



Asutusesiseseks kasutamiseks
Alus: AvTS § 35 lg 1 p 12 - Eraelu
puutumatust kahjustav teave
Märge tehtud: 30.09.2020
Piirangu lõpp: 29.09.2095

TARTU LINNAVALITSUS
LINNAPLANEERIMISE JA MAAKORRALDUSE OSAKOND
TARTU LINNA ÜLDPLANEERING 2040+
KOOSOLEKU PROTOKOLL

V Spa konverentsikeskus

30.09.2020 nr 2

Koosolek algas kell 16:00, lõppes kell 18:35

Koosolekut juhatas: Indrek Ranniku

Protokollis: Jaanika Koppel

Koosolekust võttis osa:

Päevakord:

1. Abilinnapea Reno Laidre avasõnad.
2. Üldplaneeringu- ja arenguteenistuse juhataja Indrek Ranniku ettekanne, sh enim ettepanekuid saanud teemad/kohad (Ihaste metsad, sadamaraudtee, keskpark, matkarada jõe ääres, rohevõrk).
3. Inseneriteenistuse juhataja Mati Raamatu ettekanne. Liiklus, tänavavõrk ja üksikud objektid. Sadamaraudtee ja Ujula tänava pikenduse kohta tehtud ettepanekud.
4. Alkranel OÜ keskkonnaekspert Alar Noorvee annab ülevaate keskkonnamõju strateegilisest hindamisest (KSHst).
5. Küsimuste-vastuste voor.

Põhilised teemad, mille kohta esitati küsimusi ja mis arutelul kajastamist leidsid:

- **Ilmar Part, Tartu Liiklejate Koda (TLK)** küsib, kas sadamaraudtee planeerimise erinevate variantide kohta viiakse läbi uuring transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt. M. Raamat kinnitab, et selline analüüs viiakse läbi üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus ja leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus. I. Part lisab, et TLKl on plaanis teha ettepanekud uuringu kohta ja nimetab tähtsamad nendest: 1) uuringuga tuleks tervisevõrgu analüüsida aspekti (autoliikluse vabad koridorid nagu jõgi, raudtee, uus tekkiv ühendus Tähtvere spordipargi juures); 2) modaalne jaotus, kuidas eri alternatiivid mõjutavad modaalselt jaotust, st kui palju on jalgsi liiklust, jalgrattaliiklust, ühistranspordi liiklust, sellest tulenev mõju kliima- ja energiaeesmärke silmas pidades (sh autoliikluse vähendamine). 3) majanduslik aspekt - tuleks hinnata tasuvust eri alternatiivide puhul.
- **Marju Silvet** leiab, et looduskaitsealistesse teemadesse ei tohi suhtuda pealiskaudselt ja käesoleva KSH raames tuleks avada ka teemad, mida käsitleti mõne aasta eest 2017. aastal kehtestatud linna üldplaneeringus ning sellekohased varasemalt antud hinnangud tuleks uuesti üle hinnata. Kodanik leiab, et praegu puudub võimalus menetlusse sekkuda, kui mingeid teemasid ei avatagi ja ettepanekuid ei arvestata. Lisaks tuleks välja arvestada ka üldplaneeringust tulenevad võimalikud keskkonnakahjud. Kui taime leiukohad pole EELISE infosüsteemi kantud, ei tähenda see, et taimi ei kasvaks viidatud kohas. Arutelu sissejuhatuses puudus ka ettekanne rohevõrgustiku kohta. I. Ranniku kommenteerib, et rohevõrgustik väljaspool linna oli seotud eelkõige kohaliku tasandi rohevõrgustiku kaitse- ja kasutustingimustega, ettepanekuid oli vähe ja teemat ettekandes eraldi polnud põhjust presenteerida. Endises Tähtvere vallas on määratletud maakonnaplaneeringust tulenev maakondlik rohevõrgustik ja selle kaitse- ning kasutustingimused. Kohaliku tasandi võrgustik

on linna enda poolt määratletud. Linna rohevõrgustik, mis kattub osaliselt linna puhkealadega, on sisuliselt jäänud võrreldes kehtiva üldplaneeringuga muutumatuks. KSH koostaja kommenteerib, et KSHs lähtutakse Keskkonnaregistris ja Eesti Looduse Infosüsteemis toodud andmetest, üldplaneeringu tasemel alasi üle ei inventeerita. Lähtudes registri andmestikust on selliseid kohti minimaalselt, kus on registris leiud kaitsealuste liikidega registreeritud ja maakasutusega sinna midagi kavandatud. Kui Keskkonnaregistrisse ja Eesti Looduse Infosüsteemi lisandub andmeid, siis tuleb vastavad kohad KSHs üle vaadata ja vajadusel täiendavaid tingimusi seada. Üleüldine kaitse on tagatud läbi olemasolevate kaitse- ja hoiualade ning moodustatud püsielupaikade. Kui mingile alale on määratud ehitust võimaldav juhtotstarve, siis ei tähenda see automaatselt, et kogu ala saab täis ehitada.

- **Aksel Part, TLK, sadamaraudtee koridori kohta.** Kesklinna elukeskkonda ei tuleks parandada äärelinna elukeskkonna arvelt. Tuleks uurida autoliiklust, kuid samas uurida ka teisi liiklemisviise, st liikumist tervikuna. Ettepanek: autoliikluse uuring tuleks teha 2-etapilisena - 1) kuidas uus taristu lahendus mõjutab liiklustihedust ja ajakulu üle linna; 2) kuidas ajakulu muutus mõjutab liiklustihedust ja transpordinõudlust. See peaks kindlasti juba lähteülesandes sees olema, lisaks nõue kasutada tänapäevaseid parimaid praktikaid ja teadmisi. Lähteülesande koostamisse võiks kaasata kogukonda, huvitatud osapooli, väliseid liikuvuse jm valdkondade eksperte. M. Raamat märgib, et sellist tööd ei olnud kavas ning selle peab ära jõudma teha veebruariks 2021, enne seda tuleb veel leida finantsilised vahendid. A. Part kommenteerib omakorda, et lühike ajaraamistik ja rahapuudus ei tohiks olla põhjuseks, miks jääb asi tasakaalustatult uurimata. Kui pole võimalik tasakaalustatult uurida, ei saa uuringut võtta adekvaatse alusena otsuse tegemisel. A. Part: Kuidas vähendada autoliiklust kui sellist ja käituda säästlikult ning soosida sellist arengut, mida me tegelikult tahame? Mis on tehtud üldplaneeringuga autoliikluse vähendamiseks ja kuidas on üldplaneeringuga leitud erinevaid kokkuvõtteid tulevikuks laiemas mõttes? Säästva arengu osas vastab I. Ranniku, et linn tihendab linnakeskkonda, et vähendada liiklust ehk planeerimises eelistatakse kortermaju individuaalidele, eriti kesklinnas ja selle lähiümbruses. Individuaalid on kavandatud pigem end. Tähtvere valda. Kesklinna parkimisnormid on sellised, et ei pruugigi olla parkimiskohti. R. Laidre lisab, et autostumist linn kindlasti kasvatada ei soovi, aastaks 2040 tuleks teha hoopis suur hüpe jalgrattaliikluse suurendamise osas. Lisaks on üheks meetmeks liikuvuskeskuste loomine ja selleks alade määramine üldplaneeringuga.
- **Mariliin Kindsiko-Singh. Sadamaraudtee ümbruse peaks jätma alles roheline koridorina:** elanikkond vananeb ja piirkonnas elab väga palju pensionäre, kelle teekonnad on lühikesed. M. Raamat vastab, et linn on koridori mõelnud sellisena, et oleks ruumi nii haljastuse, jalakäijate, kergliiklejate kui autode jaoks.
- **Ott Kiens, Eestimaa Rohelised.** 1) Kui kaasava eelarve projekt "Elustame sadamaraudtee" oktoobris 2020 valituks osutub, kas koridor muutub ainult kergliiklusteeks või mahuvad autod ka sinna? 2) Toomemäe kohta teine küsimus: kas vaadete aspekt kaalub üle kõik need puud, mis tuleks maha võtta? 3) Laseri tänava aiandusmaa - seletuskirjas oli olemas, kuid kaardirakenduses see puudus - kas kavandatakse või mitte? M. Raamat vastab, et kaasava eelarve ideeprojektis on kergliiklustee sama kehandi peal, kus oli raudtee ja see on tehtav. Laseri tn aiandusmaa: seoses ringtee projektiga ning vajadusega veevarustus ümber organiseerida on vajalik kasutada krunti seoses linna tehnovarustuse eesmärkidega. I. Ranniku märgib, et erinevus seletuskirja ja joonise vahel korrigeeritakse. Alternatiivset organiseeritud linnaaianduse maa kohta on piirkonnas väga raske leida, kuigi vajadus on olemas. I. Ranniku lisab, et Toomemäe vaatesektorite puhul on lähtutud vaadetest linnale, kaitsealustele hoonetele. Mahavõetud puude arvu pole hinnatud, kuid Toomemäe üldplaneering, mis on Muinsuskaitseameti ja Keskkonnaametiga koostöös kompromisslahendus, on kantud koostamisel olevasse üldplaneeringusse.
- **Vambola Tiik, Ihaste silla koormus.** 1) Ihaste teelt pealesõidud uuele ringtee sillale jäid ära, miks? Kas võimalik lisada üldplaneeringusse pealesõidud Ihaste sillale Ihaste teelt? 2) **Raadi, selle potentsiaal ja kasutus** - kas militaarreostuse äraviimine on veel võimalik? M. Raamat vastab: Ihastesse tekib Ihaste teele läbiv liiklus Annelinnast sooviga jõuda sillale, lisaks teistpidi läbisõit Ihastest. Esialgu plaanisime, et see võiks nii olla, kuid analüüsides ja järele

mõeldes otsustasime, et kohalikule elanikule oleks parem, kui loobume, kuna me ei suudaks transiitliiklust tõkestada. Pääs sillale on Lammi tee kaudu ja teiselt poolt Turu tänava kaudu. Ihaste tee ja Lammi tee ühendamine kogujateega, see on tegemata ja see oleks leevendus ning annaks võimaluse pääseda sillale paremini. R. Laidre: riigikaitsemaad ca 20 hektari suuruselt Raadile tõenäoliselt ei jää, oleme täna selles osas dialoogis ja saame sealt osa maad linnale tagasi sellisena, et arengusse suunata. Kaitsevägi on iseenesest seal suur väärtus, piirkonda avatakse, kavas on suures investeeeringud, et luua sinna katastroofimeditsiini keskus. Piirkonna kohta on valminud värskest kolm head võistlustööd, Raadi on arenemas.

- **Heidi Rajamäe-Volmer, Vorbuse ja end. Tähtvere valla tiheasustusalade määramine.** Kust tulevad tuhanded inimesed Vorbusele, Tähtverre elama ja millal toimub kohalike elanikega piirkondlik koosolek? Külade avatud vaadetega maastikke tuleks säilitada. Mis saab Tartu Agro ASst, kes seal majandab? I. Ranniku vastus: põllumajandusmaa omaniku Maaeluministeeriumi seisukoht pole teada veel, ka Maaeluministeeriumi kui pädeva asutuse seisukoht pole teada. Tartu Agro AS on tiheasustusalade planeerimise vastu. Võimalik tiheasustusala paikneb väärtuslikul maastikul, mille väärtuste säilitamiseks analüüsitakse edasises protsessis leevendavate meetmete rakendamise võimalikkust. Linn leiab, et seal võiks olla gruppidega tiheasustusprintsibiil hoonestust. See on linnale lähedal ja hästi kättesaadav piirkond, väärtuslik ehitusala. Millal Vorbuse elanike koosolek? Küladega on koosolekud planeeritud oktoobri lõpus, novembri alguses.
- **Indrek Jakobsoo, Emajõe kallasrada** kui suure avaliku huviga objekt. Milline on kohaliku omavalitsuse plaan seoses kallasrajaga Väike-Turu 10 kinnistul, mille kohta tegi Veeteede Amet ettepaneku mitte kallasrada planeeringus näidata? I. Ranniku vastab, et Veeteede Ameti krundiga on lugu pikaajaline, krundile on sõlmitud servituudi leping jalakäigu läbipääsu kohta (ei ole samaväärne kallasraja mõistega) krundi eelneva omanikuga. Veeteede Amet tõlgendab jalakäigu servituuti kallasrajana ja edasi, et sadama territooriumil kallasraja tagamine ei ole kohustuslik. Erinevad interpretatsioonid ja argumendid; linn hoiab jätkuvalt kinni, et sealt peaks jalakäigurada läbi minema. R. Laidre lisab, et kaldaala avamine on oluline, sellega on seotud ka kaks sealset võistlustööd ja linn pingutab ala väljaehitamise nimel.
- **Ilmar Part, TLK. Sadamaraudtee kohta repliik** - jääb ikkagi arusaamatuks, kuidas aitaks sadamaraudtee autotee transiitliiklust Karlovas vähendada, kui põhiline liikluvoog tuleb Sõpuse sillalt ja Ropka sild ei ole võimalik. R. Laidre: me analüüsim, uurime ja pakume ilmselt välja uue lahenduse. **Jalgrattaliiklus.** Põhi- ja tugivõrk on ette nähtud, mõisteid planeeringu seletuskirjas sees pole, on ainult kaart. TLK ettepanek on, et peaks olema selgitatud, mida tugivõrk täpsemalt tähendab. Oluline on, et ei kasutataks vaid üldtermineid. Muidu pole võimalik tagada, et see võrk tuleb nõ asjakohane, kvaliteetne ja selline, mida me tahame. M. Raamat ütleb, et praegu on see teema fikseerimata, võimalik, et seadusandlus muutub - lisandumas on alternatiivseid motoriseeritud liiklemisvahendeid ja tegeleme üldplaneeringus sellega edasi. Kus on vajadus, seal käsitletakse jalg- ja jalgrattateid eraldi.
- **Teele Tamme, Ülejõe elanik, Ujula tn pikenduse kohta.** Tartu ringtee pikendamine Jõgeva maanteelt Tiksojani võtaks ära suure osa Puiestee tänava liikluskoormusest, millega Ujula tänava pikendamist põhjendatakse. Kui tuleb ka Tartu ring, kas Kvissentali elanikele oleks vaja veel eraldi seda teed? Kas Ujula tn pikendus kaaluks üle loodusrikkused, kui Tartu ring olemas? M. Raamat vastas, et see ei ole niivõrd piirkonna autosõiduküsimus, kui see, millisena tahame piirkonna ja linna arengut näha; oluline hoonestatav ala Kvissentalis on seotud Ujula tänava väljaehitamisega. Kui nüüd soovitakse teistsugust arengut, tuleb seda kaaluda. Teele Tamme sõnavõttu toetab hiljem teine kodanik, kes mõistab varasemalt planeeritud Kvissentali arendamise etappide ja Ujula tänava kavandamise seoseid, kuid palub muutunud olukorras situatsiooni ja kokkulepped uuesti üle vaadata, kas tänavapikendus on arvestades eri aspekte mõistlik. R. Laidre: hoonestus seal laieneb lähitulevikus, see on kohe saamas reaalseks linnaruumi osaks ja seega on see vajalik tänavaühendus. Üldplaneeringuga antakse võimalus tänavapikenduse rajamiseks, kuid väljaehitamine toimub etapiviisiliselt ja kaalutusotsus lõplikuks väljaehitamiseks tehakse siis, kui osa teest on juba kasutuses ning selgub läbi analüüside, kas on vaja ka ülejäänud tee välja ehitada.

- **Martin Pedak.** Küsimus **Vahi tänava** kohta - miks on see planeeritud magistraaltänavaks (läheduses nt Kummeli tn elamurajoon, kus palju lapsi) ja mitte arvestatud naaberomavalitsuses olev Vahi teega, mis on sellisena sealses üldplaneeringus märgitud ja kus toimubki tegelikkuses peaausjalikult magistraalliiklus. M. Raamat: magistraaltänavate võrk on koostamisel olevas linna üldplaneeringus teistsugune ja väiksem. Vahi tänava tänavaliigi muutmine ei ole põhjendatud, kuna lõhuks magistraaltänavate struktuuri. Naaberomavalitsuse tänavatele liikluse suunamise osas ei ole läbirääkimisi peetud.
- **Vladislav Ivaništšev.** Korrusmajade piirkonnas rattaparklad praktiliselt puuduvad. Jalgrattaga liiklejate arv eeldatavasti kasvab. Rattaliikluse soodustamiseks on oluline rajada majade juurde katusega **rattaparklaid** ja seda ei saa asendada majades hoiuruumide nõudmine. Olen palunud üldplaneeringus täpsustada, millised rattaparklad tuleb ehitada. R. Laidre: uute hoonete planeerimisel nõue, et peavad olema rattaparklad, kortermajadele otsime lahendusi. T. Arjus: standard räägib tõesti kohtadest, mitte füüsilistest tingimustest rattaparklate puhul. Tegeleme sellega, et uute hoonete projektides oleksid ruumid panipaigaga, kuhu mahuvad rattad, lapsekärud jms. V. Ivaništšev: linna arusaam standardi osas on, et panipaigad sobivad rataste parkimiseks, kuid linn ei saa otsustada, mida panipaigas hoiame. Standard arvestab sellega, et väljas on ette nähtud rattaparkla, loodetavasti katusega, kus saab hoida rattaid.
- **Airi Saluveer.** Jalgratastega sõidetakse kõnniteedel ja väga ohtlikult - ettepanek võimalikult lahutada jalgratturi jms kiirem liikumine jalakäijatest. Sadamaraudtee kergliikluskoridor peaks olema võimalikult autoliikluse vaba ja sellest eraldatud. M. Raamat: kiirused on erinevad nii jalgratturitel kui kõigil, kes kasutavad muid sarnaseid liikumisviise, ka vanused on erinevad. Pole täpset regulatsiooni, kuid arutame ettepanekut planeeringu koostamise käigus edasi.
- **Siim Kaunissaare, Eedeni ringteele parema liikluslahenduse andmine.** M. Raamat vastab, et avalikustamisel esitatud sellekohases põhjalikus ja silmapaistvas ettepanekus oli üheks liiklustehniliseks väljakutseks tagasipöörete puudumine. Lisaks on see ka küsimus investeeeringutest. Pärast viimatist Sõpruse ringi rekonstrueerimist pole inimestel Eedeni ringtee osas kaebusi olnud ja linn on praeguse lahendusega rahul. Uusi lahendusi hakatakse välja töötama juhul, kui selleks tekib vajadus tulenevalt jalgratturite ja teiste kergliiklejate kasvavast hulgast. Üldplaneering pole ka see dokument, kus saab fikseerida, et just antud 3-tasandiline lahendus tuleks ellu viia.
- **Andres-Teet Merisalu, Holmi kergliiklussild.** Tartu südalinna hoonestamisel ei arvestata piisavalt sõjajärgset ajaloolist teedevõrku - üldplaneeringus tuleks kajastada Holmi tänav ja sild ning Kauba tänav nii nagu need olid varasemas Tartu kesklinna üldplaneeringus kajastatud. T. Arjus vastab: ajalooline info lisaks muule on oluline, kui võistlustöid läbi viiakse, kuid Holmi tänava roll on tänaseks kadunud, linna tuiksoon liikus Riia tänavale. Holmi tänava markeerimine planeeringulahendusena on võimalik. Kauba tänav ei ole tänasel päeval täpselt selles kohas, kus puuderivi läheb, vaid sinna peaks lageraie tegema. Pargi tulevik ja terviklahendus leiab lahenduse läbi rahvusvahelise arhitektuurivõistluse, kui sinna südalinna kultuurikeskust kavandame. Holmi kergliiklussilda pole planeeritud ka lähtuvalt uuest koostatud kergliiklusteede tööst.
- **Vladimir Šokman** nõustub, et Ujula tn pikendus ja piirkonna liikluslahendus laiemalt tuleks uuesti läbi kaaluda. Lisaks juhib tähelepanu jõeäärse matkaraja osas, et kallasrada on seal ikka olnud ja peaks uuesti läbitav olema.

Kokkuvõte:

Emajõe matkaraja osas alustatakse läbirääkimisi maaomanikega.

Linn arvestab arutelul esitatud Tartu Liiklejate Koja ettepanekuid sadamaraudtee autoliikluse uurimistöo kohta ja tutvustab sadamaraudteega seonduvat kergliikluskomisjonis.

Üldplaneeringu ja KSH eelnõu avaliku väljapaneku ja arutelu tulemused esitatakse linnavalitsusele.

Selgitusi jagasid Indrek Ranniku, Mati Raamat, Reno Laidre, Alar Noorvee, Tõnis Arjus.
Linnavalitsus tänab kõiki osalejaid.

(allkirjastatud digitaalselt)
Indrek Ranniku
Koosoleku juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Jaanika Koppel
Protokollija