

**Lahendamata jäänud planeeringuvaidlused:
"Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ning lähiala detailplaneeringu"
avaliku väljapaneku ja avalike arutelude tulemused**

Ettepaneku /vastuväite tegija ja kuupäev	Ettepaneku nr	Ettepanekud ja vastuväited	Tartu Linnavalitsuse seisukohad
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 parkimisaja lühendamine toob kaasa parkimiskohtade kiirema vabanemise uute sõidukite tarvis. Menetluses oleva detailplaneeringuga kavandatavate täiendavate mahtude mõju liiklusele on marginaalne, kuna parkimiskohti juurde ei looda ja seniste kohtade kasutuse intensiivsus märkimisväärselt ei tõuse.
KÜ Tigutorn Ruta Reinaste 01.04.2014	3.1	Detailplaneeringu kohaselt on kavandatud Väike-Turu tänava äärde väljumise ootel bussidele 17 parkimiskohta (joonis nr 4: Põhijoonis). Detailplaneeringu seletuskirja kohaselt on mõistlik regulaarse liiniveo tagamiseks ja tänavavõrgu 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 esiotsaga 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 töö hoidmisest tulenev vibratsioon, heitgaasid ja müra tungivad Väike-Turu tn 5 asuva hoone eluruumidesse ja häirivad tõsiselt Väike-Turu tn 5 majaelanikke. Käesoleva detailplaneeringuga soovib Tartu linn anda läbi	Mitte arvestada seisukohta, et planeeringus kajastatud busside ooteparkla asukoht on ebasobiv. Nimetatud ala on parklaks määratud vastavalt Tartu Linnavolikogu 16.02.1995 määrusega nr 52 kehtestatud Võidu silla-Turu tänava-Aida tänava pikenduse ja Emajõe vahelise ala detailplaneeringuga. Busside ooteparkla vähendab busside tühisõite kaugematel asuvatesse parklatesse (praegusel juhul Ringtee tn) ja on bussijaama vahetus läheduses seetõttu vajalik. Parkla rajamiseks koostatakse projekt projekteerimis-tingimuste alusel. Parkla rajamisega likvideeritakse praeguse tugevdatud pinnasekattega parkla mitterahuldav olukord: parkla asfalteerimisega väheneb vibratsioon ja tolmu teke, haljasriba rajamisega tagatakse visuaalne

		<p>detailplaneeringu näiliselt (bussiparkla jääb detailplaneeringu alast välja) busside ooteparkla rajamiseks õigusliku aluse, kuid seejuures on jäetud täiesti arvestamata Väike-Turu tn 5 majaelanike huvidega.</p> <p>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.</p> <p>Detailplaneeringu dokumentidest ei nähtu, et kavandatavast bussiparklast tulenevaid kahjulikke mõjutusi oleks üldse analüüsitud. Detailplaneeringu seletuskirjas on üksnes nenditud, et planeeringu realiseerimisest tulenev liikluse kasv on marginaalne ja ei suurenda üldist mürataset.</p> <p>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>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 elamust sobiv ning nõuetekohane.</p>
Mihkel Lember 02.04.2014	5.1	<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 vähenege 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.</p> <p>Tänavarekonstrueerimise käigus on otstarbekas kogu tänava, sh ka kõrghaljastuse rekonstrueerimine.</p> <p>Planeeritud lahendus jätab võimaluse ka liigiliselt mitmekesise tänavahaljastuse rajamiseks.</p> <p>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>
	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 väärib kindlasti ka see lõik. Koos sõiduteega on tegu ebainimliku ja kõleda laia asfalt-ja</p>	<p>Mitte arvestada.</p> <p>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</p>

		<p>kiviväljaga, sealjuures mõttetult laia kõnnitee osaga (ca 15 m või nii). Teen ettepaneku näha planeeringus seal ette sõidutee ja kergliiklusalal 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>jääv „Soola“ bussipeatus, muudab kergliiklejate trajektoori ebakorrapäraseks, mis omakorda raskendab täiendava haljastuse rajamist. Olemasolev puuderida tagab järjest enam soovitud lahenduse.</p>
<p>Kalju Roots 07.04.2014</p>	6.1	<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>Helve Liiv 07.04.2014</p>	7.1	<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>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. Kas aga on mõeldav ja võimalik, et näiteks Tallinna, Viljandi, Elva , Põlva jt suundade bussid alustaksid sõitu kesklinnast või lausa Annelinnast, läbiks Vaksali (nimetame siis nii seda ühist peatust). Mustvee, Luunja, Jõgeva jt suunad alustaks aga Vaksalist ja teeksid peatused ka kesklinnas. Tartlaste jaoks tähendaks see mitmetes piirkondades istuda otse kaugbussidele, jättes linnaliinil sõitmise vahele. Või on siin mingeid asjaolusid, mida ma ei näe. Kesklinna peatused peaksidki olema ühes kontsentreeritud piirkonnas erinevates kohtades (võimalikult üksteise lähedal) just suundade järgi sobivalt ja soovitatavalt nii, et ühest vajadusel teise minek ei oleks liiga suure vahemaaga. Kuigi ümberistumisteks jääks eelkõige Vaksal. Vabandust, aga praegune möll asja juures tundub olema busside ja inimeste vägisi surumine maa alla, mis juba ehituslikult väga kallis, rääkimata õhu puhtusest jm probleemidest. On põhjuseks ärimeeste lobitöö. Peatuste jäämine kesklinna ei tohiks ju mingilgi moel halvim variant olla. Rongiliikluse tihenemine peaks tähendama kahe erineva ühistranspordiliigi paremat kasutamist ja suuremat tulu. Mis peabki olema eesmärk, sest just see kasvatab reisijate arvu ja ühistranspordi populaarsust. Lisaks on just praegu võimalik selliste ühildamiste jaoks kasutada ka eurorahasid vastavast fondist.</p>	<p>Mitte arvestada. Maakonna ja regionaalsete liinide võrgu kavandamine ei ole käesoleva detailplaneeringu ülesanne. Praegune maakasutus, kus kasutatakse kaubateede territooriumi kaubateedega seonduvate tööde läbiviimiseks, ei võimalda bussijaama planeerimist soovitud alale. Teie poolt kirjeldatud regionaalsete bussiliinide uut lahendust ei ole siiani kavandatud. Maakonnaliinide ülesehitus vastab praegusele ühistranspordiseadusele. Arvestades toimivat linna ühistranspordivõrku on tagatud hea ühendus linnaosade ja maaliinide bussijaama vahel.</p>
<p>AS GIGA Margus Vares 09.04.2014</p>	<p>10.2</p>	<p>Soola 5 kinnistu omanikuna leiame, et pakutud planeeringulahendus ei ole selles tänavälõigus turu ja sadamateatri aktiivset külustajate arvu ja meie krundi perspektiivset otstarvet tegelikkuses arvestav ning võib tekitada olukorra, kus tekivad ummikud turult sõidukitega väljujatele ja meie kinnistute sõidukitega liiklejatele. Kogu avaturu, teatri, ja meie kinnistu transpordi ning ootebusside manööverduse suunamine ühele tänavälõigule (mis ristub veel jalakäijate sillalt liikumisteedega) ei ole ohutu ega piisav tagamaks liikluse ohutut ja sujuvat toimimist. Ettepanek</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. Soola tänav alates Väike- Turu tänavast on kavandatud jalakäijate eelistusega tänavaks, tagamaks kesklinna ja Annelinna vahelise Turu sillalt tuleva kergliiklejate turvalisus. Varemplaneeritud ja olemasolevaid juurdepääse</p>

		<p>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 pool-maaalusesse parklasse.</p>	likvideerida kavas ei ole.
	10.4	<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 Keslinna 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.</p> <p>Sadama asumi liikluskeem kinnitatakse keslinna üldplaneeringuga. Soola tn 5 krundi täpsem juurdepääsulahendus antakse vastava krundi detailplaneeringu menetlemise protsessis. Soola tänav alates Väike– Turu tänavast on kavandatud jalakäijate eelistusega tänavaks, tagamaks keslinna ja Annelinna vaheliselt Turu sillalt tuleva kergliiklejate turvalisus.</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.</p> <p>Juurdepääsu lahendus on antud lähtudes koostamisel olevast keslinna üldplaneeringust. Konkreetset lahendused tuleb välja töötada vastava krundi detailplaneeringu koostamise käigus, see ei ole käesoleva detailplaneeringu ülesanne.</p>
Aet Ader 09.04.2014	11.2	<p>Peamine koht, kus bussid peatuvad, Soola tn äärsed peatused pole kavandatud bussijaama ootesaalis ega kohvikust näha. On oht, et inimesed ei hakkagi kaubanduskeskuse osa kasutama bussijaamana, sest kindlam on 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.</p> <p>Detailplaneeringus sätestada, et bussiterminali tuleb projekteerida reisijate teavitamise infosüsteem. Enamus väljumisi toimub vahetult ootesaali kõrval 12- kohalisest kaugliinide väljumise peatusest. Ka Soola tänava äärsetest bussipeatustest väljuvate/saabuvate busside kohta käiv info peab olema kuvatud ootesaalis. Liinibussid väljuvad üldiselt kindlal, graafikuga ettenähtud kellaajal ning bussireisija peab oma tegevuse ja käikude kavandamisel arvestama busside väljumisaegadega. Väliruumis peab olema tagatud piisav hajumisruum bussijaama kasutajatele. Planeeringus lähtuda</p>

			teenindustaseme arvutustest, mis peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule.
	11.3	Bussijaama kadumisega kaob ka esmane avaliku ruumi kogemus ja turvaline maandumisplats värskele 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.	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.
	11.4	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.	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.
Veebikeskkonnas petitsiooni algatajad:		Käesolevaga esitame enda ning veebikeskkonnas www.petitsioon.ee kogutud toetajate nimel vastuväited ja ettepanekud Turu tn 2, Soola tn 8,	

<p>Urmo Mets Lauri Eltermaa Eva Nõmm Kaur Talpsep Juhan Kangilaski Maria Freimann</p>	<p>12.1</p>	<p>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 liikluslahendus. Vastuväide: 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>Mitte nõustuda. Detailplaneeringu lahenduses on kergliikluse eelistamiseks kavandatud järgmised tegevused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ette nähtud Soola ja Kaluri tänavatel laiendada mõlemal pool sõiduteed kergliiklejate liiklemise ala. Ühel pool sõiduteed planeeritakse kergliiklus eraldada füüsiliselt autoliiklusest haljasriba ja puudereaga. 2. Kaluri tänaval on ühe sõidurea asemel planeeritud jalgrattatee. 3. Kõik kergliiklejate sõiduteede ületamised planeeringualal on kavandatud lahendada tõstetud ja erineva kattega markeerituna – kasutatud liikluse rahustamise võtteid, millega tagatakse eelkõige kergliiklejate turvalisus. Jalakäijate sõidutee ületamise kohtade arvu on suurendatud. 4. Soola tn suunal on vähendatud bussijaama suunduvate jalakäijate ristumisi sõidukitega ja bussijaama suunduvate bussidega. 5. Planeeringuga nähakse ette Soola tänava Väike–Turu tn ja Turusilla vahalise osa jalakäijate eelistusega alaks muutmist. Turusilla ühendus Soola tänavaga on planeeritud ainult kergliiklejate alaks. 6. Planeeringualale on planeeritud piisaval hulgal jalgrattahoidlaid.
		<p>Põhjendus, praegune planeeringulahendus: - Säilitab Soola tänaval praeguse mittetoimiva liikluskeemi, kus suure autoliikluse tõttu jääb kannatajaks kergliiklus.</p>	<p>Selgitus: Soola tänava liiklusskeem töötati välja eelmise detailplaneeringuga. Linnavalitsuse hinnangul on kehtiv liiklusskeem toimiv ja ei vaja muutmist. Muudetakse vaid liikluskorda, mis arvestab planeeringulahendusega</p>

			kavandatud muudatusega. Planeeringulahenduses on suurt tähelepanu pööratud kergliiklejate ohutu liiklemisvõimaluse suurendamiseks.
		- Bussijaama esisel tänavalõigul kaotatakse üks sõidurada (kusjuures võimalusega see hiljem taastada), raja kaotamine aga ei vähenda tänava liikluskootumust! Olemasolevaga võrreldes 1,5 m laiem kõnnitee bussijaama ees ei tähenda sisulist kergliikluse eelistamist.	Piirkonnas bussiliikluse eelistamiseks muudetakse üks sõidurada ühistranspordirajaks, sõiduradu ei kaotata. Kõnnitee gabariidi sobivuse hindamiseks lisada detailplaneeringu mahtu kergliiklejate teenindustaseme arvutus. Teenindustase peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule.
		Lähitulevikus Sadama kvartalis 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.
		Soola tänava Tasku ärikeskuse poole jääv kõnnitee ala on kitsas, eriti saabuvald busse teenindavas lõigus. Olukorras, kus ärikeskuse esimese korruse front on avatud tänavale, tekib täiendav vajadus hajumisruumi järele. Probleemile on viidanud ka Eesti Arhitektide Liidu koostatud ekspertarvamus. Sisuline kergliikluse eelistamine: Kergliikluse eelistamise definitsiooni sõnastamisel rajaneme maailmas tunnustatud avaliku ruumi eksperdi, pikaajase Kopenhaageni peaarhitekti Jan Gehli öeldule. Oma mitmetes raamatutes on ta sõnastanud kergliikluse eelistusega hea avaliku ruumi kriteeriumid järgnevalt. Kergliikluse eelistusega tänavaruum peab olema: - kergliiklejaid eelistava liikluskootumusega, - selgelt loetav, - mugavalt ja takistusteta läbitav, - ohutu, - hea õhukvaliteedi ja vähendatud müratasemega, - esteetiline ja atraktiivne.	Ärikeskuse esimese korruse front ei ole avatud Soola tänavale. Soola tänava Tasku ärikeskuse poole jääv kõnnitee ala on piisava laiusel tagamaks bussireisijate (3 kuni 4 bussi) hajumisala ja kergliiklejate läbivaks liiklemiseks. Detailplaneeringuga määrata bussipeatusega külgneval alal jalakäijate teenindustase. Teenindustase peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule. Planeeringulahendus võimaldab Sadama asumis kõikide liiklejatüüpide turvalise liiklemise ja kesklinna üldplaneeringuga kavandatava ehitismahu teenindamiseks vajaliku liikluskootumuse juurdepääsemise. Kõnesoleva tänavalõigu eripära on selles, et ta teenindab bussireisijaid, muude funktsioonide lisamisel tuleb arvestada, et need ei takistaks bussireisijate vajaduste

			<p>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 asumis liikluskorralduse muutmist. - Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020. Tartu linna transpordi prioriteediks on kergliikluse ja ühistranspordi eelisarendamine ning autoliikluse vähendamine. Tänavavõrgu arendamisel pööratakse tähelepanu liiklusohutusele ja kergliikluse arendamisele. 	<p>Mitte nõustuda väitega, et planeeringulahendus ei eelista kergliiklust ja on vastuolus järgnevate linna arengu- dokumentide ja visioonide põhimõtetega.</p> <p>Kesklinna arengustrateegia alusel koostati kesklinna üldplaneeringu eskiislahendus ja liikuvuskava, kus põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust. Käesolev planeering arvestab eeltooduga ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule. Detailplaneeringu kergliikluse lahenduse aluseks on töö „Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem“.</p> <p>Samuti arvestatakse planeeringute ja muude dokumentide koostamisel Tartu linna transpordi arengukavaga 2012 - 2020. Detailplaneeringu lahenduse koostamisel on eelistatud kergliiklust ja planeeritud on meetmed liiklusohutuse tagamiseks.</p>
		<p>Praegune planeeringulahendus ei eelista kergliiklust ja on vastuolus järgnevate linna arengu- dokumentide ja visioonide põhimõtetega:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2012 aastal korraldatud Emajõe kallaste arhitektuurivõistluse võidutöö „Tartu Kümme“. Võistlustöö rõhutab Sadama kvartali liikluslahenduse muutmise vajadust ning kergliikluse eelistamist Soola tänaval. 	<p>Tööd „Tartu Kümme“ ei saa käsitleda Tartu linnas arvestamisele kuuluvaks arengudokumendiks, kuid detailplaneeringus on kasutatud mõningaid elemente sellest tööst (tõstetud ristmikud jm).</p>
		<p>Ettepanek:</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</p>	<p>Mitte arvestada ettepanekut suunata autoliiklus ümber Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu.</p> <p>Planeeringule koostatud liikluslahendust ja avalikustamisel tehtud ettepanekuid on analüüsitud koos Sulev Sanniku ja Dago Antoviga. Jõuti järeldusele, et taotletav alternatiivne ettepanek ei ole aktsepteeritav. Igapäevases liiklussituatsioonis on ülikeeruline lubada</p>

		<p>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 liikluseksperit Dago Antov.</p>	<p>juurdepääsu vaid teatud autodele (Tasku alumise parkla transpordile). See eeldaks värvasüsteemi loomist linnatänavale. Soola tänav on kogu kvartali teenindustänav ja arvestades Sadama tänava gabariiti ning juba olemasolevat liikluskoozumust 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. 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 ehitusmahu realiseerimise ja Sadama asumi arengu.</p>
	12.2	<p>Tartu hotelli poolse Soola tänaval säilitatakse dubleerivad parklapääsud Tartu hotelli ja Statoili kinnistule, sellega katkestatakse kergliiklejate sujuv liikumine.</p> <p>Kaaluda dubleerivate juurdepääsude kaotamist Soola tänavalt Tartu hotelli ja Nordea maja parklasse ning Statoili krundile.</p> <p>Need juurdepääsud lõikavad läbi sujuva kergliiklustee ning dubleerivate sissepääsudena ei saa neid pidada vältimatult vajalikeks juurdepääsudeks. Juurde- ja väljapääsud säilivad Väike-Turu tänavalt, Statoili jaoks Turu ja Sadama tänavatelt.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Planeeringulahenduses on 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.</p> <p>Turu tn 6 krundile juurdepääs on planeeritud varasema detailplaneeringuga arvestades planeeritud hoone mahtu. Planeeringulahenduses näidata Turu tn 6 juurdepääsud Soola tänavalt vastavalt Turu tn 6 krundil kehtivale detailplaneeringule.</p>
	12.3	<p>Kaaluda Soola tänava ärikeskuse poolse kõnnitee ala laiendamist autoteel või Tartu hotelli poolse kõnnitee laiuse arvelt.</p> <p>Arvestades Soola tänaval olevate funktsioonide paigutust ning kergliikluse</p>	<p>Arvestada osaliselt Soola tänavale aktiivse tänavafondi rajamise osas.</p> <p>Planeeringus fikseerida et aktiivset tänavafondi võib</p>

		<p>jaoks atraktiivseid teid kesklinna ja Annelinna suundadel, peaks mõlemat tänavapoolt pidama võrdset olulisteks. 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>kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärse ruumi põhifunktsioone (bussijaam, tänavat läbivad liiklejad). Kõnnitee gabariidi sobivuse hindamiseks lisada detailplaneeringu mahtu kergliiklejate teenindustaseme arvutus. Teenindustase peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003 „Linnatänavad“ ettenähtule.</p>
	12.4	<p>Bussijaama ja ärikeskuse aktiivne 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. 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. - 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 seina tummaks, kuhu ei ole võimalik aktiivseid funktsioone paigutada. Olukorras, kus Sadama kvartali üheks põhiprobleemiks peetakse kehva avalikku ruumi, on tagurlik lubada senise arengu jätkumist. - Kui kavandamisel olev kesklinna üldplaneering näeb ette uue ja vana kesklinna vaheliste liikumissuundade edendamise, ning seda toetab vana kaubamaja krundile kerkiv uus ärikeskus, on loogiline tagada juba planeeringuliste võtetega aktiivse tänavafrondi loomise võimaldamine teekonnal Soola tänav- vana kaubamaja krunt - Rüütli tänav. -Aktiivse tänavafrondi loomine on planeeringusse kirjutatud küll ärikeskuse Emajõe poolsele küljele, kuid tagada tuleks ka aktiivne ja atraktiivne tänavaruum Soola tänaval. Soola tänavat ei tohi käsitleda uue</p>	<p>Arvestada osaliselt. Nõustuda, et planeering peab tagama Soola tänava mittemuutumise tummaks ja mittersuhtlevaks seinaks. Aktiivne tänavafont tuleb lisaks Emajõe poolsele ja Turu tänava poolsele küljele ette näha ka Soola tänava äärde. Kaaluda eraldiseisva kitsama ärifunktsiooniga pinna lisamise võimalikkust Soola tänava ääres.</p> <p>Selgitus: Tasku keskuse poolne Soola tänava ala on kogu Tasku kaubanduse- ja vabaajakeskuse juurdepääsu- ja teenindusala nii külastajatele ning kauba-, jäätmekui bussivedudele. Lisaks on selles lõigus 3-4 busside peatumise kohta ning juurdepääs Tasku parkimismajale. Alal toimub aktiivne jalakäijate liikumine. Selle ala kasutajad on bussireisijad ja jalakäijad. See tänavalõik ei ole mõeldud kergliiklejatele peatumiseks ja vaba aja veetmiseks. Piirkonda lisafunktsioonide loomine võib luua olukorra, kus tekivad konfliktid eri teenuseid tarbivate inimeste vahel piisava ruumi puuduse tõttu. Planeeringus fikseerida et antud asukohta aktiivset tänavafroniti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärse ruumi põhifunktsioone (bussijaam, tänavat läbivad liiklejad). Sadama kvartalis on kvaliteetsemad kohti soovitud arenduste realiseerimiseks.</p>

		<p>kesklinna tagahoovina.</p> <p>Ettepanek:</p> <p>Ärikeskuse ja bussijaama 1. korruse pindade avamine tänavale.</p> <p>- Praegust bussijaama põhiplaani eskiisjoonist vaadates näeme, et selle tänavapoolsel küljel saaks paikneda kuni 5 m laiune äripind, mis võimaldaks luua eelduse hoone ja tänava vaheliseks suhtluseks. Laiema pinna loomiseks on võimalik bussijaam arhitektuurselt ümber planeerida ja kasutada täiendava siseruumi vajadusel Tasku keskuse teisele korrusele viiva autopanduse alust ruumi. See ruum lubaks vajadusel võtta kasutusele vähemalt 300 m² lisapinda ja luua Soola tn äärde laiema äripinna, mis võiks toimida näiteks Sadama kvartalisse suunatud toidlustus- või kaubandus-pinnana. Tänaväärne pind oleks multifunktsionaalne ja muudetav vastavalt ärikeskuse ja bussijaama vajadustele.</p>	
	12.5	<p>Detailplaneering ei arvesta arhitektuurivõistluse võidutöödega.</p> <p>Vastuväide:</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. Tänaplaneeringulahendus ei kajasta nende võidutööde ideid!</p> <p>Põhjendus:</p> <p>- 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.</p> <p>- Ei ole kaalutud töös "Suhtlev ruum" toodud liikluslahendust ning Soola tänava ruumilist lahendust ning töös "Linnamootor" esitatud väljakulahendust ning selle sidumist planeeringualaga.</p> <p>Ettepanek:</p> <p>Et võimaldada võidutööde sisuliste ideede elluviimine, 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 tingmärgiga „Ala, mille pinnakattematerjalid, säilitatav ja rajatav haljastus, väikevormid jms määratakse projekteerimisel arvestades arhitektuurse ideevõistluse lahendusi“.</p> <p>Planeeringu koostamise käigus on jõutud järeldusele, et töös „Suhtlev Ruum“ esitatud liikluslahenduse realiseerimine ei ole otstarbekas. On arvestatud töös „Linnamootor“ esitatud nn Linnaväljaku asukohaga. Hoone ilme ja välialade täpne kujunduslik lõplahendus on mõistlik välja töötada hoone ja selle ümbruse projekteerimise etapis, kuna planeeringu täpsusaste ei saa olla sama nagu projektil. Oluline on, et planeering võimaldab võidutöid tulevikus sobivas mahus realiseerida.</p>
Siim Vatalin Avo Rosenvald Tartu Liiklejate Koda Santeri Junntila	13.1-16.1	<p>Ettepanekud:</p> <p>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</p>	<p>Ettepanekuga on arvestatud. Kesklinna üldplaneeringu arengustrateegiast lähtuvalt on koostatud kesklinna üldplaneering ja liikuvuskava. Põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust. Koostatav detailplaneering arvestab nimetatud töid.</p>

<p>Tartu Liiklejate Koda Jalgrattalinn Tartu Ilmar Part</p> <p>09.04.2014</p>	<p>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 ülekäikudega sõiduteest. Samuti ei ole selge, kas kergliiklejad (sh näit vanemad lastega ja vaegliikujad) pääsevad välisruumist alati mugavalt bussini, et näiteks tõsta jalgratas, lastekäru või ratastool bussile ja kombineerida sõiduvahendeid. Planeeringu tulemusel elluviidav ruumiline lahendus soodustab igati inimeste lähenemist bussijaamale kaubanduskeskuse siseruumi kaudu ning raskendab lähenemist Soola tänava poolt. Arvestades eriti Turu silla poolt lähenejate suurt hulka, toob see olukord kaasa jalakäijate ja autode konfliktikohad, mis muudavad loodava ruumi ebameeldivaks ja ebaturvaliseks.</p> <p>Lähtuvalt sellest teen ettepaneku koostada uus detailplaneeringu lahendus, mis sisaldaks eri lahendusvariante koos analüüsidega, mille alusel on võimalik teha nende hulgast parim põhjendatud valik.</p>	<p>Samuti arvestatakse planeeringute ja muude dokumentide koostamisel Tartu linna transpordi arengukavaga 2012 - 2020. Detailplaneeringu lahenduse koostamisel on eelistatud kergliiklust ja planeeritud meetmeid liiklusohutuse tagamiseks.</p> <p>Detailplaneeringu lahenduses on ette nähtud Soola ja Kaluri tänavatel laiendada mõlemal pool sõiduteed kergliiklejate liiklemise ala. Ühele poole sõiduteed planeeritakse kergliiklust eraldada füüsiliselt autoliiklusest puudereaga.</p> <p>Kaluri tänaval on ühe sõidurea asemele planeeritud jalgrattatee.</p> <p>Kõik kergliiklejate sõiduteede ületamised planeeringualal on kavandatud lahendada tõstetud ja erineva kattega markeerituna – kasutatud liikluse rahustamise võtteid, millega tagatakse eelkõige kergliiklejate turvalisus. Jalakäijate sõidutee ületamise kohtade arvu on suurendatud. Soola tänava suunal on vähendatud bussijaama suunduvate jalakäijate ristumisi sõidukitega ja 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 varikatuse 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</p>
---	--	---

			<p>lisamisega (kõnniteede laiust on suurendatud võrreldes olemasoleva olukorraga) ja tervikliku haljasriba rajamisega kavandatud lahendust kergliiklejatele heaks lahenduseks.</p> <p>vt lisaks seisukohti järgnevatele ettepanekutele</p>
	13.3-16.3	<p>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.</p> <p>Linna poolt tehtud jalakäijate liikumise mugavuse ja ohutuse analüüs käsitleb üksnes busside liikumisega seonduvat, sh pole vastavaid dokumente avalikustamisel esitatud dokumentide hulgas.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Planeeringuga on tagatud ühendus Turu silla ja kesklinna vahel piki Emajõe. Teine ühendus Turusilla ja kesklinna vahel on kavandatud Soola tänava paremal pool, kus konfliktipunkte (parklatesse juurdepääsud, teenindusjuurdepääsud ja bussipeatuste ooteala) oluliselt vähem ning jalakäijate liiklus on autoliiklusest eraldatud kõrghaljastusega.</p> <p>Turu tänava poolsest küljest pääsevad kergliiklejad bussijaama nii Tasku peauksest kui piki Soola tänavat Kaluri tänava pikendusele planeeritud sissepääsu kaudu. Käesolev lahendus väldib vajaduse ületada väljuvate busside liikumisteed (mida praegusel ajal tuleb bussijaama jõudmiseks teha). Annelinna poolt tulijad saavad siseneda bussijaama planeeritavast Väike-Turu tänava pikenduse piirkonda planeeritud uksest ilma et nad peaksid ületama bussijaama suunduvate busside liikumissuunda.</p> <p>Jätta planeeringuga võimalus Dorpati hotelli Väike-Turu tn poolse väljaulatava hooneosa kinni ehitamiseks eesmärgiga rajada esimese korruse mahtu hotelli peasissepääs. Sellisel juhul näha ette hotelli teenindavatele bussidele peatuskoht Väike-Turu tänavale, linnaliini bussipeatuse taskusse. Jalakäijate turvalisuse tagamiseks vähendada sissesõiduala laiust hotelli parklasse.</p> <p>Soola tänav on kogu hoonekompleksi ainus teenindusjuurdepääs, sellel suunal kergliikluse eelistamiseks tuleb kompleksi teenindusjuurdepääsu asukohta muuta. Soola – Väike-Turu, Soola – Kaluri ja Kaluri – Sadama tänavate ristmikel on kavandatud suurendada jalakäijate ohutust ristmikuala ülestõstmise ja</p>

			<p>katendite valikuga. Turu – Soola ristmiku liikluskorralduse lahendusega peab arvestama kõikide ristmikuharude liikluse ja erinevate liiklejaliikide liikumisvajadusega. Detailplaneeringuga ei kavandata Turu tn – Soola tn ristmikul liikluskorralduse muutmist, mida toetab ka kesklinna liikuvuskava. Juhul kui liikumisvood muutuvad, on võimalik fooritaktide korrigeerimisega tagada mingi suuna või liiklejagruppi liikumisvajaduste parandamine.</p> <p>Planeeringu koostamise töörühma on kaasatud liikluseksperdid ning nende ettepanekud kajastuvad planeeringulahenduses. Kergliiklusteede planeeringulahenduse osas on üksikasjalik ülevaade toodud vastuses küsimusele 12.1.</p>
	13.4-16.4	<p>Tagamaks Tasku ärikeskuse ja bussijaama esisel Soola tänaval kergliikluse eelistamist, teen ettepaneku piirkondliku autoliikluse ümbersuunamiseks Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu. Erand Soola tänava kasutamiseks jääks kehtima Tasku alumise parkla transpordile ning taksodele. Samuti teen ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellitakse lisaekspertiis, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud 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.</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 värvasüsteemi 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. Idaringtee mõju kesklinna liiklusskeemile on arvestatud kesklinna liikuvuskavas ja seega on selle tulemusi on arvestatud selles detailplaneeringus.</p>
13.5-16.5	<p>Kaotada dubleerivad juurdepääsud Soola tänavalt Tartu hotelli ja Nordea maja parklasse ning Statoili krundile, kuna need juurdepääsud lõikavad läbi sujuva kergliiklustee ning dubleerivate sissepääsudega ei saa neid pidada vältimatult vajalikeks juurdepääsudeks. Juurde- ja väljapääsud säilivad Väike-Turu tänavalt, Statoili jaoks Turu ja Sadama tänavatelt. Samuti teen ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellib linn lisaekspertiisi, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud selle lahenduse realiseerimise võimaluste uurimisele.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Planeeringulahenduses on dubleeriv parklapääs ette nähtud likvideerida, allesjäävad juurdepääsud lahendatakse jalgratta- ja jalgteel tasapinnas. Statoili juurdepääs on ette nähtud vastavalt kehtivale detailplaneeringule (Tartu Linnavalitsuse 11. september 2007. a. korraldus nr 1089 „Soola, Väike-Turu, Sadama ja Turu tänavate vahelise ala detailplaneeringu kehtestamine“) ja selles osas tuleb detailplaneeringu lahendust korrigeerida. Kaotatud on juurdepääs Kaluri tn 2 krundile. Turu tn 6 krundile juurdepääs on planeeritud varasema 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>	
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</p>	<p>Arvestatud jalgratta parkimise osas. Jalgratta parkimiskohti on planeeritud 340. 23.aprillil 2014 korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse</p>	

		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 .	töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat ettepanekut analüüsiti põhjalikult ja linnavalitsus oma seisukohata kujundamisel on arvestanud ekspertarvamustega. Seetõttu lisaekspertiisi koostamine vajalik ei ole.
	13.8-16.8	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.	Mitte arvestada Linnavalitsuse seisukoha kujundamisel on osalenud oma ala spetsialistid: arhitektid, maastikuarhitektid, insenerid, liiklusspetsialistid, linnaplaneerijad, linna- ja iningeograafid. Eraldi ekspertgrupi loomine pole seetõttu põhjendatud. 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.
IRL fraktsioon Jüri Kõre 09.04.2014	17.1	Suurendada busside ootesaali olemasolevaga võrreldes kaks korda;	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 m ² . 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 fikseerida sätestades, et ootesaali sisse ei tohi arvestada kaubanduskeskuse juurdepääsuteid, lifte, eskalaatoreid jms. Planeeringus tuleb sätestada, millised reisijatele suunatud teenused peavad seal olema tagatud.
	17.2	Paigutada busside ootesaal nii, et bussijaam oleks seotud avaliku ruumiga, hästi nähtav ja äratuntav, eelistatult väljapääsuga otse tänavaruumi;	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.
Jüri Ginter 09.04.2014	18.1	Soola tänaval lubada vaid bussiliiklus. Tartu hotelli ees peatuvad saabuvad bussid. Seal on ka jalakäijate ja kergliiklusrada. Endise bussijaama perroonil ja bussijaama teepoolses osas on väljuvate autobusside peatused. Üks peatus (Turu tänava poolses otsas, praeguse kõnnitee kõrval on paralleelne kõnniteega, mis võimaldab ratastooliga inimestel bussi peale minna. Praeguse busside peatuste alal on kõnnitee ja bussijaamahoone. Kõnniteelt on otse läbipääs Taskust ja parkimismajast väljasõidu tee alt või ülevalt. Seega ei ole jalakäijatel ühtegi ristumist busside ja autode liiklusega. Puuduseks on asjaolu, et bussid ei pruugi olla esteetiliselt ilusad. Samas on sel juhul kaugelt näha, et tegemist on bussijaamaga. Seda on juba praegu raske aru saada ning pakutud uus lahendus peidab bussijaama täiesti.	Mitte arvestada. Sadama asumile on Turu tänavalt kaks juurdepääsuteed (Väike-Turu tn ja Sadama tn) ja kaks väljasõiduteed (Väike-Turu tn ja Soola tn). Mõne tee sulgemine või ainult piiratud liiklusele lubamine seaks ohtu kesklinna üldplaneeringuga kavandatud ehitusmahu realiseerimise ja Sadama 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 AHHA, Spordikooli ja kiirtoidurestorani vahelisel alal, mis on praegu aktiivses jalakäijate kasutuses. Sadama tänava autoliikluse intensiivistamine halvendab seda tänavat kasutavate kergliiklejate liikumistingimusi. Idaringtee mõju kesklinna liiklusskeemile on arvestatud kesklinna liikuvuskavas ja seega on selle tulemusi on arvestatud selles detailplaneeringus.
Edgar Kaare 09.04.2014	19.1	Minu hinnangul ei ole kõnealuse planeeringulahenduse koostamise aluseks hetkel võtta piisavalt alusuuringuid, mis hindaks liiklusega	Mitte arvestada. Paralleelselt detailplaneeringu koostamisega on

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

			<p>–Turu tn ja Turusilla vahalise osa jalakäijate eelistusega alaks muutmist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Turusilla ühendus Soola tänavaga on planeeritud ainult kergliiklejate alaks. • Planeeringualale on planeeritud piisaval hulgal jalgrattahoidlaid. <p>Koostatava kesklinna üldplaneeringu raames koostati liikuvuskava. Põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust ning ülelinnalise tähtsusega liiklusobjektide (Idapoolne ringtee, perspektiivsed Ropka ja Tähtvere sillad jne) mõju.</p> <p>Käesolev planeering arvestab ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule.</p> <p>23.aprillil korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>
	19.2	<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.</p> <p>Linnavalitsuse seisukoha kujundamisel on osalenud oma ala spetsialistid: arhitektid, maastikuarhitektid, insenerid, liiklusspetsialistid, linnaplaneerijad, linna- ja inimgeograafid.</p> <p>Eraldi ekspertgrupi loomine pole seetõttu põhjendatud.</p> <p>23.aprillil korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat laekunud ettepanekut analüüsiti põhjalikult. Linnavalitsus on oma seisukoha kujundamisel arvestanud ekspertarvamustega.</p>
<p>Valimisliit Vabakund Jüri-Ott Salm 09.04.2014</p>	20.1	<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>Mitte arvestada ettepanekut uue detailplaneeringu koostamiseks.</p> <p>Detailplaneeringu koostamise aluseks on ülalnimetatud uurimus- ja arengudokumendid.</p>

		<p>[1] http://vabakund.ee/bussijaama-ekspertiis [2] http://petitsioon.ee/tartu-uus-kesklinna-kergliikleja, 9.04. seisuga allkirju ca 400</p> <p>Teeme ettepaneku arvestada Soola tänava ja seonduvate tänavate liiklusskeemi väljatöötamisel linna arengukavades sõnastatud eesmärgiga eelistada kergliiklust ja ühistransporti.</p> <p>Vastav eesmärk on sõnastatud Tartu linna arengustrateegia Tartu 2030 punktis 2.4, 6.3 ning 6.3.1 eesmärkide ja strateegiliste tegevussuundade hulgas 13.3 “ühistranspordi ja kergliikluse prioriteetne arendamine” ja Tartu linna arengukavas 2013-2020 lk 27 “Tartu on /---/ kaasaegset kergliiklejasõbralikku linnaruumi arendav linn”. EAL ekspertiisi hinnangul ei vasta planeering Tartu arengudokumentides toodud eesmärgile eelistada kergliiklust ja ühistransporti ning ei järgi seega planeerimisseaduse § 18 punkti 1 “planeering vastab valla või linna ruumilise arengu eesmärkidele”. Avalikustamisele saadetud planeeringus välja pakutud liiklusskeemis on ristmike ületamine kergliiklejale ohtlik, sest sõltub paljude ülekäikudega sõiduteest. Samuti ei ole selge, kas kergliiklejad (sh näit vanemad lastega ja vaegliikujad) pääsevad välisruumist alati mugavalt bussini, et näiteks tõsta jalgratas, lastekäru või ratastool bussile ja kombineerida sõiduvahendeid. Planeeringu tulemusel 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 analüüsiga, mille alusel on võimalik teha nende hulgas parim põhjendatud valik.</p>	<p>Koostatud on täiendav kergliikluse liiklusloendus, analüüsitud on erinevaid variantlahendusi ja leitud on jala käijatele ohutu ning põhilisi liikumisvajadusi arvestav lahendus. Linnavalitsus peab tõstetud ristmike, vähendatud sissesõitudega, täiendava liikumisruumi lisamisega (kõnniteede laiust on suurendatud võrreldes olemasoleva olukorraga) ja tervikliku haljasriba rajamisega kavandatud lahendust kergliiklejatele heaks lahenduseks.</p>
	20.2	<p>Teeme ettepaneku tagada kergliiklusele ligipääs bussijaamale nii Turu tn poolsest küljest kui ka võimaldada ohutu ja mugav liiklemine Annelinna poolt tulijatele. Eesti Arhitektide Liidu eksperthinnangu järgi pole loodud piisavaid eelised jalakäijatele ja kergliiklusele hoonekompleksi Soola tänava poolses küljes, Soola - Väike-Turu ristmiku ja bussijaama ühendustes, samuti ärikeskuse ja hotell Dorpat vahelisel alal ning ka Turu-Soola ristmikul. Bussijaamapoolses küljes puudub üldse</p>	<p>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</p>

	<p>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>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 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 ristmikel on kavandatud suurendada jalakäijate ohutust ristmikuala ülestõstmise ja katendite valikuga. Turu – Soola ristmiku liikluskorralduse lahendusega peab arvestama kõikide ristmikuharude liikluse ja erinevate liiklejaliikide liikumisvajadusega. Detailplaneeringuga ei kavandata Turu tn – Soola tn ristmikul liikluskorralduse muutmist, mida toetab ka kesklinna liikuvuskava. Juhul kui liikumisvood muutuvad, on võimalik fooritaktide korrigeerimisega tagada mingi suuna või liiklejagruppi liikumisvajaduste parandamine.</p> <p>Planeeringu koostamise töörühma on kaasatud liikluseksperdid ning nende ettepanekud kajastuvad planeeringulahenduses.</p>
--	--	---

20.4	<p>Tagamaks Tasku ärikeskuse ja bussijaama esisel Soola tänaval kergliikluse eelistamist, teeme ettepaneku piirkondliku autoliikluse ümbersuunamiseks Sadama ja Väike-Turu tänavate kaudu. Erand Soola tänava kasutamiseks jääks kehtima Tasku alumise parkla transpordile (kui ei ole võimalik väljapääsu lahendada tunneliga Soola tn alt või muul viisil) ning vajadusel ka taksodele. Samuti teeme ettepaneku, et eespool välja toodud liikluskorralduse rakendamise võimaluste väljaselgitamiseks tellitakse lisaekspertiisi, kuna ükski olemasolevatest uuringutest ei ole keskendunud selle lahenduse realiseerimise võimaluste uurimisele. Eesmärgiga tagada võimalikult parim lahendus peaks ekspertiisi kaasama vähemalt kaks sõltumatut eksperti. Liiklusuuringu osa peaks sisaldama liiklusskeemi analüüsi, mis selgitaks välja Idaringtee mõju liikluskoormuse vähenemisele Turu tänaval, mis loob soodsaid tingimusi Sadama tänava liiklusskeemi ümberkorraldamiseks. Taust: Liikluseksperdi Sulev Sanniku hinnangu kohaselt on busi- 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. 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 värvasüsteemi loomist linnatänavale.</p> <p>Soola tänav on kogu kvartali teenindustänav ja arvestades Sadama tänava gabariiti ning juba olemasolevat liikluskoormust ei suuda Sadama tänav tagada piirkonna rahuldavat autoliikluse läbilaskvust. Sadama tänav ristub Kaluri tänava kergliiklusuunaga ning paikneb vahetult AHHAA, Spordikooli ja kiirtoidurestorani vahelisel alal, mis on praegu aktiivses jalakäijate kasutuses. Sadama tänava autoliikluse intensiivistamine halvendab seda tänavat kasutavate kergliiklejate liikumistingimusi.</p> <p>Koostatava kesklinna üldplaneeringu raames koostati liikuvuskava. Põhjalikult analüüsiti kergliikluse arengueelistuse seisukohast liikluse edasist lahendust ning ülelinnalise tähtsusega liiklusobjektide (Idapoolne ringtee, perspektiivsed Ropka ja Tähtvere sillad jne) mõju. Käesolev planeering arvestab ja annab detailsema lahenduse liikuvuskavas toodule. Idaringtee mõju kesklinna liiklusskeemile on arvestatud kesklinna liikuvuskavas ja seega on selle tulemusi arvestatud selles detailplaneeringus.</p>
20.5	<p>Kaotada dubleerivad juurdepääsud Soola tänavalt Tartu hotelli ja Nordea maja parklasse ning Statoili krundile, kuna need juurdepääsud lõikavad läbi sujuva kergliiklustee ning dubleerivate sissepääsadena ei saa neid pidada vältimatult vajalikeks juurdepääsudeks. Juurde- ja väljapääsud</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Planeeringulahenduses on dubleeriv parklapääs ette nähtud likvideerida, allesjäävad juurdepääsud lahendatakse jalgratta- ja jalgteel tasapinnas. Statoili</p>

		<p>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>juurdepääs on ette nähtud vastavalt kehtivale detailplaneeringule (Tartu Linnavalitsuse 11. september 2007. a. korraldus nr 1089 „Soola, Väike-Turu, Sadama ja Turu tänavate vahelise ala detailplaneeringu kehtestamine“) ja selles osas tuleb detailplaneeringu lahendust korrigeerida.</p> <p>Kaotatud on juurdepääs Kaluri tn 2 krundile.</p> <p>Turu tn 6 krundile juurdepääs on planeeritud varasema detailplaneeringuga arvestades planeeritud hoone mahtu. Planeeringulahenduses näidata Turu tn 6 juurdepääsud Soola tänavalt vastavalt Turu tn 6 krundil kehtivale detailplaneeringule.</p> <p>23.aprillil 2014 korraldati detailplaneeringule tehtud ettepanekute ja vastuväidete hindamiseks linnavalitsuse töötajate ja liiklusekspertide koosolek. Igat ettepanekut analüüsiti põhjalikult ja linnavalitsus oma seisukohata kujundamisel on arvestanud ekspertarvamustega. Seetõttu lisaekspertiisi koostamine vajalik ei ole.</p>
	20.8	<p>Aktiivsete tänavafreontide vähesuse probleemi lahendamiseks avada Tasku ärikeskuse ja bussijaama 1. korruse aktiivsed teeninduspinnad tänavale, nõnda et selle tänavapoolsel küljel saaks paikneda kuni 5 m laiune äripind, mis võimaldaks hoone ja tänavaruumi omavahelist suhtlemist. Sellise lahenduse teostamiseks teeme ettepaneku kasutada arhitektuurivõistluse konkursitöodes pakutud planeeringulahendusi, milles tänavale avatuse võimalused on arvesse võetud.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Aktiivse tänavafreondi kujundamine on lubatav mahu, mis tagab tänavafunktsioonide säilimise sobiva teenindustasemega.</p> <p>Nihutades bussiterminali (busside manööverdamise ala, peatuste jm ala) olemasoleva Tasku poole, ei ole võimalik tagada rahuldava suurusega bussiterminali pinda selle kitsamas osas.</p> <p>Bussijaama oote- ja hajumisalale täiendavate funktsioonide kavandamine ei tohi häirida bussireisijate tegevusi.</p> <p>Planeeringus sätestada, et hoone laiendusprojekti osaks on ka olemasoleva hooneosa aktiivse tänavafreondi loomine Turu tn ja Emajõe poole.</p>
	20.9	<p>Teeme ettepaneku paigutada reisijate siseooteala tänava poole selle praegusse asukohta, lähtudes alternatiivskeemist (vt http://taipla.ut.ee/zane/img-PDF-07071.pdf, autor Tartu LV arhitektuuriteenistus). Selle skeemi elluviimiseks on vaja takistada inimeste liikumist busside manööverdamisalale ja rajada Tasku sissepääsu</p>	<p>Mitte arvestada.</p> <p>Detailplaneeringu koostamisse on kaasatud oma ala spetsialistid. Erinevate lahenduste kaalumisel on jõutud järeldusele, et detailplaneeringu lahenduses on esitatud bussiterminali jaoks praegusega võrreldes parem</p>

		<p>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 tänava äärde võimaldab elavdada Soola tänava äärset hoonefronti, muutes selle aktiivsema frondiga linnalikumaks tänavaks, kus hoone esimene korrus suhtleb tänavaruumiga (detailplaneeringu lahenduse järgi suunatakse inimesed tänavalt kvartali sisemusse). Praeguse lahenduse kohaselt jääb Soola tänav kaubanduskeskuse tagahoovis olevaks läbipääsuteeks. Alternatiivlahendus on teostatav ning vastab linnaruumi kvaliteedi mõttes rohkem headele tavadele, kuid ikkagi ei lahenda jalakäijate logistika terviklikku toimimist hotelli ja Turu tn ristmikel. Hea terviklahenduse leidmine eeldab ruumiliste ja liikluslahenduste muutmist ka külgnevatel tänavatel ja ristmikel.”</p>	<p>lahendus. 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. Detailplaneeringus esitatud lahendust korrigeerida, nii, et see vastaks kehtivatele normidele.</p>
	20.10	<p>Seoses busside manööverdamisala kõrguse ja ventilatsiooni küsimusega. 27. märtsil toimunud avalikustamise koosolekul (edaspidi: avalikustamisel) nimetati kõrguseks 6 m, planeeringu seletuskirjas vastav info puudub. EAL-i ekspertiisis on määratletud järgnev: “Arvestades praeguse detailplaneeringuga kavandatud bussiterminali kõrgust, selle kohale kavandatavaid korruseid, sh ka välisruumi kohale kavandatavat ühendust Dorpati hotelliga, samuti vastavate nõuete puudumist planeeringus, ei ole kõnealuse detailplaneeringu alusel tõenäoline, et projekteerimisel tekiks bussiterminalis avar ning inimsõbralik sise- ja välisruum. /.../ Alternatiivide hulgas võinuks kaaluda ka piirangute seadmist ärikeskuse (sealhulgas hotell Dorpatiga planeeritava ühenduse) brutopinnale ehk selle vähendamist võrreldes planeeritava mahuga. Kui brutopind jääks väikemaks ehitusaluse pinna ja korruste arvu korrutisest, siis sellise piirangu kaudu saab hoonet liigendada. Hea lahenduse korral võimaldab liigendus sealt kaudu bussijaamale ja ümbritsevale välisruumile rohkem õhku ja valgust.” Teeme ettepaneku määratleda planeeringu dokumentides selgelt</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. Detailplaneeringus sätestada, et Dorpati ühendamine põhihoonega Soola tn poolsel küljel on lubatav maksimaalselt kahekorruselise ja 4m laiuse galeriiga.</p>

		<p>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). 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>	
	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 (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. Detailplaneeringuga kavandatud perrooni gabariite arvestades määrata perroonile teenindustase. Teenindustaseme selgumise järgselt on võimalik otsustada perrooni gabariitide piisavuse üle. Ooteruumist bussiperroonile tuleb kavandada täiendavalt muust jalakäijate liikumisest eraldatud läbipääse.</p>
	20.12	<p>Reisijate ooteala ja platvormide ning praeguses detailplaneeringu lahenduses busside manööverdamisala paiknemine Tasku sisemuses võib avalikustamisel esitatud väidete põhjal põhjustada olulisi probleeme busside liiklemisele graafiku kohaselt.</p> <p>Teeme ettepaneku välja töötada praegusele planeeringulahendusele alternatiivsed lahendused, mis välistavad vastava probleemi tekkimise. Vajadusel kaasata täiendavaid eksperte, sarnaseid ettepanekuid on väljendanud ja põhjendanud mh Dago Antov ja Ilmar Pihlak.</p>	<p>Arvestada osaliselt. Planeeringulahenduse koostamisse on kaasatud liikluseksperdid (sh Dago Antov, kesklinna liikuvuskava ja Ilmar Pihlak, kellega koostöös toimub bussiterminali planeerimine). Manööverala ruumilahenduse aluseks peab olema Eesti Standard EVS 843:2003 „Linnatänavad“.</p>

	20.13	<p>Ettepanek tagada bussijaama ala eristatus kaubanduseks kasutatavast alast. Praeguse lahenduse korral võivad olla probleemiks ooteala läbivad Tasku külastajad, eelkõige Annelinna suunalt, mis ei võimalda rahuldavalt kasutada bussireisijatele osutatavaid teenuseid (näiteks piletite ost kassade ees, piletimüügiks tuleb ette näha ootealal eraldi ala, mida läbikäiguteed ei läbi). Kaaluda lahendusi Tasku keskuse külastajaile eraldi sissepääsu rajamiseks, bussijaama ooteala läbimata. Juhul, kui praegune planeeringulahendus realiseerub, teeme ettepaneku suurendada ooteala Tasku sisemuse suunal (sarnane ettepanek tehtud ka arhitektide petitsioonis). Lähtume oma ettepanekus EALi eksperthinnangust, mille järgi on bussijaam üleriigiline avalik ruum ja hea tava kohaselt tuleb bussijaama arendada nii, et selle ühendus erinevatest lähenemissuundadest muutub maksimaalselt mugavaks ja arusaadavaks, bussijaam kergelt leitavaks ja kaubandusest eristatavaks.</p>	<p>Arvestada osaliselt. 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 (otsesest bussiliiklusest eraldatud ala) ehk bussiterminali siseruumi suurus peab olema minimaalselt 850 m². Bussidesse sisenemise ala peab olema nõuetekohane ja tagama bussidesse pääsu kõigile reisijatele sh vaegliiklejatele. Ootesaali (bussiterminali siseruumi) minimaalne pindala tuleb planeeringus üheselt fikseerida, sätestades, et ootesaali sisse ei tohi arvestada kaubanduskeskuse juurdepääsuteid, lifte, eskalaatoreid jms. Planeeringus tuleb sätestada, millised reisijatele suunatud teenused peavad seal olema tagatud.</p>
	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. 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>

	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.</p> <p>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>
	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 investeringute 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.</p> <p>Detailplaneeringut ei saa koostada bussiterminali asukohavalikuks. Detailplaneering algatatakse konkreetse maa-ala kohta sellele ehitusõiguse määramiseks. Bussijaama asukoht on määratud varemkehtestatud planeeringute ja arengudokumentidega.</p>
Kalle Kulbok 09.04.2014	21.1	<p>Avalikul väljapanekul olevast DP-st ei selgu, millised joonised ja seletuskirjad on ametlikud, millised illustratiivsed. Piiratud on tildiste fraasidega ja on osundatud, et konkreetsed 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</p>	<p>Kõik detailplaneeringu avalikustamisel olnud joonised ja seletuskiri on ametlikud ning kõik materjalid on avalikustamise perioodil olnud kättesaadavad. Lisade kaustas esitatud materjalides on esitatud nii planeeringu menetluses toimunud ametlik kirjavahetus, teostatud uuringud ja detailplaneeringu lahendust illustreerivad materjalid. Detailplaneeringu täpsusaste ei saagi olla võrreldav projektiga.</p>

	<p>trükiiveaks (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 konkreetsuse tõttu on raske hinnata ja põhjendada vastuväiteid detailplaneeringule. Üritan siiski mõnda olulisemat küsimust puudutada</p> <p>Busside tuppa viimisest suureneb terviserisk reisijatele sissehingataivate gaaside näol. Eesti senine praktika (Viru keskus, Jõhvi) näitab, et sundventilatsioon ei ole piisav. Ekspertarvamuses (mis viitab samuti konkreetsusele alles projekteerimise etapis) öeldakse: „Kavandatava bussisõiduala sisekliimale avaldab positiivset mõju asjaolu, et ala on osaliselt avatud välisõhule (puudub üks välissein).“ Paraku nähtub planeeringust, et see välissein on siiski kavas rajada (nii selgitati ka 27.03.14). Järelikult ei ole pädev ekspertarvamus, millele planeering ventilatsiooni osas tugineb.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Sätetada planeeringus, et ventilatsiooniseadmete väljapuhkeavad ei tohi olla suunatud Soola tn äärsele kergliiklejate alale ja bussijaama alale.</p> <p>Bussijaam on avatud välisõhule busside sisse ja väljasõidu aladelt. Täiendavalt on ette nähtud sundventilatsiooni kavandamine. Projekteerimisel tuleb tagada õhu kvaliteedi vastavus standardile EVS-EN 13779 ning EVS 906. Tehnilised lahendused töötatakse välja projekteerimise etapis.</p>
21.3	<p>Bussitaskute ja bussijaama vahel on ebapiisav ruum. Bussi väljumise eel ootab peatuses mitukümmend inimest (praeguses bussijaamas on peatuses väljas ka ootepingid), läbisõitvatest bussidest tuleb teist samapalju maha. Ei ole tagatud reisijate möödapääs teistesse peatustesse. Vajalik on paar meetrit lisaruumi, mis muudab küsitavaks kogu kavandatud lahenduse.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Ooteala on kavandatud bussidest eraldatuna siseruumis ja senisest suurem.</p> <p>Bussidesse sisenemise ala peab olema nõuetekohane ja tagama bussidesse pääsu kõigile reisijatele sh vaegliiklejatele.</p> <p>Kõik detailplaneeringuga kavandatud lahendused peavad tagama liiklejate ohutuse.</p> <p>Detailplaneeringuga kavandatud perrooni gabariite</p>

			arvestades määrata perroonile teenindustase. Teenindustaseme selgumise järgselt on võimalik otsustada perrooni gabariitide piisavuse üle.
	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 edasi-tagasi kruntimise tulemusel liiklusmaa kahanenud 6,25%-ni.</p> <p>Kehtivas planeeringus on ette nähtud mitmed kergliiklusteed, millel arendaja pidi tagama ööpäevaringse läbipääsu (sealhulgas kergliiklusvahenditega – vt. p. 2.14). Enne kui see asendub uue detailplaneeringu servituudiga, kus linn on loobunud läbipääsust kell 23.00-7.00 (kergliiklusvahenditest rääkimata), tuleks analüüsida, mis põhjusel on kehtivas planeeringus sisalduv nõue täitmata.</p> <p>Analüüsida tuleks sedagi, miks ehitusloa andmisel ei arvestatud detailplaneeringusse kirjutatud kõrguspiirangut: „Suurima ehituskõrguse määramisel on korruse keskmiseks ehituskõrguseks võetud 3,3 m (lisaks võimalik madal katusekalle – kuni 20%).“ Seega oleks lubatud 6-korruse puhul hoone suurimaks suhteliseks kõrguseks 19,8 m (arvestades 0% katusekallet). Ehitusluba anti aga 4 m kõrgema hoone ehitamiseks!</p> <p>Analüüsida tuleks, miks jäi arendajal täitmata kehtivast planeeringust tulenev kohustus tõsta ohutuse tagamiseks planeeringualal ülekäiguradasid.</p> <p>Analüüsida tuleks, kuidas osutus võimalikuks 3 bussipeatuse (sh Elva bussi peatuse) paiknemine parkimismaja seina ääres ilma mingite kõnniteedeta (mis kehtivas planeeringus olid kavandatud). Kehtiv DP näeb</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>praeguse Rimi kaupluse alal ette maapealset parklat (sealhulgas ka taksopeatust).</p> <p>Ja enne loa andmist Soola tn haljastuse maharaiumiseks tuleks analüüsida sedagi, kas kehtiva planeeringuga kavandatud kõrghaljastus on ikka nõuetekohaselt rajatud.</p> <p>Kui peaks selguma, et arendaja on vilistanud senistele planeeringutele (saades selleks õiguse ühise kopraküttimise, parteikassasse tehtud annetuste või muude sidemete tõttu), tekib õigustatud küsimus – kuidas saab kindel olla, et arendaja uue planeeringuga kehtestatavaid kohustusi üldse täita võtab.</p> <p>Ent enne tuleb planeeringusse ka selgepiirilised kohustused kirjutada, et tagada kunagi bussijaama krundi saamisel võetud kohustuse (ehitada välja endisest parem bussijaam) täitmine.</p>	<p>Planeeringu realiseerimine on fikseeritud detailplaneeringu seletuskirja rakendamise peatükis ja selle täitmise tagamine toimub eelkõige ehitusetapis.</p> <p>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>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 laiema manööverdamiskoridoriga (7,218 m on 48 cm laiem kui 6,72 m).</p> <p>Lisan bussipargi töötajatelt saadud pildi Autocadi programmist, kus nähtuvad manööverdamisvõime kontrollimiseks arendaja poolt antud mõõdud. Tegelikult pool meetrit kitsam manööverdamisala muudab aga eksimiseriski ülisuureks.</p> <p>Leian, et tegemist on arendaja poolt pahatahtliku mõõtudega vassimisega ning lõppkokkuvõttes võimalike riskide varjamisega.</p> <p>Detailplaneeringu edasise menetlemise asemel tuleks kontrollida, kas arendaja tegevuses esineb kuriteo koosseis (sh tuleks välistada ka võimalikud korruptsioonikahtlused). Ühtlasi tuleks kaaluda planeerijalt litsentsi võtmist. Võimalikul bussi tagurdamisel vastu tugiposti võivad halvimal juhul olla üpris traagilised tagajärjed.</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Lahendus peab vastama Eesti Standardis EVS 843:2003“Linnatänavad“ toodud nõuetele.</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.	
Endine Tööstusprojekti projekteerija- eelarvestaja Allkiri (loetamatu) 09.04.2014	23.1	Tunnen kaasa teie ette asetatud tingimuste, ruumipuuduse keerulise lahenduse pärast. Soovitan bussijaama tarbeks kasutada ka näiteks Rimi pinda.	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.
	23.2	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?	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.
	23.3	Miks projekteeritakse Wc-sid ikka Moskva GOST-i järele? Ettepanek on suurendada tualettruumide pinda, et võimaldaks kaasa võtta ka pagasi .	Mitte arvestada. Ettepanek puudutab projekteerimise staadiumit ja edastatakse hoone projekteerijale projekti koostamisel arvestamiseks. Pinna suurust hinnatakse ehitusloa väljastamise menetluses.