

"Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ning lähiala detailplaneeringu" avaliku väljapaneku käigus esitatud ettepanekud ja linnavalitsuse seisukohad

Ettepaneku /vastuväite tegija ja kuupäev	Jrk nr	Ettepanekud ja vastuväited	Tartu Linnavalitsuse seisukohad
Ilmar Pihlak, 06.03.2014	1.1	Erialase huvi tõttu tutvusin Artes Terrae OÜ poolt koostatud Tartu uue bussijaama liikluskorralduse lahendusega. Analüüs näitas, et see lahendus ei vasta EVS 843:2003 Linna-tänavad tabel 10.6 nõuetele ja ei taga seetõttu busside ohutut liiklust. Leian, et nimetatud lahendust tuleb korrigeerida.	Arvestada. Detailplaneering koostada kooskõlas Eesti Standardiga EVS 843:2003 „Linnatänavad“.
Peeter Paris 27.03.2014	2.1	<p>Praegugi ei leia naljalt kohta, kuhu jätta auto veerandikski tunniks saatmaks lahkujat bussile ja aidates tal ka pakke kanda. Uues liikluskorralduses on jäänud neid võimalusi praegusest veelgi vähemaks. Parkimiskorraldaja võib soovitada muidugi korrusparklat või veelgi parem keldriparklat. Neisse sisenemine ja väljumine on juba väga ajakulukad, suurendavad seal oluliselt liikluskoormust ja pikemas perspektiivis ei pruugi sealgi kohti leiduda (kuigi Sulev Sannik arvab vastupidist). Skeemidele parkimiskohtade juurdejoonimine ei too veel parkimiskohtade lisa. Soola tn äärses taksopaatuses pole ma kunagi näinud skeemile vastavalt seisvat 7 taksot reas. Üle 6 sinna ritta normaalselt ei mahu, ülejäänud taksod kasutavad vajadusel ülejäänud parkimisala jättes inimestele veelgi vähem kohti.</p> <p>Samasse ritta kuulub ka hoone Tasku sisene busi parkimiskohtade arv, mis ühel skeemil on 12 ja mitmel teisel juba 14. Kumb neist on reaalne? Seletuskirjast võib lugeda, et väljumissageduste-kohtade lahendus tuleb eriti pingeline. Dorpati parkla on ühel skeemil kasvanud 16 kohalt 24 kohaliseks, mis on kindlasti ka soovide piir.</p> <p>Hotelli seinäärne, kus praegu autod reas seisavad, oleks tulevikus planeeritud jalgratastele. Küsimusi tekitas ka parklate keskmise täitumise rehkendamine. Kui võtta arvesse ka öötunnid, siis võib tõesti saada parklate keskmiseks täituvuseks umbes 50%. Ma pole hea hindaja, sest tüüpiliselt olen pidanud kohta otsima laupäeviti.</p>	<p>Mitte arvestada. Soola 3a krundile on planeeritud 18- kohaline parkla. Sõidukitele vabade parkimiskohtade tagamiseks muutetakse parkimisrežiimi, määrates maksimaalseks parkimise ajaks näiteks pool tundi. Nii on võimalik tagada, et parklat kasutavad läheduses asuvaid objekte külastavad autokasutajad. Lubatava parkimisaja lühendamine toob kaasa parkimiskohtade kiirema vabanemise uute sõidukite tarvis. Menetluses oleva detailplaneeringuga kavandatavate täiendavate mahtude mõju liiklusele on marginaalne, kuna parkimiskohti juurde ei looda ja seniste kohtade kasutuse intensiivsus märkimisväärselt ei tõuse.</p> <p>Arvestada. Bussijaama teenindamiseks on planeeritud 12 hoonesisest busside peatumiskohta ja Soola tänava ääres 3-4 peatusekohta. Planeeringulahendust (seletuskirja ja jooniseid) korrigeerida nii, et peatumiskohtade arv oleks läbivalt üheselt mõistetav ja õigesti fikseeritud.</p> <p>Arvestada. Dorpati sein aärde on ette nähtud 15 kohaline jalgrataste parkla, Hotelli teenindamiseks on kavandatud 16- kohaline sõidukite parkla. Planeeringulahendust korrigeerida nii, et planeeringus</p>

			oleks parkimiskohtade arv läbivalt üheselt mõistetav ja õigesti fikseeritud.
	2.2	Liikluskoormuse rehkenduse juures poleks nagu arvestatud ka punase ristküliku – Tartu hotelli juurdeehitusest tingitud mõjudega nii jalakäijate kui autode voole. Kas see on väga kaugel tulevik?	Selgitus. Tartu hotelli ja teiste uute hoonemahtudega seonduvaid perspektiivseid liiklusvoogusid on prognoositud kesklinna üldplaneeringu aluseks oleva liikuvuskavas. Kõigi alade täisehitamine on eeldatavalt aastakümnete küsimus.
	2.3	Kitsalt detailplaneeringu ala vaatlemine jätab peaaegu täielikult kõrvale detailplaneeringust välja jääva avaturu ligipääsu ja vajalike parkimiskohtade küsimuse. Esialgu pole veel näha Sadama tn pikenduselt pääsu Turu silla vähestele parkimiskohtadele. Seega on minu arust mõistlikult lahendamata autoga bussile saabumise valusad probleemid ja ka mitmed avaturuga seotud küsimused.	Arvestatud. Tartu hotelli ja teiste lähedalasuvate uute hoonemahtudega seonduvaid perspektiivseid liiklusvoogusid on prognoositud kesklinna üldplaneeringu aluseks oleva liikuvuskavas.
KÜ Tigutorn Ruta Reinaste 01.04.2014	3.1	Detailplaneeringu kohaselt on kavandatud Väike-Turu tänava äärde väljumise ootel bussidele 17 parkimiskohta (joonis nr 4: Põhijoonis). Detailplaneeringu seletuskirja kohaselt on mõistlik regulaarse liiniveo tagamiseks ja tänavavõrgu mittekooormamiseks ette näha kõigile kuni 3-tunnise ooteajaga bussidele ootekoht. Samas bussijaama ooteala viiakse Turu tn 2 hoone sisse. Planeeringuga on kavandatud enamik bussipeatuskohti selliselt, et bussid peatuvad esiootsaga Tasku keskuse poole. Leiame, et Väike-Turu tänava äärde ettenähtud busside ooteala parkla kavandamisel pole arvestatud naaberkinnistule Väike-Turu tn 5 asuvale eluhoonele bussiparklast tulenevate ebasoodsate mõjutustega, nagu: müra, heitgaasid ja vibratsioon. Väike-Turu tänava äärset haljasala kasutatavad bussid juba praegu parkimiseks ning busside mootorite tööl hoidmisest tulenev vibratsioon, heitgaasid ja müra tungivad Väike-Turu tn 5 asuva hoone eluruumidesse ja häirivad tõsiselt Väike-Turu tn 5 majaelanikke. Käesoleva detailplaneeringuga soovib Tartu linn anda läbi detailplaneeringu näiliselt (bussiparkla jääb detailplaneeringu alast välja) busside ooteparkla rajamiseks õigusliku aluse, kuid seejuures on jäetud täiesti arvestamata Väike-Turu tn 5 majaelanike huvidega. Planeerimiseaduse § 16 lg 1 p 5 kohaselt tuleb planeeringu koostamisel arvestada muuhulgas naaberkinnisasjade omanikega, ning sama paragrahvi lg 4 punkti 2 kohaselt tuleb kaasata naaberkinnisasja omanik ka planeeringu koostamisse, kuid käesoleval juhul seda tehtud ei ole.	Mitte arvestada seisukohta, et planeeringus kajastatud busside ooteparkla asukoht on ebasobiv. Nimetatud ala on parklaks määratud vastavalt Tartu Linnavolikogu 16.02.1995 määrusega nr 52 kehtestatud Võidu silla-Turu tänava-Aida tänava pikenduse ja Emajõe vahelise ala detailplaneeringuga. Busside ooteparkla vähendab busside tühisõite kaugematel asuvatesse parklatesse (praegusel juhul Ringtee tn) ja on bussijaama vahetus läheduses seetõttu vajalik. Parkla rajamiseks koostatakse projekt projekteerimis-tingimuste alusel. Parkla rajamisega likvideeritakse praeguse tugevdatud pinnasekattega parkla mitterahuldav olukord: parkla asfalteerimisega väheneb vibratsioon ja tolmu teke, haljasriba rajamisega tagatakse visuaalne distantseerimine. Vibratsiooni ja õhusaaste vähendamiseks rajatakse parklasse busside mootorite elektrisoojenduse valmidus. Bussiparkla asukohta valides on arvestatud asjaoluga, et see asub olemasoleva parkimishoone vastas üle Soola tänava nõuetekohases kauguses elumajast. Põhijoonisel toodud väljaspool planeeringuala asuv

		<p>Detailplaneeringu dokumentidest ei nähtu, et kavandatavast bussiparklast tulenevaid kahjulikke mõjutusi oleks üldse analüüsitud. Detailplaneeringu seletuskirjas on üksnes nenditud, et planeeringu realiseerimisest tulenev liikluse kasv on marginaalne ja ei suurenda tildist mürataset.</p> <p>Muuhulgas märgime, et kavandatav busside ooteala parkla jääb detailplaneeringu alast välja, mistõttu ei ole selle planeerimine Väike-Turu tänavale kooskõlas planeerimiseseadusega. KÜ Tigutorn teeb ettepaneku leida väljumise ootel busside parklale teine asukoht.</p>	<p>busside parkla on linnadevahelise reisijateveo teostamiseks vajalik, asukoht on arvestades parkla kaugust bussijaamast kui ka Turu tn 5 elamust sobiv ning nõuetekohane.</p>
<p>Tartu Liikumispuuetega Inimeste Ühing Heldur Otsa 31.03.2014</p>	4.1	<p>Peatuses peab olema tagatud ka ratastooliga bussi sisenemise võimalus. Ratastooli tõstuk asub enamjagu bussidel taga paremal. Käesolevas planeeringus ei ole see võimalik, sest peatuses busside vahed väga kitsad.</p>	<p>Arvestada. Seletuskirja ja põhijoonist täiendada. Seletuskirjas, kirjeldada ratastooliga reisijate liikumist. Joonistel näidata ratastooliga bussireisijate bussidesse sisenemise kohad. Puuetega inimestele peab olema tagatud nõuetekohane liikumisvõimalus kogu planeeringuala ulatuses, sh. sisenemine bussi.</p>
	4.2	<p>Teenindav transport, mis toob ratastoolis reisijat bussile või tuleb vastu, peab olema tagatud lisapikkus peatamisel kaldtee või tõstuki tarvis. Sama tähtis on turvalisus, ei saa toimetada sõiduteel, või kiirustades, sest oled kellegi blokeeritud. teenindava bussi kõrgus on 2.7m, seega ei saa kasutada parkimismaja.</p>	<p>Arvestada. Detailplaneeringus näha ette liikumis- või nägemispuudega isikute kasutuses olevate või isikuid teenindavate sõidukite peatumise ning parkimise kohad bussijaamale lähimas parklas. Liikumis- või nägemispuudega isikuid teenindava bussi peatuskoht planeerida Soola tn äärses 3-4 bussi peatuses.</p>
	4.3	<p>Nõuetele vastav inva wc peab asuma bussijaama ootesaalis, mitte Tasku keskus.</p>	<p>Arvestada. Lisada nõue planeeringu seletuskirja. Vajalik on Tasku keskus ette näha puudega inimeste liikumist abistavad ja hõlbustavad meetmed. Bussijaama ootesaali projekteerida inva WC.</p>
<p>Mihkel Lember 02.04.2014</p>	5.1	<p>Olen väga poolt, et lisada eraldav haljasriba peamisele kergliiklusuunale Soola tn ääres, ent ma ei ole mitte kuidagi nõus ideega likvideerida selle nimel bussijaama vastas Soola tänava vähenegi olemasolev kõrghaljastus – see ei pruugi olla kõrgeima väärtusklassiga, aga tegu on liigiliselt mitmekesise, täiskasvanud puude reaga ja see teeb antud tänavaloigu isegi üsna meeldivaks. Uute noorte puude istutamine nende asemele seda ei kompenseeri. Ettepanek – säilitada olemasolevad puud kogu Soola tn tänava loigus (NB Kaluri ja Turu tn vahel on miskipärast olemasolevate puude kohale näidatud uued planeeritavad, st isegi mitte asendatavad–</p>	<p>Mitte arvestada. Tänavarekonstrueerimise käigus on otstarbekas kogu tänava, sh ka kõrghaljastuse rekonstrueerimine. Planeeritud lahendus jätab võimaluse ka liigiliselt mitmekesise tänavahaljastuse rajamiseks. Planeeritava lahendusega saavutatakse terviklik lahendus, mis muudab jalakäijatele ja kergliiklejatele liikumisruumi mugavamaks. Planeeritud Soola tn poolne kõrghaljastus eraldab jalakäijaid ja kergliiklejaid autoliiklusest, muutes</p>

		loodan, et tegelikkuses pole põhjust ka neid puid likvideerida!), sõiduteepoolsete ümber lisada kivi/asfaldi asemele haljasriba (nagu planeering kavandabki) ning vajadusel kitsendada veidi Soola tänava ja ka selle kavandatud kergliiklustee gabariite (või nihutada veidi selle trajektoori – joonsirge see lõik ei pea ju olema), et tekiks kahepoolne haljasriba, ja kus vähegi võimalik, ka koos kõrghaljastusega selle kergliiklustee ümber.	tänaval liiklemise ka ohutumaks. Planeeringulahenduse tehnovõrkude osa koostada selliselt, et tagatud oleks kõrghaljastuse rajamise piisavad võimalused.
	5.2	Mõistlik on arvestada, et ka Soola tn Tasku esine kergliiklusala jääb ratturitele kasutada, isegi kui normid seda sinna ei võimalda ja pole plaanis sinna märkida ratturite teed maha – inimene on loomult laisk ja minu hinnangul hoiab end liigeldes alateadlikult lühimal trajektoiril – Turu silla ja Küüni tn vahelises suunas on selleks pigem Tasku poolne Soola tn külj. Ettepanek on näidata, või vähemalt kaaluda ka sellel küljel ratturitele ametlikult lubatava kergliiklustee rajamist – ruumi selleks on piisavalt (üle 5 m, miinimumnõue oli vist 3,5 m).	Arvestada. Soola tänava Tasku esine ala on piisava laiusega, et seal võimaldada jalakäijate ja jalgratturite liiklemist ühiselt, neid omavahel eraldamata. Korrigeerida tuleb kergliiklejate liiklemist selgitavate leppemärkide asetust ja selgitust põhijoonisel. Kergliiklejate ja jalakäigu suundade asemel fikseerida teed kui rajatised.
	5.3	Liiklusskeemidel on läbivalt näidatud, et Soola tn ristumised parkimisalade ja kergliiklejate suundadega on kavas kas tõstetud või tekstuurse pinnakattega eristada. Minu ettepanek on kasutada nii tõstmist, teksturi kui värvi – manööverdumise ja kirju liikluspildi mõttes on see tänav ehk üks keerukamaid liiklussõlmi Tartus ja seega sedasorti asjade osas pildi selgemaks tegemine on ainult tänuväärne.	Arvestada. Detailplaneeringu seletuskirjas ja joonisel fikseerida üheselt mõistetavalt, et projekteerimisel anda lahendus, kus kasutada üheaegselt mõlemaid meetmeid. Korrigeerida kergliiklejate liiklemist selgitavate leppemärkide asetust ja selgitust põhijoonisel. Kergliiklejate ja jalakäigu suundade asemel fikseerida teed kui rajatised.
	5.4	Kontaktvööndi ulatust on mujal planeeringuala külgedes laiendatud väljapoole hoonestatud krunte mõistlikult vähemalt sõiduteeni, miskipärast on see teisiti Turu tn küljes. Mul on üsna ükskõik, kuhu juriidiliselt planeeringuala piir ulatub, aga sisulist tähelepanu ja antud tänavaruumi kasutajate tingimuste parendamist väärrib kindlasti ka see lõik. Koos sõiduteega on tegu ebainimliku ja kõleda laia asfalt-ja kiviväljaga, sealjuures mõttetult laia kõnnitee osaga (ca 15 m või nii). Teen ettepaneku näha planeeringus seal ette sõidutee ja kergliiklusala eraldamiseks ka haljasriba, mille laius on minimaalselt 1/3 praegusest kergliiklusalast, koos täiendava kõrg- ja madalhaljastusega. Seda saab väga edukalt teha nii, et ükski funktsioon (kergliiklejad, sõidukite nähtavus, bussipeatus) ei kannata, küll aga võiks võita linnaruum – mis on ju selle planeeringu üks olulisi eesmärke. Riia tn poolsemas osas on juba	Mitte arvestada. Turu tn lahendus on realiseeritud Tasku väljaehitamise käigus. Tasku hoone ja Turu tn sõidutee vaheline kergliiklejate liiklemise maa-ala on intensiivses kasutuses jalakäijate ja jalgratturite poolt ning seetõttu täiendava haljastuse rajamine vähendab kergliiklejate ruumi. Alasse jääv „Soola“ bussipeatus, muudab kergliiklejate trajektoori ebakorrapäraseks, mis omakorda raskendab täiendava haljastuse rajamist. Olemasolev puuderida tagab järjest enam soovitud lahenduse.

		varasemalt mõned pärnad kasvama pandud, sellest järeldan, et tehnovõrgud kõige lootusetumaks takistuseks pole, seega ka siin tuleks vähemalt sama palju teha kui Soola tn lõigul Turu-Kaluri vahel. Lisaks saab alati kasutada ka konteinerhaljastust, nagu on tehtud nt Ahhaa kõrval.	
	5.5	Bussijaamas oleval väljapanekul olid näha arhitekt Kalle Rõõmuse nägemused hoone laiendusest. See pole küll planeeringule siduv, aga soovitan näha ette arhitektuursetes tingimustes kuidagi selle selget ja silmatorkavat markeerimist, et see osa hoonest siin on bussijaam – kas siis vastava toeka reklaamsildiga või muul hoonega sobival moel. Sellisel kujul, kus bussid sõidavad ühe anonüümse hoone alla inimeste mahalaadimiseks, linnaruumi kasutajate jaoks mingit sellist seost ei teki, et tegu oleks Tartu värava ja esinduslikuma kohaga – bussijaamaga, mis jätkaks selgelt domineerima eraettevõtja taotluse omada enda jaoks esinduslikku hoonet (mis on igati mõisteta). Planeeringu eesmärk on ju ka avalikke huve vähemalt samaväärselt esindada. Ja tegelikult on ka Tasku küljes hulk reklaame, mis kutsuvad hoones asuvat tarbima, seega midagi kohatut minu silmis selles ettepanekus ka arhitekti jaoks ei tohiks olla	Arvestada. Detailplaneeringus fikseerida nõuded, et hoone väliskujunduses ja hoone ruumisiseses infosüsteemis peab olema selgelt nähtavad juurdepääsud bussijaamale ja pääsud bussijaamast linna erinevatesse osadesse.
Kalju Roots 07.04.2014	6.1	Teen ettepaneku uus maaliinide bussijaam ehitada välja Nõlvaku linnaliinide busside lõpp-peatuse lähedale vabale krundile, kus kasvab võsa.	Mitte arvestada. Nõlvaku tn piirkonda bussijaama kavandamine on Tartu linna idapoolse ringtee ja Ropka silla koridori kavandatud tee rajamise järgselt kindlasti üks võimalikke lahendusi ja tuleb vajadusel võimalusena kaalumisele tulevikus. Bussijaama külastajate hulgas läbi viidud küsitluse tulemusena soovis bussijaama asukohana kesklinnas üle 80 protsendi küsitletutest. Teisest küljest pole ringtee kogu mahus välja ehitatud ning sellise lahenduse realiseerimine pole lähiajal otstarbekas.
Helve Liiv 07.04.2014	7.1	Olen eluaegne tartlanna. Kuna peres ei ole olnud ega ole autot, siis oleme pidevad maaliini bussijaama kasutajad (eriti suvel). Mäletan eelmist jaama ja olin sellega väga rahul. Praegune ei kõlba kuhugi. Hale on näha, kuidas bussid peavad manööverdama ja ukerdama sellel kitsukesel õueterritoriumil! Minu ettepanek on: Eesti suuruselt teises linnas peab ikka olema omaette ehitusena eraldi maaliini bussijaam! Ja asuma avaturu läheduses. Niipalju peaks ikka linnaplaneerimisel arvestama. Ja vastava maa-ala leidma. See Taskuga kokkuliitmine maksab meile varsti väga	Mitte arvestada eraldiseisva bussijaama rajamise osas. Kesklinnas on maakasutus intensiivne ja seetõttu on mõistlik bussijaama maa-ala siduda teiste funktsioonidega. Lisaks bussijaamale võimaldab muu funktsiooni rajamine hoida madalamad bussijaama tööhoidmise kulud, millest sõltub otseselt ka bussipileti hind. Planeeringulahendusega tuleb tagada nõuetekohane

		<p>halvasti kätte, sest küllap nad leiavad, et oi-oi neil on ikka väga kitsas ja mingi see bussijaam minema! Aga siis ei ole läheduses enam vaba maad.</p>	<p>manööverdusala bussidele ja sobiva, avalikkuse poolt aktsepteeritava suurusega ootesaali rajamine. Tulenevalt Tartu Linnavolikogu 21. detsembri 2000. a. otsusest nr 253 oli planeeritava kinnistu võõrandamise tingimuseks, et ostja tagab kinnistul maaliinide autobussijaama tegevuse. Arvestatud avaturu läheduse osas.</p>
<p>Neeme Sihv 08.04.2014</p>	8.1	<p>Eelkõige huvitab, mis ja kuidas segab bussijaama tegemist vaksali juurde kaubateede asemele. Teoorias tundub mulle, et bussiliikluse saaks lahendada teisiti. Igasugune ümberistumine, nii bussidelt rongidele, vastupidi kui ka omavahel saaks teha ühises jaamas. Kas aga on mõeldav ja võimalik, et näiteks Tallinna, Viljandi, Elva, Põlva jt suundade bussid alustaksid sõitu kesklinnast või lausa Annelinnast, läbiks Vaksali (nimetame siis nii seda ühist peatust). Mustvee, Luunja, Jõgeva jt suunad alustaks aga Vaksalist ja teeksid peatused ka kesklinnas. Tartlaste jaoks tähendaks see mitmetes piirkondades istuda otse kaugbussidele, jättes linnaliinil sõitmise vahele. Või on siin mingeid asjaolusid, mida ma ei näe. Kesklinna peatused peaksidki olema ühes kontsentreeritud piirkonnas erinevates kohtades (võimalikult üksteise lähedal) just suundade järgi sobivalt ja soovitatavalt nii, et ühest vajadusel teise minek ei oleks liiga suure vahemaaga. Kuigi ümberistumisteks jääks eelkõige Vaksal. Vabandust, aga praegune möll asja juures tundub olema busside ja inimeste vägisi surumine maa alla, mis juba ehituslikult väga kallis, rääkimata õhu puhtusest jm probleemidest. On põhjuseks ärimeeste lobitöö. Peatuste jäämine kesklinna ei tohiks ju mingilgi moel halvim variant olla. Rongiliikluse tihenemine peaks tähendama kahe erineva ühistranspordiliigi paremat kasutamist ja suuremat tulu. Mis peabki olema eesmärk, sest just see kasvatab reisijate arvu ja ühistranspordi populaarsust. Lisaks on just praegu võimalik selliste ühildamiste jaoks kasutada ka eurorahasid vastavast fondist.</p>	<p>Mitte arvestada. Maakonna ja regionaalsete liinide võrgu kavandamine ei ole käesoleva detailplaneeringu ülesanne. Praegune maakasutus, kus kasutatakse kaubateede territooriumi kaubateedega seonduvate tööde läbiviimiseks, ei võimalda bussijaama planeerimist soovitud alale. Teie poolt kirjeldatud regionaalsete bussiliinide uut lahendust ei ole siiani kavandatud. Maakonnaliinide ülesehitus vastab praegusele ühistranspordiseadusele. Arvestades toimivat linna ühistranspordivõrku on tagatud hea ühendus linnaosade ja maaliinide bussijaama vahel.</p>
<p>Dago Antov 09.04.2014</p>	9.1	<p>Eelistada bussijaama planeeringu liikluskorraldusliku lahenduse koostamisel just bussiliiklust. Tartu bussijaam on Eesti suurima liikluskorraldusega bussijaam ja ilmselt jääb ta selleks ka tulevikus. Juba</p>	<p>Arvestada. Planeeringus anda lahendus, kus vaba peatuskoha olemasolu oleks tagatud ka tipphetkedel arvestades</p>

		senine planeeringu eskiisi liikluslahendus on selline, kus busside liikumine ja vaba peatuskoha olemasolu võib teatud tipphetkedel, eriti kui sellega kaasnevad võimalikud sõiduplaanist erinevad saabumised või väljumised, muuta reaalse liiklusolukorra planeeritust erinevaks. Peatuskohtade arvu ja kasutatavuse kohta on allkirjutanu koostanud ka oma arvamuse.	kirjeldatud eriolukordi.
	9.2	Bussiliiklus peaks tagama saabuvatele reisijatele võimalikult kiire saabumise lõpp-peatusse. Tänapäevane olukord, kus Tartusse saabuja juba näeb bussijaama, kuid peab enne veel koos bussiga tiirutama kvartalis, pole just parim. Veelgi problemaatilisem on busside väljumise liikluse korraldamine, eelkõige just tipp-aegadel. Väljasõit Soola tänavalt Turu tänavasse on üsna pingeline, lisaks kaug- ja maakonnaliinide bussidele, kasutavad seda väljasõitu ka linnaliinibussid ja muidugi sõidua autod. Pingeline liikluskoormus ja väga väikesed (et mitte öelda olematud) täiendavad võimalused fooride töö ümberkorraldamise abil muuta olukorda ei võimalda seal enam lahendusi leida. Tavapäraselt kasutatakse reguleeritud ristmiku liiklusolukorra hindamiseks ühe olulise näitajana niinimetatud läbilaskvuse kasutustaset, mida arvutatakse kui mingi konkreetse liiklussuuna liiklussageduse (näiteks sõidukit tunnis) ja ristmiku antud suuna liikluskorraldusest tuleneva läbilaskvuse (mille tavaliselt määrab roheline fooritakti kestvus) suhet. Kui see on lähedane väärtusele 1,0, on ristmiku läbilaskvus ammendunud. Väärtuste ligikaudu 0,9 puhul võib rääkida ajutistest ummikutest, eelkõige tipphetkedel.	Puudub konkreetne ettepanek planeeringulahenduse muutmiseks, mille osas seisukohta võtta. Ühe kvartali võrra pikem juurdesõit bussijaamale ei ole liigne kui kokkuvõttes tagatakse sellise liikluskorraldusega kõigi liiklejagruppide mugavam ja ohutum liikumine. Planeeringulahendusele on koostatud ristmike läbilaskvuse kontrollarvutus, mis näitab et Soola tänavalt on tagatud sõidukite väljapääs Turu tänavale. Soola tänavalt väljasõitu Turu tänavale reguleerib foorisüsteem, mis tagab sujuva väljasõidu võimaluse võrdselt Turu tänaval liiklejatega.
	9.3	On täiesti usutav, et esitatud arvutused (nii Turu-Soola, Turu-Riia kui ka Turu-Sadama) ristmike arvutusliku läbilaskvustaseme kohta on teostatud pädevalt. Kuid peab silmas pidama ühte aspekti. Läbilaskvuse kasutustase sõltub kahest suurusest- liikluskoormusest ja liikluskorraldusest tulenevast läbilaskvusest. Olukorra muutmine on samuti seetõttu võimalik erineval moel, kas maksimeerides läbilaskvust (mida ongi tehtud) või piirates liikluskoormust, näiteks eelistades vaid mingeid liikluse liike, näiteks ühissõidukeid. Jah, tõenäoliselt toob see kaasa teatava autoliikluse ümberjagunemise ja teiste ristmike koormuse kasvu. Kui aga ka seal vaba läbilaskvusvaru ei ole, siis hakkab pikemas perspektiivis toimuma protsess, kus hakataksegi kasutama teisi liikumisviise ja autoliikluse koormus väheneb, kuna sõidutingimused on keerulised ja ajakulu suur. Loomulikult võib ka see kaasa tuua teatud kodanike pahameele, kuid piisavate argumentide korral on see selgitatav ja arusaadav.	Puudub konkreetne ettepanek planeeringulahenduse muutmiseks, mille osas seisukohta võtta. Bussiliikluse eelistamiseks Soola tänaval planeerida Soola tänavale Kaluri tn – Väike-Turu tänavate vahelisele lõigule ühistranspordirada. Soola tänavalt väljasõitu Turu tänavale reguleerib foorisüsteem, mis tagab sujuva väljasõidu võimaluse võrdselt Turu tänaval liiklejatega. Kuigi bussijaam on oluline objekt, ei ole see ainuke objekt Sadama asumis, millega tuleb arvestada. Liikluslahenduste väljatöötamisel tuleb tagada asumi kui terviku sobiv liikluslahendus.

	9.4	<p>Teen ettepaneku kaaluda just Soola tänava (Turu tänava ja bussijaama vahelisel lõigul) liikluskorralduse muutmist selliseks, kus bussiliiklusele oleks absoluutne prioriteet autoliikluse ees, kuni selleni, et tasuks kaaluda sõiduautoliikluse keelamist sel lõigul (võib olla peaks olema erandiks sisse-väljasõit Rimi parklasse?) ja see võimaldaks muuta Soola tänava kahe-suunaliseks bussitänavaks, kus oleks võimalik ka jalgrattaliiklus (ja loomulikult jalgsiliiklus). Autoliikluse ligipääsu Tasku parklasse ja Dorpati hotelli saaks lahendada Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu, kusjuures mõlemad võiksid olla kahe-suunalised. See muudaks vajalikuks küll teatud liikluskorralduslike muudatuste ja ümberehituste teostamise Turu-Soola ja Turu-sadama ristmikel, mis aga pole liiga keeruline.</p>	<p>Arvestada osaliselt. Bussiliikluse eelistamiseks Soola tänaval planeerida Soola tänavale Kaluri tn – Väike-Turu tänavate vahelisele lõigule (praegu planeeritud eraldusriba asemele) tihistranspordirada.</p> <p>Soola ja Kaluri tänavate ristmiku liikluskorra muutmisega samaliigiliste teede ristmikuks on võimalik seada eelis bussijaamast väljuvale transpordile. Sadama asumile on Turu tänavalt kaks juurdepääsuteed (Väike-Turu tn ja Sadama tn) ja kaks väljasõiduteed (Väike-Turu tn ja Soola tn). Mõne tee sulgemine või ainult piiratud liiklusele lubamine seaks ohtu kesklinna üldplaneeringuga kavandatud ehitusmahu realiseerimise ja Sadama asumis arengu.</p>
	9.5	<p>Silmas tuleb bussijaama bussiliikluse lahenduse parima variandi valikul pidada ka seda, et juba täna on näiteks Tallinna ja Tartu vahelises liikluses kasutusel 16,5 meetri pikkused sõidukid!</p>	<p>Arvestada. Planeeringulahenduses tagada 16,5m pikkuste busside liiklemine ja peatumine.</p>
	9.6	<p>Isegi kui tehtud arvutused näitavad ristmike läbilaskvuse kriitilist taset ei tasuks sellest kohe end heidutada lasta. On aga tõsi, et peamiseks kriitiliseks momendiks kujuneb siinkohal mitte niivõrd olemasoleva ja isegi mitte bussijaama planeeringuga seonduv, vaid pigem kogu käsitletava kvartali tulevik, eelkõige aga see kuidas ja mil määral soovib Tartu linn sellesse autoliiklust lisada. Kuna tegemist on südalinna alaga, siis ka olemasolevatest normdokumentidest lähtuvalt ei nõua need suure arvu parkimiskohtade rajamist, vastupidi- standard isegi piirab keskkonnas parkimiskohtade arvu, sest selle tulemusena rakendub liiklusolukord tulevikus veelgi. On ju tõenäoline, et kui jätkuvad viimaste aegade tendentsid autoliikluse kasvust (mida on teatud määral kindlasti mõjutanud ka autokesksed liikluskorralduslikud lahendused keskkonnas!), siis ammenduvad need arvutuslikud läbilaskvusvarud ka lahendusest sõltumata.</p>	<p>Puudub konkreetne ettepanek planeeringulahenduse muutmiseks, mille osas seisukohta võtta.</p> <p>Sadama asumis liikluse maht ja parkimismahu piirang on esitatud kesklinna üldplaneeringu liikuvuskavas. Koostatav detailplaneering arvestab nimetatud tööd.</p>
	9.7	<p>Muidugi on oluline tagada ligipääs avaturule, kuid arvestades olemasolevat jalakäijate silda, on tegelikult sellele kvartalile võimalik tagada üsna hõlbus ligipääs ka Emajõe põhjakaldalt, kui see peaks olema otstarbekas.</p>	<p>Arvestatud. Kesklinna üldplaneeringuga nähakse ette lisaks praegustele parkimismahudele Uus tn 63d krundile „pargi ja kõnni“ parkla rajamist.</p>

	9.8	<p>Lisaks on oluline aspekt ka see, et enamus bussijaama kasutajatest liigub edasi või sinna jalgsi või mõne teise ühissõidukiga. Seega on äärmiselt oluline ka see, et tagada äärmiselt mugav, kiire ja lühim võimalik teekond bussidele pääsemiseks ja sealt tulnud reisijatele nende sihtkohta pääsemiseks. Kommertsseisukohast on ilmselt äärmiselt ahvatlev suunata need inimesed ka kaubanduspindadelt läbi liikuma ja kujundada neist nõ potentsiaalsed kliendid, kuid reisijate huvid selles kohas on ilmselt mõnevõrra teistsugused, kuigi võimalust kasutada mõningaid võimalusi ostude tegemiseks bussijaama lähipiirkonnas ei saa alahinnata. Tahaks veel rõhutada, et käesolevad ettepanekud ei puuduta mitte mingilgi määral arhitektuurseid ega linnaehituslikke aspekte, vaid eelkõige just liikluskorralduslikke aspekte, mida peaks linn kaaluma lahenduse üle otsuse langetamisel. Samuti on vaid piiramisi puudutatud kergliikluse temaatikat, mida ei tohi alahinnata, kuid antud hetkel, on arvamuse kujundamisel lähtunud just peamiselt bussiliiklusest.</p>	<p>Arvestada. Tagada planeeringuga bussijaamale jalgsi ja ühistranspordiga liiklevate kodanikele mugav, kiire, lühim ja ohutu juurdepääs. Detailplaneeringu mahtu lisada jalakäijate juurdepääsemise joonis ja samuti täiendada kontaktala joonist jalakäijate juurdepääsuteedega.</p>
AS GIGA Margus Vares 09.04.2014	10.1	<p>AS-ile Giga kuulub planeeritava ala naabruses asuv kinnistu Soola tn 5. Soola tn 5 kinnistule kavandatakse koostamisel oleva Kesklinna üldplaneeringuga tulevikus kuni 5 korruseliste äri-ja korterelamute ehitamist. Käesoleval ajal avalikul väljapanekul olev planeering ei arvesta kesklinna üldplaneeringuga kavandatavaid perspektiive ega tulevase ehitusmahte ning sellega kaasnevaid liikluskorralduslikke vajadusi lähipiirkonnas.</p> <p>Planeering ja planeeringu käigus koostatud liiklusuuring arvestab küll tänaseid olemasolevaid liiklusnäitajaid ja planeeritava ehitise (Tasku keskuse) kavandatavaid vajadusi, kuid ei arvesta asjaolu, et ka lähialadele on tulevikus ette näha ehitusmahtude kasvamine ning tänavavõrgu planeerimisel tuleb ka selle perspektiiviga arvestada. Nii ongi planeeritud lahendus, mis sisuliselt võib küll tagada Tasku laienduse toimimise, kuid „planeerib kinni“ naaberkruntide arenguvõimalused. (nt naaberkruntide olemasolevate juurdepääsude vähendamine, Soola tänava üherealiseks tegemine, jne...).</p> <p>Nimetatu toob aga kaasa naaberkiinnistute sh meie kinnistu Soola 5, kasutamise võimaluste olulise halvenemise ning põhjustab seega meile majanduslikku kahju.</p> <p>Seetõttu esitame vastuväited ning teeme järgnevad ettepanekud: Juurdepääs Soola tn 5 kinnistule ja avaturule ei ole piisav. Planeeringuga on ette nähtud, et klientide sõidukitega juurdepääs avaturule hakkab</p>	<p>Arvestada. Kesklinna üldplaneeringu arengustrateegiast lähtuvalt on koostatud kesklinna üldplaneering ja liikuvuskava. Koostatav detailplaneering arvestab nimetatud töid, sealhulgas ka kavandatavaid hoonestusmahtudest tulenevaid liikluskorraldusi. Vt lisaks p 10.2 seisukohta</p> <p>Korrigeerida detailplaneeringu jooniseid, kus Soola tänava sõidutee ristlõikes on Kaluri tn ja Väike-Turu tn vahelisel lõigul lisaks bussipeatuse alale kaks läbivat sõidurada, millest üks on ühistranspordirada.</p>

		<p>toimuma praeguse Grossi toidukaupade ukse eest ning ristudes Turu silla jalakäijate ja jalgratturite vooga.</p> <p>Sama teed pidi on lisaks avaturu külastajate sõidukitele ette nähtud ka ainuke juurdepääs meile kuuluvale Soola tn 5 perspektiivsele elamu- ja ärihoonestusele. Juurdepääs on planeeritud kitsa kaherealise teena, mida ületavad pidevalt Grossi toidukaupade ukseni parklast kõndivad inimesed, Turu silla kergliiklejad ning mille sujuvat liiklust mõjutab busside ooteparklast väljuvad bussid oma manööverdamisruumiga.</p>	
	10.2	<p>Soola 5 kinnistu omanikuna leiame, et pakutud planeeringulahendus ei ole selles tänavalõigus turu ja sadamateatri aktiivset külastajate arvu ja meie krundi perspektiivset otstarvet tegelikkuses arvestav ning võib tekitada olukorra, kus tekivad ummikud turult sõidukitega väljujatele ja meie kinnistute sõidukitega liiklejatele.</p> <p>Kogu avaturu, teatri, ja meie kinnistu transpordi ning ootebusside manööverduse suunamine ühele tänavalõigule (mis ristub veel jalakäijate sillalt liikumisteedga) ei ole ohutu ega piisav tagamaks liikluse ohutut ja sujuvat toimimist.</p> <p>Ettepanek</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) planeerida avaturu klientidele ja Soola 5 kinnistule kaks ligipääsuvõimalust. 2) planeerida liikluskoormuse hajutamiseks Soola tänav sõidukitega liiklemiseks kuni praeguse avaturu kinnistuni, mis tagab tulevikus võimaluse teiseks juurdepääsuks avaturule või selle mitmetasandiliseks ehitamise korral, selle pool-maaalusesse parklasse. 	<p>Mitte arvestada.</p> <p>Sadama asumi liiklusskeem planeeritakse kesklinna üldplaneeringuga. Soola tn 5 krundi täpsem juurdepääsu lahendus antakse vastava krundi detailplaneeringu menetlemise protsessis ala kasutuse täpsustumisel. Soola tänav alates Väike– Turu tänavast on kavandatud jalakäijate eelistusega tänavaks, tagamaks kesklinna ja Annelinna vahelise Turu sillalt tuleva kergliiklejate turvalisus.</p> <p>Varemplaneeritud ja olemasolevaid juurdepääse likvideerida kavas ei ole.</p>
	10.3	<p>Soola tänava määramine bussijaama esises lõigus üherealiseks – ei arvesta teiste kruntide liiklemisvajadustega ega perspektiividega. Oleme seisukohal, et selle tänavalõigu üherealiseks tegemine töötab ilmselt küll bussireisijate kasuks, kuid jätab arvestamata, et juba täna ulatub tipptundidel ka kahe sõidurea olemasolul selles lõigus ootejärjekord Turu ristmikule jõudmiseks bussijaama esiseni. Sama lõigu üherealiseks jätmise ning Tasku keskuse laienemise ning ka Kesklinna üldplaneeringu realiseerumise korral suurendab liiklusummikuid antud lõigus veelgi, pikendades fooritagust ootejärjekorda tulevikus siis juba avaturu sissepääsuni. See aga tekitab ummikud kogu kvartal liikluses.</p> <p>Ettepanek: jätta Soola tänav bussijaama esisel alal jätkuvalt kaherealiseks.</p>	<p>Arvestada.</p> <p>Korrigeerida detailplaneeringu jooniseid, kus Soola tänava sõidutee ristlõikes on Kaluri tn ja Väike–Turu tn vahelisel lõigul kaks läbivat sõidurada, millest üks on ühistranspordirada.</p> <p>Soola tänava sõidutee osa ristlõige planeerida Tasku poolt järgmiselt: bussipeatus 3,8m; ühistranspordirada 3,0m ja sõidurada 3,3.</p>

	10.4	võttes aluseks Soola 5 krundi perspektiivset maakasutust (kuni 5 korruselise äri-ja elamumaade ala) täiendada liiklusuuringut või viia läbi täiendav liiklusuuring selgitamiseks välja, kas antud planeeringuga kavandatu tagab tulevikus ka teiste naaberkruntide (eelkõige avaturu, sadamateatri ja Soola 5 kinnistu kasutajatele) ohutud ja piisavad liiklemisvõimalused sõidukitega. Palume teha liikluskooormuse arvutus, mis arvestab Kesklinna üldplaneeringus Soola 5 krundile kavandatavate ehitiste parkimismormatiive ning avaturu, teatri ja teiste sellelt tänavalõigult lähtuvate kruntide parkimisvajadusi ning analüüsib, kas vajalikele parkimiskohtadele ja ehitistele on üks ja ainuke juurdepääs piisav.	Mitte arvestada. Sadama asumis liiklusskeem kinnitatakse kesklinna üldplaneeringuga. Soola tn 5 krundi täpsem juurdepääsulahendus antakse vastava krundi detailplaneeringu menetlemise protsessis. Soola tänav alates Väike– Turu tänavast on kavandatud jalakäijate eelistusega tänavaks, tagamaks kesklinna ja Annelinna vaheliselt Turu sillalt tuleva kergliiklejate turvalisus.
	10.5	Esitada planeeringus lõige illustreerimaks sõidukitega juurdepääsu lahendust avaturule ja meie kinnistule juurdepääsu asukohas Grossi toidukaupade kaupluse nurga juures ja Turu sillaga ristumise punktis.	Mitte arvestada. Juurdepääsu lahendus on antud lähtudes koostamisel olevast kesklinna üldplaneeringust. Konkreetsed lahendused tuleb välja töötada vastava krundi detailplaneeringu koostamise käigus, see ei ole käesoleva detailplaneeringu ülesanne.
Aet Ader 09.04.2014	11.1	Seoses avalikul väljapanekul oleva detailplaneeringuga (Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide detailplaneering Tartu linnas) on kerkinud mitmed probleemid. 1. Dorpati hotelli poolne (Väike-Turu tn) Annelinna suunaline sissepääs "uude bussijaama" läbib busside manööverdamisala, on ohtlik jalakäijatele ja ebaesteetiline, prügikonteinerite kõrvalt. Ka teine sissepääs läbib busside manööverdamisala. Eraldatud kaubandusruumist ja sellest võiks pääseda nii Soola tn äärsetele platvormidele kui bussijaama ja Tasku vahelistele platvormidele.	Arvestada. Detailplaneeringus tuleb üheselt mõistetavalt fikseerida, et sissepääsud tuleb lahendada atraktiivsena ja jalakäijatele ohutuna. Laadimis- ja jäätmeala lahendada välisruumist eraldatuna ja suletavana. Jalakäijate liiklemisteed ei tohi ristuda busside manööverdamise alaga ega piirned prügikonteineritega.

	11.2	<p>Peamine koht, kus bussid peatuvad, Soola tn äärsed peatused pole kavandatud bussijaama ootesaalis ega kohvikust näha. On oht, et inimesed ei hakkagi kaubanduskeskuse osa kasutama bussijaamana, sest kindlam on busse oodata ja saada infot ikkagi tänava ääres, kus visuaalselt saab näha busside saabumist ja lahkumist. Seda ka bussile saatjate ja bussile vastu tulevate inimeste osas. Lisaks muutub keeruliseks logistika. Bussi oodata tunduks kõige kindlam Soola tänava ääres, aga infot küsima, tualetti või piletit ostma tuleb minna kaubanduskeskusesse. Ja seejuures ületada kaks korda ohtlikud manööverdusalad.</p>	<p>Arvestada osaliselt. Detailplaneeringus sätestada, et bussiterminali tuleb projekteerida reisijate teavitamise infosüsteem. Enamus väljumisi toimub vahetult ootesaali kõrval 12- kohalisest kaugliinide väljumise peatusest. Ka Soola tänava äärsetest bussipeatustest väljuvate/saabuvate busside kohta käiv info peab olema kuvatud ootesaalis. Liinibussid väljuvad üldiselt kindlal, graafikuga ettenähtud kellaajal ning bussireisija peab oma tegevuse ja käikude kavandamisel arvestama busside väljumisaegadega. Väliruumis peab olema tagatud piisav hajumisruum bussijaama kasutajatele. Planeeringus lähtuda teenindustaseme arvutustest. Teenindustase peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule.</p>
	11.3	<p>Bussijaama kadumisega kaob ka esmane avaliku ruumi kogemus ja turvaline maandumisplats värskele külalistele. Kui külalised viiakse loomuliku valgusega kaubanduskeskuse rägastikku, siis puudub neil arusaam, kuhu suunas liikuda, et lõpuks päriselt õue, linna jõuda. Samuti kaob bussijaama identiteet, selgepiiriline bussijaama ruum, busse ootamine saab üheks osaks kaubanduskeskuses hängimisest. Samuti pole bussijaam, siis enam tänavalt loetav, ega kergesti leitav. Puhtalt kasumlikku, ühe ettevõtte ärihuve teenivat kaubandusruumi tuleks hoida lahus avalikust ruumist (bussijaamast). Avalik ruum on kõigile mõeldud ja ei teeni otseselt kellegi huve.</p>	<p>Arvestada osaliselt. Detailplaneeringus sätestada, et saabuvate busside peatusesse ja ootesaali projekteerida Tartu linna info ja kaart. Saabuvate busside peatus on planeeritud koos bussireisijate hajumisalaga Soola tänava äärde. Detailplaneeringus sätestada nõuded, et hoone väliskujunduses ja hoone ruumisiseses infosüsteemis peavad olema selgelt nähtavad ja loetavad juurdepääsud bussijaamale ja pääsud bussijaamast linna erinevatesse osadesse.</p>
	11.4	<p>Seega ettepanek: Bussijaam peaks olema iseseisev maht, Soola tänava ääres. Äärmisel juhul võib bussijaama mahule peale ehitada. Aga bussijaam peaks olema eraldatud kaubandusruumist ja sellest võiks pääseda nii Soola tn äärsetele platvormidele kui bussijaama ja Tasku vahelistele platvormidele.</p>	<p>Mitte arvestada. Planeeringukohane lahendus tagab vähem ristumisi ja konflikte bussijaama suunduvate jalakäijate busside vahel. Vastavalt projekteerijalt saadud selgitustele eeldab kaubanduskeskuse loogika tupikute vältimist. Soola tänava äärse bussijaama lahenduse korral ei ole see võimalik. Hästi toimiva sisemise ringliiklusega kaubanduskeskus tagab lühima hoonesisese tee Turu tn ülekäigukohast bussijaama.</p>

<p>Veebikeskkonnas petitsiooni algatajad: Urmo Mets Lauri Eltermaa Eva Nõmm Kaur Talpsep Juhan Kangilaski Maria Freimann</p>	<p>12.1</p>	<p>Käesolevaga esitame enda ning veebikeskkonnas www.petitsioon.ee kogutud toetajate nimel vastuväited ja ettepanekud Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ja lähiala detailplaneeringu osas. Kodanikuühenduse Sihtkapitali toel rajatud veebikeskkonnas on avalduse esitamise hetkeks petitsioonile allkirja andnud 400 inimest (sh. allakirjutanud), petitsioon on aga edasi aktiivne kuni Euroopa päevani 9. mail. Petitsiooni tekst vastab üheselt siinses avalduses toodud tekstile.</p> <p>Soola tänava liikluslahendus. Vastuväide: Detailplaneeringu praegune lahendus ei tegele kergliikluse eelistamisega bussijaama ja ärikeskuse äärsel Soola tänaval, ei tegele seetõttu ettevaatavalt Sadama kvartalis tekkivate liiklus- probleemidega, ei muuda Soola tn liiklust nii mugavaks ja turvaliseks kui võimalik ega soodusta seeläbi kesklinnale omase aktiivse linnatänavateket.</p>	<p>Mitte nõustuda. Detailplaneeringu lahenduses on kergliikluse eelistamiseks kavandatud järgmised tegevused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ette nähtud Soola ja Kaluri tänavatel laiendada mõlemal pool sõiduteed kergliiklejate liiklemise ala. Ühel pool sõiduteed planeeritakse kergliiklus eraldada füüsiliselt autoliiklusest haljasriba ja puudereaga. 2. Kaluri tänaval on ühe sõidurea asemel planeeritud jalgrattatee. 3. Kõik kergliiklejate sõiduteede ületamised planeeringualal on kavandatud lahendada tõstetud ja erineva kattega markeerituna – kasutatud liikluse rahustamise võtteid, millega tagatakse eelkõige kergliiklejate turvalisus. Jalakäijate sõidutee ületamise kohtade arvu on suurendatud. 4. Soola tn suunal on vähendatud bussijaama suunduvate jalakäijate ristumisi sõidukitega ja bussijaama suunduvate bussidega. 5. Planeeringuga nähakse ette Soola tänava Väike–Turu tn ja Turusilla vahalise osa jalakäijate eelistusega alaks muutmist. Turusilla ühendus Soola tänavaga on planeeritud ainult kergliiklejate alaks. 6. Planeeringualale on planeeritud piisaval hulgal jalgrattahoidlaid.
		<p>Põhjendus, praegune planeeringulahendus: - Säilitab Soola tänaval praeguse mittetoimiva liikluskeemi, kus suure</p>	<p>Selgitus: Soola tänava liikluskeem töötati välja eelmise</p>

		autoliikluse tõttu jääb kannatajaks kergliiklus.	detailplaneeringuga. Linnavalitsuse hinnangul on kehtiv liiklusskeem toimiv ja ei vaja muutmist. Muudetakse vaid liikluskorda, mis arvestab planeeringulahendusega kavandatud muudatusega. Planeeringulahenduses on suurt tähelepanu pööratud kergliiklejate ohutu liiklemisvõimaluse suurendamiseks.
		- Bussijaama esisel tänavalõigul kaotatakse üks sõidurada (kusjuures võimalusega see hiljem taastada), raja kaotamine aga ei vähenda tänava liikluskoormust! Olemasolevaga võrreldes 1,5 m laiem kõnnitee bussijaama ees ei tähenda sisulist kergliikluse eelistamist.	Piirkonnas bussiliikluse eelistamiseks muudetakse üks sõidurada ühistranspordirajaks, sõiduradu ei kaotata. Kõnnitee gabariidi sobivuse hindamiseks lisada detailplaneeringu mahtu kergliiklejate teenindustaseme arvutus. Teenindustase peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule.
		Lähitulevikus Sadama kvartalisse planeeritavad hoonestusmahud ja turu korrastamine prognoosib suurenevat autoliiklust ka Soola tänavale.	Kesklinna üldplaneeringu arengustrateegiast lähtuvalt on koostatud kesklinna üldplaneering ja liikuvuskava. Selle tööga ei nähta ette muudatusi kvartali tänavavõrgus. Koostatav detailplaneering arvestab nimetatud töid, sealhulgas ka kavandatavatest hoonestusmahtudest tulenevaid liikluskoormusi.
		Praegune planeeringulahendus toob üle Soola tänava juurde 2 kõrgendatud ülekäigurada, mis hoopis suurendavad jalakäija ja auto potentsiaalseid konflikte tulevikus, sest üldist liikluskoormust ei vähendata.	Liikluskoormuse kasvuga kaasnevate ohtude kasvu vähendamiseks ongi mõeldud tõstetud ristmike ja täiendavate ülekäiguradade rajamine.
		Soola tänava Tasku ärikeskuse poole jääv kõnnitee ala on kitsas, eriti saabuvaid busse teenindavas lõigus. Olukorras, kus ärikeskuse esimese korruse front on avatud tänavale, tekib täiendav vajadus hajumisruumi järele. Probleemile on viidanud ka Eesti Arhitektide Liidu koostatud ekspertarvamus. Sisuline kergliikluse eelistamine: Kergliikluse eelistamise definitsiooni sõnastamisel rajaneme maailmas tunnustatud avaliku ruumi eksperdi, pikaage Kopenhaageni peaarhitekti Jan Gehli öeldule. Oma mitmetes raamatutes on ta sõnastanud kergliikluse eelistusega hea avaliku ruumi kriteeriumid järgnevalt. Kergliikluse eelistusega tänavaruum peab olema: - kergliiklejaid eelistava liikluskoormusega, - selgelt loetav, - mugavalt ja takistusteta läbitav,	Ärikeskuse esimese korruse front ei ole avatud Soola tänavale. Soola tänava Tasku ärikeskuse poole jääv kõnnitee ala on piisava laiusega tagamaks bussireisijate (3 kuni 4 bussi) hajumisala ja kergliiklejate läbivaks liiklemiseks. Detailplaneeringuga määrata bussipeatusega külgneval alal jalakäijate teenindustase. Teenindustase peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule. Planeeringulahendus võimaldab Sadama asumis kõikide liiklejatüüpide turvalise liiklemise ja kesklinna üldplaneeringuga kavandatava ehitismahu teenindamiseks vajaliku liiklusemahu juurdepääsemise.

	<ul style="list-style-type: none"> - ohutu, - hea õhukvaliteedi ja vähendatud müratasemega, - esteetiline ja atraktiivne. 	<p>Kõnesoleva tänavalõigu eripära on selles, et ta teenindab bussireisijaid, muude funktsioonide lisamisel tuleb arvestada, et need ei takistaks bussireisijate vajaduste rahuldamist.</p> <p>Esteetilise ja atraktiivse tänavaruumi osas on ettepaneku sisuga arvestatud, vt detailplaneeringu seletuskirja p. 4.1, 4.6. , 4.10. ja põhijoonisel märgitud ala tingmäärgiga „Ala, mille pinnakattematerjalid, säilitatav ja rajatav haljastus, väikevormid jms määratakse projekteerimisel arvestades arhitektuurse ideevõistluse lahendusi“.</p>
	<p>Praegune planeeringulahendus ei eelista kergliiklust ja on vastuolus järgnevate linna arengu- dokumentide ja visioonide põhimõtetega:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tartu kesklinna üldplaneering. Kesklinna üldplaneeringu arengustrateegia näeb ette Sadama asumis liikluskorralduse muutmist. - Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020. Tartu linna transpordi prioriteediks on kergliikluse ja ühistranspordi eelisarendamine ning autoliikluse vähendamine. Tänavavõrgu arendamisel pööratakse tähelepanu liiklusohutusele ja kergliikluse arendamisele. 	<p>Mitte nõustuda väitega, et planeeringulahendus ei eelista kergliiklust ja on vastuolus järgnevate linna arengu- dokumentide ja visioonide põhimõtetega.</p> <p>Kesklinna arengustrateegia alusel koostati kesklinna üldplaneeringu eskiislahendus ja liikuvuskava, kus põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust. Käesolev planeering arvestab eeltooduga ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule. Detailplaneeringu kergliikluse lahenduse aluseks on töö „Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem“.</p> <p>Samuti arvestatakse planeeringute ja muude dokumentide koostamisel Tartu linna transpordi arengukavaga 2012 - 2020. Detailplaneeringu lahenduse koostamisel on eelistatud kergliiklust ja planeeritud on meetmed liiklusohutuse tagamiseks.</p>
	<p>Praegune planeeringulahendus ei eelista kergliiklust ja on vastuolus järgnevate linna arengu- dokumentide ja visioonide põhimõtetega:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2012 aastal korraldatud Emajõe kallaste arhitektuurivõistluse võidutöö „Tartu Kümme“. Võistlustöö rõhutab Sadama kvartali liikluslahenduse muutmise vajadust ning kergliikluse eelistamist Soola tänaval. 	<p>Tööd „Tartu Kümme“ ei saa käsitleda Tartu linnas arvestamisele kuuluvaks arengudokumendiks, kuid detailplaneeringus on kasutatud mõningaid elemente sellest tööst (tõstetud ristmikud jm).</p>
	<p>Ettepanek: Planeeringuga seoses korraldatud arhitektuurivõistlusel valitud võidutööde “Suhtlev ruum” ja “Linnamootor” autoritena leiame, et ainus võimalus tagada ärikeskuse ja bussijaama esisel Soola tänaval kergliikluse sisuline</p>	<p>Mitte arvestada ettepanekut suunata autoliiklus ümber Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu.</p> <p>Planeeringule koostatud liikluslahendust ja avalikustamisel tehtud ettepanekuid on analüüsitud koos</p>

		<p>eelistamine on valdava autoliikluse ümbersuunamine. Erand jääks kehtima Tasku alumise parkla transpordile ning taksodele. Leiame, et üheks võimaluseks on suunata autoliiklus ümber Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu. Sadama tänava laius võimaldab liikluse ümberplaneerimist kahesuunaliseks.</p> <p>Liikluseksperdi Sulev Sanniku hinnangu kohaselt on bussi- ja autoliikluse osakaal Soola tänaval vastavalt 30% ja 70%. Läbiviidud liiklusuuringu tulemused lubavad eeldada, et autoliikluse enamuse ümbersuunamisel oleks oluline mõju tänavaruumile just kergliikluse, aga ka bussiliikluse kasuks. Kirjeldatud ettepanekut on toetanud liikluseksperit Dago Antov.</p>	<p>Sulev Sanniku ja Dago Antoviga. Jõuti järeldusele, et taotletav alternatiivne ettepanek ei ole aktsepteeritav. Igapäevases liiklusesituatsioonis on ülikeeruline lubada juurdepääsu vaid teatud autodele (Tasku alumise parkla transpordile). See eeldaks värvasüsteemi loomist linnatänavale. Soola tänav on kogu kvartali teenindustänav ja arvestades Sadama tänava gabariiti ning juba olemasolevat liikluskoormust ei suuda Sadama tänav tagada piirkonna rahuldavat autoliikluse läbilaskvust. Sadama tänav ristub Kaluri tänava kergliiklussuunaga ning paikneb vahetult AHHA, Spordikooli ja kiirtoidurestorani vahelisel alal, mis on praegu aktiivses jalakäijate kasutuses. Sadama tänava autoliikluse intensiivistamine halvendab seda tänavat kasutavate kergliiklejate liikumistingimusi.</p> <p>Sadama asumile on Turu tänavalt kaks juurdepääsuteed (Väike-Turu tn ja Sadama tn) ja kaks väljasõiduteed (Väike-Turu tn ja Soola tn). Mõnel teel ainult piiratud liiklusele lubamine seab ohtu kesklinna üldplaneeringuga kavandatud ehitismahu realiseerimise ja Sadama asumit arengu.</p>
	12.2	<p>Tartu hotelli poolsele Soola tänaval säilitatakse dubleerivad parklapääsud Tartu hotelli ja Statoili kinnistule, sellega katkestatakse kergliiklejate sujuv liikumine.</p> <p>Kaaluda dubleerivate juurdepääsude kaotamist Soola tänavalt Tartu hotelli ja Nordea maja parklasse ning Statoili krundile.</p> <p>Need juurdepääsud lõikavad läbi sujuva kergliiklustee ning dubleerivate sissepääsudega ei saa neid pidada vältimatult vajalikeks juurdepääsudeks. Juurde- ja väljapääsud säilivad Väike-Turu tänavalt, Statoili jaoks Turu ja Sadama tänavatelt.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Planeeringulahenduses on dubleerivad parklapääsud ette nähtud likvideerida, allesjäävad juurdepääsud lahendatakse jalgratta- ja jalgtee tasapinnas. Statoili juurdepääs on ette nähtud vastavalt kehtivale detailplaneeringule (Tartu Linnavalitsuse 11. september 2007. a. korraldus nr 1089 „Soola, Väike-Turu, Sadama ja Turu tänavate vahelise ala detailplaneeringu kehtestamine“) ja selles osas tuleb detailplaneeringu lahendust korrigeerida.</p> <p>Kaotatud on juurdepääs Kaluri tn 2 krundile.</p> <p>Turu tn 6 krundile juurdepääs on planeeritud varasema detailplaneeringuga arvestades planeeritud hoone mahtu. Planeeringulahenduses näidata Turu tn 6 juurdepääsud Soola tänavalt vastavalt Turu tn 6 krundil kehtivale detailplaneeringule.</p>

	12.3	<p>Kaaluda Soola tänava ärikeskuse poolse kõnnitee ala laiendamist autotee või Tartu hotelli poolse kõnnitee laiuse arvelt.</p> <p>Arvestades Soola tänaval olevate funktsioonide paigutust ning kergliikluse jaoks atraktiivseid teid kesklinna ja Annelinna suundadel, peaks mõlemat tänavapoolt pidama võrdselt oluliseks. Kõnealune kõnniteelõik peab vastama eeldatavale kergliiklejate hulgale ning tagama võimalused aktiivse tänavafrondi tekkimiseks ja toimimiseks, näiteks välikohviku või linnamööbli paigutamiseks vajaliku ruumi tagamine.</p>	<p>Arvestada osaliselt Soola tänavale aktiivse tänavafrondi rajamise osas.</p> <p>Planeeringus fikseerida et aktiivset tänavafroniti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärse ruumi põhifunktsioone (bussijaam, tänavat läbivad liiklejad). Kõnnitee gabariidi sobivuse hindamiseks lisada detailplaneeringu mahtu kergliiklejate teenindustaseme arvutus. Teenindustase peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule.</p>
	12.4	<p>Bussijaama ja ärikeskuse aktiivne tänavafront. Vastuväide: Detailplaneeringu lahendus muudab Soola tänaval asuva bussijaama ja ärikeskuse esikülje praegusest veel suuremas ulatuses tummaks ja mitteduhtlevaks seinaks, jättes tänava kesklinnale ja bussijaamale sobimatult tagahoovilikuks ning pärssides aktiivse linnaruumi edasist arengut.</p> <p>Põhjendus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aktiivsete tänavafrontide vähesust võib pidada üheks põhiliseks probleemiks Sadama kvartalis, mistõttu sealne avalik ruum on kergliiklejale pikemaks peatumiseks ja vaba aja veetmiseks ebaatraktiivne. Aktiivsete tänavafrontide all peame silmas esimese korruse tasandil tänavale avatud ja tänavaga suhtlevate siseruumide loomist. Nendeks on kauplused, bürood, toitlustusasutused, galeriid jne. Sadama kvartali seniste arengute taustal näeme, et seda tuleb kindlustada juba detailplaneeringute faasis. Sadama kvartalis on laiemalt vajadus avaliku ruumi parendamise strateegia järele. - Hetkel on Soola tänava poolne Tasku ärikeskuse esimene korrus pooleldi suletud ja mitteduhtlev, poole tänava ulatuses aga bussijaama abil aktiivne ja suhtlev. Käesolev planeeringu-lahendus kaotab ka tänase aktiivse pinna, viies bussijaama Tasku sisse ja jättes Soola tn äärse bussijaama seina tummaks, kuhu ei ole võimalik aktiivseid funktsioone paigutada. Olukorras, kus Sadama kvartali üheks põhiprobleemiks peetakse kehva avalikku ruumi, on tagurlik lubada senise arengu jätkumist. - Kui kavandamisel olev kesklinna üldplaneering näeb ette uue ja vana kesklinna vaheliste liikumissuundade edendamise, ning seda toetab vana kaubamaja krundile kerkiv uus ärikeskus, on loogiline tagada juba planeeringuliste võtetega aktiivse tänavafrondi loomise võimaldamine teekonnal Soola tänav- vana kaubamaja krunt - Rütüti tänav. 	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Nõustuda, et planeering peab tagama Soola tänava mittemuutumise tummaks ja mitteduhtlevaks seinaks. Aktiivne tänavafront tuleb lisaks Emajõe poolsele ja Turu tänava poolsele küljele ette näha ka Soola tänava äärde. Kaaluda eraldiseisva kitsama ärifunktsiooniga pinna lisamise võimalikkust Soola tänava ääres.</p> <p>Selgitus:</p> <p>Tasku keskuse poolne Soola tänava ala on kogu Tasku kaubanduse- ja vabaajakeskuse juurdepääsu- ja teenindustala nii külastajatele ning kauba-, jäätmekui bussivedudele. Lisaks on selles lõigus 3-4 busside peatumise kohta ning juurdepääs Tasku parkimismajale. Alal toimub aktiivne jalakäijate liikumine. Selle ala kasutajad on bussireisijad ja jalakäijad. See tänavalõik ei ole mõeldud kergliiklejatele peatumiseks ja vaba aja veetmiseks.</p> <p>Piirkonda lisafunktsioonide loomine võib luua olukorra, kus tekivad konfliktid eri teenuseid tarbivate inimeste vahel piisava ruumi puuduse tõttu. Planeeringus fikseerida et antud asukohta aktiivset tänavafroniti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärse ruumi põhifunktsioone (bussijaam, tänavat läbivad liiklejad).</p> <p>Sadama kvartalis on kvaliteetsemad kohti soovitud arenduste realiseerimiseks.</p>

		<p>-Aktiivse tänavafrondi loomine on planeeringusse kirjutatud küll ärikeskuse Emajõe poolsele küljele, kuid tagada tuleks ka aktiivne ja atraktiivne tänavaruum Soola tänaval. Soola tänavat ei tohi käsitleda uue kesklinna tagahoovina.</p> <p>Ettepanek: Ärikeskuse ja bussijaama 1. korruse pindade avamine tänavale.</p> <p>- Praegust bussijaama põhiplaani eskiisjoonist vaadates näeme, et selle tänavapoolsel küljel saaks paikneda kuni 5 m laiune äripind, mis võimaldaks luua eelduse hoone ja tänava vaheliseks suhtluseks. Laiema pinna loomiseks on võimalik bussijaam arhitektuurselt ümber planeerida ja kasutada täiendava siseruumi vajadusel Tasku keskuse teisele korrusele viiva autopanduse alust ruumi. See ruum lubaks vajadusel võtta kasutusele vähemalt 300 m² lisapinda ja luua Soola tn äärde laiema äripinna, mis võiks toimida näiteks Sadama kvartalisse suunatud toidlustus- või kaubandus-pinnana. Tänaväärne pind oleks multifunktsionaalne ja muudetav vastavalt ärikeskuse ja bussijaama vajadustele.</p>	
	12.5	<p>Detailplaneering ei arvesta arhitektuurivõistluse võidutöödega.</p> <p>Vastuväide: Detailplaneeringu kontekstis korraldatud arhitektuurivõistlusel valiti edasiseks kasutamiseks välja kaks võidutööd "Suhtlev ruum" ja "Linnamootor". Võistluse žürii protokollis on kirjas, et tööd tuleb kaasata detailplaneeringu lahendusse. Tänaplaneeringulahendus ei kajasta nende võidutööde ideid!</p> <p>Põhjendus: - Üldplaneeringus sõnastatud soovitus "kasutada projekteerimise etapis võimalusel auhinnatud töödes pakutud ideid" ei taga nendes töödes toodud ettepanekute arvestamist. Selliselt sõnastatult ei vasta planeering arhitektuurivõistluse eesmärgile ega žürii protokollile. - Ei ole kaalutud töös "Suhtlev ruum" toodud liikluslahendust ning Soola tänava ruumilist lahendust ning töös "Linnamootor" esitatud väljakulahendust ning selle sidumist planeeringualaga.</p> <p>Ettepanek: Et võimaldada võidutööde sisuliste ideede elluviimine, tuleb need kaasata detailplaneeringus, mitte hilisemas projekteerimise etapis.</p>	<p>Mitte arvestada. Arhitektuurivõistluse tulemustega on planeeringus arvestatud. Planeering võimaldab ideede elluviimist, vt detailplaneeringu seletuskirja p. 4.1, 4.6. , 4.10. ja põhijoonisel märgitud ala tingmärgiga „Ala, mille pinnakattematerjalid, säilitatav ja rajatav haljastus, väikevormid jms määratakse projekteerimisel arvestades arhitektuurse ideevõistluse lahendusi“.</p> <p>Planeeringu koostamise käigus on jõutud järeldusele, et töös „Suhtlev Ruum“ esitatud liikluslahenduse realiseerimine ei ole otstarbekas. On arvestatud töös „Linnamootor“ esitatud nn Linnaväljaku asukohaga. Hoone ilme ja välialade täpne kujunduslik lõpplahendus on mõistlik välja töötada hoone ja selle ümbruse projekteerimise etapis, kuna planeeringu täpsusaste ei saa olla sama nagu projektil. Oluline on, et planeering võimaldab võidutöid tulevikus sobivas mahus realiseerida.</p>
Siim Vatalin Avo Rosenvald	13.1- 16.1	<p>Ettepanekud: Arvestada Soola tänava ja seonduvate tänavate liiklusskeemi väljatöötamisel linna arengukavades sõnastatud eesmärgiga eelistada</p>	<p>Arvestatud. Kesklinna üldplaneeringu arengustrateegiast lähtuvalt on koostatud kesklinna üldplaneering ja liikuvuskava. .</p>

<p>Tartu Liiklejate Koda Santeri Junttila</p> <p>Tartu Liiklejate Koda Jalgrattalinn Tartu Ilmar Part</p> <p>09.04.2014</p>	<p>kergliiklust ja ühistransporti. Vastav eesmärk on sõnastatud Tartu linna arengustrateegia Tartu 2030 punktis 2.4, 6.3 ning 6.3.1 eesmärkide ja strateegiliste tegevussuundade hulgas 13.3 “ühistranspordi ja kergliikluse prioriteetne arendamine” ja Tartu linna arengukavas 2013-2020 lk 27 “Tartu on /---/ kaasaegset kergliiklejasõbralikku linnaruumi arendav linn”. Mulle on saanud teatavaks planeeringut puudutav Eest Arhitektide Liidult tellitud ekspertiis, milles antud hinnangu kohaselt ei vasta planeering Tartu arengudokumentides toodud eesmärgile eelistada kergliiklust ja ühistransporti ning ei järgi seega planeerimisseaduse § 18 punkti 1 “planeering vastab valla või linna ruumilise arengu eesmärkidele”. Avalikustamisele saadetud planeeringus välja pakutud liikluskeemis on ristmike ületamine kergliiklejale ohtlik, sest sõltub paljude ülekäikudega sõiduteest. Samuti ei ole selge, kas kergliiklejad (sh näit vanemad lastega ja vaegliikujad) pääsevad välisruumist alati mugavalt bussini, et näiteks tõsta jalgratas, lastekäru või ratastool bussile ja kombineerida sõiduvahendeid. Planeeringu tulemusel elluviidav ruumiline lahendus soodustab igati inimeste lähenemist bussijaamale kaubanduskeskuse siseruumi kaudu ning raskendab lähenemist Soola tänava poolt. Arvestades eriti Turu silla poolt lähenejate suurt hulka, toob see olukord kaasa jalakäijate ja autode konfliktikohad, mis muudavad loodava ruumi ebameeldivaks ja ebaturvaliseks.</p>	<p>Põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust. Koostatav detailplaneering arvestab nimetatud töid.</p> <p>Samuti arvestatakse planeeringute ja muude dokumentide koostamisel Tartu linna transpordi arengukavaga 2012 - 2020. Detailplaneeringu lahenduse koostamisel on eelistatud kergliiklust ja planeeritud meetmeid liiklusohutuse tagamiseks.</p> <p>Detailplaneeringu lahenduses on ette nähtud Soola ja Kaluri tänavatel laiendada mõlemal pool sõiduteed kergliiklejate liiklemise ala. Ühele poole sõiduteed planeeritakse kergliiklust eraldada füüsiliselt autoliiklusest puudereaga.</p> <p>Kaluri tänaval on ühe sõidurea asemele planeeritud jalgrattatee.</p> <p>Kõik kergliiklejate sõiduteede ületamised planeeringualal on kavandatud lahendada tõstetud ja erineva kattega markeerituna – kasutatud liikluse rahustamise võtteid, millega tagatakse eelkõige kergliiklejate turvalisus.</p> <p>Jalakäijate sõidutee ületamise kohtade arvu on suurendatud. Soola tänava suunal on vähendatud bussijaama suunduvate jalakäijate ristumisi sõidukitega ja bussijaama suunduvate bussidega.</p> <p>Turu silla poolt lähenevatel kergliiklejatel on võimalik bussijaama siseneda otse Soola tänavalt. Soola tänavalt on bussijaamale planeeritud kergliiklejatele kaks juurdepääsu.</p> <p>Planeeringus sätestada, et Soola tn äärne bussijaama varikatus ehitatakse konsoolselt hoone konstruktsiooni külge, ilma tugipostideta kõnniteel.</p> <p>Planeeringuga nähakse ette Soola tänaval Väike –Turu tn ja Turusilla vahalise osa jalakäijate eelistusega alaks muutmist. Turusilla ühendus Soola tänavaga on planeeritud ainult kergliiklejate alaks.</p> <p>Planeeringualale on planeeritud 340 jalgratta parkimiskohta.</p> <p>Menetletava kesklinna üldplaneeringu raames koostati uurimistöökava liikuvuskava. Põhjalikult analüüsiti</p>
---	--	---

			<p>kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust. Käesolev planeering arvestab ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule.</p> <p>Planeeringulahendus võimaldab Sadama asumis kõikide liiklejatüüpide turvalise liiklemise ja kesklinna üldplaneeringuga kavandatava ehitusmahu teenindamiseks vajaliku liiklusmahu juurdepääsemise. Ühistranspordi eelistamiseks planeeritakse Soola tänavale Sadama ja Väike-Turu tänavate vahelisele alale ühistranspordirada.</p> <p>Planeeringuga ei ole kavandatud mitte ühtegi autoliikluse eelistamisele suunatud lahendust, küll, aga on tagatud üldplaneeringuga kavandatud Sadama asumi teenindamine.</p> <p>Bussiterminali ala planeerimisel on lähtutud Eesti Standardist EVS 843:2003 „Linnatänavad“, mis tagab vajaliku juurdepääsu kõigile liiklejagruppidele. Nimetatu tuleb sätestada ka üheselt detailplaneeringu seletuskirjas.</p> <p>Detailplaneeringuga on arvestatud kesklinna üldplaneeringu liikuvuskavas toodud laiemat liikluspilti. Koostatud töö liikluse põhimõttelist lahendust võib pidada sobivaks ja piisava põhjalikkusega koostatuks. Samuti on detailplaneeringu koostamises osalenud liikluseksperdid.</p>
		<p>Lähtuvalt sellest teen ettepaneku koostada uus detailplaneeringu lahendus, mis sisaldaks eri lahendusvariante koos analüüsidega, mille alusel on võimalik teha nende hulgast parim põhjendatud valik.</p>	<p>Mitte arvestada.</p> <p>Detailplaneeringu koostamise aluseks on ülalnimetatud uurimus- ja arengudokumendid.</p> <p>Koostatud on täiendav kergliikluse liiklusloendus, analüüsitud on erinevaid variantlahendusi ja leitud on jala käijatele ohutu ning põhilisi liikumisvajadusi arvestav lahendus. Linnavalitsus peab tõstetud ristmike, vähendatud sissesõitudega, täiendava liikumisruumi lisamisega (kõnniteede laiust on suurendatud võrreldes olemasoleva olukorraga) ja tervikliku haljasriba rajamisega kavandatud lahendust kergliiklejatele heaks lahenduseks.</p>

			vt lisaks seisukohti järgnevatele ettepanekutele
13.2-16.2	<p>Ettepanek:</p> <p>Soola tänava kergliikluslahenduse planeerimisel arvestada asjaoluga, et läbi planeeringuala kulgeb ülelinnaliselt oluline kergliiklejate, sh jalakäijate ja ratturite liikumissuund Annelinnast üle Turu silla ja Soola tänava kesklinna ja teiste linnaosade kergliiklusmagistraalide suunas, kus on kergliikluse sujuvuse ja turvalisuse tagamiseks oluline luua ühendusteel, millel on võimalikult vähe ristmikke ning hädavajalikel ristumiskohtadel on eelistatud kergliiklust.</p> <p>Probleemi lahendamiseks on vaja teha täiendav analüüs, mis keskendub kergliikluse mugavuse ja ohutuse tagamise võimalustele ning sellest lähtuvalt töötada välja planeeringule lahendusvariandid.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Planeeringuga on tagatud ühendus Turu silla ja kesklinna vahel piki Emajõe.</p> <p>Teine ühendus Turusilla ja kesklinna vahel on kavandatud Soola tänava paremal pool, kus konfliktipunkte (parklatesse juurdepääsud, teenindusjuurdepääsud ja bussipeatuste ooteala) on oluliselt vähem ja jalakäijate liiklus on autoliiklusest eraldatud kõrghaljastusega.</p> <p>Ohutust on analüüsinud liiklusekspert, analüüsil põhinevad ettepanekud kajastuvad planeeringulahenduses.</p> <p>Täiendava analüüsi osas korraldati 23.aprillil 2014 detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>	
13.3-16.3	<p>Tagada kergliiklusele ligipääs bussijaamale nii Turu tn poolsest küljest kui ka võimaldada ohutu ja mugav liiklemine Annelinna poolt tulijatele. Eesti Arhitektide Liidu eksperthinnangu järgi pole loodud piisavaid eelised jalakäijatele ja kergliiklusele hoonekompleksi Soola tänava poolses küljes, Soola - Väike-Turu ristmiku ja bussijaama ühendustes, samuti ärikeskuse ja hotell Dorpat vahelisel alal ning ka Turu-Soola ristmikul. Bussijaamapoolses küljes puudub üldse jalakäijate ülepääs Turu tänavast. Selgelt eelistatud on autoga liikujaid, teenindavat transporti ja hoonestuse mahu kasvatamisest tulenevat logistilist lahendust. Linna poolt tehtud jalakäijate liikumise mugavuse ja ohutuse analüüs käsitleb üksnes busside liikumisega seonduvat, sh pole vastavaid dokumente avalikustamisel esitatud dokumentide hulgas.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Planeeringuga on tagatud ühendus Turu silla ja kesklinna vahel piki Emajõe. Teine ühendus Turusilla ja kesklinna vahel on kavandatud Soola tänava paremal pool, kus konfliktipunkte (parklatesse juurdepääsud, teenindusjuurdepääsud ja bussipeatuste ooteala) oluliselt vähem ning jalakäijate liiklus on autoliiklusest eraldatud kõrghaljastusega.</p> <p>Turu tänava poolsest küljest pääsevad kergliiklejad bussijaama nii Tasku peauksest kui piki Soola tänavat Kaluri tänava pikendusele planeeritud sissepääsu kaudu. Käesolev lahendus väldib vajaduse ületada väljuvate busside liikumisteel (mida praegusel ajal tuleb bussijaama jõudmiseks teha). Annelinna poolt tulijad saavad siseneda bussijaama planeeritavast Väike-Turu tänava pikenduse piirkonda planeeritud uksest ilma et nad peaksid ületama bussijaama suunduvate busside liikumissuunda.</p>	

			<p>Jätta planeeringuga võimalus Dorpati hotelli Väike-Turu tn poolse väljaulatava hooneosa kinni ehitamiseks eesmärgiga rajada esimese korruse mahtu hotelli peasissepääs. Sellisel juhul näha ette hotelli teenindavatele bussidele peatuskoht Väike-Turu tänavale, linnaliini bussipeatuse taskusse. Jalakäijate turvalisuse tagamiseks vähendada sissesõiduala laiust hotelli parklasse.</p> <p>Soola tänav on kogu hoonekompleksi ainus teenindusjuurdepääs, sellel suunal kergliikluse eelistamiseks tuleb kompleksi teenindusjuurdepääsu asukohta muuta. Soola – Väike-Turu, Soola – Kaluri ja Kaluri – Sadama tänavate ristmikel on kavandatud suurendada jalakäijate ohutust ristmikuala ülestõstmise ja katendite valikuga. Turu – Soola ristmiku liikluskorralduse lahendusega peab arvestama kõikide ristmikuharude liikluse ja erinevate liiklejalike liikumisvajadusega. Detailplaneeringuga ei kavandata Turu tn – Soola tn ristmikul liikluskorralduse muutmist, mida toetab ka kesklinna liikuvuskava. Juhul kui liikumisvood muutuvad, on võimalik fooritaktide korrigeerimisega tagada mingi suuna või liiklejagruppi liikumisvajaduste parandamine.</p> <p>Planeeringu koostamise töörühma on kaasatud liiklusekspertid ning nende ettepanekud kajastuvad planeeringulahenduses. Kergliiklusteede planeeringulahenduse osas on üksikasjalik ülevaade toodud vastuses küsimusele 12.1.</p>
	13.4-16.4	<p>Tagamaks Tasku ärikeskuse ja bussijaama esisel Soola tänaval kergliikluse eelistamist, teen ettepaneku piirkondliku autoliikluse ümbersuunamiseks Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu. Erand Soola tänava kasutamiseks jääks kehtima Tasku alumise parkla transpordile ning taksodele. Samuti teen ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellitakse lisaekspertiis, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud</p>	<p>Mitte arvestada. 23. aprillil 2014 korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>

		<p>selle lahenduse realiseerimise võimaluste uurimisele. Eesmärgiga tagada võimalikult parim lahendus peaks ekspertiisi kaasama vähemalt kaks sõltumatut eksperti. Liiklusuuringu osa peaks sisaldama liikluskonstruktsiooni analüüsi, mis selgitaks välja Idaringtee mõju liikluskonstruktsiooni vähenemisele Turu tänaval, mis loob soodsaid tingimusi Sadama tänava liikluskonstruktsiooni ümberkorraldamiseks.</p>	<p>Igapäevases liiklussituatsioonis on ülikeeruline lubada juurdepääsu vaid teatud autodele (Tasku alumise parkla transpordile). See eeldaks väravasüsteemi loomist linnatänavale.</p> <p>Soola tänav on kogu kvartali teenindustänav ja arvestades Sadama tänava gabariiti ning juba olemasolevat liikluskonstruktsiooni ei suuda Sadama tänav tagada piirkonna rahuldavat autoliikluse läbilaskvust. Sadama tänav ristub Kaluri tänava kergliiklusuunaga ning paikneb vahetult AHHA, Spordikooli ja kiirtoidurestorani vahelisel alal, mis on praegu aktiivses jalakäijate kasutuses. Sadama tänava autoliikluse intensiivistamine halvendab seda tänavat kasutavate kergliiklejate liikumistingimusi.</p> <p>Koostatava kesklinna üldplaneeringu raames koostati liikuvuskava. Põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust ning ülelinnalise tähtsusega liiklusobjektide (Idapoolne ringtee, perspektiivsed Ropka ja Tähtvere sillad jne) mõju. Käesolev planeering arvestab ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule. Idaringtee mõju kesklinna liikluskonstruktsioonile on arvestatud kesklinna liikuvuskavas ja seega on selle tulemusi on arvestatud selles detailplaneeringus.</p>
	13.5-16.5	<p>Kaotada dubleerivad juurdepääsud Soola tänavalt Tartu hotelli ja Nordea maja parklasse ning Statoili krundile, kuna need juurdepääsud lõikavad läbi sujuva kergliiklustee ning dubleerivate sissepääsudega ei saa neid pidada vältimatult vajalikeks juurdepääsudeks. Juurde- ja väljapääsud säilivad Väike-Turu tänavalt, Statoili jaoks Turu ja Sadama tänavatelt. Samuti teen ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellib linn lisaekspertiisi, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud selle lahenduse realiseerimise võimaluste uurimisele.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Planeeringulahenduses on dubleeriv parklapääs ette nähtud likvideerida, allesjäävad juurdepääsud lahendatakse jalgratta- ja jalgteel tasapinnas. Statoili juurdepääs on ette nähtud vastavalt kehtivale detailplaneeringule (Tartu Linnavalitsuse 11. september 2007. a. korraldus nr 1089 „Soola, Väike-Turu, Sadama ja Turu tänavate vahelise ala detailplaneeringu kehtestamine“) ja selles osas tuleb detailplaneeringu lahendust korrigeerida. Kaotatud on juurdepääs Kaluri tn 2 krundile. Turu tn 6 krundile juurdepääs on planeeritud varasema</p>

			<p>detailplaneeringuga arvestades planeeritud hoone mahtu. Planeeringulahenduses näidata Turu tn 6 juurdepääsud Soola tänavalt vastavalt Turu tn 6 krundil kehtivale detailplaneeringule.</p> <p>23.aprillil 2014 korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liikluseksperide koosolek. Igat ettepanekut analüüsiti põhjalikult ja linnavalitsus oma seisukohata kujundamisel on arvestanud ekspertarvamustega. Seetõttu lisaekspertiisi koostamine vajalik ei ole.</p>
13.6-16.6	<p>Laiendada Soola tänava ärikeskuse poolset kõnnitee ala sõidutee või Tartu hotelli poolse kõnnitee laiuse arvelt, selleks et kõnealune kõnniteelõik vastaks eeldatavale kergliiklejate hulga ning tagaks võimalused aktiivse tänavafrondi tekkimiseks ja toimimiseks, näiteks välikohviku või linnamööbli paigutamiseks vajaliku ruumi tagamisel, mille juures tuleks mõlemat tänavapoolt pidada võrdselt oluliseks Soola tänaval olevate funktsioonide paigutuse tõttu ning võttes arvesse kergliikluse jaoks olulisi rattateid kesklinna ja Annelinna suundadel. Samuti teen ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellib linn lisaekspertiisi, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud selle lahenduse realiseerimise võimaluste uurimisele.</p>	<p>Arvestada kergliiklejate hulga ja kõnesoleva ala suuruse omavahelise sobivuse määramise osas.</p> <p>Planeeringus fikseerida et aktiivset tänavafroniti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärsse ruumi põhifunktsioone (bussijaam, tänavat läbivad liiklejad). Kõnnitee gabariidi sobivuse hindamiseks lisada detailplaneeringu mahtu kergliiklejate teenindustaseme arvutus. Teenindustase peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule.</p> <p>Planeeringu koostamise töörühma on kaasatud liikluseksperdid ning nende ettepanekud kajastuvad planeeringulahenduses. Linnavalitsuse seisukohtade väljatöötamisel on täiendavalt konsulteeritud liikluseksperidega.</p>	
13.7-16.7	<p>Arvestades keskuse kõrvalt mööduvat Annelinna-kesklinna kergliiklusmagistraali lõiku, teen ettepaneku ümber vaadata ja suurendada hetkel ärikeskuse juurde planeeritud jalgrattakohtade arvu. Hetkel on planeeritav jalgratastele mõeldud parkimiskohtade arv mulle teadaolevalt 60, mis ei pruugi katta tegelikku vajadust. Seetõttu teen ettepaneku, et linn tellib lisaekspertiisi, mis: 1) prognoosib kergliikluse tihedust lähtuvalt eeldusest, et Soola tänavat eelisarendatakse lähtuvalt kergliikluse huvidest ning see hakkab teenindama Annelinna-kesklinna kergliiklusmagistraali lõiku; 2) kasutab saadud prognoosi andmeid ja annab soovitusi jalgratastele mõeldud uute parkimiskohtade arvu ning asukohtade asjus.</p>	<p>Arvestatud jalgratta parkimise osas.</p> <p>Jalgratta parkimiskohti on planeeritud 340.</p> <p>23.aprillil 2014 korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liikluseksperide koosolek. Igat ettepanekut analüüsiti põhjalikult ja linnavalitsus oma seisukohata kujundamisel on arvestanud ekspertarvamustega. Seetõttu lisaekspertiisi koostamine vajalik ei ole.</p>	
13.8-16.8	<p>Kõigi eelpool välja toodud ettepanekutele lisaekspertiiside tegemises osalev ekspertgrupp oleks võimalikult mitmekesine ning hõlmaks teiste</p>	<p>Mitte arvestada</p> <p>Linnavalitsuse seisukoha kujundamisel on osalenud oma</p>	

		vajalike asjaosaliste kõrval kindlasti ka järgmiste valdkondade asjatundjaid: arhitekt, maastikuarhitekt, insener, transpordiplaneerija, linnaplaneerija, urbanist, linnageograaf. See tagab, et ekspertiisi tulemus on tasakaalustatud ja ning arvestab võimalikult paljude huvigruppidega.	<p>ala spetsialistid: arhitektid, maastikuarhitektid, insenerid, liiklusspetsialistid, linnaplaneerijad, linna- ja inimeograafid.</p> <p>Eraldi ekspertgrupi loomine pole seetõttu põhjendatud.</p> <p>23.aprillil korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>
IRL fraktsioon Jüri Kõre 09.04.2014	17.1	Suurendada busside ootesaali olemasolevaga võrreldes kaks korda;	<p>Mitte arvestada.</p> <p>Ootesaal on kavandatud bussidest eraldatuna siseruumis ning planeeringuga on sätestatud, et reisijate teenindamiseks mõeldud ala (otsesest bussiliiklusest eraldatud ala) ehk bussiterminali siseruumi suurus peab olema minimaalselt 850 m².</p> <p>Planeeritud ootesaali suurus peab jääma optimaalne, põhjendamatult suure ootesaali kavandamist ei toeta Linnavalitsus ega ka kaugliinide sõiduteenistuse korraldaja Tartu Maavalitsus järgmisel põhjustel: planeeritust suurema ootesaali rajamine võib endaga kaasa tuua püsikulude suurenemise sellisel määral, et see kajastub piletihinna tõusuna või bussiliini vedusid teostava ettevõtte suutmatusest maksta bussijaama tasusid. Ootesaali haldamise kulud kajastuvad otseselt bussipiletite hinnas (Planeerimislahenduse tutvustamine bussiettevõtete ja maavalitsuste esindajatele 17.12.2013 koosoleku protokoll).</p> <p>Ootesaali (bussiterminali siseruumi) minimaalne pindala tuleb planeeringus üheselt fikseerida sätestades, et ootesaali sisse ei tohi arvestada kaubanduskeskuse juurdepääsuteid, lifte, eskalaatoreid jms. Planeeringus tuleb sätestada, millised reisijatele suunatud teenused peavad seal olema tagatud.</p>
	17.2	Paigutada busside ootesaal nii, et bussijaam oleks seotud avaliku ruumiga, hästi nähtav ja äratuntav, eelistatult väljapääsuga otse tänavaruumi;	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Detailplaneeringus fikseerida täiendavad nõuded, et hoone väliskujunduses ja hoone ruumisiseses</p>

			infosüsteemis peab olema selgelt nähtavad juurdepääsud bussijaamale ja pääsud bussijaamast linna erinevatesse osadesse.
	17.3	Detailplaneeringu elluviimisest tulenevad kulud rajatavale infrastruktuurile katab arendaja, va Sadama - Väike-Turu ristmiku ümberehitus.	Planeeringu realiseerimise täpsemad kokkulepped sõlmitakse enne planeeringu kehtestamist vastavalt Tartu linna ehitusmääruse § 18 lg 1. Vastavalt planeeringu seletuskirjale Turu tn 2 arendaja finantseerib ja ehitab väljaspool krundi piire välja Soola tn ja Kaluri tn ristmiku, Soola ja Väike-Turu tn ristmiku ning Soola tn bussijaama poolse ääre lõigus Turu kuni Kaluri tänav. Turu tn 2 hoone juurdeehituse kasutusloa eelduseks on eelnimetatud tänava ääre ja ristmike väljaehitamine.
Jüri Ginter 09.04.2014	18.1	Soola tänaval lubada vaid bussiliiklus. Tartu hotelli ees peatuvad saabuvad bussid. Seal on ka jalakäijate ja kergliiklusrada. Endise bussijaama perroonil ja bussijaama teepoolses osas on väljuvate autobusside peatused. Üks peatus (Turu tänava poolses otsas, praeguse kõnnitee kõrval on paralleelne kõnniteega, mis võimaldab ratastooliga inimestel bussi peale minna. Praeguse busside peatuste alal on kõnnitee ja bussijaamahoone. Kõnniteelt on otse läbipääs Taskust ja parkimismajast väljasõidu tee alt või ülevalt. Seega ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist busside ja autode liiklusega. Puuduseks on asjaolu, et bussid ei pruugi olla esteetiliselt ilusad. Samas on sel juhul kaugelt näha, et tegemist on bussijaamaga. Seda on juba praegu raske aru saada ning pakutud uus lahendus peidab bussijaama täiesti.	Mitte arvestada. Sadama asumile on Turu tänavalt kaks juurdepääsuteed (Väike-Turu tn ja Sadama tn) ja kaks väljasõiduteed (Väike-Turu tn ja Soola tn). Mõne tee sulgemine või ainult piiratud liiklusele lubamine seaks ohtu kesklinna üldplaneeringuga kavandatud ehitusmahu realiseerimise ja Sadama asumi arengu. Ühistranspordi eelistamiseks planeeritakse Soola tänavale Väike-Turu tn ja Kaluri tn vahelisele lõigule ühistranspordi rada. Soola tänav on kogu kvartali teenindustänav ja arvestades Sadama tänava gabariiti ning juba olemasolevat liikluskoormust ei suuda Sadama tänav tagada piirkonna rahuldavat autoliikluse läbilaskvust. Sadama tänav ristub Kaluri tänava kergliiklussuunaga ning paikneb vahetult AHHA, Spordikooli ja kiirtoidurestorani vahelisel alal, mis on praegu aktiivses jalakäijate kasutuses. Sadama tänava autoliikluse intensiivistamine halvendab seda tänavat kasutavate kergliiklejate liikumistingimusi. Idaringtee mõju kesklinna liikluskemile on arvestatud kesklinna liikuvuskavas ja seega on selle tulemusi on arvestatud selles detailplaneeringus.
Edgar Kaare	19.1	Minu hinnangul ei ole kõnealuse planeeringulahenduse koostamise	Mitte arvestada.

09.04.2014	<p>aluseks hetkel võtta piisavalt alusuuringuid, mis hindaks liiklusega seotud olukorda laiemalt ja tervikuna.</p> <p>Teen ettepaneku, et koostada terviklik eksperthinnang, mis hõlmaks planeeringualaga külgnevad linnakvartalid (võimalik, et mõnel suunal ka laiemalt, nagu nt Soola tn kuni Kalevi tänavani) ja tooks välja võimalikud alternatiivid. Hinnang peab hindama olustikku, kus eesmärgiks on võetud kergliiklejate ja ühistranspordi prioriteetsus piirkonnas laiemalt (sh ühendused hetkel projekteerimisel/ehitamisel olev Soola- Aleksandri-Riia-Turu kvartali liiklusruum ja ühendused) ning parim liiklusmugav ja -ohutus kõigile liiklejatele.</p>	<p>Paralleelselt detailplaneeringu koostamisega on koostamisel Tartu kesklinna üldplaneering, mille mahus on laiemalt uuritud piirkonna liiklus- ja liikuvusprobleeme. Nii detailplaneeringu kui üldplaneeringu koostamise üheks oluliseks eesmärgiks on olnud ohutuse ja liiklusmugavuse tagamine, selleks on tööde koostamisse kaasatud liikluseksperdid (OÜ Stratum, OÜ Liikluslahendus).</p> <p>Detailplaneeringuga kavandatud täiendavad ehitusmahud ei too endaga kaasa märkimisväärset liikluskoormuse tõusu kuna parkimiskohti juurde ei kavandata ja seniste kohtade kasutuse intensiivsus kasvab vähesel määral. Ühistranspordi eelistamiseks planeeritakse Soola tänavale Sadama ja Väike-Turu tänavate vahelisele alale ühistranspordirada.</p> <p>Detailplaneeringu lahenduses on kergliikluse prioriteetsuse osas ette nähtud:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soola ja Kaluri tänavatel laiendada mõlemal pool sõiduteed kergliiklejate liiklemise ala. • Ühele poole sõiduteed planeeritakse kergliiklust eraldada füüsiliselt autoliiklusest puudereaga. • Kaluri tänaval on ühe sõidurea asemele planeeritud jalgrattatee. • Kõik kergliiklejate sõiduteede ületamised planeeringualal on kavandatud lahendada tõstetud ja erineva kattega markeerituna – kasutatud liikluse rahustamise võtteid, millega tagatakse eelkõige kergliiklejate turvalisus. • Jalakäijate sõidutee ületamise kohtade arvu on suurendatud. Soola tänava suunal on vähendatud bussijaama suunduvate jalakäijate ristumisi sõidukitega ja bussijaama suunduvate bussidega. • Turu silla poolt lähenevatel kergliiklejatel on võimalik bussijaama siseneda otse Soola tänavalt. • Soola tänavalt on bussijaamale planeeritud kergliiklejatele kaks juurdepääsu.
------------	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> • Planeeringuga nähakse ette Soola tänaval Väike –Turu tn ja Turusilla vahalise osa jalakäijate eelistusega alaks muutmist. • Turusilla ühendus Soola tänavaga on planeeritud ainult kergliiklejate alaks. • Planeeringualale on planeeritud piisaval hulgal jalgrattahoidlaid. <p>Koostatava kesklinna üldplaneeringu raames koostati liikuvuskava. Põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust ning ülelinnalise tähtsusega liiklusobjektide (Idapoolne ringtee, perspektiivsed Ropka ja Tähtvere sillad jne) mõju.</p> <p>Käesolev planeering arvestab ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule.</p> <p>23.aprillil korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>
	19.2	Teen ettepaneku, et ekspertiisi koostav ekspertgrupp oleks võimalikult mitmekesine ning hõlmaks teiste vajalike asjaosaliste kõrval kindlasti ka järgmiste valdkondade asjatundjaid: arhitekt, maastikuarhitekt, insener, transpordiplaneerija, linnaplaneerija, urbanist, linnageograaf. See tagab, et ekspertiisi tulemus on tasakaalustatum ja arvestab võimalikult paljude huvigruppidega.	<p>Mitte arvestada.</p> <p>Linnavalitsuse seisukoha kujundamisel on osalenud oma ala spetsialistid: arhitektid, maastikuarhitektid, insenerid, liiklusspetsialistid, linnaplaneerijad, linna- ja inimgeograafid.</p> <p>Eraldi ekspertgrupi loomine pole seetõttu põhjendatud.</p> <p>23.aprillil korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>
Valimisliit Vabakund Jüri-Ott Salm	20.1	Oleme jälginud Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ning lähiala detailplaneeringu (edaspidi: bussijaama planeering) käiku ja	

09.04.2014	<p>see on tekitanud meis tõsiseid kahtlusi. Planeeringuga seotud probleemide tõttu tellisime vaidlusi tekitanud küsimustes selguse toomiseks sõltumatu ekspertiisi Eesti Arhitektide Liidult (edaspidi EAL ekspertiis) [1]. Arhitektide sõltumatus eksperthinnangus kinnitati meie kahtlusi ning üks osa alljärgnevatest ettepanekutest on meie arusaam võimalikest lahendustest neile probleemidele.</p> <p>Lisaks sellele on arhitektid Urmo Mets, Lauri Eltermaa, Eva Nõmm, Kaur Talpsepp, Juhan Kangilaski ja Maria Freimann algatanud petitsiooni "Tartu kesklinn väärrib kergliiklejakeskset tänavaruumi" [2], milles välja toodud probleemide lahendamist peame linnale sobiva bussijaama ehitamisel hädavajalikuks. Üks osa meie ettepanekutest on meie arusaam lahendustest just nendele probleemidele.</p> <p>Esitatud ettepanekud väljendavad valimisliidu Vabakund arusaamasid. Me ei räägi oma ettepanekutega kellegi teise eest ega dubleeri otseselt kellegi teise ettepanekuid.</p> <p>[1] http://vabakund.ee/bussijaama-ekspertiis [2] http://petitsioon.ee/tartu-uus-kesklinn-kergliikleja, 9.04. seisuga allkirju ca 400</p> <p>Teeme ettepaneku arvestada Soola tänava ja seonduvate tänavate liiklusskeemi väljatöötamisel linna arengukavades sõnastatud eesmärgiga eelistada kergliiklust ja ühistransporti.</p> <p>Vastav eesmärk on sõnastatud Tartu linna arengustrateegia Tartu 2030 punktis 2.4, 6.3 ning 6.3.1 eesmärkide ja strateegiliste tegevussuundade hulgas 13.3 "ühistranspordi ja kergliikluse prioriteetne arendamine" ja Tartu linna arengukavas 2013-2020 lk 27 "Tartu on /---/ kaasaegset kergliiklejasõbralikku linnaruumi arendav linn". EAL ekspertiisi hinnangul ei vasta planeering Tartu arengudokumentides toodud eesmärgile eelistada kergliiklust ja ühistransporti ning ei järgi seega planeerimisseaduse § 18 punkti 1 "planeering vastab valla või linna ruumilise arengu eesmärkidele". Avalikustamisele saadetud planeeringus välja pakutud liiklusskeemis on ristmike ületamine kergliiklejale ohtlik, sest sõltub paljude ülekäikudega sõiduteest. Samuti ei ole selge, kas kergliiklejad (sh näit vanemad lastega ja vaegliikujad) pääsevad välisruumist alati mugavalt bussini, et näiteks tõsta jalgratas, lastekäru või ratastool bussile ja kombineerida sõiduvahendeid. Planeeringu tulemusel</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Kesklinna üldplaneeringu arengustrateegiast lähtuvalt on koostatud kesklinna üldplaneering ja liikuvuskava. Põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust. Koostatav detailplaneering arvestab nimetatud töid. Samuti arvestatakse planeeringute ja muude dokumentide koostamisel Tartu linna transpordi arengukavaga 2012 - 2020. Detailplaneeringu lahenduse koostamisel on eelistatud kergliiklust ja planeeritud meetmeid liiklusohutuse tagamiseks.</p> <p>Detailplaneeringu lahenduses on ette nähtud Soola ja Kaluri tänavatel laiendada mõlemal pool sõiduteed kergliiklejate liiklemise ala. Ühele poole sõiduteed planeeritakse kergliiklust eraldada füüsiliselt autoliiklusest puudereaga.</p> <p>Kaluri tänaval on ühe sõidurea asemele planeeritud jalgrattatee.</p> <p>Kõik kergliiklejate sõiduteede ületamised planeeringualal on kavandatud lahendada tõstetud ja erineva kattega markeerituna – kasutatud liikluse rahustamise võtteid, millega tagatakse eelkõige kergliiklejate turvalisus. Jalakäijate sõidutee ületamise kohtade arvu on suurendatud. Soola tänava suunal on vähendatud bussijaama suunduvate jalakäijate ristumisi sõidukitega ja</p>
------------	--	---

	<p>elluviidav ruumiline lahendus soodustab igati inimeste lähenemist bussijaamale kaubanduskeskuse siseruumi kaudu ning raskendab lähenemist Soola tänava poolt. Arvestades eriti Turu silla poolt lähenejate suurt hulka, toob see olukord kaasa jalakäijate ja autode konfliktikohad, mis muudavad loodava ruumi ebaseeldivaks ja ebaturvaliseks. Lähtuvalt sellest teeme ettepaneku koostada uus detailplaneeringu lahendus, mis sisaldaks eri lahendusvariante koos analüüsidega, mille alusel on võimalik teha nende hulgast parim põhjendatud valik.</p>	<p>bussijaama suunduvate bussidega. Turu silla poolt lähenevatel kergliiklejatel on võimalik bussijaama siseneda otse Soola tänavalt. Soola tänavalt on bussijaamale planeeritud kergliiklejatele kaks juurdepääsu. Planeeringus sätestada, et Soola tn äärne bussijaama varikatus ehitatakse konsoolsest hoone konstruktsiooni külge, ilma tugipostideta kõnniteel. Planeeringuga nähakse ette Soola tänaval Väike –Turu tn ja Turusilla vahalise osa jalakäijate eelistusega alaks muutmist. Turusilla ühendus Soola tänavaga on planeeritud ainult kergliiklejate alaks. Planeeringualale on planeeritud 340 jalgratta parkimiskohta. Menetletava kesklinna üldplaneeringu raames koostati uurimistöö liikuvuskava. Põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust. Käesolev planeering arvestab ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule. Planeeringulahendus võimaldab Sadama asumis kõikide liiklejatüüpide turvalise liiklemise ja kesklinna üldplaneeringuga kavandatava ehitusmahu teenindamiseks vajaliku liiklusmahu juurdepääsemise. Ühistranspordi eelistamiseks planeeritakse Soola tänavale Sadama ja Väike-Turu tänavate vahelisele alale ühistranspordirada. Planeeringuga ei ole kavandatud mitte ühtegi autoliikluse eelistamisele suunatud lahendust, küll, aga on tagatud üldplaneeringuga kavandatud Sadama asumi teenindamine. Bussiterminali ala planeerimisel on lähtutud Eesti Standardist EVS 843:2003 „Linnatänavad“, mis tagab vajaliku juurdepääsu kõigile liiklejagruppidele. Nimetatu tuleb sätestada ka üheselt detailplaneeringu seletuskirjas. Detailplaneeringuga on arvestatud kesklinna üldplaneeringu liikuvuskavas toodud laiemat liikluspilti. Koostatud töö liikluse põhimõttelist lahendust võib</p>
--	--	--

			<p>pidada sobivaks ja piisava põhjalikkusega koostatuks. Samuti on detailplaneeringu koostamises osalenud liikluseksperdid.</p> <p>Mitte arvestada ettepanekut uue detailplaneeringu koostamiseks.</p> <p>Detailplaneeringu koostamise aluseks on ülalnimetatud uurimus- ja arengudokumendid.</p> <p>Koostatud on täiendav kergliikluse liiklusloendus, analüüsitud on erinevaid variantlahendusi ja leitud on jala käijatele ohutu ning põhilisi liikumisvajadusi arvestav lahendus. Linnavalitsus peab tõstetud ristmike, vähendatud sissesõitudega, täiendava liikumisruumi lisamisega (kõnniteede laiust on suurendatud võrreldes olemasoleva olukorraga) ja tervikliku haljasriba rajamisega kavandatud lahendust kergliiklejatele heaks lahenduseks.</p>
	20.2	<p>Teeme ettepaneku tagada kergliiklusele ligipääs bussijaamale nii Turu tn poolsest küljest kui ka võimaldada ohutu ja mugav liikumine Annelinna poolt tulijatele. Eesti Arhitektide Liidu eksperthinnangu järgi pole loodud piisavaid eelised jalakäijatele ja kergliiklusele hoonekompleksi Soola tänava poolse küljes, Soola - Väike-Turu ristmiku ja bussijaama ühendustes, samuti ärikeskuse ja hotell Dorpat vahelisel alal ning ka Turu-Soola ristmikul. Bussijaamapoolse küljes puudub üldse jalakäijate ülepääs Turu tänavast. Selgelt eelistatud on autoga liikujaid, teenindavat transporti ja hoonestuse mahu kasvatamisest tulenevat logistilist lahendust. Linna poolt tehtud jalakäijate liikumise mugavuse ja ohutuse analüüs käsitleb üksnes busside liikumisega seonduvat, sh pole vastavaid dokumente avalikustamisel esitatud dokumentide hulgas. Probleemi lahendamiseks on vaja teha täiendav analüüs, mis keskendub kergliikluse mugavuse ja ohutuse tagamise võimalustele ning sellest lähtuvalt töötada välja planeeringule uued lahendusvariandid.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Planeeringuga on tagatud ühendus Turu silla ja kesklinna vahel piki Emajõe. Teine ühendus Turusilla ja kesklinna vahel on kavandatud Soola tänava paremal pool, kus konfliktipunkte (parklatesse juurdepääsud, teenindusjuurdepääsud ja bussipeatuste ooteala) oluliselt vähem ning jalakäijate liiklus on autoliiklusest eraldatud kõrghaljastusega.</p> <p>Turu tänava poolsest küljest pääsevad kergliiklejad bussijaama nii Tasku peauksest kui piki Soola tänavat Kaluri tänava pikendusele planeeritud sissepääsu kaudu. Käesolev lahendus väldib vajaduse ületada väljuvate busside liikumisteed (mida praegusel ajal tuleb bussijaama jõudmiseks teha). Annelinna poolt tulijad saavad siseneda bussijaama planeeritavast Väike-Turu tänava pikenduse piirkonda planeeritud uksest ilma et nad peaksid ületama bussijaama suunduvate busside liikumissuunda.</p> <p>Jätta planeeringuga võimalus Dorpati hotelli Väike-Turu tn poolse väljaulatava hooneosa kinni ehitamiseks eesmärgiga rajada esimese korruse mahtu hotelli</p>

			<p>peasissepääs. Sellisel juhul näha ette hotelli teenindavatele bussidele peatuskoht Väike-Turu tänavale, linnaliini bussipeatuse taskusse. Jalakäijate turvalisuse tagamiseks vähendada sissesõiduala laiust hotelli parklasse.</p> <p>Soola tänav on kogu hoonekompleksi ainus teenindusjuurdepääs, sellel suunal kergliikluse eelistamiseks tuleb kompleksi teenindusjuurdepääsu asukohta muuta. Soola – Väike-Turu, Soola – Kaluri ja Kaluri – Sadama tänavate ristmikel on kavandatud suurendada jalakäijate ohutust ristmikuala ülestõstmise ja katendite valikuga. Turu – Soola ristmiku liikluskorralduse lahendusega peab arvestama kõikide ristmikuharude liikluse ja erinevate liiklejaliikide liikumisvajadusega. Detailplaneeringuga ei kavandata Turu tn – Soola tn ristmikul liikluskorralduse muutmist, mida toetab ka kesklinna liikuvuskava. Juhul kui liikumisvood muutuvad, on võimalik fooritaktide korrigeerimisega tagada mingi suuna või liiklejagruppi liikumisvajaduste parandamine.</p> <p>Planeeringu koostamise töörühma on kaasatud liiklusekspertid ning nende ettepanekud kajastuvad planeeringulahenduses.</p>
	20.3	<p>Teeme ettepaneku Soola tänava kergliikluslahenduse planeerimisel arvestada asjaoluga, et läbi planeeringuala kulgeb ülelinnaliselt oluline kergliiklejate, sh jalakäijate ja ratturite liikumissuund Annelinnast üle Turu silla ja Soola tänava kesklinna ja teiste linnaosade kergliiklusmagistraalide suunas, kus on kergliikluse sujuvuse ja turvalisuse tagamiseks oluline luua ühendusteel, millel on võimalikult vähe ristmikke ning hädavajalikel ristumiskohtadel on eelistatud kergliiklust. Probleemi lahendamiseks on vaja teha täiendav analüüs, mis keskendub kergliikluse mugavuse ja ohutuse tagamise võimalustele ning sellest lähtuvalt töötada välja planeeringule lahendusvariandid.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Planeeringuga on tagatud ühendus Turu silla ja kesklinna vahel piki Emajõe.</p> <p>Teine ühendus Turusilla ja kesklinna vahel on kavandatud Soola tänava paremal pool, kus konfliktipunkte (parklatesse juurdepääsud, teenindusjuurdepääsud ja bussipeatuste ooteala) on oluliselt vähem ja jalakäijate liiklus on autoliiklusest eraldatud kõrghaljastusega.</p> <p>Ohutust on analüüsinud liiklusekspert, analüüsil põhinevad ettepanekud kajastuvad planeeringulahenduses.</p> <p>Täiendava analüüsi osas korraldati</p>

			<p>23.aprillil 2014 detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liikluseksperide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>
20.4	<p>Tagamaks Tasku ärikeskuse ja bussijaama esisel Soola tänaval kergliikluse eelistamist, teeme ettepaneku piirkondliku autoliikluse ümbersuunamiseks Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu. Erand Soola tänava kasutamiseks jääks kehtima Tasku alumise parkla transpordile (kui ei ole võimalik väljapääsu lahendada tunneliga Soola tn alt või muul viisil) ning vajadusel ka taksodele. Samuti teeme ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellitakse lisaekspertiisi, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud selle lahenduse realiseerimise võimaluste uurimisele. Eesmärgiga tagada võimalikult parim lahendus peaks ekspertiisi kaasama vähemalt kaks sõltumatut eksperti. Liiklusuuringu osa peaks sisaldama liiklusskeemi analüüsi, mis selgitaks välja Idaringtee mõju liikluskoormuse vähenemisele Turu tänaval, mis loob soodsaid tingimusi Sadama tänava liiklusskeemi ümberkorraldamiseks. Taust: Liikluseksperdi Sulev Sanniku hinnangu kohaselt on bussi- ja autoliikluse osakaal Soola tänaval vastavalt 30% ja 70%. Läbiviidud liiklusuuringu tulemused lubavad eeldada, et autoliikluse enamuse ümbersuunamisel oleks oluline mõju tänavaruumile just kergliikluse, aga ka bussiliikluse kasuks. Kirjeldatud ettepanekut on toetanud liikluseksper Dago Antov.</p>	<p>Mitte arvestada. 23. aprillil 2014 korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liikluseksperide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p> <p>Igapäevases liiklussituatsioonis on ülikeeruline lubada juurdepääsu vaid teatud autodele (Tasku alumise parkla transpordile). See eeldaks värvasüsteemi loomist linnatänavale.</p> <p>Soola tänav on kogu kvartali teenindustänav ja arvestades Sadama tänava gabariiti ning juba olemasolevat liikluskoormust ei suuda Sadama tänav tagada piirkonna rahuldavat autoliikluse läbilaskvust. Sadama tänav ristub Kaluri tänava kergliiklussuunaga ning paikneb vahetult AHHA, Spordikooli ja kiirtoidurestorani vahelisel alal, mis on praegu aktiivses jalakäijate kasutuses. Sadama tänava autoliikluse intensiivistamine halvendab seda tänavat kasutavate kergliiklejate liikumistingimusi.</p> <p>Koostatava kesklinna üldplaneeringu raames koostati liikuvuskava. Põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust ning ülelinnalise tähtsusega liiklusobjektide (Idapoolne ringtee, perspektiivsed Ropka ja Tähtvere sillad jne) mõju. Käesolev planeering arvestab ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule. Idaringtee mõju kesklinna liiklusskeemile on arvestatud kesklinna liikuvuskavas ja seega on selle tulemusi arvestatud selles detailplaneeringus.</p>	

	20.5	<p>Kaotada dubleerivad juurdepääsud Soola tänavalt Tartu hotelli ja Nordea maja parklasse ning Statoili krundile, kuna need juurdepääsud lõikavad läbi sujuva kergliiklustee ning dubleerivate sissepääsudega ei saa neid pidada vältimatult vajalikeks juurdepääsudeks. Juurde- ja väljapääsud säilivad Väike-Turu tänavalt, Statoili jaoks Turu ja Sadama tänavatelt.</p> <p>Samuti teeme ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellib linn lisaekspertiisi, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud selle lahenduse realiseerimise võimaluste uurimisele.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Planeeringulahenduses on dubleeriv parklapääs ette nähtud likvideerida, allesjäävad juurdepääsud lahendatakse jalgratta- ja jalgteel tasapinnas. Statoili juurdepääs on ette nähtud vastavalt kehtivale detailplaneeringule (Tartu Linnavalitsuse 11. september 2007. a. korraldus nr 1089 „Soola, Väike-Turu, Sadama ja Turu tänavate vahelise ala detailplaneeringu kehtestamine“) ja selles osas tuleb detailplaneeringu lahendust korrigeerida. Kaotatud on juurdepääs Kaluri tn 2 krundile. Turu tn 6 krundile juurdepääs on planeeritud varasema detailplaneeringuga arvestades planeeritud hoone mahtu. Planeeringulahenduses näidata Turu tn 6 juurdepääsud Soola tänavalt vastavalt Turu tn 6 krundil kehtivale detailplaneeringule. 23.aprillil 2014 korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat ettepanekut analüüsiti põhjalikult ja linnavalitsus oma seisukohata kujundamisel on arvestanud ekspertarvamustega. Seetõttu lisaekspertiisi koostamine vajalik ei ole.</p>
	20.6	<p>Laiendada Soola tänava ärikeskuse poolset kõnnitee ala sõidutee või Tartu hotelli poolse kõnnitee laiuse arvelt, selleks et kõnealune kõnniteelõik vastaks eeldatavale kergliiklejate hulgale ning tagaks võimalused aktiivse tänavafrondi tekkimiseks ja toimimiseks, näiteks välikohviku või linnamööbli paigutamiseks vajaliku ruumi tagamisel. Seejuures tuleks mõlemat tänavapoolt pidada võrdselt oluliseks, sh arvestades kergliikluse jaoks olulisi rattateid kesklinna ja Annelinna suundadel.</p> <p>Samuti teeme ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellib linn lisaekspertiisi, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud selle lahenduse realiseerimise võimaluste uurimisele.</p>	<p>Arvestada kergliiklejate hulga ja kõnesoleva ala suuruse omavahelise sobivuse määramise osas. Planeeringus fikseerida et aktiivset tänavafroniti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärse ruumi põhifunktsioone (bussijaam, tänavat läbivad liiklejad). Kõnnitee gabariidi sobivuse hindamiseks lisada detailplaneeringu mahtu kergliiklejate teenindustaseme arvutus. Teenindustase peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule. Planeeringu koostamise tööühma on kaasatud liiklusekspertid ning nende ettepanekud kajastuvad planeeringulahenduses. Linnavalitsuse seisukohtade väljatöötamisel on täiendavalt konsulteeritud liiklusekspertidega.</p>

	20.7	<p>Muuta Tasku ärikeskuse ülemisest parklast väljasõit üherealiseks praeguse kaherealise asemel (mh suurendab liiklusohutust). Samuti teeme ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellib linn lisaekspertiisi, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud selle lahenduse realiseerimise võimaluste uurimisele.</p>	<p>Arvestatud. Soola – Väike-Turu tänavate ristmikule väljapääs parklast on detailplaneeringus lahendatud üherealisena. 23.aprillil korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>
	20.8	<p>Aktiivsete tänavafreontide vähesuse probleemi lahendamiseks avada Tasku ärikeskuse ja bussijaama 1. korruse aktiivsed teeninduspinnad tänavale, nõnda et selle tänavapoolsel küljel saaks paikneda kuni 5 m laiune äripind, mis võimaldaks hoone ja tänavaruumi omavahelist suhtlemist. Sellise lahenduse teostamiseks teeme ettepaneku kasutada arhitektuurivõistluse konkursitöodes pakutud planeeringulahendusi, milles tänavale avatuse võimalused on arvesse võetud.</p>	<p>Arvestada osaliselt. Aktiivse tänavafreondi kujundamine on lubatav mahus, mis tagab tänavafunktsioonide säilimise sobiva teenindustasemega. Nihutades bussiterminali (busside manööverdamise ala, peatuste jm ala) olemasoleva Tasku poole, ei ole võimalik tagada rahuldava suurusega bussiterminali pinda selle kitsamas osas. Bussijaama oote- ja hajumisalale täiendavate funktsioonide kavandamine ei tohi häirida bussireisijate tegevusi. Planeeringus sätestada, et hoone laiendusprojekti osaks on ka olemasoleva hooneosa aktiivse tänavafreondi loomine Turu tn ja Emajõe poole.</p>
	20.9	<p>Teeme ettepaneku paigutada reisijate siseooteala tänavapoolsele praegusse asukohta, lähtudes alternatiivskeemist (vt http://taipla.ut.ee/zane/img-PDF-07071.pdf, autor Tartu LV arhitektuuriteenistus). Selle skeemi elluviimiseks on vaja takistada inimeste liikumist busside manööverdamisalale ja rajada Tasku sissepääsu juurde vahesein, mis eristab inimeste liikumisala busside manööverdamisalast. Ettepanekuga kaasneb vajadus esitada detailised plaanid ja joonised vastava alternatiivi kaalumiseks (sh busside manööverdamisala, peatumiskohad, lisavõimalused busside peatustele, kui Soola tn on jäetud vaid taksodele, Tasku alumise parkla autodele, kergliiklusele ja bussidele bussijaamaeesisel alal, liiklulahendus külgnelatel tänavatel ja ristmikel). Ka EALi ekspertiis nimetab antud lahendust positiivseks, samas eeldatakse täpsustusi mitmete teiste tingimuste osas: “Alternatiivlahendusena pakutud võimalus paigutada bussijaama ooteruumid vahetult Soola tänavapoolsele elavdada</p>	<p>Mitte arvestada. Detailplaneeringu koostamisse on kaasatud oma ala spetsialistid. Erinevate lahenduste kaalumisel on jõutud järeldusele, et detailplaneeringu lahenduses on esitatud bussiterminali jaoks praegusega võrreldes parem lahendus. Planeeringukohane lahendus tagab vähem ristumisi ja konflikte bussijaama suunduvate jalakäijate busside vahel. Vastavalt projekteerijalt saadud selgitustele eeldab kaubanduskeskuse loogika tupikute vältimist. Soola tänavapoolse bussijaama lahenduse korral ei ole see võimalik. Hästi toimiva sisemise ringliiklusega kaubanduskeskus tagab lühima hoonesisese tee Turu tn ülekäigukohast bussijaama.</p>

		Soola tänava äärset hoonefronti, muutes selle aktiivsema frondiga linnalikumaks tänavaks, kus hoone esimene korrus suhtleb tänavaruumiga (detailplaneeringu lahenduse järgi suunatakse inimesed tänavalt kvartali sisemusse). Praeguse lahenduse kohaselt jääb Soola tänav kaubanduskeskuse tagahoovis olevaks läbipääsuteeks. Alternatiivlahendus on teostatav ning vastab linnaruumi kvaliteedi mõttes rohkem headele tavadele, kuid ikkagi ei lahenda jalakäijate logistika terviklikku toimimist hotelli ja Turu tn ristmikel. Hea terviklahenduse leidmine eeldab ruumiliste ja liikluslahenduste muutmist ka külgnevatel tänavatel ja ristmikel.”	Detailplaneeringus esitatud lahendust korrigeerida, nii, et see vastaks kehtivatele normidele.
20.10	Seoses busside manööverdamisala kõrguse ja ventilatsiooni küsimusega. 27. märtsil toimunud avalikustamise koosolekul (edaspidi: avalikustamisel) nimetati kõrguseks 6 m, planeeringu seletuskirjas vastav info puudub. EAL-i ekspertiisis on määratletud järgnev: “Arvestades praeguse detailplaneeringuga kavandatud bussiterminali kõrgust, selle kohale kavandatavaid korruseid, sh ka välisruumi kohale kavandatavat ühendust Dorpati hotelliga, samuti vastavate nõuete puudumist planeeringus, ei ole kõnealuse detailplaneeringu alusel tõenäoline, et projekteerimisel tekiks bussiterminalis avar ning inimsõbralik sise- ja välisruum. /.../ Alternatiivide hulgas võinuks kaaluda ka piirangute seadmist ärikeskuse (sealhulgas hotell Dorpatiga planeeritava ühenduse) brutopinnale ehk selle vähendamist võrreldes planeeritava mahuga. Kui brutopind jääks väikemaks ehitusaluse pinna ja korruste arvu korrutisest, siis sellise piirangu kaudu saab hoonet liigendada. Hea lahenduse korral võimaldab liigendus sealt kaudu bussijaamale ja ümbritsevatele välisruumile rohkem õhku ja valgust.” Teeme ettepaneku määratleda planeeringu dokumentides selgelt osutatud mõõdud, sh kavandada bussijaama (nii reisijate ala kui ka busside manööverdamisala) kõrguseks 2 korrust ja õhutuse paremaks tagamiseks avada manööverdamisala kogu ulatuses Soola tänavale (näiteks 2. korruse tasandil).	Arvestada. Detailplaneering peab võimaldama nõuetekohase lahenduse projekteerimist. Planeeringus tuleb fikseerida, et busside manööveralal peab puhas miinimumkõrgus olema põranda ja lae vahel minimaalselt 4,6m. Detailplaneeringus sätestada, et Dorpati ühendamine põhihoonega Soola tn poolisel küljel on lubatav maksimaalselt kahekorruselise ja 4m laiuse galeriiga.	
20.11	Reisijate ooteala - teeme ettepaneku tagada bussireisijatele minimaalselt perrooni laiusena vähemalt praeguse bussijaamaga võrdselt 4 meetrit ja pingid ka perroonil iga platvormi juures. Avalikustamisel näidatud	Arvestada osaliselt. Ooteala on kavandatud bussidest eraldatuna siseruumis. Planeeringuga on sätestatud, et reisijate teenindamiseks	

		<p>joonistel pakutud 3 meetri laiused kitsad perroonid pole piisavad ja on tagasimineki isegi võrreldes praeguse bussijaamaga.</p>	<p>mõeldud ala (otsesest bussiliiklusest eraldatud ala) ehk bussiterminali siseruumi suurus peab olema minimaalselt 850 m².</p> <p>Bussidesse sisenemise ala peab olema nõuetekohane ja tagama bussidesse pääsu kõigile reisijatele sh vaegliiklejatele.</p> <p>Detailplaneeringuga kavandatud perrooni gabariite arvestades määrata perroonile teenindustase.</p> <p>Teenindustaseme selgumise järgselt on võimalik otsustada perrooni gabariitide piisavuse üle.</p> <p>Ooteruumist bussiperroonile tuleb kavandada täiendavalt muust jalakäijate liikumisest eraldatud läbipääse.</p>
	20.12	<p>Reisijate ooteala ja platvormide ning praeguses detailplaneeringu lahenduses busside manööverdamisala paiknemine Tasku sisemuses võib avalikustamisel esitatud väidete põhjal põhjustada olulisi probleeme busside liiklemisele graafiku kohaselt.</p> <p>Teeme ettepaneku välja töötada praegusele planeeringulahendusele alternatiivsed lahendused, mis välistavad vastava probleemi tekkimise. Vajadusel kaasata täiendavaid eksperte, sarnaseid ettepanekuid on väljendanud ja põhjendanud mh Dago Antov ja Ilmar Pihlak.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Planeeringulahenduse koostamisse on kaasatud liikluseksperdid (sh Dago Antov, kesklinna liikuvuskava ja Ilmar Pihlak, kellega koostöös toimub bussiterminali planeerimine).</p> <p>Manööverala ruumilahenduse aluseks peab olema Eesti Standard EVS 843:2003 „Linnatänavad“.</p>
	20.13	<p>Ettepanek tagada bussijaama ala eristatus kaubanduseks kasutatavast alast. Praeguse lahenduse korral võivad olla probleemiks ooteala läbivad Tasku külastajad, eelkõige Annelinna suunalt, mis ei võimalda rahuldavalt kasutada bussireisijatele osutatavaid teenuseid (näiteks piletite ost kassade ees, piletimüügiks tuleb ette näha ootealal eraldi ala, mida läbikäiguteed ei läbi). Kaaluda lahendusi Tasku keskuse külastajaile eraldi sissepääsu rajamiseks, bussijaama ooteala läbimata. Juhul, kui praegune planeeringulahendus realiseerub, teeme ettepaneku suurendada ooteala Tasku sisemuse suunal (sarnane ettepanek tehtud ka arhitektide petitsioonis). Lähtume oma ettepanekus EALi eksperthinnangust, mille järgi on bussijaam üleriigiline avalik ruum ja hea tava kohaselt tuleb bussijaama arendada nii, et selle ühendus erinevatest lähenemissuundadest muutub maksimaalselt mugavaks ja arusaadavaks, bussijaam kergelt leitavaks ja kaubandusest eristatavaks.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Planeeritud lahendus tagab suhtleva ruumi ja inimeste liikumisest tingitud turvalisuse.</p> <p>Detailplaneeringuga sätestada selged nõuded millega lahendatakse sissepääsud bussijaamale ja Tasku külastajatele piisavas mahus ja sobivas asukohas.</p> <p>Ooteala on kavandatud bussidest eraldatuna siseruumis ja suurem senisest. Planeeringuga on sätestatud, et reisijate teenindamiseks mõeldud ala (otsesest bussiliiklusest eraldatud ala) ehk bussiterminali siseruumi suurus peab olema minimaalselt 850 m².</p> <p>Bussidesse sisenemise ala peab olema nõuetekohane ja tagama bussidesse pääsu kõigile reisijatele sh vaegliiklejatele.</p> <p>Ootesaali (bussiterminali siseruumi) minimaalne pindala tuleb planeeringus üheselt fikseerida, sätestades, et ootesaali sisse ei tohi arvestada kaubanduskeskuse</p>

			juurdepääsuteid, lifte, eskalaatoreid jms. Planeeringus tuleb sätestada, millised reisijatele suunatud teenused peavad seal olema tagatud.
	20.14	Ettepanek kasutada elektri- ja soojaenergia tarbimisel täiendavalt päikeseenergia võimalusi - hetkel ei ole vastavaid võimalusi detailplaneeringu dokumentides käsitletud. Tartu linna arengukava 2013-2020 peatükis "Modernne linn" seatakse eesmärgiks "taastuenergia kasutamise laiendamine". Taastuenergia kasutamise suuremine võimaldab mh Tartul täita Linnapeade paktiga võetud eesmärki vähendada CO ₂ heitkoguseid 2020. aastaks 20 protsenti. Seoses sellega palume määratleda vastavad tingimused detailplaneeringu dokumentides.	Arvestada. Sätestada planeeringus, et lisaks kaugküttele on lubatud päikeseenergia kasutamine vastavalt koostatud uurimustöö tingimustele.
	20.15	Ettepanek hoone arendamisel kasutada puitmaterjale ja anda rohkem rõhku energiasäästule (sh energiakulude kokkuhoiule), mis ühtlasi aitab minimeerida hoonestu keskkonnamõjusid. Näiteks puitehitiste, sh kortermajade rajamine on kordi keskkonnasäästlikum võrreldes tavapäraste energiamahukate materjalidega (näiteks tsement). Tulemus ei avaldu üksnes energiasäästlikkuses, vaid ka nüüdisaegse ja keskkonnasäästlikuma linnakeskkonna loomises ning puitehitisalaste teadmiste ja toodete ekspordipotentsiaali suurendamises. Ka Rootsis on suuremate puitehitiste rajamisega juba algust tehtud, vt www.trastad2012.se .	Arvestatud. Planeering ei välista puitmaterjali kasutamist.
	20.16	Lähtuvalt arhitektuurivõistluse algatusotsusest ja žürii otsusest teeme ettepaneku kaasata planeeringu koostamisse arhitektuurivõistlusel osalenud ja seal 2. koha saanud arhitektid. Et võimaldada võidutööde sisuliste ideede elluviimine, tuleb nende autorid kaasata detailplaneeringu etapis, mitte hilisemas projekteerimise etapis. Žürii otsuse protokollis rõhutatakse, et võistlustööde hulgas leidis lahendusi, mis vähendaks Soola tänava autoliiklust ja suurendaks jalakäijate hajumisruumi bussijaamaesisel territooriumil, võimaldaks aktiivse tänavafrondi loomist kogu Soola tänava ulatuses ning pakuks võimalusi bussijaamale ja selle teenindamiseks vaja minevate krundiväliste alade ja väikevormide kujunduse väljatöötamiseks. Kuna žürii järeldusi, võistlustingimusi ja algatamisotsust ei arvestatud piisavalt, siis meie hinnangul on probleemide lahendamiseks vajalik detailplaneeringu lahendus algusest peale koos 2. koha saanud arhitektidega üle vaadata. Ettepanek tugineb Eesti Arhitektide Liidu koostatud ekspert hinnangu punktile 5.	Arvestatud. Arhitektuurivõistluse tulemustega on planeeringus arvestatud. Planeering võimaldab ideede elluviimist, vt detailplaneeringu seletuskirja p. 4.1, 4.6. , 4.10. ja põhijoonisel märgitud ala tingimärgiga „Ala, mille pinnakattematerjalid, säilitatav ja rajatav haljastus, väikevormid jms määratakse projekteerimisel arvestades arhitektuurse ideevõistluse lahendusi“. Planeeringu koostamise käigus on jõutud järeldusele, et töös „Suhtlev Ruum“ esitatud liikluslahenduse realiseerimine ei ole otstarbekas. On arvestatud töös „Linnamootor“ esitatud nn Linnaväljaku asukohaga. Hoone ilme ja välialade täpne kujunduslik lõpplahendus on mõistlik välja töötada hoone ja selle ümbruse projekteerimise etapis, kuna planeeringu täpsusaste ei saa

			olla sama nagu projektil. Oluline on, et planeering võimaldab võidutöid tulevikus sobivas mahus realiseerida.
	20.17	Planeeringu teostamisel tagada üheaegne tänavate, ristmike ja kergliiklusteede ning nende juurde kuuluva (haljastus, tänavamööbel jms) väljaehitamine. Arendaja kasu planeeringu teostamisel on seotud bussireisijate kui kliendibaasi olulise osa säilimise või ka suurenemisega. Seepärast teeme ettepaneku kaaluda nimetatud kuludest proportsionaalselt suurema osa arendaja kanda jätmiseks..	Arvestada. Planeeringu realiseerimise täpsemad kokkulepped sõlmitakse enne planeeringu kehtestamist vastavalt Tartu linna ehitusmääruse § 18 lg 1. Vastavalt planeeringu seletuskirjale Turu tn 2 arendaja finantseerib ja ehitab väljaspool krundi piire välja Soola tn ja Kaluri tn ristmiku, Soola ja Väike-Turu tn ristmiku ning Soola tn bussijaama poolse ääre lõigus Turu kuni Kaluri tänav. Turu tn 2 hoone juurdeehituse kasutusloa eelduseks on eelnimetatud tänava ääre ja ristmike väljaehitamine.
	20.18	Teeme ettepaneku koostada hinnang hetkel kehtiva detailplaneeringu täitmisest ja puudujääkidest. Avalikul arutelul väideti, et hetkel kehtiva planeeringu kõiki tingimusi ei ole senini täidetud ja seeläbi peame oluliseks, et uue detailplaneeringu protsessis tekiks parem ülevaade juba olemasolevatest puudujääkidest eesmärgiga välistada sarnase olukorra või ebasoodsate lahenduste viimine uude planeeringulahendusse.	Mitte arvestada. Kehtiva detailplaneeringu realiseerimise hindamine ei ole käesoleva detailplaneeringu eesmärk. Lähteseisukohtadest tulenevalt kaalutakse koostatava planeeringuga planeeritava alal Tasku keskuse laiendamise võimalusi, sealhulgas bussijaama viimist planeeritava hoone mahtu. Planeering keskendub olemasolevale olukorrale ning piirkonna arendamise perspektiivsetele vajadustele ja võimalustele. Detailplaneeringutele ei ole sätestatud realiseerimise tähtaega, seega on õigus detailplaneeringut realiseerida kuni selle kehtetuks tunnistamiseni või uue detailplaneeringu kehtestamiseni. Lähteseisukohtade andmisel on lähtepunktiks väljakujunenud olukord ja antud uued suunad ala edasiseks ruumiliseks arenguks.
	20.19	Planeeringu terviklahenduse linnaruumiline mõju on hindamata. Ühtlasi väideti avalikustamise koosolekul, et bussijaama viimine hoonete sisesse võib kaasa tuua bussireisijate arvu vähenemise ja mõjutada seega negatiivselt üldiselt ühistranspordi kasutust (analoogselt Helsingi bussijaamaga).	Linnavalitsus on seisukohal, et planeerimisprotsess ise ongi käsitletav linnaruumilise mõju hindamise protsessina, kehtestatav planeeringulahendus on kui ühiskondlik kokkulepe linnaruumi sobiva mõju väljendusena.

		Teeme ettepaneku viia läbi võrdlev analüüs teiste riikide ja linnade samaväärsete logistiliste sõlmpunktidega ning arvestada selle tulemusi lõpliku planeeringulahenduse väljatöötamisel.	Mitte arvestada. Planeering keskendub Tartus konkreetse asukohale, olemasolevale olukorrale ja piirkonna arendamise perspektiivsetele vajadustele. Teiste riikide teemakäsitlus ei ole (geograafilisi, sotsiaal- kultuurilisi jms) tingimuste erinevusi arvestades võrreldav.
	20.20	Ühtlasi on EALi ekspertiis sedastanud, et olemasolev bussijaam ei mõju linnaruumis esinduslikult ning hea lahenduse leidmiseks olemasolevas mahus on ruumi liiga vähe. Seeläbi peetakse mõistlikuks alternatiivsete asukohtade kaalumist juba kõnealuse detailplaneeringu koostamise ajal. Teeme ettepaneku käsitleda planeeringulahenduses ka teisi võimalikke alternatiive. 2014. a märtsis kontakteerusime Statoil OÜ peadirektori K. Realoga, kes vastas järgmist: "Hetkel ei ole Statoil kaalunud ega lähitulevikus ka ei plaani kaaluda võimalust Tartu Turu tn teenindusjaama asukohta muuta ning on strateegia koostamisel ja investeringute tegemisel lähtunud kehtivast hoonestusõiguse lepingust. Juhul, kui linnavalitsus otsustab detailplaneeringuid muuta selliselt, siis oleme valmis kaaluma erinevaid sobivaid alternatiive teenindusjaamale uue asukoha leidmiseks."	Mitte arvestada. Detailplaneeringut ei saa koostada bussiterminali asukohavalikuks. Detailplaneering algatatakse konkreetse maa-ala kohta sellele ehitusõiguse määramiseks. Bussijaama asukoht on määratud varemkehtestatud planeeringute ja arengudokumentidega.
	20.21	Esitada linnavalitsuse ja arendaja kirjalik seisukoht EALi ekspertiisis toodud puudujääkide ja neile pakutud lahenduste kohta.	Käesolevad seisukohad on käsitletavad ka seisukohtadena viidatud ekspertiisiaktile.
Kalle Kulbok 09.04.2014	21.1	Avalikul väljapanekul olevast DP-st ei selgu, millised joonised ja seletuskirjad on ametlikud, millised illustratiivsed. Piirdutud on üldiste fraasidega ja on osundatud, et konkreetsed tehnilised lahendused töötatakse välja detailplaneeringule järgnevates projekteerimise etappides.	Kõik detailplaneeringu avalikustamisel olnud joonised ja seletuskiri on ametlikud ning kõik materjalid on avalikustamise perioodil olnud kättesaadavad. Lisade kaustas esitatud materjalides on esitatud nii planeeringu menetluses toimunud ametlik kirjavahetus, teostatud uuringud ja detailplaneeringu lahendust illustreerivad materjalid. Detailplaneeringu täpsusaste ei saagi olla võrreldav projektiga.

	<p>DP-s sisaldub konkreetseid arve vähe ja needki ei ole usaldusväärsed. Avalikul väljapanekul olevast seletuskirjast nähtub endiselt manööverdamisala kõrgus 3,6 m, kuigi volikogu istungil tunnistati see trükiveaks (kasutuses on ju ka 4 m kõrguseid busse).</p> <p>Kummaline on ka seletuskirjas sisalduv väide, et kokku on väljuvatele ja saabuvatele bussidele planeeritud vähemalt 14 kohta, neist 12 Turu tn 2 krundil ja 3 kuni 4 Soola tänava ääres. Liitmistehe tagumises osalauses lubaks vähemalt 15 kohta. Sisaldub siin viide bussikohtade vähendamise õigusele tulevikus? Varasemalt oli planeeringus viide võimalikule bussitaskute arvu optimeerimisele muutuvate saabumis/väljumiskohtade sisseviimise teel. Vastuses maavanemale (24.09.13) lubab planeerija, et uue elektroonilise väljumise lahenduse töötab bussijaama operaator välja projekteerimise käigus või veelgi hiljem. Kui planeeringusse on selline õigus sisse kirjutatud, soovin seda vaidlustada – kui ei ole ette teada, millisest peatusest buss väljub, suureneb bussist mahajäämise oht.</p> <p>Detailplaneeringu vähese konkreetseuse tõttu on raske hinnata ja põhjendada vastuväiteid detailplaneeringule. Üritan siiski mõnda olulisemat küsimust puudutada</p> <p>Busside tупpa viimisest suureneb terviserisk reisijatele sissehingatavate gaaside näol. Eesti senine praktika (Viru keskus, Jõhvi) näitab, et sundventilatsioon ei ole piisav. Ekspertarvamuses (mis viitab samuti konkreetsele alles projekteerimise etapis) öeldakse: „Kavandatava bussisõiduala sisekliimale avaldab positiivset mõju asjaolu, et ala on osaliselt avatud välisõhule (puudub üks välissein).“ Paraku nähtub planeeringust, et see välissein on siiski kavas rajada (nii selgitati ka 27.03.14). Järelikult ei ole pädev ekspertarvamus, millele planeering ventilatsiooni osas tugineb.</p>	<p>Arvestada. Täpsustada busside manööverdusala minimaalne lubatud kõrgus ja maksimaalne võimalik bussipeatuskohtade arv. Esitada täiendatud arvuline materjal ooteplatvormide ja busside manööverdusala kohta arvestades. Detailplaneeringus fikseerida nõuded, et hoone väliskujunduses ja hoone ruumisiseses infosüsteemis peavad olema selgelt nähtavad juurdepääsud bussijaamale ja pääsud bussijaamast linna erinevatesse osadesse. Detailplaneeringus sätestada, et bussiterminali tuleb projekteerida reisijate teavitamise infosüsteem. Bussiliikluse korraldamine on operaatorfirma ülesanne ja seda ei määrata detailplaneeringuga.</p> <p>Arvestada osaliselt. Sätestada planeeringus, et ventilatsiooniseadmete väljapuhkeavad ei tohi olla suunatud Soola tn äärsele kergliiklejate alale ja bussijaama alale. Bussijaam on avatud välisõhule busside sisse ja väljasõidu aladelt. Täiendavalt on ette nähtud sundventilatsiooni kavandamine. Projekteerimisel tuleb tagada õhu kvaliteedi vastavus standardile EVS-EN 13779 ning EVS 906. Tehnilised lahendused töötatakse välja projekteerimise etapis.</p>
21.2	<p>On ilmselge, et kavandatud manööverdamisalal ei ole piisavalt ruumi busside ohutuks manööverdamiseks, reisijate mugavusest rääkimata.</p> <p>Soovisin tutvuda väidetavaid manööverdamiskatseid kajastava foto- või videomaterjaliga ning Indrek Ranniku lubas selle mulle saata. Paraku ei</p>	<p>Arvestada. Busside manööverdusala planeerimisel lähtuda Eesti Standardist EVS843:2003 „Linnatänavad“.</p> <p>Kommentaaris fotos- või videomaterjaliga ei ole</p>

		<p>ole avaliku väljapaneku jooksul ta seda lubadust täitnud ja nii on rikutud minu Plan S § 18 lg 8 sätestatud õigusi. Bussijaamas avalikustatud skeemil nähtub, et bussitaskute ja seina vahe on 6,7 m. Eeldusel, et mõlemas kõrvaltaskus on bussid, peab 15 meetri pikkune buss suutma otsesuunas tagurdada vähemalt 8 m, mis jätab eksimiseks vähe ruumi. Arvestades asjaoluga, et korruga võib tagurdada mitu bussi (olen juhtunud nägema 5 bussi pea üheaegset lahkumist praegusest bussijaamast), ei ole mõlkimised välistatud. Mistahes abinõudega ei saa välistada ka busside tagant väljuvale bussile diagonaalselt kiirustavaid reisijaid, seetõttu võivad võimaliku plekimõlkimise kõrval ilmned ka traagilisemad sündmused.</p>	<p>ettepanek planeeringulahendusele, mistõttu selles osas linnavalitsus käesolevaga seisukohta ei saa võtta.</p>
	21.3	<p>Bussitaskute ja bussijaama vahel on ebapiisav ruum. Bussi väljumise eel ootab peatuses mitukümmend inimest (praeguses bussijaamas on peatuses väljas ka ootepingid), läbisõitvatest bussidest tuleb teist samapalju maha. Ei ole tagatud reisijate möödapääs teistesse peatusesse. Vajalik on paar meetrit lisaruumi, mis muudab küsitavaks kogu kavandatud lahenduse.</p>	<p>Arvestada osaliselt. Ooteala on kavandatud bussidest eraldatuna siseruumis ja senisest suurem. Bussidesse sisenemise ala peab olema nõuetekohane ja tagama bussidesse pääsu kõigile reisijatele sh vaegliiklejatele. Kõik detailplaneeringuga kavandatud lahendused peavad tagama liiklejate ohutuse. Detailplaneeringuga kavandatud perrooni gabariite arvestades määrata perroonile teenindustase. Teenindustaseme selgumise järgselt on võimalik otsustada perrooni gabariitide piisavuse üle.</p>
	21.4	<p>Bussitaskud on kavandatud 45° nurga all. Vaba pääs on bussi paremale küljele kuni 4 m ulatuses, mis sisuliselt tähendab vaid esiukse kasutamist. Kõik bussijuhid, kelle arvamust küsisin, ütlesid, et vajalik on ka bussi keskmise ukse kasutamine, pagasiluukidest rääkimata.</p> <p>Praeguse bussijaama taga on 8 bussitaskut ca 30° nurga all, mis jätab vabaks 7 meetrit. Nii on kasutatav ka teine uks ja ohutult avatavad pagasiluugid Bussijaamas avalikustatud skeemil nähtus, et kui buss pargib vasaku rattaga vastu äärekivi, jääb kahe bussi vahele 1,45 m. Paraku on 20 cm vahe äärekivist üpris tavapärane, mis võib jätta 2 bussi vaheks 1,25 cm. Meetrise pagasiluugi avamisel-sulgemisel jääb inimesele 0,25 cm, mis muudab riiete määrimise tõenäoliseks. Invaliidikäru või suuremõõtmeliste</p>	<p>Arvestada. Bussidesse sisenemise ala peab olema nõuetekohane ja tagama bussidesse pääsu kõigile reisijatele sh vaegliiklejatele.</p>

		<p>esemete pagasiruumi paigutamise tülkusest rääkimata.</p> <p>Nimetatu mitteametamine detailplaneeringus bussitaskute kavandamisel tõendab planeeringu nõrkust. Kui aga tegemist blufitud bussitaskute arvuga ja projekteerimisel kavas taskute arvu vähendada, on tõendatud planeerija-arendaja pahauskus.</p>	
	21.5	<p>Bussijaamas avalikustatud skeemil toodud bussijaama plaanil jääb arusaamatuks ruutmeetrite arvutus. On ilmselge, et bussijaama ruutmeetrite hulka ei saa arvestada Taskust väljumise ala, mis jääb eskalaatoritest ja kohvikust Turu tn poole. Selles osas toetan ma linnaarhitekti kriitikat.</p> <p>Arusaamatuks jääb ka istekohtade arvutus – nii praeguses bussijaamas kui kavandatus on ootesaali alal 18 toolirida (kohvikutes olevaid kohti arvestamata). Ent praeguses bussijaamas on üle 30 istekoha ka väljas bussipeatuste juures.</p>	<p>Arvestada. Täpsustada ja täiendada planeeringulahendust arvuliste parameetrite osas. Ootela on kavandatud bussidest eraldatuna siseruumis ja senisest suurem. Planeeringuga on sätestatud, et reisijate teenindamiseks mõeldud ala (otsesest bussiliiklusest eraldatud ala) ehk bussiterminali siseruumi suurus peab olema minimaalselt 850 m². Bussidesse sisenemise ala peab olema nõuetekohane ja tagama bussidesse pääsu kõigile reisijatele sh vaegliiklejatele. Ootesaali (bussiterminali siseruumi) minimaalne pindala tuleb planeeringus üheselt fikseerida, sätestades, et ootesaali sisse ei tohi arvestada kaubanduskeskuse juurdepääsuteid, lifte, eskalaatoreid jms. Planeeringus tuleb sätestada, millised reisijatele suunatud teenused peavad seal olema tagatud.</p>
	21.6	<p>Nõustuda ei saa Soola tn ühe sõidurea sulgemisega. Nii sulgeb sundpeatunud auto liikluse. Tõsi, praegu peatub parempoolsel rajal aegajalt Cargo mikrobuss, et mõni suuremõtmeline pakk bussile tõsta. Ent sel juhul on olukord lahenduv tavapärase möödumisega vasakpoolse raja kaudu.</p>	<p>Arvestada. Soola tänavale lõigus Turu tn Väike-Turu planeerida kaks läbivat sõidurida. Bussiliikluse eelistamiseks Soola tänaval planeeritakse Soola tänavale Kaluri tn – Väike-Turu tänavate vahelisele lõigule (praegu planeeritud eraldusriba asemele) ühistranspordirada. Kui ühel sõidureal peaks tekkima liiklustakistus, siis on liiklejatel võimalik kasutada liiklemiseks ühistranspordirada.</p>
	21.7	<p>Enne uue detailplaneeringuga edasiminekut tuleks analüüsida, miks on jäänud täitmata mitmed kehtiva detailplaneeringu nõuded ja kavatsused. Viimaste analüüs on vajalik ka juhul, kui kavandatu on võimaldanud ehituskeeluvööndis ehitamise (näiteks sadamaterminali ehk Plasku ehitamine selleks V. Ranniku koostatud ja V. Reiljani allkirjastatud eriloa</p>	<p>Mitte arvestada. Nimetatud ettepanekud ei kuulu detailplaneeringuga lahendatavate ülesannete hulka. Lähteseisukohtadest tulenevalt kaalutakse koostatava</p>

	<p>alusel). Analüüsida tuleks sedagi, kuidas Turu 2 krunt, kus veel 1997.a. DP nägi ette 60% transpordimaad ja kus kehtiv 2001.a. DP näeb ette 25% liiklusmaad, on mitmete edasi-tagasi kruntimise tulemusel liiklusmaa kahanenud 6,25%-ni.</p> <p>Kehtivas planeeringus on ette nähtud mitmed kergliiklusteed, millel arendaja pidi tagama ööpäevaringse läbipääsu (sealhulgas kergliiklusvahenditega – vt. p. 2.14). Enne kui see asendub uue detailplaneeringu servituudiga, kus linn on loobunud läbipääsust kell 23.00-7.00 (kergliiklusvahenditest rääkimata), tuleks analüüsida, mis põhjusel on kehtivas planeeringus sisalduv nõue täitmata.</p> <p>Analüüsida tuleks sedagi, miks ehitusloa andmisel ei arvestatud detailplaneeringusse kirjutatud kõrguspiirangut: „Suurima ehituskõrguse määramisel on korruse keskmiseks ehituskõrguseks võetud 3,3 m (lisaks võimalik madal katusekalle – kuni 20%).“ Seega oleks lubatud 6-korruse puhul hoone suurimaks suhteliseks kõrguseks 19,8 m (arvestades 0% katusekallet). Ehitusluba anti aga 4 m kõrgema hoone ehitamiseks!</p> <p>Analüüsida tuleks, miks jäi arendajal täitmata kehtivast planeeringust tulenev kohustus tõsta ohutuse tagamiseks planeeringualal ülekäiguradasid.</p> <p>Analüüsida tuleks, kuidas osutus võimalikuks 3 bussipeatuse (sh Elva bussi peatuse) paiknemine parkimismaja seina ääres ilma mingite kõnniteedeta (mis kehtivas planeeringus olid kavandatud). Kehtiv DP näeb praeguse Rimi kaupluse alal ette maapealset parklat (sealhulgas ka taksopeatust).</p> <p>Ja enne loa andmist Soola tn haljastuse maharaiumiseks tuleks analüüsida sedagi, kas kehtiva planeeringuga kavandatud kõrghaljastus on ikka nõuetekohaselt rajatud.</p> <p>Kui peaks selguma, et arendaja on vilistanud senistele planeeringutele (saades selleks õiguse ühise kopraküttimise, parteikassasse tehtud annetuste või muude sidemete tõttu), tekib õigustatud küsimus – kuidas</p>	<p>planeeringuga Tasku keskuse laiendamise võimalusi, sealhulgas bussijaama viimist planeeritava hoone mahtu. Planeeringu lähtepunktiks on olemasolev olukord ja see on suunatud piirkonna arendamise perspektiivsetele vajadustele.</p> <p>Planeeringu realiseerimine on fikseeritud detailplaneeringu seletuskirja rakendamise peatükis ja selle täitmise tagamine toimub eelkõige ehitusetapis. Turu tn 2 arendaja finantseerib ja ehitab väljaspool krundi</p>
--	--	--

		<p>saab kindel olla, et arendaja uue planeeringuga kehtestatavaid kohustusi üldse täita võtab.</p> <p>Ent enne tuleb planeeringusse ka selgepiirilised kohustused kirjutada, et tagada kunagi bussijaama krundi saamisel võetud kohustuse (ehitada välja endisest parem bussijaam) täitmine.</p>	<p>piire välja Soola tn ja Kaluri tn ristmiku, Soola ja Väike-Turu tn ristmiku ning Soola tn bussijaama poolse ääre lõigus Turu kuni Kaluri tänav. Turu tn 2 hoone juurdeehituse kasutusloa eelduseks on eelnimetatud tänava ääre ja ristmike väljaehitamine.</p>
<p>Kalle Kulbok 11.04.2014</p>	22.1	<p>Esitasin vastuväited bussijaama planeeringule Kuna ma ei saanud küsitud ülevaadet väidetavast manööverduskontrollist ning avalikul väljapanekul esitletud bussijaama plaanilahenduse eskiisis toodud mõõdud seadsid minu jaoks sellise kontrolli väite kahtluse alla, võtsin ühendust bussipargi töötajatega.</p> <p>Tuligi välja, et manööverdamiskatsed tehti pool meetrit laiema manööverdamiskoridoriga (7,218 m on 48 cm laiem kui 6,72 m).</p> <p>Lisan bussipargi töötajatelt saadud pildi Autocadi programmist, kus nähtuvad manööverdamisvõime kontrollimiseks arendaja poolt antud mõõdud. Tegelikuses pool meetrit kitsam manööverdamisala muudab aga eksimisrisiki ülisuureks.</p> <p>Leian, et tegemist on arendaja poolt pahatahtliku mõõtudega vassimisega ning lõppkokkuvõttes võimalike riskide varjamisega.</p> <p>Detailplaneeringu edasise menetlemise asemel tuleks kontrollida, kas arendaja tegevuses esineb kuriteo koosseis (sh tuleks välistada ka võimalikud korruptsioonikahtlused). Ühtlasi tuleks kaaluda planeerijalt litsentsi võtmist. Võimalikul bussi tagurdamisel vastu tugiposti võivad halvimal juhul olla üpris traagilised tagajärjed.</p> <p>PS. Sain kinnituse ka asjaolule, et näiteks ratastoolibuss vajab keskmise ukse juurde suuremat manööverdamisruumi, kui seda võimaldavad bussitaskud. See seab samuti kogu lahenduse kahtluse alla. On kummaline, et kõik need asjaolud on analüüsimata.</p>	<p>Arvestada osaliselt. Lahendus peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003“Linnatänavad“ toodud nõuetele.</p>
<p>Endine Tööstusprojekti projekteerija- eelarvestaja Allkiri (loetamatu) 09.04.2014</p>	23.1	<p>Tunnen kaasa teie ette asetatud tingimuste, ruumipuuduse keerulise lahenduse pärast.</p> <p>Soovitan bussijaama tarbeks kasutada ka näiteks Rimi pinda.</p>	<p>Selgitus: Detailplaneeringu üheks ülesandeks on kaaluda, kas nõuetele vastav kaasaegne bussijaam mahub funktsioneerima etteantud ruumis. On võimalik, et parima lahenduse saamiseks tuleb muuta ka</p>

			olemasolevate ruumide kasutusfunktsioone.
	23.2	<p>Pakun välja Väike- Turu ja Turu tn vahelise Soola tn osa 1 sõiduraja võrra laiemaks teha. Jalakäijate rada võib tõsta teisele poole haljasriba Tartu hotelli poole.</p> <p>Kas taksod just peavad nina all ootama? Ka jalakäijate rada ei pea eriti lai olema. Vaadake vana kaubamaja ees olevat bussipeatust- milline pudelikael. Masinaid tuleb iga päev juurde , miks ei võiks teha tänavat laiemaks?</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Soola tänavale lõigus Turu tn Väike-Turu planeerida kaks läbivat sõidurida. Bussiliikluse eelistamiseks Soola tänaval planeeritakse Soola tänavale Kaluri tn – Väike-Turu tänavate vahelisele lõigule (praegu planeeritud eraldusriba asemele) ühistranspordirada. Kui ühel sõidureal peaks tekkima liiklustakistus, siis on liiklejatel võimalik kasutada liiklemiseks ühistranspordirada. Taksod peavad asuma bussijaamast sobiva jalakäigutee kaugusel.</p> <p>Detailplaneeringus kavandatud kergliiklejate teede gabariidid on sobivad ja tagavad kergliiklejatele ohutu liiklemise.</p>
	23.3	<p>Miks projekteeritakse Wc-sid ikka Moskva GOST-i järele? Ettepanek on suurendada tualettruumide pinda, et võimaldaks kaasa võtta ka pagasi .</p>	<p>Mitte arvestada.</p> <p>Ettepanek puudutab projekteerimise staadiumit ja edastatakse hoone projekteerijale projekti koostamisel arvestamiseks. Pinna suurust hinnatakse ehitusloa väljastamise menetluses.</p>