

Tartu Linnavalitsuse 21.08.2014 kirja nr 9-3.2/DP-12-035 kohaselt "Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ning lähiala detailplaneeringu" lahendamata jäänud planeeringuvaidlused.

19.09- 26.09.14 toimunud PlanS § 23 lg 3 p 5 kohastele ärakuulamistele tuginev järelevalve teostaja seisukoha esitamine.

Ettepaneku /vastuväite tegija ja kuupäev	Ettepane ku nr	Ettepanekud ja vastuväited	Tartu Linnavalitsuse seisukohad	Maavanema PlanS § 23 lg 3 p 3 tuginev seisukoht võttes aluseks Tartu Linnavalitsuse 21.08.2014 kirja nr 9-3.2/DP-12-035 koos lisadega ning 19.09; 23.09;24.09; 25.09 ja 26.09.14 ärakuulamiste tulemusi.
Peeter Paris 27.03.2014	2.1	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 taksopeatuses 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.	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 parkimisajalühendamise 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.	Ka praegu on samas osas parkla. Planeering ei näe ette bussiliinide ja bussireiside arvu märkimisväärselt tõusu. Hetkeseis näitab üle-Eestilist liinide ja sõitjate vähenemist.. Parkimiskohtade rajamine kesklinna tänavapinnal ei saa toimuda linnakeskuse teiste avaliku ruumi kasutusfunktsioonide arvelt. Toetan linnavalitsuse seisukohta Soola 3a krundile planeeritud parkla ja selle kasutusaja reguleerimise kohta.

<p>KÜ Tigutorn Ruta Reinaste 01.04.2014</p>	<p>3.1</p>	<p>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 mittekoormamiseks 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 esitsaga 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 5majaelanikke. 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. Planeerimisseaduse § 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. 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 üldist mürataset. Muuhulgas märgime, et kavandatav busside ooteala parkla jääb detailplaneeringu alast välja, mistõttu ei ole selle planeerimine Väike-Turu tänavale kooskõlas planeerimisseadusega. KÜ Tigutorn teeb ettepaneku leida väljumise ootel busside parklale teine asukoht.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bussiparkla asukohta valides on arvestatud asjaoluga, et see asub olemasoleva parkimishoone vastas üle Soola tänava nõuetekohases kauguses elumajast.</p> <p>Põhijoonisel toodud väljaspool planeeringuala asuv busside parkla on linnadevahelise reisijateveo teostamiseks vajalik, asukoht on arvestades parkla kaugust bussijaamast kui ka Turu tn 5 elumust sobiv ning nõuetekohane.</p>	<p>Linnatingimustes tuleks lähtuda standardi EVS 843:2003 tabelis 10.13 toodust, kus 11 – 25 kohaga parkla vähim kaugus elamu akendega seinast peab olema 10 m. Planeeringus on parkla elumust kaugemal kui 10 m, liiati on parkla ja Väike-Turu tn vahele kavandatud kõrghaljastus ning kavandatava bussiparkla vastas teisel pool Väike-Turu tänavat asub parkimismaja.</p> <p>Alal on parkla ka kehtiva detailplaneeringu kohaselt. Käesolev planeeringu kehtestamisega muutuvad kehtetuks vaid planeeringuala piires varem kehtestatud detailplaneeringud.</p> <p>Toetan linnavalitsuse seisukohta, et planeeringu põhijoonisel näidatud väljaspool planeeringuala asuv busside parkla on linnadevahelise reisijateveo teostamiseks vajalik ning selle kaugus elumust nõuetekohane.</p>
---	------------	---	--	---

<p>Mihkel Lember 02.04.2014</p>	<p>5.1</p>	<p>Olen väga poolt, et lisada eraldav haljasriba peamisele kergliiklussuunale 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 tänavalõigu isegi üsna meeldivaks. Uute noorte puude istutamine nende asemele seda ei kompenseeri. Ettepanek – säilitada olemasolevad puud kogu Soola tn tänava lõigus (NB Kaluri ja Turu tn vahel on miskipärast olemasolevate puude kohale näidatud uued planeeritavad, st isegi mitte asendatavad– 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.</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 tänaval liiklemise ka ohutumaks.</p> <p>Planeeringulahenduse tehnovõrkude osa koostada selliselt, et tagatud oleks kõrghaljastuse rajamise piisavad võimalused.</p>	<p>Tegemist on planeeringu koostamise korraldaja kaalutusotsusega. Maavanemal puudub õigus seadusega kohalikule omavalitsusele antud kaalutusõigust ja kohustust üle kaalutleda. Toetan linnavalitsuse seisukohta eppepanekut mitte arvestada.</p>
-------------------------------------	------------	---	--	--

5.4	<p>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 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Tegemist on planeeringu koostamise korraldaja kaalutusotsusega. Maavanemal puudub õigus seadusega kohalikule omavalitsusele antud kaalutusõigust ja kohustust üle kaalutleda.</p> <p>Planeeringu eesmärgiks on kaaluda Turu tn 2 krundil asuva hoone laiendamise võimalusi ning täpsustada kruntide piire. Turu tänava ruumi uuesti kujundamine pole eesmärgi täitmiseks tarvilik. Erinevalt hoonetest ei pea tänavate ja haljastuse ehitusprojekte koostama detailplaneeringu alusel. Toetan linnavalitsuse seisukohta epepanekut mitte arvestada.</p>
-----	--	---	--

<p>Kalju Roots 07.04.2014</p>	<p>6.1</p>	<p>Teen ettepaneku uus maaliinide bussijaam ehitada välja Nõlvaku linnaliinide busside lõpp-peatuse lähedale vabale krundile, kus kasvab võsa.</p>	<p>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.</p>	<p>Toetan Tartu Linnavalitsuse seisukohta ettepanekut mitte arvestada.</p> <p>Tartu Linnavolikogu 14.02.2013. a. otsusega nr 449 algatati planeering eesmärgiga kaaluda Turu tn 2 krundil asuva hoone laiendamise võimalusi ning täpsustada kruntide piire. Käesoleva planeeringu ülesannete hulka ei kuulu bussijaama võimaliku asukoha valik mujal.</p> <p>Lisaks märgin et tegu pole pelgalt maaliinide bussijaamaga, vaid terminaliga, kus istutakse ümber eri suundade linnaliinide, maakonnaliinide ja kaugliinide busside vahel. Bussijaama paiknemine linna äärealal looks eelised vaid teatud suunal sõitjaile ja muudaks vastasuunas sõitmise senisest ebamugavamaks. Märkimist väärrib ka asjaolu, et Tartu linna pensionäridel on linnaliinidel sõitmine tasuta, maakonnaliini linnasisesel pikenemisel tõuseb piletihind aga kõigi reisijate jaoks. Pealegi vähendaks bussijaam äärelinnas seni jalgsi või jalgrattal saabujate-lahkujate hulka ja tingiks täiendava linnasisese ühistranspordi vajaduse.</p>
-----------------------------------	------------	---	---	--

<p>Helve Liiv 07.04.2014</p>	<p>7.1</p>	<p>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 õueterritooriumil! 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 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>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 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>Toetan Tartu Linnavalitsuse seisukohta ettepanekut mitte arvestada. Käesoleva planeeringu ülesannete hulka ei kuulu bussijaama võimaliku asukoha valik mujal. Põhimõtteliselt on bussijaama paiknemine omatte linnale või riigile kuuluval krundil võimalikest tulevastest ärihuvidest sõltumatum, kuid eraldiseisva hoone ja krundi ülalpidamise kulud on üldjuhul suuremad hooneosa ülalpidamise kuludest. Avaturu ümbruses pole sobivat linnale või riigile kuuluvat maad. Teie ettepaneku mittearvestamine on kohaliku omavalitsuse kaalutusotsus. Maavanemal puudub õigus seadusega kohalikule omavalitsusele antud kaalutusõigust ja kohustust üle kaalutleda. Eestis ühistranspordi korraldust reguleeriv ühistranspordiseadus ei sätesta nõudeid bussijaamade paiknemise, omandi, tehniliste näitajate jms kohta. Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega nr 141 kehtestatud "Sõitjate bussiliiniveo, bussijuhuveo, taksoveo ja pagasiveo üldeeskiri" sätestab, et maakonna- ja kaugliinibuss peab alustama ja lõpetama liini lähte- ja sihtpunkti terminalis või bussijaamas, kuid annab võimaluse seda teha ka mujal.</p>
----------------------------------	------------	--	---	--

<p>Neeme Sihv 08.04.2014</p>	<p>8.1</p>	<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.</p> <p>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.</p> <p>Kesklinna peatused peaksidki olema ühes kontsentreeritud piirkonnas erinevates kohtades (võimalikult üksteise lähedal) just suundade järgi sobivalt ja soovitatavalt nii, et ühest vajadusel teise minnek 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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>Toetan linnavalitsuse seisukohta ettepanekut mitte arvestada. Bussijaama külastajate hulgas läbi viidud küsitluse tulemusena soovis bussijaama asukohana kesklinna üle 80 protsendi küsitletutest. Küsitav on Tartu raudteejaama võrdlemine maailma suurlinnade terminalidega, tegu on siiski peatusega ühel läbival raudteeliinil.</p> <p>Enimsõidetaval Tartu – Tallinn suunal tagab kesklinna bussijaam sobivama saabumis- ja väljumiskoha valiku mõlemas linnas.</p>
----------------------------------	------------	---	---	---

<p>AS GIGA Margus Vares 09.04.2014</p>	<p>10.2</p>	<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 liikumisteedega) ei ole ohutu ega piisav tagamaks liikluse ohutut ja sujuvat toimimist.</p> <p>Ettepanek 1) planeerida avaturu klientidele ja Soola 5 kinnistule kaks ligipääsuvõimalust.</p> <p>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 poolmaalusesse parklasse.</p>	<p>Mitte arvestada. Sadama asumi liiklusskeem planeeritakse kesklinna üldplaneeringuga. Soola tn 5 krundi täpsem juurdepääsu lahendus antakse vastava krundi detailplaneeringu menetlemise protsessis ala kasutuse täpsustumisel.</p> <p>Soola tänav alates Väike– Turu tänavast on kavandatud jalakäijate eelistusega tänavaks, tagamaks kesklinna ja Annelinna vahelise Turu sillalt tuleva kergliiklejate turvalisus.</p> <p>Vareplaneeritud ja olemasolevaid juurdepääse likvideerida kavas ei ole.</p>	<p>Planeeringu tekstiosa punkt 4.14 “Planeeringu rakendamise võimalused” ei käsitle pääsu Soola 5 kinnistule pärast Soola tn turupoolse otsa väljaehitamist kergliiklusteeks.</p> <p>Teen ettepaneku lisada nimetatud peatükki sätteid pääsuks Soola tn 5 ja Soola tänav T5 maaüksustele kuni Sadama tn pikenduse väljaehitamiseni.</p>
	<p>10.4</p>	<p>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 liikluskoormuse 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.</p>	<p>Mitte arvestada. Sadama asumi liiklusskeem kinnitatakse kesklinna üldplaneeringuga. Soola tn 5 krundi täpsem juurdepääsulahendus antakse vastava krundi detailplaneeringu menetlemise protsessis.</p> <p>Soola tänav alates Väike– Turu tänavast on kavandatud jalakäijate eelistusega tänavaks, tagamaks kesklinna ja Annelinna vaheliselt Turu sillalt tuleva kergliiklejate turvalisus.</p>	<p>Nõustun Tartu linnavalitsuse seisukohaga. Tulevase liikluskoormuse arvutuseks puudub hetkel planeeringuline alus.</p>

	10.5	<p>Esitada planeeringus lõige illustreerimaks sõidukitega juurdepääsu lahendust avaturule ja meie kinnistule juurdepääsu asukohas Grossi toidukaupade kaupluse nurga juures ja Turu sillaga ristumise punktis.</p>	<p>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.</p>	<p>Detailplaneeringuga ei saa lahendada detailplaneeringu ülesandeid väljaspool määratud planeeringuala. Seega poleks illustreeriv lõige kohustuslikuks aluseks tulevastele planeeringutele. Toetan linnavalitsuse seisukohta ettepanekut mitte arvestada.</p>
--	------	--	---	--

<p>Aet Ader 09.04.2014</p>	<p>11.2</p>	<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 bussi 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.</p> <p>Väliruumis peab olema tagatud piisav hajumisruum bussijaama kasutajatele. Planeeringus lähtuda teenindustaseme arvutustest, mis peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule.</p>	<p>Ka olemasoleva bussijaama ootesaalis istudes pole Soola tn äärsed peatused näha. Kavandatavas bussijaamas on aga kõik Tartust lähtuvad bussid nähtavad. Toetan linnavalitsuse seisukohta, et Soola tänava äärsetest bussipeatustest väljuvate/saabuvate busside kohta käiv info peab olema kuvatud ootesaalis. Planeeringu tekstis lk 14 on säte: “Bussiterminali ja Soola tn äärde tuleb rajada reisijate teavitamise infosüsteem, kus kuvatakse info kõikide väljuvate ja saabuvate busside saabumis/väljumisaja ja saabumis/väljumiskoha kohta”.</p> <p>Samal leheküljel on säte: “Soola tänava front on samuti soovitatav lahendada aktiivse tänavafondina ning see kujundada jalakäigutänavaks koos piisava hajumisruumiga bussijaama kasutajatele (läbiv liiklus, ootajad, istumine). Aktiivset tänavafondi võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärsse ruumi põhifunktsioone (bussijaam ja tänavat läbivad liiklejad) ja planeeritud teenindustaset”.</p> <p>Teen ettepaneku asendada lauses sõnapaar “samuti soovitatav” sõnaga “tuleb”.</p>
	<p>11.3</p>	<p>Bussijaama kadumisega kaob ka esmane avaliku ruumi kogemus ja turvaline maandumisplats värsketele külalistele. Kui külalised viiakse loomuliku valguseta kaubanduskeskuse rägastikku, siis puudub neil arusaam, kuhu suunas liikuda, et lõpuks päriselt õue, linna jõuda. Samuti kaob bussijaama identiteet, selgepiiriline bussijaama ruum, bussi 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 bussi- reisijate 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>	<p>Praeguse bussijaama identiteediväärtus pole kõrge. Sageli küsivad mujalttunud bussijaama asukohta, olles ise Soola tänava Turu tn ja Väike-Turu tn vahelisel lõigul. Nii kaubanduskeskus kui bussijaam on kõigile avalikult kasutatavad hooned. Planeeringu tekstis lk 14 on säte: Hoone väliskujunduses ja hoone ruumisiseses infosüsteemis peavad olema selgelt nähtavad ja loetavad juurdepääsud bussijaamale ja pääsud bussijaamast linna erinevatesse osadesse. Aktsepteerin linnavalitsuse põhjendust ettepaneku osaliseks arvestamiseks.</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>Tegemist on planeeringu koostamise korraldaja kaalutusotsusega. Maavanemal puudub õigus seadusega kohalikule omavalitsusele antud kaalutusõigust ja kohustust üle kaalutleda. Tehniliselt on võimalik bussijaama hoone nii eraldi kui ka detailplaneeringu kohane paiknemine. Aktsepteerin linnavalitsuse põhjendust ettepaneku mitteamistamise osas. .</p>
------	---	---	--

<p>Veebikeskkonnas petitsiooni algatajad:</p> <p>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. Soola tänava liiklusalahendus. Vastuväide:</p> <p>Detailplaneeringu praegune lahendus ei tegele kergliikluse eelistamisega bussijaama ja ärikeskuse äärsel Soola tänaval, ei tegele seetõttu ettevaatavalt Sadama kvartalis tekkivate liiklusprobleemidega, ei muuda Soola tn liiklust nii mugavaks ja turvaliseks kui võimalik ega soodusta seeläbi kesklinnale omase aktiivse linnatänavateket.</p> <p>Põhjendus, praegune planeeringulahendus: - Säilitab Soola tänaval praeguse mittetoimiva liikluskeemi, kus suure autoliikluse tõttu jääb kannatajaks kergliiklus.</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>Selgitus: Soola tänava liikluskeem töötati välja eelmise detailplaneeringuga. Linnavalitsuse hinnangul on kehtiv liikluskeem toimiv ja ei vaja muutmist. Muudetakse vaid liikluskorda, mis arvestab planeeringulahendusega kavandatud muudatusega. Planeeringulahenduses on suurt tähelepanu pööratud kergliiklejate ohutu liiklemisvõimaluse suurendamiseks.</p>	<p>Bussijaam (ka Tasku keskus) pole vaid kergliiklusareaalis kulgejate teenindamiseks – tegemist on kogu Tartu maakonda ja selle naaberala teenindava transporditerminali ja keskusega, kus tuleb tasakaalustatult arvestada kõigi liiklejate huve.</p> <p>Leian, et planeeringus on kergliiklejate liikumismugavust Soola tänaval senisega võrreldes oluliselt parandatud.</p> <p>Bussijaama esine kõnnitee täitub rahvaga vaid mõneks minutiks täiskoormusega saabuvate autobusside peatumisel. Turu sillalt lähtuva ja sinna suubuva kergliikluse peavoog ei kulge Soola tänaval, vaid piki Emajõe kallast.</p> <p>Sadama kvartali liiklusprobleemide lahendamine väljub planeeringuala ja planeeringu eesmärkide raamest. Aktsepteerin linnavalitsuse põhjendusi ettepaneku mitteametamise osas. .</p>
---	-------------	---	---	--

		- Bussijaama esisel tänavalõigul kaotatakse üks sõidurada (kusjuures võimalusega see hiljem taastada), raja kaotamine aga ei vähenda tänava liikluskootumust! Olemasolevaga võrreldes 1,5 m laiem kõnnitee bussijaama ees ei tähenda sisulist kergliikluse eelistamist.	Piirkonnas bussiliikluse eelistamiseks muudetakse üks sõidurada ühistranspordirajaks, sõidurada 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 liikluskootumusi.	
		Praegune planeeringulahendus toob üle Soola tänava juurde 2 kõrgendatud ülekäigurada, mis hoopis suurendavad jalakäija ja auto potentsiaalseid konflikte tulevikus, sest üldist liikluskootumust ei vähendata.	Liikluskootumuse kasvuga kaasnevate ohtude kasvu vähendamiseks ongi mõeldud tõstetud ristmike ja täiendavate ülekäiguradade rajamine.	

	<p>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.</p> <p>Sisuline kergliikluse eelistamine: Kergliikluse eelistamise definitsiooni sõnastamisel rajaneme maailmas tunnustatud avaliku ruumi eksperdi, pikaajase Kopenhaageni peaarhitekti Jan Gehli öeldule. Oma mitmetes raamatutes on ta sõnastanud kergliikluse eelistusega hea avaliku ruumi kriteeriumid järgnevalt.</p> <p>Kergliikluse eelistusega tänavaruumi peab olema:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kergliiklejaid eelistava liikluskoormusega, - selgelt loetav, - mugavalt ja takistusteta läbitav, - ohutu, - hea õhukvaliteedi ja vähendatud müratasemega, - esteetiline ja atraktiivne. 	<p>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.</p> <p>Planeeringulahendus võimaldab Sadama asumis kõikide liiklejatüüpide turvalise liiklemise ja kesklinna üldplaneeringuga kavandatava ehitusmahu teenindamiseks vajaliku liiklusmahu juurdepääsemise. 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 tingmärgiga „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 asumi 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. 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“. 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>Planeeringu tekstiosa lk 14 on säte: “Soola tänava front on samuti soovitatav lahendada aktiivse tänavafrendina ning see kujundada jalakäigutänavaks koos piisava hajumisruumiga bussijaama kasutajatele (läbiv liiklus, ootajad, istumine). Aktiivset tänavafrenti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärse ruumi põhifunktsioone (bussijaam ja tänavat läbivad liiklejad) ja planeeritud teenindustaset”.</p> <p>Teen ettepaneku asendada lauses sõnapaar “samuti soovitatav” sõnaga “tuleb”.</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 liiklulahenduse 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:</p> <p>Planeeringuga seoses korraldatud arhitektuurivõistlusel valitud võidutööde “Suhtlev ruum” ja “Linnamootor” autoritena leiame, et ainus võimalus tagada ärikeskuse ja bussijaama esisel Soola tänaval kergliikluse sisuline 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 kahe-suunaliseks.</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 liiklusekspert Dago Antov.</p>	<p>Mitte arvestada ettepanekut suunata autoliiklus ümber Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu. Planeeringule koostatud liikluslahendust ja avalikustamisel tehtud ettepanekuid on analüüsitud koos Sulev Sanniku ja Dago Antoviga. Jõuti järeldusele, et taotletav alternatiivne ettepanek ei ole aktsepteeritav. Igapäevases liiklussituatsioonis on ülikeeruline lubada juurdepääsu vaid teatud autodele (Tasku alumise parkla transpordile). See eeldaks väravasüsteemi 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 asumi arengu.</p>	<p>Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta. Autoliikluse ümbersuunamine Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu suurendaks konflikti Kaluri tänava sihi kergliiklusega.</p>
--	--	--	--

12.2	<p>Tartu hotelli poolsel 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. 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. 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.</p> <p>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.</p>	Arusaamatuks jääb katkematu kergliiklustee, mis suubub intensiivse liiklusega Turu tänavale, otstarbekus.
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. Planeeringus fikseerida et aktiivset tänavafronti 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>	Planeeringus on kergliiklusala mõlemal pool Soola tänavat olemasolevast laiem. Toetan Tartu linnavalitsuse seisukohta.

<p>12.4</p>	<p>Bussijaama ja ärikeskuse aktiivne tänavafont. Vastuväide: Detailplaneeringu lahendus muudab Soola tänaval asuva bussijaama ja ärikeskuse esikülje praegusest veel suuremas ulatuses tummaks ja mittersuhtlevaks seinaks, jättes tänava kesklinnale ja bussijaamale sobimatult tagahoovilikuks ning pärssides aktiivse linnaruumi edasist arengut.</p> <p>Põhjendus: - Aktiivsete tänavafontide vähesust võib pidada üheks põhiliseks probleemiks Sadama kvartalis, mistõttu sealne avalik ruum on kergliiklejale pikemaks peatumiseks ja vaba aja veetmiseks ebaatraktiivne. Aktiivsete tänavafontide 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.</p> <p>- Hetkel on Soola tänava poolne Tasku ärikeskuse esimene korrus pooleldi suletud ja mittersuhtlev, 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 seinaks, kuhu ei ole võimalik aktiivseid funktsioone paigutada. Olukorras, kus Sadama kvartali üheks põhiprobleemiks peetakse kehva avaliku 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 tänavafondi loomise võimaldamine teekonnal Soola tänav- vana kaubamaja krunt - Rüütli tänav. -Aktiivse tänavafondi loomine on planeeringusse kirjutatud küll ärikeskuse Emajõe poolele küljele, kuid tagada tuleks ka aktiivne ja atraktiivne tänavaruum Soola tänaval. Soola tänavat ei tohi käsitleda uue kesklinna tagahoovina. Ettepanek: Ärikeskuse ja bussijaama 1. korruse pindade avamine tänavale.- Praegust bussijaama põhiplaani eskisjoonist 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 kvartalis suunatud toitlustus- või kaubandus-pinnana. Tänaväärne pind oleks multifunktsionaalne ja muudetav vastavalt ärikeskuse ja bussijaama vajadustele.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Nõustuda, et planeering peab tagama Soola tänava mittemuutumise tummaks ja mittersuhtlevaks seinaks. Aktiivne tänavafont tuleb lisaks Emajõe poolele ja Turu tänava poolele küljele ette näha ka Soola tänava äärde. Kaaluda eraldiseisva kitsama äriefunktsiooniga pinna lisamise võimalikkust Soola tänava ääres.</p> <p>Selgitus: Tasku keskuse poolne Soola tänava ala on kogu Tasku kaubanduse- ja vabaajakeskuse juurdepääsu- ja teenindusala nii külastajatele ning kauba-, jäätme- kui 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. Piirkonda lisafunktsioonide loomine võib luua olukorra, kus tekivad konfliktid eri teenuseid tarbivate inimeste vahel piisava ruumi puuduse tõttu. Planeeringus fikseerida et antud asukohta aktiivset tänavafonti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärse ruumi põhifunktsioone (bussijaam, tänavat läbivad liiklejad). Sadama kvartalis on kvaliteetsemaid kohti soovitud arenduste realiseerimiseks.</p>	<p>Nõustun Tartu linnavalitsuse seisukohaga. Vaba-aja veetmiseks on lähiümbruses sobivamaid kohti kui saabuvate busside ukse juures.</p> <p>Planeeringu tekstiosa lk 14 on säte: “Soola tänava front on samuti soovitatav lahendada aktiivse tänavafondina ning see kujundada jalakäigutänavaks koos piisava hajumisruumiga bussijaama kasutajatele (läbiv liiklus, ootajad, istumine). Aktiivset tänavafonti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärse ruumi põhifunktsioone (bussijaam ja tänavat läbivad liiklejad) ja planeeritud teenindustaset”.</p> <p>Teen ettepaneku asendada lauses sõnapaar “samuti soovitatav” sõnaga “tuleb”.</p>
-------------	--	--	--

12.5	<p>Detailplaneering ei arvesta arhitektuurivõistluse võidutöödega.</p> <p>Vastuväide:</p> <p>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. Tänapäevane planeeringulahendus ei kajasta nende võidutööde ideid!</p> <p>Põhjendus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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>Ettepanek:</p> <p>Et võimaldada võidutööde sisuliste ideede elluviimist, tuleb need kaasata detailplaneeringus, mitte hilisemas projekteerimise etapis.</p>	<p>Mitte arvestada.</p> <p>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“.</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>	<p>Arhitektuurivõistluse žürii lõpp-protokollist nähtub, et ühte selget favoriiti ja kõiki osapooli rahuldavat lahendust kahjuks polnud, mistõttu otsustati 1. preemiat mitte välja anda. Seega võidutööd konkursis ei andnud.</p> <p>Žürii tegi ettepaneku, et edasises planeerimisprotsessis tuleb kaaluda mitmes töös esinenud ettepanekut vähendada Soola tänava autoliiklust ja suurendada jalakäijate hajumisruumi bussijaama esisel territooriumil.</p> <p>Žürii ettepanek on soovituslik, linn on kaalumise tulemusena jõudnud järeldusele, et võistlustöös esitatud liikluslahendus pole otstarbekas.</p> <p>Planeeringus on jalakäijate hajumisruum bussijaama ees olemasolevast ca kaks korda laiem ning avardatud on Soola tänava vastaspoole kergliiklusala. Soola tn lõik Väike-Turu tänavast Turu sillani on kavandatud kergliiklusteeks. Leian, et linnavalitsuse seisukoht on põhjendatud.</p>
------	--	---	---

<p>Siim Vatalin Avo Rosenvald Tartu Liiklejate Koda Santeri Junttila Tartu Liiklejate Koda Jalgrattali nn Tartu Ilmar Part 09.04.2014</p>	<p>13.1- 16.1</p>	<p>Ettepanekud:Arvestada Soola tänava ja seonduvate tänavate liiklusskeemi väljatöötamisel linna arengukavades sõnastatud eesmärgiga eelistada 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 liiklusskeemis on ristmike ületamine kergliiklejale ohtlik, sest sõltub paljude ülekaikudega 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. Lähtuvalt sellest teen ettepaneku koostada uus detailplaneeringu lahendus, mis sisaldaks eri lahendusvariante koos analüüsides, mille alusel on võimalik teha nende hulgast parim põhjendatud valik.</p>	<p>Ettepanekuga on arvestatud. Keslinna üldplaneeringu arengustrateegiast lähtuvalt on koostatud keslinna üldplaneering ja liikuvuskava. 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 -</p> <p>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 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 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. vt lisaks seisukohti järgnevatele ettepanekutele</p>	<p>Planeeringus on kergliiklus senisega võrreldes ulatuslikumal alal.</p> <p>Planeeringu tekstiosa lk 14 on säte: “Soola tänava front on samuti soovitatav lahendada aktiivse tänavafrendina ning see kujundada jalakäigutänavaks koos piisava hajumisruumiga bussijaama kasutajatele (läbiv liiklus, ootajad, istumine). Aktiivset tänavafrenti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärsse ruumi põhifunktsioone (bussijaam ja tänavat läbivad liiklejad) ja planeeritud teenindustaset”.</p> <p>Teen ettepaneku asendada lauses sõnapaar “samuti soovitatav” sõnaga “tuleb”.</p> <p>Bussijaam (ka Tasku keskus) pole vaid kergliiklusareaalis kulgejate teenindamiseks – tegemist on kogu Tartu maakonda ja selle naaberlaidade teenindava transporditerminali ja keskusega, kus tuleb tasakaalustatult arvestada kõigi liiklejate huve. Bussijaam on Tallinna Lennujaama ja sadama väravaks Tartus – kergliiklusega suuri kohvleid ei transpordi. Toetan Tartu linnavalitsuse seisukohta.</p>
--	-----------------------	---	--	---

13.3-
16.3

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 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.**

Arvestada osaliselt.

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.

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 liikumised (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.

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.

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 ristmik 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.

Kergliiklejaile on juurdepääs tagatud. Nõustun linna seisukohtadega. Kompleks vajab teenindusjuurdepääse ja nende tegemine ümber Dorpati hotelli lõikaks läbi olemasoleva peamise Turu sillale viiva kergliiklusala.

<p>13.4-16.4</p>	<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 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 liikluskeemi analüüsi, mis selgitaks välja Idaringtee mõju liikluskoormuse vähenemisele Turu tänaval, mis loob soodsaid tingimusi Sadama tänava liikluskeemi ümberkorraldamiseks.</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>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 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 liikluskeemile on arvestatud kesklinna liikuvuskavas ja seega on selle tulemusi on arvestatud selles detailplaneeringus.</p>	<p>Aktsepteerin linna seisukohta ettepaneku suhtes.</p> <p>Bussijaam (ka Tasku keskus) pole vaid kergliiklusareaalis kulgejate teenindamiseks – tegemist on kogu Tartu maakonda ja selle naaberala teenindava transporditerminali ja keskusega, kus tuleb tasakaalustatult arvestada kõigi liiklejate huve. Bussijaam on Tallinna Lennujaama ja sadama väravaks Tartus – kergliiklusega suuri kohvreid ei transpordi.</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.</p> <p>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.</p> <p>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 liikluseksperptide koosolek. Igat ettepanekut analüüsiti põhjalikult ja linnavalitsus oma seisukohata kujundamisel on arvestanud ekspertarvamustega. Seetõttu lisaekspertiisi koostamine vajalik ei ole.</p>	Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse antud seisukohta.
-----------	---	--	---

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. Jalgratta parkimiskohti on planeeritud 340. 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>	<p>Planeeringu tekst sätestab, et jalgrattaparklad ehitada välja vastavalt reaalsele vajadusele etapiviisiliselt. Lisaekspertiisiks kohane sisend on hetkel ebamäärane: kesklinna üldplaneering on kehtestamata. Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta lisaekspertiisi kaheldava vajaduse osas.</p> <p>Märgin, et käesoleva seisukoha üks koostajatest liigub iga päev neli korda jalgsi suunal Pikk tn – Turu sild – Soola tn – Kalevi tn ja pole seni täheldanud kergliiklejate tänavaruumi ületäituvust. Kitsas on Turu sillal ja eriti selle otstes, kus ratturid ja jalakäijad suunda muudavad ning liikumistrajektorid lõikuma kipuvad.</p>
13.8-16.8	<p>Kõigi eelpool välja toodud ettepanekutele lisaekspertiiside tegemises osalev 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 tasakaalustatud ja ning arvestab võimalikult paljude huvigruppidega.</p>	<p>Mitte arvestada Linnavalitsuse seisukoha kujundamisel on osalenud oma ala spetsialistid: arhitektid, maastikuarhitektid, insenerid, liikluspetsialistid, linnaplaneerijad, linna- ja inimgeograafid. 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>	<p>Tartu linnavalitsuses on nimetatud erialade esindajad olemas. Erinevate pikaajalise ruumilise arengu vajaduste tasakaalustatud arvestamise kohustuse sätestab planeerimisseadus. Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta ettepanekut mitte arvestada.</p>

IRL fraktsioon Jüri Kõre 09.04.2014	17.1	<p>Suurendada busside ootesaali olemasolevaga võrreldes kaks korda;</p>	<p>Mitte arvestada. 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. 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). Ootesaali (bussiterminali siseruumi) minimaalne pindala tuleb planeeringus üheselt</p>	<p>Maavanem teeb ettepaneku, et Tartu linnavalitsus vaatab üle planeeringu tekstis toodud miinimumnõuded bussijaama ruumidele (ootesaali miinimumpind, ootesaali pinna sisse kuuluva loetelu, minimaalne istekohtade arv, busside manööverdusala miinimumkõrgus) ja esitab maavanemale vastava seisukoha.</p>
	17.2	<p>Paigutada busside ootesaal nii, et bussijaam oleks seotud avaliku ruumiga, hästi nähtav ja äratuntav, eelistatult väljapääsuga otse tänavaruumi;</p>	<p>Arvestada osaliselt. Detailplaneeringus fikseerida täiendavad nõuded, et hoone väliskujunduses ja hoone ruumisiseses infosüsteemis peab olema selgelt nähtavad juurdepääsud bussijaamale ja pääsud bussijaamast linna erinevatesse osadesse.</p>	<p>Planeeringu tekstiosa lehekülgedel 13 ja 14 on vastavad nõuded olemas. Toetan Tartu linnavalitsuse seisukohta.</p>

<p>Jüri Ginter 09.04.2014</p>	<p>18.1</p>	<p>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.</p>	<p>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 ehitismahu realiseerimise ja Sadama asumise 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 AHHAA, Spordikooli ja kiirtoidurestorani vahelisel alal, mis on praegu aktiivses jalakäijate kasutuses. Sadama tänava</p>	<p>Toetan linna seisukohta ja selles toodud argumente. Märgin, et Bussijaam (ka Tasku keskus) pole vaid kergliiklusareaalis kulgejate teenindamiseks – tegemist on kogu Tartu maakonda ja selle naaberala teenindava transporditerminali ja keskusega, kus tuleb tasakaalustatult arvestada kõigi liiklejate huve. Bussijaam on Tallinna Lennujaama ja sadama väravaks Tartus – kergliiklusega suuri kohvleid ei transpordi.</p>
-----------------------------------	-------------	--	--	--

<p>Edgar Kaare 09.04.2014</p>	<p>19.1</p>	<p>Minu hinnangul ei ole kõnealuse planeeringulahenduse koostamise 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- Rii-Turu kvartali liiklusruum ja ühendused) ning parim liiklusmugav ja - ohutus kõigile liiklejatele.</p>	<p>Mitte arvestada. 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). Detailplaneeringuga kavandatud täiendavad ehitismahud 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. 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. • 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. Käesolev planeering arvestab ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule. 23.aprillil korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liikluseksperptide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>	<p>Ettepaneku arvestamine väljub käesoleva detailplaneeringu eesmärgist ja määratud planeeringualast.</p> <p>Planeering ei näe ette bussiliikluse olulist kasvu ega uute sisenemis/väljumiskohtade teket ehk bussiliiklusest tuleneva liikluskoormuse kasvu.</p> <p>Planeeringu lahenduse koostamisse on kaasatud tunnustatud liikluseksperdid Dago Antov ja Sulev Sannik, vastavad tööd on planeeringu lisades.</p>
-----------------------------------	-------------	--	---	--

	19.2	<p>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>	<p>Mitte arvestada. Linnavalitsuse seisukoha kujundamisel on osalenud oma ala spetsialistid: arhitektid, maastikuarhitektid, insenerid, liikluspetsialistid, linnaplaneerijad, linna- ja inimgograafid. 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>	<p>Tartu linnavalitsuses on nimetatud erialade esindajad olemas. Erinevate pikaajalise ruumilise arengu vajaduste tasakaalustatud arvestamise kohustuse sätestab planeerimisseadus. Toetan Tartu linnavalitsuse seisukohta.</p>
--	------	--	---	---

<p>Valimisliit Vabakund Jüri-Ott Salm 09.04.2014</p>	<p>20.1</p>	<p>Arhitektide poolt algatatud petitsiooni „Tartu kesklinn väärrib kergliiklejakeskset tänavaruumi” 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/bussi-jaama-ekspertiis</p> <p>[2]http://petitsioon.ee/tartu-uus-kesklinna-kergliikleja, 9.04. seisuga allkirju ca 400</p> <p>Teeme ettepaneku arvestada Soola tänava ja seonduvate tänavate liikluskeemi väljatöötamisel linna arengukavas 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 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. Lähtuvalt sellest teeme ettepaneku koostada uus detailplaneeringu lahendus, mis sisaldaks eri lahendusvariante koos analüüsides, mille alusel on võimalik teha nende hulgas parim põhjendatud valik.</p>	<p>Mitte arvestada ettepanekut uue detailplaneeringu koostamiseks. Detailplaneeringu koostamise aluseks on ülalnimetatud uurimus- ja arengudokumentid. 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>	<p>Tegemist on planeeringu korraldaja kaalutusotsusega. Maavanemal puudub õigus seadusega kohalikule omavalitsusele antud kaalutusõigust ja kohustust üle kaalutleda. Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta ettepanekut mitte arvestada.</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 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. 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. 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. Jätta planeeringuga võimalus Dorpati hotelli Väike-Turu tn poolse väljaulatuva 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. 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 ristmiku ülestõstmise ja katendite valikuga. Turu – Soola ristmiku liikluskorralduse lahendusega peab arvestama kõikide ristmikuharude liikluse ja erinevate liiklejalikide 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>Toetan linnavalitsuse ettepaneku kohta antud seisukohti. Väike-Turu, Soola, Sadama ja Kaluri tänavtel toimub piirkonda teenindav, mitte läbiv liiklus.</p> <p>Märgin, et Bussijaam (ka Tasku keskus, turg, AHHA keskus) pole vaid kergliiklusareaalis kulgejate teenindamiseks – tegemist on kogu Tartu maakonda ja selle naaberlala teenindava transporditermini ja keskustega, kus tuleb tasakaalustatult arvestada kõigi liiklejate huve. Bussijaam on Tallinna Lennujaama ja sadama väravaks Tartus – kergliiklusega suuri kohvreid ei transpordi.</p> <p>Probleemseks võib kujuneda turu ja Soola 5 kinnistu teenindamine – ühel tasandil seda kergliiklusteega ristumata teha ei saa. Paraku väljub võimalik lahendus määratud planeeringuala raamest. Toetan Tartu linnavalitsuse seisukohta.</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 lisaekspertiis, 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 liikluskorralduse analüüsi, mis selgitaks välja Idaringtee mõju liikluskorralduse vähenemisele Turu tänaval, mis loob soodsaid tingimusi Sadama tänava liikluskorralduse 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 liikluseksperdi Dago Antov.</p>	<p>Mitte arvestada. 23. aprillil 2014 korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liikluseksperdi koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p> <p>Igapäevases liiklusesituatsioonis 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 liikluskorraldust ei suuda Sadama tänav tagada piirkonna rahuldavat autoliikluse läbilaskvust. Sadama tänav ristub Kaluri tänava kergliikluskorraldusega 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.</p>	<p>Toetan Tartu linnavalitsuse seisukohta. Autoliikluse ümbersuunamine Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu suurendaks konflikti Kaluri tänava sihi kergliiklusega.</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.</p> <p>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>	Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta ja põhjendusi.
------	--	--	---

20.8	<p>Aktiivsete tänavafrontide vähesuse probleemi lahendamiseks avada Tasku ärikeskuse ja bussijaama 1. korruse aktiivsed teeninduspinnad tänavale, nõnda et selle tänavapoolset 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 tänavafroni kujundamine on lubatav mahu, 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 tänavafroni loomine Turu tn ja Emajõe poole.</p>	<p>Aktsepteerin planeeringu tekstiosa punktis 4.10 nimetatud sätteid ja Tartu Linnavalitsuse ettepaneku suhtes antud seisukohta. Saabuvate busside ukseesisel alal ei peaks olema segavat kõrvaltegevust.</p>
20.9	<p>Teeme ettepaneku paigutada reisijate siseooteala tänavapoolsele selle praegusele asukohta, lähtudes alternatiivskemist (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 detailsed 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 bussijaamaesisel alal, liikluslahendus külgnevatel 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 võimaldab elavdada Soola tänavapoolset hoonefronti, muutes selle aktiivsema frondiga linnalikumaks tänavaks, kus hoone esimene korrus suhtleb tänavaruumiga (detailplaneeringu lahenduse järgi suunatakse inimesed tänavalt kvartali sisse). Praeguse lahenduse kohaselt jääb Soola tänav kaubanduskeskuse tagahoovis olevaks läbipääsuteeks. Alternatiivlahendus on teostatav ning vastab linnaruumi kvaliteedi mõttes rohkem 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."</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 projekterijalt saadud selgitustele eeldab kaubanduskeskuse loogika tüüpikute vältimist. Soola tänavapoolsele bussijaama lahenduse korral ei ole see võimalik. Hästi toimiva sisemise ringliiklusega kaubanduskeskus tagab lühima hoonesisese tee Turu tn ülekäigukohast bussijaama. Detailplaneeringus esitatud lahendust korrigeerida, nii, et see vastaks kehtivatele normidele.</p>	<p>Tegemist on planeeringu korraldaja kaalutusotsusega. Maavanemal puudub õigus seadusega kohalikule omavalitsusele antud kaalutusõigust ja kohustust üle kaalutada. Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta ja põhjendusi.</p>

20.10	<p>Seoses busside manööverdamisala kõrguse ja ventilatsiooniga.</p> <p>27. märtsil toimunud avalikustamise koosolekul (edaspidi: avalikustamise) 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 ümbritsevale välisruumile rohkem õhku ja valgust.”</p> <p>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).</p> <p>Arutelu järgne täiendav selgitus: Ettepanek oli ja on 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).</p> <p>Määratleda bussijaama manööverdamiskõrgusena. Arendaja infopõhjal planeeritakse kõrguseks 6 m, mille alla tulevad 70cm ulatuses ventilatsiooni jm seadmed. Parandatud seletuskirjas on määratletud minimaalse kõrgusena 4.6 m, mida valimisliit peab mitterahuldavaks.</p>	<p>Detailplaneering peab võimaldama nõuetekohase lahenduse projekteerimist. Planeeringus tuleb fikseerida, et busside manööveralal peab puhas miinimumkõrgus olema põranda ja lae vahel minimaalselt 4,6m.</p> <p>Detailplaneeringus sätestada, et Dorpati ühendamine põhihoonega Soola tn pooltel küljel on lubatav maksimaalselt kahekorruselise ja 4m laiuse galeriiga.</p>	<p>Planeeringu tekstis on busside manööveralusel minimaalseks puhaskõrguseks määratud 4,6 m. Ettepanekute esitajate ja linnavalitsuse esindajate ärakuulamiskoosolekul Tartu maavalitsuses selgitati, et 6 m tähendab kõrgust 1. korruse põrandast 2. korruse põrandani. Puhaskõrguse 4,6 m puhul jääb konstruktsioonide ja kommunikatsioonide paigutamiseks 1,4 m või veidi enam (busside manööveralusala 1. korruse põrandast madalamal paiknemise võrra). Standard EVS 843:2003 nõuab minimaalseks kõrgusgabariidiks 4, 6 m. Ventilatsioonispetsialisti selgitusel ei taga kõrgem ruum tingimata paremat ventilatsiooni – tuule suunast sõltudes võib see halveneda.</p> <p>Maavanem teeb ettepaneku, et linn vaatab üle planeeringu tekstis toodud miinimumnõuded bussijaama ruumidele (ootesaali miinimumpind, ootesaali pinna sisse kuuluva loetelu, minimaalne istekohtade arv, busside manööveralusala miinimumkõrgus) ja esitab maavanemale vastava seisukoha.</p>
-------	--	--	--

20.11	<p>Reisijate ooteala - teeme ettepaneku tagada bussireisijatele minimaalselt perrooni laiusena vähemalt praeguse bussijaamaga võrdselt 4 meetrit ja pingid ka perroonil iga platvormi juures. Avalikustamisel näidatud joonistel pakutud 3 meetri laiused kitsad perroonid pole piisavad ja on tagasimineki isegi võrreldes praeguse bussijaamaga.</p> <p>Arutelu järgne täiendav selgitus: Mitterahuldavaks peetakse ka (p 20.11) perroonide teenindustaset C või D. ning seda, et reisijate istekohtade arvu 154-lt vähendatud 110le, seejuures pole vähendatud siseruumi suurust 850 m2. Väidetavalt antud lahendus ei paranda reisijate olukorda tänasega võrreldes. Ühtlasi palutakse kontrollida vastavust siseruumi minimaalsele pindalale, kuna mõlemad teemad on olnud olulisteks teemadeks planeeringu menetlemise käigus ja nendes tingimustes järeleandmine on tagasikäik bussireisijatele senisega võrreldes paremate tingimuste pakkumisel.</p>	<p>Arvestada osaliselt. Ooteala on kavandatud bussidest eraldatuna siseruumis. 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. Detailplaneeringuga kavandatud perrooni gabariite arvestades määrata perroonile teenindustase. Teenindustaseme selgumise järgselt on võimalik otsustada perrooni gabariitide piisavuse üle.</p> <p>Ooteruumist bussiperroonile tuleb kavandada täiendavalt muust jalakäijate liikumisest eraldatud läbipääse.</p>	<p>Tartu Maavalitsus konsulteeris tunnustatud liikluspetsialisti, emeriitprofessor Ilmar Pihlakuga, kes soovitas avarama perrooni saavutamiseks kaaluda perrooni ja ootesaali vahelise välisseina nihutamist postidest sissepoole. Palun linnavalitsuse kaaluda vastava nõude sisseviimist planeeringusse.</p> <p>Jalakäijate teenindustase C tähendab standardi EVS 843:2003 kohaselt ühe inimese hõivatavat ala 2 – 4 m², kus hõivatav ala võimaldab veel liikuda normaalse kiirusega ja mööduda teistest jalakäijatest.. Jalakäijate teenindustase D tähendab standardi EVS 843:2003 kohaselt ühe inimese hõivatavat ala 1,5 – 2 m², kus võimalus valida kiirust ja mööduda teistest jalakäijatest on piiratud. Tuleb märkida, et jalgteede teenindustase pole üheselt võrreldav olukorraga platvormil, kus paljud jalakäijad seisavad.</p> <p>Maavanem teeb ettepaneku, et linn vaatab üle planeeringu tekstis toodud miinimumnõuded bussijaama ruumidele (ootesaali miinimumpind, ootesaali pinna sisse kuuluva loetelu, minimaalne istekohtade arv, busside manööverdusala miinimumkõrgus) ja esitab maavanemale vastava seisukoha.</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. Planeeringulahenduse koostamisse on kaasatud liikluseksperdid (sh Dago Antov, keslinna liikuvuskava ja Ilmar Pihlak, kellega koostöös toimub bussiterminali planeerimine). Manööverala ruumilahenduse aluseks peab olema Eesti Standard EVS 843:2003 „Linnatänavad“.</p>	<p>Tartu Maavalitsus konsulteeris tunnustatud liikluspetsialist Ilmar Pihlakuga, kes kontrollis praeguse lahenduse vastavust tema poolt koostatud miinimummõõtmetele. Praegune lahendus võimaldab vajalikke manöövreid. On tehtud proovimõõtmised ja videofilm. Võrreldes varasemaga on maavanemale esitatud joonisel suurendatud parkimiskoha laiust. Sama joonis on ka linna planeeringute kodulehel.</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. Planeeritud lahendus tagab suhtleva ruumi ja inimeste liikumisest tingitud turvalisuse. Detailplaneeringuga sätestada selged nõuded millega lahendatakse sissepääsud bussijaamale ja Tasku külastajatele piisavas mahus ja sobivas asukohas. Ooteala on kavandatud bussidest eraldatuna siseruumis ja suurem senisest. Planeeringuga on sätestatud, et reisijate teenindamiseks mõeldud ala (otsestest 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>	<p>Toetan Tartu Linnavalitsuse seisukohta. Bussi ootamine avatud multifunktsionaalses keskuses avardab ooteajal tegutsemisvõimalusi võrreldes eraldiasuva pelgalt ooteruumiga. Tasku keskus on samasugune avalikult kasutatav hoone kui olemasolev bussijaam. Ooteala funktsionaalne piiritlemine on lahendatav sisekujundusega.</p> <p>Maavanem teeb ettepaneku, et linn vaatab üle planeeringu tekstis toodud miinimumnõuded bussijaama ruumidele (ootesaali miinimumpind, ootesaali pinna sisse kuuluva loetelu, minimaalne istekohtade arv, busside manööverdusala miinimumkõrgus) ja esitab maavanemale vastava seisukoha.</p>
-------	---	--	--

20.18	<p>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.</p>	<p>Mitte arvestada. Kehtiva detailplaneeringu realiseerimise hindamine ei ole käesoleva detailplaneeringu eesmärk. Lähteseisukohtadest tulenevalt kaalutakse koostatava planeeringuga planeeritaval alal Tasku keskuse laiendamise võimalusi, sealhulgas bussijaama viimist planeeritava hoone mahtu. Planeering keskendub olemasolevale olukorrale ning piirkonna arendamise perspektiivsetele vajadustele ja võimalustele.</p> <p>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.</p>	<p>Ettepanekut ei saa käsitleda planeerimisseaduse § 20 kohase ettepaneku või vastuväitena. Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta ja põhjendusi</p>
20.19	<p>Planeeringu terviklahenduse linnaruumiline mõju on hindamata. Ühtlasi väideti avalikustamise koosolekul, et bussijaama viimine hoonete sisemusse võib kaasa tuua bussireisijate arvu vähenemise ja mõjutada seega negatiivselt üldiselt ühistranspordi kasutust (analoogselt Helsingi bussijaamaga).</p> <p>Teeme ettepaneku viia läbi võrdlev analüüs teiste riikide ja linnade samaväärsete logistiliste sõlmpunktidega ning arvestada selle tulemusi lõpliku planeeringulahenduse väljatöötamisel.</p>	<p>Linnavalitsus on seisukohal, et planeerimisprotsess ise ongi käsitletav linnaruumilise mõju hindamise protsessina, kehtestatav planeeringulahendus on kui ühiskondlik kokkulepe linnaruumi sobiva mõju väljendusena.</p> <p>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.</p>	<p>Planeerimisseaduse § 1 lõige 3 defineerib: ruumiline planeerimine (edaspidi planeerimine) käesoleva seaduse tähenduses on demokraatlik, erinevate elualade arengukavasid koordineeriv ja integreeriv, funktsionaalne, pikaajaline ruumilise arengu kavandamine, mis tasakaalustatult arvestab majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalisi suundumusi ja vajadusi. Aktsepteerin linnavalitsuse seisukohta, et planeerimisprotsess ise ongi käsitletav linnaruumilise mõju hindamise protsessina.</p> <p>Võrdleva analüüsi suhtes toetan Tartu linnavalitsuse seisukohta. Märgin, et planeeringu eesmärgiks on kaaluda Turu tn 2 krundil asuva hoone laiendamise võimalusi ning täpsustada kruntide piire. Käesoleva planeeringu ülesannete hulka ei kuulu bussijaama võimaliku asukoha valik mujal.</p>

	20.20	<p>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 investeeringute tegemisel lähtunud kehtivast hoonestusõiguse lepingust. Juhul, kui linnavalitsus otsustab detailplaneeringuid muuta selliselt, siis oleme valmis kaaluma erinevaid sobivaid alternatiive teenindusjaamale uue asukoha leidmiseks.”</p>	<p>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.</p>	<p>Märgin, et planeeringu eesmärgiks on kaaluda Turu tn 2 krundil asuva hoone laiendamise võimalusi ning täpsustada kruntide piire. Käesoleva planeeringu ülesannete hulka ei kuulu bussijaama võimaliku asukoha valik mujal. Eelmainitu ei tähenda, et käesolevas planeeringus määratud paiknemine oleks parim võimalikest ja piisava ruumireserviga. Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta ja põhjendusi.</p>
--	-------	--	---	--

<p>Kalle Kulbok 09.04.2014</p>	<p>21.1</p>	<p>Avalikul väljapanekul olevast DP-st ei selgu, millised joonised ja seletuskirjad on ametlikud, millised illustratiivsed. Piiratud on üldiste fraasidega ja on osundatud, et konkreetset tehnilised lahendused töötatakse välja detailplaneeringule järgnevates projekteerimise etappides.</p> <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. Busside tupp viimisest suureneb terviserisk reisijatele sissehingavate 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>Kõik detailplaneeringu avalikustamisel olnud joonised ja seletuskiri on ametlikud ning kõik materjalid on avalikustamise perioodil olnud kättesaadavad.</p> <p>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> <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>	<p>Ettepanekut ei saa käsitleda planeerimisseaduse § 20 kohase ettepaneku või vastuväitena.</p> <p>Planeeringu tekstis lk 8 on järgnev: kokku on väljuvatele ja saabuvatele bussidele planeeritud 15...16 kohta, neist 12 Turu tn 2 krundil, millest vähemalt pooled peavad olema kuni 15 m pikkustele bussidele, ja 3 kuni 4 Soola tänava ääres, mida saab kasutada ka võimalik 16,5 m pikkune buss (täna püüakse Eesti bussifirmade andmetel sellised kaugliinibussid puuduvad, sest sellised bussid peavad vastama erinõuetele).</p> <p>Busside manööverdusala sätestab lk 8 4,6 m puhaskõrguse nõude.</p> <p>Bussijaamade (terminalide) projekteerimiseks Eestis nõudeid kehtestatud pole. Seetõttu ei saa maavanem valitud teavitussüsteemi õigusvastaseks arvata. Head teenindustava ja senisel tasemel või veidi vähenevat liinide arvu arvestades pole alust eeldada, et sama liini buss väljuks tingimata eri päeval eri kohast.</p>
------------------------------------	-------------	--	--	---

21.3	<p>Bussitaskute ja bussijaama vahel on ebapiisav ruum. Bussi väljumise eel ootab peatuses mitukümmend inimest (praeguses bussijaamas on peatustes väljas ka ootepingid), läbisõitvatest bussidest tuleb teist samapalju maha. Ei ole tagatud reisijate möödapääs teistesse peatustesse. 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>	<p>Planeeringu põhijoonisel on bussijaama välispiirde ja taskute vahemaaks näidatud 3 m. Prof. emer. Ilmar Pihlaku arvamusele tuginedes teen ettepaneku kaaluda ooteala laiendamist viies ootesaali väisseina postidest sissepoole, ehk sätestada tekstis, et perrooni laius peab olema vähemalt 3,8 m, postide kohal 3 m. Lisanduks ühe inimese käigutee laius.</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 elik Plasku ehitamine selleks V. Ranniku koostatud ja V. Reiljani allkirjastatud eriloa 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 edasitagasi 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 seniste planeeringutele (saades selleks õiguse ühise kopraküttimise, parteikassasse tehtud annetuste või muude sidemete tõttu), tekib õigustatud küsimus – kuidas saab kindel olla, et arendaja uue planeeringuga kehtestatavoid 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>Mitte arvestada. Nimetatud ettepanekud ei kuulu detailplaneeringuga lahendatavate ülesannete hulka.</p> <p>Lähteseisukohtadest tulenevalt kaalutakse koostatava 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 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>Ettepanekut ei saa käsitleda planeerimisseaduse § 20 kohase ettepaneku või vastuväitena. Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta ja põhjendusi</p> <p>Ettepanekut ei saa käsitleda planeerimisseaduse § 20 kohase ettepaneku või vastuväitena. Toetan Tartu linnavalitsuse seisukohta.</p> <p>Isikutele kohustuste seadmine ei kuulu detailplaneeringu ülesannete hulka. Planeerimisseaduse § 2 kohaselt on planeeringu elluviimiseks vajalikud kokkuleppeid planeeringu juurde kuuluv lisa. Ettepanekust ei selgu, millised nõuded tuleks sätestada koostatava detailplaneeringu peatükkides või joonistel</p>
------	---	---	---

<p>Kalle Kulbok 11.04.2014</p>	<p>22.1</p>	<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 laiem 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. Tegelikult pool meetrit kitsam manööverdamisala muudab aga eksimisriski ülisuureks.</p> <p>Leian, et tegemist on arendaja poolt pahatahtliku mõtudega vassimisega ning lõppkokkuvõttes võimalike riskide varjamisega. 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>Tartu Maavalitsus konsulteeris 8.10.2014 tunnustatud liikluspetsialist Ilmar Pihlakuga, kes kontrollis praeguse lahenduse vastavust tema poolt koostatud miinimummõõtmete joonisele. Samasugused mõõtmed on ka planeeringu põhijoonisel..</p> <p>Praegune lahendus võimaldab vajalikke manöövreid. On tehtud proovimõõtmised ja videofilm. Võrreldes varasemaga on maavanemale esitatud joonisel suurendatud parkimiskoha laiust. Laiem parkimiskoha puhul on minimaalne manööverdusala kitsam kui busside parklas</p> <p>Standardile 843:2003“Linnatänavad“ vastamise nõue on planeeringu tekstiosas. Teatavasti pole standard õigusakt, mille järgimist saab haldusmenetluses nõuda, vaid planeeringu koostamise korraldaja ja huvitatud isiku kokkuleppe alus. Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta ja põhjendusi</p> <p>Tugipostidele on kavandatud nõuetekohased pörkepiirded</p> <p>Maavanem teeb ettepaneku, et linn vaatab üle planeeringu tekstis toodud miinimumnõuded bussijaama ruumidele (ootesaali miinimumpind, ootesaali pinna sisse kuuluva loetelu, minimaalne istekohtade arv, busside manööverdusala miinimumkõrgus) ja esitab maavanemale vastava seisukoha.</p> <p>Ettepanekute esitajate ärakuulamisel Tartu Maavalitsuses lepiti kokku, et ratastoolis reisija võetakse peale eraldi selleks sobivast kohast. Vaidlusküsimus lahenes kokkuleppega.</p>
------------------------------------	-------------	---	---	--

<p>Endine Tööstus- projekti projekteeija- eelarvestaja Allkiri (loetamatu) 09.04.2014</p>	<p>23.1</p>	<p>Tunnen kaasa teie ette asetatud tingimuste, ruumipuuduse keerulise lahenduse pärast. 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 olemasolevate ruumide kasutusfunktsioone.</p>	<p>Maavanem teeb ettepaneku, et linn vaatab üle planeeringu tekstis toodud miinimumnõuded bussijaama ruumidele (ootesaali miinimumpind, ootesaali pinna sisse kuuluva loetelu, minimaalne istekohtade arv, busside manööverdusala miinimumkõrgus) ja esitab maavanemale vastava seisukoha.</p>
	<p>23.2</p>	<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. 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. 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. Detailplaneeringus kavandatud kergliiklejate teede gabariidid on sobivad ja tagavad kergliiklejatele ohutu liiklemise.</p>	<p>Leian, et planeeringus on leitud piisav kompromiss läbivate sõiduradade ja bussiraja osas ning kergliiklusteede paiknemisel. Aktsepteerin Tartu linnavalitsuse seisukohta ja põhjendusi</p>
	<p>23.3</p>	<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. Ettepanek puudutab projekteerimise staadiumit ja edastatakse hoone projekteerijale projekti koostamisel arvestamiseks. Pinna suurust hinnatakse ehitusloa väljastamise menetluses.</p>	<p>Nõustun linnavalitsuse seisukohaga, et tualettruumide pinna määramine on ehitusprojekti, mitte detailplaneeringu ülesanne. Soovitan linnavalitsusel kaaluda pagasit arvestavate avaramate tualettruumide nõude sisseviimist tekstiosa peatükki 4.10.</p>