

## Kesklinna üldplaneering

### Eskiislahenduse avalikul väljapanekul ja aruteludel laekunud ettepanekud, vastuväited ja linna seisukohad

Ettepaneku esitaja, laekumise kuupäev	Kokkuvõtte esitatud ettepanekutest/vastuväidetest	Tartu Linnavalitsuse (LV) seisukoht
1. T. Sild 30.06.2013	<p>1. Öppehoone „Economikum“ kõrvale planeeritud ehitusmaht on liiga suur ja riivab avalikku huvi ühe vaate kinnipanemise ja potentsiaalse liikumiskoridori äralõikamisega. Tegemist on Narva mnt eeskätt kergliiklejate jaoks olulisest sihist, mis jõuab vaatekoridorina välja jõe äärde ja lõpeb vanalinna poolses otsas vaatega jalakäijate Kaarsillale. Mõned pöösad on praegu seal ees, aga kui puud pole lehtinud, siis tegelikult on see potentsiaal selgelt tajutav ka praegusel kujul. Narva mnt ja Mäe tänava sihi peale ehitatakse juba praegu Ülejõe parki vaateplatvormi, mis on olemuselt Mäe ja Narva mnt sihtide põimumine. Planeeritava ehitusmahu lisandumisel kaotaks see oma kontseptsiooni selguse.</p> <p>2. Öökubi “Atlantise” taha jääval krundil Narva mnt ääres puudub linnaehituslik kontseptsioon ja jääb arusaamatuks, miks selline maht sellises kohas. Soovitan kaaluda ümberkruntimist ja vastava kvartali kontseptsiooni väljaarendamist. Üks võimalus ja lähenemine oleks siinkohal ideevõistlus. Juhul, kui leiate, et parki hooneid lisama ei pea, soovitan kaaluda mainitud ala muutmist üldkasutatavaks haljasalaks.</p>	<p><b>1. Mitte arvestada.</b> Olulised vaatekoridorid on Mäe ja Roosi tn pikendused jõeni, Narva mnt puudub vaatekoridor olemasoleva haljastuse, pargimaastiku tõttu. Vastavalt KSH aruandele on soovitatav Narva mnt jõepoolsesse külge hoonefrondi rajamine, et tõkestada liiklusrüüa levikut ja tõsta jõeäärse pargiosa puhkeväärtust.</p> <p><b>2. Arvestada järgmiselt:</b> Planeeringus märkida, et eesmärgiga leida terviklik arhitektuurne lahendus, on lubatud hoonestusala piires vajadusel ette näha ümberkruntimise võimalus. Hoonestusala säilitada planeeringu eskiislahenduses antud piirides. Ümberkruntimine on detailplaneeringu küsimus ja üldplaneeringuga seda ette ei saa näha.</p>
2. Albatrek OÜ, J.Martin 13.08.2013	<p><b>Planeeringuga määrata Pepleri 34 maakasutuse juhtotstarbeks EK*/ÄB/ÄM.</b> Avalikustatud eskiislahenduses on Pepleri 34 märgitud leppemärkidega ÄM/ÄT (majutushoone maaala/kaubandus – ja teenindusasutuste maaala). Kehtivas Tartu linna üldplaneeringus on Pepleri 34 segahoonestusala. Kuna Pepleri 34 detailplaneeringu koostamine on pooleli ja lõplikku kinnitust tulevases funktsioonis ei ole veel saavutatud, siis peame ainult spetsiifilise äriefunktsiooni ja</p>	<p><b>Arvestada.</b> Maa-ala üldiste kasutustingimuste osakaal täpsustada edasise planeerimise käigus.</p>

	<p>võimalikku korterelamu funktsiooni mittedäitamisest kahjulikuks ning tulevikus siiani Tartu linnaga läbirääkimistes saavutatud seisukohtadele tuginedes võimalikult ka eksitavaks. Eelnevale toetudes palume lisada üldplaneeringu Pepleri 34 funktsioonile EK* (korterelamumaa millel esimesel korrusel kaubandus või teenindusmaa) ja ÄB (büroohoone maa-ala) samas ÄT võiks EK* lisamisega eemaldada kuna EK* juba kirjeldab soovitud.</p>	
<p>3. Nordecon AS, J. Vink 22.08.2013</p>	<p>Kesklinna üldplaneeringu eskiislahendus ei arvesta Väike-Turu tn 7 krundile kehtiva detailplaneeringuga määratud ehitise kasutamise otstarbeid, kuna eskiislahendusega on alale jäävate kinnistute juhtotstarbeks näidatud kitsendavalt büroo- ja pangahoone, koolituskeskuse, kesklinna sobiva tootmisettevõtte, nagu näiteks info- ja kommunikatsioonitehnoloogia ettevõtte ja postiteenust osutava hoone, ehitamise. Üldplaneering peaks arvestama kehtestatud detailplaneeringuga määratud ehitusõigusega ning ehitise kasutusfunktsioonidega, st võimaldama ehitada nimetatud alale ka muid detailplaneeringuga lubatud ärihooneid (dp-s toodud liigitusena) ja mitte kitsendada seda üksnes eskiislahenduses antud büroo- ja haldushoonete funktsiooniga. Väike-Turu tn 7 kinnistule antud ehitusõiguse ja ehitiste kasutusotstarbe kitsendamine on vastuolus kehtestatud detailplaneeringuga ning rikub krundiomaniku õiguspärasest ootusest juba kehtestatud detailplaneeringuga antud ehitusõiguse realiseerimisele. Palume planeeringusse sisse viia muudatused, mis oleks kooskõlas kehtestatud detailplaneeringuga kinnistule antud ehitusõigusega ning ehitistele antud kasutusotstarvetega.</p>	<p><b>Arvestada</b> järgmiselt: Planeeringu seletuskirja ptk 10. 5 tabeliga 12 on täpsustatud vajalike äriefunktsioonide osakaal kvartalis, nimetatud osakaalu kohaselt on vajalik krundi Väike- Turu tn 7 kavandamine suures osas büroohooneks. Arvestades krundi paiknemist aktiivses liikumistsoonis saab hoone esimese korruse mahus määrata täiendavaks funktsiooniks kaubandus-teenindusasutuste maa.</p>
<p>4. K. Kulbok 25.08.2013</p>	<p>1.Kasutatud mõiste "kesklinna üldplaneering" on eksitav. Kesklinna linnaosa paikneb Tartu südalinnas Emajõe paremal kaldal. Kesklinna piirid on Veski tänav – Jakobi tänav – Kroonuaia tänav – Emajõgi – Aida tänav – Kalevi tänav – Pargi tänav – Tähe tänav – Väike-Tähe tänav – Võru tänav – Filosoofi tänav – Riia tänav – Kastani tänav – Näituse tänav. Sooviga vähendada senise üldplaneeringuga kavandatud jõeäärset virgestusala on liidetud planeeringuga osa Ülejõe asumist. Sellest tuleks loobuda. Eksitav on ka asumite skeem seletuskirja lk 5 (Ülejõe asum ei piirne joonisel kujutatuga).</p>	<p><b>1. Selgitus.</b> Planeering ei ole koostatud kesklinna linnaosa kohta, vaid linna üldkeskuse kohta. Nimetatud selgitus on antud planeeringu seletuskirja ptk. 2. Lähtudes linna üldkeskuse piiridest on planeeringusse haaratud ka osa Ülejõe asum. Asum aga ei ole planeeringualasse tervikuna haaratud nagu näiteks ka Toometaguse, Tähtvere ja Supilinn).</p>

	<p>2. Mõne suursponsori soov Ülejõe Park täis ehitada kajastub 2009.a. Ülejõe pargis tekitatud tootmismaa juhtotstarbega 514 m<sup>2</sup> krundi Narva 2d tekitamises (pumbajaamale oleks Toomas Kapi väitel piisanud 30 m<sup>2</sup> krundist), aga samuti ka Estiko esindaja protokollitud ütlusest Tiit Sillale: "Tiit, joonista siia ka midagi, aga seekord mitte kolmnurki! Erinevates arenguvisionides kavandati Narva mnt 2d krundiga hõlmatud Ülejõe Pargi ossa erinevat hoonestust, hetkel on sinna kavandatud 3-6 korruselise hoone (kõrvakrundil Narva mnt 4 on lubatud kuni 3 korruselised hooned). Kuigi l. Ranniku väitis, et reserveeritakse vaid võimalik ühiselamu ülikoolile, on see väide vastuolus seletuskirja p. 4.3.6: "Planeeringuga ei kavandata uute ühiselamute ehitamist (v.a Raatuse tn 22 krundil)." Tuleks loobuda kavast vähendada selles piirkonnas senises üldplaneeringus kehtestatud jõe ehituskeeluvööndit.</p>	<p><b>2. Selgitus.</b> Planeeringuga on sätestatud käsitletava hoonestusala ainuvõimalikuks kasutusotstarbeks teadus- ja kõrgharidusasutuste maa-ala. Nimetatu eeldab, et jõe-äärne haljasala kuulub planeeringu käigus täpsustuvates (vt. vastus T. Silla ettepanekule nr 1) piirides hoonestamisele vaid kõrgharidusega seonduvate funktsioonidega hoonestusega, mille läbi linn suurendab ülikoolide võimalusi arendada teadus- ja õppetööd kesklinnas. Planeeringuga antud korruste vahemik täpsustub edasise planeerimise käigus. Kalda ehituskeeluvööndi võimaliku vähendamise küsimus kuulub kaalumisele alles pärast planeeringu põhilahenduse avaliku väljapaneku ja arutelude tulemuste selgumist.</p>
	<p>3. Tegin ettepaneku, et kõigil juhtudel, mil Kesklinna üldplaneering läheb vastuollu senise Tartu üldplaneeringu ja arengustrateegiaga Tartu 2030, põhjalikult ja motiveeritult põhjendada muudatuste vajalikkust ning täpsustada, millised osad nimetatud dokumentidest kaotavad kehtivuse. Seda ei ole tehtud.</p> <p>Rohelisest koridorist on seletuskirja lk 6 asuval skeemil alles vaid ovaal, Emajõe roheline tuulekoridori katkestab avaturu piirkonda kavandatud 3-5 korruselise hoonemaht (turu parklasse kavandatakse kuni 6 korruselise hoonestust). Tuulekoridori säilimiseks ei tohiks selles jöekäärus lubada enam kui 2 korruselise hoonestust.</p> <p>Nõustuda ei saa ka avaturu kaotamiseks seletuskirja p.4.11 kavandatud meetmetega (viia parkla avaturu alla ja jätkata kaubitsemist siseturu põhimõttel).</p>	<p><b>3. Arvestada</b> planeeringu põhilahenduse koostamisel.</p> <p><b>Selgitus.</b> Lk. 6 asuv skeem kajastab strateegilisi arengusuundi ja ei ole käsitletav maakasutusplaanina. Jõe-äärne hoonestus on kavandatud astmelisena ja ei ole tõkkeks tuulekoridorile (vt. KSH aruanne lk. 91).</p> <p>Planeering ei näe ette avaturu kaotamist, vaid kesklinna linnaruumi tihendamise eesmärgil kahetasandilise lahenduse kavandamist.</p>
	<p>4. Seletuskirja p. 4.10 puuduvad meetmed politseiasutuste kesklinna toomiseks,</p>	<p><b>4. Selgitus.</b> Planeeringuga on reserveeritud maa-</p>

	<p>samuti pensioniameti, tööinspektsiooni jt riigiasutuste regionaalsete allasutuste kesklinna toomiseks.</p> <p>Tuleks sätestada politseiasutuste kesklinna toomise meetmed ja ajaline programm.</p>	<p>alad riigi-asutuste kesklinna suunamiseks. Meetmed ja ajaline programm ei ole üldplaneeringu küsimus, vaid on lahendatavad muude strateegiliste dokumentidega.</p>
	<p>5. Eskiisis on kavandatud paljude seniste parkimiskohtade kadumineskeslinnas ja selle lähiümbruses. Ei ole pakutud aga konkreetseid meetmeid parkimiskohtade kompenseerimiseks. Tegin ettepaneku, et parkimisküsimuste analüüs kesklinnas ja selle puhvertsoonis võiks olla kesklinna planeeringus üks keskseid teemasid, paraku on see jäänud vajaliku tähelepanuta. Stratumi töös pakutakse välja küll mõnda parkimismaja (senistes parklates), paraku ei toeta neid ideid joonisel 1 kavandatud maakasutuse funktsioon.</p> <p>Arusaamatuks jääb kava kaotada üldplaneeringuga parklad Ujula 2, Narva 31, Fortuuna 3a, Narva mnt 2e ja paljudes teistes kohtades. Mitmel juhul jääb mulje, et senine transpordiotstarbeline munitsipaalmaa on plaanis ümber kantida mõnele suursponsorile.</p>	<p><b>5. Selgitada ja arvestada:</b> kesklinna liikumisruumi arendamise ühe põhimõttena on selgelt sõnastatud, et „Kesklinna liikumisruumi keskmes on inimesed, mitte sõidukid ja see väljendub ka tänavapildis.“ Eesmärk on sätestatud nii keskkonnasäästvuse, kesklinna üldise ilme kui ka vähemkaitstud liiklejate vajadusest lähtuvalt. Kesklinna planeering näeb ette eelkõige tänaval parkimise võimaluste vähendamise. Kesklinna piirialadel on selle kompenseerimiseks ette nähtud „pargi&amp;kõnni“ süsteemi arendamine, samuti tekivad parkimisvõimalused avalikes hoonetes, mis kesklinna alale on kavas rajada. Tartu Linnavalitsus on seadnud eesmärgiks kergiikluse ja ühistranspordi eelisarendamise, mille üheks osaks on autoliikluse vähendamine kesklinnas. Planeeringumaterjale korrigeerida maakasutuse funktsioonide osas. Maakasutuse funktsiooni muutus on läbimõeldud uushoonestuse paiknemisest, lähtudes “Tartu kesklinna arengustrateegiast”. Kesklinnas on põhjendatud parkimisalade asendamine hoonestusega, sõidukite parkimine lahendatakse hoonete mahus.</p>
	<p>6. Joonisel 2 on vigaselt määratletud hoonete asukohad senistes detailplaneeringutes. Näiteks Pikk tn 11 krundil (ja Pikk T11 transpordimaal) ei ole kavandatud hoonet - küsitava väärtusega vastav DP näeb ette hoone senisel tänaval. Samuti ei näe DP ette hoonestust Kivi 27 krundil. Ka bussijaama</p>	<p><b>6. Arvestada.</b> Planeeringumaterjalides teha vajalikud parandused.</p>

	<p>täisehitamiseks puudub Soola 4 krundil hetkel kehtiv DP.</p> <p>7. Arusaamatuks jääb, miks määratletakse joonisel 2 hoonestus, mis on detailplaneeringu ülesanne. Näiteks Roosi 10 ja Mäe 9/Pikk 5 kruntidel. Miks kirjeldatakse Kaubamajale korruse pealeehitust? Miks määratletakse hoonemassiv Poe tn ääres, kui vastav detailplaneering on ekslinnapäa L.Randjärve suulisel korraldusel peatatud?</p>	<p><b>7. Selgitus.</b> Keslinna üldplaneeringuga ei lahendata detailplaneeringu ülesandeks olevat krundi ehitusõigust, vaid määratakse maa-alade üldised ehitustingimused. Planeerimisseadus ei täpsusta, millises detailsuses ja vormis seda tehasee on kohaliku omavalitsuse otsustada. Arvestades keslinna intensiivset maakasutust ja hoonestustihedust on linn seisukohal, et võimalike hoonestusalade määramine eskiisis antud vormis on otstarbekas ja annab avalikkusele arusaadavamalt edasi linna ehituskavasid.</p>
	<p>8. Arusaamatuks jäävad hoonemassiivide taotlused ka Toomemäel Jakobi tn ääres, Vanemuise 4 üldmaal, Fortuuna 3a krundil jne. Kui põhjendatud vajadused sunnivad kehtivat üldplaneeringut muutma, on võimalik neid menetleda üldplaneeringut muutva detailplaneeringuna. Kas üldplaneeringusse võetakse nad selleks, et siis saab põhjendada lihtsamini (üldplaneering näeb ette).</p>	<p><b>8. Selgitus:</b> Kõigi nende alade hoonestamise aluseks on "Tartu keslinna arengustrateegia", mis näeb ette keslinna hoonestuse tihendamise. Toomemäe jalamile Jakobi tänava äärde on kavandatud maa kõrgkooli hoonetele, et võimaldada Tartu Ülikoolile uushoonestust keslinnas. Vastavalt laekunud ettepankekule lisandub kultuuriasutuse sihtotstarve, võimaldamaks kunstimuuseumi ehitamist. Vanalinna muinsuskaitsealal uute ehitusmahtude kavandamisel kehtib põhimõte, et hoonestada võib kõik alad, mis olid hoonestatud enne 1944. aastat (v. a Pirogovi park). Nimetatud ala Jakobi tänava ääres oli hoonestatud enne 1944. aastat. Vanemuise tn 4 park ei täida pargi kui puhkeala ülesannet, sest asub mürarikka Riia tänava ääres, olles kasutatav peamiselt läbikäigulana. Fortuuna 3a krunt asub linnaehituslikult väärtuslikus piirkonnas, krundi potentsiaal</p>

		<p>hoonestusalana kesklinnas on märkimisväärne ning toetab kesklinna arengustrateegias välja toodud eesmärgi.</p> <p>Kesklinna üldplaneeringuga täpsustatakse ja muudetakse Tartu linna üldplaneeringut.</p>
	<p>9. Miks on joonisel 2 näidatud Raatuse 22 krundil ühiselamu juurdehitus 6-korruselisena, kui kehtiv DP võimaldab hoonestada seda ala 3-5 korruselisena? Kas nii loodetakse õigustada senise 6-korruselise ühiselamu ehitamist planeeringut rikkudes?</p>	<p><b>9. Selgitus.</b> Üldplaneeringu koostajad on hoonestusala fikseerimisel lähtunud väljakujunevast linnaruumilisest situatsioonist, mis nurgalahendusena võimaldab paralleelselt üle Raatuse tänava kavandatud hoonestust arvestava kuni 6 korruselise hoonestuse kavandamist. Üldplaneering ei muuda kehtivat detailplaneeringut.</p>
	<p><b>04.09.13 arutelul lisatud ettepanek:</b> Planeeringuga määratud kaubamaja hoone võimalik uushoonestusala märkus "korrus peale" asendada tingimusega "korrus maha".</p>	<p><b>Selgitus.</b> Üldplaneeringus arvestatakse juba olemasoleva hoone korruselisusega. Planeeringu edasisel koostamisel määratletakse linna seisukohalt sobiv korruselisus planeeringu põhilahendusse.</p>
<p>5. Maa-amet 26.08.2013</p>	<p>Tartu kesklinna üldplaneeringu eskiislahenduse kohaselt kavandatakse riigi reservmaa piiriettepanekutega nr AT1301210022 ja AT1301210023 hõlmatud maaüksustele haljasala maakasutuse juhtotstarve (HP). Kehtivas Tartu linna üldplaneeringus on nende maaüksuste juhtotstarbeks määratud segahoonestusala (S).</p> <p>Maa-amet on alustanud nimetatud maaüksuste osas maade riigi omandisse jätmist (taotletavate sihtotstarvetega ärimaa) ja jätkab seda, kuigi Tartu Linnavalitsus pole esellelega nõustunud.</p> <p>Riigi reservmaa piiriettepanekutega nr AT1301210022 ja AT1301210023 hõlmatud maaüksusi saab käsitleda üksustena, mis jäävad Emajõe kalda-alale, Holmi pargi alale ja üldplaneeringus näidatud muinsuskaitsealale. Koostatavas Tartu kesklinna üldplaneeringu eskiislahenduse seletuskirjas on mitmeti kirjeldatud, et antud ala on avalikult kasutatav haljasalana, vajalik puhkealadena</p>	<p><b>Arvestada.</b> Ühtlustada planeeringu materjale põhimõttel, kus käsitletav ala oleks üheselt määratud haljasalaks (HP) ja selle hoonestamine oleks välistatud.</p>

	<p>ja rohevõrgustiku toimimiseks. Seletuskirja peatükis 8 Emajõe kalda ehituskeeluvööndi täpsustamine on märgitud, et planeeringu eskiisiga sätestatakse, et jõeäärsetes parkides tuleb ette näha pargikohvikud, mille puhul tuleb lahendada ehituskeeluvööndi küsimus kas planeeringu järgmistes etappides või detailplaneeringutega igakordsete otsuste alusel. Peatüki 10.5 Sadama alapunktis 10.6.5 on kirjutatud, et planeeringu eskiislahendusega ei ole kavandatud Holmi pargi hoonestamist (v.a klubi „Atlantis“ tagune ala). Pargi hoonestamine võib kõne alla tulla pärast nn „Fortuuna kvartali“ ja Raatuse – Põik - Narva mnt - Fortuuna tn kvartali detailplaneeringu elluviimist. Alles pärast seda kaalutakse haljasala hoonestamise vajadust. Samas seletuskirja peatükis 9 Muinsuskaitse alapunktis 9.1.7 on märgitud, et Emajõe kalda-alasid pole lubatud hoonestada.</p> <p>Tuginedes eelnevale, pole Maa-ameti hinnangul kõnealuste piiriettepanekutega hõlmatud alade hoonestamist üheselt välistatud ning seletuskirjas sätestatu on kohati omavahel vastuolus.</p> <p>Palume täiendavalt üle vaadata riigi reservmaade piiriettepanekutega hõlmatud maaüksuste nr AT1301210022 ja AT1301210023 planeerimine. Palume viia seletuskirjas olevad punktid omavahel kooskõlla ning edastada meile omapoolsed selgitused ja põhjendused eelnimetatud riigi reservmaa piiriettepanekutega hõlmatud maade planeerimise osas. Palume hoida Maa-ametit kursis Tartu kesklinna üldplaneeringu menetlemisega.</p>	
<p>6. A.-T. Merisalu 26.08.2013</p>	<p>1. Emajõe endise Holmi tänava ja Uueturu tänava sihi vahele uue kergliiklussilla rajamine.</p> <p>Holmi kergliiklussild võimaldaks Tartu südalinnas rajada nõuetekohase jalgrattatee üle Emajõe. Holmi silda tuleks vaadelda ühe keskse osana Tartu linna edelast kirdesse (Vanemuise ja Uueturu tn trassil) läbivast perspektiivsest jalgrattateest. See ühendaks südalinnaga ja omavahel ühelt poolt TÜ Maarjamõisa tehnoloogia- ja meditsiinilinnaku ning Tammelinna elamurajooni ning teiselt poolt Ülejõe piirkonna: TÜ üliõpilaselamud, rajatava ERM-i peahoone ja perspektiivsed uuselamupiirkonnad.</p>	<p><b>1. Selgitus:</b> Kesklinna planeeringu ajaline perspektiiv on tinglikult 15- 20 aastat. Hetkel on selle jooksul Emajõe ületusvõimaluste parandamiseks kavandatud alljärgnevad tegevused: Ropka silla rajamine, Tähtvere silla rajamine, Võidu silla rekonstrueerimine, kergliiklussildade rajamine: Põik tn sihis, Vabadussilla ja Kaarsilla vahel, Kaarsilla asendamine uuega. Kuigi uue kergliiklussilla rajamine Holmi tänava ja Uueturu tänava sihi</p>

	<p>Praegu on nõuetekohased jalgrattateed Turusillal ja Vabadussillal, mis mõlemad jäävad juba kesklinna perifeeremasse osasse. Jalgrattaga Võidusilla ületamine on lausa eluohtlik, Kaarsild on aga jalgrattaliikluseks kitsas ning ülekoormatud: 1-meetri laiustelt järskudelt kaldteedelt peab toimuma nii lapsevankrite, jalgrataste kui ratastoolide liiklus korraga mõlemas suunas.</p> <p>Holmi tänava taastamine esialgu kasvõi pargisisese jalutusteena tõstaks tunduvalt seni väga vähe kasutatava konkreetse jõeäärse piirkonna atraktiivsust.</p>	<p>vahela võiks perspektiivis tulla kaalumisele, pole eeltoodud loetelu silmas pidades reaalse selle objekti realiseerimine käesoleva planeeringuperioodi jooksul. Pikas perspektiivis on võimalik ja lubatav kergliiklussildade rajamine kogu jõe ulatuses arvestades tänavavõrgust ja liikumisharjumisi. Holmi tänava sihis on eelduseks tänavavõrgustiku olemasolu mõlemal jõe kaldal.</p>
	<p>2. Endise Holmi tänava ala reserveerimine Holmi tänava taastamise võimaluse jaoks tulevikus jalakäijate ja kergliiklustänavana. Näha ette praeguste kinnistupiiride muutmine tänavatrassi vabastamiseks.</p>	<p><b>2. Selgitus:</b> Holmi kergliiklussilla rajamise korral on põhjendatud ka sillalt diagonaalselt Raatuse tänavani kulgeva tänava kavandamine. Otsest muinsuskaitsest põhjendust Holmi tänava taastamisel aga ei ole, sest Holmil pole säilinud ühtegi vana maja.</p>
	<p><b>04.09.13 arutelul esitatud ettepanekud:</b></p> <p>Mitte hoonestada Tartu Kaubamaja ja Vanemuise teatri vahelist ala, vaid jätta see toimima südalinna väljakuna rajades sinna ka diagonaalsed jalgrattateed.</p> <p>Maa-alune parkla Tartu Kaubamaja ja Vanemuise teatri vahelisele alale ning Jakobi ja Fortuuna tn nurga hoonestamine on sobiv.</p>	<p><b>Arvestada osaliselt järgmiselt:</b> Koostatava planeeringu eesmärgiks on suurendada konkurentsivõimet ning tihendada kesklinna hoonestust viisil, et säiliks piisavalt kvaliteetset avalikku ruumi ja haljasalaid. Käesoleva haljasala ei oma linnaehituslikku väärtust avaliku ruumina ning on tekkinud linnakeskusesse juhusliku sõjategevuse tagajärjel. Kesklinna üldplaneeringu üheks printsiibiks on sõjaeelselt hoonestatud alade uushoonestuse lubamine. Planeeringus sätestatakse diagonaalsete läbipääsude kavandamise vajadus.</p>
7. Tartu Liiklejate Koda 26.08.2013, 26.11.2013	<p>Tartu Liiklejate Koda (TLK) <b>ettepanekud seletuskirja kohta:</b></p> <p>1. Täiendada seletuskirja ptk 3.2 "Ruumilise arengus eesmärgid" selliselt, et elanikkonna vananedes kasvab nõudlus seniorkorterite ehk väikeste ja ka ratastoolis liikuja jaoks hästi funktsioneerivate kesklinna korterite järele, mis paiknevad avalike ja äriteenuste vahetus läheduses, eelistatavalt ühe kvartalis</p>	<p><b>1. Arvestada</b> ja juhtida planeeringus tähelepanu seniorkorterite vajadusele kesklinnas, arvestades sealjuures korteritele hea juurdepääsu tagamise vajadust.</p>



	koos poodide, arsti jms teenustega.	
	2. Narva mnt 89 krundile tuleks ehitada uus ühiselamu. Praegune lagunenud ühiselamuhoonne rikub linnaruumi tervikut nii oma paiknemise kui ka väljanägemisega. Lammutades selle oleks krundile võimalik tänavafondile ehitada oluliselt suurem kuigi madalam ühiselamuhoonete kompleks koos äri- või teenusfunktsioonidega allkorrusel. Täiendada vastavalt seletuskirja ptk 4.3.6.	<b>2. Arvestada</b> , jätta seletuskirjast välja punkt 4.3.6. Lisada Narva mnt 89 krunt uushoonestatavate ühiselamukruntide nimistusse.
	3. 118 860 m <sup>2</sup> elamispinna kavandamine tähendaks 30 m <sup>2</sup> / elanik järgi arvestades 3962 uut elanikku. Kuna tulevaste 20 aasta jooksul amortiseerub suur osa Tartu nõukogudeaegsest elamufondist (betoonhooned), on ehitusvajadust rohkem, hoolimata sellest, et linna elanikkond ei kasva. Suurem osa sellest ehitusest tuleks suunata kesklinna, et linna tihendumine tagada. Planeeritust suuremat elamuehitust oleks vaja igas kesklinna asumis.	<b>3. Selgitus.</b> Kesklinna kavandatava elamispinna määramine toimus üldplaneeringule aluseks olnud "Tartu kesklinna arengustrateegia" koostamise käigus. Hoonestuse pinna määramisel lähtuti kesklinna arengu üldeesmärgist luua domineerivalt avalike funktsioonidega keskus, kus oleks tihedalt läbi põimunud elamu, ameti- ja valitsusasutuse, kaubandus-teenindusasutuse, büroo, kultuuri- ja spordiasutuse, vaba aja veetmise ning muude keskusesse sobivate maakasutuse juhtotstarvetega maa-alad. Sellest tulenevalt ei saa kesklinnas lubada ka vaid elamuehitust.
	4. Eraldi punktina tuleks lisada, et kesklinnas peab olema võimalik ehitada autovabu maju või kvartaleid, kuhu korterite ehitamisega parkimiskoha nõue ei kehti.	<b>4. Arvestada.</b> Vastavalt standardile EVS 843:2003 ei ole sellise lahenduse planeerimine välistatud. Autovabade majade ja kvartalite rajamine kaalutakse läbi detailplaneeringu koostamise staadiumis, kui arendajal on selge, millise funktsiooniga ja millisele sihtgrupile hoonet kavandatakse.
	5. Kaaluda nõuet, et osad Fortuuna tänava puumajad tänavate ääres jäetakse alles ja renoveeritakse algsel kujul, et uus kvartal jääks ajalooliselt kihistatuks ja huvitavaks. Vastavad täiendused teha ptk 4.7 "Eluasemete maa-alad".	<b>5. Mitte arvestada.</b> Nn. Fortuuna kvartali kohta on koostatud detailplaneering, millega puumajade säilitamist ette ei nähta, säilitatud on ajalooline krundistik, mis annab võimaluse Fortuuna tänava äärse frondi hoonestamiseks järgides ajaloolist hoonetusrütmi. Linn ei pea nimetatud alal

		puitmajada säilitamist otstarbekaks.
	6. Täiendada seletuskirja ptk 6.2 lisades vahendeid Emajõe veeliikluse müra vähendamiseks ja piiramiseks.	<b>6. Arvestada osaliselt.</b> Täiendada KSH aruannet.
	7. Kaaluda Fortuuna kvartali atraktiivsuse tõstmiseks vaikse ja maastikuliselt huvitava jalgrattaühenduse loomist läbi kvartali. Selliseid saaks tekitada ka olemasolevatesse suurkvartalitesse.	<b>7. Arvestada.</b>
	<b>Ettepanekud liikuvuskavale:</b>	
	1. Täiendada liikuvuskava ptk 1.2 keskendudes enam liikumisvajaduste, mitte -harjumuste käsitlemisele.	<b>1. Arvestada.</b> Ettepanekuid liikumiskavale käsitletakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus.
	2. Praegune kergliikluskorraldus seab jalakäijad ohtu, kui rattasõidu populaarsus kasvab. Keslinna kergliiklus tuleks lahendada lähtudes sellest, et erineva kiirusega liikumisviisid on üksteisest eraldatud. Kiired ratturid tuleks suunata Rüütli ja Küüni tänavatelt ära, aga lk. 42 kaardil on nad jalgrattateedana märgitud. Rattateedena tuleks eelistada hoopis Ülikooli – Jakobi – Baeri marsruuti. Ratturite vasakpöörde Jakobi mäe all peaks olema lahendatav, kuna lk. 36 on samasse paika kavandatud ka jalakäijate ülekäik. Lisaks eelistama Magasini – Munga – Ülikooli liine (kui Munga tn oleks ratturitele kahe-suunaline), aga (lk. 38) just nendele tänavatele on kavandatud tänaväärne parkimine. See asi tuleks lahendada. Kaarsillale rattaliiklus pigem mõlemale poole, praegu on üks pool üle koormatud. Tuleks kavandada jalgrattakiirteede võrgustik.	<b>2. Arvestada</b> järmiselt: Rüütli – Küüni tänavatel planeeringus eraldi teid mitte näidata. Vanalinna ühesuunalistel tänavatel määratakse liikluskord, kus jalgratastele võimaldatakse kahe-suunaline liiklus eraldatuna jalakäijate liiklusest. Jakobi mäe alusel alal näha ette vasakpöörde vajadus. Lahendus töötatakse välja ristmikule foori projekteerimise käigus ning seda tutvustatakse avalikkusele (sh TLK). Kaarsilla osas näha ette kahepoolne rattaliiklus. Kiirtee võrgustiku kavandamine otsustatakse jalgrattaliikluse arenguskeemi ülevaatamise käigus.
	3. “Tartu linna jalgrattateede arenguskeem”, mis on kergliikluse arengu aluseks võetud, tuleks tänapäevastada, kuna pärast selle koostamist on linnas toimunud olulisi muutusi, näiteks ülikooli hoonete paiknemises. Uue skeemi koostamisel tuleb võtta õppust praeguse jalgrattaliikluskorralduse probleemidest: näiteks rattatee ei pruugi olla eesmärgipärane lahendus igas kohas kuhu selline on skeemis märgitud.	<b>3. Arvestada.</b> Linnavalitsus püüab leida skeemi ülevaatamiseks vahendeid.
	4. Probleemsete ristmike juures on välja toodud Riia tn – Turu tn – Vabaduse pst ristmik, kus on vajalik vähendada liikluskoormust (lk 20). Samas annab	<b>4. Arvestada.</b>

	<p>üldplaneering võimaluse lahendada antud ristmike ka mitmetasandilisena. Loobuda tasandite mõttest.</p> <p>5. Planeeringu kaardile (Joonis 3) märkida jalgrattarada Narva maanteele, Riia ja Turu tänavatele – praegu on kergliiklusteed, kuigi liikuvuskava lk. 21 on kirjas: “Esmajoones rajatakse jalgrattarajad olulisimatele sõiduteedele, milleks on Narva mnt, Vabaduse pst ning Riia, Turu, Vanemuise ja Pepleri tänavad.”</p> <p>6. Kajastada planeeringumaterjalides diagonaalseid ülekäiguradasid Riia-Turu ristmikul, mille rajamisele on viidatud liikuvuskava lk 21, trepistikku Pirogovi platsilt tähetorni suunas Toomemäe paremaks sidumiseks all-linnaga (lk 22).</p>	<p><b>5. Selgitada.</b> Jalgrattaradade kavandamine otsustatakse jalgrattaliikluse arenguskeemi ülevaatamise käigus.</p> <p><b>6. Mitte arvestada.</b> Diagonaalsed ülekäigurajad ei ole võimalikud ristmikuala laiuse tõttu. Selline lahendus viib ristmiku kaitseajad ülemäära pikaks. Riia tänava ülekäiguraja ületamise osas antakse hinnang põhilahenduse koostamise käigus.</p> <p>Pirogovi trepistiku osas lisada selgitus, et see on planeeritud Toomemäe üldplaneeringuga.</p>
	<p>7. Kuigi on loobutud Pika tänava läbimurde rajamisest, tuleks Narva mnt 89 ühiselamu siiski lammutada, kuna see hoone rikub linnaruumi tervikut nii oma paiknemise kui ka väljanägemisega (ta varjab vaateid ülevalt jõe ja linnasüdame poole ning asub keset ühte olulist varasemat linnatänavat), ning on osaliselt amortiseerunud, mille tõttu ei näe mingit põhjust seda renoveerida. Hoone tuleks lammutada, ning Pikale tänavale rajatava uue otsa võiks võtta kasutusele kergliiklustänavana, mille mõlemale poole saaks ehitada kahe-kolmekorruselised segafunktsiooniga (ärid allkorrusel ja eluruumid üleval) majad tänava äärde.</p>	<p><b>7.Arvestada.</b> Seletuskirjast jätta välja punkt 4.3.6.</p>
	<p>8. Magistraalide ääres, kus ratturid kiiresti sõidavad, tuleks jalgrattaliiklus jalakäijate alast põhimõttekindlalt eraldada. Eelistada tuleks rattaradu. Kui rattaradu millegi pärast ei ole mõnes kohas võimalik teha, siis peaksid vähemalt rattateed olema ühesuunalised ning selgelt ja füüsiliselt jalakäiguradadest eralduma.</p>	<p><b>8. Arvestada.</b> Nõustuda põhimõttega, et jalgrattaliiklus ja jalakäijate liiklus on vajalik jalakäijate mugavust ja ohutust silmas pidades omavahel eraldada kohtades kus see vähegi võimalik on. Konkreetne lahendus tänavate kaupa kavandatakse jalgrattaliikluse arenguskeemi ülevaatamise käigus.</p>

	9. Põhjendada ja selgitada läbimurde (Joonis 3, planeeritud ühendustänav) vajalikkust Raatuse tänava ja Võidu silla vahel, kuigi liikuvuskava lk 32-32 kohaselt ei ole asustuse prognoositava muutumise ja võimalike liiklusprobleemide tekkevõimaluse tõttu Raatuse tänava pikenduse rajamine otstarbekas.	<b>9. Selgitus.</b> Endist läbimurret on kavas kasutada transpordimaana kvartali juurdepääsu ja parkimisvõimaluste tagamiseks.
	10. Planeeringumaterjalides kajastada täiendavalt rajatavat jalakäijate ülekäigurada Riia tänaval kesklinna poolsel küljel ja Turu tänaval äärelinnapoolsel küljel ja Soola tänaval (liikuvuskava lk. 33, 35).	<b>10. Mitte arvestada.</b> Ettepanek ebaselge ja jäi ebaselgeks ka kohtumisel Liiklejate koja esindajatega 15.01.14.
	11. Jakobi tn – Kroonuaia tn – K.E. von Baeri tn ristmik ei ole nelja- vaid viieharuline (lk 35). Parandada.	<b>11. Arvestada.</b> Praegu kahe eraldi ristmikuna käsitletavat ala käsitletakse põhilahenduses ühe ristmikuna.
	12. Ptk 5.6 "Fooridega reguleeritud ristmikud" on mitmetes kohtades välja toodud, et jalakäijate ületus tagatakse ristmiku igal harul. Võtta see planeeringul normiks.	<b>12. Mitte arvestada.</b> Iga ristmiku lahendus on erinev ja üldpõhimõtet sellisel kujul kinnitada ei saa.
	13. Uute elumajade parkimismid tuleb määrata ja lahti kirjutada. Kesklinna tuleb planeerida kortereid eelkõige ilma autota elavate perekondade jaoks. Alternatiivina autovabade majadele või kvartalile võiks kaaluda ka (Helsingis kasutusele võetavat) lahendust, kus autoparkimiskohti ehitatakse uutele kesklinna korteritele ainult piiratud arv ning mitte maja juurde vaid lähimasse parkimismajja (üks koht / 2–5 korterit) ning kohad müüakse oksjonil. Nii jääksid parkimiskoha kulud elamuehituse hinnast ära ning kesklinnas elamine saaks olema odavam.	<b>13. Mitte arvestada.</b> Parkimiskohtade arvutusel lähtutakse standardist EVS 2003:843 ja üldplaneeringuga määratud parkimisvöönditest. Viidatud dokumendid võimaldavad linnakeskuses kavandada vähem parkimiskohti, kui vahevööndis ja äärelinnas.
	14. Jalgsikäigu arendamise põhimõtete peatükis (ptk 6.1) puudub oluline jalgsikäigu kiirendamise viis: ülekäigurajad peavad paiknema jalakäijate otseteel, nurgast nurka üle ristmiku – mitte viis või kümme meetrit ristmikust eemal. Vajalikud on regulaarsed jalakäijate loendused tähtsamatel marsruutidel ja ristmikel.	<b>14. Arvestada</b> loenduste vajaduse osas. <b>Mitte arvestada</b> radade paiknemise osas, mis lahendatakse projekteerimise käigus.
	15. Jalgrattateede võrgustiku kaardilt on kohe näha, et tegemist ei ole kuidagi töötava struktuuriga: vanalinna Toomemäe-poolsel küljel kõik ühendused	<b>15. Arvestada:</b> täpsustada ja täiendada planeeringumaterjale.

	<p>katkevad! Hoopis Ülikooli – Jakobi telg tuleks kujundada jalgrattaliikluse magistraaliks ning lahendada Jakobi tn Kroonuaia ja Laia tn vaheline lõik jalgratturite huvisid arvestades. Toomemäe ja Emajõe vahelise jalgrattaliikluse liiniks on märgitud Raekoja plats, mis on selleks otstarbeks kõige vähem sobiv koht. Kүүtri – Kompanii liin oleks palju parem.</p>	
	<p><b>26.11.13 esitatud täiendavad ettepanekud:</b>  Tahame juhtida tähelepanu ühistranspordi edasistele arenguvõimalustele, mis meie arvates kindlasti vääriavad planeeringus arvestamist. Eriti tõhus, keskkonnasõbralik ning ülejäänud liikuse suhtes suhteliselt sõltumatu liikumisviis on ühistransport rööbastel. Tartus on juba 1928. aastast olemas sadamaraudtee, mida saaks edukalt kasutada kas rongide või kergema rööpatranspordi ühendusena raudteejaama ja jõesadama vahel.</p> <p>Pakume lisada üldplaneeringusse võimalus jätkata olemasolevat sadamaraudteed kuni Turu sillani välja ning leida koht rööpatranspordi lõpp-peatuseks silla läheduses. See tekitaks võimaluse luua eriti tõhus liiklussõlm, mis ühendaks kolm peamist ühistranspordiviisi (rongi-, bussi- ja laevaliikluse) kesklinnas - kohas, kus juba praegu on Tartu tihedaim jalgsi- ja rattaliiklus. Nende viie transpordiviisi omavaheline integreerimine parandaks oluliselt ühistranspordi sujuvust ning aitaks lahendada autostumisest tingitud liiklusprobleeme.</p> <p>Tegemist oleks julge otsusega, mis tõstaks Tartu parima planeeringuga regionaalkeskuseks kogu Balti piirkonnas, ning looks eeldused Tartu ja Lõuna-Eesti dünaamilisele arengule. Me arvame, et aeg selleks otsuseks on praegu, sest Sadama asum on veel enamjaolt ehitamata ning ka sadamaraudtee äärsed alad väljaspool kesklinna on veel planeerimata. Sadamaraudtee trass on linna jaoks äärmiselt oluline ühendus, mis tuleb meie arvates säilitada ja aktiivsele kasutusele võtta.</p> <p>Kõige perspektiivikam oleks tekitada töötav rongi-, trammi- või</p>	<p><b>Selgitus.</b> Sadamaraudtee on Siili tn osas üles võetud ehk katkestatud ning kehtiva detailplaneeringu kohaselt pole seda võimalik taastatada. Lisaks on Tartu piisavalt väike linn ja vaksal asub kesklinnale piisavalt lähedal. Vaksali ja bussijaama ühendust on võimalik parandada ühistranspordi täiendamisega.</p> <p>Jõekalda puhkeotstarbelise potentsiaali kulutamine taristu peale, mis dubleeriks juba kavandatud ühistranspordiradasid ja raudteejaama vahelise ühendust on küsitav.</p> <p>Praegune teedevõrgustik suudab pakkuda piisavat juurdepääsu kesklinna. Pakutud ruumi on kavandatud kallasrada kergliiklejatele.</p>

	<p>rööpabussiühendus, mis teel jõesadama poole peatuks lisaks Tartu raudteejaamale ja Ropka jaamale veel mõnes keskses kohas Ropka ja Jõesadama vahel. Trassi kõrvale saab kogu pikkuses teha kergliiklustee, mis ühendaks kõiki jaamu. Tuleb ka uurida võimalust jätkata raudteed üle silla Annelinna poole, näiteks Turu silla kõrvalt.</p> <p>Sadamaraudtee liini saaks integreerida kõigi Tartust väljuvate ja Tartusse saabuvate reisirongide sõiduplaanidega, parimal juhul ümber istumise vajaduseta.</p>	
8. Estiko AS, A. Tammvere 21.08.2013	<p>1. Turu 2/Soola 8 krunt tähistada tingmärgiga „muu hoone“ või „uushoonestusala“, kuna menetlemisel on paralleelselt nii Kesklinna üldplaneering kui ka Turu 2/Soola 8 krundi detailplaneering. Praegune tähistus „eelnevalt detailplaneeringutega kehtestatud võimalikud hoonestusalad, mis ei kuulu käesoleva planeeringuga muutmisele“ tuleks asendada, kuna selgusetuks jääb, kuidas suhestub väljapakutud tähistusega uus algatatud detailplaneering, mille tulemusena olemasolevat detailplaneeringut plaanitakse muuta. Lisaks pole eskiisil märgitud nn Tasku kaubatänavaga osa (avatud august 2012) hoonestusalana.</p> <p>Eskiisjoonisel kasutatud tingmärkide sisu peaks olema põhjalikumalt lahti seletatud ja üheselt selge.</p> <p>2. Jalakäijatele paremate võimaluste loomiseks Riia-Turu ristmiku ületamiseks, jalakäijate liikumissuundade lihtsustamiseks Tasku keskuse ning uue Kaubamaja vahel luua uus ülekäik Riia tänavale Riia-Turu ristmiku vahetusse lähedusse.</p> <p>3. Eskiislahenduse punktis 10.4.3 on vana kaubamaja kvartali väljaarendamise kohta märgitud: „Sobivate lahenduste korral lubatakse galeriiühendusi olemasolevate kaubanduskeskustega“. Palume, et vastav sõnastus</p>	<p><b>1.Selgitus.</b> Kuna planeeringu põhilahenduses likvideeritakse leppemärk “Eelnevalt detailplaneeringutega kehtestatud võimalikud hoonestusalad”, siis antud punkti põhjalikumaks selgituseks puudub vajadus. Krundi ehitusõiguse määrab detailplaneering, mitte üldplaneering.</p> <p><b>2. Selgitus.</b> Oma tegevusega peab linn tagama kõikide liikejate ohutuse. Ohutuse tagamiseks Tartu kõige intensiivsema liiklusega ristmikul ei ole võimalik jalakäijate ülekäigurada rajada Riia tänavale Turu tn ristmiku piirkonnas. Ka kaitseaegade pikenedamine suurendab ristmiku liiklussituatsiooni ohtlikkust. Planeeringu põhilahenduse koostamisel suunatakse ettepanek kaalumiseks ekspertidele.</p> <p><b>3. Mitte arvestada.</b> Kesklinna üldplaneeringu eesmärgiks on suurendada kesklinna avaliku ruumi kvaliteeti viisil, et tänavatel liikumine eri hoonete</p>

	galeriiühenduste lubamise kohta erinevate kaubanduskeskuste vahel oleks lisatud ka Tasku keskust puudutavasse punkti 10.5.8.	vahel oleks üha mugavam/meeldivam. Täna on kaubanduskeskuste vaheline ühendus olemas tänavatega, seega pole põhjust täiendavaid galeriisid rajada. Lisaks kahandavad tänavate kohal paiknevad galeriid vaadeldavust, vähendavad avaliku ruumi kvaliteeti (n-ö sillaalused ruumid) ja tänavaruumi aktiivsust. Vastav sõnastus vaadatakse üle ka olemasolevate kaubanduskeskuste osas.
	4. Üldplaneeringu eskiislahenduses on märgitud, et Tartu kesklinna hoonete kõrguseks oleks maksimaalselt 6 korrust. Samas näiteks Sadama asumis, kus juba paiknevad mõned kõrghooned, võib julgelt lubada ehitada kõrgemaid hooneid kui kümme korrust. Pole põhjust piirata arengut kõrgusesse.	<b>4. Mitte arvestada.</b> Kesklinna üldplaneeringu eesmärk on suurendada kesklinna avaliku ruumi kvaliteeti, mistõttu on eelkõige eelistatud madaltihe hoonestus. See suurendab tänavaruumi kasutusaktiivsust ja seeläbi ka turvalisust ja konkurentsivõimet. Kõrghooned tekitavad ebaühtlaselt jagunevat koormust linna infrastruktuurile, sh liiklusele. Kõrghooned pole ka kliimatiliselt linnaruumi sobivad, tekitades tänavatel nn tuulekoridore ja -tõmbusi. Vastupidiselt mõjub madaltihe hoonestus - tuul saab üle liikuda ja seetõttu kujuneb kliima tänavaruumis meeldivamaks.
9. Tartu Ülikooli Botaanikaaed (H. Tamm) Tartu Uus Teater (I. Põllu) Tartu Elektriteater (A. Kauts)	1. Näha ette kergliiklustee, mis ühendab nii piirkonna kultuuriobjekte kui seob omavahel nn vana ja uue Tartu kesklinna. Tee algab TÜ Botaanikaaiast, möödub Tartu Uuest Teatrist ja Tartu Elektriteatrist (Lai tn 37), Genialistide Klubist (Magasini tn 5), Tartu Jumalaema Uinumise katedraalkirikust (Magasini tn 1), läbib Haridus- ja Teadusministeeriumi (Vabaduse pst 9) esisest nn Politseiparki, jõuab Tartu Linnaraamatukogu ja Tartu Kunstimuuseumini, läbib Raekoja platsi ja ühineb Emajõe äärsel kergliiklusteega, jõudes lõpuks Teaduskeskuseni Ahhaa. Tee kulgeb alguses mööda üldmaa sihtotstarbega Vabaduse pst 9a krundi, liikudes edasi avalikku ruumi. Kõik läbitavad krundid on	<b>1. Arvestada.</b> Markeerida kergliiklustee joonisele.

Linnafestival UIT / Uus Õu (K. Otu)	munitsipaalomandis. Tee täpne asukoht nn uues kesklinnas selgub peale käimasolevat Emajõe ärikeskuse ja bussijaama ümbruse arhitektuurse ideevõistluse tulemusi.	
Genialistide Klubi (A. Külvet) Tartu Kultuuritehas /Müürileht (H. Tammemäe) Tartu Linnaraamatukogu (A. Tamme) Tartu Kunstimuseum (R. Artel) Teaduskeskus Ahhaa (L. Pulges) 04.09.2013	2. Tulenevalt Laia tänava kahe-suunaliseks muutmisest ja sillast on tänava liikluskoormus oluliselt kasvanud, mistõttu kannatavad kergliiklejad, kellele sel pikal lõigul jäetud üks ülekäigurada kindlasti piisav pole. Katmata on olulised käigusuunad nagu Magasini tn lõpp ja Botaanikaia peavärv/Tartu Uue Teatri ja Tartu Elektri teatri peauks – seega on sebrad seal, kust üle ei käida ja vastupidi. Tulenevalt eelmisest ettepanekust on mõistlik muuta (vt kirjale lisatud skeemi) Lai tänav selles aktiivses osas jalakäijate jm kergliiklejate eesõigusega teelõiguks. Lisaks liiklusmärkidele tuleks teekate vastavalt märgistada (kogu lõiku kattev sebra vms). Vanalinna tsoonis jalakäijatele suurema eesõiguse andmine ei tohiks ühegi määruse, seaduse, hea planeerimistava ega ka hea tahtega vastuolus olla.	2. <b>Arvestatud</b> jalakäijate sõidutee ületamise osas. On planeeritud ülekäiguradasid ristmikule. <b>Mitte arvestada</b> Lai tn muutmist kergliiklejate eesõigusega teelõiguks, sest Lai magistraaltänav, mis ühendab Tähtvere linnaosa kesklinnaga ja kergliikluse eeslistamine teatud lõigus takistaks tänava liigile vastavat toimimist.
10. P. Mardiste 05.09.2013	1. Turu tänava ja Riia mnt ristmikul näha jalakäijatele ette ka teeületamisvõimalus Turu tn sihis (lahendusena näiteks üks fooritsükkel, kus jalakäijad saavad ristmikku igas suunas ületada). Põhjendus: tegemist on oluliste teenindusasutuste (bussijaam, bussipeatused, kaubanduskeskused, turud) sõlmpunktiga, kus liigub väga palju jalakäijaid; tänase lahenduse näol on tegu suurima barjääriga jalakäijatele kogu kesklinnas.  2. Näha perspektiivse bussiterminali asukohana ette hoopis maa-ala Tartu Kaubamaja ja hetkel Riia mnt kaht sõidusuunda eraldava mururiba/puudeallee	1. <b>Selgitus.</b> Oma tegevusega peab linn tagama kõikide liikejate ohutuse. Ohutuse tagamiseks Tartu kõige intensiivsema liiklusega ristmikul ei ole võimalik jalakäijate ülekäigurada rajada Riia tänavale Turu tn ristmiku piirkonnas. Ka kaitseaegade pikenedamine suurendab ristmiku liiklusesituatsiooni ohtlikkust. Planeeringu põhilahenduse koostamisel suunatakse ettepanek kaalumiseks ekspertidele.  2. <b>Mitte arvestada.</b> Tartu linna transpordi



	<p>vahel. Põhjendus: läbimõeldud lahenduse korral oleks alal piisavalt ruumi kõigi kesklinna läbivate bussiliinide peatuste paigutamiseks (võiks olla kaetud klaaskatusega), mis jätaks samas alles Küüni ja Ülikooli tänavate vahelise pargi.</p> <p>3. Sulgeda autoliiklusele Botaanikaaiaga külgnev Vabaduse pst lõik Laia ja Krooniaia tänavate vahel ning kujundada sinna atraktiivse puhkeala. Põhjendus: Emajõgi on kesklinna piirkonnas suhteliselt vähe ligipääsetav ja väheatraktiivne; nimetatud lõigus võiks koostöös Botaanikaaiaga kujundada mõnusa puhkeala (Botaanikaia kiviaia asendamine nt mitme värvavaga metallaiaga, kogu ala pikkuses trepiastmestiku rajamine kaldalt vette, roheala kujundamine koostöös Botaanikaaiaga).</p>	<p>arengukava 2012-2020 ei pea põhjendatuks linnaliinide bussijaama rajamist.</p> <p><b>3. Mitte arvestada.</b> Vabaduse pst on oluline tänav ühendades kesklinna muude linna piirkondadega ja võimaldades liiklejatel kasutada kesklinnas sobivaimat silda jõeületuseks. Vabaduse pst autoliikluse mahu vähendamisel suurendame oluliselt sildadele viivatel ristmikutel ja nendele suunduvatel teistel tänavatel liikluskoormust. Näiteks lisaliikluse lisamine Riia tänavale Võidu sillale suunduvat on toob endaga kaasa juba praegu vaevalise tipptunni liikluse veelgi aeglasemaks muutumise. Sellise muudatuse puhul pääseks kesklinnast Kroonuaia sillale vaid Lai tänava kaudu, oluliselt suureneb nii Lai kui Kroonuaia tänavate liiklus. Parkimisvõimaluste loomine kesklinna kontaktvööndis on eeldus kesklinnas tänavatel parkimise vähendamiseks ja selle arvelt jalakäijate liikumisruumi suurendamiseks.</p>
<p>11. SA Tähtvere Puhkepark, J. Jakobson 06.09.2013</p>	<p>Kui Poe tn park läheb planeeringusse, võiks sinna tänavakivi alla panna külmutusseadmed, et talvel oleks võimalik korralikes mõõtmetes ja korraliku jääga uisuväljak rajada. Olen täiesti veendunud, et see on väga lahe koht ja vaba aja veetmise vorm talvel, mis loob südalinna sisu. Teine mõte, mis kindlasti on paljudele vastuvõetamatu, et sealsamas pargis peaks olema skatepark noortele, kes ngunii kaubamaja kandis oma aega veedavad, aga võiksid siis samal ajal tegeleda neile sobilike harrastustega. Olen nõus, et skatepargi rajamine kesklinna tähendab senisest rohkem prügi ja ehk ka alkoholiprobleeme, aga kuna see on igapäevaselt hooldatav territoorium, siis pigem on korrashoid seal lihtsam kui kusagil äärelinnas. Ja alkoprobleemid on seal pargipingil magavate kodutute näol</p>	<p><b>Selgitus.</b> Pargi aktiivsuse tõstmise lahendatakse täpsemalt järgmistes planeerimis- ja projekteerimisetappides. Lisada pargile tingmärk, et lubatud on PV (puhke-, spordi- ja kultuurirajatiste maa-ala), mis võimaldab tulevikus seiklusparkide, mänguväljakute jms planeerimist ja projekteerimist.</p>

	nagunii esindatud, see ei kao kuhugi, kui ei teki alternatiivset ruumikasutust. Kolmas vastuväide võiks olla, et skatepark on ohtlik, mis on ka tõsi, aga selleks tuleb sõlmida kolmandate isikute vastutuskindlustus, mis katab kahjunõuded ja mis ei ole kulukas. Pargis võiks olla ka nii suvel kui talvel avatud pisike lõbustuspark väikelastele. Suviti pakuvad küll oma teenust väikeste ATVde omanikud ja Hansapäevade batuudid, aga seal võiks olla püsi-atraktsioonid. Pakkudes kolme erinevat tegevust tekib haldajal aastaringne sisu ja on võimalik ka tulu teenida. Kuigi skatepark oli, on ja jääb avalikuks teenuseks, selle eest raha küsida ei saa.	
12. M. Hiob 19.09.2013, arutelul	<p>1. Jätta välja seletuskirja p 4.1.10 esimene lause: sellise nõude sisseviimine ei ole kesklinnas kui tiheda hoonestusega alal kuidagi õigustatud – asendada see sõnastusega, et krundile ehitamisel ja selle kasutamisel ning hooldamisel ei tohi kasutada naaberkrundi ning tuleb täita nõutud valgusega varustatuse (insolatsiooni) tase kui naaberkrundi omanikuga ei ole kokku leppinud teisiti ning sellega on nõustunud Päästeamet.</p> <p>2. Lubada Jakobi tänava äärse hoonestamist kas ülikoolile või kunstimuuseumile vajalike 3 kuni 4-korruseliste hoonetega koos Jakobi tänava sõidutee kitsendamisega kaherealisele tänavale kohase laiuseni.</p>	<p><b>1. Arvestada</b> toodud põhimõtet, punkti lõplik sõnastus kujundatakse planeeringu põhilahenduse koostamisel.</p> <p><b>2. Arvestada</b> juhul, kui planeeritavad honed ei tingi laiema tänavaruumi vajadust. Tänava ristlõige lahendatakse hoonete planeerimise käigus.</p>
	3. Kui krundil Näituse tn 6 lubatakse hoonestust, tuleb tühistada kehtiv Näituse, Veski, K.E. v. Baeri ja J. Liivi tänavate vahelise kvartali detailplaneering (Eesti Rahva Muuseumi detailplaneering), mis on koostatud teistsugusele hoonele ning on vananenud (kehtestatud 1997, kuid detailplaneeringud peaks olema ehitustegevuse aluseks lähiaastatel). Vallikraavi vahi maja tuleb taastada oma algses asukohas.	<b>3. Mitte arvestada.</b> Krundi omanik ei ole kesklinna üldplaneeringu menetlemisel seda soovinud, detailplaneering vastab linna üldplaneeringuga antud maakasutuse juhtfunktsioonile. Muinsuskaitse seadus tagab mälestiste kaitse, nende säilitamise ja eksponeerimise tingimused (sh näeb ette muinsuskaitse eritingimuste koostamise).
	4. Näituse tn 6 krundile sobiks peale ülikooli hoone ka kunstimuuseum kui selle	<b>4. Mitte arvestada.</b> Kunstimuuseumi ja raamatukogu suure avaliku kasutuse tõttu on neile

	mahud liigendatakse sobituvaks naaberhoonetega.	parem asukoht linna südames.
	5. Eemaldada p 4.3.6: ühiselamute ehitamise keeld on tarbetu ja vastuolus planeeringu üldiste eesmärkidega ülikoolikesksest kesklinnast.	<b>5. Arvestada.</b>
	6. Kui kesklinnas tuleb tõesti nii palju elamispinda juurde, on selge, et ei jätku ei koolidest ega lasteaedadest ning neid tuleb juurde planeerida. Seetõttu tuleb muuta punkte 4.4.1 ja 4.4.2.	<b>6. Mitte arvestada.</b> Kesklinna lähiümbruses on täiendavalt kavandatud mitmeid krunte kooli ja lasteaedade ehitamiseks. Lisaks on lastehoiud lubatavad ka kruntidel, mis on äriotstarbelised.
	7. P 4.4.3 ümber sõnastada selliselt, vajaduse ja olude ilmnemisel on siiski võimalik rakenduskõrgkoolide ja kutsekoolide kesklinna tulek – see võib näiteks juhtuda, kui mõni hoone jääb vabaks. Tarbetu ja ebamõistlik on seda keelata.	<b>7. Arvestada</b> järgmiselt: p. 4.4.3 seletuskirjas ei välista olemasolevate hoonete vastavat kasutuselevõttu, uusi mahtusid aga maa defitsiidi tõttu kesklinnas ei kavandata. Lisada teksti sõna “uusi”.
	8. P 4.5.8 on tarbetu – Aura veekeskuse laiendus on ette nähtud kehtiva Sadama, Turu, Väike-Turu tänavate ja Emajõe vahelise ala detailplaneeringuga.	<b>8. Selgitus.</b> Kuna kesklinna üldplaneeringu puhul on tegemist strateegilise dokumendiga, mida arvestatakse mh arengukavade jm dokumentide koostamisel, on nimetatud punkti jätmise seletuskirja otstarbekas.
	9. P 4.7.2 kuni 4.7.5 on vastuolus planeeringu üldiste eesmärkidega, milleks on kesklinna tihendamine. Väikeelamumaa intensiivsema kasutuse keelamise asemel tuleks soodustada selle osalist asendamist 3 kuni 4-korruselise korterelamute maaga tänavajoonel näiteks Kivi tänaval, kus üks tänavapool on niigi ääristatud suurte hoonetega.	<b>9. Arvestada</b> ja lisada vastav võimalus väikeelamumaaal.
	10. Arusaamatu on p 4.7.7 – parkimine on kesklinnas normeeritud teatavasti suurima võimaliku piirarvuna. Teisest küljest on see punkt järjekordselt vastuolus planeeringu eesmärkidega – kesklinna kasutuse intensiivistamine ja ühistranspordi arendamine. Punkt tuleb ümber sõnastada selliselt, et pööningukorruste väljaehitamine on lubatud või see üldse eemaldada.	<b>10. Arvestada</b> põhimõttel, et planeeringu edasisel koostamisel tuleb täpsustada piirkonnad, mille puhul pööningukorruste väljaehitamine eluruumideks on lubatud ka ilma täiendavate parkimiskohtade olemasoluta krundil.
	11. Ei ole õige rakendada kesklinna piirkonnas sama karme nõudmisi	<b>11. Arvestada.</b> Täiendada sõnastust linna ehitusmäärusest tulenevalt (Linna üldkeskuses

	krundipinnale korteri kohta kui äärelinnas – p 4.7.8 ja 4.7.9 on vastuolus kesklinna kasutuse intensiivistamise eesmärkidega.	täpsustatakse lubatud korterite arv lähtudes konkreetse krundi asukoha ja selle lähipiirkonna eripärast).
	12. Kohatu on p 4.8.2 oma täpsusastmega – üldplaneeringuga ei peaks reguleerima söögikohtade arvu.	<b>12. Selgitus:</b> Kesklinna üldplaneeringuga on määratletud suund, kus toitlustuskohtade kõrvale peaks arenema ka muud kaubandus-teenindusfunktsioonid, et tekiks segafunktsiooniga tänavafraat.
	13. Tartu hotelli juurdeehituse ulatust Väike-Turu tn 3 krundil näidata vastavalt detailplaneeringu eskiislahendusele.	<b>13. Arvestada.</b> Lisaks näidata võimalik perimetraalne hoonestus.
	14. Kummaliselt kõlab kehtiva detailplaneeringuga ebaproportsionaalselt kõrge SPA hotelli õigustamine punktis 4.9.2.	<b>14. Selgitus.</b> Kuna tegemist on ülelinnalist tähtsust omava objektiga, on selle eraldi nimetamine kesklinna üldplaneeringus põhjendatud.
	15. P-s 4.9.4 tuleb selgemalt välja tuua, et kui on lubatud sissesõit ja peatamine <i>jalakäija eelistusega alale ei ole siiski lubatud turismibusside ega taksode parkimine Vanalinnas ega sissesõit jalakäijate alale.</i>	<b>15. Mitte nõustuda.</b> Busside ja takso parkimine on lubatud etteantud kohtades, sissesõit on vajalik, et tagada külastajate teenindamine.
	16. Sätestada üldplaneeringu p-s 4.11 selgelt, et avaturg jäetakse oma praegusesse asukohta.	<b>16. Arvestada.</b> Täiendada seletuskirja sõnastust.
	17. P 5.1.1 ei ole iseseisvana sisulist planeeringulist tähendust – ühendada see punkt järgnevaga.	<b>17. Selgitus.</b> P. 5.1.1 on oluline jõe kasutuse prioriteetide seadmisel, täiendada punkti vastava selgitusega.
	18. Täpsustada jõesadama asukoht Sadama asumis – koostamisel olevas Turu tn 2, Soola tn 4, 4a ja 8 detailplaneeringus ei ole seda enam kavandatud.	<b>18. Arvestada.</b>
	19. Määrata üldplaneeringuga, et Kaarsilla amortiseerumisel tuleb kaaluda Kivisilla taastamist maketina.	<b>19. Mitte arvestada.</b> Uue silla arhitektuuri küsimused ei kuulu lahendamisele antud planeeringuga. Määratakse vaid uue silla ehitamise põhimõtte tulevikus.

	20. P-s 5.1.7 mainitud jõeväljakuga tuleb siduda ka mingi avalikkusele suunatud asutus väljaku ääres, vastasel korral ei võeta väljakut kasutusse.	<b>20. Mitte arvestada.</b> Jõeväljak on eelkõige rekreatiivne ja Emajõel toimuvaga seotud.
	21. Planeeringus on segamini planeeritavad tegevused ning olemasoleva olukorra kirjeldus ilma soovituseta seda säilitada või muuta (nt p 6.1). See ei ole mõistlik.	<b>21. Arvestada.</b> Vaadata planeeringu seletuskiri täiendavalt üle ja vajadusel täpsustada.
	22. Jätta p-st 6.2.9 välja müraseinte rajamise võimalus, mis on linnakeskkonnas täiesti sobimatu lahendus. Hoonestust aga ei luba üldplaneeringu enda lahendus – seega jääks ainult täiendava haljastuse rajamise võimalus.	<b>22. Arvestada.</b>
	23. Välja jätta või muuta p 6.2.15 sõnastust nii, et see näeks ette alleede taastamise suurema maa eraldamisega või puuistutuse lubamise ka vähemalt 2 m laiusele haljasribale (mis vastab linnatänavate projekteerimise standardile) või selle puudumisel tuleb rajada tehisiisutus.	<b>23. Selgitus.</b> Arvestada juhul kui on võimalik tänava tervikrenoveerimine. 2 m laiune istutusala koos kastmissüsteemiga ei pruugi päris igal pool tulemust anda. Kohad tuleb otsustada edasise planeerimise ja projekteerimise käigus.
	24. P-s 6.2.19 mainitu on puudulik – jalakäijate aladel on omaette väärtus kui kõrgelt hinnatud linnakeskkond, mitte ainult jalgsi liikumise propageerimine.	<b>24. Arvestada.</b> Täiendada seletuskirja.
	25. P 6.2.22 ei pruugi olla alati teostatav, eriti Vanalinnas – välja jätta või lubada erandeid.	<b>25.</b> Määratakse edasise planeerimise käigus
	26. Keslinna üldplaneeringuga teha ettepanek Supilinna miljööväärusliku ala laiendamiseks selliselt, et sellesse oleks haaratud ka Kroonuaia tänava Vanalinna poolsed krundid.	<b>26. Mitte arvestada.</b> Kroonuaia vanalinna poolsed krundid kuuluvad vanalinna muinsuskaitseala koosseisu, mis tagab ajaloolise hoonestuse säilitamiseks ja restaureerimiseks parema kaitse kui miljööpiirkond. Muinsuskaitseaduse alusel tuleb sealsete hoonete remontimiseks ja restaureerimiseks koostada eritingimused, mida miljööalade hoonete puhul ei nõuta.

		Muinsuskaitseala on kehtestatud arvestades bastionaarsüsteemi ulatust ja linna piiride ajaloolist kujunemist. Ka selle lääneküljel asuv puithoonestus on rohkem iseloomulikum Toometaguse miljöölale. Pealegi ei tagaks Kroonuaia tn äärsete kinnistute liitmine Supilinna miljöölalaga kogu sealse puitasumi liitumist miljöölalaga.
	27. Jalakäijate eelistusega alaks määrata nii Jaani tänav kui ka Ülikooli tänav Raekoja tagant Jaani tänavani, Kloostri tänav, Laia tänava esimene ots Toomel, Lossi tänav ja Vallikraavi tänav kuni K. E. von Baeri tänavani.	<b>27. Selgitus.</b> Need tänavad on kiirusepiiranguga tänavad (20 km/h). Vastavalt liiklusseaduse § 22 lg 3 peab jalakäija liiklema kõnniteedel tänavatel, kus liiklemiskiirus on üle 20 km/h. Seega jalakäijate eelistus on olemas. Ettepanek vaadatakse täpsemalt üle parkimise küsimustes planeeringu edasise koostamise käigus.
	28. W. Struve tänav määrata jalakäijate tänavaks Vallikraavi ja Vanemuise vahel.	<b>28. Arvestada osaliselt.</b> Arvestada lõigus Vanemuise –Kitsas tn.
	29. Sadama asumis määrata Sadama tänava pikendus autoliiklusele juurdepääsuks turu parklale ja Emajõe kääru elamutele, ka sadamateatrile.	<b>29. Arvestada.</b>
	30. Jätta üldplaneeringust välja Fortuuna kvartali läbimurre kui tarbetult kesklinna maad raiskav ettevõtmine, mis ei paranda liiklusolusid ja on lihtsalt tarbetu.	<b>30. Mitte arvestada,</b> tänavakoridor jätta alles. Tänav ei ole läbimurre, vaid on kvartalisene juurdepääsutee, kergliiklemise ja sõidukite parkimise maa-ala.
	31. Mitte eristada joonisel 1 korterelamute maad ja ärilise esimese korrusega korterelamute maad vaid lubada kõigil korterelamutel ärilist otstarvet esimesel korrusel (mitmel planeeringu eskiisis nn puhtal korterelamul on juba praegu olemas või kavandamisel äriline otstarve, nt K. E. von Baeri 4, Lai 1, Kompanii 3,	<b>31. Arvestada</b> ja täiendada seletuskirja tingimusega, et korterelamumaal on äriotstarbeliste ruumide kavandamine esimesele korrusele lubatud. Samas jätta alles eristav leppemärk, mis seab äripinna kavandamise

	5, Väike-Turu 5, Vanemuise 8 jt).	nõudena.
	32. Parandada õigekirja vead: p 4.9.1 „Ülejõe ja Vanalinna asumis“ mitte „asumites“, p 10.1.4 „Rüütli, Kүүtri, Ülikooli, Vallikraavi tänav“ mitte „tänavad“ (vt reeglit aadressilt <a href="http://keeleabi.eki.ee/index.php?leht=8&amp;id=148">http://keeleabi.eki.ee/index.php?leht=8&amp;id=148</a> ) jne.	<b>32. Arvestada.</b>
	<b>04.09.13 arutelul esitatud ettepanekud:</b> 1. Loobuda läbimurdest Võidu sillalt läbi Fortuuna kvartali Raatuse tänava suunas, sest see pole vajalik ega otstarbekas.	<b>1. Mitte arvestada.</b> Tänavakoridor jätta alles. Tänav ei ole läbimurre vaid on kvartalisene juurdepääsutee, kergliiklemise ja sõidukite parkimise maa-ala.
	2. Kaaluda edasisel planeerimisel täiendavate lasteaia kohtade loomist ja põhikooli hoonete rajamist kesklinnas.	<b>2. Mitte arvestada.</b> Kesklinna lähiümbruses on täiendavalt kavandatud mitmeid krunte kooli ja lasteaedade ehitamiseks.
	3. Kunstimuuseumi uue hoone asukohavariandina kaaluda Toomemäe pargi Jakobi tänava poolsesse äärde määratud võimalikku hoonestusala.	<b>3. Mitte arvestada.</b> Jakobi tn võimalik hoonestus on seotud ülikooli hoonete grupiga nii ruumiliselt kui funkionaalselt ja seetõttu on lubatav kavandada vaid ülikooli hooneid.
	4. Selgitada ja põhjendada, miks keelatakse alleedena tänavahaljastus juhul, kui haljasala laius on väiksem kui 3 m (seda ka kohtades, kus varemalt on puud kasvanud nt Vabaduse pst Raekoja ja Laia tänava vaheline lõik, SLK ptk 6.2.15), kuigi projekteerimisstandard lubab haljasala või alleede rajamise ka 2 m ribale.	<b>4. Selgitus.</b> Juhul kui on võimalik tänava tervikrenoveerimine, on põhjendatud kaaluda alleede rajamist 2m laiusele haljasribale. 2m laiune istutusala koos kastmissüsteemiga ei pruugi päris igal pool tulemust anda. Kohad tuleb otsustada edasise planeerimise ja projekteerimise käigus.
	5. Tunnistada kehtetuks Näituse, Veski, K.E. v. Baeri ja J.Liivi tänavate vahelise kvartali detailplaneering. Planeering võimaldab likvideerida Näituse 6 hoone,	<b>5. Mitte arvestada.</b> Krundi omanik ei ole kesklinna üldplaneeringu menetlemisel seda soovinud, detailplaneering vastab linna üldplaneeringuga

	kuigi Näituse 6 aadressil olev puitelamu on tunnistatud riiklikuks arhitektuurimälestiseks. Lisaks ei ole planeering ajakohane, lahendus on sobimatu ega vasta linna ruumilise arengu eesmärkidele.	antud maakasutuse juhtfunktsioonile. Muinsuskaitse eadus tagab mälestiste kaitse, nende säilitamise ja eksponeerimise tingimused (sh näeb ette muinsuskaitse eritingimuste koostamise).
13. E. Talvistu 04.09.2013 arutelul	1. Kaaluda kunagise Kaubahoovi platsi hoonestamisest loobumist.	1. <b>Mitte arvestada.</b> Linn on seisukohal, et antud ala hoonestamine ühiskondliku otstarbega hoonega vastab kesklinna arengu strateegilistele eesmärkidele.
	2. Kaaluda Turu tn 6 krundi (Statoili bensiinijaam) määramist avalikuks ruumiks/väljakuks Uueturu-Sadama asumis.	2. <b>Mitte arvestada.</b> Toimiva väljaku eelduseks on piisav hulk aktiivseid funktsioone selle perimeetris, võimalikult paljude inimeste olemis- ja sündmusruumi pakkumine. Seetõttu näeb planeering ette avaliku väljaku kujundamist avaturu, bussijaama ning Tartu ja Dorpat hotellide vahelisele alale. Seal on väljak ühendatud lisaks nii jõe promenaadi kui Turu sillaga.
	3. Kaitseliidu maja esine Riia mäel (kunagine Lenini väljak) tuleks hoonestada, samuti hoonestada Lillemägi vääriliste hoonetega.	3. <b>Mitte arvestada.</b> Riia 12 esise väljaku hoonestamine ei ole põhjendatud, sest väljak moodustab sobiva, hoonet esile tõstva ruumi nii arhitektuurilt (esindustraditsionalism) kui ka funktsioonilt (kõrgkool) seda nõudvale hoonele. Lille mäe platood hoonestada ei saa, kuna tegemist on lõpuni läbiuurimata arheoloogiamälestisega (reg nr 12978).
14. A.Külvet, 04.09.2013 arutelul	Inimeste kaasamise seisukohalt parandada arutelude korralduslikku poolt arvestades sobilikke ruumivajadusi ja inimeste tavapäraseid tööaegasid, et neil oleks võimalik koosolekust osa võtta.	<b>Arvestada.</b>



<p>15. I.Pihlak 04.09.2013 arutelul</p>	<p>Kuna planeeringuga kavandatakse järgmise 50 aasta ehitusmahtu, oleks ehitamist mõistlik jõulisemalt mingitesse piirkondadesse, näiteks Fortuuna kvartalisse, suunata, et tekiks ansambliilisus.</p> <p>Planeeritud ehitusmahust ja autoliikluse kasvust tulenevalt tuleks liikluskiirust vähendada.</p>	<p><b>Arvestada põhimõtet</b>, et kesklinna piirkond on tervikuna piirkond, kus uute hoonete ehitamist soositakse.</p> <p>Liikluskiiruse osas arvestatud, on vähendatud.</p>
<p>16. T. Lukmann 09.09.2013</p>	<p>Liikuvuskavas on: Probleemsena välja toodud Vanemuise tänava ristumised Pepleri, Kastani ja Vaksali tänavatega.</p> <p>Liikuvuskavas on: 5.7.Perspektiivsed fooriristmikud : Jakobi tn – Kroonuaia tn – K.E. von Baeri tn; Narva mnt – Fortuuna tn; Pepleri tn - Vanemuise tn; Vanemuise tn - Ülikooli tn; Pikk tn - Raatuse tn.</p> <p>Tuleb tõdeda, et liikuvuskavas kirjeldatud ristmikud on mõneti probleemsed, sama võiks öelda ka Näituse-Veski tn ristmiku kohta, kas kõik eelnimetatud ristmikud vajavad foorjuhtimist vajaks kaalumist. Sama küsimus, kas vajaks foorjuhtimist Ülikooli-Vanemuise ristmik või hoopis Kastani-Vanemuise ristmik? Planeeringu kirjeldusest on jäetud välja ääretult oluline, Narva mnt-Roosi tn ristmik. Üle nimetatud ristmiku läheb otsetee Tartu kesklinnast Raadile, ERM-i, mida mööda saaksid ohutult liikuda nii jalgratturid kui ka jalakäijad.</p> <p>Foorjuhtimisega ristmik, st. reguleeritud (ohutum) ülekäigurada üle 2+2 liiklusega Narva mnt loob ohutuma liikluskeskkonna eelkõige jalakäijatele. EV Linnatänav Standard näeb selliste parameetritega ja liiklusintensiivsusega magistraaltänaval ette reguleeritud ülekäigurada. Foorjuhitav ristmik annab võimaluse kaotada ära ääretult ohtlikud reguleerimata ülekäigurajad Narva mnt-Kivi ja Narva mnt-Roosi tn ristmikul.</p> <p>Ettepanek: täiendada liikuvuskava ja lisada perspektiivsete fooriristmikute nimistusse Narva mnt-Roosi tn ristmik.</p>	<p><b>Arvestada.</b> Foorreguleeritud ristmike nimekirja lisada Narva mnt – Roosi tn ja Narva mnt –Kivi tn ristmikud. Näituse- Veski ristmiku ohutumaks muutmiseks on ette nähtud lahendada see tõstetud ristmikuna. Kastani- Vanemuise ristmik jääb planeringualast välja.</p>
<p>17. M. Sonn 11.09.2013</p>	<p>Kesklinnast kaovad kultuuriasutused: jäänud on kunstimuseum, spordimuseum ja O. Lutsu nim linnaraamatukogu. Oluliselt on vähenenud ülikooli aula osa kontsertsaalina. Tartu linnasüdamesse peaks kultuur siiski alles jääma. Pakun välja mõtte, et kvartal Raeplats-Rüütli-Küütri-Kompanii tuleks rajada kultuurikatlana, -keskusena. Antud kava on muidugi kulukas ja keerukas,</p>	<p><b>Mitte arvestada.</b> Antud kvartal on ajalooliselt välja kujunenud polüfunktsionaalseks vanalinlikuks piirkonnaks, selle kujundamine monofunktsionaalseks keskuseks ei oleks kesklinna arengu strateegilisi eesmärgi silmas pidades otstarbekas.</p>

	kuid tagaks, et ka õhtutundidel keeks südalinnas elu. Kultuurikeskus ei nõua autoparklat, sest sinna pääseb jalgsi. Korterid ja ärid tõstaks oluliselt kesklinna liikluskoormust ning nõuaks parkimiskohti. Kultuurikatla rajamise kava keskkatlamaja alale on suht küsitava väärtusega.	Investeeringute mahtu arvestades kultuurikatel antud asukohas ebatõenäoline, kuid võimalusel soodustab linn sinna loomemajanduse kujunemist.
18. Eesti Rahva Muuseum, T. Lukas 12.09.2013	<p>Seoses ERMi uue hoone rajamisega Raadile on koostatud tegevuskava koondnimega Mälumeetrid, mille peamiseks ülesandeks on muuseumi ja kesklinna vahelise distantsi mentaalne vähendamine, muuseumi linnale lähemale toomine. Psühhogeograafilisest tajust tulenev veendumus, et Raadi asub ületamatult kaugel, johtub ennekõike lähiajaloo. Seega on selle vahemaa vähendamine muuseumi ja kogu piirkonna toimimise seisukohalt ülioluline. Üks võtmetegureid Roosi tänava aktiveerimisel on kergliiklejate liikumise hõlbustamine. Teekonnal on mitmeid ebamugavaid sõiduteedega ristumisi, üldplaneeringu piirkonda jääb neist suurim: ülepääs Narva maanteest.</p> <p><b>Ettepanek: muuta Narva mnt lõigus Roosi-Kivi tänav jalakäija eesõigusega tänavalõiguks.</b> Markeerida tuleks seda lisaks liiklusmärkidele ka tänava vastavaks värvimise või muu sellise tehnikaga (nt kogu lõiku kattev sebra, erinevat värvi triibutus, joontegradient jne).</p>	<b>Arvestada põhimõttel</b> , et kuna Narva mnt on Jõhvi-Tartu-Valga riigimaantee osa, siis jalakäijate olutumaks teeületamiseks muudetakse Narva mnt – Roosi tn ja Narva mnt – Kivi tn ristmikud foorreguleeritavaks.
19. A. Kaareste 23.09.2013	<p>Idee avada Emajõe kalda-alad kodanikele puhke maa-alana nii, et samal ajal sõidukite liiklemistingimused ja juurdepääsud äri- ja eluhoonetele kesklinnas oluliselt ei halveneks:</p> <p>1.Asendada funktsioon LT- tee- ja tänavarajatiste maa-ala Emajõe tävana liinis Kroonuaia tn ja Lai tn vahelises lõigus funktsiooniga PV- puhke-, spordi- ja kultuurirajatiste maa-ala. Põhjendus: Avada botanikaaed Emajõe, et saaks kujundada looduslikule nõlvale näiteks astmestiku kuni veealani, rajada vaateplatvorme, botanikalisi kollektioone kalda-alal vms. Idee teostamine tundub võimalik, kuna Lai tn silla rajamisega on tekkinud võimalus korraldada linnaosade vaheline liiklus ümber sellest alast mööda, kasutades Kroonuaia tn</p>	<b>Mitte arvestada.</b> Ettepanekud on huvitavad, aga Emajõe tn ja Vabaduse pst on vajalikud linna liikluse korraldamiseks. Kui puhkajaid ja loodusenautijaid saab Emajõe kallastele nii palju, et nad sinna ära ei mahu (so 1 in 0,1 ha kohta), siis kaaluda ettepanekuid uuesti.

	<p>autosilla ja Lai tn autosilla ning Narva mnt uue liiklussõlme võimalusi. Juba remonditud Emajõe tn sillutatud ala saab edasipidi kasutada jalgteena botanikaaias siseselt. Botaanikaaias maakivi piirdemüürid saaks pikendada kuni vee-alani jättes läbipääsemiseks jalgväravad. Lisatud visand (jpg 1-lehel planeeringu kaarti väljavõttel).</p>	
	<p><b>2.</b> Asendada funktsioon LT- tee- ja tänavarajatiste maa-ala Vabaduse pst liinis Poe tn ja Gildi tn vahelises lõigus funktsiooniga LV- linnaväljaku maa-ala. Muuhulgas tulevikus uue kunstimuseumi ja linnaraamatukogu kujundatud avalik väliala. Lisaks pargialal Narva mnt paraleelselt määrata funktsioon LP- parkimisrajatiste maa-ala koos kogumisteedega. Põhjendus: Tegemist oleks linnaväljaku Raekoja plats laiendusega kuni Emajõe vee-alani, koos istepinkide, ürituste lavade, kohvikute ja monumentidega. Senise läbiva autoliikluse saab suunata teisele poole jõge, kus oleks Narva mnt servas tasuta parkimisplatside ahel kesklinna jalgsi suundujatele. Selle serva pargialale saaks kujundada väikelaste mänguväljakuid, noorukitele sketepark- tüüpi spordiplatse, linna ühistranspordi peatusi vms. See tasuta parklaahel oleks mõistlik, kuna Magistri ja Vabaduse pst vahele tekiva kunstimuseumi ja linnaraamatukogu uue hoone korral muutub ilmselt selle hoone nõ kõhus parkimine oluliselt kallimaks või kasutus piiratakse üksnes hoone külastajate tarbeks. Et elanik eelistaks äärelinna kaubanduskeskusele liikumist kesklinna äridesse ja üritustele peaks selle kontakvööndis olema laialdased tasuta parkimisvõimalused, eriti väikelastega tulijatele. Lisaks laheneks ka TÜ üliõpilaselamute parkimisprobleem. Sealt kulgeb ka 110kV elektri õhuliin, mis välistab hoonete rajamise liinikaitsevööndis, aga parkimisala kujundamine on lubatud. Lisatud visand (jpg 1-lehel planeeringu kaarti väljavõttel).</p>	<p><b>Mitte arvestada.</b> Vabaduse pst on oluline tänav ühendades kesklinna muude linna piirkondadega ja võimaldades liiklejatel kasutada kesklinnas sobivaimat silda jõeületuseks. Vabaduse pst autoliikluse mahu vähendamisel suurendame oluliselt sildadele viivatel ristmikutel ja nendele suunduvatel teistel tänavatel liikluskoormust. Näiteks lisaliikluse lisamine Riia tänavale Võidu sillale suunduvat on toob endaga kaasa juba praegu vaevalise tipptunni liikluse veelgi aeglasemaks muutumise. Sellise muudatuse puhul pääseks kesklinnast Kroonuaia sillale vaid Lai tänavaga kaudu, oluliselt suureneb nii Lai kui Kroonuaia tänavate liiklus. Parkimisvõimaluste loomine kesklinna kontakvööndis on eeldus kesklinnas tänavatel parkimise vähendamiseks ja selle arvelt jalakäijate liikumisruumi suurendamiseks.</p>
20. N. Mody 14.10.2013	<p><b>1.</b> Aleksandri 1: Vastavalt kehtivale DPl-e täisehituse protsent 90, sealjuures parkimine krundil korrusparklas sissesõiduga Soola tänavalt, täis ehitatakse Soola tn front ühtlustades selle Soola 2 hoonega (vastavad omavahelised kohtulikud kokkulepped on olemas.) Korruselisus - 6 korrust. Sihtotstarve 60% elamumaa, 40% ärimaa, kusjuures tervikuna esimene korrus on</p>	<p><b>1.Arvestada</b> osaliselt põhimõttel, et hoone laiendamine, uue rajamine on võimalik pärast olemasoleva hoone rekonstrueerimist. Arvestada sihtotstarbe osas.</p>

	äripinnad ja Aleksandri tn osas kauplused, mille (klaas)uksed avanevad Aleksandri tänavale.	Mitte arvestada korruselisuse osas. Krundi täpne korruselisus selgub planeeringu koostamise käigus.
	2. Võru 2, 4/6: Vastavalt kehtivale linna üldplaneeringule segahoonestus: elu- ja äripinnad, korruselisus kuni 4. Vastavalt kehtivale DP-le juurdepääs Võru 4/6 krundile ka Tähe tänavalt. Parkimiseks võiks rajada Tähe 1a krundile korrusparkla, kus alumine korrus on vaba linnaparkla ning ülemised korrused ärihoone klientidele ja vajaduse korral parkla Võru 4/6 krundil. Lisaks, Võru 2 ja 4/6 kinnistud ühendada üheks ja kütta gaasiga.	<p><b>2. Arvestada osaliselt.</b> Võru 2 ja 4 hooneid on Karlova miljöövärtusega hoonestusala teemaplaneeringus käsitletud miljöövärtuslike hoonetena. Vastavalt Karlova miljööala teemaplaneeringule tuleb miljöövärtusega hooned Võru 2 ja 4/6 kinnistul säilitada olemasolevas mahus ja teemaplaneeringu p. 2.2.17 kohaselt kuuluvad säilitamisele nende hoonete välisilme, fassaadid ja katusemaastik. Tähe 1a kinnistule võib rajada 3 maapealse korrusega parkimismaja, mille Tähe tn poolne ehitusjoon kavandatakse tagasiastega, analoogiliselt Tähe 1 hoonele. Parkimise Võru 4/6 kinnistul ja sissepääsud lahendada vastavalt 2002. a detailplaneeringule. Kinnistute liitmist mitte kavanda, sest vastavalt Karlova miljöövärtusega hoonestusala teemaplaneeringule tuleb säilitada algne kinnistute suurus.</p> <p>Soojusvarustuse lahendamisel tuleb lähtuda linna üldplaneeringuga kehtestatud kaugküttepiirkonnast, seal antud tingimustest kaugküttevõrguga liitumiseks või alternatiivse kütteallika kasutamiseks. Arvestades krundil lubatavat hoonestusmahule vastavat eeldatavat vajalikku soojusvõimsust ei ole reaalne lokaalse gaasikatlamaja rajamine.</p>
21. J.-O. Salm	Avaldame toetust Tartu Liiklejate Koja ettepanekutele, ühtlasi oleme	<b>Arvestada osaliselt.</b> Parandada joonise graafikat,

<p>J. Ginter J. Rakaselg S. Junntila S. Vatalin, 28.11.2013</p>	<p>määratlenud täiendavad ettepanekud ja kommentaarid: Ettepanek koostada eraldi liiklusskeem, kus on esitatud nii planeeritavad kui ka olemasolevad kergliiklusteed ja jalgrattarajad. Hetkel avalikustatud joonisel 3 on esitatud infohulk liiga suur, et saada head ülevaadet, sh kuidas plaanitakse tagada hea ühendus teiste linnaosadega.</p>	<p>kuid liiklusskeemi tervikuna arusaamise eesmärgil teemasid eraldi joonistel mitte käsitleda.</p>
	<p>Palume ülevaadet, kui suur on munitsipaal- ja riigimaa osakaal võimalikest hoonestuse alla planeeritavatest aladest. Antud informatsioon annab parema ettekujutuse otseselt KOVi potentsiaalset arendustegevuses.</p>	<p><b>Mitte arvestada</b>, kuna antud küsimus ei ole otseselt seotud planeerimistegevusega, planeering ei lähtu maa kuuluvusest.</p>
	<p>Ettepanek p 10.5.7 käsitleda Tartu Kultuuri- ja ettevõtluskatla rajamise võimalusi, et võimaldada alustavatele ettevõtetele soodsatel tingimustel ruumikasutuse võimaldamist ja uutele tegijatele kiirenduse andmist (näitena esitame toimiva keskuse Soomes, Turus - BoostTurku, vt <a href="http://www.boostturku.com/">http://www.boostturku.com/</a>).</p>	<p><i>Arutada istungil.</i></p>
	<p>Täiendada p 4.1.7 järgneva: Ehitise projekteerimisel ja ehitamisel eelistada keskkonnasäästlikuma materjali – puidu kasutust. Põhjendus: puitehitiste, sh kortermajade rajamine võib olla kordi keskkonnasäästlikum võrreldes tavapäraste energiamahukate materjalidega (näiteks tsement). Siinkohal ei ole tegemist üksnes energiasäästuga, vaid ka kaasaegsema ja keskkonnasõbralikuma linnakeskkonna loomisega, samuti puitehitusala teadmiste ja toodete ekspordipotentsiaali suurendamisega. Ka Rootsis on seda juba tehtud, vt <a href="http://www.trastad2012.se/">www.trastad2012.se/</a>, miks mitte siis ka Eestis ja Tartus, kust Põhjariikidesse toimub järjest suurenev puidust moodulmajade müük. Tutvudes Rootsi näidetega, ei tule puitmajade all enam silmas pidada suhteliselt väikeseid Suplinna elamuid, tegemist on 8-korruseliste elamutega.</p>	<p><b>Arvestada.</b> Arhitektuuri peatükis kajastatakse jätkusuutlike meetodite ja materjalide, sh kodumaise tooraine kasutamist.</p>
	<p>Täpsustada, et tegelikult ei ole planeeritud ehitada kesklinna maju, mis on üksnes elamud, elamute esimestel korrustel on äri või sotsiaalpinnad.</p>	<p><b>Arvestada.</b> Täiendada planeeringu seletuskirja.</p>
	<p>Reserveerida maa- ja linnaliinide bussijaama arenduseks praeguse Statoili ja McDonaldis kasutuses olev maa-ala ja selgitada Tasku kohustusi maaliinide bussijaama säilitamiseks. Ühtlasi annab see parema võimaluse siduda maaliinide bussijaam linnaliinide bussidega, kui kasutada Turu tn äärset ala linnaliinide peatumisalana. Põhjus: Tasku ei pruugi olla parimaks lahendus maaliinide</p>	<p><b>Mitte arvestada.</b> Linnaliinide äratoomine Riia tänavalt põhjustab otstarbetud ringisõitmist, ajakulu ja koormab Turu tänavat ja sadama asumi tänavaid. Riia tänava äärseid liinaliini busside peatusi tuleb kaasajastada ja muuta liiklejatele</p>

	<p>bussijaamale, samuti on ebaselge, kui pika perioodi jooksul on Tasku huvitatud bussijaama paiknemisest oma pindadel ja millised on linna ees võetud kohustused.</p>	<p>mugavamaks – vihma, tuule ja päikse eest varju pakkuvaks. Tasku on rajatud endise maabussiliinide terminali alale ja maamüügi üks tingimus oli, et maaliinide bussijaam peab jääma sellele maa-alale.</p>
	<p>Kaaluda ehitusaluse pinnana ka tänavaid, näit võimalust rajada tänav tunnelisse ja ehitada selle kohale äripinnad. Näiteks Riia tn, Aleksandri ja Kalevi tn vaheline ala jõe poole mineval sõidusuunal. Eesmärgiks on linnaruumi efektiivsem kasutus, eelkõige autoliiklusaladel ja kesklinnas.</p>	<p><b>Mitte arvestada.</b> Kõik Tartu kesklinna ristmikud on planeeritud ühetasandilised. Hoonestus on välja kujundatud arvestades nn tänava punaseid jooni, juhul, kui tulevikus osutub võimalikuks sõiduridade koondamine, saab tänavaruumi täiendada haljastusega.</p>
	<p>Eesti Planeerijate Ühingu transpordiplaneerimise töötoas 7.-8. nov 2013 koostati järgnevad ettepanekud:</p> <p>1. Luua Riia tn – Turu tn – Vabaduse pst ristmikul fooridega reguleeritud vöötrajad jalakäijatele ja jalgratturitele, avamine kavandada hiljemalt Ida ringtee käikulaskmise ajal, et suunata autojuhid seda ümbersõitu kasutama.</p>	<p><b>1.Mitte arvestada.</b> Oma tegevusega peab linn tagama kõikide liikejate ohutuse. Ohutuse tagamiseks Tartu kõige intensiivsema liiklusega ristmikul ei ole võimalik jalakäijate ülekäigurada rajada Riia tänavale Turu tn ristmiku piirkonnas. Ettepanek vaadatakse täpsemalt üle parkimise küsimustes planeeringu edasise koostamise käigus.</p>
	<p>2. Turu jalakäijate sillalt planeerida sidus kergliiklustee Võidu silla tunnelini ja sealt üle Turu parkla Vanemuise tn otsani. Kavandada Võidu silla renoveerimine nõnda, et jõe-äärsed tunnelid on hästi kasutatavad jalakäijate ja jalgratturite poolt, samuti anda võimalus jalgratastega sujuvaks liikumiseks Võidu sillal.</p>	<p><b>2. Arvestada.</b></p>
	<p>3. Planeerida Turu tn Annelinna poolsesse otsa parkimismaja, mida saavad kasutada Sadama arenduste kui ka turu kasutajad. Vähendab liikluskoormust Riia tn – Turu tn – Vabaduse pst ristmikul kui ka kvartali siseselt. Antud otsus aitab samuti suunata autosõitjaid kasutama tervislikumaid ja keskkonnasäästlikumaid liikumisviise.</p>	<p><b>3. Selgitus.</b> Parkla on kavandatud Uus tn 63d kinnistule.</p>
	<p>Mitte toetada turu alla parkla rajamist, parkimispindade loomiseks võimalus</p>	<p><b>Mitte arvestada.</b> Üldplaneeringuga antakse</p>

	näiteks Taskusse planeeritava bussijaama asemele, kui bussijaam paigutada Statoili krundile.	võimalus turu aluse parkla rajamiseks. Objekt rajatakse juhul, kui lähipiirkonnas kujunab tõsine parkimiskohtade defitsiit.
	Seni, kuni bussijaam asub Taskus, planeerida Soola tn kahe-suunalisena kasutamiseks üksnes ühistranspordile (v.a. turupoolne ots ja allmaa parkla sissesõit Taskusse).	<b>Mitte arvestada:</b> 2005.a koostati Sadama asumile liiklusskeem. Liikusskeem on aktuaalne ka praegu ja selle muutmiseks vajadus puudub.
	Samuti toetame kaasava eelarves esitatud ideid: Lisada üldplaneeringusse võimalus jätkata olemasolevat sadamaraudteed kuni Turu sillani välja ning leida koht rööpatranspordi lõpp-peatuseks silla läheduses. See tekitaks võimaluse luua eriti tõhus liiklussõlm, mis ühendaks kolm peamist ühistranspordiviisi (rongi-, busi- ja laevaliikluse) kesklinnas - kohas, kus juba praegu on Tartu tihedaim jalgsi- ja rattaliiklus. Nende viie transpordiviisi omavaheline integreerimine parandaks oluliselt ühistranspordi sujuvust ning aitaks lahendada autostumisest tingitud liiklusprobleeme. Vt lisaks: Uue vaksali kesklinna rajamise võimaluse-mõttekuse hindamine ( <a href="http://www.tartu.ee/?lang_id=1&amp;menu_id=2&amp;page_id=24647">http://www.tartu.ee/?lang_id=1&amp;menu_id=2&amp;page_id=24647</a> )	<b>Mitte arvestada:</b> 2005.a koostati Sadama asumile liiklusskeem. Liikusskeem on aktuaalne ka praegu ja selle muutmiseks vajadus puudub. Pole põhjendatud kesklinna lisaliikluse toomine. Sellega rajatakse kvaliteetsele kallasraja maa-alale transporditee, mis on küllalt ruuminõudev ja kujutaks ohtu Emajõe ääres liikejatele. Seda maa-ala saaks kvaliteetsemalt kasutada.
	Taliteed Tartusse. Tartu võiks esimese linnana Eestis rajada lisaks rattateedele ka talvel kasutamist leidvad taliteed, mida mööda linnakodanikud saaksid mõnusasti suuskade, kelkude, tõukekelkude jms liigelda. rajamine. Peamised talitee trassid võiks kulgeda läbi linna kahel pool Emajõe ja olla ühenduses Supilinna suusapargiga. Selliselt kulgev liikumistrass aitaks vältida ristumisi suurte teedega, samuti saaks suur osa trassist kulgeda mööda haljasalaid ja talvel mittehooldatavaid kõnniteid. Kindlasti võiks üks talitee harudest kulgeda mööda sadamarautee serva rongijaamast jõeni. Vt lisaks: <a href="http://www.tartu.ee/?page_id=24647#t1378815203">http://www.tartu.ee/?page_id=24647#t1378815203</a>	<b>Selgitus.</b> Käesolev talv näitab, et eraldi taliteid rajada ei ole otstarbekas. Lumega talve olemasolul võib kaaluda, et osal kallasrajast (eeldab kallasradade olemasolu) on lumi lükkamata ja sellel teosal on võimalik liigelda talviisidel. Taliteedena on võimalik kasutada väljakujunendu matka- ja tervisespordiradasid.
22. I. Peets, 08.12.2013	Väljendades oma nägemust praeguse Holmi pargi maaala osas näeksin selle kasutuselevõttu aktiivse linnaalana.  Nimetatud ala asend võimaldaks linnaruumis kujundada sobiva kõrgusega	<b>Mitte arvestada.</b> Lähtudes kesklinna strateegilistest eesmärkidest on lisaks hoonestusaladele vaja kesklinnas ka puhkealaid. Kuna hoonestuseks reserveeritud mahud tagavad

	<p>eluhoonestuse piki Emajõe kallast Võidu silla ja Atlantise vahelisel alal, mis moodustaks terviku koos tekkiva kaldapromenaadiga.</p> <p>Kaldapromenaadi all pean silmas päikesele avatud jõeäärset jalakäijate ala koos kaubandus- ja kohvikupindadega hoonestuse 1., jõe poole avatud korrusel.</p> <p>Samas säiliks roheala nimetatud hoonestuse taga, Narva maantee poole jääval, praegusel pargi osal, mis oleks igati sobiv uutele elanikele puhkealaks.</p> <p>Lähtun sellest, et ajalooliselt on praegusel pargialal tegemist elukeskkonnaga, mis kahetsusväärslt viimase sõja ajal hävis. Liitudes diagonaalis üle jõe asuva kaubanduspiirkonnaga, tugevdaks ja laiendaks pakutud lahendus Tartus kaasaegse city kontseptsiooni.</p> <p>Lugedes Raekoja platsi Tartu vanalinna keskuseks, loodan, et ei eksi „city“ osas kõrvalseisjana palju.</p>	<p>aastakümneteks arengu vajadused, puudub vajadus Holmi pargi hoonestamiseks.</p>
<p>23. KSH aruande ettepanekud</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="504 699 1400 837">1. Soovitav on täiendavalt kaaluda Narva mnt äärde jõepoolsesse külge hoonefrondi rajamise võimaldamist, mis lisaks kompaktsuse tõstmisele tõkestaks ka müra levikut ning tõstaks seeläbi allesjääva jõeäärse pargiosa puhkeväärtust.</li> <li data-bbox="504 1066 1400 1273">2. Tartu kesklinna üldplaneeringus on üldiselt seatud eesmärgiks kvaliteetse linnaruumi, sh avaliku ruumi kujundamine. Vastavateemalised tingimused planeeringus on siiski üldsõnalised. Soovitav on seada täpsemad tingimused või sisustada muul moel põhimõtteline lahendus, milleni edasiste arengute käigus soovitakse jõuda.</li> <li data-bbox="504 1281 1400 1342">3. Tartu kesklinna üldplaneeringu osaks olevas liikuvuskavas sätestatakse, et „kõnniteede rajamisel ja renoveerimisel tuleb võtta arvesse</li> </ol>	<p><b>Mitte arvestada.</b> Ülejõe park on kavandatud säilitada ülelinnalise tähtsusega pargina ja selle territooriumi vähendamine ( v.a. Ekonomikumi juures) ei ole seetõttu põhjendatud.</p> <p><b>Selgitus.</b> Nimetatu ei olnud planeeringu eskiislahenduse ülesanne. Lahendatakse planeeringu edasisel koostamisel.</p> <p><b>Arvestada</b> planeeringu edasisel koostamisel.</p>



	<p>erivajadustega ning puuetega inimeste vajadusi. Erivajadusega inimeste liikumist aitavad parandada madaldatud äärekivi, reljeefsed tänavapinnad ja mitmed teised meetmed“. Soovitatav on lisada planeeringusse tingimus(ed), mis tagaksid ligipääsu võimaldavate lahenduste kasutamise ka hoonete, eelkõige ühiskondlike hoonete ning oluliste teenindusasutuste puhul.</p>	
	<p>4. Üldplaneeringu lahendust on soovitatav täiendada linnahaljastuse kvaliteedi nõuete täpsema seadmisega, kuivõrd haljastuse olemasolu iseenesest ei taga looduslikku mitmekesisust. Sobivaks infoallikaks sel teemal võib pidada väljaannet „Elurikas linn“1. Linnahaljastuse hoolduskavade koostamine haljasala pindala vähenemise kompenseerimiseks. Hoolduskavades näha ette bioloogilist mitmekesisust tõstvad ja toetavad hooldusvõtted.</p> <p>Nahkhiirte kaitsmise ja neile sobilike elutingimuste loomiseks tuleb lähtuda haljasalade planeerimise ja hoolduse põhimõtetest, mis aitavad mitmekesistada putukate liigirikkust ja seeläbi tagavad nahkhiirtele sobilikud toitumistingimused erinevatel vegetatsiooniperioodidel. Samuti tuleb pöörata tähelepanu haljasalade, samuti Emajõe kallaste öisele valgustamisele, mis on oluliseks häiringuks nahkhiirte jaoks. Vältida tuleb liigset jõe valgustamist ja võimalusel säilitada/istutada kaldaäärseid puid.</p> <p>Vanu puid tuleks langetada talvel peale esimesi tugevaid külmi ja enne ilmade soojenemist märtsis. Toomemäe pargi puurinde uuendamisel tuleks kasutada ka harilikku pärna. Eelnimetatud tingimustega arvestamine on oluline vähemalt haljastuse hoolduskavade koostamisel, et tagada nahkhiirte kaitse.</p>	<p><b>Arvestada</b>, täiendada KSH aruannet arvestades käesoleva planeeringu liiki ja täpsusastet.</p>
	<p>5. Süsinikuheitme vähendamine: Soovitatav on üldplaneeringus seada tingimus, mille kohaselt kasutatakse ehitamisel eelistatavalt säästlikke töövõtteid ja lahendusi.</p>	<p><b>Arvestada</b> planeeringu edasisel koostamisel.</p>
	<p>6. Planeeringu joonisel 1 on määratletud reisijaid teenitava transpordihoone maa-ala, mille sisu on täpsustatud järgnevalt:</p>	<p><b>Selgitus</b>. Arvestada planeeringu edasisel koostamisel.</p>

	<p>bussijaama, multimodaalse transporditerminali maa-ala. Vastav maakasutuse juhtotstarve on määratletud koos teiste alal võimalike otstarvetega linna praeguse bussijaama asukohas. Planeeringu seletuskirjas ei ole täpsemalt selgitatud multimodaalse transporditerminali sisu ega rajamise võimalusi antud asukohas. Planeeringu juurde kuuluval joonisel 3 on määratletud perspektiivne bussiterminali asukoht, mis erineb planeeringu joonise lahendusest. Planeeringu osaks olev liikuvuskava põhjal selgub, et joonisel 3 on sätestatud linnaliinide terminali asukoht. Joonisel 3 kujutatud asukohas ei ole kavandatud reisijaid teenindava transpordihoone maa-ala. Soovitav on planeeringulahendust täiendada selliselt, et oleks üheselt mõistetav, kuhu millise sisuga terminali rajamist kavandatakse ning tuua välja üldine kaalutus linnaliinide terminali ning kaugemaid piirkondi teenindavat bussiliiklust ja võimalikke muid transpordiliike koondava terminali ruumilise eraldamise põhjendamiseks. Samuti on soovitatav tuua välja, kas, millistel üldistel tingimustel ning milliseid transpordiliike koondava terminali rajamine saab joonisel 1 määratletud asukohas (tänapäevane bussijaam) põhimõtteliselt võimalik olla ja/või tuua välja vastava täiendava uuringu/planeeringu vajadus.</p>	
	<p>7. Soovitav on planeeringulahenduse täpsustamisel arvestada eesmärgiga viia kõrgepingeliinid Tartu kesklinnas maa alla piirkondades, kus seda veel ei ole tehtud.</p>	<p><b>Arvestada.</b></p>
	<p>8. Seosed Toomemäe kui väärtmaastikuga on toodud Tartu kesklinna üldplaneeringu seletuskirjas ptk 6.3. Samas ei täpsustata Tartu kesklinna üldplaneeringus, kuidas on tagatud Toomemäel ja selle ümbruses maakonna teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ määratletud väärtuste kaitse. Soovitav on Tartu kesklinna üldplaneeringut selles osas täiendada.</p>	<p><b>Arvestada</b>, täiendada KSH aruannet.</p>
	<p>9. Planeerimisseaduse § 24 lg 6 kohaselt muutub planeeringu kehtestamisega kehtetuks samale maa-alale varem kehtestatud sama liigi planeering või vastav osa suuremale maa-alale varem kehtestatud sama liigi planeeringust. Seega muutuvad Tartu kesklinna üldplaneeringu</p>	<p><b>Arvestada.</b></p>

	<p>kehtestamisega kehtetuks Tartu linna üldplaneeringu taseme planeeringud kesklinna üldplaneeringu planeeringuala ulatuses. Tulenevalt sellest asjaolust soovivad KSH koostajad kesklinna üldplaneeringus selgelt välja tuua ja ära nimetada, kas ja millises ulatuses jäävad koos kesklinna üldplaneeringuga selle planeeringualal kehtima varasemalt kehtestatud üldplaneeringu tasandi planeeringud. Seoseid kehtivate sama tasandi planeeringutega on Tartu kesklinna üldplaneeringus loodud jooksvalt seletuskirjas erinevate teemade käsitlustes, kuid puudub kõiki kehtivaid ning kesklinna kontekstis asjassepuutuvaid planeeringuid hõlmav koondülevaade. Käesoleva aruande koostajad on seisukohal, et taolise ülevaate lisamine planeeringusse tagab üheselt mõistetavuse ning paralleelselt kehtivate planeeringute parema ellurakendatavuse.</p> <p>-Tartu linna üldplaneering</p> <p>-teemaplaneering „Jalgrattateede arenguskeem“</p> <p>-Tartu Emajõe kalda - ja sildumisrajatiste planeering</p> <p>- teemaplaneering "Tartu linna ülikoolide, rakenduskõrgkoolide ja TÜ Kliinikumi ruumiline areng" (Kõrgharidusasutuste ruumiline areng)</p> <p>-Toomemäe üldplaneering (Tuleks kaaluda Toomemäe üldplaneeringu liitmist kesklinna planeeringuga või teha täpsustusi kesklinna üldplaneeringus.)</p>	
	<p>10. Tartu kesklinna üldplaneeringus määratletud uushoonestusalade paigutus erineb Toomemäe üldplaneeringu lahenduse vastavast osast. Eeldatavalt ei oma Tartu kesklinna üldplaneeringu lahendus olulist negatiivset mõju Toomemäe erinevate väärtuste lõikes (vt KSH ptk 4 erinevad alapeatükid), kuid soovitatav on uushoonestusalade ümberpaigutamist Tartu kesklinna üldplaneeringus põhjendada, kuivõrd kehtiva üldplaneeringu näol on tegemist läbikaalutud avaliku</p>	<p><b>Arvestada</b>, täiendada KSH aruannet.</p>

	kokkuleppega.	
	11. Maa-alade üldiste kasutamise- ja ehitustingimuste seadmisel on kesklinna üldplaneeringus kasutatud sõnastust „kui detailplaneering ei näe ette teisiti“ – soovitatav on sõnastuses täpsustada, kas mõeldud on Tartu kesklinna üldplaneeringu kehtestamise eelselt kehtinud detailplaneeringuid või antakse võimalus üldplaneeringuga seatud tingimuste muutmiseks ka üldplaneeringu kehtestamise järgselt menetletavates detailplaneeringutes. Viimasel juhul alavääristab see oluliselt üldplaneeringu tähtsust, muutes automaatselt võimalikuks erisused ja kõrvalekalded toodud reeglitest.	<b>Arvestada.</b>
	12. Piirkonna suurim ja liigrikkaim roheala kulgeb kitsa ribana mööda Emajõe kallast. See ala toimib potentsiaalselt ka rohekoridorina. Kaldapromenaadi ja kaldakindlustuse rajamine Võidu sillast Sõpruse sillani likvideeriks selle suhteliselt liigriikka rohekoridori. Leevendava meetmena võiks rajada rannapromenaadi linnapoolsesse külge mitmekesise rindelisusega ja terve promenaadi ulatuses paikneva haljastuse. Eriti tähtis on põõsarinde piisav olemasolu, kuid siinjuures tuleb ka turvalisuse seisukohaga arvestada.	<b>Arvestada</b> planeeringu edasisel koostamisel.
	13. Suurema mõjuga ökoloogilisele mitmekesisusel on Fortuuna, Põik, Raatuse ja Pika tänava vahelise ala hoonestamisel. Hetkel on seal kõige liigrikkam ja mitmekesisem roheala kesklinna piirkonnas, mis on tingitud suurest rindelisest varieeruvusest ning vähesest häirimisest. Kaaluda võiks sellele alale väikese pargi loomist, kus püütakse säilitada võimalikult palju praegusest mitmekesisusest.	<b>Selgitus.</b> Kehtiva detailplaneeringuga on nimetatu kavandatud.
	14. Soovitatav on planeeringusse lisada ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanekute põhjendused ning täiendavalt kaaluda sellise ettepaneku tegemist Ülejõe pargi alal praegusel kujul ja asukohas. Soovitatav on üldplaneeringus välja töötada üldistatum, põhimõtteline lahendus	<b>Arvestada</b> , täiendada vastava põhjendusega KSH aruannet.

	<p>Ülejõe pargis ehituskeeluvööndi vähendamise küsimuses ning seda ka vastavalt põhjendada. Samuti on soovitatav planeeringus kajastada ka Anne kanali ehituskeeluvööndi ulatus ning vajadusel tuua koos põhjendustega välja ehituskeeluvööndi vähendamise vajadus.</p>	
	<p>15. Soovitatav on siiski täiendavalt kaaluda kõikide planeeringu eskiislahenduses kavandatud sildumisrajatiste tegelikku vajalikkust (potentsiaalse kasutuskooormuse valguses).</p>	<b>Arvestada.</b>
	<p>16. Veeliiklusega seotud ohutuse ja turvalisuse ning keskkonnahoiu tagamiseks oleks ilmselt vajalik linna piires konkreetset ja kõiki osapooli arvestatavate veeliikluskorraldust. Soovitatav on seda teemat ka Tartu kesklinna üldplaneeringus detailsemalt käsitleda.</p>	<b>Arvestada.</b>
	<p>17. Soovitatav on Tartu kesklinna alal muuhulgas rakendada kaasaegseid sademevee käitluspõhimõtteid. Eelkõige maksab sademevee korduskasutust või kohapealset käitlust rakendada katustelt pärineva puhta vee puhul. Tartu kesklinna juba valdavalt väljaehitatud ning tihedalt asustatud aladel võib selliste süsteemide väljaarendamine olla tavalahendustega võrreldes kulukam (kasvõi täiendavast maavajadusest tingituna), kuid oskusliku lahenduse puhul saab neid ühildada haljastuslahendusega ning need võivad toimida ka linnaruumi visuaalselt või ökoloogiliselt rikastavalt. Soovitatav on lisada planeeringusse vastavad tingimused.</p>	<b>Arvestada.</b>
	<p>18. Oluliste vesi-ehitiste kavandamisel rakendada meetmeid võimaliku negatiivse mõju ärahoidmiseks (n. ehitustööde teostamine sobivail aegadel), vajadusel KSH/KMH protseduuri rakendamine, lisada planeeringusse vastav tingimus.</p>	<b>Arvestada.</b>
	<p>19. Ülejõe piirkonna arendamisel tuleb arvestada Meltsiveski veehaarde kaitsekavas ning planeeringuala piirile veehaarde väljavooluala kaitseala rajamisega seotud dokumentatsioonis antud soovitustega, lisada</p>	<b>Arvestada.</b>

	planeeringusse vastav tingimus.	
	<p>20. Keskkonnaministeeriumi eestvedamisel määratletud oluliste üleujutusohuga riskipiirkondade esmase hindamise käigus on märkimisväärne osa Tartu kesklinna Ülejõe ja ka Sadama asumist määratud üleujutusriskiga alade hulka<sup>1</sup>, vt skeem 4.1.2.2. Seega tuleb nende piirkondade arendamisel üleujutusohuga arvestada. Teadaolevalt on nimetatud töös üleujutusohu ala piir määratud väga väikese tõenäosusega esineda võivat veetaset arvestades. Esmast üleujutusohuga piirkondade riskihinnangut lähiajal täpsustatakse ning koostatakse detailsemad üleujutusriskide maandamise põhimõtted, mis tuleb valmimise järgselt üle võtta ka üleujutusohutlike alade arendamist käsitlevatesse arengudokumentidesse. Kuni vastavate riiklike juhendite kinnitamiseni tuleb üleujutusohutlike alade arendamisel arvestada 1% ja 5% maksimumveetasemetega, milleks on vastavalt 33,4 ja 32,9 m abs<sup>2</sup>. Seda eelkõige kalda-äärsete ehitiste vundamendi miinimumkõrguse määramisel, tehnorajatiste kavandamisel (n elektripaigaldised, reo- ja sadamevee kanalisatsiooni rajatised), võimalikku reostusohu kaasa toovate arenduste elluviimisel (kaasa-arvatud sadama-arendused, näiteks paatide tankla jne). Arvestada eeltooduga planeeringus seatud tingimuste täiendamisel.</p>	<b>Arvestada</b> , KSH aruandes esitada vastavad tingimused.
	<p>21. Jõe seisundit potentsiaalselt mõjutatavate tööde kavandamisel tuleb siiski arvestada üldisemalt veekogu ja kalastiku kaitse nõuetega ning vältida olulist mõju avalduvate tööde teostamist nii suurvete ajal kui kalade rände- ja kudeperioodidel, lisada planeeringusse vastav tingimus.</p>	<b>Arvestada.</b>

<sup>1</sup> M. Uustal, P. Kuldna, K. Peterson, Tallinn, 2010

<sup>2</sup> Üleujutusohuga seotud riskide esialgne hinnang. Kinnitatud keskkonnaministri 17.01.2012. a. käskkirjaga nr 75.

<sup>3</sup> Tinter Projekt OÜ, 2011. Emajõe vasakkalda kindlustus lõigus Võidu sild kuni Turusild. Kaldakindlustuse seletuskiri.

	<p>22. Renoveerimis- ja lammutustöid ei tohiks alustada juunis-juulis (puudutab eelkõige Sadama ja Ülejõe asumit). Vanade majade lammutamisel või renoveerimisel tuleks arvestada sellega, et juunis-juulis võivad nendes olla nahkhiirte poegimiskolooniad ning häiringud sellel perioodil võivad põhjustada noorte nahkhiirte hukkumist, kuna nad ei ole veel lennuvõimelised ja hukuvad ilma vanemate nahkhiirte hoolitsuseta. Soovitav on kajastada teemat planeeringutingimustes.</p>	<p><b>Arvestada.</b></p>
	<p>23. Täpsustada hoonestusele ja tänavaruumi kujundusele seatavaid tingimusi ka väljaspool muinsuskaitseala, et tagada kvaliteetne ruumiline areng (N: nõuded fassaadide liigendatusele ja jalakäija-sõbralikkusele avade arvukuse osas, perimetraalse hoonestuse soosimine, väikevormide, eriilmelise haljastuse olulise rõhutamine, parkimismäärade ülevaatamine tagamaks siseõuede kasutuselevõttu aktiivse tegevuspaigana jne).; täiendavate tingimuste seadmine uushoonestusele inimsõbraliku linnaruumi tekke võimaldamiseks.</p>	<p><b>Arvestada.</b></p>
	<p>24. Täiendada arhitektuurivõistluse nõuet väliruumi kujundusalase/maastikuarhitektuurse konkursi nõudega.</p>	<p><b>Arvestada</b> osaliselt, lisada nõudeid planeeringu liigist tulenevalt.</p>
	<p>25. Lubada jõekallaste elavdamiseks väikeehitiste rajamist ja määrata puhke-virgestusmaad läbimõeldud ulatuses ning tähistada kallasrada kaardimaterjalis; seada kaldapromenaadi ja katkematu kallasraja väljaarendamise prioriteetsusjärjekord. Kaaluda virgestustegevuste võimaldamiseks täpsemate maakasutustingimuste seadmist, sh väiksematele aladele puhke-ja virgestusmaa juhtotstarbe määramist.</p>	<p><b>Arvestada.</b></p>
	<p>26. Määratleda täpsemalt aktiivsete "pidutsemiskohtade" piirkonnad Vanalinnas, et võimaldada Vanalinna funktsioneerimist ka elupaigana.</p>	<p><b>Arvestada.</b></p>
	<p>27. Pehmendada väiksemahuliste üksikute monofunktsionaalsete büroo- ja kaubandushoonete absoluutset keeldu.</p>	<p><b>Arvestada.</b></p>

	28. Soovitav on täpsustada käsitlust üldplaneeringus ning rõhutada hoovialade olulisust puhkefunktsiooni pakkujana, tagamaks puhkefunktsiooni maksimaalne säilimine Riiamäe, Sadama, Ülejõe asumis.	<b>Arvestada.</b>
	29. Soovitav on kaaluda kergliiklejatele praegusest mugavama lahenduse väljatöötamist Turu-Riia-Vabaduse-Narva mnt ristmiku piirkonnas ning Tasku keskuse-bussijaama-AHHAA keskuse-Zeppelini ümbruse liiklusskeemis Tartu kesklinna üldplaneeringu raames.	<b>Arvestada.</b>
	30. Otseselt ei ole kavandatud ühegi olemasoleva maamärgi kaotamine, kuid kaudselt võib ohustatuks lugeda „Plaskut“ ning keskkatlamaja korstnat. Soovitav on kaaluda nimetatud objektide käsitlemist originaalkujul säilitatava hoone/rajatisena planeeringus ja/või tingimuse lisamist, mille kohaselt praeguse hoonestuse asendamisel/ümber kujundamisel rajatakse samaväärne maamärk. Soovitav on ka lisada planeeringusse tingimus, mille kohaselt olemasolevate sildade asendamisel ning uute rajamisel on soovitatav arvestada sildade maamärgi-rolliga ning kavandada vastav arhitektuurne lahendus (iseloomulik, äratuntav, nähtav linnaruumis).	<b>Arvestada.</b>
	31. Tuleb otsida võimalusi Laia tn ja Jakobi tn liikluskoormuste suurenemise piiramiseks (et liiklusproгноos ei realiseeruks) ja liikluse hajutamiseks.	<b>Arvestada.</b>
	32. Soovitav on Tartu kesklinna üldplaneeringus ühtlustada läbivalt miljööväärtuslike hoonestusalade planeeringualasse hõlmatavuse teema.	<b>Arvestada.</b>
	33. Muinsusväärtuste säilimise tagamiseks maksimaalses võimalikus ulatuses ning parimal moel on soovitatav Tartu kesklinna üldplaneeringu lahendus, sh uushoonestusalade paigutamine ning seatavad tingimused nii muinsuskaitsealal kui selle kaitsevööndis täiendavalt üle vaadata, tuginedes soovitatavalt Muinsuskaitseametiga kooskõlastatud Tartu	<b>Arvestada.</b>



	kesklinna üldplaneeringu muinsuskaitse eritingimustele. Juhtudel, mil soovitakse planeeringus säilitada põhimõttelised erinevused, võrreldes muinsuskaitse eritingimustega, on soovitatav erisusi põhjendada.	
	34. Põhjendamist vajab Ülikooli tänava lõigu sulgemine autoliiklusele, mis on küll kergliiklejasõbralik, ent halvendab ligipääsu autoga ning liiklusskeemi arusaadavust.	<b>Arvestada.</b>
	35. Reaalsete sõidukiiruste vähendamiseks on tõenäoliselt vajalik lisaks piirkiiruse alandamisele tänavaehtuslike meetmete rakendamine, lisada planeeringusse vastav tingimus.	<b>Arvestada.</b>
	36. Vajalik on välja töötada ja kajastada ohutud ja mugavad Riia tänava ületamise võimalused ristmikel kergliiklejatele, sh Riia-Turu rist.	<b>Arvestada.</b>
	37. Sadma asumis on vajalik liiklusruumi täpsem lahendamine, arvestades erinevaid liikumisviise ning sihtpunkte.	<b>Arvestada.</b>
	38. Kaaluda täiendavalt kavandatud ühendustänavaja vajaduse põhjendatust Fortuuna kvartalis.	<b>Selgitus.</b> Nimetatud ala ei ole kavandatud ühendustänavaks.
	39. Kavandada kergliiklusühendused kõigile magistraaltänavatele, sh Fortuuna tn.	<b>Arvestada.</b>
	40. Soovitatav on planeeringus esitatud käsitlust soovitud ettevõtlusvaldkondade osas laiendada teadus-arendustegevuse või teadmismahuka majandustegevuse soosimisele, lisaks IKT valdkonnale. Soovitud arengu sidumine vaid IKT valdkonnaga oleks põhjendatud näiteks vastava klatri või innovatsioonikeskuse loomisel.	<b>Arvestada.</b>