



Tartu Linnavalitsus
lv@raad.tartu.ee

Meie 15.09.2021 nr 14-11/5332-141

**Arvamus Tartu linna üldplaneeringu avalikul
väljapanekul arvestamata jäetud arvamuste kohta**

Tartu Linnavalitsus esitas 16.07.2021 kirjaga nr 9-3.2/UP-18-003 Tartu linna üldplaneeringu (edaspidi ka üldplaneering) Rahandusministeeriumile planeerimisseaduse (edaspidi PlanS) § 90 lõike 1 alusel heakskiidu saamiseks. Koos üldplaneeringuga esitas kohalik omavalitsus üldplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) menetlemise dokumendid, sealhulgas üldplaneeringu avaliku väljapaneku ajal esitatud kirjalikud arvamused, mida üldplaneeringu koostamisel ei arvestatud, ja Tartu Linnavalitsuse põhjendatud seisukohad arvamuste arvestamata jätmise kohta.

Üldplaneeringu koostamise eesmärk on siduda Tartu linn haldusterritoriaalse reformi järgsete piirides üheks ruumiliseks tervikuks ja kujundada linna ruumilise arengu põhimõtted. Üldplaneering koostatakse kogu linna territooriumi kohta kuni 20 aasta perspektiivis.

PlanS § 90 lõike 3 kohaselt üldplaneeringule heakskiidu andmise otsustamisel on riigihalduse ministri pädevuses:

- keskkonnamõju strateegilise hindamise menetluse ja üldplaneeringu õigusaktidele, sh maakonnaplaneeringule vastavuse kontrollimine;
- maakonnaplaneeringu muutmiseks nõusoleku andmine, kui üldplaneering sisaldab vastavat ettepanekut;
- üldplaneeringu avalikul väljapanekul kirjalikke arvamusi esitanud isikute, kelle arvamusi üldplaneeringu koostamisel ei arvestatud, ja üldplaneeringu koostamise korraldaja ärakuulamine.

Tartu linna üldplaneering võeti vastu ja suunati avalikule väljapanekule Tartu Linnavolikogu 01.04.2021 otsusega nr 321. Avalik väljapanek toimus 20.04–20.05.2021. Üldplaneeringu lahenduse tutvustamiseks toimusid mitmed piirkondlikud ja temaatilised arutelud. Planeeringulahenduse kohta esitati hulgaliselt arvamusi. Üldplaneeringu avaliku väljapaneku ajal esitatud arvamuste osas võttis Tartu Linnavalitsus seisukohad 15.06.2021 korraldusega nr 701. Korraldust on muudetud ja täiendatud Tartu Linnavalitsuse 28.06.2021 korraldusega nr 752. Üldplaneeringu avalik arutelu toimus 30.06.2021 Eesti Rahva Muuseumis. Avalikustamise järgselt ei jõutud kokkuleppele kõikide üldplaneeringu avalikul väljapanekul arvamusi esitanud isikute või asutuse arvamuste osas.

Tulenevalt PlanS § 90 lõike 3 punktist 2 korraldas Rahandusministeerium üldplaneeringu avalikul väljapanekul kirjalikke arvamusi esitanud isikute ja kohaliku omavalitsuse esindajate seisukohtade ärakuulamise. Haldusmenetluse seaduse § 40 lõike 1 kohaselt võib ärakuulamine toimuda nii suuliselt kui ka kirjalikult. Üldplaneeringu avalikustamisel esitatud, arvestamata jäetud arvamuste suuliseks ärakuulamiseks tegi Rahandusministeerium ettepaneku 17.08.2021 kirjaga nr 14-11/5332-3. Liikluse, kergliikluse, parkimise ja Ujula tn läbimurde teemasid käsitlev suuline ärakuulamine toimus internetipõhiselt Zoom konverentsiruumis 24.08.21 kell 13 – 14.30.

Vastavalt PlanS § 90 lõikele 4 annab valdkonna eest vastustav minister¹ oma kirjaliku arvamuse nende avalikul väljapanekul esitatud arvestamata jäetud arvamuste kohta, mille osas ka heakskiidu andmise menetluses läbiviidud ärakuulamise tulemusena vaidlevad osapooled – arvamuste esitajad ja kohalik omavalitsus, kokkuleppele ei jõudnud.

Käesolevas kirjas annab riigihalduse minister arvamuse 24.08.21 kell 13 – 14.30 ära kuulatud üldplaneeringu avalikul väljapanekul esitatud ja arvestamata jäetud arvamustele liikluse, kergliikluse, parkimise ja Ujula tn läbimurde teemade osas.

Avalikul väljapanekul esitatud kirjalik aramus, Tartu Linnavalitsuse² seisukoht ja Rahandusministeeriumi koondarvamus:

Tartu Liiklejate koda: Ettepanek Tartu üldplaneeringus defineerida kergliiklejate tervisevõrk. Tartus on olemas kallasradu, pargiteid ja kergliiklusteid, mis on meeldivas rohelises keskkonnas ja mida inimesed sageli kasutavad tervisespordiks või vabaaja veetmiseks, näiteks pikemateks jalutuskäikudeks, rattasõitudeks, jooksmiseks, rulluisutamiseks, kepikõnniks jne. Nende hulka kuuluvad näiteks emajõeäärsed ja raudteeäärsed kergliiklusteed, Anne kanali ümbrus, Ihaste tee ja linna servast algavad maanteeäärsed kergliiklusteed. Need teed ei moodusta täna terviklikku võrku, mis tähendab, et kohati võib juurdepääs nendeni olla kasutajate jaoks keeruline või ohtlik, eriti kui tegemist on lastega. Kui võrgu lõigud ei ole omavahel piisavalt hästi ühendatud, siis ei pruugi see võimalda huvitavat ja vaheldusrikast marsruuti kokku panna. Kuna regulaarne füüsiline liikumine õues on üks kõige kindlaimad viise kuidas nii füüsilisest kui vaimset tervist tugevdada ja haigusi ennetada, siis iga asi mida linn saab teha liikumise võimaluste ja kättesaadavuse parandamiseks on reaalne võit inimeludes ja tervelt elatud aastates ja selge majanduslik võit suurenenud töövõime ja vähenenud ravikulude näol. Selle pärast teeme ettepaneku defineerida üldplaneeringus kergliiklejate tervisevõrk, mis võimaldab planeerida linna uusi tervisevõrgu lõike, aga ka ühendusi olemasolevate võrgu lõikude vahele, et siduda võrk üheks suuremaks ja huvitavamaks tervikuks. See aitaks tuua tervisespordi ja vabal ajal liikumise võimalused tartlastele lähemale ja tõstaks nende võimaluste kvaliteeti. Kergliiklejate tervisevõrk koosneb kergliiklusteedest või pargiteedest, mis on piisavalt hästi autoliiklusest eraldatud, et liiklusrumori ei segaks vestlemist või linnulaulu nautimist. Need teed on väheste katkestustega ja on prognoositud liiklustiheduse juures piisavalt laiad, et erinevad kergliiklejad saavad seal koos ohutult liigelda. Lisatud GIS-kihid failidena.

¹ Ruumilise planeerimise alase tegevuse korraldamise ja järelevalve valdkonna eest vastutav minister on peaministri 27.01.2021 vastu võetud korralduse nr 8 „Ministrite pädevus ministeeriumi juhtimisel ja ministrite vastutusvaldkonnad“ punkti 10 kohaselt riigihalduse minister.

² Tartu Linnavalitsuse põhjendused avalikul väljapanekul esitatud arvamuse mitteametliku või osalise arvamuse kohta on esitatud [Tartu Linnavalitsuse 13.07.2021 korralduse nr 813 lisas](#).

Tartu Linnavalitsus asus seisukohale, et ettepanekut arvestatakse osaliselt ning et linn on ettepaneku osas seisukohal, et see ei ole lahendatav üldplaneeringu tasandil, kuid vajab kindlasti analüüsi muude dokumentide koostamise raames.

Vladislav Ivanistsev: 19.2.1. Asulas tänavate ümber ehitamisel kavandatakse jalakäijatele liikumisvõimalused mõlemal teepool. Jalgrattaga liiklejatele kavandatakse rattatee võimalusel tee parempoolsesse serva. Väljaspool asulat tuleb vähemalt ühele poole teed rajada teest haljasribaga eraldatud jalakäijate ja jalgrattaga liiklejate tee koos teeületuskohtadega. Kirjelduse järgi tundub, et rattateed tehakse sarnaselt Näituse tn lahendusega (kesklinna poole). See on halb lahendus mitmetel põhjustel. Esiteks, talvel sellisele teele lükatakse lund, mistõttu see pole kasutatav. Teiseks, ajaga märgistus kaob ära, mistõttu eriti pimedas sõidavad autod liiga lähedal rattatele. Kolmandaks, ülesõidud on ohtlikud. Eriti sellised, kus rattatee katkeb. Nagu Näituse–Kastani ristmikul. Neljandaks, selline lahendus ei arvesta autode parkimisega. FB Eesti Rattarikkaks! grupis postitakse videod, mis näitavad, et selline lahendus ei tööta Tallinnas just seetõttu, et rattateel tihti pargivad autod. Samas on olemas viide 19.2.12. Kõnniteede ja rattateede planeerimisel ning projekteerimisel tuleb muuhulgas lähtuda tööst „Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustikud“ (I osa; II osa). Selles on detailset kirjeldatud tüüpilised lahendused, mis täiesti sobiksid Tartule. Praegu 19.2.1 isegi koos 19.2.12 ei anna kindlust, et rajatakse kasutatavad rattateed. Seda enam, et viimati on Tartusse rajatud rattateed, mille kasutamine tundub ohtlik (nt Näituse tn). Ettepanek: Valmistage dokument, milles oleks selgelt kirjeldatud projekteerimiseks sobivad lahendused. Nii, et nendele saaks üldplaneeringus viidata kui tüüplahendustele. Ehk oleks arusaadav, kuidas rattateed tegelikult rajatakse (arvestades lisaks ohutusele ka lumelükkamisega, parkimisega jne).

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuse osas mitteamvestavale seisukohale. Üldplaneeringu ülesandeks ei ole sellise dokumendi koostamine. Kirjas viidatud peatükid koos viitega tehtud töödele on linna seisukohalt piisav materjal vastavate teede projekteerimiseks. Samuti pole erinevate tüüplahenduste kajastamine üldplaneeringu ülesanne. Tüüplahendused on erinevates projekteerimise lähtematerjalides (sh Transpordiameti poolt koostatud jalakäijatee ja jalgrattatee projekteerimise juhendmaterjal) olemas ja nende rakendamine otsustatakse igal üksikjuhul eraldi sõltuvalt konkreetsest olukorrast kaasates valdkonna huvigruppe.

Gunnar Nellis:

- 1) Lisada Ujula tänav põhivõrgu rattateeks. Ujula tänava põhivõrgu rattatee algaks Kvisentalist ja liituks Delta õppehoone juures põhivõrguga Narva maantee ning Vabaduse puistee sihil. Ujula tänava ja planeeritud pikenduse osas saab suuremas osas välja ehitada 1+1 jalgrattatee. Ujula tänava põhivõrgu rattateeks tehes saaks piirkond parema ühenduse linnaga ilmselt varem kui hetkel planeeritud Puistee tänava põhivõrgu rattatee. Kuna Puistee tänavat hetkel renoveeritakse ilma rattatee põhivõrgu vajadusi arvestamata, siis ilmselt lähima 10-15 aasta jooksul seda põhitrassi sinna ei tule. Ujula-Kvisentali piirkonnale jääb (ilma suuremat ringi tegemata) rattaga linna pääsuks ainult pinnasega emajõeäärne jalgte. Kui sinna jalgteele tekib suurem rattaliikluse koormus, siis on see ebamugav nii jalakäijale kui ka rattaga liikujale.
- 2) Alternatiivina lisada kogu Ujula tänav abivõrgu rattateeks. Ujula tänava abivõrgu rattatee algaks Kvisentalist (nagu üldplaneeringus näidatud) jätkuks kogu Ujula tänava ulatuses ja liituks Delta õppehoone juures põhivõrguga Narva maantee ning Vabaduse puistee sihil. Antud hetkel on planeeritud abivõrgu rattatee läbima Emajõe äärset pinnasega jalgteed. Seal on küllaltki palju jalakäijaid (just väikelaste, lastevankritega, koertega jalutajaid)

ning rattaga sõit oluliselt takistatud. Lisaks on ohtlikud rattaga sildade alt läbimineku - pimedad nurgad ja kitsad.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuse osas mitteametavale seisukohale. Ülejõe piirkonnas on jalgrattateede võrk kavandatud piisava tihedusega, et tagada jalgratturitele mugav ja vajaduspõhine ühendus. Ujula tänavale täiendavalt jalgrattateed mitte kavandada. Ujula tänavale ehitatakse välja kõnniteed.

Aksel Part:

- 1) Lõik punktis 18: 'Üldplaneering seab eesmärgiks kõikide liikumisviisidega liiklejatele ohutute liikumisvõimaluste tagamise ja ühendusteguri vähendamise...' Teen ettepaneku seda muuta nii, et ühendusteguri vähendamine oleks eesmärgiks vaid säästvate liikumisviiside puhul. Kui linnavalitsuse eesmärk on vähendada autokasutust linnas, siis ei saa samaaegselt autoga liikumise ühendusi otsesemaks ja kiiremaks teha, sest see töötab seatud eesmärgile vastu. See, et paremad tingimused autoga liikumiseks suurendavad autostumist on ammu teada tõde, mille kohaseid teadusartikleid on linnavalitsuse ametnikele korduvalt edastatud. Seda teadmist väljendas meedias hiljuti mh. ka abilinnapea Reno Laidre (ERR 12.04.2021). Selles sissejuhatavas lõigus võiks lisaks otsesusele ja ohutusele olla mainitud ka säästvate liikumisviiside mugavuse, sujuvuse ja kasutajakogemuse parandamine. Kuigi need pole nii otseselt ÜP tasandi teemad, on ÜP-l siiski võimalik nendesse arengutesse panustada, nt. jalgrattateede võrgustikku kuuluvate tänavate soovituslike linnaruumilisi parameetreid defineerides.
- 2) Lõik punktis 18: 'Tartu linnaosadega, naaberomavalitsuste ja riigiteedega sidus transpordivõrgustik võimaldab transiitliikluse linnast mööda-juhtimist ja transpordist tulenevate negatiivsete mõjude leevendamist.' Teen ettepaneku eemaldada lausest 'Tartu linnaosadega'. Transiitliikluse linnast ümber juhtimiseks pole kindlasti vaja sidusust linnaosadega. Transiitliiklus on oma iseloomult selline liiklus, millel pole Tartuga positiivset seost ning selle ümberjuhtimise kogu mõte ongi ju Tartuga mitte seotud liikluse negatiivsete mõjude eemaldamine Tartu linnaosadest. Milleks peaks siis transiitliiklusele tekitama sidusad ühendused Tartu linnaosadega? Tartu linnaosadega sidus transpordivõrk on transiitliikluse ümberjuhtimiseks parimal juhul ebavajalik ja halvimal juhul aktiivselt takistav.
- 3) Punktis 18.6 'Ühendusteguri vähendamise eesmärgil tuleb tänav- ja teedevõrgustik kavandada nii, et välditult oleks ümbersõitu genereerivad lahendused v.a. transiitliikluse puhul. Ühesuunalise liiklusega tänavate kavandamisel peab tagatud olema paralleelne tänav vastassuunaliseks liikluseks.' tuleks esimesse lausesse lisada transiitliikluse järel ka 'üleüldine autoliiklus'. Autoliikluse ümbersõitu genereerivad lahendused vähendaksid autoliikluse kiirust ja mugavust, mis on autostumise vähendamise seisukohast aktsepteeritav, isegi soovitatav tulem (vt. ka sadamaraudtee piirkonna linnalist ja liikluse analüüsi AB Artes Terrae poolt). Korduvalt on ümber lükatud väide, et sellised ümbersõidud suurendavad negatiivseid keskkonnamõjusid linnas – kui säästvate liikumisviiside tingimused on samal lõigul head, siis vahetavad paljud auto mõne muu liikumisviisi vastu. Punkti teine lause tuleks ÜP-st välja jätta, sest see lähtub jällegi vigasest eeldusest, et autoliiklusele ei tohi tekitada ümbersõitu genereerivaid lahendusi. Punktile peaks lisama lause: 'Ühesuunalise autoliiklusega tänavate kavandamisel peab tagatud olema mõlema suunalise jalgrattaliikluse säilimine antud tänaval'.
- 4) Punkti 19.1 lõigule 'Tänavate- ja teedevõrgu arendamisega tagatakse Tartu linna ja toimeala elanike ning ettevõtluse poolt genereeritavale liikumisvajadusele vajalikud tingimused.' lisada '...ning suunatakse elanikke kasutama säästvaid liikumisviise'. See on oluline täiendus, sest lähtub arusaamast, et säästva liikuvuse arendamiseks ei saa tänavate

rajamisel aluseks võtta vaid olemasolevat nõudlust, vaid tänavaid tuleb ühtlasi käsitleda kui nõudluse suunajaid.

- 5) Punktis 19.1.2 'Tartu linnaga mitte seotud liiklus suunatakse Tartust mööda välimise ringtee abil, täiendavate Emajõe ja raudtee ületustega ning sidusa magistraaltänavate võrgustikuga.' võtta välja lause teine pool alates '...täiendavate Emajõe...'. Transiitliiklust saab linnast MÖÖDA suunata vaid välimisel ringteel, vastasel juhul siseneb transiitliiklus linna, mida soovitakse vältida. Seega pole transiitliikluse linnast mööda juhtimiseks vaja sidusat magistraaltänavate võrgustikku linnas sees ega täiendavaid raudtee või jõe ületuskohti, v.a. välimise ringtee puuduvate juppide ehitamisel.
 - 6) Punktis 19.1.5 eemaldada lause 'Linna poolt lepingu sõlmimise eelduseks on sujuva liikluse prognoositud jätkumine peale detailplaneeringute realiseerimist.' Sõltuvalt konkreetse objekti kontekstist ja lähtudes säästva arengu põhimõtetest ei pruugi igal pool selline eeldus lepingu sõlmimiseks olla soovitav.
 - 7) Punkt 19.1.10 'Tänav ja tee ristlõike määramisel peab arvestama kõikide liiklejatüüpide vajadustega, lähtudes p 6.1.1. toodud liiklejate hierarhiast. Erinevate liiklejatüüpide teede kavandamisel tuleb lähtuda ohutusest ja tee-ehituslikest nõuetest isejuhitavatele sõidukitele. Tänavataristu ümberehitamisel tuleb arvestada tuleviku keskkonnasäästlike transpordilahendustega.' Esimeses lauses muuta ära viide liiklejate hierarhiale - ÜPs on see ära toodud punktis 18.1. Teises lauses võtta välja isejuhitavate sõidukitega seonduv, sest isejuhitavad sõidukid peavad laialdaseks kasutuselevõtuks suutma valdkondlike ekspertide hinnangul kohaneda olemasoleva linnaruumi nõudmistega sõidukitele mitte vastupidi.
 - 8) Punkt 19.1 magistraaltänavate iseloomustus: 'Tervikliku ja sidusa magistraaltänavate võrgustikuga tagatakse linnaosadevahelise liikluse püsimine magistraaltänavatel. Üldplaneeringuga määratud magistraaltänavate võrgustik võimaldab rakendada meetmeid, mis väldivad läbiva liikluse sattumist linnaosade sisestele, madalama liigi tänavatele.'
- Palun mõlemad laused üldplaneeringust eemaldada. Põhiline eesmärk ei peaks olema autoliikluse püsimine magistraaltänavatel, vaid läbiva kiire ja tiheda liiklusvoo vältimine linnaosade sisestel tänavatel. Selleks on võimalik vastavaid meetmeid (liikluse rahustamine, läbiva autoliikluse sulgemine jms) rakendada ka ilma tervikliku ja sidusa magistraaltänavate võrgustikuta. Kiire, sujuva ja mugava autoliikluse võimaldamine magistraaltänavatel muudab need väga ebameeldivateks kõigi teiste liikumisviiside kasutajatele ning nende tänavate elanikele. Samuti soodustab hea magistraaltänavate võrgustik autokasutust linnas üldiselt. Ehk siis rõhk peaks olema kõigi tänavate elukeskkonna parandamisel, mitte autoliikluse tingimuste parandamisel magistraaltänavatel. Massiivne autoliiklus pole paratamatus vaid just nimelt siin välja toodud lausetes demonstreeritud iganenud planeerimispehmete rakendamise tulemus.
- 9) Punkt 19.1 magistraaltänavate iseloomustus: 'Transiitliikluse püsimiseks magistraaltänavatel on oluline ristmike läbilaskvuse tagamine.' Palun asendada see lausega: 'Transiitliikluse püsimiseks välimisel ringteel on oluline linnasisestel tänavatel autoliikluse läbilaskvuse vähendamine.' Siin punktis on juttu transiitliiklusest, mida me linnas sees näha ei taha. Linnasiseste magistraaltänavate läbilaskvuse tagamine toob transiitliikluse just linna sisse ning on seetõttu ebasoovitav. Kuigi välimine ringtee pole veel täielikult valmis, saab seda juba päris suures ulatuses linnast möödumiseks kasutada. Puuduva jupi läbimiseks on võimalik valida juba enne Tartuni jõudmist alternatiivne marsruut. Linnas sees võib autoliikluse läbilaskvust julgelt vähendada, kui samal ajal suurendatakse ristmike läbilaskvust jalgsi, jalgrattaga või ühistranspordiga, sest linnasiseste autosõitude asendamine säästvate liikumisviisidega on heade tingimuste loomisel võrdlemisi lihtne ning igal juhul linna elukeskkonnale kasulik. Seega aitaks

linnasisestel ristmikel autoliikluse läbilaskvuse vähendamine kaasa transiitliikluse linnast mööda juhtimisele samas linnasisest liikuvust oluliselt häirimata.

- 10) Punkt 19.1.12: 'Tagada sujuv ühendus kõikidele liiklemisviisidele.' Palun lisada: '...lähtudes p. 18.1 toodud liiklejate hierarhiast.'
- 11) Punkt 19.1.19: 'Liikluse rahustamist üldiselt ei kasutata. Erandkorras võib liikluse rahustamise võtteid kasutada juhul, kui tänava ääres asuvad ühiskondlikud suure kasutusega ehitised (näiteks raamatukogu, haigla, polikliinik, spordiehitised jt) või lasteasutused (koolid, lasteaiad jt).' Lisada: 'Liikluse rahustamist võib kasutada ka juhul, kui eesmärgiks on autoliikluse reaalse kiiruse parem vastavusse viimine lõigul määratud piirkiirusega või säästvate liikumisviiside vajaduste tagamine.'
- 12) Muuta Tartu kesklinnaosas Riia, Turu ja Narva tänavad juurdepääsutänavateks. Kesklinn kui hästi kättesaadav ja intensiivses kasutuses linnaosa on eriti oluline piirkond säästvate liikumisviiside soodustamiseks. Mainitud tänavatel tänavaliigi muutmine võimaldaks paremini rahuldada säästvate liikumisviiside kasutajate vajadusi.
- 13) Muuta sadamaraudtee Riia-Väike-Kaare vaheline lõik planeeritud kvartalisiseseks tänavaks (praegu planeeritud kõrvaltänav). Sadamaraudtee analüüsi tulemusel jõuti selgusele, et selles lõigus peaks tänaval olema väga rangelt vaid juurdepääsufunktsioon, kuhu läbivat liiklust ei oodata. Seetõttu puudub vajadus planeerida sinna kõrgema klassi tänav kui kvartalisine tänav. Samuti on meedias varem juba välja kuulutatud, et lõigule planeeritakse kvartalisest tänavat: <https://www.tartu.ee/en/node/15029>
- 14) Punkt 19.2.15 'Liiklusohutuse suurendamiseks tagatakse ülekäiguradadel nähtavus. Nähtav ja valgustatud peab olema ka ülekäiguraja lähiala. Vajadusel rakendatakse ohutuse tagamiseks ülekäiguradadel liiklust rahustavaid meetmeid.' Viimast lauset muuta nii: 'Juurdepääsutänavatel alati ja vajadusel ka magistraaltänavatel rakendatakse ohutuse tagamiseks ülekäiguradadel liiklust rahustavaid meetmeid.'
See muudatus täiendaks ja toetaks ÜP punkti 19.1.20, milles on nõutud liikluse rahustamise võtete kasutamine kõigil juurdepääsutänavatel.
- 15) Punkt 19.2.19: 'Jalakäijate ja jalgrattaga liiklejate teede projekteerimisel tuleb lähtuda tee liigist, erinevate liiklejate liiklussagedusest ja liikumiskiirusest ning neist tulenevatest liiklusohutuslikest kaalutlustest ja olemasolevast tee maa-alast.' Väga segane ja mitmeti tõlgendatav lause. Selguse loomiseks lisada lause: 'Jalgrattateede planeerimisel tuleb mainitud kaalutlusi adresseerida lähtudes töös „Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustikud“ (I osa; II osa) toodud suunistest.'
- 16) Punkt 19.4.7: 'Uute hoonete rajamisel tagatakse parkimine üldjuhul kooskõlas Standardiga EVS 843, juhul kui linnavalikogu või linnavalitsus ei ole määranud teisiti.' Muuta lauset nii: 'Uute hoonete rajamisel tagatakse parkimine üldjuhul kooskõlas linnavalitsuse seatud autostumise määra eesmärkidega, juhul kui linnavalikogu või linnavalitsus ei ole määranud teisiti.' Linnatänavate standard on autokeskne dokument, mis pole pädev tänapäevase parkimispoliitika alusena. Parkimisnormid on standardis ilmselgelt üledimensioneeritud ja autostumist soodustavad. Selle asemel tuleks aluseks võtta linna seatud modaaljaotuse sihid, sest nagu ÜP parkimise peatüki sissejuhatuses öeldud: 'Parkimise korraldamine on transpordiplaneerimise meede, mille abil reguleeritakse liiklemisviisi valikut.'
- 17) Punkt 19.4.8. Võtta ÜPst välja nõue planeerida parkimist vastavalt linnatänavate standardile. Praegu selles punktis toodud võimalused standardist häälbimiseks on vastuolus arusaamaga parkimiskorraldusest kui transpordiplaneerimise meetmest. S.t. parkimisnormatiivide vähendamiseks pole vaja veenduda, et säästvate liikumisviiside kasutajate arv on piisavalt suur, vaid vähendatud parkimisnormatiivid on vahend säästvate liikumisviiside kasutajate arvu tõstmiseks.

- 18) Punkt 19.4.13: 'Arvestades piirkonna tihedust, krundi- ja hoonestusstruktuuri ja rohealade osakaalu võib Annelinnas hoonete läheduses olevaid olemasolevaid parkimisalasid laiendada kuni 30% võrra, Ülejõel 20% võrra ning mujal linnas asuvatel vabaplaneeringulistel aladel 10% võrra.' See punkt asendada sellega: 'Lähtuvalt linnavalitsuse eesmärgist autostumist vähendada pole olemasolevate parkimisalade laiendamine linnas üldjuhul lubatud.' Kuna on näidatud, et parkimisvõimalused mõjutavad suurel määral inimeste liikumisviisi valikut, tuleks Tartus võtta suund parkimiskohtade vähendamise suunas mitte lubada neid juurde rajada.
- 19) Linnakeskuse parkimisvööndi kirjeldus: 'Piirkond, kus elutegevus on palju intensiivsem ja mitmekesisem kui ülejäänud linnaalal. Ühiskondlike ehitiste ja elamute sõiduautode parkimismäärade tuleb linnakeskuse jaoks rakendada suurima lubatud väärtusena.' Muuta kirjeldust nii: 'Piirkond, kus elutegevus on palju intensiivsem ja mitmekesisem kui ülejäänud linnaalal ning kus linnakeskkonna kõrge kvaliteet on eriti oluline. Ühiskondlike ehitiste ja elamute sõiduautode parkimismäärade tuleb linnakeskuse jaoks rakendada vähima lubatud väärtusena.' Linnakeskuse tänavaruumi kvaliteedi hoidmiseks ja parandamiseks tuleb seal eriti aktiivselt soodustada säästvate liikumisviiside kasutamist. Seetõttu tuleb vähendada parkimiskohtade arvu, et autosid oleks linnakeskuses vähem ning tänavaruum oleks seeläbi aktiivsete liikumisviiside kasutajate jaoks atraktiivsem.
- 20) Saan aru, et praktikas tõlgendatakse linnakeskuse parkimisvööndi kirjeldust teisiti, kui see kirjas on. Seetõttu teen ettepaneku (kui eelnevat ettepanekut ei arvestata) muuta sõnastust selliselt: 'Piirkond, kus elutegevus on palju intensiivsem ja mitmekesisem kui ülejäänud linnaalal. Ühiskondlike ehitiste ja elamute sõiduautode parkimismäärade tuleb linnakeskuse jaoks rakendada MITTE ENAMA KUI suurima lubatud väärtusena.'
- 21) Punkt 23 Ettepanek see punkt üldplaneeringust tervenisti eemaldada. Antud punktis on autonoomseid sõidukeid käsitletud väga ebakriitiliselt ja säästva arengu printsiipe eirates. Akadeemiliste mudeldamiste tulemused näitavad, et autonoomsete sõidukite laiaulatuslik kasutuselevõtt suurendaks autode summaarset läbisõitu linnades, sest need võimaldaksid senisest ulatuslikumat valglinnastumist ning eemaldaksid muid tänaseid autokasutuse barjääre. Sellest lähtuvalt tuleks ÜPs käsitleda autonoomseid sõidukeid kui ohtu säästva liikuvuse arengule, mitte kui üdini positiivset võimalust. Säästva arengu põhimõtetest lähtudes on tulevikutranspordiks jalgsi käimine, jalgrattasõit ja ühistransport. Kui autonoomsed sõidukid ükskord ka tulevad, ei tohiks nende liikumist muuta lihtsaks ja sujuvaks (täpselt nagu tavaautode puhul), sest need ei panusta positiivselt linnalise liikuvuse säästvaks muutmisesse ega avaliku ruumi kvaliteedi parandamisse. Tänavaruumi ei tohiks autonoomsete sõidukite 'ootuses' ümber kujundada - pigem tuleb autonoomsete sõidukite valmistajatel tagada, et need oleksid kasutatavad säästvate liikumisviiside eelistusega kujundatud tänavaruumis.
- 22) Ettepanek vähendada sadamaraudtee koridori määratud tee ja tänava maa-ala laiust lõigus Riia-Väike-Kaare. Miskipärast on see transpordimaa koridor jäetud ebavajalikult laiaks. Selle asemel võiks lisada roheala või laiendada hoonestatavat maa-ala.
- 23) Ettepanek jätta üldplaneeringust välja Ujula tänava pikendusena planeeritud sõiduteelõik. Selle asemel rajada Kvissentali ja linna vahele vaid jalakäijate ja jalgratturite ühendus. Uue sõidutee rajamine soodustaks autokasutust linnas samas liiklusprobleeme Puistee tänaval ja mujal lahendamata - nagu on teada aastatepikkusest rahvusvahelisest kogemusest ei aita uute sõiduteede rajamine kesk-pikas plaanis lahendada autoliikluse ummikuid, sest see tekitab vaid sõite juurde. Kvissentali elanike jaoks on ligipääs autoga tagatud Aruküla tee kaudu, ka uutele arendustele on võimalik ligipääs lahendada sealtkaudu. Vaid jalakäijatele ja ratturitele mõeldud ühendus oleks ruumikogemuse, atraktiivsuse ja turvalisuse poolest tunduvalt parem variant kui jalg- ja jalgrattatee sõidutee ääres. Need on väga konkreetsed näitajad, mis mõjutavad oluliselt inimeste

liikumiseelistusi. Kokkuvõttes oleks uue sõidutee rajamine selles kohas vastuolus linna eesmärgiga vähendada autostumist ning raisku läheks ka võimalus luua väga atraktiivne ja suure kasutatavusega looduslikus keskkonnas kulgev ühendus jalakäijate ja jalgratturite jaoks.

- 24) Ettepanek käsitleda jalgrattaliiklust ja jalgsi liikumist üldplaneeringus rõhutatult eraldi, et tuua selgelt välja nende erinevad omadused ja vajadused. See tähendab ühtlasi tööst mõiste 'kergliiklus' kaotamist. See pole mingi hull mõte, vaid kaasaegne parim praktika.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuse osas osaliselt arvestavale:

- 1) Mitte arvestada. Üldplaneeringuga on kavandatud erinevate liikuvusteenuste arendamine, mis võimaldavat mugavat liikumist igal hooajal kõigile liiklejagruppidele (teiste hulgas lastega pered, liikumisvaegustega isikud). Teenuste ja juurdepääsetavuse tagamiseks on oluline säilitada ja planeerida ühendusteguri optimaalne väärtus kõigile liiklejatele. Sissejuhatavas osasse soovitud on üksikasjaliselt välja toodud kergliiklusteede alapunktis.
- 2) Mitte arvestada. Lause kirjeldab võrgutikku, selle erinevatel tasemetel ja eesmärgiks ei ole siinjuures mitte ainult transiitliikluse linnast mööda juhtimine vaid ka muude negatiivsete mõjude leevendamine sh vältida linnaosade vahelise liikluse kandumine kvartalisestele või kõrvaltänavatele.
- 3) Mitte arvestada. Teenuste ja juurdepääsetavuse tagamiseks on oluline säilitada ja planeerida ühendusteguri optimaalne väärtus kõigile liiklejatele. Ümbersõitu genereerivate lahenduste negatiivne mõju ei ole kooskõlas eesmärgiga tagada kõigile liiklejagruppidele juurdepääs vajalikele teenustele. Jalgrattateede võrgustiku arendamine toimub vastavuses üldplaneeringus kajastatud skeemile.
- 4) Arvestada
- 5) Mitte arvestada. Selgitame, et Ringtee rajamisel tekivadki täiendavad jõe ja raudtee ületused ning terviklik magistraaltänavate võrgustik. Ilma sildasid rajamata jääb transiitliikluse marsruut kulgema mööda Riia tn ja Narva maanteed. Magistraaltänavate sidusus tagab Ringteega ühenduse linnasisesele transiitliiklusele ja liiklusele, mis on seotud linna teenindamisega (kaubaveod, bussiliinid jm).
- 6) Arvestada. Punktis 19.1.5 paranda lause 'Linna poolt lepingu sõlmimise eelduseks on sobiva liikluslahenduse kavandamine detailplaneeringu mahus.'
- 7) Osaliselt arvestatud. Parandada Punktis 19.1.10 parandada viide punktile 6.1.1. viiteks punktile 18.1. Isejuhtivate sõidukite laialdase kasutuselevõtu eelduseks võib tekkida regulatsioon, mida tuleb arvestada teeprojektide koostamisel (nt foorilahendused, liiklusmärgid, teekattemärgistus).
- 8) 9) ja 11) Mitte arvestada. Lähtudes ettepanekust ei tohiks tänavaid nende kasutusviisi ja intensiivsuse järgi liigitada, mis aga nõuab täiesti teistsugust lähenemist tänavavõrgu käsitlemiseks. Üldplaneeringu algatamisel selline ülesande püstitus puudus ning kavandatud tänavavõrk ei ole ka selliselt lahendatud. Et mitte kavandada magistraaltänavaid on vajalik koostada uus transpordivõrgustiku lahendus.
- 10) Selgitame. Punktis 18. 1 seatud hierarhia ongi esitatud transpordi peatüki alguses, et seda ei peaks igas punktis eraldi üle kordama.
- 12) Mitte arvestada. Kuni Transpordiameti poolt välja ehitatava ümbersõiduni on riigimaanteede ametlik marsruut läbi nende tänavate.
- 13) Mitte arvestada. Linnavalitsus tutvus põhjalikult koostatud sadamaraudtee uurimustööga ning otsustas kõnesoleva lõigu kavandada kõrvaltänavana.
- 14) Mitte arvestada. Arvestades üldplaneeringu täpsusastet ja üldistuse taset, ei käsitleta üldplaneeringus kõiki kõrvaltänavaid ning kvartalisestele tänavaid või juurdepääsusid.

- Punkti 19.1.19. täiendamine pole põhjendatud, sest seal on juba välja toodud erandite tegemine.
- 15) Mitte arvestada. Loetletud on asjaolud, millega tuleb projekteerimisel arvestada, et tagada liiklusohutus.
 - 16) ja 17) Mitte arvestada. Standardis on lisaks parkimismäärle sätestatud parklate kaugus elamute akendega seintest, parkimiskoha mõõtmed jms tehnilised nõuded. Sellest lähtumine projekteerimisel tagab ühtse ohutu lahenduse. Erisuste tegemine, on Üldplaneeringuga lubatud ja seetõttu ei ole konkreetne sõnastus sisuliselt vajalik.
 - 18) Mitte arvestada. Korterelamute piirkondade parkimisprobleemide leevendamise osas koostati teemaplaneering, kus koostööd tehti piirkonna kõigi korteriühistutega. Planeeritud parkimislahenduse muutmise eeldab elanikega teema uuesti läbi arutamist koostöö konkreetse tasemel, elanikel on õigustatud ootus et Linnavalitsusega varasemalt kokku lepitult kehtib kuni selle realiseerimiseni.
 - 19) Selgitame et kesklinna parkimismäär ongi suunatud võimalikult väikese autode parkimismahu võimaldamisele. Hoonete rajamine muude planeeringuliste nõuete puhul on lubatud sisuliselt ilma parkimiskohtadeta.
 - 20) Mitte arvestada. "Mitte enama kui suurima lubatud väärtusena" ei piira parkimist rohkem kui "suurima lubatud väärtusena".
 - 21) Mitte arvestada. On väga oluline strateegilistes dokumentides arvestada tuleviku suundumistega. Isejuhtivate autode kasutusele võtuga seotakse autode arvu ja parkivate autode vähendamist. Jalakäijate ja jalgratta kasutajate liikumisvõimaluste parandamine on lähiaastate prioriteet. Samas ei saa jätta tänavavõrgu kui terviku arendamisest välja autoliikluse osa. Kaupade vedu, ühistranspordi funktsioneerimine, liikumisvaegustega jm erirühmadele on autotranspordi võimaldamine hädavajalik. Isesõitvate autodele sõiduvõimalustega arvestamine on üks osa tänavavõrgu arendamise hõlmavast.
 - 22) Arvestada. Fikseerida KF1, KF4, KF5 ja KF6 arhitektuuriüksuse kirjelduses, et detailplaneeringu alusel on võimalik selle laiendamine osaliselt transpordimaa arvelt.
 - 23) Mitte arvestada. Kohaliku omavalitsuse ülesanne on tagada toimiva tänavavõrgu olemasolu ja heakord. Ujula tänava pikenduse planeerimiseks andis tõuke Kvissentali põik 10 ja Aruküla tee 34 kruntide detailplaneeringu koostamise algatamine 2006. aastal, mitte Tähtvere silla planeerimisest loobumine või Aruküla tee ja Puistee tänava liiklusköormuse kasv. Ujula tänava pikenduse näol on tegemist linnaosa tänavatele elementaarse ja loogilise juurdepääsu tagamisega ning ülejäänud linna tänavavõrguga sidumisega. Ujula tänava pikenduse rajamine ei ole mõeldud liiklusprobleemide lahendamiseks vaid on liikuvuse ja ruumikasutuse seisukohalt põhjendatud ka ilma nendeta. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama jalgratta kasutajate ja jalakäijate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Kohalikul jaotustänaval on võimalik erinevate meetmetega tagada soovitud liikluspilt, mis arvestab nii liiklejate kui kohalike elanikega.
 - 24) Mitte arvestada. Selgitame, et terminit kergliiklus on üldplaneeringu seletuskirja peatüki nimetuses kasutatud seetõttu, et käsitletud saaks ka need liiklejagrupid, kes ei ole jalakäijad või jalgrattaga liikujad kuna omavalitsuse ülesanne on tegeleda kõigi liiklejagruppidega. Peatükis on eraldi välja toodud jalakäijatele ja jalgrattaga liikujatele vajalikud teemad.

Janek Maat: Lisada üldplaneeringusse trammiteede võrk. Detailplaneeringute protsessides, ehitus- ja arendustegevuses saab seda asjaolu ennetavalt arvesse võtta ja nii välditakse kahjusid.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuse osas mitteamvestavale seisukohale. Arvestades Tartu linna väljakujunenud tänavavõrgustikku, on minimaalselt 6m laiuse kahe-suunalisetrammitee mahutamise olemasolevasse tänavaruumi keeruline. Trammiliinide rajamise ja sellega kaasnevate taristute ümberehitamise mahtu arvestades on oht, et uue transpordiliigi efektiivsus jääb ebaproportsionaalselt väikseks, eriti kui arvestada, et praegu teostatakse liinivedu liinibussidega ühes tänavaruumis muu liiklusega ja perspektiivis on kasutusel elektrimootoriga liinibussid. Koostatavas üldplaneeringus ei reserveerita töös välja pakutud trammiliinide rajamiseks maad. Kui tulevikus avanevad võimalused vähem tänavaruumi nõudva ühistranspordiliigi rajamiseks, siis teostatakse vastavad analüüsid ja uuringud.

Jaan Laos, Teet Kalmus, Jaan Lehtaru, Olavi Jänes, Kadri Valdre, Birgit Kibal, Kaupo Ojavee, Ingrid Leinus, Fred Puistaja, Tarmo Pedjasaar, Urmas Tokko, Teele Tamme, Kristjan Joost, Pärtel-Peeter Kruuv Rauno Savolainen, Merili Savolainen, Anton Raudsepp esitasid erineval kujul sõnastatud arvamused Kvissentali-Ujula tänava läbimurde osas (planeeritud kohalik jaotustänav) – ettepanek jätta planeeritav Ujula–Kvissentali jaotustänav planeeringust välja ning leida Kvissentali (uus)elamurajooni elanike autoliiklusega seotud küsimustele teine lahendus.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas mitteamvestavale seisukohale. Üldplaneeringu kohaselt on kohalik jaotustänav juurdepääs, mis üldjuhul ühendab madalama hierarhiaga juurdepääse jaotusmagistraaliga, erandina ka põhimagistraaliga, üldjuhul kulgevad kohalikel jaotustänavatel ühissõidukite liinid. On loomulik, et linnasiseseks liikumiseks kasutatakse linnaosa siseseid tänavaid, oluline on et tänavavõrgu kavandamisel oleks paigas nende hierarhia selleks, et soovimatu liiklus (nt linna läbiv) ei satuks selleks sobimatutele tänavatele. Ujula tänava pikendus ühendab Meruski, Hauskari, Aeru, Riistapuu ning Ignatsi tänavaid Narva maantee ja läbi Klaase tänava ja Kvissentali tee Aruküla teega täites seega kohaliku jaotustänavat rolli tänavavõrgus.

Kohalikul jaotustänaval on võimalik erinevate meetmetega tagada soovitud liikluspilt, mis arvestab nii liiklejate kui kohalike elanikega. Kohalike jaotustänavate tehnilised lahendused peavad võimaldama jalgratta kasutajate ja jalakäijate pikisuunalist liiklemist, juurdepääse valdustele, sõidukite peatumist ja parkimist. Raskete veokite liiklust võimaldatakse neil erandkorras. Linna läbivale liiklusele kohalik jaotustänav mõeldud ei ole. Piirkonna liiklusskeemi toimimiseks jätkab linn Aruküla tee ristmikualade rekonstrueerimist selleks, et tänav oleks liiklejatele piisavalt atraktiivne ja täidaks sellele määratud funktsioone.

Ujula tänava pikenduse rajamisega ei eelistata ühe linnaosa elanike huve teistele. Tulenevalt linna võetud eesmärgist eelisarendada jalgrattaga ja jalgsi liikumist ning võttes arvesse asjaolu, et Ujula tänava pikendus ei saa olema Kvissentali piirkonna ainuke juurdepääs asub linn seisukohale, et olemasoleva tänava pikendamine ja sellel liikluskoormuse kontrollitud kasvamine ei avalda ülemäära negatiivset mõju piirkonna elanikele ja tänava kavandamisega ei rikuta kohalike inimeste KeÜS §23 nimetatud õigust tervise- ja heaoluvajadustele vastavale keskkonnale. Ujula tänava elanikele annab tänava pikendamine võimaluse liikuda ja kasutada Kvissentali ja selle lähipiirkonna rajatavat sotsiaalset infrastruktuuri (lasteaed, äri- ja tootmispinnad). Esimene elamuarendus Kvissentalis on toimunud 1999. a kehtestatud detailplaneeringu alusel ning Kvissentali piirkonna elamualaks kujundamine on hoogustunud pärast 2005. a Tartu linna üldplaneeringu kehtestamist.

Linnasisese elamuala laiendamine on kooskõlas kaasaegsete linnaplaneerimislike põhimõtetega, kus püütakse vähendada linna ümbrusesse rohe- ja põllualadele elamuarenduste rajamist ja valglinnastumist. Ujula tänava pikenduse planeerimiseks andis tõuke Kvissentali põik 10 ja Aruküla tee 34 kruntide detailplaneeringu koostamise algatamine 2006. aastal, mitte Tähtvere silla planeerimisest loobumine või Aruküla tee ja Puiestee tänava liikluskooormuse kasv. Ujula tänava pikenduse näol on tegemist linnaosa tänavatele elementaarse ja loogilise juurdepääsu tagamisega ning ülejäänud linna tänavavõrguga sidumisega. Ujula tänava pikenduse rajamine ei ole mõeldud olemasolevate liiklusprobleemide lahendamiseks vaid on liikuvuse ja ruumikasutuse seisukohalt põhjendatud ka ilma nendeta. Detailplaneeringu lõpliku realiseerimise eelduseks seati ühiskondliku kokkuleppena eeltingimuseks Ujula tänava pikenduse välja ehitus.

Kohaliku omavalitsuse ülesanne on tagada toimiva tänavatevõrgu olemasolu ja heakord. Tänavate planeerimisseaduse kohase välja ehitamise kohustuse üle andmine eraisikule on erandlik ning seda ei seata reeglits. Linnavalitsus on oma strateegilise eelarve koostamisel reserveerinud 2023. a vahendid (1 miljon eurot) olemasoleva Ujula tänava rekonstrueerimiseks. Sealhulgas rajatakse puuduvad kõnniteelõigud ja rekonstrueeritakse ka Ujula tn Sauna tänava ristmikuala. Seega kokkuvõttes paranevad ka Ujula tn piirkonna elanike liikumisvõimalused.

Igor Örd: Üldplaneeringuga kaotatakse ära Vaksali tänava pikendus lahendus kunagise Jõesadama territooriumini ja muudetakse kergliiklusalaks. See on sobimatu lahendus Kastani ja Filosoofi tänava elanikele eriti, samuti Karlova ja Piiskopimõisa elanikele. Palun taastada Vaksali tänava pikendus auto ja kergliiklusteena Üldplaneeringus ja näha ette selle väljaehitus Riia ja Võru tänavate vahelisel alal KIIRKORRAS.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas mitteamvestavale seisukohale. Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Sadamaraudtee koridori maa-ala edasise kasutuse osas koostati töö „Sadamaraudtee maa-ala tulevast kasutust määrav uuring“. Uuringu põhjal asus linn seisukohale, et nn sadamaraudtee koridor kavandatakse Riia tn - Väike Kaar tn lõigus kõrvaltänavana (maakasutuse andmekihis liiklusmaa). Lõigus Väike Kaar kuni Võru tn otsustati sadamaraudtee koridori rajada rohekoridor ning juurdepääsutänavana (maakasutuse andmekihis liiklusmaa). Lõigus Väike Kaar kuni Võru tn otsustati sadamaraudtee koridori rajada rohekoridor ning juurdepääsutänav.

Erste Vara OÜ. Esitame Tartu üldplaneeringule 2040 järgmised ettepanekud:

- 1) Vastavalt ÜP ettepanekule on kavandatud autoliiklusega tänava rajamine Riia ja Väike-Kaar tänavate ühendamiseks. Kuna Riia-Vaksali ristmik on peatselt valmimas, saab lähemal ajal loodetavasti hoo sisse ka tänava rajamine Riia tänavast Väike-Kaar tänavani. Tänava rajamine aitab oluliselt kaasa Riia, Kastani ja Filosoofi tn liikluskooormuse vähendamisele, tekitab piirkonna elanikele parema ja ohutuma elukeskkonna, mistõttu on selline liiklemisvõimalus Riia ja Väike-Kaar tn vahel ammu oodatud ning hädavajalik. Eeltoodud tänava rajamisel tuleb lahendada Väike-Kaar ja Võru tn ristmiku liikluskorraldus. Nii suurte muutuste korral Väike-Kaar - Võru ja Võru-Side ristmike juures tuleb paratamatult ümber mõtestada meile kuuluvate kinnistute Võru 134 ja 136, 136a hoonestamine. Kinnistute Võru 134 ja 136, 136a omanikud toetavad planeeringulahendust, aga leiame et kinnistutele korterelamu rajamine võib osutuda võimatuks olukorras, kus meie kinnistud satuvad tiheda liiklusega ristmiku naabriks. Siiski soovime uuenenud ristmiku läbi tekkinud olukorraga kohaneda ja rajada terviklik

uushoonestus Võru tänava äärde, Alevi ja Side tänavate vahelisele maa-alale. Teeme ettepaneku määrata kinnistute Võru 134 ja 136, 136a üldplaneeringu kohaseks maakasutuse sihtotstarbeks ärimaa Ä*. Korruselisuseks palume määrata 1-4 k.

- 2) ÜP ettepanekus on Võru tänav Idaringtee ja endise Sadamaraudtee vahelises lõigus liigitatud „jaotusmagistraaliks“, Sadamaraudtee ja Riia tn vaheline lõik on liigitatud „ühendusteeks“. Teeme ettepaneku Võru tänavat „jaotusmagistraali“ osas pikendada ja määratleda see „jaotusmagistraalina“ vahemikus Idaringtee - Väike-Kaar.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas osaliselt arvestavale seisukohale:

- 1) Arvestatud, kuid lähtudes piirkonna korruselisusest saab see alal olla kuni 3.
- 2) Arvestada.

Ellis OÜ: Sadamaraudtee ala Väike-Kaar - Võru tn. Vastavalt planeeringule on sadamaraudtee antud lõik ette nähtud väiksemaks jaotustänavaks. Seoses sellega palume lubada tulevikus planeeritavalt tänavalt otse juurdepääsu Kabeli tn 15 kinnistule. Samuti sooviksime Kabeli 15 kinnistul tulevikus näha kuni 4-5 korruselist ärihoonet.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas osaliselt arvestavale seisukohale selgitades, et kinnistule on täna juurdepääs tagatud Kabeli tänavast. Sadamaraudteele on üldplaneeringuga kavandatud juurdepääsutänav. Juurdepääsu võimalus selgitatakse edasiste protsesside käigus. Korruselisuse osas selgitas linnavalitsus, et täpsem korruselisus määratakse ehitusõiguse andmisel piirkonna ja kinnistu analüüsi tulemusel. Sealjuures tuleb arvestada, et kinnistu paikneb väikeelamute vahetus läheduses ning tagada tuleb piirkonda sobiv mahuline lahendus.

Silja Järv: Esitatud arvamused:

- 1) Seoses Riia-Vaksali uue ristmikuga on kohaliku elanikuna suur soov, et mööda vana raudteekoridori tuleks tulevikus läbiv sõidutee, mitte vaid juurdepääsutee maaomanikele ja edasi rohekoridor. Rohekoridor on väga kaunis idee ja ka mina piirkonna elanikuna pooldan maksimaalset rohelist ja võimalust rohkem "kergliigelda". Siiski põlise piirkonna elanikuna tajun, kuidas antud regioon on liiklusköormus meelest tõusnud. Näen kuidas tehakse palju asjatuid ringsõite kuna seal puudub hea lahendus Riia tänavast Võru tänavale saamiseks (ja vastupidi) raudteed vältides. Tee võiks pikeneda ideaalis ka Turu tänavani ja loodan, et ka see plaan pole päris kõrvale lükatud. Vana raudteekoridori kasutamine sõiduteeks oleks parim lahendus hajutada teiste piseritänavate liiklusköormust. Pean silmas näiteks Kastani ja Filosoofi tänavat, mis on väga väikesed ja kitsad elumajadega tänavad. Läbilaskevõime on tiptundidel olematu. Soovin esitada seda seisukohta vastukaaluks nende seisukohtadele, kes näevad antud piirkonnas vaid rohekoridori ja kergliiklusteed. On ka teiste tänavate elanikke, keda see otsus väga palju mõjutab ja linnas elades peame teatud "ebamugavusi" jagama.
- 2) Elumajadega piseritänavatel (Kastani, Filosoofi) võiks kohaldada sarnast 30km/h kiirusepiirangut nagu seda tehakse elurajoonides tavapäraselt. Kuna tegemist on kitsaste tänavatega, mille liiklusköormus on väga suur siis oleks abiks see vibratsiooni, mürareostuse ja majade määrdumise vastu. Kohaliku elanikuna kinnitan, et 50km/h ei ole paljudele liiklejatele sugugi ka piisav piirang praegu.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas mitteamvestavale seisukohale:

- 1) Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengutsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras pidas linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja

koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult jalakäijate ja jalgrattaga liiklejate rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viidi üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnasel kui lokaalsel tasandil, sh hinnati juurdepääsu võimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leiti linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus, mis on kajastatud üldplaneeringu põhilahenduses.

2) Täpseid liikluskorralduslikke küsimusi üldplaneeringuga ei lahendata.

Andres Edur: Eluaegse Tartlasena, kes omab Tartu kesklinna piirkonnas kinnisvara, arvan, et kesklinna piirkonnas on liiga vähe autoga parkimise võimalusi. Selle probleemi tõttu jookseb kesklinn elanikest ja töökohtadest tühjaks.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas mitteamvestavale seisukohale selgitades, et linn on teadlik parkimisvajadustest kesklinnas ja kavandab parkimiskohti suuremate hoonete mahus ja peatumiskohti tänavaruumis. Linn on seisukohal, et parkimiskohtade arvutusel tuleb kesklinna piirkonnas parkimismäära käsitleda maksimaalse võimalikuna.

Mare Laur: Palume väga mitte hävitada kesklinnas elu. Taastada kõik parkimiskohad, millised on likvideeritud ja luua parkimiskohti kesklinna juurde. Praegu on olukord, kus kesklinna elanikud ei saa enam rahus elada oma kodudes, kesklinna sõita ja seal liigelda. Müra tase on kohutav. Elanikud on sunnitud oma kodudest lahkuma. Elanike akende all korraldatakse mürarikkaid üritusi. Kasutamata on Emajõe park rohepöördeks, suur Toomemägi, kesklinna park, Emajõe ujulad, laululava, ERMi ümbrus ja Raadi järv. Linnale teeb suure kahju parkimiskohtade kaotamine ja sõiduteele -tuiksoonele räpase basseini organiseerimine, kus vesi ei voola ja levivad bakterid. Vee üritusi ja looduse nautimist võiks korraldada Toomemäel, Laululava juures pargis, voolava veega Emajõe ääres, Anne kanali ja Emajõe vahelisel suurel rohealal koos veega rannas, ERM i ümbruses, Raadi tiigi ääres, jne. Äripindade kliendid ei pääse teenindajate juurde kesklinnas. Autoliikluse teid ei tohi sulgeda ka lühiajaliselt. Tartu on väikene linn. Raha, turistid, jms. tuleb Tallinna poolt ja linnalähedastest piirkondadest. Need inimesed paljulapseliste peredega ja suurte seltskondadega saavad liigelda vaid autodega. NB! VARSTI TULEVAD VÄGA SÄÄSTLIKUD ELEKTRIAUTOD. KESKLINNA TULEB RAJADA PALJU ELEKTRIAUTODE PARKIMISKOHTI KA KOHALIKELE ELANIKELE, TURISTIDELE JA KÜLALISTELE. Tasuta parkimiskohti kesklinnas linnaametnikele on vähemalt 80. Kohalikud elanikud, turistid ja tartlased ei pääse imelisele Toomemäele, restoranidesse, Raekoja platsile. Veega seotud ja kultuuriüritusi peaks korraldama tühjalt seisva laululava ümbruses, selles suures pargis ja voolava veega Emajõe rannas, kus saaks ujuda nii lapsed kui vanemad. Palun viia need muudatused sisse ja muuta kesklinn jälle turistide, kohalike elanike, äride, lasterikaste peredele ja vanuritele sõbralikuks ja ligipääsetavaks.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas mitteamvestavale seisukohale selgitades, et parkimise tänavamaadel piiramise eesmärgiks on inimestele täiendava liikumisruumi võimaldamine. Tartu linn on võtnud eesmärgiks jalgrattaga sõitmise ja jala käimise eelistamise ning see toob endaga kaasa muudatused senises tänavapildis. Parkimiskohtade vähendamine vanalinna piirkonnas on planeerimismeede, mida oleme kasutanud ala arendamisel eesmärgiga vähendada autoliikluse osakaalu. Hoonete teenindamiseks kavandatakse tänavamaadele lühiajalise peatumise kohti ja uusi parkimiskohti uute hoonete maa-alustel korrustel. Tartu kesklinn on ligipääsetav erinevate liikumisvahenditega, kuid

oluline on tagada tänavaruumis nõuetekohased ja mugavad liikumisvõimalused jalakäijatele ja ratturitele. Teatud juhtudel tuleb selleks ka tänavamaal parkimiskohti vähendada, et tagada nõuetekohased ja turvalised kõnniteed. Parkimiskohtade vähendamine vanalinna piirkonnas on planeerimismeede, mida oleme kasutanud ala arendamisel eesmärgiga vähendada autoliikluse osakaalu. Madalam autoliikluse osakaal vähendab ka teie poolt esile toodud müra probleemi. Hoonete teenindamiseks kavandatakse tänavamaadele lühiajalise peatumise kohti ja uusi parkimiskohti uute hoonete maa-alustel korrustel.

Mare Laur: Tartu üldplaneeringus EI OLE ARVESTATUD KÕIKIDE ELANIKE JA KÜLASTAJATE GRUPPIDE HUVIDEGA. Arvestatud on vaid väga väikese osa noorte ja tervete inimeste huvidega, kellele proovitakse sisendada, et aega ei pea veetma looduses (jalgrattaga sõitma, loodust nautima seal, kus juba loodus on - linna ääres, ERMI ümbruses, Raadi pargis ja järve ääres, Emajõe ujulates, Lauluväljakul ja selle kõrval olevas suures pargis, linnast väljas, jne. Ülikooli staadionil, jne). Üldplaneeringus sunnitakse läbu korraldama kesklinnas kivide ja asfaldi peal, linna tuiksoonte peal lausa väga aktiivse tänavaga Tallinna ja Põhja-Eesti poolt Tartusse kesklinna tuleval ainukesel sõiduteel. Sellise käitumise eesmärk saab olla ainult kesklinnast elu hävitamine. Normaalse aastakümneid Tartu kesklinnas olnud meeldiv elu ja keskkond on muudetud kärarikkaks läbukohtadeks, kuhu ei saa enam oma kodudesse, ametiasutustesse, restoranidesse, parkidesse ega mitte kuhugi. Kus ei saa rahu ja vaikusel elada. Meie ettepanekud:

- 1) Sõiduteede arvelt ei tohi teha ühtegi jalgratta, ega kergliiklusteed. Juurde tuleb ehitada autoteid, et kaoks saastavad ummikud. Kui autod seisavad ummikutes, eraldub palju heitegaasi ja see saastab väga palju loodust. Tuleb teha palju parklaid ja laadimiskohti Kesklinna elektriautodele.
- 2) Ei tohi teha juurde jalgratta, ega kergliiklusteid, sest kergliiklejaid on väga väikene osa Tartu elanikest ja külastajatest. Meie kliima ei võimalda aastaringselt liigelda ratta või rulaga. Selline mõtlemine, et kaotada ära autoliiklus kesklinnast, on inimvaenulik, ei ole jätkusuutlik ja on keskkonda reostav ja saastav, kui autod peavad olema ummikutes või sõitma suure ringiga ümber linna kesklinna.
- 3) Autoliikluse teid (radasid) tuleb rajada juurde Narva maanteele, Puiestee tänavale, Riia tänavale (mõlemas suunas kindlasti kaks rida).
- 4) Ehitamine tuleks lõpetada Lõunakeskuse ümbruses. Sellise senise tegevusega on linna keskus viidud linnast välja Lõunakeskusesse põldude peale.
- 5) Kuna kesklinnas on kaotatud väga paljud hädavajalikud parkimiskohad tänavate ääres, mis on eriti vajalikud soodushinnaga kohalikele elanikele ja uusi parkimiskohti asemele ei ole tehtud, siis palume, et linnaametnikke kohustatakse näitama head eeskuju ning jalgrataste või ruladega aastaringselt tööl käima. Seetõttu palume linnaametnikelt ära võtta kõik tasuta parkimiskaardid (tänavatele vist 40) niigi vähestele parkimiskohtadele kesklinnas. Palume, et kohalikud elanikud saaksid sooduskaartiga parkida Ülikooli 3, 5 ja Küüni 5 hoovi, kus praegu pargib tasuta ca 40 noort linnaametnikku.
- 6) Palume, et linn ei nõuaks enam, et linna rentnikud peavad saama kesklinna õuele tasuta parkimiskohti, kui kohalikud elanikud peavad õuedele ja tänavatele parkimise eest maksma.
- 7) Palume väga, et ehitatakse kiiresti vähemalt üks korralik sild, Tähtverest Ülejõe, kus saaksid liigelda autod, jalgrattad ja oleks ka kõnniteed.
- 8) Kergliiklusteed ja kõnniteed peavad olema eraldatud kõrge äärega, et jalgratturid ja rulatajad ei sõidaks jalakäijatele, invaliididele ja lastega jalakäijatele otsa.
- 9) Jalgratturitel ja rulatajatel peaksid olema liiklemiseks load. Jalgrattad peaksid olema varustatud numbrita, et kindlaks teha liikluse rikkujaid.

- 10) Raekoja platsile sisehoovile palume linnal paigaldada liiklusemärgid, et jalgrataste kinnistute vaheliste piirdetorude külge parkimine on keelatud (kruntide piirdetorude külge risti rästi ja pikali väga pikaks ajaks jalgrataste parkimine teeb võimatuks mõnele õule olevale parkimiskohale parkimise).
- 11) Ujula tänava äärde tuleb rajada mõlemale poole tänava äärde kõnniteed, sest seal on mõlemal pool teed elamud ja teiselpool teed veel ujula ja väikene parkla, millisest peaksid ka jalakäiad saama ohutult jalgratturite eest liigelda.
- 12) Ujula tänava poolse ranna juurde peaks rajama veel ühe parkla, et randa pääseda.
- 13) Palume väga, et taastatakse praegusesse Ujulasse (kas vanasse kohta või veidi ülesvoolu Emajõe äärde) praeguse ujula kõrvale vana arhitekt Matteuse projekti järgi rajatud kaarjas riietuskabiinidega rannahoone, kus sai rahulikult oma asju kabiinis hoida ja riietuda, kus oli toitlustus (restoran ja kõikvõimalike ranna ja ujumisvahendite laenutus, raamatukogu, jms) See on unikaalne ehitus, mis tuleb kiiresti taastada (fotod on olemas). Selleks on praegu piisav ruum võsas Emajõe ja Ujula tänava vahel.
Ilma sellise mitmete funktsioonidega vanaaegse imelise rannahooneta kaotab Tartu ja Emajõgi väga palju.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas osaliselt arvestavale seisukohale.

- 1) Mitte arvestada. Kesklinna piirkonnas on kavandatud jalakäijate ja jalgrattaga liikujate teed parkivate autode arvelt. Kompenseerivad parkimiskohad on kavandatud realiseerida suuremate avalikkusele suunatud otstarbega hoonete mahus. Elektriautode laadimiskohti rajatakse uutele ehitistele ehitusseadustikus ettenähtud korra järgi.
- 2) Mitte arvestada. Jalgrattateede kavandamine toimub jalgrattateede skeemi alusel, täiendavaid kesklinnast ümbersõidu võimalusi autodele peale ringtee kavandatud ei ole. Kesklinnas tagatakse juurdepääsud hoonetele nende teenindamiseks nähes vajadusel tänaval ette peatumiskohad.
- 3) Mitte arvestada. Liiklusruumi autodele teie poolt nimetatud tänavatel suurendada kavas ei ole. Käesoleva üldplaneeringuga luuakse paremad võimalused jalakäimiseks ja jalgrattaga liikumiseks, kaalumisel on ka ühistranspordiradade rajamine.
- 4) Lõunakeskus ei ole linna hinnangul otsene konkurent kesklinnale, Lõunakeskuse teenindusareaal on riigi lõuna- ja kirderegioon, mille tarbijad saavad teenused kätte ilma kesklinna sisenemata.
- 5) ja 6) Ettepanekud ei ole lahendatav üldplaneeringuga.
- 7) Selgitus. Üldplaneeringuga kavandatakse sildasid, mille realiseerimine on eeldatavasti võimalik üldplaneeringu arvestusperioodil. Tähtvere ja Ülejõe linnaosade vahele on kavandatud jalakäijate ja jalgrattaga liiklejate sild.
- 8) Selgitame, et erinevate liiklejagruppide eraldamiseks äärekiviga on erinevatel liikumiskiirustel ja -sagedustel erinevad lahendused - seega ei ole otstarbekas vaid ühe võimaliku lahendusvariandi fikseerimine.
- 9) Ei ole üldplaneeringu küsimus.
- 10) Mitte arvestada. Üldise liikluskorralduse tagamine sh liikluskorraldusvahendite paigutamine on maaomaniku ülesanne ning seda tuleb teha lähtudes liikluseadusest. Vajadusel on võimalik saada konsultatsiooni linnalt.
- 11) Selgitame. Ujula tänavale on planeeritud mõlemale teepoolele jalakäijate ja jalgrattaga liikujate tee ehitamine.
- 12) Linnaujula teenindamiseks on detailplaneeringuga kavandatud suuremahuline parkla.
- 13) Mitteamvestatud. Linna areng Ujula tänava piirkonnas on muutunud ja supelmaja kohal asub Lodjakoda, üldplaneeringuga on supelrandadesse antud võimalus teenindushoone ehitamiseks.

KÜ Ülikooli 3: Pöördume südalinna elanikena Teie poole ja oleme ääretult murelikud. Üldplaneering näeb ette, et propageeritaks tervislikke eluviise ja liikumist jalgsi, ratastel. Mis ongi väga tore. Küll aga on jäänud meie hää! hüüdjaks hääleks kõrbes. Südalinnas on ka inimeste kodud! Tuleb kahetsusega tunnistada, et aastatega on parkimise kohti südalinnas üha vähemaks jäänud. See ei ole päris õige, et südalinna elanikke diskrimineeritakse. Kui mujal linnas on kohustus rajada parkimiskohti elamute juurde, siis südalinnas võetakse need kohaliku omavalitsuse poolt julmalt ja läbi arutamata, ära. Üle kahekümne aasta südalinnas elanuna tean, et siin on parkimisega alati kitsas olnud, aga oleme olnud leplikud ja saanud aru, et kesklinnas ongi kitsas. Aga sellist ülekohut, et parkimist veel vähemaks jääb, ei saa lubada. Viimane piisk oli Ülikooli tn renoveerimine. Need olid just Ülikooli 3 ja Ülikooli 5 elanike parkimiskohad. Asemele ei pakutud midagi. Meie pöördumisele vastati, (kirjavahetuses Gea Kangilaskiga) et südalinna elanikel on võimalik soodushinnaga parkida igal pool südalinnas. See soodushind on mõttetu, sest kohti lihtsalt enam ei ole, neid on pidevalt vähendatud. Planeeringu TRANSPORT punkt 18.1 on öeldud, et taristu planeerimisel tuleb arvestada muuhulgas laste ja vanurite liikumisega. Kuidas saab väikelastega pere poekottide ja lastega kodu juurde? Samuti eakad inimesed. Jalgrattad on küll head aga talvisel ajal – eelpool nimetatud linnakodanikud – see ei ole ju reaalne!!!

Meie ettepanek selle mure lahendamiseks on:

- 1) Vähendada Tartu LV töötajatele mõeldud parkimiskohti KÜÜni 5 hoovis. Kohaliku omavalitsuse töötajad võivad ka tervislikke eluviise harrastada ja linlastele eeskujuna näidata ja jalgrattaid tööle tulekuks kasutada! Ettepanek on eraldada Ülikooli 3 ja Ülikooli 5 elanikele hoovi nii mitu parkimiskohta, kui mitu neid Ülikooli tn renoveerimisega kaotati. Lähtuks siin sellisest põhimõttest ju, et kohalik omavalitsus on maksumaksja, ehk tartlaste teenindaja. Ja näiteks hotellides, kaubanduskeskustes ja paljudes muudes teenindusettevõtetes oma töötajad autosid töökoha lähedale parkida ei saa. Need parkimiskohad on klientidele!
- 2) Rajada väike, (ilmselt mahub sinna 4 autot) parkimisala Barclay platsi Ülikooli 3 maja ette, osaliselt Barclay platsile. Elanikuna näen, et sealsete puude alla ei kasva ka muru, sinna sõidavad autod ka praegu peale ja see riba on kole. See võtaks ca 1,5 m laiuse riba puude all olevat ala. Puud jääksid alles! LV hoovist KÜÜni 5 väljasõidu teed võiks nihutada Ülikooli 3 maja poole. Me oleme nõus, et tee majale lähemale tuleb. See on Ülikooli 3 maa. Taaskord, niikuinii sõidavad hoovist väljuvad autod, üksteisest mööda mahtumiseks meie rajatud murule.
- 3) Eraldada parkimise kohad, samadel tingimustel mis südalinnas parkimisel, planeeritava SÜKU parklasse. Väga loodame ja usume, et arvestate planeeringus meie vajadustega, millest me kahjuks juba mõnda aega räägime. Praegu on kuidagi kujunenud, et südalinna tehakse üha rohkem atraktiivseks linna külalistele ja teistest linnaosadest kesklinna aega veetma tulevatele tartlastele. Mis on väga tore, aga palun ärge unustage südalinnas elavaid peresid.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas mitteamvestavale seisukohale selgitades, et linn on teadlik kohalike elanike eluks ja tegevuseks vajaliku autodega juurdepääsu, peatumise ja parkimise küsimusest. Parkimisküsimus on aktuaalne südalinna ajaloolise hoonestu piirkonnas, kus tehniliselt on tihti peale keerukas leida võimalust lahendada parkimine oma krundil. Samas tuleb märkida, et linna strateegiline valik on vanalinnas anda igakülgne eelistus jalakäijale. Jalakäijaid on liiklejatest kesklinnas kõige rohkem ja kõik liikluslahendused peavad olema suunatud eelkõige just jalakäija turvalisusele. Seetõttu on linn kavandanud, ellu viinud ja planeerib jätkuvalt kesklinnas parkimise, seega autode liikumise vähendamist. Euroopa linnade arenguloogika keskustes on jalakäija eelistamine autode liikumisele ja ka parkimisele. Tänavatelt parkimiskohtade vähendamisega samaaegselt on

kavandatud suurema parkimismahuga hoonete rajamine kesklinnas. Hoonete teenindamiseks rajatakse tänavamaale sõidukite peatumise kohti. Nimetatust lähtuvalt annab linn järgmised seisukohad:

- 1) Ülikooli tänaval olnud kohad ei ole olnud kinnistatud kellelegi, vaid on olnud avalikuks kasutuseks. Seetõttu ei pea linn õigustatuks likvideeritud kohtade eraldamist hoovis.
- 2) Mitte arvestada, tegemist on rohevõrgustiku elemendiga ja muinsuskaitsealuse pargiga.
- 3) Selgitus. Üldplaneeringus nimetatud tasandi otsuseid ei tehta.

Toivo Kreek: Luua kesklinnas (ja vajadusel ka mujal) jalakäijate turvapiirkonnad, kus oleks keelatud peale autoliikluse ka jalgrattaga sõitmine. Peale Raekoja platsi põhjakülje peaks sellised piirkonnad kindlasti olema Kүүni tänav, Rүүtli tänav (Raekoja platsist vähemalt Gildi tänavani), Kvartali-äärne Riia tn lõik ja kindlasti veel mõned piirkonnad.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas mitteamvestavale seisukohale selgitades, et linn on üldplaneeringuga reguleerinud kesklinna tänavate liikluse põhimõtteid ja ei leia, et üldplaneeringus peab keelama nn. jalakäijate tänavatel rattaliikluse. Küll aga leiab, et selle rahustamiseks on vaja rakendada liikluskorralduslikke meetmeid ja tänavadisaini.

Katrin Kiisler: Ettepanek lisada Asumi U2 (Uueturu, Kesklinna linnaosa) kultuurikeskuse hoone ehitustingimuste juurde sätte, et maa-alust parklat sellel alal ei tohi ehitada, sest (a) piirkonnas on juba palju parkimiskohti ja need jäävad üldplaneeringuga alles, (b) parkimiskohtade ja sellega kaasneva autoliikluse voo suurenemine piirkonnas on vastuolus linna energia- ja kliimakavas seatava säästvate liikumisviiside suurendamise eesmärgiga, (c) maa-aluse parkimismaja ehitusega vigastatakse pöördumatult elujõus puude juurestikku. Ettepanek eristada põhimagistraalidest kesklinna läbivad Riia ja Narva mnt magistraaltänavad ning võtta mõlema puhul eesmärgiks läbilaske ja transiitliikluse vähendamine lähikümnendil. Muudatus tugineb energia- ja kliimakava eesmärkidele ja seda toetab ringteede väljaehitamise edenemine.

Tartu Linnavalitsus asus eeltoodud arvamuste osas mitteamvestavale seisukohale selgitades, et hoone kavandamisel on nii linnaehituslikult kui ka majanduslikult mõistlik ka hoone alla jääva maa-aluse osa ära kasutamine täiendavateks, sobivateks ruumideks. Parkimismahu kavandamise eesmärk südalinna kultuurikeskuse maa-alustele korrustele on ühest küljest tagada teatud hulk kohti hoone kasutajatele, kuid samuti eesmärgil vähendada maapealseid parkimiskohti kesklinna tänavatel. Sellega saavutame me suurema mänguruumi laiendada kõnniteid ning kavandada täiendavaid rattateid ja tänavahaljastust. Riia tn ja Narva mnt kategooriat on võimalik vähendada pärast riigimaanteedele ümber Tartu linna ühenduste välja ehitamist. Praegu on need tänavad ametlikult märgitud riigimaanteed marsruutidena. Riigimaanteed ühendav Põhjapoolne übersõit on Transpordiametil plaanis realiseerida lähikümnendil.

24.08.21 toimunud suulisel ärakuulamisel osalenud rõhutasid oma arvamuste erinevaid aspekte. Tartu Linnavalitsus teatas 01.09.2021 kirjas nr 9-3.2/UP-18-003³, et kõigil planeeringust huvitatud isikutel on olnud võimalus oma seisukohti linnale esitada ka korduvalt ja seda on tehtud. Linnavalitsus on kõiki ettepanekuid piisavas ulatuses kaalunud ja täiendavaid kirjalikke seisukohti esitada ei ole.

³ Tartu Linnavalitsuse 01.09.2021 kiri nr 9-3.2/UP-18-003 „[Vastuskiri Tartu linna üldplaneeringule esitatud arvestamata jäetud arvamuste ärakuulamise kohta](#)“

Rahandusministeerium on eespool esitatud osas arvamusel, et kohalik omavalitsus on esitatud arvamusi kaalunud ning selgitanud, miks esitatud arvamustega ei ole olnud võimalik arvestada või täies mahus arvestada. Tartu Linnavolikogu on 01.04.2021 otsusega nr 321 üldplaneeringu vastu võtnud ja sellega pidanud planeeringulahendust sobivaks ja otstarbekaks. Vastuvõtmisega on volikogu kinnitanud, et üldplaneering vastab õigusaktidele, on koostatud vastavuses linna ruumilise arengu eesmärkidega ning üldplaneeringu koostamisel on võetud arvesse keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemusi (PlanS § 86 lg 2).

PlanS § 4 kohaselt on planeerimisalase tegevuse korraldamine kohaliku omavalitsuse pädevuses, kes peab tagama maa-alale vastavate üldplaneeringute olemasolu. Üldplaneeringu sisulise lahenduse otstarbekuse üle on kaalutlusõiguse alusel ainupädev otsustama kohalik omavalitsus, kelle pädevuses on kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lõike 1 kohaselt kohaliku elu küsimuste, sealhulgas ruumilise planeerimise, iseseisev ja lõplik korraldamine ning otsustamine.

Antud juhul on tegemist üldplaneeringu sisulise lahenduse otstarbekuse hindamisega, mille üle otsustamine ei ole riigihalduse ministri pädevuses. Seega juhul, kui planeeringulahendus ei ole vastuolus kehtivate seaduste ja normidega, on erinevate huvide arvesse võtmisel ning üldplaneeringuga kavandatavate ehitus- ja maakasutustingimuste ruumilise sobivuse üle otsustajaks kohalik omavalitsus.

Käesolevas kirjas antud arvamus puudutab vaid üht osa kõigist üldplaneeringu avalikul väljapanekul esitatud arvamustest. Võttes arvesse, et riigihalduse minister peab andma oma arvamuse ka teistele Tartu linna üldplaneeringu avaliku väljapaneku ajal esitatud arvamustele, mille osas ei ole saavutatud kokkulepet, siis otsustab minister PlanS § 90 lõike 2 alusel Tartu linna üldplaneeringu kehtestamisele heakskiidu andmise võimalikkuse üle eraldi kirjaga.

Riigihalduse minister teavitab lõplikust otsusest üldplaneeringu heakskiitmise kohta kõiki menetlusosalisi kirjalikult.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jaak Aab
riigihalduse minister

Lisad: protokoll

Lisaadressaadid:
Tartu Liiklejate Koda

KÜ Ülikooli 3
TioDent Hambakliinik OÜ
KÜ Tartu Linn Raekoja plats 11
Erste Vara OÜ
ELLIS OÜ

Margus Hendrikson 715 5885
Margus.Hendrikson@fin.ee