

Esitaja	Arvamus	Linnavalitsuse seisukoht
Aire Kobar	<p>Tööstuspiirkonna laienemine mõjutab negatiivselt elukvaliteeti antud piirkonnas - tõstab õhureostust, suurendab müra. Kesklinna piirkonnas on tööstuse suurenemine pigem negatiivne. Suurendada tuleks rohealasid ja püüda õhu-ja mürareostust pigem vähendada kui suurendada. Antud planeeringu roheala on minimaalne, see võiks olla suurem. Eesmärk võiks olla linnaruumi mitu korda rohkem rohelist anda. Kogukonnale ühiskondlikult leevendust pakkuda.</p>	<p><b>Selgitame.</b> Planeeringuga ei kavandata tööstusala laiendamist. Planeeringus kavandatu soodustab pikaajaliselt tootmisettevõtte kasutuses olnud krundi otstarbekat ja jätkusuutlikku kasutamist. Planeeringule koostatud KSH aruande kohaselt ei ole oodata, et detailplaneeringu elluviimine halvendaks müraolukorda võrreldes olemasolevaga. Olemasolevate müraallikate müra levikut kavandatavad ehitised ei mõjuta, sest nad ei jää retseptorite (elamualad) ja müraallikate vahelisele alale. Detailplaneeringuga on seatud tingimus, et uute hoonete ja rajatiste rajamise eeltingimuseks on KSH aruandes toodud müra leevendusmeetmete rakendamine, mille järgimisel on oodata negatiivse mõju vähenemist. Detailplaneeringu realiseerumisel käitisega seotud raskeveokite transpordivood vähenevad, kuna rajatavad viljamahutid võimaldavad vilja säilitada pikemaajaliselt suuremas koguses, mistõttu kaob ära vajadus aastaringselt vilja transportamiseks Väike kaar 33 krundi ja väljaspool Tartut asuvate hoidlate vahel. Praegu veetakse tootmiseks vajalik viljakogus vilja valmimisel planeeringualal paiknevasse kuivatisse ja kuivatatakse. Kuivatatud vili viiakse seejärel uuesti linnast välja renditud ladudesse, sest see ei mahu käitisesse. Ladudest tuuakse vili tagasi vastavalt tootmisvajadusele. Praeguses situatsioonis toimub aastas täiendavalt u 700 reisi 25 tonni mahutava veokiga vilja edasi-tagasi vedamiseks. Uutesse silodesse mahub ca 18000 tonni vilja. Seega hoiustatava vilja maht alal suureneb ja selle vedude arv väheneb.</p> <p>Kõrghaljastust on planeeritud krundile 10%. Kõrghaljastuse eeldatavad asukohad on planeeritud tootmisterritooriumi ja olemasolevate elamute ning ärihoone vahele.</p>

<p>Jaak Laineste</p>	<p>Ettepanek lükata tagasi Väike kaar 33 krundi detailplaneering</p> <p>1. Tehas ei aktsepteeri isegi suhteliselt väikeseid, samas üldsusele olulisi muudatusi detailplaneeringu projektis - näiteks kasutuses mitteoleva raudteeharu vabastamist ega kaubaautode liikluse ümberkorraldust elamurajoonist (otse Lembitu tn-le, läbi naaberkrundi). Viimase osas on detailplaneeringus sisuline vastuolu - seal on väide, et hiljem säilib selleks võimalus, aga samas on just sinna väljasõidu alale planeeritud kohustuslik kõrghaljastus, samas kohas ei saa olla väljasõit ja kõrghaljastus. Kõrghaljastust on muide tehas hiljuti vastupidi vähendanud, suuri puid krundi piiril eemaldades.</p> <p>2. Ei pakuta mitte mingit tegelikku garantiid, et käesoleva arenduse ainus positiivne lubadus - liiklust vähendada - ka tegelikult teostub. Miks ma nii arvan? Kõik osapooled teavad, et mitte midagi ei juhtu, kui tegelikult autode arv jääb samaks või isegi suureneb ja see võib vabalt juhtuda näiteks tootmise edasiste arengute või muutuste tõttu. Planeeringus ei ole esitatud kohustust liikluskoormust sõltumatul osapoolel lasta kontrollida, ei ole mitte mingit mehhanismi, mis tagaks et lubadusest mittekinnipidamisel saaks rakendada näiteks mõjuvas mahus leppetrahvi või sunniraha. On selge, et linna ja valdavalt erasikutest naabrite võimalused on liikluskoormuse kvantiteedi kontrollimiseks piiratud ja on mõeldamatu, et planeeringut ja antud ehitust saaks hiljem kuidagi tagasi pöörata. Täna me isegi ei tea, kust toodud liikluse vähendamise arvud on</p>	<p><b>Mitte arvestada</b></p> <p>1. Selgitus. Planeeringuga on jäetud perspektiivne võimalus tootmisalale juurdepääsuks Lembitu tn poolt läbi Lembitu 1b krundi kaudu, samuti on kõrghaljastuse asukoht krundil näidatud võimalusena, täpne lahendus selgub projekti mahus. Planeeringu koostamise käigus on kaalutud Väike kaar 33 krundil asuva äärmise raudteeharu likvideerimise võimalusi. Tulenevalt tootmise perspektiivist on tulnud järeldusele, et tulevikus on raudteetranspordi säilitamise võimalus oluline toorme ja kauba keskkonnahoidlikumaks ja ökonoomsemaks veoks kui seda võiks olla vastav veoautode hulk ning krundile on jäetud võimalus raudteetranspordiga juurdepääsuks. Krundil kasvavast kõrghaljastusest on eemaldatud Lembitu tänava jalgtee ääres olnud pehkinud toomingas, mis oli muutunud möödujatele ohtlikuks, seda vastava raieloa alusel, rohkem raieid teostatud ei ole.</p> <p>2. Selgitame. Linnal ei ole alust kahelda liiklusanalüüsi tulemustes ega ka arendaja poolt antud informatsioonis. On tõsi, et detailplaneeringuga ei saa anda garantiid ja see ei ole ka seadusega detailplaneeringule pandud ülesanne. Planeeringu eesmärk on määrata ehitusõigus nelja viljamahuti rajamiseks, et suurendada krundil vilja hoiustamise võimalusi, mis omakorda vähendab vilja edasi-tagasi transporti. Äriettevõtte üks eesmärk on kulude võimalikult minimaalne hoidmine. Kavandatav on investering, mida äriettevõtte ilma kaalutlusteta ei tee. Täna toimuv edasi-tagasi viljavedu on kulu mida arendaja soovib minimeerida. Planeeringu ja KSH koostajad on pädevad spetsialistid, omades vastavat kutsetunnistust/litsentsi.</p>
----------------------	---	---

saadud ja kas neid võib usaldada, sest nende täpset alust ja metoodikat ei ole esitatud. Lõppude lõpuks: isegi kui need arvutused on õiged ja nad isegi sellest kinni peavad, vähendatakse veokite liikluskoormust üsna vähe - vaid umbes 1/3 praegusest. Väikese kaare ja teised tänavad siin on väikesed ja tavaliselt üsna hõreda liiklusega, seega juba üks suur kaubaauto teeb liigselt müra ja on oht nii inimestele, eriti lastele kui teistele sõidukitele.

3. Linna arvamus, et “midagi ei lähe ju halvemaks” ei ole õige - meie kinnisvara väärtus saab kannatada koheselt ja pikaajalised häiringud pikenevad veel aastakümnete võrra. Suurema ruumilise mahuga tootmisüksus on suurem pidev häiring kogu piirkonnale. Linna väide, et “tootmist ei suurendata” on samuti vale - ehitatakse juurde suuri elevaatoreid ja seadmeid, mis suurendab tehase füüsilist ruumilist jalajälge, mille eesmärk on hoida nende kulusid kokku ja suurendada sellega nende omaniku kasumit. Kas nende müüdava jahu või kruubi kogus kilogrammides suureneb või väheneb ei ole naabritele ega üldsuse seisukohast oluline.

Kokkuvõtvalt, Väike kaar 33 detailplaneeringu vastuvõtmine kahjustaks nii olemasolevate kui ka uute kinnisvara omanike huve ja investeeringuid. Sellega väheneks meie kinnisvara perspektiiv ja seega otseselt ka väärtus piirkonnas. Samuti on tehasel selge negatiivne mõju piirkonna elukvaliteedile, mis omakorda mõjutab piirkonna atraktiivsust nii elanike kui ettevõtete jaoks. See mõju antud arendusega ei vähene, vastupidi: tehes investeeringuid tehase asukoht kinnistub ja mõju pikeneb aastakümneid kauemaks.

3. Selgitame. Planeeringuga ei laiendata olemasolevat tootmist. Planeeringuga kavandatu soodustab pikaajaliselt tootmisettevõtte kasutuses olnud krundi otstarbekat ja jätkusuutlikku kasutamist.

Ka üldplaneering seab eesmärgiks olemasolevate tööstuspiirkondade tihendamise soodustamist. KSH aruande kohaselt tootmistegevusest tingitud keskkonnanahäiringud vähenevad planeeringus toodud leevendusmeetmete rakendamisel. Tootmismüra normidega vastavusse viimine on seatud eelduseks planeeringuga kavandatud hoonete, rajatiste püstitamisele.

Tiheasustusalal elavatel isikutel tuleb arvestada arenevas linnaruumis toimivate muudatustega ning kokkuvõttes ei muuda käesolev kavandatav planeeringulahendus elukeskkonda sedavõrd, et sellest tulenevad mõjud saaksid endast kujutada naaberkinnisasjade omanike subjektiivsete õiguste rikkumist. Kinnisvara väärtus võib muutuda, kõigi turusegmentide jaoks ei saa selle langemisest kindlasti rääkida, maksejõulise nišinõudlusena on võimalik ka väärtuse tõus. Detailplaneeringuga on seatud tingimus, et uute hoonete ja rajatiste rajamise eeltingimuseks on KSH aruandes toodud müra

		<p>leevendusmeetmete rakendamine, mille järgimisel on oodata negatiivse mõju vähenemist          Koostatav detailplaneering on kooskõlas Tartu linna üldplaneeringuga.</p>
<p>Imre Paadik</p>	<p>1. Liiklusanalüüs räägib ainult keskmistest autorongide arvudest tipptunnil, kas liiklustihedus on ühtlane kogu aasta vältel või esineb selles suuri kõikumisi jääb analüüsist arusaamatuks. Näiteks olles Lembitu 14/14a elanik julgen väita, et sügisel viljakoristus ajal on transpordi sagedus mitmeid kordi suurem, kui muul ajal.</p> <p>2. Liiklusanalüüsist on välja jäetud raskeveokite liiklemine ja jalakäijate liiklemine antud piirkonnas. Näiteks. Väike-Kaare ja Lembitu tänava ristmikul sooritab raskeveok parempöoret üle kõnnitee, kus jalakäija kõigele lisaks asub Tartu Milli kõrge betooniaia varjus ja ei ole autojuhile nähtav enne, kui olukord muutub juba ohtlikuks. Miks selle kohta ei ole liiklusanalüüsis ühtegi sõna?</p> <p>3. Talvisel perioodil raskeveokite liiklemine Väike - Kaare, Lehola tänaval on ülikeeruline, kuna talvel see tänav muutub tänu lumele sisuliselt ühesuunaliseks, siis paraku raskeveokiga kohtumisel on sunnitud kogu tänava ulatuses sõiduauto tagurdama tagasi, kuni leiab mingi koha, et raskeveok läbi lasta. Talvisel perioodil, sellel tänaval ei tohiks C/D/E kategooriat nõudvaid sõidukeid lubada. Selle kohta samuti liiklusanalüüsis pole mainitud sõnagi. Selliste suurte puudustega koostatud liiklusanalüüsi usaldusväärsus on selgelt kaheldav. Minu seisukoht on, et selliste suurte veokite koht ei ole Tartu linna keskel.</p>	<p>1. Selgitame. Liikluskoormus on kindlasti aasta lõikes erinev, kuid liiklusanalüüs koostatakse vastavalt metoodikale ja sellest tulenevalt arvestatakse ka kehtestatud müra normtasemete olemust, millega saadud tulemusi võrreldakse.</p> <p>2. Selgitame. Nähtavuse parandamiseks on betooniaia ümberehitamise käigus muudetud piirdeaia nurka sise territooriumi suunas, nii et vaateväli muutus avaramaks.  <b>Planeeritud lahendus peab tagama ohutuse kõigile liikleja gruppidele. Planeeringulahendust tuleb täiendada, kanda põhijoonisele sõidukite manööverdamiseks vajalikud pöörderaadiused. Pöörderaadiuste suurendamiseks on eeldatavalt vajalik kaaluda ristmiku ümberehitamise vajadust nt tõsta ristmikul äärekivid üles.</b></p> <p>3. Selgitame. Talvisel perioodil saab kaaluda tänavate liiklusskeemi muutmist ühesuunaliseks või muuta lume ära vedamise tingimusi. Ajutise liikluskorralduse muutmisega tegeleb linn jooksvalt vajaduse tuvastamisel. Ajutise liikluskorralduse määramine ei ole detailplaneeringu ülesanne.</p>

	<p>4. Mürahinnangus ei ole kordagi mainitud "sireeni", mida kasutatakse Tartu Milli territooriumil - see sireen on selgelt kõige valjem heli, mis Tartu Milli krundilt kuulda on ja seda ka öisel ajal.</p> <p>5. Keskkonnamõjude hindamise dokumendis ei mainita nn. haisureostust, mis on kombinatsioon erinevatest heitmetest. Päris sageli on Lembitu tänaval tunda nn. kõrbenud vilja haisu, mis mõnikord on vägagi intensiivne. Tartu linn ei peaks lubama sellist haisutamist ja inimeste häirimist linna keskel. Lahendusena tuleks saastunud õhk filtreerida. Saan selgelt aru, et eelnimetatud probleemid eksisteerivad ka juba hetkel ja neid probleeme ei tekitata selle planeeringuga lisaks. Antud planeering on linna jaoks võimalus need puudused kõrvaldada.</p>	<p>4. Tartu Mill väitel tootmisüksuses sireeni kasutusel ei ole.</p> <p>5. KSH-s on leevendavate meetmetena välja toodud, et uute heiteallikate lisandumisel või olemasolevate heiteallikate parameetrite/heitkoguste muutmisel tuleb käitajal taotleda keskkonnanaloo muutmist ja keskkonnanaloo muutmistaotluse raames hinnata tekkivate saasteainete kontsentratsioonide vastavust õhukvaliteedi piirväärtustele. Tagada tuleb õhukvaliteedi piinormidele vastavus väljaspool käitise tootmisterritooriumit. Lahendusest tulenevalt ei ole oodata uute heiteallikate lisandumist käitise territooriumile, sest kavandatavad viljamahutid ei ole sarnaselt praegu olemasolevatele mahutitele oma olemuselt heiteallikad. Tartu Mill AS käitisele on väljastatud keskkonnaluba L.ÕV.TM-187505 saasteainete viimiseks paiksetest heiteallikatest välisõhku. Käitis mõjutab õhukvaliteeti eeskätt läbi tolmuheitme, mida tekitavad tootmisprotsessi erinevad osad. Keskkonnanaloo kohaselt suurima heitmega heiteallikate heitkoguseid on kontrollitud. Mõõtmiste alusel jäid reaalsed tahkete osakeste heitkogused tunduvalt väiksemaks kui loal esitatud. Arendaja selgituste kohaselt paigaldati 2023. a terapuhastuse hoonesse tolmufiltrile lisaks ka veefilter et hajutada väljapuhke suund. Koostatav planeering ei saa lahendada kõiki juba täna olemasoleva tootmistegevusega kaasnevaid häiringuid.</p>
Rain Jõgi	Ettepanek lükata tagasi Väike kaar 33 krundi	<b>Mitte arvestada</b>

	<p>detailplaneering</p> <p>1.Detailplaneeringus toodud liiklusanalüüsis on kirjas: „Arvestades käideldava vilja kogust 110 000 tonni, on tööpäevane teenindavate autorongide arv keskmiselt 20 autorongi/päevas.“ Samas dokumendis on keskmiseks viljakoormaks arvestatud 25 tonni. Kokku veetakse kohale aastas seega 4400 koormat vilja. Teist niipalju tuleb ju aga ka toodangut ära vedada. Seega on tegelik transpordimaht siiski pea poole suurem. 2022. aastal oli tööpäevi 255. <math>4400 \cdot 2 / 255 = 34,5</math> autorongi päevas. 8-tunnise tööpäeva kohta teeb see 4,3 massiivset autorongi tunnis, ehk maja värisema panev möödasõit iga 14 minuti järel. See ei ole tühine, nagu väidab liiklusanalüüs.</p> <p>2. Tartu Milli andmeil on nende vastuvõtuhoone transportööride võimsus 250 t/h teravilja. Vastuvõtuhoone transportööride võimsus suudaks seega 110 000 tonni vilja vastu võtta 440 tunniga. 8-tunnise tööpäevaga oleks see kogus võimalik transportida paari kuuga. Seega, juba olemasolevat võimsust kasutades oleks võimalik mahtusid tõsta 6 korda. See teeb murelikuks. Millised on garantiid, et tööstust edaspidi veel ei laiendata?</p>	<p>1.Selgitame. Kauba ära vedamise osas planeeringu realiseerimisel muutusi ei kavandata. Liiklusanalüüs on arvestanud kogu olemasolevat liiklust. NB! Väike kaar tänava ööpäevane liikluskoormus on 2017 a andmetel u 1360 autot ööpäevas. Detailplaneeringu realiseerumisel käitisega seotud raskeveokite transpordivood vähenevad, kuna rajatavad viljamahutid võimaldavad vilja säilitada pikemaajaliselt ning kaob ära vajadus aastaringseks vilja transportimiseks Väike kaar 33 kinnistu ja väljaspool Tartut asuvate hoidlate vahel. Veokite sõidukordade vähenemist võib prognoosida lähtudes senisest vedude vajadusest kuni 1400 veoki sõidukorra võrra aastas (uutesse silodesse mahub ca 18 000 tonni vilja, siis selle koguse toomiseks ja viimiseks renditud ladudesse läheb praeguses situatsioonis vaja aastas täiendavalt u 700 reisi 25 tonni mahutava veokiga).</p> <p>2. Planeering on konkreetse maa-ala kohta koostatav terviklik ruumilahendus, millega määratakse maakasutus- ja ehitustingimused. Planeeringuga ei laiendata teadaolevalt tootmistegevust ega muudeta tootmismahтусid. Planeeringuga kavandatu soodustab pikaajaliselt tootmisettevõtte kasutuses olnud krundi otstarbekat ja jätkusuutlikku kasutamist. Arendaja selgituste kohaselt vastuvõtuhoone transportööride võimsus ei määra tootmisvõimsust. Vilja vastuvõtmine on korraldatud nii, et autotransport ei koguneks ootejärjekorda, mis häiriks keskkonda. Tootmisüksuse võimsuse määrab ära seadmete, näiteks valtsveskite tootlikkus. Kui suurendada tootlikkust, siis tuleks need ja kõik teised seadmed välja vahetada. Selline investering (miljonites eurodes) jooksvalt võimalik ei ole, pigem võrdub uue veski ehitamisega.</p>
--	---	--

	<p>3. Kuigi detailplaneeringu liiklusanalüüs peab Milliga seotud raskeliiklust tühiseks, ei ole see tegelikkuses siiski nii. Raskeveokite liiklus ei sobi elurajooni, ükskõik kui vähe või palju neid sõidab. Lisaks sellele ei ole harvad juhud, kus raskeveokid on ummistanud liikluse Väike-Kaare tänaval oodates sissepääsu Milli territooriumile.</p> <p>4. Detailplaneeringu liiklusanalüüs ei näe läbilaskvuse muret Väike-Kaare – Lembitu ristmikul. Samas on tähelepanuta jäänud fakt, et ristmiku väiksuse tõttu ei ole autorongil võimalik teha pööret ilma sõitmata kas kõnniteele või haljasribale. Keset linna kõnniteel sõitvad raskeveokid ei ole normaalne nähtus. See probleem on kestnud aastaid ja ei ole lahendust leidnud.</p> <p>5. Aastakümneid on väga häirivaks olnud tööstusest tulev ööpäevaringne mürareostus, millele juhtis tähelepanu ka keskkonna analüüs. Osa müra on konstantne, reeglina undav heli, aeg ajalt lisanduvad ka muud helid, mis tulenevad tsisternide või millegi muu puhastamisest, nendeks on erinevad valjud visinad ja susinad ning kolkimine. Häiriv on ka autode soojendamine, asfaldil vilja kopaga kokku kuhjamise heli jne.</p>	<p>Planeeringuga ei saa välistada olemasoleva tehnoloogia ökonoomsemaks muutmist.</p> <p>3. Selgitame. Linn mõonab, et raskeveokite liiklus võib elumajade vahetus läheduses olla häiriv. Ometi on raskeveokite liiklus antud kohas vajalik olemasoleva territooriumi kasutamise jätkamiseks. Häiringute minimeerimiseks kavandataksegi planeeringuga raskeveokitest tingitud liikluse vähendamist. Tänavakatendi korrashoid ja piiratud kiirus tagab mürahäiringu elamualadel nõutuga vastavuses. Sissepääsuga seonduva ootejärjekorra osas tuleb vajadusel täiendada liikluskorralduse lahendust teekatte märgistuse ja liiklusmärkide lisamisega. Selliste probleemide olemasolul või tekkimisel lahendatakse need operatiivselt.</p> <p><b>4. Arvestada</b>  <b>Planeeritud lahendus peab tagama ohutuse kõigile liikleja gruppidele. Planeeringulahendust tuleb täiendada, kanda põhijoonisele sõidukite manööverdamiseks vajalikud pöörderaadiused. Pöörderaadiuste suurendamiseks on eeldatavalt vajalik kaaluda ristmiku ümberehitamise vajadust nt tõsta ristmikul äärekivid üles.</b></p> <p>5. Planeeringu käigus on keskkonnamõjusid analüüsitud ja järeldatud, et müra ja liikluse osas võib eeldada pigem olukorra paranemist võrreldes olemasolevaga kuna planeering seab ehitusõiguse realiseerimise eelduseks müra normidega vastavusse viimise ja viljamahutite kavandamisega vähenevad transpordivood kuna kaob ära vajadus vilja transportida tehase ja väljaspool Tartut asuvate ladude vahel. Leevendavaid meetmeid on ka rakendatud. Arendaja selgituste kohaselt lõpetati vilja territooriumile ladustamine 3 aastat tagasi,</p>
--	---	--

6. Häirivaks on ka aeg-ajalt suure rõhu all veski hoonest suure visinaga väljutatavad gaasid ja aurud, mis võivad kujutada endast olulist õhureostust.

Kokkuvõtteks. Ei saa nõustuda detailplaneeringu liiklusanalüüsi kokkuvõttega, et väljakujunenud veomarsruudid on optimaalsed ja neid muuta ei ole vaja. Vastupidi, kuna raskeveokite liiklus kulgeb läbi elumupiirkonna ja ristmikul ei ole võimalik teha pööret liikluseeskirju eiramata, saab öelda, et veomarsruudid on küll välja kujunenud, need ei ole aga mõistlikul viisil korraldatud. Senised sporaadiliselt kujunenud ja läbimõtlemata veomarsruudid tuleb esimese asjana ümber korraldada sõltumata detailplaneeringust. Võimalusi selleks on mitmeid. On ilmne, et maa sihtotstarbe muutmise vähemalt 30-ks aastaks ning antud detailplaneering põlistaks Tartu kesklinnas tööstuse. Üldsuse teavitamine selles on olnud selgelt formaalne. Kui neli elevaatorit juba püsti, siis on lihtne põhjendada seda, et veel neli ei muuda enam midagi jne. Edaspidi, kui põhimõtteline otsust tööstust Tartu kesklinnas laiendada on tehtud, on piiri tõmbamine juba tunduvalt raskem. Selle detailplaneeringu kinnitamine oleks ohtlikuks pretsedendiks ning ei oleks kooskõlas ei linnaehituse hea

et mitte tekitada häirivat kopaga vilja kraapimisel tekkivat müra. Märja vilja vastuvõtmiseks on elevaatori kõrvale paigaldatud vastavad metallsilod.

Veskist väljuva õhu mühina vähendamiseks paigaldati tootmishoone katusele 2022 aastal täiendavad summutid. Koostatav planeering ei saa lahendada kõiki olemasolevast tootmistegevusest tulenevaid häiringuid.

6. KSH-s on leevendavate meetmetena välja toodud, et uute heiteallikate lisandumisel või olemasolevate heiteallikate parameetrite/heitkoguste muutmisel tuleb käitajal taotleda keskkonnanaloa muutmist ja keskkonnanaloa muutmistaotluse raames hinnata tekkivate saasteainete kontsentratsioonide vastavust õhukvaliteedi piirväärtustele. Tagada tuleb õhukvaliteedi piirnormidele vastavus väljaspool käitise tootmisterritooriumit.

Lahendusest tulenevalt ei ole oodata uute heiteallikate lisandumist käitise territooriumile, sest kavandatavad viljamahutid ei ole sarnaselt praegu olemasolevatele mahutitele oma olemuselt heiteallikad. Tartu Mill AS käitisele on väljastatud keskkonnaluba L.ÕV.TM-187505 saasteainete viimiseks paiksetest heiteallikatest välisõhku. Käitis mõjutab õhukvaliteeti eeskätt läbi tolmuheitme, mida tekitavad tootmisprotsessi erinevad osad. Keskkonnanaloa kohaselt suurima heitmega heiteallikate heitkoguseid on kontrollitud. Mõõtmiste alusel jäid reaalsed tahkete osakeste heitkogused tunduvalt väiksemaks kui loal esitatud.

Arendaja selgituste kohaselt paigaldati 2023. a terapuhastuse hoonesse tolmufiltrile lisaks ka veefilter et hajutada väljapuhke suund.



	<p>tavaga ega sobiks ka kokku Tartu kui rohelise ülikoolilinna kuvandiga.</p>	<p>Paratamatult põhjustab linnatänavatel toimuv liiklus mingil määral häiringuid. Planeeringuga kavandatud ehitusõigus viljamahutite rajamiseks vähendab raskeveokite sõidukordi. Lisaks tuleb planeeringuga tagada ohutus kõigile liikleja gruppidele, millest tulenevalt planeeringut korrigeeritakse. Liiklusanalüüsis kajastatud veoteed on kavandatud peamiselt elamurajooni ja olemasoleva tootmismaa piirile. Kui muuta veomarsruute, toob see kaasa nende suunamise läbi elamuala, millega kaasneksid täiendavad negatiivsed mõjud. Väike kaar 33 krundi detailplaneeringu koostamise aluseks on üldplaneering, detailplaneeringu lahendus on üldplaneeringu juhtotstarbega kooskõlas ning maakasutuse otstarbe muutmist detailplaneeringuga ette ei nähta. Säilib senine tootmismaa otstarve. Esitatud ettepanekuid on võimalusel arvestatud mahus, mis puudutavad detailplaneeringuga lahendatavaid ülesandeid.</p>
<p>Liisi Laineste</p>	<p>Protesteerin Tartu Milli laienemisplaanide vastu! See tähendab suurenenud mürataset, liiklust ja tööstuspiirkonna püsimist linna keskel, kuhu Milli-taolised tehased võiks mitte kuuluda, seda ka Tartu linna planeeringu üldiste tulevikuplaanide kohaselt.</p>	<p>Selgitame. Tehas on ka tänasel päeval olemas, <b>detailplaneeringuga ei kavandata tootmistegevuse laiendamist vaid parandatakse tingimusi olemasolevate tootmismahutite piires.</b> Planeeringu käigus on keskkonnamõjusid analüüsitud ja järeldatud, et müra ja liikluse osas võib eeldada pigem olukorra paranemist võrreldes olemasolevaga kuna planeering seab ehitusõiguse realiseerimise eelduseks müra normidega vastavusse viimise ja viljamahutite kavandamisega vähenevad transpordivood kuna kaob ära vajadus vilja transportida tehase ja väljaspool Tartut asuvate ladude vahel. Detailplaneering on kooskõlas Tartu linna üldplaneeringuga.</p>
<p>Alo Noormets, Dana Noormets, Peeter Miller, Ülle Miller</p>	<p>1. Detailplaneeringu avaliku väljapaneku teade ei vasta PlanS § 135 lg 8 nõuetele. PlanS § 135 lg 8 näeb ette imperatiivsed tingimused, millele peab detailplaneeringu avaliku väljapaneku teade</p>	<p>1. Teade ajalehes on avaldatud ja see on täitnud oma eesmärgiteavitada avalikkust käimasoleva planeeringu eesmärgist ja avaliku väljapaneku ajast ja kohast.</p>

vastama. Nii tuleb teates muu hulgas tutvustada detailplaneeringu elluviimisega kaasnevaid olulisemaid mõjusid (§ 135 lg 8 p 2) ja märkida olulisemad kavandatavad muudatused võrreldes olemasoleva olukorraga (§ 135 lg 8 p 3). Tartu linna kodulehel 20.03.2023 avaldatud Väike kaar 33 detailplaneeringu avaliku väljapaneku teade ei sisalda eelviidatud teavet. Seetõttu ei vasta teade seaduses sätestatud kohustuslikele tingimustele ja on seega seadusega vastuolus

2. Väike kaar 33 krundi detailplaneeringu kehtestamisel ja realiseerimisel oleks Väike kaar 60 kinnistule ja selle elanikele, samuti kogu ümbritsevale linnakeskkonnale märkimisväärne negatiivne mõju.

Oleme oma kõikides seisukohtades välja toonud, et nii Väike kaar 33 krundil seniajani teostatav tegevus kui ka uue detailplaneeringu kehtestamise järgselt realiseeritav tegevus kujutab endast olulist negatiivset mõju Väike kaar 60 krundi ja ümbritseva piirkonna elanikele.

Nii märkisime oma 24.03.2020 seisukohtades, et oleme tehasenaabritena pidanud aastaid taluma pidevat müra ja aja jooksul on see probleem pigem süvenenud kui paremaks läinud. Viljavedamise hooajal voorivad

Teade sisaldas informatsiooni planeeringuala asukoha, sealhulgas planeeringuala piiri ja suuruse kohta, planeeringu sisu lühikokkuvõtet ja kinnitust, et planeeringu laheduses on arvestatud keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande tulemustega.

Planeerimisseaduse kohaselt tuleb detailplaneeringu avaliku väljapaneku teates tutvustada detailplaneeringu elluviimisega kaasnevaid olulisemaid mõjusid (§ 135 lg 8 p 2). Kuna tegemist on olemasoleva tootmisega ja võrreldes olemasoleva olukorraga ei tuvastatud KSH koostamisel negatiivsete mõjude suurenemist, siis teates seda eraldi välja ei toodud.

Lisaks tuleb teates märkida olulisemad kavandatavad muudatused võrreldes olemasoleva olukorraga (§ 135 lg 8 p 3). Olulisim muudatus võrreldes olemasolevaga on viljamahutite kavandamine, seda on teates käsitletud, välja on toodud nii ehitisealune pind kui ka kõrgus.

2. Selgitame.

Arvamuse esitaja ei selgita, kuidas detailplaneeringu kehtestamise järgselt realiseeritav tegevus kujutab endast olulist negatiivset mõju Väike kaar 60 krundi ja ümbritseva piirkonna elanikele.

Planeeringu KSH aruandes on käsitletud alternatiive: alternatiiv 0 – tegevust ei viida ellu ning säilib olemasolev olukord ja alternatiiv I – tegevus viiakse ellu detailplaneeringus kirjeldatud viisil. Alternatiivide mõju võrdlus näitab, et planeeritava tegevusega ei kaasne mõjude suurenemist, pigem väheneb mõju näiteks müra ja liikluskoormuse osas tulenevalt asjaolust, et rajatavad viljamahutid võimaldavad vilja säilitada pikemaajaliselt ja kaob ära vajadus aastaringelt vilja

veoautod mööda kitsast Väike kaare tänavat sisuliselt alates päikesetõusust kuni hiliste öötundideni ning tehasehoone agregaatidest tulev müra on mõnikord nii vali, et tekib tunne, nagu viibiks lennujaama kõrval (aias viibides ei ole reaalselt võimalik 1 meetri kauguselt kuulda, mida teine inimene räägib). Paradoksaalselt on kõige mürarikamad päevad sattunud just suviste nädalavahetuste peale, mil kohalikel elanikel ei ole kuhugi helistada ega oma muret kurta – ka tehase enda kontakttelefonidele ei ole keegi vastanud. Oleme sellistest olukordadest tagantjärele (s.o nädalavahetusele järgnevatel tööpäevadel) teavitanud nii Tartu Linnavalitsuse heakorratelefonile kui ka rääkinud nendel teemadel Terviseameti Lõunaosakonna vaneminspektor Kaja Laursooga. Tehas on selle peale palunud läbi Terviseameti ametniku saata elanikele vabandused, kuid juba järgnevatel nädalavahetustel on tehas jätkanud samasuguse teguviisiga. Sellise käitumisega ei ole Tartu Mill tekitanud meis usaldust tema väidetavalt heade kavatsuste vastu leevendada detailplaneeringu kehtestamise tulemusel elluviidava tegevusega olemasolevat olukorda (väidetavalt muutuks raskeveokite transport harvemaks ja müra vaiksemaks), vaid vastupidiselt suurendanud meis hoopis veendumust, et tegelikkuses suurendaks uute elevaatorite rajamine nii müra kui ka õhusaastet senisest veelgi enam. Saame aru eestimaise viljatehase olulisusest, kuid leiame, et niivõrd suure ja olulist keskkonnamõju omava tehase asukoht ei ole tänases ühiskonnas keset linna elumajade ja roheliste aedade keskel, vaid pigem mõnes linnaservas asetsevas tehnopargis, kus selle tegevus ei häiri elanikke ja kus tehast

transportimiseks Väike kaar 33 kinnistu ja väljaspool Tartut asuvate hoidlate vahel. Müra osas on seatud ehitusõiguse realiseerimise eelduseks müra normidele vastavusse viimine.

teenindavatele raskeveokitele on tagatud mugav ja turvaline juurdepääs aastaringselt.

Ühtlasi tegime ettepaneku analüüsida ka seda, kas ja millised oleksid alternatiivsed juurdepääsulahendused Väike kaar 33 territooriumile. Seniajani väljakujunenud lahenduse järgi toimub raskeveokite ligipääs tehase territooriumile mööda Väike kaare tänavat ja selle ääres paikneva värava kaudu, mis asub täpselt Väike kaar 60 kinnistust üle tee. Sellel trajektoiril liikudes läbivad raskeveokid kitsaid Ilmatsalu, Näituse ja Väike kaare tänavaid, mille äärde jäävad enamjaolt elumajad. Sellise raskeveokite liikumistrajektoori vahetuslähedusse jäävad veel ka Maarjamõisa lasteaed, Veeriku lasteaed ja kool ning mitmed poed (Maxima, Veeriku ostukeskus), samuti ülekoormatud ja liiklusohklik reguleerimata L.Puusepa-Näituse tn ristmik. Palusime analüüsida, kas raskeveokite ligipääs Väike kaar 33 kinnistule oleks selle asemel võimalik rajada mööda Riia maanteed ja Lembitu tänavat, rajades sissepääsuvärava Lembitu tänavale, või alternatiivselt kaaluda juurdepääsu rajamist Väike kaar 33 kinnistule mööda Lembitu tn 1b kinnistut ja nende kahe kinnistu piirile sissepääsuvärava rajamisega. Detailplaneeringu menetluses küll kaaluti viimast varianti, kuid kuna kinnistute omanikud ei saanud omavahel kokkuleppele, siis jäeti sissepääsuks Väike kaare tänaval olev värav. Leiame, et detailplaneeringu menetluses on linnal võimalik määratleda planeeringu vastuvõtmise ja kehtestamise tingimusena see, et planeeringust huvitatud krundiomanik peab leidma lahenduse alternatiivsele juurdepääsule ega saa sealjuures tugineda kokkuleppe puudumisele. Usume, et kokkuleppe alternatiivse

Alternatiivne juurdepääsu lahendus naaberkrundi Lembitu tn 1b kaudu otse Lembitu tänavalt on võimalik kinnistuomanike vahelise kokkuleppe sõlmimisel. Kuna tänasel päeval kokkuleppeid kinnistute omanike vahel ei ole, ei saa seda ka planeeringus kajastada. Arendaja on kinnitanud soovi nimetatud kokkuleppe jõudmiseni, planeeringuga seda ei välistata.

Lembitu tänavalt juurdepääsu on planeeringu koostamise käigus kaalutud, selles osas on arendaja andnud oma selgitused:

- 1.Lembitu tänav on kitsas ja ei võimalda suurematel veokitel sealt ühe korraga välja keerata ilma et ei sõidaks üle kõnniteede.
2. Logistiliselt ebasobiv, kuna vili tuleb sisse ja kaup viiakse välja üle kaalu, mis asetseb olemasoleva sissesõidu juures. Vilja maha laadimine on aga elevaatori kõrval, sel juhul otse sissesõidu ees, pealegi võtab labor enne maha laadimist viljast analüüsid ja seejärel peab olema ooteala tulemuste valmimise ajaks. St kogu protsess on tagurpidi ja territooriumil tuleks sel juhul manööverdada mitmes suunas korraga ja osaliselt tagurpidi sõita. Maha laadimise kohta pole võimalik muuta, sest see on omaette hoone aspiratsiooniga ja vili liigub elevaatorisse maa aluse tunneli kaudu. Samuti peab enne kaalu olema piisavalt sirge lõik, et veok platvormile saaks otse sõita. Raudtee poolt tuleks sissesõit õigest suunast ja oleks võimalus uue autokaalu ehitamiseks. Kui tulevikus Operaili seisukoht muutub, on võimalik see lahendus ellu viia.

juurdepääsu osas on reaalselt saavutatav ja pigem taandub küsimus selle juures sellise alternatiivse juurdepääsu eest krundiomanikule makstava tasu summale.

Samuti oleme jätkuvalt seisukohal, et Väike kaar 33 krundi detailplaneeringu kehtestamine omaks olulist mõju Väike kaar 60 krundi insolatsioonile (vt meie 18.03.2022 kirja p 2.1.). Ka oleks detailplaneeringu järgsete viljamahutite ehitamisel oluline visuaalne mõju kogu ümbritsevale piirkonnale, kuivõrd planeeritavad tööstuslikud „hiidtünnid“ reostaksid oluliselt visuaalset linnapilti. Ühtlasi tuleb arvesse võtta ka müra- ja õhusaastet, mis kaasnevad detailplaneeringuga planeeritavate lammutus- ja ehitustööde teostamisega.

Planeeringu mahus on analüüsitud, kas ja kui suures ulatuses mõjutavad planeeritavad hooned ja rajatised naaberalal asuvate elamute insolatsioonitingimusi. Päikesevalguse ehk insolatsiooni kestvust on hinnatud lähtuvalt standardist EVS-EN 17037:2019 22. aprilli seisuga. Selgitame, et kuigi KSH tegemise ajal oli insolatsiooni hindamise aluseks EVS-EN 17037:2019, siis analüüsi tulemus hetkel kehtiva EVS-EN 17037:2019+A1:2021/AC:2022 kohase hindamise tulemusest ei erine. Analüüsi aluseks oleva standardi info täiendatakse vastavalt sel hetkel kehtivale standardile enne planeeringu kehtestamist.

Standardi kohaselt peab ruumis olema tagatud minimaalse insolatsiooni soovitusliku taseme tagamiseks 1,5 tundi päikesevalguse kestvust ja kõrge taseme tagamiseks 4 tundi päikesevalguse kestvust. Insolatsioonianalüüsi (KSH aruande p 5.8.1) kohaselt ei tekita päevasel ajal ei mahutid ega kavandatud hoonestuse laiendamine varju elamualadel. Päikese otsekiirgust loetakse isolatsiooniks kui päikese tõusunurk on vähemalt 6 kraadi. Seega varajane hommikutund, kus päike on väga madalal ja tekib väga pikk vari, ei ole insolatsiooni hindamisel oluline. 3D mudeli järgi hinnates on kella 7.40-ks hommikul Väike kaar 60 hoonelt vari täielikult ära nihkunud.

On loomulik, et sügistalvisel ajal kui varjud on pikemad, on mõjutus suurem. Kuid selline olukord, kus naaberhoonetest tulenevate episoodiliste varjudega tuleb linnatingimustes arvestada, on paratamatu.

Selgitamaks kavandatavate ehitiste, sealhulgas teraviljamahutite, võimalikku visuaalset mõju (nähtavust), on planeeringu koostamise käigus analüüsitud erinevaid vaateid.

	<p>3. Ülaltoodust lähtuvalt teatame, et oleme jätkuvalt Väike kaar 33 krundi detailplaneeringu kehtestamise vastu, ning palume, et Väike kaar 33 krundi detailplaneering jääks kehtestamata.</p>	<p>Analüüsi kohaselt puudub kavandataval tegevusel oluline visuaalne mõju, mis põhjustaks Tartu linna oluliste vaadete muutust ja avaldaks seeläbi olulist linnaruumilist mõju. Kavandatav on kohati lähipiirkonna tänavatelt nähtav, kuid valdavalt on tegu vaadetega, kus juba praegu on tööstuslik ilme, seega ei toimu olulist vaate iseloomu muutust. Lammutus- ja ehitustööd on ajutised ja neid tuleb paratamatult taluda.</p> <p><b>3. Mitte arvestada</b></p> <p>Tuginedes üldplaneeringule ning arvestades detailplaneeringus ja KSHs esitatut ning kujundatud seisukohti, ettepanekut mitte arvestada. Detailplaneeringu kehtestamata jätmine ei muuda juba täna olemasolevat tootmistegevust Väike kaar 33 krundil.</p>
Deivi Pard	<p>Ettepanek lükata tagasi ja vaadata üle Väike kaar 33 krundi detailplaneeringu osas tehtud otsused.</p> <p>1. Vaadata üle ja analüüsida, kas liikluskoormuse vähendamine leiab ka tegelikult aset. Mida tehakse seni kasutatud viljamahutitega, mis asuvad linnast väljas? Kas neist ei tooda enam üldse vilja Tartusse? Või tuleneb 1400 autot vähem klausel sellest, et kui Tartu Mill rajaks uued mahutid linnast välja, siis ta peaks sõitma neid Tartusse töötlema ja lisanduks 1400 autot, aga nüüd ei lisandu? Kui palju lisandub kogu Tartu Mill kavandatava laienduse järgselt transporti ja kui palju väheneb?</p>	<p><b>Mitte arvestada</b></p> <p>1. Selgitame (vt lisaks Jaak Laineste p2 linna seisukohta)</p> <p>Vilja transportivad autod tulevad Tartusse, kus laboris määratakse vilja kvaliteet ja siis suunatakse vastavasse hoidlasse, kas kohapeal elevaatorisse, lattu või maakonna hoidlatesse. AS Tartu Mill jahvatab nii rukki kui nisujahu ja neid hoitakse vastavalt kvaliteedile erinevates mahutites. Kuna Eesti on vilja eksportija maa, siis tuleb varumise ajal suurem kogus vilja aasta vajadusest kokku osta. Maakonnas on Tartu Millil 2 hoidlat Reolas ja Puhjas, need jäävad ka edaspidi alles. Lisaks on renditud ladusid teistelt firmadelt Laevas, Ravilas, Tiksojal, Tabiveres, milledest saab edaspidi loobuda. Vilja jahvatamiseks sõidab veok Tartust vastavasse hoidlasse uuesti vilja järele ja tagasi. Kui asendada rendiladud mahutitega Väike kaar 33 territooriumil, siis jääksid rendiladude sõidud ära vähemalt 18 000 tonni vilja vedamiseks, see teebki orienteeruvalt 700 sõitu lattu ja 700 koormat tagasi - kokku vähemalt 1400 sõitu. Kui ehitada silod maakonda, siis liikluskoormus ei vähene, jahvatamiseks tuleb vili uuesti kohale tuua.</p>

	<p>2. Kavandada ümber liiklus Lembitu-Väike-Kaare nurgalt. Autod sõidavad hetkel kõnniteed puudutades.</p> <p>3. Jälgida müra vähendamise meetmeid juba täna.</p>	<p><b>2. Arvestada</b> <b>Planeeritud lahendus peab tagama ohutuse kõigile liikleja gruppidele. Planeeringulahendust tuleb täiendada, kanda põhijoonisele sõidukite manööverdamiseks vajalikud pöörderaadiused. Pöörderaadiuste suurendamiseks on eeldatavalt vajalik kaaluda ristmiku ümberehitamise vajadust nt tõsta ristmikul äärekivid üles.</b></p> <p>3. Ettepanek ei puuduta planeeringulahendust. Detailplaneeringu koostamise käigus ei saa lahendada kõiki juba täna olemasolevaid häiringuid. Müra osas teeb riiklikku järelevalvet Terviseamet, kes jälgib meetmete rakendamist müra vähendamiseks.</p> <p>AS Tartu Mill on selgitanud, et viimane suurem investeering oli 2022, kui kõik veski ja terapuhastuse hoone õhupuhastussüsteemi ventilaatorite väljapuhked hoonete katusel said varustatud mähina vähendamiseks hajutuskestidega. Eelnevalt läbib õhk filtrid ja mürasummutid hoone sees. Eelnevatel aastatel on transportöörid, nende ajamid ja torustikud, mis on väljaspool hooned, kaetud helisummutava isolatsiooniga. Kuivati õhušahti tellisime tehasest ja paigaldasime lisasektsioonid õhu kiiruse vähendamiseks mähina ära hoidmiseks. Lõpetasime vilja ladustamise territooriumil, et traktori kopaga kraapimisega mitte häirida ümbruskonda. Traktori töötamisel territooriumil on maha võetud tagurpidi sõitmise piiksuv hoiatussignaal.</p> <p>On lõpetatud igasugused õised vilja laadimise tööd. Vastu võetakse vilja aspiratsiooniga varustatud kinnises hoones. Elevaatori ja veski montaažiavad on seestpoolt isoleeritud müratõkestava isolatsiooniga. Veski seinast väljuvad</p>
--	---	---

		ventilatsiooni avad Väike kaare ja Tervishoiu tänava suunas on likvideeritud ja viidud katusele.
Heiki Kobar	<p>Väike kaar 33 detailplaneering ei arvesta kuidagi kaasaegse ja tuleviku linna põhimõtteid. See kinnistab Tartu linna keskel asuva mürarikka, tolmu eritava ja raskeveoki transporti nõudva (mida kasutatakse peaaegu ööpäeva ringselt) tööstuse siia aastakümneteks. Linnavalitsus on kitsalt esindanud ainult Tartu Milli huve juba pikka aega. Näiteks andes 2018 aasta mais tollel ajal kehtinud Tartu 2030+ üldplaneeringuga vastuoleva ehitusloa Teravilja puistelaole. Kusjuures nii ehitusluba kui kasutusluba väljastati ülikiire menetlusajaga (nädalaga). Teised linna asutused ega kodanikud sellist teenust küll linnalt ei saa. Selle ehitise (rajatise) kasutusele võtuga muutus Lembitu tänava elanike jaoks Tartu Milli tegevus väga palju mürarikkamaks. Kuna antud ehitist kasutatakse hooajaliselt (juuli-oktoober) ööpäeva ringselt ja kui samale perioodile satub kuumalaine (seoses kliimasoojenemisega juhtub seda üha sagedamini), ei ole seoses müraga võimalik öösiti aknaid avada, et eluhooneid jahutada. Tundub väga vähe tõenäoline, et uued püstitavad ehitised kuidagi müratasest vähendavad. Lisaks veel visuaalne reostus, mis Tartu kesklinna piirkonda tekib. Kas Tartu linnapea on tõesti uhke, et tema valitsemise ajal selline ehitis Tartu linna tekkis? Seoses sellega muutub antud piirkonna elanike ja kinnisvara omanike keskkond halvemaks ja kinnisvara odavamaks. Paljud on oma kodud rajanud ja renoveerinud (sealhulgas meie pere) ajal kui kehtis Tartu 2030+ üldplaneering. Suures osas muutub küsitavaks ka Tartu 2040+ üldplaneeringu kogu selle kvartali (Lembitu tn- Väike kaar- Lehola ja raudteega</p>	<p><b>Mitte arvestada</b>  Planeering on konkreetse maa-ala kohta koostatav terviklik ruumilahendus, millega määratakse seaduses sätestatud juhtudel maakasutus- ja ehitustingimused. Planeeringuga ei laiendata olemasolevat tootmistegevust. Planeeringuga kavandatu soodustab pikaajaliselt tootmisettevõtte kasutuses olnud krundi otstarbekat ja jätkusuutlikku kasutamist. Planeering on kooskõlas Tartu linna üldplaneeringuga. Planeering on kooskõlas otstarbeka maakasutuse põhimõttega, mis tähendab, et planeerimisel peab võimaluse korral soodustama varem kasutuses olnud või ebapiisavalt kasutatud alade otstarbekamat kasutamist. Reeglina tuleb olemasolevate tiheda asustusega alade täitmist eelistada uute alade avamisele. Kui puudub selge vajadus väljaspool tiheda asustusega alasid täiendavate elamualade, tootmisalade vms rajamiseks, siis tuleks sellest hoiduda.</p> <p>Selgitame mürataseme ja visuaalse mõju osas.  Planeeringus on analüüsitud selle realiseerimisega kaasnevat keskkonnamõjusid. Hinnangu kohaselt ei ole oodata, et detailplaneeringu elluviimine halvendaks käesoleval ajal esinevat müraolukorda võrreldes olemasolevaga. Uute viljamahutite puhul tekitavad potentsiaalselt müra neid teenindavad transportöörid. Müra tekkimise vältimiseks plaanitakse uute mahutitega seotud kraaptransportöörid ja koppelvaatorid ehitada kinnistesse ruumidesse. Püstitavad rajatised tõesti ka ei vähenda olemasolevate müraallikate müra levikut, sest nad ei jää elamualade ja müraallikate vahelisele alale. Käitis põhjustab eeskätt viljakuivatuse perioodil mürähäiringut, sh</p>



	<p>piirnev) arenemine nn Targa linna kvartaliks. Väga vähe tõenäoline, et investorid tahavad arendada moodsaid büroohooneid sellise tööstuse ümber. Selle asemel, et Tartu linn oleks edumeelne, arendaks tuleviku majandust ja hooliks oma kodanikest, astub Tartu linn ajas pigem mitukümmend aastat tagasi, esindades väga kitsa äriühingkonna huve.</p>	<p>võib jätkuvalt esineda lähimate elamualade juures müra öiste piirväärtuste ületamisi. Hinnangus rõhutatakse, et vajalik on jätkata leevendavate meetmete rakendamist tagamaks müratasemete normatiivsuse ka viljakuivatuse perioodil.</p> <p>KSH aruandes on selgitatud teraviljamahutite võimalikku visuaalset mõju (nähtavust) ja analüüsitud erinevaid vaateid. Kuigi mahutid on lähi piirkonna tänavatelt kohati nähtavad, siis analüüsi kohaselt ei avalda need olulist linnaruumilist mõju kuna valdavalt on tegu vaadetega, kus juba praegu on tööstuslik ilme, seega ei toimu olulist vaate iseloomu muutust.</p>
--	---	--