajaline metsamajandamise kava, arvestades metsade olemit, nende kasvutingimusi, vanuselist jagunemist ja neile aladele planeeritavat metsade olemit ja koosseisu pikemas perspektiivis. Lisa 5 Puhkemets.

10. Üldplaneeringu kaardikihil on kavandatud roheala RMK metsakvartalitele TT306 ja TT322. Metsakvartalil TT306 on kaitsealune maa Anne Looduskaitseala Anne piiranguvöönd, metsakvartalil TT322 samuti kaitsealune maa, Aruküla käpaliste püsielupaiga sihtkaitsevöönd, aladel majandustegevust ei toimu. Ettepanek mitte tekitada kaitsealadele täiendavaid eesmärke, kuna alade kasutamise tingimused on määratletud kaitseala kaitse-eeskirjaga. Lisa 6 Roheala.

11. Üldplaneeringu kaardikihil on kavandatud Tallinn-Tartu maantee Tiksoja ristmiku lähedusse Tartu põhjapoolse ringtee äärsele RMK metsakvartalile TT060 detailplaneeringu kohustusena ärimaa. ÜP seletuskirjast ei selgu kavandatava ärimaa kasutuse eesmärk. Palume täiendavat informatsiooni detailplaneeringu kohustusena seatud ärimaa kavandamise põhjuste kohta. Lisa 7 Detailplaneeringu kohustus

12. Üldplaneeringu kaardikihil on kavandatud RMK metsakvartalitele TT305; CK219; TT305; TT053; TT054; TT023; TT025; TT027; TT013 maa-asustuse alad. Tegu on Emajõe ääres olevate madalate looduskaitsealuste maadega. Metsakvartal TT305 asub Kärevere looduskaitseala Luha sihtkaitsevööndis. Metskvartal CK219 asub Raja-Kärevere looduskaitseala Emajõe piiranguvööndis. Metsakvartalitele TT053 ;TT054; TT023; TT025; TT027; TT013 kavandatud maa-asustuse alad asuvad samuti Raja-Kärevere looduskaitsealal. Keskkonnaamet on mitmed alad hinnanud väärtuslikeks pool-looduslikeks kooslusteks ja RMK-l on kohustust iga-aastaselt eelnimetatud alad niita ja niide aladelt ära vedada. Kavandatavad maa-asumid asuvad suures osas Emajõe äärsetel üleujutusalad, kus ehitustegevus on vastuolus sama üldplaneeringu seadus eelnõu punktidega 18.3 (lk134) ja 18.4 (lk136) Lisa 8 Maa-asustused.

13. Üldplaneeringu kaardikihil on kavandatud RMK metsakvartalitele TT061 ja CO146 hooldatavad luhaalad. Üldplaneeringu tekstis ei ole nende hooldusvajadusest räägitud. Küll esineb nn Emajõe luhaala puhkealade nimestikus. Palume täiendavat selgitust hooldatavate luhaalade vajalikkuse kohta. Lisa 8 Hooldatavad luhaalad.

Arvestades RMK kinnistute suure puutumisega üldplaneeringuga kavandatusse, teeme ettepaneku üheskoos planeeringu koostajatega vaadata üle RMK maadele kavandatud perspektiivsed maakasutused ja arutada üheskoos nende muutmise võimalusi vastavalt meie ettepanekutele.

Seisukoht: Selgitada

Esitatud ettepanekud võtta aluseks edasise koostöö tegemisel RMK-ga üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 32410

Esitaja: Aren Põder, Jõerahu tn Emajõega piirnevate kinnistute omanikud

Esitatud: 15/06/2020

Arvamus:

1. Emajõe matkarada

Üldplaneeringu seletuskirja punktis 18.2 on kirjas, et Tartu linna maalises piirkonnas nähakse üldplaneeringuga Emajõe paremkaldale paarikümne kilomeetri pikkune matkarada (Emajõe matkarada).

Üldplaneeringu joonise kohaselt kulgeb seletuskirja punktis 18.2 nimetatud matkarada muuhulgas kõigi avaldajate kinnistute õuealal.

Üldplaneeringu seletuskirja punkti 18.2 järgi koosneb peamiselt jõe kallasraja vööndisse planeeritav puhkerajatiste kompleks tugevdatud pinnasega jalgteest, matkaraja sildadest ja mitmetest jõeäärsetest puhkekohtadest ning nende juurde kuuluvast teenindusmaast. Samuti on märgitud, et Emajõe matkarada on puhkamise ja virgestuse eesmärgil kavandatud, maastikul kulgev avalikult kasutatav rada, millel võib liikuda jalgsi, suuskadel, jalgrattaga või muul sarnasel viisil. Rajal on keelatud mootoriga sõiduvahendil liiklemine. Matkaraja turvalisuse ja katkematuse tagamiseks on lubatud matkarada kindlustada (katta kruusaga või muul moel rajaalust pinnast tugevdada), raiuda ja eemaldada rajal liikumist takistavat võsa, ehitada purdeid, laudteid ja sildu üle kraavi ja kanali jms./…/ Valdavas osas paikneb Emajõe matkarada kallasraja vööndis.

Seletuskirja punktis 18.3 on toodud välja, et üldplaneeringus märgitud Emajõe üleujutusohuga ala piirist tulenev ehituskeeld ei laiene planeeringuga kavandatavatele veekogude äärsete puhkealade ehitistele sh Emajõe ja Linnutee matkarajale ja nende puhkekohtadele, looduslähedase kattega kergliiklusteedele, loodusliku katendiga spordi- ja loodusradadele, avalikke puhkekohti teenindavatele vett läbilaskva katendiga sõiduteedele ja parklatele.

Ehitusseadustik § 3 lg 1 järgi on ehitis inimtegevuse tulemusel loodud ja aluspinnasega ühendatud või sellele toetuv asi, mille kasutamise otstarve, eesmärk, kasutamise viis või kestvus võimaldab seda eristada teistest asjadest. Vastavalt EhS § 3 lg 2 on ehitis hoone või rajatis. Hoone on väliskeskkonnast katuse ja teiste välispiiretega eraldatud siseruumiga ehitis. Rajatis on ehitis, mis ei ole hoone. EhS § 4 lg 1 näeb ette, et ehitamine on ehitise püstitamine, rajamine, paigaldamine, lammutamine ja muu ehitisega seonduv tegevus, mille tulemusel ehitis tekib või muutuvad selle füüsikalised omadused. Ehitamine on ka pinnase või katendi ümberpaigutamine sellises ulatuses, millel on oluline püsiv mõju ümbritsevale keskkonnale ja funktsionaalne seos ehitisega.

Üldplaneeringuga ette nähtud Emajõe matkaraja puhul on tegemist ehitisega (rajatisega). Arvestades üldplaneeringu seletuskirjas kirjeldatud matkaraja turvalisuse ja katkematuse tagamiseks vajalikke töid (tee katmine kruusaga või rajaaluse pinnase muul viisil tugevdamine) ja seda, et matkarada on mõeldud ka liiklemiseks jalgratastega, on alust asuda seisukohale, et matkaraja nime all kavandatakse KERGLIIKLUSTEE rajamist.

Matkaraja kavandamine ja rajamine võõrale maale (kolmandatele isikutele kuuluvatele kinnistutele) ning kinnistute omanikele selle talumise kohustuse panemine riivab ebaproportsionaalselt kinnistute, millel kallasrada kulgeb, omanike õigust omandi puutumatusele (PS § 32). Oleme seisukohal, et kavandatud tegevus ei ole õiguspärane.

Üldplaneeringu kohaselt rajatakse matkarada valdavalt kallasraja vööndisse. Kallasraja mõiste on sätestatud keskkonnaseadustiku üldosa seaduses (KeÜS). KeÜS § 38 lg 1 näeb ette, et kallasrada on kaldariba avalikult kasutatava veekogu ääres veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sealhulgas selle kaldal liikumiseks.

Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse seletuskirjas on märgitud: „Eelnõu §-des 37–39 reguleeritakse võõral maal asuvate veekogude kasutust, st veekogu avalikku kasutust. Eelnõu § 37 lg 1 kohaselt on veekogu avalik kasutus suplemine, veesport, veel ja jääl liikumine, kalapüük, veevõtt ning muu veekogu kasutus, mis ei ole vee erikasutus. Definitsioon vastab põhimõtteliselt kehtiva veeseaduse §-des 6–7 sätestatule. /…/ Veekogu avaliku kasutamise võimaldamiseks määratletakse eelnõu §-s 38 kallasrada ning sätestatakse selle kasutamise tingimused. Regulatsioon vastab põhimõtteliselt veeseaduse §-le 10, looduskaitseseaduse §-le 36 ja AÕS §-le 161, kuid võrreldes kehtiva õigusega on regulatsiooni täpsustatud. Uuendusena võib kaldaomanik põhjendatud vajaduse korral kallasrada tõkestada, nt rajada maa kuivendamiseks kraavi, kuid peab tagama sellest läbipääsu, nt ehitama kuivenduskraavist ülepääsemiseks purde (§ 38 lg 5). Teatud juhtudel on võimalik kallasrada täielikult sulgeda (vt seletuskirja eelnõu § 39 käsitlevat osa). Uuenduseks on ka § 38 lg 8, mille kohaselt veekogus või selle kohal asuv ehitis ei ole kallasraja osa ja sellist ehitist võib kasutada üksnes omaniku loal, kuid loa olemasolu võib eeldada sarnaselt maal viibimise lubatavuse eeldamisega. Samas peab omanik lubama ehitise kasutamist, kui see on vajalik kallasrajal liikumiseks. Eelkõige peetakse silmas purdeid, sildu jms, mis võimaldavad ületada avalikult kasutatava veekogusse suubuvaid kraave, ojasid vms veetõkkeid.“

Kallasraja eesmärgiks on seega avalikult kasutatava veekogu kasutamise võimaldamine ja avalikult kasutatava veekogu ääres viibimise võimaldamine. Kallasrada on kaldariba, so tegemist ei ole rajaga, mis oleks rajatud (ehitatud) või mida saaks rajada (ehitada). Kallasraja regulatsioonist tuleb kinnistu omanikule kohustus võimaldada kolmandatel isikutel viibida ja liikuda kaldaribal, et nad saaksid kasutada avalikult kasutatavat veekogu ja selle ääres viibida. Kuni kehtinud AÕS § 161 kohta on asjaõigusseaduse kommentaarides märgitud: „kallasrada on kaldariba, mida igaüks võib kasutada veekogu ääres liikumiseks, veesõidukite randumiseks, nende parandamiseks, püügiriistade kuivatamiseks; kallasrajale võib maabuda veekogult, kuid liikuda ka veekogu kallast pidi (veeseaduse § 10).

Kallasraja talumise kohustusest ei tulene kinnistu omanikule kohustust taluda ehitustegevust tema kinnistul kulgeval kallasrajal ja kohalikule omavalitsusele ei ole tulene kallasraja regulatsioonist omakorda õigust teostada kolmandatele isikutele kuuluvatel kinnistutel ehitus- või muid töid, sh hooldustöid, selleks, et muuta kallasrada paremini kasutatavaks.

Kallasrada ja matkarada ei ole samatähenduslikud mõisted. Seadusest ei tulene avalike veekogudega piirnevate kinnistute omanikele kohustust taluda neile kuuluvatel kinnistutel matkaraja ehitamist ja selle olemasolu.

Ehitustegevus kinnistul eeldab kinnistu omaniku nõusolekut. Üldplaneeringuga ettenähtud ehitustegevus kallasraja vööndis (raja kruusaga katmine, või muul moel rajaaluse pinnase tugevdamine, rajal liikumist takistava võsa raiumine jne) ei ole ilma kinnistu omaniku nõusolekuta lubatav. Üldplaneering annab selliseks tegevuseks õiguse selgitamata seejuures kes ja millistel

tingimustel tohib võõral kinnistul selliseid töid teostada ning kuidas toimub kitsenduste hüvitamine ning matkaraja rajamisega kaasneva kahju hüvitamine kinnistute omanikele. Seletuskirjas on üldsõnaliselt märgitud, et „selleks, et Emajõe matkarada oleks puhkealana kasutatav, lepitakse kaldaala maaomanikega kokku matkaraja ja selle koosseisus olevate puhkekohtade asukohas ning kogu rada teenindava taristu rajamise, hooldamise ja kasutamise tingimustes.“ Samas on matkraja asukoht ilma selles kinnistute omanikega kokku leppimata üldplaneeringu joonisele märgitud ning üldplaneering näeb ette matkaraja rajamise.

Peame oluliseks rõhutada, et kallasrajast tulenev riive ja matkarajast tulenev riive kinnistu omanikule on olulise erinevusega. Siinkohal on oluline märkida ka seda, et üldplaneeringu kohaselt ei kulge matkarada kõikidel kinnistutel isegi kallasraja vööndis, vaid kaldast veelgi kaugemalt, so alal, mille osas kitsenduste seadmist pole kinnistute omanikel olnud mingit alust eeldada.

Erinevalt kallasrajast tuleb matkaraja puhul kinnistu omanikul taluda talle kuuluval kinnistul matkaraja ehitus- ja hooldustööde teostamist. Matkaraja rajamise eesmärgiks on suunata inimesi sellel liikuma. Matkaraja olemasolul on võõraste inimeste viibimine kinnistul, mida matkarada läbib, eelduslikult oluliselt tõenäolisem ja sagedam, kui see on üksnes kallasraja puhul. Matkaraja kulgemine läbi kinnistute, millel asuvad eramud (mis paljudel juhtudel asuvad kavandatava matkaraja vahetus läheduses) muudab kinnistutel elamise ja viibimise kinnistute omanikele ja elanikele ebaturvaliseks ning seab ohtu nende vara säilimise.

Kinnistute, mida kavandatav matkarada läbib, omanike jaoks tähendab matkaraja rajamine sisuliselt seda, et nende õueala hakkab läbima kruusakattega tee, millel võivad aastaringselt ja ööpäev läbi liikuda võõrad inimesed, keda on nö kutsutud matkarajal liikuma. Seejuures võivad nad seda teha jalgratastega ja koos koertega. Koerad on tihtilugu rihmastamata ja jätavad oma väljaheited kinnistuomanike õueala murule või puudele/põõsastele. Samuti tavapäraselt koerad hauguvad ja hirmutavad/ohustavad kinnistuomanike kodulinde, koeri ja kasse. Sellises olukorras ei saa kinnistute omanikud ega elanikud, sh lapsed, end turvaliselt tunda. Seda, et kõik matkarajal liikuvad isikud käituvad heaukselt ning kinnistute omanike ja elanike õigusi ja huve austavalt, ei ole kellelgi võimalik tagada. Pideva (ööpäevaringse) valve korraldamine kinnistul asuva vara ja seal viibivate elanike ning koduloomade kaitseks ei ole mõeldav.

Üldplaneeringu seletuskirja kohaselt on nn matkarada mõeldud liiklemiseks ka jalgrattaga. Seoses sellega juhime tähelepanu asjaolule, et üldplaneering on matkaraja määratlemisel vastuoluline. Seletuskirja kohaselt on Emajõe matkarada puhkerajatiste kompleks, mis koosneb tugevdatud pinnasega jalgteest, matkaraja sildadest ja mitmetest jõeäärsetest puhkekohtadest ning nende juurde kuuluvast teenindusmaast. Liiklusseaduse § 2 p 18 kohaselt on jalgtee jalakäija, robotliikuri ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks ettenähtud omaette tee, mis võib olla tähistatud asjakohase liiklusmärgiga. Liiklusseadusest tulenevalt ei ole seega jalgteel nähtud ette jalgrattaga liiklemist.

Teiseks soovime seoses matkarajal jalgrattaga matkarajal liiklemise osas märkida, et arvestada tuleb sellega, et jalgrattaga on võimalik liigelda märkimisväärse kiirusega ning jalgrattaga otsasõit inimesele või koduloomale võib olla tõsiste tagajärgedega. Üldplaneeringu kohaselt läbib matkarada, millel võib liigelda ka jalgrattaga, kinnistute õuealasid, so alasid, kus vastavatel kinnistutel elavatel isikutel, sh lastel peaks olema võimalik vabalt ringi liikuda. Samuti liiguvad kinnistutel ringi elanikele kuuluvad koduloomad. Elamute õuealasid läbiva matkaraja, millel piiramatul arvul kolmandatel isikutel on võimalik jalgratastega ööpäevaringselt sõita, rajamine kujutab endast muuhulgas ohtu kinnistute omanike ja nende loal kinnistutel viibivate isikute ning nende koduloomade elule ja tervisele.

Lisaks eeltoodule toob matkajaraja rajamine ja/või kasutamine tuua kaasa praeguse haljastuse hävitamise ja/või kahjustamise. Samuti võib matkaraja kasutamisega kaasneda kinnistute reostamine matkaraja kasutajate poolt. On alust arvata, et kohalik omavalitsus ei ole valmis hüvitama matkaraja kasutajate poolt tekitatud kahju kinnistute omanikele ja/või kinnistute omanike loal kinnistul viibivatele isikutele.

Veel märgime, et matkaraja rajamise korral kaob kinnistute omanikel ja teistel nende loal kinnistul elavatel või viibivatele isikutel õuealal viibides mistahes privaatsus. Igal ajal, ööpäevaringselt, tuleb olla valmis selleks, et läbi õue liiguvad võõrad inimesed.

Esiletoodud asjaolud vähendavad kinnistute, millele matkarada on kavandatud, väärtust ning halvendavad neil kinnistutel oluliselt elukeskkonda. Matkaraja rajamisega kaasnev kinnistute omanike õiguste ja huvide riive on ebaproportsionaalselt suur võrreldes võimaliku avaliku huviga selleks, et matkarada kulgeks üldplaneeringuga kavandatud kohas.

Lisaks eeltoodule juhime tähelepanu asjaolule, et üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilises aruandes ei ole hinnatud Emajõe matkaraja mõju keskkonnale. Kaldavööndis elab/pesitseb arvestatav hulk loomi ja linde. Samuti pole uuritud mõju taimestikule.

Tulenevalt eeltoodust oleme seisukohal, et üldplaneeringust tuleb välja jätta lahendus, mille kohaselt rajatakse eraomandis olevatele kinnistutele Emajõe matkarada.

2. Jaanipõllu ja Raudteesilla puhkekohad

Üldplaneering näeb ette Jaanipõllu ja Raudteesilla puhkekoha rajamist. Märgime, et samas kohas või selle lähedal on asunud ka varasemalt puhkekohad, mille olemasolu ja kasutamisega kaasnesid läheduses asuvate kinnistute omanikele ja elanikele olulised negatiivsed mõjud.

Suvisel ajal kasutati puhkekohti koosviibimiste korraldamiseks enamikel nädalapäevadel (5-6 korral nädalas). Seejuures ei kasutanud puhkekohti enamasti mitte matkajad, vaid üksnes puhkekoha kasutamiseks kohale tulnud/sõitnud inimesed, kes tavatsesid looduses pidutseda hiliste öötundideni või lausa hommikuni seal aega veeta. Kuna puhkekoha kasutajad ei arvestanud sageli kõrvalasuvate kinnistute elanike huvidega (puhkekohalt kostis vali muusika ja müra), siis esines korduvalt juhtumeid, kus olukorra lahendamiseks pidi sekkuma politsei. Tavaline oli mahajäetud toidujäätmed ja pakendihunnikud mida kohalikud varesed laiali tassisid ja külaelanikud pidevalt koristasid.

Tähtvere vald likvideeris Jaanipõllu puhkekoha, sest selle olemasolu rikkus oluliselt läheduses asuvate kinnisute omanike ja elanike õigusi ning huve.

Plaanitavast Raudteesilla puhkekohast 200 m linna pool asuvat puhkekohta kasutati regulaarselt ühiseks alkoholi tarbimiseks. Puhkekoha ehitis läks mitmel korral põlema ning Päästeamet käis seda kustutamas. Seda ei taastatud enam.

Leiame, et puudub alus arvata, et täna toimuks puhkekohtade kasutamine varasemast oluliselt erinevalt ning selle kasutamisega ei kaasne negatiivseid mõjusid kõnealuste puhkekohtade läheduses asuvate kinnistute omanikele ja elanikele. Nimetatud puhkekohtade rajamine halvendab oluliselt elukeskkonda läheduses asuvatel kinnistutel.

Oleme seisukohal, et käesoleval juhul ei esine ülekaalukat avalikku huvi kõnealuste puhkekohtade rajamiseks, mis kaaluks üles läheduses asuvate kinnistute omanike õiguste ja huvide riive, mis

kaasneks puhkekoha rajamisega. Puhkekohtade rajamine elamute vahetusse lähedusse ei ole põhjendatud.

Üldplaneeringu keskkonnamõju strateegilises aruandes ei ole hinnatud Jaanipõllu puhkekoha ja Raudteesilla puhkeala kasutamisest tulenevat mõju elanikele(müra, reostus, turvalisus) ja mõju keskkonnale.

Tulenevalt eeltoodust oleme seisukohal, et üldplaneeringust tuleb välja jätta Jaanipõllu ja Raudteesilla puhkekoha rajamine.

Seisukoht: Mittearvestada

Matkaraja planeerimine üldplaneeringus iseenesest ei riku ühtegi õigusakti ega piira kellegi omandiõigust, kuna see ei anna veel alust ehitada võõrale maatükile. Linn on teadlik, et matkaraja ehitamine eramaale eeldab maakasutuseks kokkulepet maaomanikega, kokkuleppe vajadusele osutatakse üldplaneeringu eelnõu seletuskirjas (lk 132).

Konkreetsed tingimused, sh raja konkreetne asukoht kinnistul, selle tüüp, vajalike tööde ulatus jm küsimused lepitakse kokku iga maaomanikuga eraldi. Üldplaneeringu seletuskirja sõnastust korrigeeritakse selliselt, et kalda aladelt läbipääsu täpsem olemus ja tüüp (promenaad, kergliiklustee, terviserada, looduslikul või tugevdatud pinnasel matkarada) selgub matkaraja kavandamisel selle konkreetses asukohas ja pärast maaomanikega vastavate kokkulepete saavutamist. Sealhulgas hõlmavad kokkulepped ka matkaraja hooldust ja heakorda. Sõltuvalt läbipääsu tüübist tuleb vajadusel seada kas läbipääsu servituut, sundvaldus või näha ette eraldi transpordi või haljasala maa krundi moodustamine, mis antakse üle linna omandisse.

Jõerahu tn kinnistutele planeeritud Emajõe matkarada paikneb üldjuhul kallasrajavööndis. Valdavas ulatuses on seal looduslikult tugev maapind, hooldatud ja läbitav kaldavöönd. Linn ei plaani Jõerahu tänava jõega külgnevatel kinnistutel teha suuremahulisi ehitustöid, sh pinnase tugevdamist, veel vähem kergliiklustee ehitamist antud asukohta, v.a. juhtudel kui maaomanik oma kinnistul pinnasetöid soovib ja linnaga tegevustes kokku lepib.

Linn on seadnud üldplaneeringus üheks eesmärgiks tagada Jõerahu tn piirkonnas sh Jõekanali kinnistul paikneva paadikanali ulatuses, kallasraja katkematus ning selle turvaline ja vaba kasutus.

Maaomanikud peavad mõistma, et nende omandiõigus pole piiramatu. Omanikul on õigus enda omandit vabalt kasutada arvestades õigusaktides sätestatut. Oma õiguste teostamisel tuleb arvestada ka teiste isikute õigustega, avalike huvidega ja väärtustega.

Vaba ja turvalise läbipääsu planeerimine Emajõe kallastel on avalikes huvides, et tagada piirkonna elanikele võimalused vabaõhu puhkuseks ja avada juurdepääs jõele. Raja kavandatav asukoht, mis kattub kallasraja vööndi asukohaga ei halvenda maaomanike olukorda, kuna valdavalt paikneb rada eluhoonetest kaugel ja ei jää õuealasse. Jõeäärsetele kruntidele hoonestuse planeerimisel on arvestatud kallasraja vaba kasutamisega ja valdavalt on jõeäärsete kinnistute õuealad kallasraja vööndist piiretega eraldatud. Arvestatud on ka nõudega, et piirded ei tohi takistada jõe ääres vaba liikumist.

Jõeäärsed puhkekohad on määratud arvestusega, et neile oleks tagatud juurdepääs ja et puhkekohti oleks matkarajal piisaval arvul. Puhkekohtade arvu vähendamine looks olukorra, et telgitakse ja kalastatakse stiihiliselt kogu raja ulatuses, jõeni liigutakse üle eramaade ja kokkuleppimatult ning sel moel kahjustatakse omandit ja keskkonda. Missugused puhkekohad säilivad üldplaneeringu eelnõu

joonisel määratud asukohtades või kas määratakse täiendavaid jõeäärseid puhkekohti, see selgub üldplaneeringu koostamisel ning läbirääkimistel Keskkonnaameti ja maaomanikega.

Matkarajast lähtuvale võimalikule keskkonnamõjule, raja ja puhkekohtade paiknemisele ja ÜP-ga seatud maakasutus- ja ehitustingimustele annab oma seisukoha Keskkonnaamet. Juhul kui ameti hinnangul on eelnimetatud tegevustega kaasnevaid mõjusid edaspidi vaja täiendavalt hinnata, siis seda ka tehakse ning täiendatakse vastavalt ÜP-d ja KSH aruannet.

Kood: 32411

Esitaja: Triin Kaurov, TGS Baltic AS

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

1. ASJAOLUD JA MENETLUSE KÄIK

1.1 Tartu Linnavolikogu 13.09.2018 otsusega nr 93 algatati Tartu linna üldplaneeringu koostamine ja keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH).

1.2 Tartu Linnavolikogu 11.06.2020 otsusega nr LVK-IP-0020 on Tartu linna üldplaneering ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne määratud avalikule väljapanekule ajavahemikul 13.07-16.08.2020.

1.3 Avaldajatele kuuluvad Vorbuse külas kinnistud Emajõe ääres:

a) Heidi Rajamäe-Volmerile kuulub Jõekivi tee 1 aadressil Jõekivi kinnistu (katastritunnus 83101:003:0132, registriosa nr 2977104) ja Jõekivi tee 2 aadressil Pikniku kinnistu (katastritunnus 83101:003:0536, registriosa nr 1764904) ning samuti kasutab ta Jõekivi tee 2a (katastritunnus 79301:001:0803) maatükki;

b) Andres Soomele kuulub Kalamaja kinnistu (katastritunnus 83101:003:0368, registriosa nr 202504);

c) Kristjan Pajulale kuulub Kolga kinnistu (katastritunnus 83101:003:0726, registriosa nr 342004);

d) Indrek Koovitile kuulub Sisaski kinnistu (83101:003:0728, registriosa nr 4501904);

e) Aivo Allile kuulub Jõekalda kinnistu (83101:003:0727, registriosa nr 4370704).

1.4 Avaldajad ei nõustu üldplaneeringus esitatud kallasraja ja sellele planeeritava matkaraja lahendusega ning esitavad sellest lähtuvalt arvamuse, sh vastuväited ja ettepanekud üldplaneeringule ja keskkonnamõjude hindamise aruandele.

2. KOKKUVÕTE

2.1 Avaldajad on seisukohal, et üldplaneering on planeeritava Emajõe kallasraja osas õigusvastane ja seda ei tohi üldplaneeringus pakutud kujul kehtestada. Põhjendused on kokkuvõtlikult järgmised:

a) Õigus kallasrada kasutada ei anna Tartu linnale õigust sellele matkarada rajada ja seda matkarajana kasutusse anda, vaid tuleb arvestada omandi puutumatusega.

b) Üldplaneeringu lahendus rikub avaldajate õigusi, sest nendele kuuluvatele kinnistutele kavandatakse kallasrajale matkarada. Avaldajatega ei ole sõlmitud ühtegi kokkulepet ning linn pakub

üldplaneeringus lahendust omavoliliselt. Kallasrajal matkarada ei arvesta avaldajate omandi puutumatusega, lahendamata on matkaraja turvalisuse ja korrashoiu küsimused.

c) Keskkonnamõjude hindamise aruandes ega üldplaneeringus ei ole esitatud keskkonnamõjude hinnangut ega kaalutlusi seonduvalt Emajõe üleujutusalale kallasrajale kavandatava matkarajaga. Emajõe üleujutusalale ning ehituskeelu- ja veekaitsevööndisse jääva matkaraja pärast ehituskeeluvööndi vähendamine ei ole põhjendatud.

d) Planeerimismenetlus peab olema kooskõlas elukeskkonna parendamise põhimõttega ehk teiste sõnadega tuleb planeeringuga luua eeldused kasutajasõbraliku ning turvalise elukeskkonna ja kogukondlikke väärtusi kandva ruumilise struktuuri olemasoluks ja säilitamiseks ning esteetilise miljöö arenguks, säilitades olemasolevaid väärtusi (PlanS § 8). Käesolev üldplaneeringu lahendus seonduvalt matkaraja kavandamisega ei too endaga kaasa elukeskkonna parendamist. Seega ei ole üldplaneeringu lahendus kantud parima ruumilise planeerimise peamistest eesmärkidest.

e) Kui linn jääb matkaraja rajamise juurde, siis on avaldajate ettepanek suunata matkarada ümber avaldajate ning Ööbiku tee ja Ööbiku pargi kruntide Einopõllu (katastritunnus 79301:001:0425) ja Jaanipõllu (katastritunnus 79301:001:0430) kinnistute äärest, alternatiivselt tuleb kallasrada sulgeda.

3. ÕIGUSLIKUD PÕHJENDUSED

A. IGAÜHEÕIGUS EI ANNA ÕIGUST RAJADA KALLASRAJALE MATKARADA

3.1 Üldplaneering lähtub valest eeldusest, et kallasrada tähendab ühtlasi konkreetset rada Emajõe ääres. Kallasrada on kaldariba avalikult kasutatava veekogu ääres veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sealhulgas selle kaldal liikumiseks (keskkonnaseadustiku üldosa seaduse (KeÜS) § 38 lg 1). Vastavalt KeÜS § 38 lg-le 2 on kallasrada Emajõel, kui laevatataval veekogul, kümme meetrit. Kallasraja kasutus kui igaüheõigus lubab aga üksnes väikese mõjuga tegevused. „Kuigi vastavat kaldariba nimetatakse rajaks, ei tähenda see tingimata, et kaldal tegelikult mingi rada on – sageli on kallast mööda liikumine väga raske keeruliste looduslike olude tõttu.“1 Üldplaneeringus on aga ette nähtud Emajõe kallasrajale matkarada rajada ning muuta see puhke- ja virgestusalaks (vt lk 89). Üldplaneeringu seletuskirja lk 131 on toodud: „Tartu linna maalises piirkonnas nähakse üldplaneeringuga Emajõe paremkaldale paarikümne kilomeetri pikkune matkarada (Emajõe matkarada). Peamiselt jõe kallasraja vööndisse planeeritav puhkerajatiste kompleks koosneb tugevdatud pinnasega jalgteest, matkaraja sildadest ja mitmetest jõeäärsetest puhkekohtadest ning nende juurde kuuluvast teenindusmaast. Avalikke Emajõe supelrandu ei ole Tartu maalisse piirkonda kavandatud. Emajõe matkarada on puhkamise ja virgestuse eesmärgil kavandatud, maastikul kulgev avalikult kasutatav rada, millel võib liikuda jalgsi, suuskadel, jalgrattaga või muul sarnasel viisil.“ Kallasrajale matkaraja ehitamine väljub ilmselgelt sellise väikese mõjuga tegevusest. Arvestades, et matkarajal peab üldplaneeringu kohaselt saama liikuda nii jalgsi kui ka jalgrattaga (vt lk 75, p 10.2.3), ei ole enam tegemist igaühekasutusega, vaid teerajatisega EhS § 92 järgi.

3.2 Avaldajad omanikena ei ole andnud ega anna õigust linnal kasutada nende omandis olevat kallasrada matkarajana. Avaldajad toonitavad, et nad ei ole teinud ega tee takistust seadusest tuleneva igaüheõiguse kasutamiseks Emajõe kallasraja avalikuks kasutuseks. Avaldajad leiavad aga, et kallasrada, mis on kasutamiseks igaühele, ei saa võrdsustada matkarajaga. Ka Tartu linnal ei ole õigust avalikes huvides kallasrajale matkaraja rajamise soovist lähtuvalt eraomandis olevale kinnistule matkarada püstitada ega käsitleda avaldajatele kuuluvate kinnistute osasid osana linna puhke- ja virgestusalast. Kinnistutel on ehitiste ja rajatiste püstitamise õigus vaid kinnistu omanikel

või valdajatel. Avaldajad ei anna nõusolekut nendele kuuluvatele maadele matkarada rajada. Seega ei ole Tartu linnal õiguslikku alust kohustada kinnistu omanikke rajama kallasrajale matkarada.

B. MATKARAJA PUHUL EI OLE ARVESTATUD ELEMENTAARSETE NÕUETEGA

3.3 Isegi juhul, kui omanikud oleksid nõus kallasrajale matkaraja rajamisega, on üldplaneeringus rida põhimõtteliselt lahendamata küsimusi.

3.4 Avaldajatega ei ole sõlmitud ühtegi kokkulepet matkaraja kohta ja linn pakub lahenduse omavoliliselt. Vastuolus PS § 32 sätestatud omandi puutumatusega on linn üldplaneeringus asunud kavandama avaldajatele kuuluvate kinnisasjade kasutust ilma avaldajate käest ennetavalt ühegi seisukoha ärakuulamist. On nördima panev, et avaldajaid otse puututava planeeringulahenduse kohta saavad avaldajad esitada arvamuse alles avaliku väljapaneku ajal ning enne ei ole avaldajaid isegi mitte ära kuulatud. Sedavõrd intensiivselt avaldajate õigusi riivava lahenduse puhul on oluline, et enne planeeringu kehtestamist on ka omanike osas teada seisukoht ja sõlmitud vajalikud kokkulepped. Avaldajatele jääb arusaamatuks, et kui juba üldplaneeringuga nähakse ette nende kinnisasjadel avaliku kasutusega matkarada, siis millisel hetkel ja kas üldse küsib linn ka avaldajate nõusolekut ja seisukohta. Kuna osaliselt on üldplaneeringuga lahendatud juba ka kallarajale juurdepääsu küsimusi, siis millisel hetkel ja kas üldse kavatseb linn veel täiendavalt kokkuleppeid sõlmida (KeÜS 38 lg 7).

3.5 Miks on vaja rajada matkarada kallasrajale, mis jääb Emajõe üleujutusalale. Vaidlust ei ole selles, et kallasrada on üleujutusalal. Sõltuvalt looduslikest tingimustest võib esineda üleujutust kõigil aastaaegadel. Ka üldplaneeringus on lk 132 märgitud: „Emajõe kallasraja looduslike takistustena saab käsitleda muuhulgas liigniisket või soostunud kaldaala, tugevalt võsastunud ja kaldal kõndimist takistavat võsa, looduslikke ojasid või veega täitunud lohke.“ Avaldajatele on täiesti arusaamatu, miks on vajalik luua matkarada Emajõe üleujutusalale. Üleujutuste tõttu on selline matkarada mitmel korral aastas täiesti läbimatu. Põhjendatud on avaldajate hirm, et üleujutusperioodidel rikutakse kallasrada matkaraja kasutamisega. Ühtlasi tallatakse ebatasaseks ning sõidetakse maastikuratastega roopasse nii 10 m tsoonis ja kaugemal seniselt hoolikalt rajatud murukamar, mis on suurveega väga haavatav. Lisaks on kinnistu omanikul kohustus üleujutuste korral läbikäiku eraomandis olevast kinnistust lubada (KeÜS § 38 lg 3). Üldplaneeringus ei ole aga sellega üldse arvestatud. Ka ei nähtu kaalutlustest, kas matkarada suletakse üleujutusperioodidel, samuti pole esitatud ühtegi abinõu. Matkaraja kavandamine perioodilise üleujutusega eraomandis hoonestatud kinnistutele, mis on liigniiske ja võsastunud võimaldaks inimestel seal viibida eraomandit ja kallast kahjustamata vaid põuase suve ja käreda talvega ning see ei toeta kuidagi antud üldplaneeringu eelnõus kirjeldatud eesmärki raja aastaringseks jalgsi- ja jalgrattaga läbitavaks (lk 131).

3.6 Üldplaneeringus ei ole üldse arvestatud kallasraja kasutajate kohustust järgida KeÜS § 32 ja § 35 nõudeid. Nagu eespool märgitud, siis üldplaneering lähtub kallasrajale matkaraja puhul valest arusaamast igaüheõiguse kohta. Matkaraja kasutajatel võib aga olla väärarusaam, et kasutatakse vaid riigi- ja linnamaad, kuigi matkarada kulgeb eraomandis olevatel kinnistutel. Isegi, kui on ette nähtud telkimis- ja puhkealad matkarajal, võib matkajal olla valearusaam, et ta võib telkida ka suvalises kohas kogu raja ulatuses (mida võib näha kahjuks ka RMK matkaradade osas). Äärmiselt keeruline on tagada sel juhul eraomandis rajatud matkaradadel KeÜS § 32 ja 35 nõuete järgimist (nt kasvõi seda, et keegi ei telgi eraomandis kaldakinnistu kallasrajal ilma omaniku nõusolekuta). Ka võib esineda avaldajatest sõltumatut pahameelt linna poolt avalikult pakutava matkaraja korrashoiu suhtes ning see pööratakse matkaraja kasutajate poolt hoopis avaldajate kui eraomandis kinnisasjade omanike vastu, sh tungitakse õuedele ja püütakse läbi avaldajate kinnistute jõuda avalikult kasutatava teeni.

3.7 Kallasrajale juurdepääs on ebaselge ning avaldajad ei ole kaitstud selle eest, et üle avaldajate kinnistute, sh õuede püütakse leida kallasrajale juurdepääsu. Avaldajate kinnistute kohal on ette nähtud juurdepääsuna jalgtee kallasrajani linna omandis Kase tee ja riigi omandis Jaanipõllu kinnistute kaudu, jalgtee pikkus ligikaudu 770 m. Üldplaneeringule lisatud põhijoonisel on küll jalgtee tähistatud, aga selgust ei ole, kuidas tagatakse matkaraja kasutajate juhtimine sellisele jalgteele ning välditakse üle avaldajate kinnistuste liikumine. Matkaraja võib tekkida kasutajates väärarvamus juurdepääsu asukoha osas. Eraldi märkusena lisame, et kuna aga Kase tee lõpeb otse Kalamaja kinnistu juures, siis ei ole sisuliselt välistatud, et kallasrajale soovitakse juurde pääseda otse üle avaldajate kinnistute (vt ka eelmine punkt).

3.8 Lubamatu on ehituskeeluvööndi vähendamine Emajõe kallasraja matkaraja rajamise põhjendusega. Looduskaitseseaduse (LKS) § 38 lg 1 p 4 kohaselt on Emajõe ehituskeeluvöönd 50 meetrit kaldast. Kui Emajõe kallasrada jääb arusaadavalt ehituskeeluvööndisse, siis üllatuslikult ei laiene üldplaneeringus kõrgveepiirist tulenev ehituskeeld üldplaneeringuga kavandatavatele veekogude äärsete puhkealade ehitistele, sh Emajõe matkarajale ja nende puhkekohtadele, looduslähedase kattega kergliiklusteedele, loodusliku katendiga spordi- ja loodusradadele, avalikke puhkekohti teenindavatele vett läbilaskva katendiga sõiduteedele ja parklatele. Avaldajad ei saa selliselt ehituskeeluvööndi vähendamisega kuidagi nõustuda – kuigi kallasraja kasutamine on KeÜS § 38 lg 1 mõttes igaüheõigus, siis ei anna igaüheõigus linnale ehitustegevusel ehituskeeluvööndit mitte arvestada.

3.9 Ka veekaitsevöönd välistab matkaraja ehitamise ja puu- ja põõsasrinde raide. Veeseaduse (VeeS) § 118 lg 2 p 3 kohaselt on Emajõe veekaitsevöönd 10 meetrit. VeeS § 119 p 4 kohaselt on veekaitsevööndis keelatud ehitamine. Kuigi kallasrada on õigus igaühel läbida ei ole lubatud vee kaitse-eesmärkidest tulenevalt sellisel alal ehitustegevus, k.a ka matkaraja ehitus. Lisaks ehitamisele ei ole veekaitsevööndis lubatud ka puu- ja põõsasrinde raie ilma Keskkonnaameti nõusolekuta (VeeS § 119 p 2). Üldplaneeringust ei nähtu, et Tartu linn oleks Keskkonnaameti poole vastava nõusoleku saamiseks pöördunud. Kuna enamus matkarada asub võsastunud alal, millel on kindlasti vajalik raiete teostamine, on sellise nõusoleku saamine Tartu linnale kohustuslik.

3.10 Üldplaneeringus ei ole ette nähtud ühtegi meedet, kuidas tagatakse Emajõe matkaraja turvalisus ja korrashoid. Matkaraja rajamine kallasrajale suurendab kahtlemata kallasrajal liikujate arvu, sest matkaraja läbimine ööpäevaringselt lihtsustab isikutel viibimist eraomandis olevatel kinnistutel. Avaldajate hinnangul tähendab see aga ohtu avaldajate ja nende eraomandi turvalisusele ja korrashoiule:

a) Õigusrikkumiste oht. Kuigi Jänese matkaraja toimimise ajal oli kuritegevuse ja turvalisuse hoidmisega matkarajal probleeme, ei nähtu üldplaneeringust, et Tartu linn oleks pidanud probleemiks kunagist probleemi ega kaalunud probleemi lahendamist. Omanikele paneb selline kallasraja matkarada aga lisakohustuse ka matkarada turvata ning kohustuse hoida ära võimalikud õigusrikkumised. Tulenevalt Jänese matkaraja näitega ei ole politseil, Tartu linnal (k.a enne haldusreformi Tähtvere vallal) haldussuutlikust õigusrikkumisi ennetada ega ka õigel ajal reageerida. Kinnistu omanikele ei saa panna kohustust olla pidevas valves ning õigusrikkumiste korral (näiteks puude ja võsa raiumine ning loata lõkke tegemine) inimestele nende kohustusi tutvustada. Samas ei kahjusta Emajõe kaldal asuva taimekoosluse raiumine mitte ainuüksi avaldajate eraomandit, vaid soodustab ka erosiooni, mis on vastuolus kalda kaitse eesmärkidega.

b) Korrashoid. Täpselt samamoodi kui on koristamise vajadus linna parkides ja kergliiklusteedel tekib see ka planeeritaval matkarajal. Prügikastid ei ole lahendus, sest need tõugatakse vandaalitsemise käigus ümber ja metsloomad ja linnud tassivad sisu ümbrusesse, kaasaarvatud aedadesse laiali.

3.11 Keskkonnamõjude hindamise aruandes ega üldplaneeringus ei ole kajastatud matkaraja keskkonnamõjude aspekte. Avaldajate hinnangul on lubamatu, et kallasrajale rajatud matkaraja mõjusid keskkonnale ei ole üldse kajastatud keskkonnamõjude hindamise aruandes. Piirkonnas elab mitmeid kaitsealuseid liike, kelle elukeskkond muutuks tundmatuseni inimese jalajälje kasvades. Viimased paar aastat on loodus endisel Jänese matkarajal taastunud ja viga oleks see uuesti tasakaalust välja viia.

3.12 Kas matkarada üldse leiab kasutust? Üldplaneering ei anna vastust sellele, kas linn on üldse analüüsinud sellises ulatuses samal teel edasi-tagasi matkaraja järele vajadust ja kasutust. Arvestades, kui intensiivne eraomandi riive sellise matkaraja rajamise ja edasise kasutusega tekitatakse avaldajatele ja teistele Emajõe äärsete kinnistute omanikele, ei kaalu avalikud huvid eraomanike huve üle.

3.13 Planeerimismenetlus ei ole kooskõlas elukeskkonna parendamise põhimõttega. Planeeringuga luua eeldused kasutajasõbraliku ning turvalise elukeskkonna ja kogukondlike väärtusi kandva ruumilise struktuuri olemasoluks ja säilitamiseks ning esteetilise miljöö arenguks, säilitades olemasolevaid väärtusi (PlanS § 8). Käesolev üldplaneeringu lahendus seonduvalt matkaraja kavandamisega ei too endaga kaasa elukeskkonna parendamist. Seega ei ole üldplaneeringu lahendus kantud parima ruumilise planeerimise peamistest eesmärkidest.

C. ETTEPANEK VIIA MATKARADA ÜMBER AVALDAJATE KINNISTUTE, ALTERNATIIVSELT KALLASRAJA SULGEMISEKS

3.14 Avaldajate ettepanek on suunata matkarada ümber avaldajate ja Ööbiku tee ja Ööbiku pargi kruntide Einopõllu ja Jaanipõllu kinnistute äärest. Tartu linna eesmärk ei saa olla iseenesest vaid kallasrajale matkaraja rajamine. Tartu linna eesmärgiks võib pidada oma elanikele tervislikuma eluviisi propageerimist, tehes seda siis erinevate tervisespordirajatiste rajamisega. Üldplaneeringus ettenähtud matkaraja pikkus üle kinnistute on umbes 650 m, samas ei ole matkaraja rajamine kallasrajale eesmärk omaette. Samas oleks matkarada Einopõllu (kuni Kase teeni) ja Jaanipõllu kinnistute äärest umbes 1150 meetrit. Selliselt matkaraja rajamisega pikendatakse kavandatud matkarada vaid 500 meetri võrra, kuid ei riivataks häirivalt ja intensiivselt kinnistu omanike omandiõigust. Pealegi on niikuinii üldplaneeringus juba arvestatud juurdepääsuteega Jaanipõllu äärest, mida saaks kasutada hoopis matkarajana. Avaldajad on selgitanud, et kallasrajale matkaraja rajamine väljub kallasraja eesmärkidest, kallasrajale planeeritava matkaraja kahjulikkust looduskeskkonnale ja ohtlikust omandile. Matkaraja ehitamine avaldajate poolt pakutud viisil ei kujutaks ülemäära suurt ringi matkajatele, kuid aitab välistada eespool kirjeldatud ohte ja minimeerida riske. Nagu eespool märgitud, siis eraomandis kaldakinnisasja kallasrajal liikuja ei pruugi üldse aduda, et viibib eraomandil. Loomulikult peab olema matkaraja kulgemine selgelt tähistatud. Ümberpõige Einopõllu ja Jaanipõllu kinnistutele avab kallasrajal liiklejatele lihtsustatud võimaluse liikuda Vorbusele. Samuti jääb Vorbuse elanikel võimalus liikuda mööda matkarada lihtsustatud korras Tartusse.

3.15 Alternatiivselt taotlevad avaldajad kallasraja sulgemist. Kui Tartu linnale siiski ei sobi avaldajate kinnistute ulatuses loobuda kallasrajale matkaraja tegemisest, taotlevad avaldajad kallasraja sulgemist. KeÜS seletuskirja kohaselt on kallasraja sulgemise võimaldamine vajalik, sest kallasraja kasutamine võib olla kinnistu omanikele väga koormav. Kallasraja sulgemise korral peab suletud kallasraja tähistama ja võimaldama suletud kallasrajast möödapääsu.

4. MENETLUSLIK TAOTLUS

Avaldajad soovivad olla kaasatud üldplaneeringu menetlusse. Kuna Tartu linna üldplaneeringu menetlus puudutab avaldajaid, siis paluvad avaldajad edaspidi olla menetlusse kaasatud.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Planeerimise üks olulisi põhimõtteid on erinevate huvide tasakaalustamine ja lõimimine. PlanS § 10 lg 1 kohaselt peab omavalitsus kui planeerimisalase tegevuse korraldaja tasakaalustama erinevaid huve, sealhulgas avalikke huve ja väärtusi, kaaluma neid vastavalt planeerimise põhimõtetele ja planeeringu eesmärkidele ning lõimima need planeeringulahendusse. Matkaraja planeerimine üldplaneeringus iseenesest ei riku ühtegi õigusakti ega piira kellegi omandiõigust, kuna raja planeeringusse kandmine ei anna veel alust võõrale maatükile ehitada. Linn on teadlik, et matkaraja ehitamine eramaale eeldab maakasutuseks kokkulepet maaomanikega, kokkuleppe vajadusele osutatakse üldplaneeringu eelnõu seletuskirjas (lk 132).

Konkreetsed tingimused, sh raja konkreetne asukoht kinnistul, selle tüüp, vajalike tööde ulatus, korrashoiu jm küsimused lepitakse kokku iga maaomanikuga eraldi. Üldplaneeringu seletuskirja sõnastust korrigeeritakse selliselt, et kalda aladelt läbipääsu täpsem olemus ja tüüp (promenaad, kergliiklustee, terviserada, looduslikul või tugevdatud pinnasel matkarada) selgub matkaraja kavandamisel selle konkreetses asukohas ja pärast maaomanikega vastavate kokkulepete saavutamist. Sealhulgas hõlmavad kokkulepped ka matkaraja hooldust ja heakorda. Sõltuvalt läbipääsu tüübist tuleb vajadusel seada läbipääsu servituut, sundvaldus või näha ette eraldi transpordi või haljasala maa krundi moodustamine, mis antakse üle linna omandisse.

Avaldajate kinnistutel asub kallasraja vöönd valdavalt looduslikult tugeval (looduslikud liivasaared kaldal) või tugevdatud (jõe süvendamisel teisaldatud mineraalpinnase arvelt kujundatud pool-looduslikud põndakud) pinnasel, mistõttu puudub praktiliselt vajadus teha matkaraja rajamiseks pinnase ja ehitustöid. Seega tegemist ei ole tulevikus teerajatisega EhS mõistes. Eelpool kirjeldatud jõe kaldaprofiili erisuste tõttu on kallasraja vöönd Ööbiku, Kalamaja ja Jõekivi kinnistute piirkonnas üleujutuse või suurvee aegadel vee all vaid väheses ulatuses ja lühiajaliselt. Samas on Emajõe võimaliku üleujutuse korral matkaraja esimestes lõikudes Tähtvere külas veetase oluliselt kõrgem, mistõttu matkaraja leiabki laiemat kasutust alles pärast veeseisu alanemist. Eelneva tõttu ei saa eeldada, et igapäevamatkaja jõuab kõrge veeseisu ajal ka avaldajate kinnistuteni ja jääb seal hätta.

Linn juhib tähelepanu, et avaldajate kinnistutel on kallasrajal liikumine takistatud laiade maaparanduskraavide, paadikanalite, kanalit ümbritsevate võrkaedade ning jõeäärse võsa tõttu. Matkaraja asukohas kokku leppimisega seab linn ülesandeks tagada seadusest lähtuv igaüheõigus kallasrajal sh rajada turvalised purded/väikesillad ja kärpida või eemaldada liigne võsa. Kallasrajal liikujate rõõmuks on rajatud käesoleva aasta juulikuus Jõekalda ja Einopõllu kinnistute piiril paiknevale ebaseaduslikule paadikanalile kvaliteetne puidust väikesild. Mujal, peamiselt Kalamaja, Jõekivi tee 1 ja Jõekivi tee 2 kinnistutel on võsa ja puuduvate sildade tõttu kallasrada endiselt läbimatu.

Maaomanikud peavad mõistma, et nende omandiõigus pole piiramatu. Omanikul on õigus enda omandit vabalt kasutada arvestades õigusaktides sätestatut. Oma õiguste teostamisel tuleb arvestada ka teiste isikute õigustega, avalike huvidega ja väärtustega. Läbipääsu planeerimine Emajõe kallastel on avalikes huvides, et tagada piirkonna elanikele võimalused vabaõhu puhkuseks ja avada juurdepääs jõele. Raja kavandatav asukoht, mis valdavalt kattub kallasraja vööndi asukohaga ei halvenda maaomanike olukorda, kuna paikneb eluhoonetest piisavalt kaugel ja ei jää õuealasse.

Avaldajate kinnistutele ei ole kavandatud jõeäärseid puhkekohti. Kuna puhkekohti kavandatakse jõe kaldale senisest enam, siis suunatakse kalamehed ja matkajad peatuma ja telkima selleks ettenähtud kohtadesse, mis võimalikke kahjulikke mõjusid omanikele matkarajal kindlasti vähendab.

Ranna ja kalda ehituskeeluvööndi suurendamine ja vähendamine on üks ÜP ülesandeid (PlanS § 75 lg 1 p 12). Ehituskeeluvööndit vähendatakse vaid nende ehitiste osas, millele looduskaitseseadusest tulenevad erisused ei rakendu. Ehituskeeluvööndi vähendamine üldplaneeringu ettepaneku alusel ja avalikes huvides on Keskkonnaameti kaalutlusotsus.

Juurdepääsust kallasrajale. KeÜS tulenev iga¬üheõigus kallasrada kasutada hõlmab ka õigust sellele juurde pääseda, kusjuures juurdepääs peab olema tagatud mõistlike vahemaade tagant. Kuigi seadusest ei tulene isikule subjektiivset õigust nõuda kallas¬rajale juurdepääsu konkreetsest kohast, peab KOV mõistliku(d) juurdepääsuvõimaluse(d) siiski tagama. ÜPga on määratud juurdepääs Emajõe kallasrajale, mis ei läbi avaldajate kinnistuid ega ei ole neile ülemäära koormav.

Linn ei nõustu avaldajate ettepanekuga kallasrada sulgeda ja/või rajada matkarada mujale. KeÜS § 39 lähtuvalt võib kallasraja sulgeda kas ülekaaluka avaliku huvi korral või ülekaaluka erahuvi korral sellise õiguslikul alusel püstitatud ehitise vahetus läheduses, mille ehitamisele vastavalt LKS ei laiene ehituskeeld ehituskeeluvööndis või mille ehitamiseks on ehituskeeluvööndit õiguspäraselt vähendatud. Kallasraja sulgemist põhjendusel, et selle kasutamine on kaldakinnisasja omanikele ülemääraselt koormav, KeÜS § 39 ette ei näe.

Kood: 32412

Esitaja: Jane Truuts, Ihaste selts

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Ihaste Selts teeb Tartu Linna 2040 üldplaneeringusse järgmised ettepanekud:

1) muuta Idaringteest lääne poole jäävad alad Ihaste linnaosaks (joonisel 1 on sinise

värviga tähistatud uus Annelinna ja Ihaste piir);

2) muuta üldplaneeringus Ihaste tee 12 ja 16 alade läheduses olevad korterelamumaad

üksikelamumaadeks ja rohealadeks ning lisada transpordikoridor Ringtee tänavalt

(joonis 2);

3) nihutada Ihaste laevasadama ja supelranna planeeringualasid linna poole, et säiliks

olemasolev hoodatud haljasala Ranna pst 40 ja jõe vahel ning oleks tagatud

kergliiklustee kaudu ligipääs supelrannale Sälu 6 krundilt (joonis 3);

4) lahendada Ihaste asumisiseste tänavate liikluskoormuse ja turvalisuse probleem

(teostada liiklusuuring ja leida lahendused).

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Arvestada, kuid mitte keelata linnaosas kortermajade ehitamist üldplaneeringus näidatud asukohas.

2. Mitte arvestada. Kortermajade ehitamine on lahendatud põhimõttel, kus sisse- ja väljasõit ei läbi Ihastet, linn peab looma uusi elamupiirkondi eluasemenõudluse rahuldamiseks ka kaugemaks tulevikuks kui vaid lähiaastad.

Praegu on rajatud mahasõit Idaringteelt. Ihaste tee–Idaringtee–Lammi tn–Lammi tänavat Ihaste teega ühendava teega (planeeritud kohalik jaotustänav) piiratud kvartali tänavate struktuur määratakse detailplaneeringu käigus. Tänavate konkreetsed asukohad leitakse detailplaneerimise ja projektide koostamise käigus. Üldplaneeringus läbi analüüsimata lahenduse kinnistamine võib hiljem muutuda takistuseks parema, ohutuma ja kaasaegsema lahenduse saamisel.

3. Arvestada. kuid mitte keelata linnaosas kortermajade ehitamist üldplaneeringus näidatud asukohas.

4. Selgitus. Tartu linna üldplaneeringuga määratakse tänavavõrgustik ja liikluskorralduse üldised põhimõtted. Ettepaneku lahendamine ei ole üldplaneeringu ülesanne. Tänavate kaasaja nõuetele ümber ehitamine toimub pidevalt. Tänavate ümber ehitamisel tagatakse ohutud liiklemisruumid kõikidele liiklemisviisidele ja ruumi olemasolul arvestatakse tänavahaljastusega.

Kood: 32413

Esitaja: Tiina Georg, MTÜ Eesti Metsa Abiks

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

MTÜ Eesti Metsa Abiks esitab järgnevalt oma ettepanekud, seisukohad ja vastuväited Tartu linna üldplaneeringu eelnõu kohta.

Keskkonnaseadustiku üldosa seaduse (KeÜS) § 23 lg 1 kohaselt on igaühel õigus tervise- ja heaoluvajadustele vastavale keskkonnale. Käesolevale pöördumisele allakirjutanu on keskkonnaorganisatsioon KeÜS § 31 tähenduses, kuid nimetatud keskkonnaorganisatsiooni liikmed on füüsilised isikud, kellel on eelmainitud KeÜS § 23 lg-le 1 vastav keskkonnaalane õigus.

1. Planeerida Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A kinnistute maakasutuse sihtotstarbeks üldkasutatav maa/roheala juhtotstarve (vastavalt 14.08.2018 esitatud 2275 inimese allkirjastatud petitsiooni Ihaste Metsa Kaitseks nõudmisele). Kooskõlas planeerimisseaduse (PlanS) § 75 lg 1 p-dega 13 ja 14 võtta ala kohaliku kaitse alla.

1.1 Kahe viimase üldplaneeringu koostamisel (2005. ja 2017. a) on jätkuvalt vähendatud Ihaste linnaosas rohealasid ning muudetud need elamumaaks. See ei ole kooskõlas linna üldisemate

arengustrateegiate1 ja visiooniga.

Tartu linna arengukava2 peab kogukondade kaasamist linnalooduse ja avaliku ruumiga seotud poliitikate kujundamisse oluliseks, mistõttu on petitsiooniga välja öeldud arvamustega mitte arvestamine Arengukavaga selgelt vastuolus. On põhjendamatu luua piirkonda järjepidevalt juurde laias ulatuses elamumaad, kui varasemalt üldkasutatavate rohealade asemele seatud elamumaad ei ole otstarbekohaselt realiseeritud ja elanike juurdekasvu Ihastele märkimisväärsel hulgal toonud. Piirkonnas on rohkelt vabu elamukrunte, mille müük ning planeeringukohane täisehitus edeneb visalt. Elamumaade kasv rohealade arvelt ei ole olnud põhjendatud taktika selle piirkonna elanike arvukuse tõstmiseks. Tartu arengustrateegia3 peab pigem määravaks Tartust lahkunute tagasirände saavutamiseks kodukoha rohelisust ja inspireerivat elukeskonda.

1.2. Kuna kehtiv üldplaneering ei näe ka ette Ihastesse munitsipaalkoolide ja -lasteaedade rajamist, siis on põhjendamatu sel määral elamumaa juurde tekitamine, sest Ihaste linnaosa selles piirkonnas on juba kujunenud välja vakantse elamumaa üleküllus

1.3. Ka on põhjendamatult hoolimatu lisada arendustegevusest tulenevad riskid niigi kliimamuutuste tõttu hävimisohus olevatele alal leiduvatele haruldastele liikidele ning seada piirkonna liigirikkus löögi alla4. Tartu linna üldplaneeringu koostamise algatamise üheks põhjusena on mainitud ka kliimamuutustega seonduvate riskide leevendamise vajadus ning rohealade olulisel määral vähendamine sellist riski kindlasti nii Tartule kui ka konkreetsemalt Ihaste linnaosale endast kujutab. Kliimamuutustega arvestamiseks ja vihmavalingute, mitmepäevaste sadude, tormide ning ekstreemsete kuumaperioodidega toime tulemiseks on linna rohealadel kandev roll. Seetõttu on äärmiselt oluline linnaosa rohetaristu mahte mitte vähendada, vaid pigem suurendada.

1.4. Juhime tähelepanu, et Tartu Linna välisõhus leviva keskkonnamüra vähendamise tegevuskava5 kohaselt on Hipodroomi 4 kinnistu mürataseme poolest tunnistatud “vaikseks alaks”. Tegevuskava näeb ette, et uute planeeringutega ei tohi halvendada vaiksete alade seisukorda, peab vajalikuks säilitada olemasolevad vaiksed alad täies mahus, kaitstes neid erinevate arendustegevuste eest ning isegi rõhutab vajadust linnakeskkonna inimsõbralikumaks muutmiseks vaiksete alade müritaset veelgi vähendada. Üldplaneeringu kooskõlla viimiseks keskkonnamüra vähendamise tegevuskavaga on vajalik Hipodroomi 4 kinnistu maakasutuse otstarve ennistada üldmaaks.

2. Vastavalt 14.08.2018.a esitatud 2275 inimese poolt allkirjastatud petitsiooni Ihaste Metsa Kaitseks nõudmisele viia läbi Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A kinnistute KSH. KSH läbiviimisel käsitleda alternatiivse arengustsenaariumina Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A

kinnistute kavandamist täies ulatuse rohealana. Ühtlasi käsitleda Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A elamumaaks kavandamise mõju inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale, bioloogilisele mitmekesisusele, populatsioonidele, taimedele, loomadele, pinnasele, vee ja õhu kvaliteedile, kliimamuutustele. KSH läbiviimise olulisus tuleneb Natura 2000 võrgustikku kuuluva Ropka-Ihaste looduskaitseala lähedusest ning seetõttu on kavandatavate tegevuste potentsiaalse negatiivse mõju hindamine vajalik.

3. Lähtuvalt kohaliku omavalitsuse korralduse seadusest (KOKS) ning Tartu Elamuprognoosist teeme ettepaneku muuta Ihaste linnaosa piiri liites Ihaste-poolse ringteetaguse Kesk-Annelinna ala Ihastega, kuivõrd see on kooskõlas juba toimunud muudatustega linna ruumistruktuuris (Idaringtee ja viadukti rajamine).

4. Planeerida laste- ja haridusasutuste maa Ihaste linnaosas paiknevale munitsipaalmaale.

Tartu linna arengustrateegia eesmärkide hulgas on välja toodud nii vajadusepõhine lapsehoiuteenuste ja lasteaiakohtade tagamine kui ka põhikoolide väljakujundamine tugevate ja omanäoliste kogukonna-koolidena, mis pakuvad laste arenguks loovat ja turvalist õpikeskkonda. Tartu linna üldplaneeringu 10 tähtsama eesmärgi hulgas on mainitud ka igale linnaosale keskuse rajamine ning koolide-lasteaedade kodulähedane asukoht. See vähendaks pendelrännet Ihastest teistesse linnaosadesse, võimaldaks paljudel Ihaste elanikel kasutada autotranspordi asemel säästlikumaid liiklemisviise (jalgsi, jalgrattaga) ning kokkuvõttes aitaks süsinikuheite vähenemise läbi muuta Tartu linna keskkonnasäästlikumaks.

5. Planeerida Ihastesse kogukonnahoonele sobiv maa-ala.

Arengukava kohaselt soovib linn kaasa aidata kogukonna kohtumispaikade tekkele, tagada noortekeskuse teenuse, huvitegevuse ja -hariduse mitmekesisus ja kättesaadavus Tartu linna erinevates piirkondades.

Ihaste linnaosale sobilik kogukonnakeskus võiks asuda kohalikku kultuuripärandit kandvas ning ajaloolist miljööd edasi andvas kogukonna-suvilas, arvestades, et tegu on endise suvilapiirkonnaga. Kogukonnamaja kõrvale ning tarbeks võiks planeerida linnaaiandusmaa-ala, et rajada ühiskasutuses olev suvilaaed, kus oleks võimalik piirkondlikku aianduskultuuri tutvustada ja edendada. Kogukonnamaja võiks kanda ka muid ühiskondlikke funktsioone (kohalik raamatukogu, Ihaste kiviaja asulapaiku tutvustav muuseum-näitus, kultuuriürituste toimumiskoht jne). Ajaloolise suvilakultuuri vältimatu osa oli ka saun ning sellega seonduvad tavandid, mistõttu võiks

kogukonnahoone kompleksi kuuluda ka saun, kas eraldi hoonena või hooneosana. Ideekavandi kogukonna-suvila rajamiseks, tegevuse käivitamiseks ning käigushoidmiseks peaks leidma avaliku konkursi teel.

6. Planeerida Hipdroomi 4 kinnistuga piirnev Palusambla tn tupiktänavana vastavalt vastavalt 07.07.2020 Tartu linnavalitsuse korraldusele6 ja mainitud Palusambla tn-le uus tänavanimi määrata.

7. Planeerida supluskoht lisaks Ihaste paadisadama kõrval olevale suplusalale Ihaste linnaosa Hipdroomi elurajooni vastavalt kehtivale detailplaneeringule DP-02-0297.

Ihaste linnaosa läbib Emajõgi, kuid jõe kaldad ei ole linnaosas mõistlikul määral linnaelanike jaoks kasutusse võetud. Lähimad suplusrannad ja avalikud jõeäärsed vaba aja veetmise kohad jäävad Ihaste linnaosast ebamõistlikult kaugele. Seetõttu on kohalikud elanikud hoolimata jõe kõrval elamisest sunnitud jõe puhkevõimaluste kasutamiseks liiklema teistesse linnaosadesse, mis tekitab asjatut keskkonnareostust auto- ning bussitranspordi kasutamise näol. Lisaks on avaliku tähistatud puhkekoha puudumisel pidevalt lagastatud kogu linnaosa läbiva jõe kaldaala. Seni ei ole paraku Ihastes Emajõe kallast suudetud hoolimata isegi linnaosas läbi viidud heakorratalgutest pelgalt linnavalitsuse võimaluste ja vahenditega korras hoida. Jõe kallas on prügistatud ning avalike tualettide puudumise tõttu käidavaimates kohtades kannatab ka jõega piirnevate kinnistute haljastus.

Tingimata on linnaruumi vaja täiendada turvalise jõeäärse supluskoha (liivaga varustatud kallas, riietumiskabiinid, prügikastid, pingid, valgustus, varikatusega ja lõkkekohaga piknikuala) ning laste- ja noorte vabaaja veetmise kohaga (supluskohaga piirnev mängu- ja spordiväljak). Suplus- ja vabaaja veetmise kohad peaksid olema kujundatud loodushoidlikult ning sobituma Ihaste linnaosa miljöösse teostuse (olemasolevat haljastust maksimaalselt säilitades), elementide (lõkkekoht, külakiik jms) ja disainilahenduse (looduslähedased materjalid nagu puit, kivi jne) poolest.

8. Viia läbi KSH seoses Ihaste tee 18 ning Ihaste tee 12a ja Ihaste tee 16b planeeringutega.

Ihaste tee 18 ning Ihaste tee 12a ja Ihaste tee 16b kinnistud on Natura 2000 võrgustikku kuuluva Ropka-Ihaste looduskaitseala läheduses ning seetõttu on kavandatavate tegevuste potentsiaalse negatiivse mõju hindamine vajalik. Loodusdirektiivi artikli 6 lõikest 3 ja sellekohasest Euroopa Kohtu praktikast8 tulenevalt tuleb asjakohane hindamine teha siis, kui pole välistatud kahtlus, et kavandatav tegevus avaldab Natura 2000 võrgustiku alale negatiivset mõju. Eesti õiguspraktikas ei eksisteeri olemuslikult eraldi Natura hindamise protseduuri, vaid Natura aladele avalduvaid negatiivseid mõjusid tuleb hinnata KSH või KMH menetluse raames, sellest hoolimata on Natura

aladele avalduva mõju hindamisel erinõuded, mida on Euroopa Liidu õigusest tulenevalt kohustuslik järgida. Sealhulgas on Natura alale avalduva mõju hindamiseks madalam lävend, st mõjuhindamine tuleb algatada juba nõrgema kahtluse korral võrreldes olukorraga, kus mõjupiirkonda ei jää Natura 2000 võrgustiku ala. Natura hindamise erisusi on käsitlenud ajakirja Juridica artiklis9. Käesolevale pöördumisele allakirjutanud märgivad eeltoodud arutluskäiku järgnevates punktides kordamata, et Natura hindamise erisused kohalduvad alati, kui kavandatakse tegevust, mille oluline negatiivne mõju Natura 2000 võrgustiku alale pole välistatud. Mõjude hindamata jätmine võib Eestile kaasa tuua Euroopa Komisjoni rikkumismenetluse, nagu hiljuti Eestiga väga sarnastes olukordades tuvastati hulk õigusrikkumisi Rumeenia puhul10, nimelt oli paljudel juhtudel jäetud õigusvastaselt tegemata Natura hindamine.

9. Viia läbi KSH seoses Ihaste tee 2, 4, 6, 8 ja 8a planeeritava korterelamu maa-aladega, kuna kinnistud asuvad Natura 2000 võrgustikku kuuluva Ropka-Ihaste looduskaitseala läheduses ning seetõttu on kavandatavate tegevuste potentsiaalse negatiivse mõju hindamine vajalik.

10. Viia läbi KSH seoses Ihaste tee 18 planeeritava elamumaaga, kuna kinnistu asub Natura 2000 võrgustikku kuuluva Ropka-Ihaste looduskaitseala läheduses ning seetõttu on kavandatavate tegevuste potentsiaalse negatiivse mõju hindamine vajalik.

11. Vähendada elamumaa mahtu Ihaste tee 18 kinnistul, mis on hetkel loodud roheala arvelt. Niivõrd suur muudatus piirkonna rohetaristus ei ole põhjendatud elamumaa arvel ning on vastuolus linna strateegiliste arengudokumentidega. Lisaks osaleb Tartu projektis Health and Greenspace, mille eesmärkidega kindlasti on sellises mahus roheala vähendamine vastuolus. Planeeritav ehitusmaht ja asustustihedus ei ole piirkonda sobituv ega põhjendatud, mistõttu on vajalik ehitusmahtude ning asustustiheduse vähendamine (sh tuleks kindlustada, et piirkonda sobimatuid, enam kui 2-korruseliseid elamuid ei planeeritaks). Ka on piirkonna elanikkond olnud väga suurel määral ja avalikult vastu Ihaste tee 18 roheala lõhkumisele hoonestamise läbi.

12. Planeerida Ihaste linnaosa järgides terviklikku visiooni linnaosa omapäradest ning linnaosa ajaloolisest pärandist, mis on linnaosa elanikke senini mõjutanud piirkonda elama asuma ja kujunenud välja linnaosa ühtseks identiteediks. Tervikliku nägemuse vältimatu osis on Ihaste linnaosa kuvand rohelise linnaosana, mis hõlmab endas eripalgelisi ning eriotstarbelisi (puhkemaa, sportimis- ning vabaaja veetmise alad, loodushariduslikke tegevusi võimaldavad alad, laste mänguväljakuid nende puudumise tõttu asendavad alad, korilusega tegelemist võimaldavad alad jne) avalikult kasutatavaid ja ligipääsetavaid rohealasid. Ihaste rohealad on ka äärmiselt olulised

linna elurikkuse kandjatena ning rohketele looduskaitsealustele liikidele elupaiga pakkujatena. Rohelisena nähakse Ihaste linnaosa nii asumi siseselt kui ka väljastpoolt ning linnaosa rohetaristu lõhkumine seab lisaks linna elukeskkonna halvendamisele ohtu ka Ihaste identiteedi. Erinäolised linnaosad on aga oluline alustala Tartu kui kultuuripealinn 2024 enda kuvandis.

13. Tagada üldplaneeringu kaudu lehepuhurite kasutamise lõpetamine linna hallatavatel aladel ning tagada üksikpuude säilimine ja või põhistatud raievajaduse korral kohene asendamine

13.1. PlanS § 75 lg 1 p 14 kohaselt ei ole mitte üksnes üldplaneeringuga õigus lahendada rohealade kasutustingimuste seadmist, vaid üldplaneeringuga need tingimused seatakse. Õigusnormi kindel kõneviis viitab rohealade kasutamistingimuste seadmise kohustusele. Sellest tulenevalt leiab allakirjutanu, et üldplaneeringuga on asjakohane piirata lehepuhurite kasutamist. Lehepuhurid kahjustavad nii puhuriga töötavate kui ka ümberkaudsete isikute vaimset ja füüsilist tervist ning keskkonda, tekitades ebameeldivat müra ja heitgaase. Tartu Linnavalitsus peaks võtma vastutuse ja tagama ka selle, et teised Tartu linnas tegutsevad avalik-õiguslikud asutused kasutaksid vastuvõetavamaid töövahendeid.

13.2. Samuti on oluline seada tingimused linnas puude säilimiseks. Praegune olukord, kus avalikkust tõhusalt kaasamata hävitatakse elusaid kasvavaid puid11, ei ole aktsepteeritav. Samuti on vanaduse, haiguse põhjendusega või ka täiesti terveid elujõus puid mõjuva põhjuseta (nt tüvelõhede ettekäändel12) maha raiutud. Kuna see võib olla juhtunud liiga kergekäeliselt, peaks edaspidi võtma mitme eksperdi arvamuse, sh konsulteerima TÜ looduskaitsebioloogidega, kellega on Tartu Linnavalitsusel kuuldavasti hea koostöö. Mõned raiutud puudest on ka haruldasemad või väärtuslikud13. Üldplaneeringuga on võimalik parandada ka eraomandis oleval maal puude säilimist, allakirjutanu palub seda teha. Tartu linnajuhid on küll avaldanud arvamust, et Tartus on tähtis iga puu14, aga üldplaneeringus see ei kajastu. Tartu on veel küll võrdlemisi roheline linn, kuid seda enam ei ole puude hävitamine kohane. Hiljuti raius Tartu Linnavalitsus lindude pesitsusajal (st enne 31. augustit) maha puud, mis toimisid loodusliku müratõkkena15, ja kui tegu pärast selle toimepanekut avalikuks tuli, rääkisid linnavalitsuse esindajad kunstliku müratõkke paigaldamisest. Lindude pesitsusaegseid raieid on toimunud veelgi16, mida Tartu Linnavalitsus on lubanud küll võimalusel vältida, aga sellekohane konkreetne sätestus tuleks lisada ka üldplaneeringusse.

14. Säilitada olemasolevad rohealad, luua uusi ja hoida nende loomulikumat ilmet

14.1. Väga kiiduväärne, et üldplaneeringuga kavandatakse Jänese matkaraja ja Emajõe kallasradade

läbitavuse parandamist.

Samuti nõustub allakirjutanud üldplaneeringu eelnõus sisalduva selgitusega, et rohevõrgustiku säilimine tagab elurikkuse ja bioloogilise mitmekesisuse, pehmendab kliimamuutustest tingitud mõjusid ning rikastab linnakeskkonda loodusväärtustega. Planeeringu eelnõu sätestab, et säilitatakse olemasolev rohe- ja puhkealade süsteem. Sellega on vastuolus kaardimaterjalilt ilmnev teave, et Ihaste park ja Raja mets on võimalik rajada elamukvartaliteks ning ehitada täis Vabaduse puiestee äärne ala. Allakirjutanu palub selle vastuolu kaotada. Seega palume kaotada üldplaneeringust sätestuse, mis lubab nii Ihaste pargi kui ka Raja metsa elamukvartaliteks jagada, samuti rajada uusarendused Vabaduse puiestee äärde. Allakirjutanu esitab vastuväite eelmainitud alade täisehitamisele. Kui Tartu Linnavalitsus peab probleemseks, et noored pered kolivad linnastumisele vastukaaluks Tartu linnast välja, siis rohelust eelistavate leibkondade linna meelitamiseks ei ole kõige tõhusam tegevussuund rajada seniste rohealadele (korter)majad. Seda, et linna veel tihedamalt täisehitamine ja rohealade hävitamine midagi positiivset tooks, võib pidada pigem lühinägelikuks utoopiaks. Ka COVID-19 pandeemia kohta teatas ÜRO, et sellelaadsed kiire levikuga viirused on tingitud keskkonna kahjustamisest, sh metsade, rohealade ja sealse elustiku hävitamisest17, ning et COVID-19 ei jää tõenäoliselt viimaseks sellelaadseks pandeemiaks. Seega tuleb võtta suund loodusliku tasakaalu taastamisele ja vältida ülemäärast asustustihedust, kuna viimane soodustab muu hulgas pandeemiate levikut. Kinnisvaraarendajate surve on Eesti tiheasustuses (linnades) ja maailmaski väga levinud nähtus, kuid see ei tähenda, et kohalik omavalitsus peaks üksikute isikute jõukuse kasvatamisele ohvriks tooma avalikud huvid ja üldise heaolu. Paari juriidilise isiku erahuvid ei ole ülimuslikud avalike huvide ning igaühe KeÜS § 23 lg 1 järgse õiguse ees tervise- ja heaoluvajadustele vastavale keskkonnale. Õigus tegelda ettevõtlusega ei hõlma õigust juriidiliste isikute kujutlusvõimele vastavaid arendusi ellu viia, vaid sellele seavad piirid põhiseaduse §-d 5 ja 53, samuti ettevõtlusega tegelmise õigust käsitlev § 31, kuna ettevõtlusega võib tegeleda vastavalt õigusaktidele.

14.2. Eesti on liitunud Euroopa Liiduga, millest tulenevalt peab Eesti järgima EL-i õigusakte ja eesmärke, sh vähendama süsinikuheidet. Rohealade kaotamine kujutab endast süsiniku sidumise eesmärkidele18 vastutöötamist. Praegusel juhul ei ole ka ülekaalukat avalikku huvi, mis erandlikult rohealade kaotamist õigustaks. Veelgi enam, juriidilistel isikutel ei ole niisugust põhiõigust, mis oleks võrdväärne füüsiliste isikute KeÜS § 23 lg 1 kohase õigusega. Rohealade kahjustamise, vähendamise või hävitamisega kannatab Tartu maine kultuuripealinna, ülikoolilinna, peresõbraliku

linna, nutika ja rohelise linna ning turismisihtkohana. Allakirjutanu on tugevalt rohealade ja hea elukeskkonna säilitamise poolt. Inimsõbralik, elamisväärne ja tervislik keskkond on eelduseks tööjõu püsimisele Tartus, mh aidates kaasa värskelt kõrghariduse omandanute tööle jäämisele ülikoolilinna. Tartus on rohealade olukord võrdlemisi hea võrreldes näiteks Pärnuga, kus on märgata mõnede potentsiaalsete või endiste rohealade betooniga ülevalamist, ehkki betooni ülekasutust on mõistlik pigem vältida19, kuna betoneeritud puhke- ja jalutusalad sobivad rohkem vanglaõuele. Et rohealade rohelisena säilitamise suund saaks ka õigusliku toe, palume lisada sellekohase sätestuse üldplaneeringusse.

14.3. Tuleb märkida, et kogu maailmas toimuva liikide massväljasuremise20 kontekstis on kiiduväärne, et kultuuripealinnaks pürgimise raames on hakatud vähem niitma, mis aitab loodusliku tasakaalu taastumisele. See võiks jätkuda ka pärast kultuuripealinna programmi lõppemist. PlanS § 75 lg 1 p-st 14 nähtuvalt on asjakohane lisada rohealade loomulikuma ilme säilitamise tingimused üldplaneeringusse. Üldplaneeringu välise asjaoluna väärib märkimist Tartu linna tänuväärne otsus liituda Health and Greenspace'i 2020–2022 projektiga21. Suund tervise- ja heaoluvajadustega arvestavama linnakeskkonna poole võiks kajastuda ka pikemas vaates – 2040+ üldplaneeringus.

14.4. Kvissentali silla asukoha keskkonnamõjusid on vaja rohkem kaaluda ja arutada. Keskkonnamõjude hindamise protsess on formaliseeritud ja mõjuhindajad saavad arvesse võtta ainult kindlaid parameetreid. Nagu nähtus puidurafineerimistehase planeerimismenetlusest, võib osutuda vägagi asjakohaseks kavandatava tegevuse mõjusid koostöös TÜ teadlaste ja avalikkusega lahata. Samuti peaks andma Kvissentali silla lähialade elanikele reaalse võimaluse üldplaneeringu raames silla asjus kaasa rääkida. Senistest planeeringudokumentidest ei nähtu, et kavandatava silla lähipiirkonna elanikele oleks kätte toimetatud teade selle kohta, et üldplaneeringuga nende elukoha lähedusse sellist silda rajatakse. Seetõttu ei pruugi mainitud elanikkond protsessist teadlikudki olla.

15. Allakirjutanu juhib tähelepanu asjaolule, et Tartu Linnavalitsus on rikkunud Århusi konventsiooni22 artiklit 7, kuna pole võtnud otstarbekaid meetmeid, et tagada üldsuse osalemist keskkonnaga seotud kavade ja programmide ettevalmistamisel. Nimelt on Tartu Linnavalitsus otsustanud võimaldada üldplaneeringu kohta seisukohti ja vastuväiteid avaldada suhteliselt lühikese aja jooksul suvisel puhkusteperioodil, mis tähendab, et ei ole tagatud tegelikku kaasamist. Århusi konventsioon on välisleping, mille täitmine on Eestile kohustuslik. Eeltoodule tuginedes jääb allakirjutanu 07.08.2020 väljendatud seisukoha juurde, leides, et üldplaneeringu avalikku väljapanekut on endiselt põhjendatud pikendada vähemalt 30 päeva võrra.

Kokkuvõtteks võib märkida, et Tartu linna 2040+ üldplaneeringu eelnõus leidub väga positiivseid ja tänuväärseid aspekte, ehkki tulevase üldplaneeringu formaalne õiguspärasus võib avaliku väljapaneku ajastuse tõttu kannatada saada.

Ehitustiheduse suurendamine ja rohealade kaotamine on üldplaneeringu ülejäänud eesmärkide ja sätetega vastuolus, lisaks on nähtavasti õigusvastane mitme splaneeringu raames Natura hindamise tegematajätmine. Samuti on mitmeid keskkonnavaldkonda kuuluvaid küsimusi, mida saaks ja peaks üldplaneeringus kooskõlas planeerimisseadusega täpsemalt sätestada.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1.- 2. Mitte arvestada. Üldplaneeringu eelnõu aluseks olev detailplaneering on kehtestatud Tartu Linnavolikogu poolt 11.06.2020. Planeering on kooskõlas linna ruumilise arengu põhimõtetega ning koostatud vastavuses kehtivate strateegiliste dokumentidega.

Samuti on Tartu maakonnaplaneeringus alal ette nähtud osaliselt roheala säilimine (väärtuslikuma taimestikuga piirkonnas) ja osaliselt väikeelamute rajamine, et tihendada ja efektiivsemalt kasutada tiheasustusala linnaruumi. Koostatud oli keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnang. Eelhinnangus on jõutud järeldusele, et DP käigus on potentsiaalselt olulistele keskkonnamõjudele tähelepanu pööratud ning läbi viidud vajalikus mahus keskkonnauuringuid.

Võrreldes olemasoleva olukorraga on maastiku muutus planeeringuala väljaarendamisel märgatav, kuid seda ei saa pidada ebasoodsaks mõjuks seaduse (KeHJS) mõistes, kuna DPga kavandatav vastab piirkonnas seni levinud maakasutusele ning planeeringu lahendus arvestab ümbritsevate alade (hoonestuse) iseloomuga. Planeeringu koostamise käigus on läbi viidud kolm botaanilist inventuuri ja koostatud ekspertarvamus. Detailplaneeringu lahenduses on elamukruntide kavandamisel lähtutud väärtusliku männimetsa ja looduskaitsealuste taimede säilitamise vajadusest. Kuna looduslikud kooslused (sealhulgas õistaimedega kooslused ja suurem osa keskkonnaregistris registreeritud kimalaste leiukohtade pindlast) alal säilivad, ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju kimalastele. Keskkonnamõju peetakse oluliseks, kui see võib eeldatavalt ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

DPle on koostatud seaduse kohane eelhinnang, et täiendavalt kontrollida potentsiaalselt oluliste keskkonnaaspektidega arvestamist. Keskkonnatingimustega arvestamine on võimalik planeerimisseaduse § 126 lg 1 ülesannete lahendamisel planeerimismenetluse käigus. Keskkonnaamet on detailplaneeringu kooskõlastanud. Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3a kruntide näol pole tegemist sellise loodusobjektiga, mis nõuaks kohaliku kaitse alla võtmist. Kaitse alla võtmine tähendaks piiranguvööndi kaitsekorra rakendamist ja roheala kasutamise piiranguid. Arvamusest ei selgu, milliste piirangute kehtestamist ja mis eesmärgil vajalikuks peetakse. Alal on kehtestatud detailplaneering, mille ellu viimisele on kinnistute omanikul õiguspärane ootus.

3. Arvestada, kuid mitte keelata linnaosas kortermajade ehitamist üldplaneeringus näidatud asukohas.

4. Mitte arvestada. Linnal puuduvad Ihastes maad, mis ei ole, kas roheala või kaitsealune maa. Linn kavandab vastavat hoonet jätkuvalt krundile Ihaste tee 18.

5. Selgitus. Linn pooldab kogukonnaruumide leidmist ja vastavat tegevust, kuid hoone asukoha määramine ei ole üldplaneeringu küsimus.

6. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringut põhilahenduse koostamisel.

7. Arvestada.

8.-10. Selgitus. Üldplaneeringu koostamisel viiakse läbi KSH, mille käigus antakse hinnang Ihaste linnaosa planeeringule.

11. Mitte arvestada. Kavandatud lahendus on haljastuse osakaalu poolest linnaosale tüüpiline. Kortermajade ehitamine on lahendatud põhimõttel, kus sisse- ja väljasõit ei läbi Ihastet, linn peab looma uusi elamupiirkondi eluasemenõudluse rahuldamiseks ka kaugemaks tulevikuks kui vaid lähiaastad.

12. Arvestada. Pidada esitatud suuniseid oluliseks.

13. Selgitus. Lehepuhurite kasutamise keelamine ei ole üldplaneeringu reguleerimisala, kuna üldplaneering sätestab rohealade üldisemad kasutustingimused.

14. Arvestada. Rohealasid ei vähendata võrreldes seni kehtiva üldplaneeringuga.

15. Selgitus. Kvissentali (mõeldud ilmselt Tiksoja silda) silla kohta esitatud KSH materjalid on kõigile kättesaadavad. Üldplaneeringu menetlus ei ole lõppenud, põhilahendus avalikustatakse 2021 ja kõigil on võimalik selles jätkuvalt osaleda.

Kood: 32414

Esitaja: Siim Kaunissaare

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Lugupeetud Tartu Linnavalitsuse üldplaneeringu- ja arenguteenistuse

juhataja Indrek Ranniku ja meeskond,

Saadan Teile oma ettepaneku Tartu Linna üldplaneeringusse 2040+.

Kuna see on suuremahuline, siis polnud selle saatmiseks teist võimalust.

https://drive.google.com/file/d/1mXOn3GzcrLMJl1xD90f_uYEqnybNe1hs/view?usp=sharing

(privaatne, igaüks internetis, kellel on see link, saab vaadata)

Fail koosneb seletuskirjast, liiklusskeemist ja piltidest,

digiallkirjaga.

Video vaatamiseks klikkige siit: https://youtu.be/yohm6_GZxNI

(privaatne)

Kui olete kõik kätte saanud, palun teatage mulle lühidalt!

Seisukoht: Mittearvestada

Täname põhjaliku analüüsi eest.

Ristmiku täpse liikluskorralduse määramine ei ole üldplaneeringu ülesanne. Kõik konkreetsed liikluslahendused leitakse projekteerimistööde käigus lähtudes projekteerimise hetkel avalduvatest vajadustest ja perspektiivsest nõudlusest. Üldplaneeringus lahenduse kinnistamine võib hiljem muutuda takistuseks veelgi kaasaegsemate lahenduste rajamisel.

Kood: 32415

Esitaja: Marju Silvet

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

I. Ettepanek Tartu linna üldplaneering 2040+ KSH aruannet mitte kinnitada.

Põhjendus: Üldplaneeringuga kahjustatakse suure looduskaitselise väärtusega alasid Tartu linnas, kus esineb arvukalt kaitsealuseid liike. Need alad tuleks hoopiski kaitse alla võtta ja moodustada sinna kohalikud kaitsealad.

1. Keelata Emajõe ja Väike-Anne kanali vahelise paadikanali rajamine ja seal ehituskeelvööndi vähendamine. Arvukalt kaitsealuseid maismaaliike ja Euroopa Loodusdirektiiviga kaitstava kalaliigi vingerja kudemisala. Vingerjas tõenäoliselt esineb ka Anne kanalis, sest see on suurveega ühendatud Emajõega.

Kogu Anne kanali väiiksema osa ja Emajõe vaheline ala Ropka-Ihaste kaitseala piirist kuni Sõpruse sillani tuleb teha kaitsealaks. Seal esineb arvukalt Euroopa Loodsdirektiiviga kaitstav taimeliik emaptk ja palju ka teisi kaitsealuseid liike. Anne kanali ja Ropka.Ihaste kaitseala vahelistes tiikides koeb hulgaliselt kaitsealuseid kahepaikseid ning koevad ka kaitsealused kalad.

2. Taastada ehituseelne olukord Emajõkke suubuva Anne oja ehk Kabina eesvoolu kallastel ja taastada seal ehituskeeluvöönd mõlemal ojal Anne luhal. Tartu linna ÜP 2030+ käigus jäi KS käigus hindamata kavandatava elurajooni rajamine Kabina eesvoolu kallastele, mis on lubamatu Sellel arendusel on ülisuur negatiivne mõju Anne kaitsealale, mis kuulub Natura võrgustikku. Vajalik on eelnimetatud arendustegevuse puhul Natura-hindamine, mis on jäetud tegemata. Kogu Kalda tee ja Ihaste tee vaheline roheala tuleb jätta samuti kaitsealaks.

Tartu Linnavalitsuse võttis vastu 11.11.2014 korralduse nr 1178 „Ihaste tee 2b krundi ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine“. Tartu Linnavalitsuse 08.05.2018 korraldusega nr 486 kehtestati Tartu linnas Ihaste tee 2b krundi ja lähiala detailplaneering.

See detailplaneering on kohtus vaidlustatud. Detailplaneering alal tuleks ehitamine keelata ja taastada ehituseelne olukord ja luua sinna kohalik kaitseala. Veetase alal tuleks taastada, sest kraavi kaevamisega alandati DP alal pinnavee taset ligi 0,5meetrit, mistõttu hävines Kalda tee pehme koeratubaka planeeritud püsielupaigas looduslik oja. See oja tuleb taastada. Kogu Anne kanali ümbrus ja Ihaste tee ja Kalda tee vaheline ala tuleks teha kaitsealaks. Täidetud luhalt tuleks pinnas

eemaldada. Kaitseala ettepaneku olen Keskkonnaametile teinud ja Tartu linnal on minu ettepaneku kaart olemas, kuhu on kaitseala loomine põhjendatud. KSH aruanne seda pole arvestanud, et nimetatud piirkonnas arendustegevus hävitab hulgaliselt kaitsealuseid liike.

3. Keelata kergliiklustee rajamine Ihaste teelt üle Ropka-Ihaste luha ja Ropka kergliiklussilla rajamine üle Emajõe. Negatiivne mõju Natura võrgustikku kuuluvale Ropka-Ihaste kaitsealale. Ka Lammi tee ja Ihaste tee vahele pole vaja kergliiklusteed rajada, sest seal asuvad väga suured kahepaiksete kudemiskohad väikeveekogudes. Ümbritseval alal on nende toitumis- ja talvitusalad. Kahepaiksed rändavad sealt ka Ropka-Ihaste kaitsealale ning on seal kaitstavate lindude toiduks. Igasugune ehitustegevus Ropka.Ihaste kaitseala kõrval ja teiselpool Ihaste teed asuvatel märgaladel ja nende vahetus läheduses keelata kahepaiksete tõttu ning negatiivse mõju tõttu Natura alale.

4. Keelata Anne loodsala vahetusse lähedusse ettevõtluse maa-ala juhtfunktsiooniga ala määramine (Anne loodusalast põhja poole) ning seal pinnase täitmine ja kõrghaljastuse likvideerimine. Seal kasvab ülipalju kaitsealuseid käpalisi ning emaputk ja mägi-piimputk. Alal eluneb väga palju kaitsealuseid kahepaikseid ja roomajaid. Viimaste elupaigad ja paljunemispaigad asuvad selles metsatukas ja vahetus ümbruses.

Anne kaitsealaga on vaja liita ka kogu see ala, mis jääb kaitsealast Idaringtee suunas kuni kergliiklusteeni (põhja poolt piiriks Kabina eesvool). Alal ülipalju kaitsealuseid taimi (mägi-piimptk, emaputk, aasnelk ning lisaks arvukalt kaitsealuseid käpalisi. Alal palju kahepaikseid.

5. Jään ka oma ettepanekute juurde, mida tegin seoses Põhja pst läbimurdega Muuseumi tee pikenduseni ja millel on negatiivne keskkonnamõju Raadi kaitsealale. Seda negatiivset keskkonnamõju KSH ei arvestanud, mis on õigusvastane. Teed Muuseumi teelt Rõõmu teeni Luunja vallas ei tohi rajada. KSH on puudulik.

6. KSH aruanne ei arvesta küllaldaselt mägi-piimputkede kasvukohtade kaitsmise vajadusega Ihaste ja Annelinna linnaosades, mis on õigusvastane. Vajalik on moodustada kõikidesse selle liigi suurematesse kasvkohtadesse kohalikud kaitsealad. Ka kogu roheala Hipodroomi 4 ja Männimetsa tee 3A detailplaneeringualal tuleb säilitada rohealana ja moodustada sinna kohalik kaitseala.

7. KSH aruanne ei arvesta ka Ihaste tee 12 arenduse suurt negatiivset mõju Pallase puiestee ja Ihaste tee vahelisel alal kudevate kahepaiksete väikeveekogudele, mis kavatsetakse hävitada. Sinna tuleks luua kaitseala kahepaiksete kudemisveekogude ning talvitus- ja toitumisalade kaitseks.

8. Lubamatu on ka Lammi tee äärde ettevõtlusmaa moodustamine Idaringtee kõrvale. Seal asuvad kahepaiksete kudemiskohad, toitumis-ja talvitusalad, mis hävineksid. KSH aruanne sellega ei arvesta.

9. KSH aruanne õigusvastaselt ei arvesta Pärmivabriku kvartali miljööväärtust ning ei kaitse seda. Vajalik oleks võtta see kvartalkaitse alla ja keelata hoonete miljööväärtust hävitav ümberehitamine.

Kokkuvõtteks KSH aruande kohta võib öelda, et seda ei saa heaks kiita ja tuleks tühistada. Pole tehtud looduses uuringuid kaitsealuste liikide elupaikade tegeliku ulatuse ja nende arvukuse kohta, mistõttu ei saadud arvestada ka arendustegevuse negatiivset mõju enamikele kaitsealustele liikidele, kes Tartu territooriumil esinevad.. Paljudes kohtades ÜP kehtestamise korral LK liigid hävineksid. Üheks tähtsamaks rohekoridoriks Tartu linnas Ropka-Ihaste luha kõrval on Anne luht, mis paikneb Kabina eesvoolu mõlemal kaldal. See rohekoridor tuleks säilitada rohealana, sest on vajalik loomade liikumiseks ning seal esineb ülipalju kaitsealuseid liike. Igasugune ehitustegevus sellel alal ja vahetus läheduses peaks olema keelatud. Ala on vajalik ka Annelinna ja Ihaste linnaosade inimestele puhkealaks.

Vaja on kohustada Tartu linna tellima kaitsealuste liikide leviku uuringud Tartu linna territooriumil.

II. Ettepanek Tartu linna üldplaneering 2040+mitte heaks kiita ja mitte vastu võtta ning mitte suunata avalikule väljapanekule, sest see hävitab Tartu linnas väga palju loodusväärtusi ja halvendab tartlaste elukeskkonda. Põhjendused samad, mis KSH aruande kohta tehtud ettepanekutel.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

I. Mitte arvestada. Kaitsealuste liikide kaitse on piirkonnas tagatud riikliku kaitse ja Natura 2000 võrgustiku kaudu ning täiendava kohaliku kaitseala loomine pole vajalik. Samuti rakendub kaitsealustele liikidele Looduskaitse seaduse kohane isendi kaitse.

1. Mitte arvestada. Valitud juhtotstarbega maa säilib antud alal valdavalt haljasalana. Kaitsealuste liikide kaitse on piirkonnas tagatud riikliku kaitse ja Natura 2000 võrgustiku kaudu ning täiendava kohaliku kaitseala loomine pole vajalik. Samuti rakendub kaitsealustele liikidele Looduskaitse seaduse kohane isendi kaitse.

2. Mitte arvestada. Põllumajandusameti 03.02.2017 kirjaga nr 14-18/190-1 informeeriti linna, et amet on lugenud Kabina maaparandusehitisel (kood 2102360010360/001) maaparandussüsteemi eesvoolu kasutusotstarbe lõppenuks alates Tartu Idapoolsest ringteest (ehitatav) Emajõeni, kokku arvestati maha 2,01 km eesvoolu. Ainsana on endise Kabina eesvoolu läheduses Purpuri tn 11 ja Purpuri tn 15 määratud elamumaaks. Elamuala ise asub Anne kaitsealast ca 380 m kaugusel. Kalda tee ja Ihaste tee vahelise ala osas mitte arvestada. Kaitsealuste liikide kaitse on piirkonnas tagatud riikliku kaitse ja Natura 2000 võrgustiku kaudu ning täiendava kohaliku kaitseala loomine pole vajalik. Samuti rakendub kaitsealustele liikidele Looduskaitse seaduse kohane isendi kaitse. Ihaste põik 40, mis hõlmab valdava osa kaitsealuse taime projekteeritud püsielupaigast, on ÜPs säilitatud haljasalana, mis tagab piisava elupaiga säilimise. Mainitud DP alal EELIS andmetel kaitsealuste liikide registreeritud elupaiku ei esine (va väike ala Ihaste põik 6 // 8 // 10 // 12 loodenurgas, mis on DPga jäetud ehitusalusest alast välja). Piisava kaitse tagab projekteeritud püsielupaik ning kohaliku kaitseala moodustamine pole otstarbekas.

3. Mitte arvestada. Kergliiklustee rajatakse olemasoleva teetammi peale ja kaitsealuste liikide elupaiku täiendavalt ei kahjustata.

4. Mitte arvestada. Antud arendust on KSH aruandes käsitletud Natura asjakohase hindamise ptk ja esitatud vastavad meetmed, mis tingimustel võib antud ala ärimaana arendada. Sel juhul mõjud Anne kaitsealale (Anne loodusalale) puuduvad.

5. Arvestada osaliselt. Muuseumi tee pikendus on kavandatud ka Luunja vallas väljapoole Raadi kaitseala. Joonisel tuleb korrigeerida teekoridori, jättes see väljapoole kaitseala piiri.

6. Mitte arvestada. Maa-ala kohta on koostatud detailplaneering, mis on kooskõlastatud Keskkonnaametiga. Kohaliku kaitse alla võtmine pole vajalik, kuna kaitse tagatakse püsielupaiga moodustamisega.

7. Mitte arvestada. Ilmselt mõeldud Ihaste tee 12B kavandatud ärimaad. Seal on kaitsealause liigi kasvukoht. Aga samas säilib seal kõrval ka oluliselt haljasala. Säilitataval haljasalal peab säilitama ka kraavituse. Samuti on vahetus naabruses Ropka-Ihaste looduskaitseala, mis tagab piisavalt elupaiku ja täiendava kaitseala loomine pole otstarbekas.

8. Mitte arvestada. Mõeldud on ilmselt Ihaste põik 7, Lammi tee 13 ja Ihaste tee 10a ärimaad. Sinna ulatub küll kaitsealuse liigi kasvukoht, kuid kahepaiksetele sobivaid veekogusid ei ole (v.a. paar kraavijuppi). Seega ei pea linn vajalikuks ärimaad ära jätta. Ehitiste kavandamisele tuleb arvestada kaitsealuse taime kasvukohtadega.

9. Mitte arvestada. Alal puuduvad miljööväärtusliku ala tunnused. Läbi on viidud arhitektuurikonkurss. Vana säilitamine ja miljöö loomine saab käia ka käsikäes uuega.

II Mitte arvestada. ÜP on linnavalitsuse hinnangul kooskõlas PlanS sätestatud planeerimise eesmärgi ja planeerimise põhimõtetega. Planeeringu koostamisel peab kohalik omavalitsus tasakaalustama erinevaid huve, sealhulgas avalikke huve ja väärtusi. Seega ei saa arvestada ainult ühepoolselt huvi säilitada võimalikult suures ulatuses rohealasid, arvestada tuleb ka nõudlust hoonete ehitamiseks linnas ning omandipõhiõigusest tulenevat omaniku õigust oma vara vabalt kasutada ja käsutada. Omandipõhiõiguse piirangud peavad olema põhjendatud ja proportsionaalsed.

Kood: 32416

Esitaja: Anne Tammer

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

13.07.2020 – 16.08.2020 toimub Tartu linna üldplaneeringu 2040+ eelnõu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avalik väljapanek, mille jooksul on igal isikul õigus avaldada arvamust üldplaneeringu eelnõu ja KSH aruande kohta.

Oleme Tartu linnas Rahinge külas Pihva tee 4, Pihva tee 6, Pihva tee 6a ja Pihva tee 8 asuvate kinnisasjade omanikud.

Tartu linna üldplaneeringu 2040+ eelnõus on eelnimetatud kinnisasjad määratud detailplaneeringu koostamise kohustusega aladeks.

Meie arvates ei ole mõistlik ega vajalik detailplaneeringu koostamine juhul, kui soovime juba hoonestatud Pihva tee 4 ja Pihva tee 8 kruntidele püstitada veel ühe üksikelamu või kõrvalhooneid ja seni hoonestamata Pihva tee 6 ja Pihva tee 6a kruntidele kummalegi ühe üksikelamu koos 1-3 kõrvalhoonega.

Seetõttu esitame teile alljärgnevad ettepanekud, mida palume Tartu linna üldplaneeringu 2040+ koostamisel arvestada:

1) mitte määrata Rahinge külas Pihva tee 4, Pihva tee 6, Pihva tee 6a ja Pihva tee 8 asuvaid maatükke detailplaneeringu kohustusega aladeks;

2) kavandada Tartu linna üldplaneeringuga Pihva tee 4, Pihva tee 6, Pihva tee 6a ja Pihva tee 8 kinnisasjadele ühe uue üksikelamu koos 1-3 kõrvalhoonega ehitusõigusega krundid, kus ehitusõigus määratakse projekteerimistingimuste alusel ja ilma detailplaneeringut koostamata. Üksikelamute maksimaalne ehitisealune pind oleks kuni 450 m2 ja hoonete pind krundil kokku kuni 1000 m2.

Seisukoht: Mittearvestada

Krunte saab hoonestada vastavalt üldplaneeringu eelnõus toodud üldistele maakasutus- ja ehitustingimustele. Linn ei pea otstarbekaks kavandatava asustuse arenguala (tiheasustusala) tükeldamist. Detailplaneeringu koostamise vajaduse määrab linn igakordse kaalutlusotsusena mitte üldplaneeringuga. Vastavalt EHS § 125 lg (5) kohaliku omavalitsuse üksus võib lubada detailplaneeringu koostamise kohustuse korral detailplaneeringut koostamata püstitada või laiendada projekteerimistingimuste alusel olemasoleva hoonestuse vahele jäävale kinnisasjale ühe hoone ja seda teenindavad rajatised, kui:

1) ehitis sobitub mahuliselt ja otstarbelt piirkonna väljakujunenud keskkonda, arvestades sealhulgas piirkonna hoonestuslaadi;

2) üldplaneeringus on määratud vastava ala üldised kasutus- ja ehitustingimused, sealhulgas projekteerimistingimuste andmise aluseks olevad tingimused, ning ehitise püstitamine või laiendamine ei ole vastuolus üldplaneeringus määratud muude tingimustega.

Kood: 32417

Esitaja: Erkki Laaneoks

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Kirjutan seoses Tartu linnaplaneerimisele mõeldes.

Olulisemad põhimõtted lähtumiseks:

• Keskkonnasõbralikkus

• Ekspluatatsioonikulu

• Tartu areng pikemas perspektiivis (sh arengu kiirus ja efektiivsus)

Minu arvates, et liikuda nende põhimõtete poole on vaja:

• Kaotada ära kesklinna piirkonnas kõrguse piirangud hoonetest ja pigem seada minimaalsed kõrguste/korruste piirangud. Põhjendused:

▹ Paljud inimesed (kindlasti mitte kõik) tahavad elada kesklinna piirkonnas, kuid madalhoonestusega piirkonda ei ole puhttehniliselt võimalik paigutada rohkem inimesi elama.

▹ Kesklinnas elades on suurel osal inimestel töö, kodu, kool, lasteaed, poed lähestikku, mis vähendab tuntavalt vajadust autode kasutamise järele ja suurenda ajalist efektiivsust.

▹ Valglinnastumise asemel kontsentreerumine.

▹ Eluaseme ruutmeetri hind väheneb.

▹ Inimesed tahaksid suuremaid korteid, eriti lastega pered, kuid samas kesklinna piirkonnas.

• Majade jms arenduste juurest peab kaduma minimaalne nõue autokohtadele. Arendaja peab saama ehitada ka kortermaja/büroohoone, millel polegi ühtegi auto parkimiskohta. Seda võiks

isegi soosida (sh vähendada asfaldi pindala).

• Sobilikku kohta rajada autoaed. Kõrghoonestusega piirkonnas elab palju inimesi lähestikku ja seal ei ole mõeldav, et auto on pargitud igal perel akna alla või isegi mitu. Samas elades kesklinnas, puudub inimestel ka vajadus igapäevaselt autot kasutada (nt tööl või lasteaias käimiseks). Autoaed saaks toimida edukamalt kõrghoonestusega piirkonnas. Siinkohal on terve rida veel asjaolusid, mis on olulised ja mida saab teha paremaks toimima saamiseks, kuid mis vajaks pikemat käsitlust. Inimestel on vaja erinevate sõitude puhul erinevate omadustega autosid, nt:

- tavalist ökonoomset autot, et maale vanaema või väljasõidule sõita;
- suurema mahutuvusega autot, et nt külmkappi, mööblit vmt transportida.
- autot, millele saab panna järele järelkäru, et nt ehitusjäätmeid, diivanit vedada jne.
- mikrobussi, millega seltskonna või perega minna kuskile (loodusesse või üritusele).

• Tasulise parkimis ala laiendada, et soosida roheliiklust.

• Väga hea on jalgrataste laenutuse projekt. Isegi siis kui omal jalgratas olemas on rattalaenutusest abi, nt kui bussijaama vaja minna, kuid ei taha oma jalgratast pikalt jätta bussijaama või nt viia auto remonti või seltskonnaga tulla Tartut avastama. Jalgrataste hulka võiks kasvatada, kasutada ka kergemaid rattaid (mis pole elektrilised, kuid on odavamad).

• Julgemalt tänavaid autoliiklusele sulgeda või tehes neid ühesuunaliseks (eeskätt paralleelselt kulgevaid tänavaid). Suletavatel tänavatel saab ruumi kergliikulus, rattaparklad, istepingid, lauatennise lauad, haljastus. Kergliiklusteel võimalik läbiga operatiivautodel ja teehooldussõidukitel.

• Ühetasandiliste parkimisplatside puhul võiks kasutada kärjelist/mummulist betooni vmt, kus vahel saab kasvada rohelist (muru vmt). Selliselt on tegemist pisut rohelisema (ilusama) väljanägemisega ja ei teki suuri kuumasaari. See võiks saada Tartule omaseks, mis kindlasti külalistele jääb positiivselt meelde.

Väljakutse linna planeerimisel – hea linnakeskkond on see, kus puudub üldiselt vajadus auto järgi. Muud asjaolud, miks kõrghoonestusega keskklinna piirkond vajalik/kasulik:

• Linnas jääb ruumi muuks otstarbeks:

- Madalhoonestuse puhul kulub maad rohkem, mis paraku tuleb elusloodusе arvelt. Siinjuures on nii majad, autoteed, kergliikulusteed, muruala (madalmuru on bioloogiliselt kõrb).
- Haljasalad (teaduslikud uuringud näitavad, et inimeste jaoks on haljasalad vajalikud vaimse

tervise jaoks. Ma arvan, siin ei pruugi olla mitte ainult psühholoogilised asjaolud, vaid ka bioloogilised (analoogia nt allergiate tekkimisel)).

- Inimestel, kes soovivad rajada eramu või aeda pidada.
- Võimalik rajada muid atraktiivseid ehitisi (miks mitte kõrghoonesse endasse), nt veepark, laste mängumaa, ...

• Energiasäästlikus. Majad võiks olla ligi-nullenergiamajad. See omakorda tõstaks elamispiirkonna väärtust: kulud väikesed kommunaalidele, korralik õhtutus, kõik vajalikud asjad käe-jala juures (poed, lasteaed/kool, töö, spordipark, ...)

• Efektiivsuse kasv. Kui palju aega läheb kaduma transpordi tõttu? Nt Annelinnast kesklinna võtmine võtab päris palju aega. Lisaks lasteaeda minek paljudel. Aeg on raha. Kui palju jääb suhtlemata ja asju ajamata suurema vahemaa tõttu? Tihti head ideed saavad alguse erinevate eriala inimeste juttudest kohvinurgas.

• Selleks, et säiliks rohkem loodust, on vaja, et inimesed jätaksid loodusele rohkem ruumi. Kui toimub valglinnastumine, siis see toimub paratamatult looduse või põllumaa arvelt. Ka linnas on surve haljasalasid vähendada ja tasapisi jääb haljasala vähemaks. Kõrgusi ära kasutades saame jätta rohkem ruumi loodusele. Samuti jääks rohkem ruumi linnaaedadele (kus inimesed saavad ise näpud mulda panna ning kasvatada aedvilju jms).

• Annelinna piirkonna majade kvaliteet ja kuulsus on nagu nad on. Me saaksime uute hoonete puhul mõelda ja planeerida kaugemasse tulevikku vaadates, kus on lisaks ökonoomsusele ka hästi mugav ja tervislik elukeskkond.

• Saame vähendada nii auto kui ka bussiliikluse vajadust (bussiliiklus ei ole samuti kuigi roheline, eriti kui bussid on tühjad).

• Kompaktsuse suurendamise ja autoaedade loomisega saame vähendada märgatavalt autode kasutamist ja vajadust nende järgi. Seeläbi saame hoida kokku teehoolduskuludelt (teeremont, teemärgistus, valgusfoorid, libedustõrje, teede laiendamine, uued sillad jne). Kütused ja autod on suurusjärgus kolmandik/neljandik kanti importmahust (riiki jääks rohkem raha).

• Läbi suurema konstrastuse saavad inimesed seda, mis nende jaoks on sobilik või soovivad.

• Kui eluasemeid on rohkem ja nende hinnad langeksid, siis väheneks vajadus minna Tartust välja hinnasurve tõttu (eelkõige noortel peredel). See vähendaks vajadust nt Riia ringi mitmetasandiliseks tegemiseks. Võiks teha sinna ainult kergliikluse jaoks tunnelid. Selliselt väheneks ka kulud viaduktide jms hoolduse järele (palju juttu olnud Sõpruse silla remontidest).

• Mitte soosida suuri parkimisplatse linnas (nt Lõunakeskus, Prisma jne), mille asemel alates n autokohast peaks olema parkimismajana lahendatud (kogu parkimisala).

• Mitte soosida suuri ühekordseid ostukeskuseid (nt Selverid, Prisma, suures osas Lõunakeskus).

Selleks, et ei juhtuks tahtsime-parimat-aga-välja-kukkus-nagu-tavaliselt olukord, selleks on oluline:

• Hooned tuleb rajada tugeva varuga, et nad oleksid vastupidavad ja potetnsiaalselt laiendatavad ja ümberehitatavad. Näiteks teha üks pikk maja, mida saab tasapisi edasi ehitada, kui maja on täis saanud. Vahepeal luua võimalus läbi maja minna jalakäijatel ja jalgratturitel (nt läbi äripinna, nagu nt bussijaama ja Tasku keskus, mis läbib spordipoodi).

• Hooned võiksid olla nn skinnitavad. s.t. hoonel on võimalik ümber ehitada odavalt välisilmet suuremate kuludeta ja funktsiooni kaotamata tööde käigus (eluruumide, kontoripinna jms kasutamisel). See lisaks hoonetele vaheldusrikkust, kuigi tuum on sarnane.

• Hoonete disainimisel arvestada ja soosida, et rakendaks rohkem komponentpõhist lähenemist, mis tähendab komponentide standartsust. Põhimõtteliselt Annelinna paneelmajad on standartsetest komponentidest kokku pandud, aga disain ja kvaliteet jättis soovida (energiatõhusus, ventilatsioon, ruumid väikesed jne; seinad lainelised). Ehitus on liikumas sinnapoole. Õpetlik video ehitamisest: https://www.youtube.com/watch?v=PNv13fY_3jY

Seisukoht: Arvestada

Esitatud ettepanekutega arvestatakse võimalusel üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Osad ettepanekud ei ole lahendatavad üldplaneeringu tasemel, neid püütakse arvestada jooksvalt.

Kood: 32804

Esitaja: Virpi Sirel-Kiriland

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

2019.a viidi endise Tähtvere valla territooriumil läbi uurimistöö „Miljööväärtuslike alade ja üksikobjektide ning kultuuripärandiga seotud objektide väljaselgitamine endise Tähtvere valla territooriumil ning ettepanekute tegemine neile kaitse- ja kasutustingimuste määramiseks“ (Külm ja Nõmmela, 2019).

„Tartu linna üldplaneeringu 2040+ keskkonnamõju strateegiline hindamine“ (aruande eelnõu) jaotus „Kultuuriline keskkond“ alajaotuse „Kultuuriväärtused ja pärandkultuuriobjektid“ kohaselt moodustavad, uurimistöö põhjal, olulisema osa säilitamisväärtusega kultuuripärandist endises Tähtvere vallas endised mõisakeskused. Nende hulgas Haage kirikumõis. Pärandkultuuri objekt

831:MOA:002 Haage kirikumõisa (Haakhof) peahoone on säilinud ja see on osaliselt renoveeritud. Selle ümbruses on mitmeid kõrvalhooneid, millest olulisim on kirdes säilinud mõisaaegne kivikelder. Peahoonest edelas on säilinud heas seisukorras mõisa kuivati (pärandkultuuri objekt 831:MTH:002). Säilinud on ka hulk põlispuid. Sellest tulenevalt toetame uurimustöös tehtud ettepanekut moodustada miljööväärtuslik ala „ Haage kirikumõis ja selle lähiümbrus“.

Jääb selgusetuks, miks puudub „Tartu linna üldplaneeringu 2040+ (eelnõu) seletuskirja jaotuse „Miljööväärtuslikud alad“ loetelust Haage kirikumõis ja selle lähiümbrus.

Teeme ettepaneku kanda Haage kirikumõis ja selle lähiümbrus „Tartu linna üldplaneeringu 2040+ (eelnõu) seletuskirja miljööväärtuslike alade loetellu.

Seisukoht: Selgitada

Linn peab oluliseks, et kõigil Tartu linna miljööväärtuslikel aladel oleksid ühetaolised nõuded kõikidele miljööväärtuslikele hoonetele, kuid senised ja ka tulevikus kehtestatavad miljööväärtuslike alade nõuded on maapiirkonna jaoks ebaproportsionaalsed. Tähtvere valla territooriumil on väärtuslikele hoonetele ja aladele seatud tingimused arhitektuurinõuete peatükis järgmiselt: Haagemõisa tee 4 krundil säilitada Haage kirikumõisa hooned algsel kujul ja algses ruumilises kontekstis. Haage mõisahoonete ja Haagemõisa tee vahele uusi elamukrunte ei ole lubatud moodustada.

Kood: 32805

Esitaja: Ilmar Part

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Ettepanekud üldplaneeringu 2040+ eelnõusse:

1. lk.70 Üldplaneeringu eesmärk on ohutu ja hästi toimiva tänava- ning teedevõrgu määramine. Tänavavõrgu määramisel on lähtutud eesmärgist vähendada linnasisest liiklust ühendusteguri vähendamisega. Ühendustegurite vähendamine loob lühemate marsruutidega võimalused sõiduautoliikluse asemel valida jalgsi, rattaga või ühistranspordiga liikumise.

See arutluskäik ei kõla usutavalt, sest liialt kehv ühendustegur ei ole Tartus jalgsi ja rattaga liiklemise põhiline takistus. KSHs on välja toodud Skepast & Puhkim OÜ ja Psience OÜ (2018) liikuvusuuringust, et Jalgrattaga liikumise peamisteks takistajateks on lisaks ilmastikule Tartu linna vastajate sõnul eelkõige ohtlikkus liikluses ning sobivate kergliiklusteede puudulikkus

Seetõttu on vaja üldplaneeringus rõhk panna mitte ühendusteguri vähendamisele vaid hoopis jalakäijatele ja jalgratturitele ohutute ja mugavate linnatänavate, jalgrattateede ja kõnniteede kavandamisele. Ühendusteguri parandamisel on tõenäoliselt väga pisike efekt jalgsi ja rattaga liiklemisele, sest nende liikumisviisidega saab ka täna kasutada ametlikke või mitteametlikke otseteid. Pigem on küsimus ühenduste kvaliteedis ja liiklusohutuses.

2. LK. 71 Üldplaneeringu eesmärgiks on vähendada eelkõige kergliiklejate ühendustegurit.

Mõte on ilus, aga jällegi ei ole ühendustegur see kõige olulisem. Sellest tähtsam on ühenduskiirus, ohutus, mugavus ja liikumiskeskkonna kvaliteet.

3. LK. 71 Tänavate ja teede arendamisel lähtutakse reaalsest liikumisnõudluse muutustest tulenevalt ruumilistest arengutest. Tänavavõrgu planeerimisel on arvestatud maakasutusega ja selle mõjuga liiklusnõudlusele.

Lisada: ja Tartu linna strateegiliste eesmärkidega transpordi modaalse jaotuse osas. Muidu võib juhtuda, et lähtume autoliikluse kasvu prognoosidest, kuigi oleme võtnud eesmärgiks autoliikluse vähendamise.

4. LK. 71 Tänavate ja teede ümberehitamisel tuleb rajada kergliiklejatele sõiduteest eraldatud kergliiklusteed.

See lause on vastuolus Tartu jalgrattaliikluse strateegilise tegevuskavaga 2019-2040 ja Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustiku planeerimistööga - Kalberg, H., Kalvo, R., Rannala, M. ja Savi, T., 2020. Ka on see vastuolus üldplaneeringu endaga „kvartalisisestel tänavatel võib kasutada jagatud tänavaruumi põhimõtet, kus jalakäijad ja jalgratturid liiguvad autoga ühisel teeosal, kui on täidetud järgmised liiklejate ohutust tagavad nõuded: “ LK. 75. Vist on kõige mõistlikum see lause lihtsalt välja jätta.

5. LK. 72 Eesmärgiks on kõikide liikumisviiside ühendusteguri vähendamine, ohutuse tagamine, liiklussujuvuse parandamine ning transpordist tulenevate negatiivsete mõjude leevendamine.

Kõikide liikumisviiside ühendusteguri vähendamise rõhutamine on vastuolus lausega eelmisel lk Üldplaneeringu eesmärgiks on vähendada eelkõige kergliiklejate ühendustegurit. ja võib anda inimestele vale signaali. Piiratud tänavaruumi tingimustes võib vabalt juhtuda, et selleks et jalakäijate ja jalgrattaliikluse ühendustegurit vähendada on vaja autokasutaja ühendustegurit hoopis suurendada. Soovitan see lause eemaldada või muuta.

6. lk. 74 lähtuvalt magistraaltänavate funktsioonist tuleb neil tagada kiire ja sujuv ühendus,

Lisada lause lõppu kõikidele liiklejatüüpidele.

7. LK. 75 kvartalisisestel tänavatel võib kasutada jagatud tänavaruumi põhimõtet, kus jalakäijad ja jalgratturid liiguvad autoga ühisel teeosal, kui on täidetud järgmised liiklejate ohutust tagavad nõuded:.

Võtta ära sõnad ja jalgratturid sest tulenevalt liiklusseadusest on jalgrattaliiklus kvartalisisestel tänavatel nagunii reeglina autodega ühisel teeosal.

8. LK. 77 Kergliikluse all mõistetakse üldplaneeringus jalgsi, jalgrattaga vms kergliiklusvahendiga liikumist. Nendel liikumisviisidel on linna suurust arvestades oluline osakaal linlaste igapäevases liikumises. Üldplaneeringuga on määratud rattateede põhivõrk ja tugivõrk. Põhivõrk ühendab äärelinna linnakeskusega ja suuremaid naaberasumite keskusi omavahel (mõeldud pikemate ja kiiremate ühenduste jaoks) või teenindab kõrvuti asetsevate linnaosade vahelist liiklust. Tugivõrk teenindab asumisisest liiklust ja jalgsi liikumise osa on domineeriv.

Siin on läinud sassi terminoloogia: rattateede tugivõrgus ei saa olla domineeriv jalgsi liikumise osa sest jalakäijad reeglina ei kasuta rattateede võrku. Võib olla on siin mõeldud, et paralleelsel kõnniteel või jalgteel on rohkem jalakäijaid. Aga kuna jalgratturite ja jalakäijate osakaal liikluses on muutuv ajas, siis sellist asja ei saa küll kindlalt väita. Soovitan seda lauset muuta või eemaldada.

9. LK. 77 Kergliiklusteede võrgustiku rajamisel tuleb lähtuda järgmistest nõuetest:

· ohutus: liikumine peab olema maksimaalselt ohutu, liikluskorraldus üheselt ja selgelt arusaadav, st võrgustik peab olema rajatud nii, et ühes piirkonnas oleks võimalikult vähe eri põhimõttega lahendusi, et kõik eri liiklejagrupid saaksid aru, kuidas ise käituda ja mida oodata teistelt liiklejatelt;

· sidusus: võrgustik peab ühendama kõiki peamisi sihtpunkte, olema loogiline ja pidev;

· otsesus: lähte- ja sihtpunktide vaheline teekond peab olema lühim võimalik (mis lähtuvalt konkreetsetest oludest, ei pruugi alati olla sirge). Hästi kavandatud võrgustik peab looma võimaluse jõuda sihtpunkti ilma viivituste ja ootamiseta;

· atraktiivsus: liikumine peab olema meeldiv ja huvitav. See sõltub olulisel määral ka linnalise keskkonna kvaliteedist;

· mugavus: võrgustik peab olema rajatud nii, et seda oleks mugav kasutada;

· kättesaadavus: võrgustikku peavad samaväärselt saama kasutada erineva võimekuse ja vajadustega inimesed, sh nii liikumis- kui nägemispuudega inimesed.

Tartus (ega vist ka mujal) ei ole olemas, ega ei ole ka kavandatud sellist asja nagu kergliiklusteede võrgustikku. On kõnniteed ja jalgteed ja on jalgrattateede võrgustik (põhivõrk ja tugivõrk), millest eelmises lõigus oli just juttu. Üldplaneeringus tuleks hoiduda uute mõistete sisse toomisest, mida ei ole mujal linna arengudokumentides kasutatud – see tekitab asjatult segadust. Pealegi ei saa ülaltoodud nõuded kehtida kergliiklusteedele (ühisnimetusena), kuna erinevad nõuded kehtivad erinevatele kergliiklusteede tüüpidele. Näiteks, jalgrattateel ja jalgrattarajal ei saa nõuda, et seda „peavad samaväärselt saama kasutada erineva võimekuse ja vajadustega inimesed, sh nii liikumis- kui nägemispuudega inimesed.“

EV seadustes ja linnatänavate standardis on välja toodud üksikasjalikult nõuded kõikidele erinevatele kergliiklustee tüüpidele ning puudub vajadus proovida leida Tartu üldplaneeringus ühiseid nõudeid, mis kehtiks kõikidele teetüüpidele.

10. LK. 77 Kergliiklusteede võrgustiku projekteerimisel tuleb lähtuda standardikohasest projektkiirusest.

Sama teema - kergliiklusteede võrgustikku pole Tartus defineeritud - asendada sõnadega „kõnniteede, jalgteede ja jalgrattateede võrgustiku projekteerimisel.

11. LK. 78 jalakäijate ja jalgratturite liikumisrajad peavad olema võimaluse korral eraldatud;

Mõiste liikumisrada ei ole laialt kasutusel - parem oleks öelda jalakäijate ja jalgratturite liiklus tuleb võimalusel füüsiliselt eraldada.

12. LK. 78 magistraaltänaval ja kohalikul jaotustänaval tuleb jalakäijad eraldada autoliiklusest

See lause tundub üleliigne kui varem on juba öeldud et kvartalisisestel tänavatel võib kasutada jagatud tänavaruumi põhimõtet, mis annab mõista, et kõikidel teistel tänavatel tuleb jalakäija eraldada autoliiklusest.

13. LK. 79 Ühistranspordi peamine eesmärk on luua alternatiiv autokasutusele. - see on kindlasti üks oluline eesmärk, aga kas nüüd peamine? Kas peamine eesmärk ei võiks olla pakkuda tartlastele mugavat, kiiret, tasukohast ja keskkonnasäästliku liikumisvõimalust? Eriti arvestades sellega, et arvestatav hulk inimesi ei kasutagi (ega oma) sõiduautot.

14. LK. 79 „Pargi ja Reisi süsteemi (edaspidi P + R) tervikliku arendamise eesmärgil lahendatakse P + R parklad hästi seotult teiste transpordiliinidega.“

Üldplaneeringus reserveerida maa pargi ja reisi parklate jaoks. P + R on võtmetähtsusega kui tahame lähivaldadest sisenevat autoliiklust ohjata.

15. KSH aruandes on muu hulgas öeldud LK. 129: „Lisaks on oluline, et uued ühendused või teed pakuvad ainult ajutisi leevendusi olukordades, kui eesmärgiks on nt mingis piirkonnas autode hulga või tipptundide liiklusseisakute vähendamine. Praktika on näidanud, et uued teed/tänavad „toodavad“ ka „uut liiklust“. Seega kui eesmärk on kesklinna autoliiklust vähendada ei ole seda võimalik saavutada ainult uute ühenduste loomisega, vajalik on rakendada ka teisi liikluskorralduslikke meetmeid (nt kergliiklusteed sõiduradade asemel vms).“

Sellele tuginedes ja arvestades sadamaraudtee suurt väärtust nii linnasisese rohekoridorina kui ka kergliiklejate turvalise ja tervisliku marsruudina teen ettepaneku loobuda siia planeeritud jaotusmagistraalist (Riia tn – Turu tn). Suure tõenäosusega rajatakse siia lähiaastatel suurepärane jalg- ja jalgrattatee, mis ühendab raudteeäärsed ja jõeäärsed kergliiklusteed ühtseks süsteemiks ja pakub vähemkaitstud liiklejatele uusi olulisi liikumisvõimalusi keskkonnas, mis on vaba autoliiklusega kaasnevatest ohtudest, mürast ja heitgaasidest. Magistraaltänav selles samas koridoris hävitaks suures osas need ülaltoodud väärtused ja eelised ja vähendaks oluliselt selle marsruudi kasutatavust jalakäijate ja jalgratturite poolt.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Üldplaneeringuga on kavandatud jalgratta- ja jalgteede põhi- ja tugivõrgustik. Lisaks on sätestatud: „Tänavate ja teede ümberehitamisel tuleb rajada kergliiklejatele sõiduteest eraldatud kergliiklusteed. Asulas peab kergliiklejal olema võimalik liigelda mõlemal teepoolel“.

Samuti on sätestatud, et tänavate ja teede ehitamine ja kasutamine ning liiklemisega seonduv tegevus peab olema ohutu. Tänava ja teede taristu kasutamine ei tohi põhjustada ohtu inimese ega looma elule ja tervisele, varale või keskkonnale.

Tänava ja tee ristlõike määramisel arvestatakse kõikide liiklejatüüpide vajadustega. Erinevate liiklejatüüpide teede kavandamisel tuleb lähtuda ohutusest ja tee-ehituslikest nõuetest autonoomsetele sõidukitele.

2. Nõustuda. Liiklejate ohutus, mugavus ja liikumiskeskkonna kvaliteet tagatakse projekteerimisel kaasaja nõuetele vastava lahendusega. Oluline on tagada rajatud teede korrashoid ja hooldus.

3. Arvestada. Korrigeerida põhilahenduse koostamisel.

4. Nõustuda ja jätta selline lause üldplaneeringu seletuskirjast välja. Linn selgitab, et jalgrattateede kavandamise üldpõhimõtted sõnastatakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus.

5. Selgituseks. Strateegiliseks eesmärgiks on kõikide liikumisviiside ühendusteguri vähendamine, ohutuse tagamine, liiklussujuvuse parandamine ning transpordist tulenevate negatiivsete mõjude leevendamine. Üldplaneeringuga seatakse eesmärgiks vähendada eelkõige kergliiklejate ühendustegurit.

6. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

7. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

8. Selgituseks. Üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel korrigeeritakse jalgrattateede põhi- ja tugivõrgu nimetust vastavalt AB Artes Terrae OÜ koostatud töös Tartu linna jalgteede ja rattateede skeemi koostamine toodule.

9. Selgituseks. Nimetatud tekst tuleb AB Artes Terrae OÜ koostatud tööst Tartu linna jalgteede ja rattateede skeemi koostamine. Nõustume, et terminoloogiat tuleb ühtlustada. Korrigeeritakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

10. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

11. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

12. Mitte arvestada. Nõue tuleneb eesmärgist tagada liiklusohutus.

13. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

14. Üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel analüüsib linn liikuvuskeskuste kavandamise võimalusi.

15. Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 32806

Esitaja: Jarno Laur, Tartu vald

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Tahan esmalt õnnitleda selle titaanliku töö eest, mida Tartu on teinud uue üldplaneeringu eskiisi koostamiseks.

Olen kindal, et selles leidub pidepunkte kogu linnaregiooni arenguks ning eriliselt soovime kiita väljaspool linna administratiivpiire toimuva kajastamise eest. Selliselt on näiteks kergliiklusteede võrgustik hoomatav terviklikumalt. Tartu valla esimene ettepanek puudutab justnimelt samalaadse informatsiooni esitamist informatiivse andmekihina. Teeme ettepaneku lisada kergliiklusteede ja mõne väga olulise maantee (Ida- ja Põhjaringtee või Kvissentali silla) kõrval Vahi aleviku ja Tila küla osas ka muu tänavavõrgustik informatiivsena kaardile, milleks edastame ka vastava andmekihi koos planeeritava tänavate klassifikatsiooniga koostatavas Tartu valla üldplaneeringus.

Teine ettepanek puudutab samuti liikuvuse osa. Linna eestvõttel on toimunud tänuväärne töö rööbastranspordi perspektiivi uurimiseks. See on vaieldamatult valdkond, kus on võimalik saavutada suurt efekti tänaste liikluse pudelikaelte likvideerimisel. Koostatavas Tartu valla üldplaneeringus on reserveeritud koridorid planeeritava rööbastranspordi liinide tarbeks nii ERMi ja selle vahetu ümbruse, kui Kõrveküla ühendamiseks. Paraku ei ole linna üldplaneeringu eskiisis täna ei otsesõnu ega ka eufemismi „tuleviku transpordi koridor“ taha peitunult üldse ette nähtud ühendust Raadiga. Linnapiirkonnas ei ole võimalik lahendusi liikuvusprobleemidele otsida ilma keskuslinna enda juhtrollita. Seetõttu palume veelkord kaaluda ERMi, Raadi ja Kõrveküla kasvava piirkonna paremaks sidumiseks linnaga ning põhjasuunaliste liikluse pudelikaelte lahendamiseks, vastava ühenduse haru lisamist linna üldplaneeringusse.

Lisaks eelmainitule ka üks suhteliselt konkreetne ettepanek linna ja valla piirimailt Käreverest. Nimelt on hetkel märgitud sadamate maaks LS üks pool Kärevere sillaalusest maast. Teeme ettepanku määrata ka Kärevere sillast põhjapool asuva olemasoleva paatide vettelaskmisalal juhtfunktsiooniks - LS.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Arvestada

2. Selgituseks. Tartu linna üldplaneeringu transpordivõrgustikuga on määratud tänavavõrgustik ja selle sidumine naaberomavalitsustega.

Arvestades Tartu linna väljakujunenud tänavavõrgustikku, on minimaalselt 6m laiuse kahesuunalise trammitee mahutamine olemasolevasse tänavaruumi keeruline. Trammiliinide rajamise ja sellega kaasnevate taristute ümberehitamise mahtu arvestades on oht, et uue transpordiliigi efektiivsus jääb ebaproportsionaalselt väikseks, eriti kui arvestada, et praegu teostatakse liinivedu liinibussidega ühes tänavaruumis muu liiklusega ja perspektiivis on kasutusel elektrimootoriga liinibussid.

Koostatavas üldplaneeringus ei reserveerita töös välja pakutud trammiliinide rajamiseks maad.

Kui tulevikus avanevad võimalused vähem tänavaruumi nõudva ühistranspordiliigi rajamiseks, siis teostatakse vastavad analüüsid ja uuringud.

Üldplaneeringu liiklusskeemis on suur roll jalgratta- ja jalgteede eelisarendamisele ning ühistranspordi arendamiseks. Pargi ja reisi süsteemi edukamaks rakendamiseks on liikuvuskeskuste kavandamine. Liikuvuskeskused oleks sõlmpunktiks mõlema omavalitsuse kergliiklusteedele ja ühistranspordi liinidele. Soovitame Tartu vallas kavandada liikuvuskeskustele vajalikud maa-alad.

Vastavalt üldplaneeringu transpordivõrgustiku liiklusskeemile on üheks oluliseks objektiks Tartu linna idapoolse ringtee ühendamine Jõhvi–Tartu–Valga maanteega ja Muuseumi tee ühendamine Tartu linna idapoolse ringteega. Nende teede rajamine võimaldab hoida linnaosasid läbivat liiklust selleks ette nähtud magistraaltänavate võrgustikul.

Leiame, et nimetatud oluliste liiklusobjektide ühine kavandamine on nende eduka realiseerimise eelduseks.

3. Arvestada.

4. Arvestada.

Kood: 32807

Esitaja: Avo Rosenvald

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

1. ÜP kooskõlla viimiseks liiklusseadusega tuleks kergliiklusteede võrgustiku asemel rääkida jalakäijate infrastruktuurist ning jalgrattavõrgustikust.

2. ÜP-s tuleks välja valida peamised P+R parklate asukohad.

3. Lk 71 tuleks lausele Asulas peab kergliiklejal olema võimalus liigelda mõlemal teepoolel... lisada ...mõlemas suunas, v.a. jalgratturid, kes suunatakse vähimalgi võimalusel rattarajale liikuma autodega ühes suunas. Nii viime ÜP kooskõlla jalgrattastrateegiaga.

4. Sadamaraudtee koridori tuleks planeerida väga hea jalgsiliikumise ja jalgrattataristu.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

2. Üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel analüüsib linn liikuvuskeskuste kavandamise võimalusi.

3. Arvestada. Korrigeerida üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

4. Mitte arvestada. Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 32808

Esitaja: Ott Kiens, Erakond Eestimaa Rohelised Tartu piirkond

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Erakond Eestimaa Roheliste ettepanekud seoses Tartu linna uue üldplaneeringu eelnõuga:

1) Soovitame kaaluda sadamaraudtee koridoris asuva planeeritava kergliiklustee viadukti võimalust Võru tn ja Turu tn (suurema liiklusega kohad) ületamise kohtades.

2) Leiame, et südalinna kultuurikeskuse rajamine Poe ja Küüni tn parki ei ole põhjendatud. Nii väheneb haljastatus ning elurikkus kesklinna piirkonnas, kaob oluline avalik ruum erinevate ürituste korraldamiseks. Ka kaasnevad ebasoodsad mõjud kliimasoojenemisele, näiteks kuumussaarte teke ning süsiniku sidumisvõime vähenemine kõrghaljastuse kadumise tõttu. Palume kaaluda Kesklinna pargi muutmist haljastusalaks. Kultuurikeskuseks võiks kasutada olemasolevaid hooneid, näiteks J. Kuperjanovi tänaval olevat endist raudteelaste klubi ja Eesti rahva muuseumi hoonet (eeldusel, et see hoone millalgi linna kasutusse jääb).

3) Me ei toeta kõrghaljastuse vähendamist Toomemäel, et seal parandada vaateid. See soodustab kliima soojenemist (kuumussaarte teke, eemaldatakse õhust süsinikku siduvad puud), mis kaalub

üles vaate avardumisest saadavad potentsiaalsed kasud. Kui jätkuvalt planeerida kõrghaljastuse vähendamist, oleksid vajalikud laiapõhjalised elustiku uuringud, tuvastamaks potentsiaalselt haruldasi taime- ja loomariigi esindajaid. Kui pärast kõiki vajalikke uuringuid selgub, et kõrghaljastuse vähendamisega on võimalik jätkata, siis tuleks eemaldatav kõrghaljastus kindlasti kompenseerida kas Toomemäel või mujal Tartu linna piires.

4) Kui on vaja õigustada pargialade olemasolu muul viisil kui ökoloogilises või kliimasoojenemist pidurdavas aspektis, siis võib parkidesse lisada näiteks välijõusaale, maastikukunsti, madalat iluhaljastust vms.

5) Leiame, et kergliiklusteed peaks olema sileda kattega. Osa kergliiklusteid on kividest laotud, sellise teekatte peal on raske sõita näiteks rulluiskudega.

6) Kergliiklusteed peaksid olema võimalikult lihtsad kasutada. Riia tänaval peaks olema kergliiklustee algusest lõpuni ühel pool tänavat.

7) Leiame, et Raja tn 31a krundi võiks jätta haljastusmaaks. Kas selle krundi täisehitamine ei hakkaks tulevikus segama potentsiaalset trammiteed lõunakeskuseni?

Lisaks ootame vastuseid järgnevatele küsimustele:

1) Kui palju hinnanguliselt on plaanis Toomemäe kõrghaljastust likvideerida? Umbkaudu mitmest puust me räägime?

2) Üldplaneeringus lk 109 mainitud Laseri tn 7 aiandusmaa (olemas ka 2017.a üldplaneeringus) pole kaardirakenduses leitav. Kas sinna on endiselt plaanis jätta aiandusmaa?

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Selgitus. Ristmikutüüpide lahendused leitakse projekteerimistööde käigus. Eritasandiliste ristumiste määramine ei ole üldplaneeringu ülesanne.

2. Mitte arvestada. Tartu linna eesmärk on luua kestlik linnaruum, mis kannab eesmärki lühikeste vahemaade linn. See on tervik, kus kodanikel on võimalik suurem osa teenuseid ja tooteid kätte saada võimalikult kompaktselt kulutamata liigselt ressurssi liikumise peale. Sellega soositakse enam liikumisi jalgsi ja rattaga ning hoitakse linnakeskkond puhta ja turvalisena. Sellest johtuvalt on kavandatud südalinna kultuurikeskus kesklinna pargialale, kusjuures suurem osa pargist tuleb hoida pargialana, kuid kujundada koos hoonega kaasaegseks tervikuks nii, et võimalike osasaajate hulk sealsest avalikust ruumist suureneb hüppeliselt. Kultuurikeskuse kavandamine südalinna täidab kesklinna hoonestuse tihendamise ja sellega kesklinna ning kogu piirkonna regionaalse tähtsuse tõstmise strateegilist eesmärki. Puhkealana toimiv park kujundatakse ümber koos keskuse projekteerimisega, leides pargile uue, kaasajas paremini toimiva lahenduse. Linna planeerides peab arvestama kõikide funktsioonide kavandamisega, mitte vaid puhkeala ja rohevõrgustiku toimimise küsimustega - leida tuleb tasakaal erinevate huvide ja väärtuste vahel.

3. Mitte arvestada. Toomemägi on lisaks rohealale ka muinsuskaitseala, kust ja kuhu avanevad vaated on olulised. Toomemäel ei ole kaitsealuste taimede püsielupaiku.

4.-6. Arvestada.

7. Mitte arvestada. Raja 31a osas on kehtestatud detailplaneering, mis juba on ühiskondlik kokkulepe ja määrab krundi ehitusõiguse.

Selgitused:

Üldplaneeringuga ei määrata vaatesektoris likvideeritavate puude arvu, vaatesektorid on antud Toomemäge käsitleva seletuskirja peatüki mahus oleval joonisel. Laseri tn 7 krundile enne kavandatud linnaianduse maast loobuti, kuna veevarustusega seonduvate rajatiste maa vajab lisaruumi.

Kood: 32809

Esitaja: Aili Saluveer, Karlova seltsi juhatuse liige

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Ma ei leidnud üldplaneeringu eelnõust enam Karlova puhkeala, mis eelmises üldplaneeringusse Karlova Seltsi ja Karlova inimeste soovil ning koostöös linnavalitsusega sai kavandatud. Asukoht Emajõe kaldal Sõbra ja Siili tn ristmikust allavoolu.

Palun see lisada.

Seisukoht: Arvestada

Kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduses.

Kood: 32810

Esitaja: Anne Tammer

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Ettepanek väärtusliku põllumajandusmaa määramiseks

13.07.2020 – 16.08.2020 toimub Tartu linna üldplaneeringu 2040+ eelnõu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu avalik väljapanek, mille jooksul on igal isikul õigus avaldada arvamust üldplaneeringu eelnõu ja KSH aruande kohta.

Tartu maakonnaplaneeringus 2030+ on kajastatud Tartumaa väärtuslikud põllumajandusmaad, nende hulgas on ka Rahinge külas asuvad Pihva ja Kõpla teede äärsed maatulundusmaad.

Tartu linna üldplaneeringu 2040+ eelnõu üldplaneeringu kaardirakendusest nähtub, et Pihva teest läände jääv maatulundusmaa (katastritunnus 79301:001:0336), samuti Joosepi ja Kõpla tee nurgas asuv maatulundusmaa (katastritunnus 79301:001:0843) on määratud väärtuslikeks põllumajandusmaadeks, kuid erinevalt maakonnaplaneeringust ei ole ülejäänud Kõpla tee äärseid maatulundusmaid väärtuslikeks põllumajandusmaadeks loetud.

Oleme arvamusel, et tegemist on väärtuslike põllumajandusmaadega, mis väärivad kaitsmist ja hoidmist.

Teeme ettepaneku määrata Tartu linna üldplaneeringus 2040+ Rahinge järve ja Kõpla tee vahele jääv maatulundusmaa (katastritunnus 83101:001:0425) ja teisele poole Kõpla teed jääv maatulundusmaa (katastritunnus 79301:001:0409) väärtuslikuks põllumajandusmaaks.

Seisukoht: Arvestada

Tuginedes Põllumajandusuuringute keskuse (PMK) andmetele on Hiiepõllu kinnistu (kt 79301:001:0409) boniteet 40 hindepunkti, mis jääb alla seatud lävendi 41 (Eesti keskmine) ja seetõttu ei ole see üldplaneeringus ka väärtuslikuks määratud. Ostrapõllu (kt 83101:001:0425) boniteet on 43 hindepunkti, mis on üle seatud lävendi 41 (Eesti keskmine). Viimase puhul jäi põllumajandusmaa väärtuslikuks määramata tahtmatu vea tõttu digitaalse andmevahetuse käigus. Linn määrab üldplaneeringu põhilahendusega Ostrapõllu kinnistu väärtuslikuks põllumajandusmaaks ja seab sellele vastavad kaitse- ja kasutustingimused.

Põhjus, miks viljakusnäitajad maakonnaplaneeringus ja üldplaneeringus sedavõrd erinevad, tuleneb taustandmete täpsusest. Linna üldplaneeringu eelnõu koostamisel on tuginetud PMK-lt 2019. aastal saadud boniteediandmetele.

Kood: 32811

Esitaja: Henn Raave, Palsa ja Kitsesoo kinnistu omanikud

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Esitasime 15.08.2019 Tartu linna üldplaneeringu eelnõu raames ettepanekud:

1. Määrata Tähtvere külas KÜ 83101:003:0268 lähiaadressiga Palsa ja KÜ 83101:003:0378 lähiaadressiga Kitsesoo juhtotstarbeks elamumaa.

2. Kaaluda antud piirkonna laiemat kavandamist tiheasustusalana, elamumaa juhtotstarbega ning kaaluda üldplaneeringu menetluse käigus antud piirkonna kalda ehituskeeluvööndi vähendamist.

Tartu Linnavalitsuse 21.04.2020. a korralduse nr 437 lisas on linnavalitsuse seisukohana kirjas ettepanekuga arvestada.

Peame vajalikuks märkida, et linnavalitsuse seisukoht “arvestada” on eksitav, sest Emajõe üleujutusala 1% piirist välja jäävad alad moodustavad eelnimetatud katastriüksustel alla 1/4 pindalast. Arusaamatuks jääb ka asjaolu, kuidas Emajõe parem- ja vasakkalda ehitustingimused on sedavõrd erinevad ja maaomanikke ebavõrdselt kohtlevad.

Eelneva tõttu peame tõdema, et eskiislahendusel välja pakutud Vorbuse küla linnaga sidumist, Palsa ja Kitsesoo katastriüksuste osas sellise kujul realiseerimist ei leia, sest kinnistuomanikena me ei näe etteantud mahus kinnisvara arendusel majanduslikku mõtet.

Vastavalt Tähtvere vallavalitsuse poolt väljastatule Kitsesoo kinnistu detailplaneeringu lähteülesandele nr 53/238 (12.06.2000), “Niisutusvee tiigi ehitusprojektile” on kinnitatud vallavalitsuses 24.03.2006 (ehitusluba nr 3.06 05.04.2006) ning projekti „Kuivenduskraavide ümberehitamine“ (Vertes OÜ, september 2011.a.) kinnitamine ja sellega on käesolevale maa-alale antud eeldatud ootus, et seal saab arendada tiheasutusega elamumaad. Kitsesoo kinnistul on tehtud ettevalmistusi kinnistu arendamisega. Seal on tehtud ehitusgeoloogiline uuring (Geoloogilise uuringu

aruanne töö nr 25026 OÜ Alus-Geoloogia, aprill 2005.a.) ja geodeetilised mõõdistus (Kitsesoo ja Palsa geodeetiline alusplaan, Töö nr GEO-19-11 GeoBaltica OÜ, 28.05.2019)

Hetkel tegeletakse Palsa katastriüksusel muruvaiba tootmisega ja kui antud lahendus jääb kehtima, siis jätkub katastriüksustel senine tegevus ning seda on plaanis ka laiendada. Senise tegevuse jätkumisel näeme jõe-äärset matka/suusaraja maakasutust ainuvõimalikuna kallasraja vööndis, et oleks võimalik oma tootmisresurssi (maad) maksimaalselt tulu teenimiseks ära kasutada.

Lähtuvalt eeltoodust teeme üldplaneering eskiislahendusele järgnevad ettepanekud:

1. Laiendada katastriüksustel 83101:003:0268 (lähiaadressiga Palsa) ja 83101:003:0378 (lähiaadressiga Kitsesoo) Tähtvere asustuse arengu ala (TÄH4) ehitustingimusi s.h. lubada maapinda tõsta, kuni 60 meetri piirini Emajõe kaldast, mis ühelt poolt looks vajalikud tingimused kinnisvara arendamiseks ja teiselt poolt jätaks piisava ruumi avalikult kasutatava matka/suusaraja ja puhkeala välja arendamiseks.

2. Kaaluda antud piirkonnas sarnaste ehitustingimuste laiendamist, kuni perspektiivse Tartu linna põhjapoolse ümbersõidu projektini.

Seisukoht: Selgitada

Arvestades linnalise keskkonna lähedust saab linn kaaluda ehitusjoone nihutamist jõele lähemale. Selle kaalumisel üldplaneeringu põhilahenduses lähtub linn järgnevast:

1. Üleujutusriskide hindamise tulemused.

2. Dendropargist lähtuva ülelinnalise puhkeala orgaaniline jätkamine Emajõe orulammil.

3. Tänavavõrgu sidumise küsimused.

4. Jõe-äärsete matkaradade jätkuva avaliku kasutuse tagamine.

Kood: 32812

Esitaja: Priit Käblik

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

I. Planeeritavad muudatused ja põhjendused

1.1 Koostamisel oleva üldplaneeringuga kavatsetakse arhitektuuriüksusel VTM2 kehtestada järgmised kitsendused/piirangud:

1.1.1 keelata kruntide jagamine;

1.1.2 vähendada täisehitusprotsenti;

1.1.3 keelata alla 1800 m² kruntide puhul hoovimaja põhimõttel hoonete püstitamine;

1.1.4 kehtestada kohustuslik haljastuse osakaal ja haljastuse asukoht krundil.

1.2 Eelpool nimetatud piirangute kehtestamist põhjendatakse asjaoluga, et üldplaneeringuga soovitakse seada eesmärgiks piirkonnas tasakaalu hoidmist hoonestustiheduse suurendamise ja

Tammelinna ajaloolise aedlinliku struktuuri säilitamise vahel ning seeläbi hoonestusstruktuuri ühtlustada.

1.3 Üldplaneeringu eelnõus märgitakse, et antud piirkonna krundistruktuur ja väärtuslikum hoonestus pärineb valdavalt sõjaeelsest Tammelinna aedlinna planeeringu ajastust ja on osaliselt senini säilinud. Maa-ala iseloomustavad suured, üldjuhul üle 1500 m² ning kohati isegi üle 2000 m² suurused, rikkalikult haljastatud krundid ja väike hoonestustihedus.

II. Tegelik seisukord kõnealuses piirkonnas

2.1 Kõnealuses piirkonnas asub 64 krunti, millistest vähem kui pooled krundid on suuremad, kui eelnõus märgitud 1500 m² (0-500 m² 4 krunti; 501-1000 m² 17 krunti; 1001-1500 m² 15 krunti; 1501-2000 m² 17 krunti; 2000 + m² 11 krunti, ehk siis 28 krunti on üle 1500 m² ning 36 krunti on alla 1500 m²).

2.2 Olen seisukohal, et kuna rohkem kui pooled krundid on aegade jooksul väiksemateks kruntideks jägatud, siis ei saa kõnealusel piirkonnal olla krundi suurusest tulenevat väärtust.

2.3 Mis puudutab eelnõus märgitud rikkaliku haljastust, siis kõnealuses piirkonnas on haljastuse puhul valdavalt tegu viljapuudega.

2.4 Olen seisukohal, et viljapuud ei ole selline haljastuse liik mida võiks pidada piirkonnale erilist väärtust andvaks haljastuse liigiks.

2.5 Kui nüüd vaadata kõnealust piirkonda kogumis seda ümbritseva piirkonnaga, siis võib eeldada, et tulevikus ei ole kõnealuses piirkonnas enam erilist mõtet viljapuid kasvatada ning krundid muutuvad tühjadeks muruplatsideks.

2.6 Kui arvestada kõnealuse piirkonna vahetusse naabrusse planeeritavate viie kuni kaheksa korruseliste büroohoonete ja järjest kasvava Maarjamõisa kliinikumiga, siis on ilmne, et töökohtade lisandumisega suureneb ka liikluskoormus ja sellest tulenev saaste. Vaevalt keegi sellises piirkonnas kasvanud vilju süüa soovib.

III. Rändestsenaarium

3.1 Eelnõu kohaselt prognoositakse kõnealuses piirkonnas 2035. aastaks rahvaarvu vähenemist 400 inimese võrra, ehk siis rahvaarv väheneb 23,42% võrra.

3.2 Kui nüüd arvestada piirkonda juurde tekkivaid töökohti (laienev kliinikum ja planeeritavad büroohooned), siis pigem rahvaarv tõuseb. Kui vaadata teisi sarnaseid piirkondi, kuhu on töökohti juurde loodud, siis kõigis piirkondades on rahvaarv tõusnud, mitte langenud.

IV. Ökoloogiline jalajälg

4.1 Siinkohal ei saa kindlasti mööda vaadata ka ökoloogilisest jalajäljest.

4.2 Koostamisel olev üldplaneering oma piirangutega ei toeta kõnealuses piirkonnas kuidagi moodi ökoloogilise jalajälje vähendamist, vaid pigem soodustab jalajälje kasvamist.

4.3 Koostamisel oleva üldplaneering oma piirangutega pärsib elukohtade rajamist tulevaste töökohtade lähedusse. Selle asemel, et pigem soodustada elukohtade rajamist töökohtade lähedusse ning seeläbi vähendada liiklust ning sellest tekkivat saastet.

V. Ettepanek

5.1 Eeltoodut aluseks võttes teen ettepaneku arhitektuuriüksusel VTM2 jätta kehtima täna kehtivad maakasutus- ja ehitustingimused.

5.2 Alternatiivse lahendusena teen ettepaneku lubada hoovimaja püstitamine kruntidel suurusega üle 1600 m².

Seisukoht: Mittearvestada

Linn tänab ettepaneku esitajat põhjaliku analüüsi eest. Tulenevalt sellest, et käsitletav piirkond on pikalt olnud miljööväärtusliku ala koosseisus, on alal valdavalt säilinud ajalooline krundistruktuur, st väiksem osa (u 1/3) ajaloolisi krunte on tükeldatud ja suurem osa ajaloolisi krunte on säilinud. Linnavalitsus nõustub, et tegemist on piirkonnaga, kus on selge perspektiiv nii töökohtade kui rahvaarvu kasvuks. Üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus analüüsitakse täiendavalt piirkonna tulevikuväljavaateid ning täpsustatakse sellest tulenevalt ala ehitustingimusi. Linnavalitsus ei nõustu ettepanekuga määrata alale samasugused tingimused nagu täna kehtivas üldplaneeringus, kuna ala iseloom on tuntavalt erinev võrreldes Uus–Tammelinna elamupiirkondadega.

Kood: 32813

Esitaja: Maaamet

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Teavitasite, et Tartu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise(edaspidi KSH)aruande eelnõu avalik väljapanek toimub 13.07.-16.08.2020. Arvamusi saab esitada Tartu Linnavalitsuse linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonnale hiljemalt 16.08.2020. Maa-amet on eelnevalt väljendanud ameti seisukohti 15.11.2018 kirjaga nr 6-3/18/15489-2. 29.01.2019 kirjaga nr 9-3.2/UP-18-003teavitasite, et Tartu linna üldplaneeringu lähteseisukohtadele ja KSH väljatöötamise kavatsusele esitatud ettepanekute osas võttis Tartu Linnavalitsus seisukoha 24.01.2019 korraldusega nr 131.

Maavarade osas esitas Maa-amet omapoolsed märkused ja ettepanekud 04.08.2020 kirjaga nr 6-3/20/9696-2. Kirjas märgiti ekslikult, et reformimata riigimaade ja Keskkonnaministeeriumi valitsemisel olevate maaüksuste, mille volitatud asutus on Maa-amet, osas annab üldplaneeringule seisukoha Keskkonnaministeerium. Tutvunud üldplaneeringu eelnõuga, märgime järgmist.

Maa-amet tegi 15.11.2018ettepaneku Puiestee tn 114e kinnisasja (katastritunnus 79515:003:0038) osas. Palusime määrata Puiestee tn114e kinnisasjale EK -korterelamu maa-ala maakasutuse juhtotstarbe, mis on kooskõlas Tartu Linnavolikogu 04.12.2008 otsusega nr 454 kehtestatud Puiestee 114 krundi, Tüve tn pikenduse, Jaamamõisa tn ja Puiestee tn vahelise ala detailplaneeringu kohase krundi Pos 31 maakasutuse otstarbega. Hetkel on eelnõus juhtotsarve parkimisehitise maa-ala. Tartu Linnavalitsus 24.01.2019 korralduse nr 131 lisa kohaselt nõustus linnavalitsus Maa-ameti ettepanekuga. Palume viia vastav ettepanek üldplaneeringu eelnõusse.

Elamumaa sihtotstarbeline F. Tuglase tn 11 (katastritunnus79501:030:0023) kinnisasi, millele on eelnõusmääratud ÜH-ühiskondliku hoone maa-alamaakasutuse juhtotstarve. Ehitustingimuste all on märgitud, et eeskätt nähakse F. Tuglase tn 11 krundile üldplaneeringuga ette piirkonna elanikke teenindav spordihall. Maa-ala juhtfunktsiooniks on ühiskondliku hoone maa, eelkõige spordiasutuste

maa. Toetav otstarve on majutusasutused ja kaubandus-toitlustusasutused. Maa-ametile on edastatud info Riigi Kinnisvara AS-i poolt, et antud kinnisasi on vajalik riigivõimu teostamiseks. Kinnisasjale soovitakse kavandada ametihoone riigiasutuse toimise tagamiseks. Kaaskirjas selgitate, et uus üldplaneering võimaldab võrreldes kehtivaga ühelt poolt paindlikumat maakasutuse käsitlemist, teisalt on maakasutus selgemalt defineeritud ning linna ruumiline areng arusaadavam. Maa-ameti hinnangul on üldplaneeringus juhtotstarve üldjoontes ametiasutuse püstitamiseks sobilik, kuid maa-ala ehituslik iseloomustus ja ehitustingimuste juhtfunktsiooni kirjeldus liialt piirav. Selleks, et F. Tuglase tn 11 kinnisasja osas oleks riigil võimalik tagada riigivaraseaduse § 10 lõike 1 punkti 1 kohane eesmärk, palume reserveerida selle maa-ala

juhtfunktsiooniks ja kasutamise otstarbeks ehitustingimustes ka ametiasutuste juhtotstarve ning kajastada sellekohane info ehituslikus iseloomustuses. Võimalusel palume leida spordihalli kavandamiseks alternatiivne asukoht.

Ühiskondlike ehitiste maa sihtotstarbeline Narva mnt 2a (katastritunnus 79301:001:0465) kinnisasi, millele on eelnõus määratud ÜH –ühiskondliku hoone maa-ala ja H –roheala maakasutuse juhtotstarve. Maa-amet nõustub eelnõus kavandatud maakasutuse juhtotstarvete paiknemisega Narva mnt 2a kinnisasjal. Riigi Kinnisvara AS on 20.06.2019 kirjas nr AET-12/2019-87teinud ettepaneku ala edasisel arendamisel arvestada võimalusega Holmi kvartalisse rajada riigiasutuste ühishoone ning täiendavalt selgitanud ja põhjendanud, miks just Narva mnt 2a kinnisasi on selleks sobilik. Maa-amet toetab Riigi Kinnisvara AS-i põhjendusi ning riigiasutuste ühishoone rajamist Narva mnt 2a kinnisasjale selleks kavandatud maakasutuse juhtotstarbega alale.

Palume arvestada üldplaneeringu edasisel menetlemisel käesolevas kirjas toodud ettepanekutega Puiestee tn 114e ja F. Tuglase tn 11 kinnisasjade osas. Lisaks palume linnavalitsusel teavitada Maa-ametit, kui eelnõu avalikustamise ajal tehti Maa-ameti volitusel olevate kinnisasjade ja maaüksuste osas ettepanekuid, mis tingivad maakasutuse juhtotstarbe või perspektiivse kasutamise otstarbemuutmise. Soovime esitatud ettepanekud ühiselt läbi arutada ja teha kaalutletud otsused enne üldplaneeringu vastuvõtmist.

Seisukoht: Arvestada

Arvamuses toodut arvestada üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.

Kood: 33204

Esitaja: Tõnis Palm

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Paberil esitatud ettepanek. Anne kanali sõudespordiks kavandamise kohta.

Seisukoht: Mittearvestada

Täname põhjaliku analüüsi eest. Teatame, et linn on loobunud Anne Sõudekanali kavandamisest, kuna mõlemad kanalid on juba kavandatud muudeks tegevusteks. Sõudespordi baasid on välja kujunenud Emajõe ääres (nii linna kui Tartu Ülikooli omad), on elujõulised ja linn ei kavanda toimiva

tegevuse lõpetamist. Samuti puuduvad linnal vahendid endiste suurejooneliste plaanide elluviimiseks. Lisaks on tagumise kanali laiendamine võimatu looduskaitseliste piirangute tõttu.

Kood: 33205

Esitaja: Avo Rosenvald, MTÜ Tartu Maheaed

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Tartu Maheaial on ettepanek: Lk 109 viimane lõik 5. lause asendada tekstiga: Aiandusalade ilme peab olema esteetiline, aiandustegevuseks tarvilikud ehitised (tööriistakuurid, tualetid, varjualused, kasvuhooned jm.) sobituma looduskeskkonda.

Ja üks küsimus: miks on kadunud kaardilt Laseri t. aiandusala?

Seisukoht: Arvestada

Ettepanek teksti täiendamise osas arvestatud. Selgitus: Laseri tn 7 krundile enne kavandatud linnaaianduse maast loobuti, kuna veevarustusega seonduvate rajatiste maa vajab lisaruumi.

Kood: 33206

Esitaja: Tammelinna selts

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

● Säilima peab ajaloolise Valge hobuse trahteri ja Tammelinna mõisa muinsuskaitselised eritingimused tagamaks Tartule ja Tammelinnale olulise osa ajaloost säilimine.

● Kuna üldplaneering näeb ette igas asumis koerte jalutusala olemasolu (11.9), teeb selts ettepaneku koerte jalutusväljaku loomiseks Raudtee 82-82 kruntidele. Teisteks askukohataks võiksid olla rohealad Aardla ringi kõrval või Tuvi tn ääres.

● Luua turvaline Riia tänava ületus Riia-Raja ristis. Kaaluda jalakäijate-kergliiklustunneli ehitamist.

● Ehitamise käigus ei toetata kõrghaljastuse kaotamist. Ehitades tuleks säilitada vanu puid ja teisi looduslikke objekte.

● Kõigis Tammelinna asumialades tuleb määrata haljastuse-kõrghaljastuse 10%. UTM5 alal peaks see vähemalt olla 10-20%.

● Uute kortermajade rajamisel peaks arendaja ehitama ka iga kortermaja juurde elektriautode laadimispunkti.

● Uute arenduste puhul (kortermajad) tuleb parkimine lahendada kinnistul (kortermaja-alused parklad), mitte linnatänaval (täiendus Asumi ehitustingimustele UTM5). Parkimisala ja roheala suurus peab jätkuvalt olema võrdväärne.

● Tammelinna selts soovib kaitsta Tammelinnale väga iseloomulikke Tammede alleesid ja toetab uute loomist. Pakume välja Raja ja Raudtee tänava, et tekitada uusi rohekoridore.

● Suur osa tammelinlasi jõuab koju läbi Pauluse kalmistu ja seepärast kaaluda võimalust rajada sinna kerge valgustus. Eeskujuks võib olla Raadi kalmistu lahendus.

● Ei toeta üksikute UTM5-te tegemist kõrgeteks hooneteks. Praegune maksimaalne korruselisus on 4-5 piirkondades, kus on juba korterelamud. Üksikobjekte ei tohiks kõrgemaks ehitada ja säilima välja ehitatud korruselisus.

● Selts toetab vanade tööstushoonete likvideerimist ja tööstuse (ja raudtee) osakaalu vähendamist Vana-Tammelinnas (VTM3). Selts ei toeta viljahoidla laiendamist Tammelinnas, mis suurendab raskeveokite liikumist piirkonnas, kus on väikeelamud ja tervishoiuasutused. Tööstuse laiendamine ei tohi halvendada kohalike elanike elukvaliteeti.

● Olulise liikumissuunana paljudele elanikele seada eesmärgiks Ravila tänava rekonstrueerimine sarnaselt Soinaste tänavale, et luua kõnniteed, kuhu mahuvad nii jalakäijad kui ka kergliiklejad.

● Tamme staadioni kui Tartu linna esindusstaadioni multifunktsionaalsemaks tegemiseks kaaluda võimalus lubada üldplaneeringuga rajada sinna ajutiselt püstitatav sisehall, mis võimaldaks treeninguid läbi viia ka talvel.

● Krundi jagamine võib toimuda juhul, kui üksikelamu krundiala pindala ei jää väiksemaks kui 700m2. Tammelinna selts leiab, et see on vajalik, et säilitada aedlinnale omast miljööd ning vältida liigset tihendamist.

● Tammelinlased on täheldanud II kategooria loomaliikidest nahkhiirte elupaiku ka Tammelinnas. Teeme ettepaneku pärast vajaminevate uuringu tegemist Tammelinna lisamist nende elupaigana Tartu linnas.

Seisukoht: Arvestada

Linn tänab sisukate ettepanekute eest, üldplaneeringuga lahendatavate teemade osas tehakse koostööd ÜP põhilahenduse koostamisel.

Kood: 33207

Esitaja: Rutt Piir, Ökodisko OÜ

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Paluksin Üldplaneeringu seletuskirjas korrigeerida sõnastust:

LK 144 Üldplaneeringuga tehakse ettepanek AVALIKKUSELE SUUNATUD PUHKEMAJANDUSE EESMÄRGIL vähendada Emajõe kalda ehituskeeluvööndit piirkonnas järgmiselt:...

LK 145 Üldplaneeringuga tehakse ettepanek vähendada Emajõe kalda ehituskeeluvööndit järgmiste SEADUSTAMIST VAJAVATE paadikanalite ulatuses:...

Seisukoht: Arvestada

Sõnastus vaadatakse lõplikult üle põhilahenduse koostamisel.

Kood: 33208

Esitaja: Aivo All

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Tartu Linnavolikogu 13.09.2018 otsusega nr 93 algatati Tartu linna üldplaneeringu koostamine ja keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH). Tartu Linnavolikogu 11.06.2020 otsusega nr LVK-IP-0020 on Tartu linna üldplaneering ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne määratud avalikule väljapanekule ajavahemikul 13.07-16.08.2020.

Avaldajale kuulub Vorbuse külas Emajõe ääres Jõekalda kinnistu (83101:003:0727, registriosa nr 4370704).

Üldplaneeringu eelnõu kohaselt Vorbuse küla koosneb kaheksast arhitektuuriüksusest: VOR1-VOR8. Arhitektuuriüksuste maakasutus- ja ehitustingimused on toodud maakasutuse üldiste kasutustingimuste andmekihil (vt eelnõu lk 55). Avaldaja soovib üldplaneeringus Vorbuse külas arhitektuuriüksuste VOR1-VOR8 maakasutus ja ehitustingimused täpsustamist selliselt, et lubatud abihoonete korruselisus osas oleks lubatav lisaks 1 korruselise abihoone kõrval ka abihooned, millel oleks 1+ katusekorrus.

Seisukoht: Selgitada

Hajaasustuslikes arhitektuuriüksustes VOR1 ja VOR2 ei ole abihoone korruselisus eraldi piiratud (st abihooned on lubatud lahendada 1+ katusekorrusega). VOR6 osas ettepanekuga mitte arvestada, kuna asustuse arengu aladel (tiheasustuses) on abihoonete arv ja kõrgus piiratud ühtse hoonestuslaadi tekkimise eesmärgil.

Kood: 33209

Esitaja: Andrus Rehemaa

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Saadan enda ettepanekud. Kirjaga on kaasas ka kunagi kesklinna üldplaneeringu tegemise ajal kirjutatud artikkel Tartu ajaloolisest tänavavõrgust, mille sisu palun arvestada vastavate ettepanekute põhjenduse juures. 1. Holmi parki Emajõe vasakkaldal Narva maantee ja Raatuse tänava vahel uushoonestuse planeerimisel arvestada ajaloolise kvartali- ja krundistruktuuriga. Taastatakse ajaloolise Holmi tänava siht ja tänavaala algsetes mõõtmetes ning sellele antakse ametlik tänavastaatus ja nimi.

Põhjendus: Ajaloolise tänavavõrgu olulisuse üldise põhjenduse kohta vaadake palun lisatud artiklit.

Ülejõe kesklinna osa ajaloolise linnaruumi identiteedi kandjana on iseäranis silmapaistev Holmi tänav, mis nii oma asendilt kui linnaelu ajaloo seisukohalt on eriline. Holmi tänav on Tartu linnaruumi ajaloos iseloomulik ja meeldejääv avaliku ruumi osa, millel on linnaruumis võime tekitada nt. norra arhitekti Christian Norberg-Schulzi kirjeldatud genius loci ehk n.-ö. tähendusliku kohatunde fenomeni. Ja seda lisaks oma linnaplaneeringuliselt erilisele asendile just oma ajaloolist järjepidevust kandva tähendusega, mida ei saa asendada ükski uus teedevõrguplaneering samas kohas. Holmi tänaval oli oluline roll olla ühenduslüli kesklinna kahe poole teedevõrgu vahel ja sel on selleks potentsiaali ka nüüd. Kui taastada ka Holmi silla kohal kergliiklussild saab Holmi tänavast loogiline osa Tartu ühest kesksest kergliiklusteest.

2. Keskpargis taastada ajalooline Kauba tänav oma algses asukohas ja mõõtmetes ning sellele anda ametlik tänavastaatus ja nimi. Tänavaalale ei ole lubatud ehitada ega seda ehitistega katta.

Põhjendus: Kauba tänav on vanalinna kõrvale kerkinud ajaloolise uue kesklinna üks keskseid tänavaid, mis teenis ka Vallikraavi tänava sihi Emajõeni pikendamise funktsiooni. Vabaduse puiestee äärse pika kvartali kaheks lahutajana on Kauba tänaval oluline roll selle kesklinna piirkonna liikumisteedes ja Barclay platsi ja Küüni tänava jõeäärega sidumisel.

Lisapõhjendus ettepanekutele 1 ja 2: Holmi ja Kauba tänava taastamine on otsustatud vastavate kvartalite ümberplaneerimisel Tartu kesklinna üldplaneeringu avaliku arutelu tulemusena. Kesklinna üldplaneeringu avaliku arutelu tulemusel tehtud sellekohane otsus on fikseeritud Tartu linnavalitsuse korralduses nr. 107, 04.02.2016 „Seisukoha võtmine Tartu kesklinna üldplaneeringu avaliku väljapaneku jooksul laekunud ettepanekute ja vastuväidete osas ning üldplaneeringu avaliku arutelu aja ning koha määramine“:

„Laekunud ettepanekutest lähtuvalt otsustati muuta planeeringulahendust ja taastada

kergliiklustänavatena ajaloolised Kauba ja Holmi tänavad, jätta hoonestamata Kaubamaja ja Vanemuise teatri vaheline haljasala, lisada Kaarsilla ja Võidu silla vahelisele alale Holmi

kesklinnaga siduv täiendav kergliiklussild, lisada planeeringusse lisaks hoonete kõrguspiirangule ka minimaalne korruselisus. Arvestades enam rohelisuse säilitamise põhimõttega, võeti seisukoht, et Holmi parki näidatud hoonestusala siseselt võib hoonestus hõlmata kogu pindalast kuni 70 protsenti ja markeerida tuleb ajaloolise Holmi tänava joon.“

Samuti on Holmi ja Kauba tänava taastamise ettepanekuga arvestamine fikseeritud eelmainitud korralduse lisas.

Ajaloolise tänavavõrgu olulisuse üldise põhjenduse kohta vaadake palun kirjale lisatud artiklit, mida palun arvestada ettepanekuid põhjendava tekstina.

3. Uus kergliiklussild rajada ajaloolisele sillakohale Uueturu tänava otsa ja ajaloolise Holmi tänava otsa vahel.

Põhjendus: Koos taastatud Holmi tänava sihiga moodustab see hädavajaliku ühendava osa kesksest linna kergliiklusteest, mis ühendab Ülejõe ja Raadi koos Eesti Rahva Muuseumiga Roosi tn. promenaadi, Holmi tänava, Uueturu tänava, Vanemuise tänava ja üle raudtee planeeritud kergliiklussilla kaudu Maarjamõisa ülikoolilinnakuga.

4. II maailmasõjas hävinud hoonestusega kvartalites võtta uute detailplaneeringute koostamisel võimalikult palju arvesse ajaloolist krundistruktuuri ja ajaloolisi krundipiire.

5. Võtta eesmärgiks asendada Kaarsild amortiseerumisel ajaloolise Kivisilla rekonstruktsiooniga samas asukohas. Kivisilla taastamisel Kaarsild teisaldatakse või kui see osutub tehniliselt võimatuks, siis ehitatakse uuesti Munga tänava otsa sihis, et anda Roosi tänava promenaadile ja Eesti Rahva Muuseumile otseühendus vanalinnaga ning tõsta esile ning muuta ligipääsetavamaks Kalevipoja Vabadussõja mälestusmärk ja samas säilitada Kaarsilla arhitektuur.

Põhjendus: Kivisild on olnud Tartu üks tuntumaid, väärtuslikemaid ja silmapaistvamaid maamärke, mille algses välimuses taastamine annaks Tartu kesklinnale esteetilises ja linnaehituslikus mõttes, ajaloomälu hoidmise seisukohast ning ka praktilise poole pealt palju juurde. Kivisilla ühtne ja laiem liiklusala ning sujuv ühendus kallastega on sobivad kergliikluseks. Silla sammaste kohal olevad laiendid annavad võimaluse jõe peal peatumiseks. Kivisild oleks arhitektuuriline ja kultuuriajalooline tõmbenumber, mis aitaks linnaehituslikult ühendada vanalinnaga kesklinna Ülejõe osa. Hävinud ajalooliste ehitiste rekonstrueerimise põhjenduste ja kogemuste kohta on võimalik teadmisi saada nt. Saksamaalt, kus viimastel aastatel on sellel teemal toimunud palju arutelusid ja käsil on mitmeid projekte (suuremad Berliinis, Potsdamis, Frankfurdis ja Dresdenis). Eriti tasuks uurida Dresdeni Jumalaemakiriku (Frauenkirche) taastamise lugu, mis ehitati üles sümboolse sõjavastase lepituse (Versöhnung) mälestusmärgina. Kivisild sillana ja kallaste ühendajana võiks eriti sobivalt kanda sarnast ideed. Kivisilla taastamisel saaks Dresdeni Jumalaemakiriku projektist ka selles osas eeskuju võtta, et kasutada saab ehitise originaaldetaile, mida on arvutimudeli abil võimalik algsele kohale tagasi paigutada. Kivisilla originaaldetaile on silla varemetes, selle ümbruses ja Emajõe Veibri kurvis jõepõhja uputatuna palju säilinud.

6. Koos Kivisilla taastamise eesmärgiks võtmisega näha ette tellida uuring Kivisilla ajaloolisel kujul taastamise mõjude kohta Emajõe veeliiklusele.

Põhjendus: Selline neutraalne uuring on vajalik, et saada reaalseid faktiteadmisi olemasoleva Emajõe veeliikluse ja selle vajaduste kohta ning selle kohta, kuidas ajaloolisel kujul taasehitatud Kivisild veeliiklust mõjutaks. Uuringu juurde kuulub seega ka Kivisilla ajalooliste mõõtmete täpne väljaselgitamine.

7. Loobuda praeguse parkla alale Vabaduse pst ja Magistri tn vahel parkimismaja ehitamisest. Mitte vähendada selle jaoks Emajõe kalda ehituskeeluvööndit.

Põhjendus: Vanalinna mitmekordse parkimismaja ehitamine on vastuolus autoliikluse vähendamise sooviga piirkonnas. Tartu keshtivas üldplaneeringus põhjendatakse seda nii: „Autoliikluse kasvu tuleb vältida, sest vibratsioon ja heitgaasid mõjuvad halvasti vanadele hoonetele. Eelistatud on jalakäijad ja inimjõul liikuvad sõidukid. Seetõttu ei tohi rajada uusi autoteid, küll aga võib muuta olemasolevaid autoteid jalakäiguteedeks.“ (5.2.2.14) Linnaplaneerimise kogemus näitab, et sõidukitele ruumi ja kasutusmugavust juurde tekitades ainult kasvatab nende hulka. See on aga otseses vastuolus sooviga ühendada paremini Raekoja plats jõega.

Korrusparkla on ette nähtud rajada ajaloolise Lihaturu platsi peale, kus pole kunagi varem püsivat hoonestust olnud. 1930-ndate lõpus kujundati sellest koos Politseiplatsiga haljasala. Seega on Lihaturu plats osa väärtuslikust ajaloolisest tänavate ja platside võrgustikust, mis tuleb igal juhul säilitada vastavalt Tartu vanalinna muinsuskaitseala põhimäärusele (§6, lõige 2, punkt 1: vanalinna ajalooliselt väljakujunenud hoonestusstruktuuri ning linnaruumi elementide (katusemaastik, tänavaseinad ja tänavaruum, hoonetegrupid, hooned ja hooneosad, tänavad, väljakud, haljasalad, aiad, hoovid jms) säilitamine ja vajadusel nende terviklikkuse taastamine ajalooliste andmete alusel;).

Plats on käsitletav ka haljasalana, kuna pärast avalihaturu kolimist turuhoonesse see selliseks kujundati. Ajaloolise haljasalana võib Lihaturu platsi käsitleda hoolimata sellest, et Nõukogude aja ja taastatud Eesti vabariigi aja jooksul haljastust järk-järgult vähendati, eriti viimase rekonstrueerimise käigus, mil parkimisfunktsiooni laiendati. Ajaloolisele haljasalale ehitamise keelab kehtiva üldplaneeringu punkt 5.2.1.10.: „Hoonestada ei tohi avalikke ja poolavalikke ajaloolisi haljasalasid ja aedu“.

Lihaturu platsi hoonestamine rikuks ka ajalooliste fassaadide vaadeldavuse tagamise põhimõtet, kuna praeguse Magistri tänava äärne hoonestus on ehitatud arvestades nendeesist ajaloolist väljakut ja on seega mõeldud olema vaadeldavad ka kaugemalt, Emajõe äärest.

Teen ettepaneku loobuda maapealse parkimismaja ehitamisest ja mõtestada vanalinna parkimisvajadus ringi, kasutades lähedalolevaid vähemtundlikumaid alasid.

Üldplaneeringu eelnõu tekstis põhjendatakse vääralt ka Emajõe kalda ehituskeeluvööndi vähendamise taotlust sellel alal: „Taotletav vähendamise ala on tugeva inimmõjuga ja olnud ajalooliselt hoonestatud. Lähtudes linnaehituslikest ja linnaruumi ajaloolise järjepidevuse tagamise eesmärgist peab linn vajalikuks järgida kohustuslikku ajaloolist ehitusjoont tänava perimeetril. Taotletav vähendamise ala on tugeva inimmõjuga ja olnud ajalooliselt hoonestatud. Lähtudes linnaehituslikest ja linnaruumi ajaloolise järjepidevuse tagamise eesmärkidest soovib linn järgida kohustuslikku ajaloolist ehitusjoont tänava perimeetril.“ (lk 142) Lihaturg ei ole ajalooliselt hoonestatud olnud ja ajaloolist ehitusjoont järgib praegune hoonestus. Lähtudes linnaehituslikest ja linnaruumi ajaloolise järjepidevuse tagamise eesmärkidest ei tohi parkimismaja sellesse kohta ehitada ja ajaloolist Lihaturu platsi hoonestada.

8. Koos raamatukoguhoone/kunstimuuseumi uue hoone ehitamisega Keskparki taastada ajalooline Kauba tänav oma algses asukohas ja mõõtmetes ning sellele anda ametlik tänavastaatus ja nimi. Tänavaalale ei ole lubatud ehitada ega seda ehitistega katta. Parki taasehitada ajaloolise kaubahoovi välisperimeetri sammastik koos karniiside ja ehisviiludega.

Põhjendus: Ajaloolise tänavavõrgu olulisuse üldise põhjenduse kohta vaadake palun lisatud artiklit.

Kauba tänav on vanalinna kõrvale kerkinud ajaloolise uue kesklinna üks keskseid tänavaid, mis teenis ka Vallikraavi tänava sihi Emajõeni pikendamise funktsiooni. Vabaduse puiestee äärse pika kvartali kaheks lahutajana on Kauba tänaval oluline roll selle kesklinna piirkonna liikumisteedes ja Barclay platsi ja Küüni tänava jõeäärega sidumisel.

Kaubahoov oli Tartu üks tuntumaid ja silmapaistvamaid ehitisi, Tartu klassitsismi märgilisi näiteid, mis oma markantse sammastikuga andis põhjust Tartu hüüdnime Emajõe Ateena kinnistumisele. Kaubahoovi linnaehituslik väärtus peitub põhiliselt tema nelja külje sammasfassaadide tekitatud vaadetes ning sammaskäigu tänavaruumi kasutust täiendavas funktsioonis. Piirdudes sammaskäigu taastamisega, on võimalik krundi sisemust vajadusel kasutada uue funktsiooniga hooneosa rajamiseks või jätta sammastiku sisemus pargi-/väljakualaks ning rajada plaanisolev kultuurihoone Kauba tänavast lõuna poole. Ajaloolise rekonstruktsiooni temaatikat on käsitletud ettepanekus nr 5.

9. Ülejõe kesklinna ossa uushoonestuse planeerimisel arvestada ajaloolise kvartali- ja krundistruktuuriga. Taastatakse ajaloolise Holmi tänava siht ja tänavaala algsetes mõõtmetes ning sellele antakse ametlik tänavastaatus ja nimi. Raatuse tänava lõunaküljel säilitatakse hoonestamata ajaloolise Heinaturu ala ning kujundatakse sellest kaasaegne linnaväljak ning antakse sellele ametlik väljakustaatus ja nimi. Taastatakse Hobuse tänava siht ja tänavaala ajaloolistes mõõtmetes ning antakse sellele ametlik tänavastaatus ja nimi.

Põhjendus: Ajaloolise tänavavõrgu olulisuse üldise põhjenduse kohta vaadake palun lisatud artiklit.

Kõik kolm loetletud avaliku ruumi elementi on koos Raatuse tänavaga Ülejõe kesklinna osa ajaloolise linnaruumi identiteedi kandjad. Iseäranis silmapaistev on Holmi tänav, mis nii oma asendilt kui linnaelu ajaloo seisukohalt on eriline. Holmi tänav on Tartu linnaruumi ajaloos iseloomulik ja meeldejääv avaliku ruumi osa, millel on linnaruumis võime tekitada nt norra arhitekti Christian Norberg-Schulzi kirjeldatud genius loci ehk n.-ö. tähendusliku kohatunde fenomeni. Ja seda lisaks oma linnaplaneeringuliselt erilisele asendile just oma ajaloolist järjepidevust kandva tähendusega, mida ei saa asendada ükski uus teedevõrguplaneering samas kohas. Holmi tänaval oli oluline roll olla ühenduslüli kesklinna kahe poole teedevõrgu vahel ja sel on selleks potentsiaali ka nüüd. Taastades ka Holmi silla kohal kergliiklussilla saab Holmi tänavast loogiline osa Tartu ühest kesksest kergliiklusteest.

Heinaturg on osa ajaloolisest Emajõe-äärsest turuplatside võrgustikust, mille alade ehitistest vabana hoidmine on tähtis linnaruumilise mälu talletajana. Lisaks annavad need põhjendatult ehitistest vabana hoitavad alad ka hea võimaluse uues funktsioonis kaasaegse linnaväljakuna kasutuselevõttu. Heinaturg asub selleks eriti heas kohas, vanalinna ja Ülejõed ühendava silla otsas, otse Raekoja platsilt üle jõe. Väljaku Holmi kvartalite poolse külje hoonestamine ajaloolisel joonel lubab väljakule tekitada ka aktiivse kasutusega hoonefrondi.

Hobuse tänav on juba praegu Treffneri monumendi juures eeskujuna osaliselt tähistatud, kuid pargiruumis esiletoomiseks oleks vajalik taastada ka sellest Narva mnt. poole jääv lõik enamana kui pargitee. Tänav on tähtis eriti kultuuriajaloolises mõttes kui Hugo Treffneri kooli esimene asukoht. Lisaks on ta üks otsestest ühendusteedest linnamuuseumiesiselt Emajõe promenaadi peale.

10. Luua miljöövärtuslik ala Ülejõe kaguossa, mis hõlmaks Uue, Pärna, Pika, Paju ja Anne tänava tänavaäärset ajaloolist hoonestust.

Põhjendus: Ülejõe kaguosa Uue, Pärna, Pika, Paju ja Anne tänava tänavaäärne ajalooline hoonestus on veel viimane säilinud osa ajaloolise Ülejõe lihtsamast n-ö agulihoonestusest. Kuigi II maailmasõjas see hoonestus valdavalt säilis, siis viimaste aastakümnete jooksul on suurem osa sellest lammutatud, nt Fortuuna, Põik ja Pikal tänaval. Piirkonna säilinud ajaloolise hoonestusega tänavaruum on praegu veel iseloomulikuks näiteks XIX sajandi lõpu ja XX sajandi alguse Tartu vaesema elanikkonna linnakeskkonnast. Miljööväärtuslik ala aitaks seda hoonestust ja linnaehituslikku olemust väärtustada ja aitaks omanikel renoveerimiseks saada infot ja võimaluse taotleda restaureerimistoetust. Miljööala peaks hõlmama ka selle piirkonna asustusajaloos keskset pärmivabriku kompleksi, mis aitaks sealseid hooneid praeguste omanike silmis väärtustada ja suunaks neid nende suuremas mahus säilitamisele.

11. Täiendada miljööväärtuslike üksikobjektide kategooriat. Hinnata sellest seisukohast kogu linnas muinsuskaitse- ja miljööaladelt välja jäävaid ajaloolisi hooneid. Taastada viimase üldplaneeringuga miljööväärtuslike üksikobjektide hulgast välja arvatud hoonete staatus. Käsitleda miljööväärtuslike üksikobjektide määramist kui kohaliku tasandi arhitektuuri- ja ajaloováärtuslike objektide kaitset riiklike mälestiste kõrval.

Konkreetsete hoonetena toon näiteks välja kaks, millele teen ettepaneku miljööväärtusliku üksikobjekti staatus anda: Julius Kuperjanovi tn 18a ja Pepleri tn 32. Nende hoonete puhul võib kaaluda ka võimalust esitada ettepanek muinsuskaitseametile kultuurimälestiseks tunnistamiseks.

Põhjendus: 2015. aastal vastu võetud planeerimisseaduse § 75. „Üldplaneeringu ülesanded“ näeb üldplaneeringu ülesandena miljööväärtuslike üksikobjektide ja kohaliku kultuuripärandi kaitsega

tegelemist ette kahes punktis: „16) miljööväärtuslike alade ja väärtuslike üksikobjektide määramine ning nende kaitse- ja kasutustingimuste seadmine;

17) kohaliku tähtsusega kultuuripärandi säilitamise meetmete, sealhulgas selle üldiste kasutustingimuste määramine;“. Muinsuskaitseamet on samuti pidanud kohaliku omavalitsuse tasandil kultuuriväärtuste kaitset väga oluliseks ja vajalikuks üleriiklike kultuurimälestiste nimekirja kõrval. Miljööväärtuslike üksikobjektide kategooria annab võimaluse kaitsta väärtuslikke hooneid väljaspool suuremaid kompaktseid miljööväärtuslikke alasid. Iseäranis on miljööväärtuslike üksikobjektide määramist otstarbekas kasutada kohaajalooliselt oluliste objektide tähistamiseks ja hoidmiseks (vt. ka järgmist ettepanekupunkti).

Põhjendus: Julius Kuperjanovi tn 18a. Silmapaistva arhitektuuriga funktsionalistlik 1930ndate aastate elamu: Osvald Haagi äri- ja eluhoone , 1938, arhitekt Nikolai Kusmin. Ära märgitud muinsuskaitseameti koostatud XX sajandi arhitektuuri paremiku nimestikus.

Põhjendus: Pepleri tn 32. Tartus säilinutest üsna erandlik uusrenessansliku historitsismi näide. Rikkaliku fassaadikujundusega kivimaja, mille projekteeris 1901. aastal arhitekt Carl Bescht (1860–1904) staabikapten Mašarski elamuks. Üks vähestest säilinud ümbruskonna kunagistest mitmetest suurte aedadega villadest.

12. Anda miljööväärtusliku üksikobjekti või miljööväärtusliku ala staatus Tartu linna piiresse jäävaile ajaloolistele mõisasüdametele, millel seda staatust juba pole või mis pole juba riiklikud mälestised. Mainida mõisaid kui asustusajalooliselt erilisi ja olulisi objekte.

Põhjendus: Tartu linna piiresse jääb 9 ajaloolist mõisasüdant: Raadi, Tähtvere, Karlova, Ropka, Maarjamõisa, Tamme, Jaama, Anne ning Piiskopi mõis. Peale Anne ning Piiskopi mõisa on kõigi nende hoonestus ja pargid vähemalt osaliselt, sh. peahooned, säilinud. Tartut kunagi ümbritsenud mõisatel on väga suur roll Tartu kesklinna ümbritsevate linnaosade kujunemisel. Need on andnud linnaosadele nime ning mõisasüdametel on oluline roll linnaosade identiteedis ja ajalooteadvuses. Mõisahoonete ja mõisasüdamete säilimine tagab Tartu asustusajaloo loetavuse linnapildis. Riiklike mälestistena on arvel Raadi, Tähtvere ja Karlova mõisa olulisemad hooned, miljööala on Maarjamõisa hoonete ümber. Kuid hästi säilinud Ropka ja Jaama mõisate hoonetele pole üldplaneeringu järgi ette nähtud mingit kaitset. Selline olukord ei ole Tartu asustusajalooliselt nii märgiliste objektide puhul loogiline ega sisuliselt põhjendatud. Need mõisad on oma linnaosades ajalooliselt ühed vanimad ja kesksemad hooned (hoonetekompleksid) ning nende säilimine on Tartu üldises muinsus- ja miljöökaitse süsteemis ning linnaosade ajaloo seisukohalt keskse tähtsusega. Anne ja Piiskopi mõisa asukohti tuleks arvestada detailplaneeringute koostamisel nendes piirkondades, et nende ajaloolised asukohad linnaruumis loetavana säiliksid.

13. Üldplaneeringus määrata potentsiaalsete trammiliinide marsruudid vastavalt tehtud uuringule „Tartu linna kergrööbastranspordi teede määramine ning teostatavus- ja tasuvusanalüüs“ (https://www.tartu.ee/en/node/12429).

Põhjalikult on trammi Tartusse sobivust ja vajalikkust põhjendatud sellessamas uuringus. Tramm on kahtlemata nüüdisaegse linnatranspordi oluline osa, mida tõendavad mitmed viimastel kümnenditel Euroopa linnades loodud ja taasloodud trammivõrgud. Trammiliini(de)l on selge potentsiaal olla arusaadava ja hästikorraldatud ühistranspordi kese Tartus. Praeguses planeeringuteksti lause

„Trammiliinide rajamiseks ja sellega kaasnevate taristute ümberehitamise mahtu arvestades on uue transpordiliigi efektiivsus ebaproportsionaalselt väike“ ei ole usutavalt põhjendatud.

14. Näha ette jalakäijate samas tasandis ülekäik vähemalt ühel teepoolel Turu-Riia-Vabaduse puiestee ristmikul suunal Turu tn-Vabaduse pst.

Selle liikumissuuna jalakäijatele piiramine on endiselt Tartu kesklinna liikluse suurimaid kitsaskohti ja selge näide, et autoliiklus on ka linnasüdames peamine eelistatud liikumisviis.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

Linnaruumi kujunemine on järkjärguline protsess, mida mõjutab kõikvõimalik ühiskonnas toimuv. Oleme nõus, et ajaloomälu hoidmine on oluline osa linnaruumi tuleviku kujundamisel, kuid teatud hetke taastamine ajaloost on kunstlik, kui see ei arvesta kaasaegsete ja tulevikku suunatud visioonidega.

1. Mitte arvestada. Linnakeskkond on piirkonnas saanud uue lahenduse, endine Holmi tänav on asendunud Narva mnt ja Võidu sillaga. Kahtlemata tekib kvartalist risti läbi liikumist võimaldav avalik ruum, kuid see ei pruugi olla täpselt ajaloolise Holmi tänava suunal. Põhjus on selles, et kui kunagi oli Holmi tn ülelinnaliselt oluline liikumissuund, siis tänaseks on sama funktsioon liikunud Riia tänava otsa üle Võidu silla.

2. ja 8. Arvestada osaliselt. Kauba tänava suund (liikumine Vallikraavi tänavalt jõe äärde) on põhimõtteliselt oluline suund, kuid täpne lahendus kogu alale leitakse rahvusvahelise arhitektuurivõistluse käigus. Võistlustingimustes antakse muuhulgas alusmaterjalina ajaloolised kihistused ja tänavavõrgustik ning osalejatel on võimalus sellega arvestada.

3. Selgituseks. Tänaseks läbiviidud arhitektuurivõistlus ja selle alusel koostatud hoonestuskava ei välista ka kergliikluse silla kavandamist ligikaudselt samale asukohale.

4. Arvestada, kuid lõplik lahendus sõltub väga palju tänaseks välja kujunenud kontekstist.

5. Mitte arvestada. Kaarsild on kultuuriväärtusega ja põhjalikult renoveeritud sild, millest on saanud üks Tartu sümboleid. Roosi tänavalt lähtuva silla suunamine Vabaduse pst parki katkestab visuaalselt kallasraja ja ei sobitu kokku Kalevipoja monumendi ümbruses välja kujunenud keskkonnaga.

6. Mitte arvestada. vt p 5. Kuna linn ei kavanda Kaarsilla taastamist, pole mõtet tellida ka vastavat uuringut.

7. Arvestada osaliselt. Parkimismaja otstarbe kõrval jäetakse üldplaneeringu põhilahendusega võimalus ehitada krundile ka muu otstarbega hooneid. Ehituskeeluvööndis toodud põhjendused ajaloolise hoonestuse kohta käsitlevad Vabaduse pst teiste hoonete baasil kujunevat ehitusjoont.

9. Mitte arvestada. Linn ei kavanda väljaspool vanalinna muinsuskaitseala ajaloolise linnaruumi koopiana taastamist, kuna linnaehituslik situatsioon vanalinna ümbruses on täielikult muutunud ja linna elanike arv on kasvanud ligikaudu poole võrra.

10. Mitte arvestada. Nimetatud hooned on ajaloolist konteksti arvestades kõnekad, kuid nende täiendav kaitse alla võtmine ning piirangute esitamine ei ole pikas perspektiivis jätkusuutlik, sest hooned on juba praeguseks jäänud uue ja kõrgema hoonestuse vahele, ega ole sellisel kujul enam ihaldatav elupaik.

11. Arvestada osaliselt. Pepleri 32 ja J. Kuperjanovi 18a määrata miljööväärtuslikeks üksikobjektideks. Tartu linnas on palju vanu ning väärikaid hooneid, kuid linn on praegu siiski seadnud fookuse terviklike alade kaitsele ja säilitamisele ning seetõttu selle üldplaneeringu raames ülelinnalist hoonete kaardistamist ette ei võeta.

12. Arvestada. Ropka ja Jaama mõisahooned võtta miljööväärtuslike üksikobjektidena arvele. Anne ja Piiskopi mõisad on paraku hävinud ja kaitse kohandamine ei ole asjakohane.

13. Mitte arvestada. Arvestades Tartu tänavavõrgustikku, on minimaalselt 6m laiuse kahesuunalise trammitee mahutamine tänavaruumi keeruline. Trammiliinide rajamise ja sellega kaasnevate taristute ümberehitamise mahtu arvestades on oht, et uue transpordiliigi efektiivsus jääb ebaproportsionaalselt väikseks, eriti kui arvestada, et praegu teostatakse liinivedu liinibussidega ühes tänavaruumis muu liiklusega ja perspektiivis on kasutusel elektrimootoriga liinibussid. Kui tulevikus avanevad võimalused vähem tänavaruumi nõudva ühistranspordiliigi rajamiseks, siis teostatakse vastavad analüüsid ja uuringud.

14. Mitte arvestada. Ristmiku täpse liikluskorralduse määramine ei ole üldplaneeringu ülesanne. Üldplaneeringus lahenduse kinnistamine võib hiljem muutuda takistuseks veelgi ohutumate ja kaasaegsemate lahenduste rajamisel.

Kood: 33210

Esitaja: Kaire Laks

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Mul on küsimus Vorbusele (Emajõe äärde) rajatava matkaraja puhkekoha kohta. Kas ja kuidas on korraldatud matkaraja puhkekoha korrashoid?

Minu arvates oleks mõistlikum planeerida see puhkekoht elamute gruppidest kaugemale - nt 500m linna poole.

Seisukoht: Selgitada

Matkaraja puhkekoha korrashoid on kavandatud Tartu linna eelarvest. Koos puhkekoha rajamise projektiga kavandatakse ka teeninduse juurdepääs.

Kood: 33211

Esitaja: Marilin Eessalu, MTÜ Eesti Roheline Liikumine

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Teeme Eesti Rohelise Liikumise (ERL) poolt järgmised ettepanekud Tartu üldplaneeringu 2040+ eelnõule:

1. Muuta Küüni ja Vabaduse pst vahel maa sihtotstarve tagasi ühiskondlike hoonete maast haljasalade maaks. Praegusesse parki kavandatud SüKe võib kavandada kas Magistri tn ja Vabaduse pst vahelisele alale, kuhu seda algselt plaanitigi või Poe tn pargi kõrval tervenisti tänase Vabaduse pst maa-alale, mis muutuks nii jäädavalt autovabaks.

2. Muuta Ihastes kogu Hipodroomi 4 kinnistul asuv metsaala sihtotstarve kogu ulatuses tagasi haljasalade maaks, et kaitsta sealseid kaitsealuseid liike ja võimaldada rekreatsiooni jätkumist metsas.

3. Rajada sadamaraudtee trassile jaotusmagistraali asemel kergliiklustee, kus oleks omavahel eraldatud jalgtee ja rattatee.

4. Määrata üldplaneeringu kaardil konkreetsed trammiliinide koridorid (esmajärjekorras Annelinn-Lõunakeskuse liinil) praeguse laia tsooni asemel.

5. Kustutada planeeringust Ülejõe linnaosas Baptisti kalmistu ja Aruküla tee uushoonete vahele planeeritud kohaliku jaotustänava lõik, mis tõuseks alt Ujula tänavalt Põllu tänavani. Autoliikluse lubamine sellele lõigule tekitaks ülimalt ohtliku olukorra, sest ristuks väga aktiivses kasutuses oleva kergliiklusteega, kus mäest laskuvad suurel kiirusel nt rulluisutajad, rullsuusatajad või lapsed jalgratastel. Lisaks on antud kohas kõrguste vahe sõidutee rajamiseks liialt suur ning puudub ka sisuline vajadus tee järgi, kuna ühendus on Ujula ja Puiestee tänavate vahel on olemas vahetus naabruses planeeritud kõrvaltänava näol Kalmistu paljandi vahel.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

1. Mitte arvestada. Linn on oma ruumilise arengu üldisemate suundumuste määratlemisel lähtunud üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ toodust, kus on rõhutatud linnade planeerimisel nende kompaktsuse säilitamise ja sisestruktuuride tihendamise vajadusele. Samuti arvestab linn Tartumaa maakonnaplaneeringu põhimõtteid, kus rõhutatakse Tartu linnakeskuse regionaalset tähtsust.

Üldplaneering rõhutab kesklinna eelisarengut, selle tihendamist ja keskusfunktsioonide osakaalu ning kvaliteedi tõstmist. Rõhutatakse muuhulgas kesklinna tähtsust aktiivse kultuurielu ja alternatiivse kultuurielu toimumiskohana. Toodud eesmärkide täitmiseks tuleb leida hea asukoha ja piisava suurusega hoonestusalad. Tartu linna morfoloogia – linnaruumi kompaktne kuju – annab väga tugevaid eelised jätkusuutliku ning säästva arengu põhimõtetest lähtuva linnaruumi kujundamisele. Keskpargi (Uueturu–Küüni–Poe–Vabaduse pst vaheline ala) pindala on 21 400 m². Sellest kuulub hoonestamisele 8840 m². Seega pargist säilib üle poole ja see moodustab ruumilise terviku. Küüni tänavaga piirnev säiliv pargiala tagab Kesklinna funktsionaalse avaliku ruumi, jalakäijate peamise liikumissuuna koos aktiivse tänavaruumiga – rohelise vabaõhu puhkealana toimimise. Pargialale kavandatud hoonestuse funktsioon on suunatud elanikele kvaliteetsema avaliku teenuse tagamiseks ja täiendavate avalike hüvede loomiseks. Planeeringuga lubatakse hoonete juhtfunktsiooniks muuseum, kunstigalerii, raamatukogu. Piki Vabaduse pst kulgev kavandatav hoonestus eraldab jalakäijatele mõeldud ruumi autoliiklusest ja tugevdab Küüni tn inimsõbralikku tänavaruumi. Keskpargi osaline hoonestamine täidab sidusa linnaruumi tagamise eesmärki. Läbi hoonestamise ühendatakse nö uus ja vana kesklinn.

2. Mitte arvestada. Üldplaneeringu eelnõu aluseks olev detailplaneering on kehtestatud Tartu Linnavolikogu poolt 11.06.2020. Planeering on kooskõlas linna ruumilise arengu põhimõtetega ja on koostatud vastavuses kehtivate strateegiliste dokumentidega.

Tartu maakonnaplaneeringus on alal ette nähtud osaliselt roheala säilimine (väärtuslikuma taimestikuga piirkonnas) ja osaliselt väikeelamute rajamine, et tihendada ja efektiivsemalt kasutada tiheasustusala linnaruumi. Koostatud oli keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnang. Eelhinnangus on jõutud järeldusele, et planeeringu käigus on potentsiaalselt olulistele keskkonnamõjudele tähelepanu pööratud ning läbi viidud vajalikus mahus keskkonnauuringud.

Võrreldes olemasoleva olukorraga on maastiku muutus planeeringuala väljaarendamisel märgatav, kuid seda ei saa pidada oluliseks ebasoodsaks mõjuks KeHJS mõistes, kuna detailplaneeringuga kavandatav vastab funktsionaalselt piirkonnas seni levinud maakasutusele ning planeeringu lahendus arvestab ka ümbritsevate alade (hoonestuse) iseloomuga. Detailplaneeringu lahenduses on elamukruntide kavandamisel lähtutud väärtusliku männimetsa ja looduskaitsealuste taimede säilitamise aga ka avalikku kasutusse määratava puhkeala linnale omandamise vajadusest. Keskkonnamõju peetakse oluliseks, kui see võib eeldatavalt ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

Planeeringule on koostatud seaduse kohane eelhinnang, et täiendavalt kontrollida potentsiaalselt oluliste keskkonnaaspektidega arvestamist. Keskkonnatingimustega arvestamine on võimalik planeerimisseaduse § 126 lg 1 ülesannete lahendamisel planeerimismenetluse käigus. Keskkonnaamet on detailplaneeringu kooskõlastanud. Alale kehtestatud detailplaneering, mille ellu viimisele on kinnistute omanikul õiguspärane ootus.

3. Mitte arvestada. Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-

ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

4. Mitte arvestada. Arvestades Tartu linna väljakujunenud tänavavõrgustikku, on minimaalselt 6m laiuse kahesuunalise trammitee mahutamine olemasolevasse tänavaruumi keeruline. Trammiliinide rajamise ja sellega kaasnevate taristute ümberehitamise mahtu arvestades on oht, et uue transpordiliigi efektiivsus jääb ebaproportsionaalselt väikseks, eriti kui arvestada, et praegu teostatakse liinivedu liinibussidega ühes tänavaruumis muu liiklusega ja perspektiivis on kasutusel elektrimootoriga liinibussid.

Koostatavas üldplaneeringus ei reserveerita töös välja pakutud trammiliinide rajamiseks maad.

Kui tulevikus avanevad võimalused vähem tänavaruumi nõudva ühistranspordiliigi rajamiseks, siis teostatakse vastavad analüüsid ja uuringud.

5. KSH aruande põhjal on üldplaneeringus fikseeritud, et projektlahenduste väljatöötamisel tuleb leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Ujula tn välja ehitamisega kaasnevat mõju elu- looduskeskkonnale hinnatakse täiendavalt üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel. Muuhulgas hinnatakse täiendavalt, milline mõju kaasneb sellega püsielupaiga veerežiimile ja sellest sõltuvate liikide soodsale seisundile.

Lisaks selgitab linn, et Ujula tänav on üldplaneeringu eelnõus kavandatud kohaliku jaotustänavana. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama kergliiklejate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Ujula tänava rajamine lühendaks igapäevaseid liikumise teekondi Ülejõe linnaosas ja Ujula-Kvissentali asumis.

Kood: 33213

Esitaja: Kaja Laursoo, Terviseamet

Esitatud: 24/08/2020

Arvamus:

Olete teavitanud Terviseametit (edaspidi amet) Tartu linna üldplaneeringu ja KSH aruande eelnõu avalikustamisest.

Tartu linna üldplaneeringu koostamine ja keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) on algatatud Tartu Linnavolikogu 13.09.2018. a otsusega nr 93. Planeeringu lähteseisukohad ja KSH väljatöötamise kavatsus kinnitati Tartu Linnavolikogu 24.01.2019. a otsusega nr 131.

Tartu linna üldplaneeringu koostamise peamine eesmärk on siduda Tartu linn haldusterritoriaalse reformi järgsetes piirides (ca 160 km2) üheks ruumiliseks tervikuks ja kujundada linna ruumilise

arengu põhimõtted. Üldplaneeringu üks ülesanne on arvestada linna naabrusaladelt lähtuvate mõjudega ja suurendada Tartu kui toimepiirkonna keskuse ruumilist sidusust linna lähipiirkonnaga.

Amet on tutvunud üldplaneeringu ja KSH aruande eelnõu ning seonduvate materjalidega on Tartu linna veebilehel www.tartu.ee/et/uldplaneering2040 ning nõus esitatuga, kuid peame vajalikuks juhtida tähelepanu järgnevale:

1. KSH aruande eelnõu lk 32 viimases lõigus on viidatud kehtetule määrusele. Alates 11.10.2019 kehtib Vabariigi Valitsuse 03.10.2019 määrus nr 74 „Nõuded suplusveele ja supelrannale“

2. Amet ei soovita müra- ja saatetundlike objektide (elamud, mänguväljakud, lasteasutused, koolid, hooldekodud) planeerimist tiheda liiklussagedusega teede (maantee, raudtee, tänav) lähedusse. ÜP eelnõus on hoolekandeasutuse maa kavandatud Ida Ringtee lähedusse, mänguväljak liiklusrohke ristmiku (Puiestee 130) kõrvale.

3. Oleme soovitanud uute elamualade kavandamisel arvestada liiklusest tulenevate negatiivsete mõjudega ning et ületatud ei oleks kehtivad müra-, õhusaaste ja vibratsiooni normid. Koostatava ÜP-ga antakse elamumaa juhtotstarve Tähtvere külas Vorbuse-Kardla maantee ja raudtee vahelisele alale. Kuigi kaubarongide liiklus on käesolevaks ajaks oluliselt vähenenud, põhjustab ka väheste rongide möödumine elamualal olulist mürahäiringut, eriti öösel.

4. ÜP eelnõu lk 25 on märgitud, et järgnevate tasandite planeeringutes ja projekteerimisel, samuti hoonete rekonstrueerimisel, tuleb määratleda, kas planeeringuala või hoone asub kõrge müratasemega piirkonnas, ning selle järgi näha ette asjakohased müra leevendavad meetmed. Samuti peaks toimima vastupidisel juhul – kui müratundlike alade lähedusse kavandatakse hooneid, mille toimimiseks on vajalikud välised tehnoseadmed, mis võivad tekitada ülemäärast müra. Ka sel juhul tuleb juba planeerimise ja projekteerimise etapis, arvestada müra vähendavate meetmete rakendamisega. Täna on tekkinud olukordi, kus ühiskondlike alade maale, mis piirnevad müratundlike aladega, kavandatud või olemasolevate hoonete renoveerimisel paigaldatud tehnoseadmed, on põhjustanud mürahäiringut. Näiteks Rahvusarhiiv ja TÜ Tehnoloogiahoone Nooruse tn-s, TÜ õppehooned Ravila tänavas, TÜK Maarjamõisa haigla, TÜ molekulaar Rakubioloogia Instituut Riia tn-s, ärihooned Turu tänavas.

5. Ebaselgeks jääb Väike kaare 33 maa-ala juhtfunktsioon. Kehtiva ÜP-ga on juhtfunktsiooniks määratud büroohoone maa. Samuti on ka koostatava ÜP kaardirakendusel märgitud juhtfunktsiooniks ärihoonete maa. Ameti andmetel asub nimetatud aadressil teravilja ladustamise ja töötlemisega tegelev ettevõte ning seetõttu võiks olla maa juhtfunktsiooniks tootmisettevõtete ja ladude maa. Lisaks on algatatud detailplaneering uute viljamahutite (vilja ladustamine) rajamiseks. Amet ei pea õigeks müratundlike alade naabruses tootmisalade laiendamist või täiendavate võimalikku mürahäiringut põhjustavate tegevuste kavandamist.

6. Amet on seisukohal, et elamu- ja toomisala vahele tuleks planeerida piisav puhverala, mis leevendaks tootmisest põhjustatud negatiivseid mõjusid (ka tootmise ja ladude maa-alal transpordi liikumine).

Seisukoht: Arvestada

Kirjas toodud märkusi arvestatakse üldplaneeringu edasisel koostamisel vajadusel konsulteerides iseseisvates küsimustes Terviseametiga.

Kood: 33604

Esitaja: Triinu Temberg

Esitatud: 17/08/2020

Arvamus:

Avastasin, et olen tagasisidega hiljaks jäänud aga, ma saadan kirja ikkagi ära.

Tartus, Veski tn lõik (Veski tn lõik, mis algab Katoliku kiriku juurest kuni Näituse tn ristmikuni) on muutunud väga suure koormusega liiklussõlmeks, mida kasutavad Supilinnast liiklejad, Raadi, Vahi küla jne elanikud kiiremaks liikumiseks, vältimaks kesklinna.

Tähtvere oma kitsaste ja ühesuunaliste tänavatega ei peaks olema nii suure liikluskoormuse all.

Paljud Tähtvere elanikud oleksid kindlasti sildade poolt, mis suunaksid uuselamurajoonidest tuleva liikluse suurematele tänavatele. Jalakäijate ja jalgratturite silla juurde võiks tulla ka autode sild, mis suunaks liikluse Tuglase-Vaksali tn-le.

Kas oleks mõeldav ka see variant, et mingitel kellaaegadel Jakobi mäest liiklejatel (hommikused ja õhtused tipptunnid) on keelatud vasakpööre Veski tn-le. Tähtveres on Hurda tn korralik ja lai tänav kus on väga väike liiklus võrreldes Veski tn-ga, et hajutada natukenegi Veski tn liikluskoormust.

Seisukoht: Selgitada

Tänavate täpse liikluskorralduse määramine ei ole üldplaneeringu küsimus. Tänavatele liikluspiirangute seadmine ei lahenda probleemi, vaid suunab selle edasi kõrvaltänavasse.

Probleemi lahenduseks on toimiva magistraaltänavate võrgu välja ehitamine. Samuti avaldab mõju inimeste teadlikkuse tõus säästavamate liikumisviiside kasutamiseks. Tartu linnavalitsus on võtnud suuna kergliiklusteede rajamiseks ja ühistranspordi eeliskasutamiseks erasõidukitele.

Üldplaneeringu eelnõuga on kavandatud Tuglase kergliiklussild. Üldplaneeringu eelnõu vastuvõtmisel otsustati, et kesklinnast transiitliikluse mööda juhtimise eesmärgil Tuglase silla rajamine ei ole põhjendatud. Lähimaks ümbersõiduvõimaluseks kesklinnast on kavandatud Tartu linna põhjapoolse ümbersõidu sild.

Kood: 33606

Esitaja: Kaire Krevald, OÜ TTK Kultuurikeskus

Esitatud: 14/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga esitame Tartu linna üldplaneeringu 2040+ avaliku väljapaneku raames TTK Kultuurikeskus OÜ poolse muudatusettepaneku. Ettepanek puudutab Tartus aadressil Riia 2 asuvat kinnistut, mis kuulub TTK Kultuurikeskus OÜ`le.

Käesolevaga teeme ettepaneku kohandada või muuta eelnõus planeeritud ehitustingimuste U3 alajaotus „korruselisuse erisused“ tingimus, kus üldjuhul kehtivad kesklinna hoonestuse kõrgusele seatud üldnõuded, mis on seletuskirja p 3.2.3 järgi 3 kuni 6 korrust ning lubada olemasolevale hoonele lisaks ehitada 2-3 korrust.

Kvartali hoone kavandamisel läbi arhitektuurikonkursi „Riia, Turu, Aleksandri ja Soola tänavate vahelise ala arhitektuurivõistlus“ võidutöö „Neli Nurka“ 2012. aastal ja teostamisel arvestati arhitektuurikonkursi tingimustega ja võidutöö lahendusega. Võidutöö andis võimaluse rajada kuni 4-korruselise hoone vastavalt detailplaneeringule 1. etapis ja 2. etapi ehitusmahus kuni 10000 m2 tingimusel, et detailplaneeringut ületav lisamaht (korruselisus) on lahendatud läbi arhitektuurivõistluse ja menetletud KOV'i volikogu kaudu. Arhitektuurivõistluse võidutööd on 2. etapi (lisamahu) põhikorruselisus 3 korrust. Arhitektuurikonkursi korraldamisel lähtuti sellel ajal kehtinud üldplaneeringust, mille kohaselt oli võimalik hoonele 2. etapis ehitada lisaks 2-3 korrust lisaks neljale planeeritud korrusele.

Seetõttu teostati heauskselt ka liitumised ja ühendused tehnovõrkudega ning ehitati välja hoone kande- ja tugikonstruktsioonid vajaliku varuga. Arvestades kehtivat üldplaneeringut ei tohiks seal seatud tingimusi kitsendada, kuna tänaseks rajatud hoone arvestab juba neid võimalusi.

Ka Tartu linnaarhitekt Tõnis Arjus on oma 10.04.2018.a kirjas hoone omanikule kinnitanud, et Kvartali hoone laiendamine on väga hea mõte, kuna see annab võimaluse muuta hoone kõrguslikult samamoodi mängulisemaks nagu seda on tänane fassaad ning vaatamata vahepeal muutunud korruste arvestamise metoodika muutumisele on aktsepteeritav kahe korruse lisamine ja sellega juriidiliselt seitsme (7) kordse hoone kavandamine.

Kinnistu omanik on algatanud ka detailplaneeringu viimaks hoone vastavusse kavandatud mahu ja väljanägemisega ning korrastamaks piirkonna linnaruumi üldmuljet. Lisakorruste ehitamise mittevõimaldamisel tekiksid nii linnaruumi kui ka kinnistu omaniku majanduslikust seisukohast probleemid, kuna detailplaneeringu algatamine seondub kehtiva üldplaneeringuga.

Seisukoht: Arvestada

Kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduses.

Kood: 33607

Esitaja: Silja Järv

Esitatud: 19/08/2020

Arvamus:

Kuna viimastel päevadel on minu kui linnakodanikuni jõudnud pigem info ja mulje, et inimesed ei soovi tekkinud tühja raudteekoridori autoteed siis ma soovin öelda, et mina just väga soovin ja tean

mitmeid, kes veel ootavad selle tänava tegemist juba ammusest ajast. Vaksali tänava pikendust on oodanud ilmatuma aja.

Väga tore, et Tartu on hakanud tähelepanu pöörama ratturitele ja olen ise ka aktiivne rattur ning kasutan usinalt enamike Tartu kergliiklusteid. Mulle meeldib väga rohelise linna põhimõte, aga leian ka, et õiges kohas õige tee on kasuks, mitte kahjuks. Vaksali tänavast linna poole liikudes on kaks väikest ühesuunalist tänavat (ka miljööväärtusliku ala), mis on juba praegu meeletu liiklusega ja see poleks ettenägelik jätta kasutamata tekkinud ühendust autoteena. Seda enam, et raudteekoridoris on distants eluhoonetega palju suurem kui seda on Kastani ja Filosoofi tänavas. Igapäevaselt piirkonnas liigeldes hakkab silma kui paljud teevad mõttetut tiiru Kastanist või siis Filosoofist- teen seda ka ise ja sarnastel aegadel liiguvad ikka samad inimesed ja see ei jää märkamata. Neid tänavaid kasutatakse läbisõiduna just nimelt nendes suundades kust praegune raudteekoridor läheks ja lahustaks Kesklinna piirkonna ülekoormust.

Seisukoht: Arvestada

Üldplaneeringu eelnõus Sadamaraudtee koridori kavandataval tänaval on oluline roll Tartu linna tänavavõrgustikus tagamaks kõikide liiklemisviiside ohutud ja soovitud liiklemisvõimalused. Mitte väiksem on tänava roll tänavaga külgnevatele kinnistutele juurdepääsuvõimaluste loomisel.

Ülelinnalisel tasandil on kavandatav tänav hetkel puuduvaks lüliks, et ühendada Rohelist parki Emajõega. See ca 6,5 km pikkune koridor võimaldab välja ehitamise korral sirgjooneliselt, kesklinna läbimata, erinevate liiklemisviisidega ohutult soovitud eesmärkidel (vabaaja veetmine, rongile ruttamine, tööle – koju jms) liigelda.

Kavandatav tänav on planeeritud eesmärgiga lahendada linnaosade vahelist ja linnaosade siseseid liiklemise probleeme, neist olulisemateks on Karlova linnaosast ja kesklinnast ümbersõidu võimaldamine. Puuduliku magistraaltänavate võrgustiku tõttu on praegu Karlova linnaosas läbivale liiklusele mitte ette nähtud tänavatel linnaosadevaheline või isegi linna läbiv transiitliiklus.

Tänavaga külgnevad kinnistud on suure arengupotentsiaaliga elamu-, äri- ja tootmismaad. Kinnistutele täiendavate juurdepääsude võimaldamisega muutub praegune kohati puudulikult hooldatud ala arengu piirkonnaks.

Linn on tänava kavandamisel keskendunud eelkõige inimmõõtmelise kergliikleja liikumiskoridoride rajamisele, kavandatav tänav koos kahepoolse alleega ja rohke haljastusega oleks ühtlasi ka linna rohevõrgustiku osa.

Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

Kood: 34004

Esitaja: Toomas Marga

Esitatud: 16/08/2020

Arvamus:

Tartu Linnavalitsuse kodulehel on avalikustatud avalikuks aruteluks Tartu linna üldplaneeringu eelnõu aastaks 2040+.

Avaldatud üldplaneeringust on näha, et Tartu linn on planeerinud elamu ja äritegevuse piirkondi Vorbuse ja Tähtvere küla maa-aladele (üldplaneeringu dokumentidest maa alad, mis on tähistatud Vor3 ja Vor6). Need maad on Põllumajandusministeeriumi ja Tartu Agro vahel 16. novembril 2000 a. aastal sõlminud rendilepingu subjektiks (kokku ligikaudu 3089 hektarit).

Nimetatud maa-alad jäeti jõuga tagastamata õigustatud subjektidele (represseeritud talupidajatele ja nende pärijatele) põhjendusega, et neid maid on riigil vaja põllumajandusliku tootmistegevuse jätkamiseks kui kõrge viljakusega ja väärtuslikud põllumajanduseks sobivaid maid.

Hiljem anti need maad ülisoodsalt kasutada Tartu Agrole. Mitmed õigustatud subjektid ei ole käesoleva ajani saanud tagastamata maade eest sentigi kompesatsiooni ning samuti ei ole nad saanud jätkata oma ajaloolistes taludes põllumajanduslikku tegevust.

Palun Teilt teavet:

1. Millistel alustel, kaalutlustel ja millistele dokumentidele tuginedes on Tartu linn ja Põllumajandusministeerium kooskõlastanud Vor3 maa-ala sihtotstarbe muutmise põllumajandusmaast ärimaaks?

Palun esitada koopiad kõigist vastavatest dokumentidest, vastavast kirjavahetusest, koosolekute protokollidest, kooskõlastus- ja arvamusavaldustest kuni tänaseni.

2. Millistel alustel, kaalutlustel ja millistele dokumentidele tuginedes on Tartu linn ja Põllumajandusministeerium kooskõlastanud Vor6 maa-ala sihtotstarbe muutmise põllumajandusmaast elamumaaks?

Palun esitada koopiad kõigist vastavatest dokumentidest, vastavast kirjavahetusest, koosolekute protokollidest, kooskõlastus- ja arvamusavaldustest kuni tänaseni.

3. Palun kirjalikult selgitada ja põhjendada, miks kavatsetakse muuta maa sihtotstarvet. Õigustatud subjektidele põhjendati maade riigi omandisse jätmist vältimatu vajadusega jätkata põllumajanduslikku tootmistegevust ning Põllumajandusülikooli katsebaasi säilitamise vajadusega.

Õigustatud subjektina soovin jätkuvalt oma vara tagastamist.

Palun teabenõudele vastata allpool viidatud e-posti aadressile.

Seisukoht: Selgitada

Üldplaneeringu eelnõu koostamisel on Tartu linn välja töötanud planeeringulahenduse uute kompaktse asustuse arengualade kavandamiseks linna lähivööndis. Alade määramisel on linnavalitsus tuginenud järgnevale:

• Tartu maakonnaplaneeringust lähtuvad põhimõtted asustuse suunamisel linnapiirkonnas, mille kohaselt ruumikvaliteedi kiiremaks saavutamiseks on antud soovitus piiritleda alad, kus asustuse arendamisel saab tugineda juba rajatud ruumistruktuurile, kus on piisav elanike arv ja asustustihedus ning on olemas eeldused ühtse tehnilise ja sotsiaalse taristu kujundamiseks.

• linna tiheduse ja kompaktsuse eesmärkidel kavandatakse Tartusse (asustusüksus linn) pigem korruselamuid, mistõttu on seal eramute ehitamise võimalused piiratud. Samas on nõudlus linnalähedaste üksikelamu kruntide vastu jätkuvalt olemas. Seega kavandatakse endise Tähtvere valla maadele peamiselt väikeelamumaad.

• tulenevalt paljudest haldusterritooriumil olevatest kitsendustest ja keskkonnatingimustest (sh ehitustegevuse ulatuslikest piirangutest Emajõe kui suurte üleujutusaladega veekogu kallastel) on võimalused kompaktse asustuse arengualade planeerimiseks piiratud.

Maa omandiküsimused ei seostu üldplaneeringu ülesannetega. Muudele küsimustele on kirjaga juba vastatud.

Kood: 34404

Esitaja: AS Eesti Raudtee

Esitatud: 26/08/2020

Arvamus:

Teavitasite Tartu linna üldplaneeringu ja KSH aruande eelnõu avalikustamisest ning nende kohta arvamuste esitamise võimalusest.

Käesolevaga esitab AS Eesti Raudtee omapoolse arvamuse koos alljärgnevate ettepanekutega:

1. Kajastada üldplaneeringu kaardimaterjalil ka planeeritud raudtee õgvendus Vorbuse ülesõidu ja Emajõe vahel (Tapa-Tartu raudtee lõigul 417,3-421,6 km Emajõe raudteesilla ja rööbastee õgvenduse mulde põhiprojekt, Sweco Projekt, töö nr 19420-0010). Tartu linna territooriumile jääv rööbastee õgvendus nihkub olemasolevast raudteetrassist ida poole, perspektiivis on kavandatud ka teine peatee.

2. Üldplaneeringu seletuskirja peatükis „18.2. Emajõe kallaste avaliku kasutuse tagamine“ (lk 133) on viidatud, et Raudteesilla puhkekoha ja juurdepääsu asukohad puhkekohale ning Emajõe kallasrajale täpsustatakse raudtee õgvenduse projektiga. Juhime tähelepanu, et käesolevaks ajaks koostatud raudtee õgvenduse projektiga ei ole kavandatud Raudteesilla puhkekohta ega avaliku kasutusega teid juurdepääsuks puhkekohale ja Emajõe kallasrajale. Projekteerimisel on tagatud kallasraja katkematu kulgemine (PT tingimus) ning projektis on kavandatud juurdepääs (raudtee hooldustee) raudteerajatiste, s.h sillasammaste remont- ja hooldustöödeks ning kontrolltoiminguteks.

3. Raudteesilla puhkekoht kavandada väljapoole raudtee kaitsevööndit (arvestada perspektiivsest teisest peateest ulatuva kaitsevööndiga) ja võimalusel väljapoole raudteemaa kinnistut.

4. Üldplaneeringu joonisel on näidatud raudteemaale (Vorbuse ülesõidu ja olemasoleva Jänese raudteesilla vahel) kavandatav jalgrattatee tugivõrk mööda olemasolevat raudtee hooldusteed. Juhime tähelepanu, et raudtee ehitusprojekti realiseerumisel ei ole kõnesolevaa hooldustee asukohas kindlasti enam võimalik jalgrattatee rajamine. Kaaluda võib ja teeme ettepaneku

kavandada jalgrattatee võimalikult raudteemaa kinnistu piiri äärde kuni Jõekääru park (83101:003:0746) kinnistuni ja sealt edasi peab jalgrattatee kulgema teatud lõigus eramaadel, et pääseda Jänese raudteesillani (kui see on eesmärk jalgrattatee tugivõrgu kavandamisel raudteemaale). Arvestama peab perspektiivsete raudtee tehnovõrkude rajamise vajadusega ja nende kaitsevööndites tulenevate kitsendustega.

5. Teeme ettepaneku seletuskirja peatükis „10.4 Kergliiklus“ lisada kergliikluse arendamisel ka nõue, et ohutuse seisukohalt tuleb kavandada kergliiklusteede ristumised raudteega eritasandilistena.

6. Oleme seisukohal ja teeme ettepaneku, et raudteemaale ei kohaldataks roheala - ja linnaaianduse maa toetavat otstarvet.

7. Üldplaneeringuga on määratud Vanemuise ja Lembitu tn sihis eritasandiline raudteeülekäigukoht (Eritasandilise ülekäigukohale on koostatud eskiisprojekt „Tartus, Maarjamõisa ja kesklinna vaheline kergliikluse kahetasandiline raudteeületus“). Eesti Raudtee hinnangul ei ole kõnesolev raudteeülekäigukoht pärast Riia tänava kergliiklustunnelite ehitamise realiseerumist enam vajalik. Kas Tartu LV seisukohalt on kõnesolev raudteeülekäigukoht jätkuvalt aktuaalne ja realiseeritav?

8. Üldplaneeringu kaardimaterjalil on näidatud raudteega ristuv perspektiivne jalgrattatee Klaasi ja Palsa tänavate vahel. Eesti Raudtee hinnangul ei ole asukoht sobilik kuna kulgeb läbi elamumaa kinnistu.

9. Üldplaneeringu kaardimaterjalil on näidatud raudteega ristuv kohalik tänav koos jalgrattateega Vinkli tänava ja Kreutzwaldi tn ühendamiseks. Seoses reisirongi kiiruste tõstmisega on selles asukohas mõeldav üksnes eritasandiline raudteega ristumine.

10. Üldplaneeringu kaardimaterjalil on näidatud raudteedega ristuv jalgrattatee Tervishoiu tänava ja Jaan Tõnissoni tänava ühendamiseks. AS Eesti Raudtee seisukohalt on valitud asukohas tehniline lahendus tunnelina keerukas teostada (olemasolevad jaamateed, depoo, jms raudteerajatised), samuti on kaheldav viadukti (kergliiklussilla) lahendus üle AS Ühinenud Depood hoone. Ühtlasi juhime tähelepanu, et AS Eesti Raudtee`l on käesoleval ajal selles asukohas töös uue teedevahelise ooteplatvormi projekteerimine (PT on väljastatud).

11. Üldplaneeringu kaardimaterjalil on näidatud raudteedega ristuv jalgrattatee Lemmatsi ja Roopa (Mesika) tänavate ühendamiseks. Oleme seisukohal et raudtee ületus selles asukohas on võimalik ainult eritasandilisena (mõlemal pool on lähim olemasolev raudteeülekäik ligikaudu 350 meetri kaugusel).

12. Lähtuvalt Vabariigi Valitsuse otsusest elektrifitseerida raudteeliiklus on AS Eesti Raudtee alustanud kontaktvõrgu projekteerimise ettevalmistustöödega ning ehitus on kavandatud aastatele 2021-2028. Ehitatakse välja kontaktvõrk koos mastidega ja nende teenindamiseks vajalikud alajaamad, alajaamade ja kontaktvõrgu vahelised toitekaablid, õhuliinid, mastid jms rajatised raudtee elektrifitseerimise otstarbeks. Teeme ettepaneku lisada eeltoodu informatsioonina seletuskirja peatükis „10.6. Raudteetransport“.

13. Raudtee kaitsevööndisse, s.h raudteemaale ehitiste kavandamisel tuleb taotleda AS-ilt Eesti Raudtee tehnilised tingimused.

Seisukoht: Arvestada osaliselt

P. 1. 2. 3. 4. 5. 6. 8. 10. 12. Arvestada. Kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduses.

7. Selgituseks. Nimetatud eritasandiline ülekäik kavandati kõrgkoolide teemaplaneeringuga ja on jätkuvalt aktuaalne ühendus Kesklinna ja Maarjamõisa vahel. Maarjamõisa ja kesklinna kergliikluse eritasandilise ühenduse kavandamiseks on koostatud eskiisprojekt. Rahastuse võimaluse korral realiseeritakse ülekäigukoht.

9. Arvestada.

Ühtekuuluvusfondi projekti Ohuprobleemide likvideerimine raudtee ja maantee samatasandilisel lõikumisel raames on koostatud projektlahendused, kus küsitud ristumine lahendati eritasandilise raudteeülesõidukohana.

11. Selgituseks.

Nimetatud ülekäigud on Tartu linna kergliiklusskeemis olulised, võimaldades eelkõige noorukitel igapäevaseid käike jalgsi ja jalgrattaga.

13. Teadmiseks võetud. Ei ole üldplaneeringu reguleerimisala.

Kood: 34804

Esitaja: Tarmo Tigane

Esitatud: 21/08/2020

Arvamus:

Ilmatsalus asuv kinnistu Kapsamaa pole leidnud sihtotstarbelist kasutamist ja sellest tulenevalt teeb Ilmre OÜ ettepaneku muuta kinnistu Kapsamaa sihtotstarve tootmismaaks ning luua sellele samad tingimused nagu on kinnistutel Raba tee 5 ja 7.

Seisukoht: Arvestada

Kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduses.

Kood: 34805

Esitaja: Keskkonnaministeerium

Esitatud: 27/08/2020

Arvamus:

Teavitasite Keskkonnaministeeriumit oma 31.07.2020 kirjas nr 9-3.2/03867 Tartu linna üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande eelnõu avalikustamisest.

Tartu linna üldplaneeringu koostamine ja KSH on algatatud Tartu Linnavolikogu 13.09.2018 otsusega nr 93. Planeeringu lähteseisukohad ja KSH väljatöötamise kavatsus kinnitati Tartu Linnavolikogu 24.01.2019 otsusega nr 131.

Tartu linna üldplaneeringu koostamise peamine eesmärk on siduda Tartu linn haldusterritoriaalse reformi järgsetes piirides (ca 160 km2) üheks ruumiliseks tervikuks ja kujundada linna ruumilise

arengu põhimõtted. Üldplaneeringu üks ülesanne on arvestada linna naabrusaladelt lähtuvate mõjudega ja suurendada Tartu kui toimepiirkonna keskuse ruumilist sidusust linna lähipiirkonnaga.

Keskkonnaministeerium, tutvunud esitatud materjalidega, märgib järgmist:

Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.4 Maalise asustuse ala (lk 19) ning 8. Väärtuslikud põllumajandusmaad (lk 66-67) on maakasutustingimustena sätestatud, et vältida tuleb väärtusliku põllumajandusmaa metsastamist ja metsastumist. Metsastamise puhul on tegemist maakasutusele seatud piiranguga ning metsastumise puhul seatakse maaomanikule kohustus. Palume täpsustada, kuidas ja milliste meetmetega on kohalik omavalitsus planeerinud jälgida seatava piirangu ja kohustuse täitmist? Samuti märgime, et „Põllumajanduse ja kalanduse valdkonna arengukava aastani 2030“ eelnõu (seisuga 21. veebruar 2020, lk 42) käsitleb antud küsimust (väärtusliku kõrge boniteediga põllumajandusmaa kaitse) metsastamise ning ehitiste rajamise vältimise kontekstis. Samas on üldplaneeringu eelnõus väärtuslikele põllumajandusmaadele ehitamine teatud tingimustel lubatud (lk 66-67). Kasutustingimuste ja kitsenduste seadmisel tuleb KSH aruande eelnõus käsitleda seatavatest tingimusest ja kitsendustest tulenevaid mõjusid keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile ning varale (KeHJS § 21).

Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.4 Maalise asustuse ala (lk 20) on maakasutustingimusena sätestatud, et põllumajanduslike massiivide vahele on soovitav jätta metsatukad. Palume esmalt täpsustada, millega on antud juhul tegemist – kas põllumassiive ja -tükke omavahel eraldava puittaimestikuga kaetud ribadega või on tegemist metsamaaga metsaseaduse (MS) tähenduses ning mida tähendab selles kontekstis nende alade säilitamine? Oluline on silmas pidada, et juhul, kui planeeritakse seada omandile kasutustingimusi, siis peavad need olema selgelt välja toodud ja üheselt arusaadavad. Antud juhul on tegemist maakasutustingimuste loetelu punktiga, mille sõnastus on soovitusliku iseloomiga. Leiame, et selles punktis tuleb sõnastust ja sisu täpsustada.

Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.17. Kaitsemets (lk. 23) on defineeritud mets, mis on vajalik asula või elamu kaitseks. Saame aru, et peatükis on tuginetud PlanS § 75 lg 1 punktile 21. Soovime täpsustada, et kehtiva metsaseaduse (MS § 231) alusel saab uuendusraie tegemisel raieliigile ning lageraie tegemisel langi suurusele ja raievanusele piirangute kehtestamine toimuda üksnes kokkuleppel maaomanikuga, mis tähendab, et planeeringu kehtestamisel peab vastavasisuline kokkulepe olemas olema. Kokkuleppe puudumisel on üldplaneering vastuolus metsaseadusega. Täiendavalt märgime, et antud juhul ei ole üldplaneeringu eelnõus täpsustatud ühtegi eeltoodud kriteeriumi. Kasutustingimuste ja kitsenduste seadmisel tuleb KSH aruande eelnõus käsitleda seatavatest tingimusest ja kitsendustest tulenevaid mõjusid keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile ning varale (KeHJS § 21).

Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.18. Puhkemets (lk. 23) on selgitatud, et puhkemetsa maa-alal tuleb metsa korraldamisel lähtuda planeeringuga seatud eesmärgist. Metsa korraldamine (MS § 11) hõlmab metsa inventeerimist ning metsamajanduslike tööde planeerimist. Metsa korraldatakse keskkonnaministri määrusega kehtestatud metsa korraldamise juhendi alusel. Täiendavalt sätestab metsaseadus, et metsakorraldustööde tegemiseks on vajalik vastav tegevusluba (MS § 12). Metsa korraldamine on väga täpselt ära reguleeritud valdkond, mis ennekõike lähtub metsamaa ja seal kasvava puistu iseloomust. Oleme seisukohal, et üldplaneeringu seletuskirjas ei ole mõistlik üldsõnalise tingimusega käsitleda valdkonda, mis on metsaseaduse ja selle rakendusaktidega sätestatud väga detailselt. Lahendusena võib üldplaneeringus anda juhise, et metsamajanduslike tööde planeerimisel tuleb arvestada maa-ala puhkemajandusliku otstarbega.

Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 3.1.28. Rohealad (lk 24) on sätestatud, et rohealadel asuvad metsad tuleb säilitada. Palume täpsustada, mida tähendab selles kontekstis nende alade säilitamine. Oluline on silmas pidada, et juhul, kui planeeritakse seada omandile kasutustingimusi, siis peavad need olema selgelt välja toodud ja üheselt arusaadavad.

Tartu linna maalise piirkonna puhke- ja virgestusaladeks on määratud olemasolevad ja kavandatavad matkarajad. Suuremas osas on tegemist riigimetsa majandaja poolt varasemalt loodud, korras hoitud ja arendatud aladega. Üldplaneeringu seletuskirja eelnõu peatükis 11.3. Rohe- ja puhkealade struktuur ja selle toimimist tagavad tingimused hajaasustusaladel (lk 88-89) on märgitud, et puhke- ja virgestusalade rajamiseks ning nende avaliku kasutamise tagamiseks on vajalik teha koostööd riigimetsa esindajatega ning eraomandis kinnistute omanikega. Oleme seisukohal, et erinevate osapoolte omavaheline koostöö on oluline.

Siiski leiame, et selline koostöö peaks olema kaasavam kui puhkekoridoride ja -kohtade ulatuses sundvalduse seadmine, nagu see üldplaneeringu seletuskirja eelnõus sõnastatud on. Samuti on olemas alternatiivseid koostöövorme (näiteks RMK kõrgendatud avaliku huviga alad, servituudi seadmine). Kohalikul omavalitsusel on sundvalduse seadmisel kohustus enda kaalutlusi (sh avaliku huvi olemasolu, sundvalduse ulatust, viisi ja tasu) põhjendada. Samuti oleme seisukohal, et määratud puhke- ja virgestuskoridoride aladel peab säilima võimalus metsamajanduslike tööde läbiviimiseks. Lageraiete keelamine puhkekoridorides ei ole meie hinnangul piisavalt põhjendatud ega proportsionaalne. Erinevate metsakasvatuslike tööde planeerimist saab korraldada lähtuvalt ala eesmärkidest koostöös maaomanikuga. Sealjuures arvestades erinevate huvirühmade arvamusi, puistu iseloomu, maastiku eripärasid jms.

PlanS § 75 lõike 1 punkti 20 kohaselt on üldplaneeringu ülesanne puhke- ja virgestusalade asukoha ja nendest tekkivate kitsenduste määramine. Palume üldplaneeringus välja tuua avalikult kasutatavad sotsiaalse suunitlusega maa-alad, mida kohalik omavalitsus vajab oma seadusest tulenevate ülesannet täitmiseks. Lisaks soovime rõhutada, et kasutustingimuste ja kitsenduste seadmisel tuleb KSH aruande eelnõus käsitleda seatavatest tingimusest ja kitsendustest tulenevaid mõjusid keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile ning varale (KeHJS § 21).

Palume üldplaneeringus arvestada Keskkonnaministeeriumi poolt 2018 tellitud kombineeritud sademevee strateegiaga. Strateegia punktis 2.3.1 on toodud nimekiri tegevustest, mis peaksid sademevee süsteemide osas saama lahenduse üldplaneeringu koostamise käigus. Näiteks olemasolevate ja planeeritavate põhiveejuhtmete asukohad; valgalade kaupa sademevee hulk, äravoolu reguleerimise vajadus ja vajalikud ehitised; sademevee hulgast ja ärajuhtimise võimalustest seatavad piirangud ehitamisele ja maakasutusele; põhiveejuhtmetel paiknevate sademevee puhastite asukohad ja arvestuslikud sademeveeuputuse korduvused ja uputusala piirid jms. Strateegia on kättesaadav Keskkonnaministeeriumi kodulehel:

https://www.envir.ee/sites/default/files/1_sk_7.11.2018_0.pdf. Palume sellest lähtuvalt üldplaneeringut täiendada.

Palume üle vaadata KSH aruande numbrilised näitajad:

Lk 22: Kesk-Alam-Devoni - Siluri veekiht – levib kõikjal Tartu linna piirides. Veekiht lasub 75130 m sügavusel maapinnast... On vaja parandada veekihi lasuvussügavus ja märkida õige sügavus.

Lk 22: Puurkaevude sügavused on 2040 meetrit. On vaja parandada puurkaevude sügavused.

Tabelis 32 on vaja viidata keskkonnaministri käskkirjale nr 1-2/17/1140:

(https://www.envir.ee/sites/default/files/tartu_linna_pohjaveemaardla_pohjaveevaru_kinnitamine.pdf), mitte AS-le Maves.

Lisaks eeltoodule palume Tartu linna üldplaneeringu koostamisel arvestada, et planeeringust huvitatud isikuna tuleb ka riiki käsitleda võrdselt kõigi teiste maaomanikega ning kohaliku omavalitsuse ega ühegi teise maaomaniku huve ei tohi ilma põhjendatud ja kaalutletud vajaduseta eelistada riigi huvidele, sh näiteks maakasutuse juhtotstarbe ning põhiliste tehnovõrkude trasside ja tehnorajatiste asukohtade määramisel. Nimetatud põhimõte kehtib ka reformimata maade suhtes, mis MaaRS § 31 lõike 2 tähenduses on samuti riigi omandis.

Rõhutame, et planeerimisseaduse (PlanS) § 76 lõike 1 kohaselt koostatakse üldplaneering koostöös valitsusasutustega, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi üldplaneering käsitleb ning § 76 lõike 2 kohaselt kaasatakse üldplaneeringu koostamisse valdkonna eest vastutav minister, samuti isikud ja asutused, kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju või üldplaneeringu elluviimise või planeeringuala ruumiliste arengusuundumuste vastu. Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 15 lõike 1 kohaselt on maareformi seaduse § 31 lõikes 2 sätestatud maa omanikuks PlanS tähenduses Keskkonnaministeerium või valdkonna eest vastutava ministri volitatud isik. Seega palume hoida

Keskkonnaministeeriumit kursis üldplaneeringu edasise menetlemisega ning esitada üldplaneering enne selle vastuvõtmist ka Keskkonnaministeeriumile.

Seisukoht: Arvestada

Arvamus võetakse aluseks edasise koostöö toimumisel Keskkonnaministeeriumiga.

Kood: 34806

Esitaja: Kaire Krevald, TTK Kultuurikeskus OÜ

Esitatud: 13/08/2020

Arvamus:

Käesolevaga esitame Tartu linna üldplaneeringu 2040+ avaliku väljapaneku raames TTK Kultuurikeskus OÜ poolse muudatusettepaneku. Ettepanek puudutab Tartus aadressil Riia 2 asuvat kinnistut, mis kuulub TTK Kultuurikeskus OÜ`le.

Käesolevaga teeme ettepaneku kohandada või muuta eelnõus planeeritud ehitustingimuste U3 alajaotus „korruselisuse erisused“ tingimus, kus üldjuhul kehtivad kesklinna hoonestuse kõrgusele seatud üldnõuded, mis on seletuskirja p 3.2.3 järgi 3 kuni 6 korrust ning lubada olemasolevale hoonele lisaks ehitada 2-3 korrust.

Kvartali hoone kavandamisel läbi arhitektuurikonkursi „Riia, Turu, Aleksandri ja Soola tänavate vahelise ala arhitektuurivõistlus“ võidutöö „Neli Nurka“ 2012. aastal ja teostamisel arvestati arhitektuurikonkursi tingimustega ja võidutöö lahendusega. Võidutöö andis võimaluse rajada kuni 4-korruselise hoone vastavalt detailplaneeringule 1. etapis ja 2. etapi ehitusmahus kuni 10000 m2 tingimusel, et detailplaneeringut ületav lisamaht (korruselisus) on lahendatud läbi arhitektuurivõistluse ja menetletud KOV’i volikogu kaudu. Arhitektuurivõistluse võidutööd on 2.

etapi (lisamahu) põhikorruselisus 3 korrust. Arhitektuurikonkursi korraldamisel lähtuti sellel ajal kehtinud üldplaneeringust, mille kohaselt oli võimalik hoonele 2. etapis ehitada lisaks 2-3 korrust lisaks neljale planeeritud korrusele.

Seetõttu teostati heauskselt ka liitumised ja ühendused tehnovõrkudega ning ehitati välja hoone kande- ja tugikonstruktsioonid vajaliku varuga. Arvestades kehtivat üldplaneeringut ei tohiks seal seatud tingimusi kitsendada, kuna tänaseks rajatud hoone arvestab juba neid võimalusi.

Ka Tartu linnaarhitekt Tõnis Arjus on oma 10.04.2018.a kirjas hoone omanikule kinnitanud, et Kvartali hoone laiendamine on väga hea mõte, kuna see annab võimaluse muuta hoone kõrguslikult samamoodi mängulisemaks nagu seda on tänane fassaad ning vaatamata vahepeal muutunud korruste arvestamise metoodika muutumisele on aktsepteeritav kahe korruse lisamine ja sellega juriidiliselt seitsme (7) kordse hoone kavandamine.

Kinnistu omanik on algatanud ka detailplaneeringu viimaks hoone vastavusse kavandatud mahu ja väljanägemisega ning korrastamaks piirkonna linnaruumi üldmuljet. Lisakorruste ehitamise mittevõimaldamisel tekiksid nii linnaruumi kui ka kinnistu omaniku majanduslikust seisukohast probleemid, kuna detailplaneeringu algatamine seondub kehtiva üldplaneeringuga.

Seisukoht: Mittearvestada

Üldplaneeringus sätestatud maakasutus-ja ehitustingimused rakenduvad uutele ehitistele ja olemasolevate ümberehitusele sh laiendamisele. Haljastuse minimaalne nõue on põhjendatud, kuna puud ilmestavad visuaalselt keskkonda ja väldivad kuumasaarte teket. Haljassaared on mõeldud ühtlasi ka liikluse suunamiseks, rahustamiseks ja ohutuse tagamiseks. Põõsad ja puud ei tohi varjata nähtavust.

Kood: 35204

Esitaja: Evi Ilves-Schalk

Esitatud: 15/08/2020

Arvamus:

Palun muuta Üldplaneeringus 2040+ Ringtee 77 korruselisus 5-8-ks, vastavalt Üldplaneeringu 2030+ kohta vastu võetud Tartu Linnavalitsuse 22. mai 2017. a korraldusele nr 508.

Linna seisukoht Ringtee 77 kohta on Üldplaneeringu 2030+ korralduses järgmine: „Määrata krundi juhtotstarbeks Ä ja hoonestuse lubatud korruste vahemikuks 5-8.“

Indrek Ranniku sõnade kohaselt jäi ülaltoodud Üldplaneeringu 2030+ korralduse kohane Ringtee 77 korruselisus ÜP seletuskirja ekslikult sisse kandmata ja hetkel on Üldplaneeringus 2030+ eksitus Ringtee 77 korruselisuse osas ning „See määratakse ikka vastavalt linnavalitsuse korraldusele 5-8“ (e-mail 7.10.2017)

Samad seisukohad nagu ülaltoodud korralduses on ka Volikogu 14. septembri 2017. a. nr 494 otsuse lisas olevas dokumendis „Linnavalitsuse ja maavalitsuse seisukohad“

Seisukoht: Arvestada

Kajastatakse üldplaneeringu põhilahenduses.