

Tartu Linnavolikogule

Vaie Tartu Linnavolikogu 4.12.2014 otsuse nr 152 tühistamiseks

## I. Faktilised asjaolud.

1. Oktoobris 1996 kiitis linnavolikogu heaks AS Emajõe Ärikeskuse moodustamise AS Estiko ja linnale kuuluva AS Tarbus poolt. Koheselt algatati detailplaneering, mis kehtestati mais 1997. Sama aasta augustis otsustati bussijaama krundile seada hoonestusõigus AS Emajõe Ärikeskus kasuks. Linnaelanikele edastati nende toimingutega sõnum, et eesmärgiks on bussijaama parendamine ja muuhulgas ka jõesadama reisiterminali rajamine Emajõe Ärikeskuses (Plaskus).

Aastaks 2000 on Neinar Seli saavutanud kontrolli AS Emajõe Ärikeskuse üle ja tõstnud poliitikuna Tartu linnapeaks oma äripartneri Andrus Ansipi. Detsembris 2000 algatatakse uus detailplaneering ja linn müüb bussijaama krundi turuhinnast mitu korda odavamalt AS Emajõe Ärikeskusele. Uus detailplaneering kehtestatakse juunis 2001 ning sellega on oluliselt suurendatud hoonestusmahtu ning loobutud ka varasemas detailplaneeringus kavandatud Turu tn ületavast jalakäijate galeriist. Lisaks saavutatakse väljaspool detailplaneeringut toimuvate ümberkruntimistega olukord, kus 2001.a. detailplaneeringus ettenähtud 25% asemel moodustab liiklusmaa vaid 6,25% Turu tn 2 krundist.

Bussijaama saagat kajastab põhjalikumalt Nils Niitra artikkel 19.01.2003 Postimehes:  
<http://tartu.postimees.ee/1993655/bussijaama-maa-muugiga-jai-uu-e-jaamahoone-ehitamise-vaid-ausona-peale>

2. 2001.a. detailplaneeringut tähelepanelikult uurides selgub, et ehituslube väljastades eksis linnavalitsus mitme detailplaneeringu nõude vastu (ehitusluba lubas ehitada ligi 4 m kõrgema hoone DP seletuskirjast nähtuvast hoone suurimast kõrgusest; praegune kauplus Rimi paikneb maa-alal, mis DP kohaselt oli ettenähtud maapealseks parkimisalaks (sh taksopeatuseks); suleti kergliiklustee, kus DP seletuskirja p. 2.14 kohaselt tuli tagada ööpäevaringne läbipääs; jäeti tõstmata DP-s ettenähtud ülekäigurajad jms). Kui palusin vaidlustatava detailplaneeringu avalikul väljapanekul informatsiooni linnavalitsuse kaalutluste kohta nimetatud minetuste võimaldamisel (sellise informatsiooni küsimiseks annab õiguse PlanS § 18 lg 8), jäid mul asjakohased selgitused saamata. Kajastasin neid minetusi kehtivast planeeringust ka oma vastuväidete punktis 7.

3. Oktoobris 2012 tegi AS Emajõe Ärikeskus ettepaneku uue detailplaneeringu algatamiseks eesmärgiga ehitada äripinnad ka bussijaama kohale ja alla (panna bussid väljuma Tasku sisemusest). Veebruaris 2013 algatati planeering, mis esitati volikogule vastuvõtmiseks ja avalikule väljapanekule suunamiseks oktoobris 2013. Kuivõrd enne valimisi oli planeeringu suhtes lisaks opositsioonile kriitiline ka reformierakonna senine koalitsioonipartner, jäi tollal planeering vastu võtmata. Planeering võeti vastu veebruaris 2014 (uued koalitsioonipartnerid olid koalitsiooni säilimise nimel valmis unustama linnakodanikest bussireisijate huvid).

Avalikule väljapanekule pandud planeering sisaldas mitmeid puudusi, mis ei võimaldanud hinnata kõigi lähteülesandega määratud tingimuse täitmist ja reisijate vajaduste arvestamist. Samuti ei saanud ma kõike küsitud iunformatsiooni ka linnavalitsuse töötajatelt. Sellest hoolimata esitasin 9. aprillil vastuväited planeeringule. Osalesin ka 27.03.2014 Dorpati konverentsikeskuses toimunud tutvustaval arutelul ja tegin sealses sõnavõtus ettepaneku, et AS Emajõe Ärikeskus omanik täidaks oma lubaduse bussijaama parendamiseks kasutades selleks kokkuleppel Statoiliga osaliselt ka bensiinjaama krunti (bensiinjaama tagune parkla olevat seniste kokkulepete kohaselt AS Emajõe Ärikeskuse käsutuses).

Kuivõrd väidetavalt oli AS Tarbus teinud detsembris 2013 manööverdusteste (mille kohta taotletud informatsiooni ma linnavalitsuselt samuti ei saanud), käisin ma Ringteel bussipargi töötajatelt informatsiooni küsimas. Selgus, et oli vassitud mõõtudega, mille kohta esitasin 11.04.14 täiendava teate. Mais tegi Tarbus uue manööverdustesti, mille lühivideo avaldati ka ajakirjanduses. Videos on näha, et bussijuhte juhendatakse manööverdusel testi vaatlejate poolt. Üks bussidest on 3 m lühem, mistõttu ei ole testitud manööverdust kahe 15 meetri pikkuse bussi vahele. Manööverdamise ajal on kõrvabusside pagasiluugid suletud, mis ei pruugi nii olla reaolukorras. Bussitaskud paiknesid 45° nurga all, ent hilisemal joonisel on taskud 50° nurga all (mis eeldab laiemat manööverdusteed). Kuigi olin väljendanud huvi osaleda kordustesti toimumisel, ei peetud vajalikuks mind informeerida.

15. mail 2014 võttis linnavalitsus korraldusega nr 498 seisukohad minu vastuväidete kohta. Minu väidet, et bussitaskute taguse manööverdustee laius on ohtlikult ebapiisav, otsustas linnavalitsus arvestada ja kohustas planeerijat lähtuma busside manööverdusala planeerimisel lähtuda Eesti Standardist EVS843:2003 „Linnatänavad“. Standardis sisalduvast asjakohasest tabelist tulenevalt peaks manööverttee laius (A) olema 45° kaldenurgaga bussitasku ja 15 m bussi korral 8 m, 50° kaldenurgaga bussitasku korral aga üle 8 m (interpoleerides tabelis sisalduvaid kaldenurke peaks tee laius olema vähemalt 9 m). Sama kinnitab oma 9.06.14 esitatud ekspertarvamuses ka standardi üks autoritest Ilmar Pihlak.

Kuigi mulle lubati, et korrigeeritud planeeringulahendus edastatakse vähemalt 7 päeva enne viimast 20. juunile kavandatud avalikku arutelu, et saaksin seda eelmisel nädalavahetusel analüüsida ja oma seisukohad esitada, valmis viimane lahendus alles 12.06.14 ja minuni jõudis see alles 16.06.14. Lisaks toimus arutelu reedel enne jaanipäeva tund peale linnavalitsuse tööpäeva lõppu (mistõttu puudusid paljud linnavalitsuse spetsialistid. Sain korrigeeritud lahenduses sisalduvaid puudusi käsitleda ebapiisavalt, ent jõudin siiski osundada, et seletuskirjas esitatud väited manööverdustee standardile vastamise kohta on väärad.

Seletuskirjas on väidetud: „Hoonesiseste bussitaskute paiknemisnurk Soola tänava poolse seina suhtes on 50 kraadi ja iga tasku laius 4,2 (lühemate busside puhul) ja 4,5 m (pikemate busside puhul). Joonise koostamisel on lähtutud asjaolust, et laiendades bussitaskut 10 cm võrra, võib tagumist manööverdusala vähendada kuni 0,4 m. Planeeritud lahenduse on Eesti linnatänavate projekteerimisstandardile vastavaks tunnistanud üks standardi koostajatest emeriitprofessor Ilmar Pihlak.“

Osundas, et nimetatutest keskmine lause ei tulene standardist ega ka Ilmar Pihlaku esitatud ekspertarvamusest. Ilmar Pihlak on nõudnud laiuse suurendamist busside pagasi teenendamiseks, mitte manöövervõime suurendamiseks. Manööverdusruum peab olema tagatud ka siis, kui kõrvabussil toimub pagasi laadimine.

Pihlak väidab kooskõla standardiga, kuna manööverdustee A olevat kõigi busside jaoks üle 8 m. Tegelikult on planeeringu põhijoonisel 15 m busside jaoks see manööverdustee A 7,5 m lai.

**Kuna on elementaarne matemaatiline tõde, et 7,5 m ei ole üle 8 m**, siis pidi Ilmar Pihlak oma arvamuse andma muu joonise kohta. Kuna joonis valmis 12. juunil (3 päeva pärast arvamuse andmise aega), siis ei saanudki arvamus käsitleda viimast joonist. Seega on väär ka eelnimetatud lausetest viimane (lahenduse vastavusest standardile).

4. Septembris 2014 maavanema juures käsitlesin samuti tõsiasja, et kuigi linnavalitsuse korralduses on nõutud manööverdustee standardikohast minimaallaiust, ei ole planeeringus sellega arvestatud. Osundas, et tegemist on ilmselge kaalutlusveega ja näitasin ka seda, et 7,5 m ei ole üle 8 m, mistõttu on väär planeeringus sisalduv väide linnatänavate projekteerimisstandardile vastavusest.

Kuna maavanemale ei olnud arvestatud ettepanekuid edastatud, jäi küsimus piisava tähelepanuta ja protokolliti vigaselt. Tähelepanuta jäi ka minu soov protokolliga parandamiseks. Maavanema seisukoht, et standardiga on arvestatud ja standard ei ole kohustuslik, sisaldab kaalutusvigu. Maavanem oleks pidanud tähelepanema, et 7,5 ei ole suurem kui 8. Samuti oleks pidanud tähelepanema, et kohustuse lähtuda standardist kehtestas linnavalitsus oma korraldusega ning nimetatud korraldust ei ole muudetud.

5. Linnavolikogu 4. detsembri 2014 stenogrammist nähtub, et linnavolinikud küsisid abilinnapealt vastuolu kohta planeeringu seletuskirjas väidetu ja selle lisaks oleva Ilmar Pihlaku ekspertarvamuses väljendatu kohta. Abilinnapea Jarno Laur eksitas volikogu, et Ilmar Pihlak võttis oma ettepaneku tagasi. Mina oma ettepanekut aga tagasi võtnud ei ole ning linnavalitsuse korralduses nr 498 võetud seisukoht on vastuseks ka minu ettepanekule.

Samuti väitis Jarno Laur vastuseks Aadu Musta küsimusele, kas poleks mõistlik laiendada maakonnaliinide väljumisi Kaluri tänavale, et ettepanekut ei tehtud menetluse käigus. Nagu varasemalt näitasin, tegin selle ettepaneku 27.03.14 avalikusl arutelul arendajale ning Ain Tammvere väitis mulle korduvalt, et probleem ei ole Statoilis, vaid linnavalitsuse vastuseisus. Seega oli ka väide ettepaneku uudsuse kohta volikogu eksitav.

## II. Õiguslikud seisukohad.

Detailplaneeringu kehtestamine on kaalutusotsus. HMS § 54 kohaselt on haldusakti üheks õiguspärasuse eelduseks see, et ta on kaalutusvigadeta.

Kui haldusorgan on jätnud kaalumata, kas eelpool osundatud 7,5 meetrit on ikka üle 8 meetri või on leidnud, et  $7,5 > 8$ , on tegemist ilmselge kaalutusveaga.

Nimetatud kaalutusviga on ka oluline, sest ohtu seatakse bussireisijate turvalisus.

Ainuüksi eeltoodu on piisav, et tühistada linnavolikogu otsus detailplaneeringu kehtestamise kohta.

Ent eelpool nimetatud informatsiooni mittesaamine linnavalitsuste kaalutlustest senise detailplaneeringu nõuete rikkumisel ei võimaldanud mul teha asjakohaseid ettepanekuid (maavanema väide minu 7. vastuväidete punkti kohta), mistõttu on planeeringu menetlemisel oluliselt rikutud minu menetlusõigusi. Linnavalitsuse senised minetused võivad pakkuda huvi ka teistele linnakodanikele ja korruptsioonikahtluse ilmnemisel ehk ka uurimisorganitele, mistõttu ka see küsimus on oluline.

Hetkel ei tõstata ma planeeringu muid puudusi (näiteks lähteülesandes on nõutud sõltumatut ekspertarvamust, kas planeering tagab piisava reservi Tartusse saabuva bussitranspordi arenguks ja mul on kerge näidata, et seoses projekti Rail Baltic kuritegeliku tasuvusanalüüsiga ja ida transpordivoogude kadumisega ootab meid ees raudteetranspordi kollaps ning seetõttu on põhjendamatu Dago Antovi arvamus sellise arenguvajaduse puudumise kohta). Vajadusel teen seda täiendavalt.

On ilmselge, et kaalutusvead vaidlustatavas haldusaktis puudutavalt otseselt minu menetluslikke õigusi ja kaudselt ka minu kui bussireisija õigusi. Kui see ei ole ilmselge, palun lugeda mu vaie esitatuks puudustega ning anda mulle võimalus sel teemal kirjutada pikem traktaat.

Leian, et planeeringu puudused on võimalik lahendada kohtuvõimu kaasamata ning vaide lahendamine oleks lühem ja valutum tee. Pakun kompromissivõimalust lähtudes Aadu Musta poolt

linnavolikogus tõstatatud küsimusest (asendada kilukarp heeringakarbiga, viies mõne maakonnaliini väljumise Kaluri tänavale, mis on samuti planeeringualaks). Kokkuleppe saavutamise kõrvalkruundi hoonestusõiguse omajaga peaks jääma arendaja mureks.

**Tulenevalt eeltoodust palun tühistada linnavolikogu 4.12.2014 otsus nr 152 ja uuendada planeeringumenetlus.**

Ühtlasi palun linnavolikogul oma aseesimehe kaudu informeerida arendajat, et vaidlustatud haldusakti korral ei saa olla õiguspärast ootust nende kulutuste kompenseerimiseks, mis tehakse kaalutusvigadega haldusakti alusel.

Bussijaama planeering ei ole hetkel veel kohtuvaidluste teema, selles konkreetsetes asjas ei toimu poolte vahel kohtumenetlust.

Palun kõik vaidega seonduv edastada mulle elektrooniliselt (HMS § 25).

Tartus, 3. jaanuaril 2015

Kalle Kulbok

tel 518 4415

[kalle.kulbok@gmail.com](mailto:kalle.kulbok@gmail.com)



Lisad:

1. 5.12.2014 e-kiri, millega saadeti mulle volikogu otsus
2. väljavõtte volikogu stenogrammist
3. minu 9.04.14 ja 11.04.14 e-kirjad vastuväidetega
4. Ilmar Pihlaku 9.06.14 arvamus
5. väljavõtted standardist "Linnatänavad"
6. 2.05.14 manööverduskatse protokoll, millest nähtub, et 4,2 m bussitasku korral jääb ideaalse parkimise korral 10 cm ruumi pagasiluugi avamiseks
7. pilt bussijaamast, mis tõendab, et bussid ei pargi alati ideaalselt ja avamisruum võib muutuda negatiivseks
8. pildiseeria minuti jooksul lahkuvatest bussidest

Vajadusel esitan täiendavaid tõendeid ja annan suulisi selgitusi