



TARTU LINNAVALITSUS  
RUUMILOOME OSAKOND  
TARTU LINNA ÜLDPLANEERING 2040+  
**KOOSOLEKU PROTOKOLL**

Eesti Rahva Muuseum

30.06.2021 nr 1

Koosolek algas kell 17:00, lõppes kell 21:30

Koosolekut juhatas: Indrek Ranniku

Protokollis: Jaanika Koppel

Koosolekust võttis osa:

**Päevakord:**

1. Abilinnapea Reno Laidre sissejuhatus ja üldine ülevaade üldplaneeringu protsessist.
2. Linnaplaneerija Indrek Ranniku ettekanne. Suurimad muutused võrreldes eskiislahendusega ja enim ettepanekuid saanud teemad/linnaruumiliselt tähtsamad kohad.
3. Linnaarhitekt Tõnis Arjus. Südalinna kultuurikeskus pargis - uus lahendus.
4. Linnainsener Mati Raamat. Ujula tänav Kvissentali elamurajoonini.
5. Indrek Ranniku kokkuvõtte olulisematest avalikustamise käigus esile kerkinud teemadest: tiheasustusalade laiendamine, vanalinna tänavamustri taastamine, parkimine kesklinnas, Jummissaare järve äärne puhkealaks, jõekohvikud ja sildumisalad, raudtee kaubasadam Veeriku tööstusse, kool Ihaste Ratsabaasi, kiirabiijaama asukoht, kergliiklus, Raja tn pargi laiendamine, Lammi tee piirkond ja maakasutuse juhtotstarve ärimaast korterelamumaaks, matkarada jõe ääres, Ihaste metsad (Hipodroomi 4 ja Ihaste tee 18). Tänavahaljastuse temaatika kaardile, haljastustingimuste muutus hoonestusaladel. Arvamuste seast tõusis esile rohevõrgustiku ja elurikkuse temaatika.

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

Irja Alakivi: Sanatooriumi park (Raja tn park) ja haljasalade säilitamine ning kaitse. Varasem planeerimisalane otsus sealses kohas on vale. Ettepanek on omandada ala linnale ja määrata avalikku kasutusse. Ujula tn pikendus kui halb idee.

Laidre selgitab, kuidas on Raja tn pargi osas kaalutusotsus sündinud ja kuidas on linn Raja tn pargi osas tehtud ettepanekuid arvesse võtnud, sh kuidas läheb osa maast avalikku kasutusse.

Kodanik: Jalgrattateed kesklinnas praktiliselt puuduvad. Olemasolevad on lünklikud ja üksikeisest eraldatud. Kas linn plaanib luua täielikuma jalgrattaliikluse teedesüsteemi selliselt, et ei peaks võistlema jalakäijatega ja neile kogemata otsa sõitma?

Laidre: eesmärk, kuhu soovime jõuda, ongi see, et igal liikleja grupil vähemalt kergliikluse põhivõrgustiku raames oma liiklemise koridor. Raamat selgitab planeeringulahendust kergliiklusteede osas ja täiendab, et mis linn on planeerinud, seda hakatakse välja ehitama. Esmajärjekorras raudtee, Emajõe vaheline ala kesklinna ja selle ümbruses. Laidre lisab, et rahalised vahendid on käesolevalt teedevõrgustiku planeerimiseks ja projekteerimiseks, kohe ei saa ehitama hakata.

Kodanik: Ujula tn pikendus, kergliiklustee vs autosõidutee. Kas ja kellele seda vaja on?

Laidre selgitab, et linn soovib hoida linna kompaktsena. Selleks, et naabervaldadega seonduvat autostumise kasvu protsessi mitte nõ toita, tuleks võimalikult palju uusi kodusid ja võimalusi

rajada ning luua Tartu linna. Ujula tn pikendust on vaja, et uusi elamuid sealsesse piirkonda rajada ja et Kvissentali ning ülejäänud linna vahel liiklus normaalselt toimiks.

Millal tuleb uus kool, lasteaed sinna piirkonda? Laidre: ideed on rajada haridusasutused (TERA) Ihastesse ja Kvissentali pikemas perspektiivis.

Kodanik: kesklinna jalgrattaliiklus, sh jalgratturite keelumärgid raekoja platsis ja Kvartali keskuse ees. Laidre: üldplaneering määrab suunad, kuhu tahame jõuda. Kuidas täpselt, need lahendused tulevad projekteerimise käigus, planeering on selle aluseks. Ranniku lisab, et planeeringus on Kvartali juures põhivõrk, mis tähendab jalakäijast eraldatud rada. Näiteks Raekoja platsis eraldatud rada kavandatud pole, kuid plats on jalgratturile läbitav.

Tartu Liiklejate Koda (Ilmar Part): Ujula tn pikenduse rajamise otsus u ca 20 a vana otsus, see tuleks üle vaadata praeguse ja ümbritseva maailma ning linna eesmärkidega kooskõlas (kliimamuutustega kohanemine, autoliikluse vähendamine jms). Alternatiivid, mida kaaluda: 1. teeme sõidutee Kvissentali; 2. teeme kergliiklustee Kvissentali; 3. piisab ehk jõeäärsest tugivõrgu teest Kvissentali.

Tuleks võtta aeg maha ja teha analüüs enne, kui lõpliku otsuse teeme. Laidre nõustub asetleidvate trendidega ja lisab, et neid arvestab ka üldplaneering (nt pole enam kavandatud Ropka, Tuglase autosilda, sadamaraudtee magistraalkoridori).

Riia ja Narva tänavate tänavakategooria (jaotusmagistraalist põhimagistraaliks) - kuidas põhjendatud? Kategooria peaks langema, mitte tõusma. Laidre nõustub, et Tiksoja sild peaks transiidi ära kaotama. Raamat täiendab, et tänavate kategooria on selliseks määratud, kuna ümbersõiduvõimalused on oluliselt väiksemad kui kehtivas üldplaneeringus. Ei saa madalama kategooriat näidata, sest vastasel juhul tekiks tehniliselt probleem, et kuidas neid tänavaid rekonstrueerida ja liiklust läbi lasta. Lisaks käib Põhjapoolse ümbersõidu projekteerimine ja keskkonnamõjude hindamine - transpordiametil on huvi, et tekiks igati realiseeritav objekt.

Kodanik: Ujula tn pikendus. Kui palju suureneb liikluskoormus, kui hoonestatakse piirkonnas nagu on kavandatud - analüüsi pole tehtud? Kuidas mõjutab müratas, keskkonda? Raamat: analüüs on teada, laias laastus on hinnatud, kui palju võiks elanikke ja autosid olla. Üldplaneeringu realiseerimisel võib olla u 400 autot tiptunnis. See prognoos on teada. Arvud on väiksemad, u 300 autot, kui eelistame kergliiklejaid, ühistransporti jne. Kui Ujula tn tehakse korda, on sinna lisaks ka ühistranspordiühendus võimalik peale panna ja ühendada piirkonnad paremini.

Andres Soome: Kallasrada vs matkarada - linnal on vist jätkuvalt mõistete osas segadus. Miks üritab linn võrdsustada kallasrada matkarajaga ja vastupidi? Ranniku: linn ei püüa neid võrdsustada. Kallasraja kohta on öeldud, et see peab olema läbitav ja omanik peab tagama läbipääsu. Matkarada on see, mida me planeerime. Kui see läbib erakinnistu, tagame turvalisuse, ohutuse, hooldamise jne. Matkarada on planeeritud, kallasrada tuleneb seadusest. Kallasraja puhul vaatab linn, et see oleks läbitav aastaringselt.

Ettepanek: viia matkarada ümber Jõekivi tee kinnistute, Kalamaja, Kolga, Sisaski ja Jõekalda kinnistute, alternatiivmarsruut ümber nende kinnistute, kus inimesed saaksid vabalt liikuda ja ühtlasi oleks tagatud kohalike elanike kodurahu. Ranniku: oleme arvestanud Jänese silla juures ettepanekut (minnes mööda kallasrada), siin matkarada kaardile ei tule. Kui muidu oleks raja pikkus seal 700 m, siis ümbermineku korral 1200 m, mis ei saa olla ületatu takistus matkaja või kergliikleja jaoks. Miks ei ole seda ettepanekut jätkuvalt arvestatud? Ranniku: Jänese raudteesilla juures olevaid ettepanekuid on linn arvestanud, oleme öelnud, et matkarada siin katkeb ja võimalus on minna mööda kallasrada või teine võimalus mööda Jõerahu tänava liikuda. Ööbiku tee piirkonnas linn üldplaneeringus matkarada ei katkesta. Näkiaasa piirkond Kärevere silla juures - siin matkarada nende kinnistute piires katkeb, edasi jätkub kallasrada. Need kohad, kus linn matkarajast loobub, on selgelt välja toodud. Avalik huvi on jõuda matkarajaga kuni sillani, jõeäärsega kanalini.

Andres Soome: Jõerahu 7, 9, 11, 13 ja 13a kinnistu omanike matkaraja vastaseid ettepanekuid on linn arvestanud. Viitasite, et seal on väljakujunenud elamukrundid. Kalamaja, Jõekivi ja Kolga on vanad talukohad: Kalamaja asub jõele veelgi lähemal kui Jõerahu kinnistud. Tuleks vaadata ka sisulist külge. Jõerahu kinnistutel oleks läbitavus jõe äärest 300 m, ümberminek 740 m. Linna seisukohta ei saa aktsepteerida sellise erisuse tegemist Jõerahu ja Ööbiku piirkonna osas. Ranniku: On hajaasustustala ja tiheasustusala. Kalamaja jt kinnistud siin on suured talukinnistud. Selle tõttu näeme, et siin on võimalik nii elada kui matkarada rajada. Lisaks selgitab Laidre avalikku huvi jõe ääres liikuda ja seda, et antud piirkonnas on tegemist maatulundusmaa, mitte elamumaaga. Nii kallas- kui matkarada pidi saavad inimesed liikuda, olemuslikult on vahe selles, et matkaraja puhul võtab linn vastutuse, et tagada heakorda ja turvalisust.

Andres Soome leiab, et maatulundusmaaks määramine pole argument, sest kodu on rajatud vana talukohana oluliselt varem ja asukoht selleks valitud privaatsusest lähtuvalt erinevalt Jõerahu piirkonnast, kus elamud rajatud u 10-15 a tagasi. Hiljem täiendab Soome sõnavõttu, et Vorbuse elanikud saaksid raja ümberviimise korral kõige otsema tee linna, matkarada tuleks planeerida riigi maadele ja palub kaaluda reaalset alternatiivi. Avaldab kahtlust haldusvõimekuse kohta praeguse matkaraja ja pakutava lahenduse osas.

Linna esindajad selgitavad, millistel tingimustel saab planeeringus näidatud matkarada ellu viia.

Alina Aljanaki MTÜ Linnakoosluse esindajana: linna vastus polnud piisav Kesklinna pargi hoonestamise/säilitamise osas rohealana. 1. katkeb rohevõrgustik nii suure hoone ehitamisega, 2. pole kaalutud alternatiive - miks ei võiks Holmi kvartalis hoonet planeerida või teistele kesklinna aladele (Sadama kvartal jne). Ka see linna vastus ei olnud piisav.

Anna Aljanaki petitsiooni esindajana: Keskparki hoone kavandamine on inimeste õiguste riivamine (hoone kavandamine elanike kodude lähedal olevale puhkealale).

Alina Aljanaki Kvissentali elanikuna: Ujula tn pikendus autoteena ei ole vajalik, kergliiklustee seal on piisav. Kvissentalisse jätta rohkem maad ärimaaks, haljasaladeks.

Ranniku näitab ja selgitab erinevaid planeeritud maakasutuse juhtotstarbeid ja lahendust Kvissentali rajoonis. U 100 m ulatuses on jõest haljasala koridor määratud säilitavaks nagu ta on (linnal omandatud), lisaks on jäetud rohekoridorid vanema ja uuema elurajooni vahele. Ettepanekus esitatud ideed on linn juba arvestatud planeerides. Hoone asukoht ei ole kindlalt paigas, nimetatud on Kauba tn koridori säilitamine - see on rohestruktuur, alleestruktuurid ümberringi samuti.

Tõnis Arjus: SÜKU asukoha osas on linn põhjalikult vastanud ja valikute taga on analüüs. Rohevõrgustikku linn väga väärtustab, rohealade kättesaadavus on elanikele tegelikult väga hea. Rohealade sidusus on väga oluline teema, eriti Toomemäe ja Emajõe vahelises osas, kriitiline koht selles osas on Vabaduse pst lahendus, mis on ka üks osa arhitektuurivõistluse lähteülesandes. Linnaruum kui terviklik ökosüsteem.

Vladimir Sokman: Üldplaneeringu perspektiiv peaks olema u 50 aastat, mitte 20 aastat. Põhiideoloogia ei ole õige, transpordiküsimused ja sildade kavandamine ei ole korras. Peaks reserveerima Ujula tn koridori, samuti Tuglase silla koridori. Jätame need võimalused tulevikuks. SÜKU on õigel ajal läbivaidlemata. Matkaraja osas on eeltöö kehv ja jääb ilmselt vaidlusküsimuseks. Laidre: Üldplaneering on kompromiss. Varasemaid üldplaneeringuid koostades pole tehtud niivõrd palju analüüsi kui seekord.

Kodanik: Kuidas on plaanid kõrgepingeliinidega? Ilmatsalust läheb liin kuni vanglani alani välja. Millal on plaan see liin maha võtta? Laidre: üks liin on juba maha võetud, 110 kW võetakse maha prognoositavalt u 2030. a.

Mare Laur. Esindab korteriühistute liikmeid, ca 400-500 inimest, lisaks kesklinna äriorganisatsioonid, kes pole linnavalitsuse rentnikud. Inimesed ei taha enam kesklinnas elada ja ka äriorganisatsioonidel, kes pole linna rentnikud, on tegevuseks positsioon järjest halvem ennekõike selle tõttu, et parkimiskohti pole piisavalt ning neid võetakse aina vähemaks. Elu ja äritegevus ning külastajate tuleks südalinna on raskendatud; parkimislube enam soodushinnaga ei väljastata,

kohti pole piisavalt. Kui palju on ära kaotatud parkimiskohti kesklinnas? Leiab, et rohealasad on piisavalt, neid peaks rohkem kasutama (nt ei tehta Toomemäel piisavalt palju üritusi, ka laululava pargis, selle asemel peavad müra tõttu kannatama kesklinna elanikud). Taastama peaks vanad ehitised, mis kesklinnas kunagi olnud (nt Kaubahoovi), Emajõe ääres turu jne.

Kritiseerib linnaruumi planeerimist ja üldplaneeringu transpordi lahendust, kuna valed ruumilised otsused põhjustavadki lõpuks selle, et tuleb rajada Ujula tänava autotee pikendus. Puiestee tänavale rattatee kavandamiseks pole seal ruumi. Isegi praegu ei saa Puiestee tn-le autoga vasakpöört teha ja väljasõite tänavale pole piisavalt.

Laidre: Ülikooli tänavalt kaob parkimiskohti veel lisaks veel ära, Vanemuise tänavalt on parkimiskohti kaotatud.

Mare Laur: Palju on tehtud ja kuhu kavandatakse parkimiskohti samadel tingimustel asemele, et kesklinna elanik, kohalik elanik saaks ka parkida? Olukord on selline, et isegi kui sul on invaliidi parkimiskohale luba, ei leia sa kohta, kuhu parkida. Enne, kui parkimiskohad kaotati, oleks tulnud uued kohad luua ja kohalike elanike jaoks soodsatel tingimustel. Laidre: olemasolevat hoonestust ei saa ära võtta, kuid jalakäijate, lapsevankrite jne jaoks oli vaja Ülikooli tänaval ruumi ja tingimused luua ning seda tehti parkimiskohtade arvelt. Need kohad, mis ära võeti, on kavandatud Vanemuise tn 6 kavandatud hoonesse, kuid hoonestuskonkurss luhtus. SÜKUSse on planeeritud parkimiskohti.

Mare Laur. Kesklinnas korterite hinnad langevad, parkimiskohti on praegu kohe elanikele vaja. Kui palju on kesklinnas ja hoovides antud parkimiskohti ametnikele tasuta? Ettepanek on jagada need kohalikele elanikele. Laidre: suur pilt on selline, et parkimiskohti kaotatakse ära, et luua paremat linnaruumi. Parkimiskohtade väljastamine jms küsimused ei ole üldplaneeringu lahendada. Oleme ette näinud ehitada uued hooned, kuhu on parkimiskohti kavandatud, on mitmeid selliseid projekte. Tuleb ka rahuoluuuring, millest saab edasi järeldusi teha.

Mare Laur: Tartu peab olema omanäoline. Taastada tuleks supelranna hoone, kus praegu Lodjakoda. Laidre: Rannaalad on kavandatud ja sinna saab ehitada supelranna funktsiooniga hooned.

Mare Laur: Supelranna juures olev parkla Ülejõel ei ole piisav, tuleb teha suurem. Ka ligipääs on takistatud. Ranniku: parkla on näidatud liiklusmaana ja suuremana, kui ta praegu on. Lähemale kui 200 m ei lubatud supelrannale parklat kavandada.

Mare Laur: Narva mnt tuleb laiendada kasvõi hoonete lammutamise hinnaga (saaks autoga paremini läbi ja heitgaase oleks vähem), ka Riia mnt tuleks laiendada ning autosillad tagasi planeerida. Vabaduse pst ei tohiks kinni panna. Laidre: magistraalide laiendamist ei kavandata ja kindlasti mitte hoonete lammutamise hinnaga. Avalik huvi on hea elukeskkond.

Kodanik: seoses rohekoridoridega käib maade sundvõõrandamine. Kuidas see välja näeb - näib, et jõeäärsete kinnitute omanikele ei kuulugi tegelikult nende maa? Ranniku: matkaraja alusele maale linn sundvaldust ei sea ega maad võõranda, vaid matkaraja saab teha kinnistu omanikuga kokkuleppel. Matkaraja oleme jätnud alles linna pool, et saada rada mööda Jänese sillani - seal on suur avalik huvi. Inimesed olid häiritud, mis lähiminevikus jõe ääres toimus ja panid läbipääsu kinni. Linna eesmärk on tagada matkarada ja olukord läbi selle ka kontrolli alla hoida. Ranniku selgitab läbirääkimisi maaomanikega. Johani kinnistule endises Tähtvere vallas on linn andnud elamuehituse õiguse, kuid vastukaaluks soovib linn saada 100 m ulatuses jõeäärset roheala avalikku kasutusse.

Kodanik küsib, miks on matakarada alguses linna pool 2-realine. Linn selgitab, et avalikku kasutusse määratud haljasalale jääb suusarada. Linn on määranud planeeringu põhilahendusega Kingu maaüksusel märkimisväärse suurusega ala elamumaaks ja vastukaaluks soovib linn avalikku kasutust. Millised on selleks täpsed mehhanismid, seda üldplaneeringu tasemel ei lahendada, vaid see on edasise planeerimise küsimus. Ranniku selgitab raja planeerimise loogikat linna läheduses ja kaugemal. Laidre lisab, et lammimuldadele elamute hoonestamise õigus linna territooriumil on linnapoolne selge vastutulek.

Kodanik ütleb, et konkreetset sellele kinnistule ei ole olnud kunagi soovi ehitusõigust saada. Ranniku palub esitada sellekohase täiendava ettepaneku ja linn leiab lahenduse ning muudab

ehitusõiguse ära, mis võrreldes planeeringu eelnõuga põhilahendusse sisse viidi. Laidre selgitab, et väga paljud jõeäärsete kinnistute omanikud on ehitusõiguse saamiseks avaldanud soovi ja paljudel seda võimalust ei ole. Linna planeeritakse terviklikult ja ehitusõigus seal on võimalus, mitte kohustus. Ranniku: omanik võib senise maakasutusega jätkata, kohustust muuta seda planeeringu tõttu ei ole.

Jaanika Niinepuu: Kingu talu asukoht on kohati vale, palub kontrollida. Lisaks palub lahendust arutada ja läbi rääkida kõigi asjasse puutuvate maaomanikega. Ranniku: kohaliku omavalitsuse ülesanne on planeerida ja on tehtud planeerimisettepanek. Teil on võimalik anda oma seisukoht sellele lahendusele, mida siis linn saab kaaluda. Laidre täiendab, et saab teha ettepaneku mitte hoonestusõigust määrata.

Kodanik: kas liikluse uuringutel tehakse ka õhukvaliteedi kontrolli? Raamat: õhu kvaliteedi kontrolli ei tee, kuid käimas on mürauringud ja õhu kvaliteet modelleeritakse liikluse põhjal. Ühegi objektiga seoses pole seda praegu kavas tellida.

Janek Maat: trammitööde võrgu taaslisamine planeeringusse - vastus oli eitav. Laidre: uuringu põhjal teada, milline on kiire ühistranspordi koridor, aga milline ühistranspordiliik seal tulevikus hakkab liikuma, ole kindel, see ei välista trammi, kuid ei põlista seda.

Kuidas kaaluti SÜKU osas eri asukohti kesklinna üldplaneeringu ajal ja kas selline dokument on leitav kodulehelt? Arjus vastab, asukoha määramine on kompleksne küsimus ja on vaadatud linna tervikpilti, ühte konkreetset dokumenti selle kohta ei ole. Vastavaid arutelusid on toimunud juba 2004. aastast.

Janek Maat: Ujula Konsumi juures olev roheala ei tööta ja palub selgitust oma esitatud ettepaneku, mikroelamute kvartali planeerimise kohta. Maat palub põhjendada Paju tn korterelamute kruntide ehitustingimusi seoses oma esitatud ettepanekuga ja selgitusi ülejäänud ettepanekute kohta, mille esitas avalikul väljapanekul ning mille osas on linn seisukoha kujundanud 15. juuni 2021. a korraldusega nr 701 Selgitusi jagavad Arjus ja Ranniku.

Andres-Teet Merisalu: palub veel kord kaaluda Holmi silla ja jalgrattakoridori ideed. Laidre: tänasel päeval me seda ettepanekut planeeringusse sisse viimas ei ole; kui tehakse Holmi kvartalisse uus võistlus mingil põhjusel, saaks selle idee juurde uuesti tagasi tulla.

M. Pöder: Mida tähendab planeeringus, kui midagi arvestatakse või mittearvestatakse? Hoone kavandamine Keskparki ei taga Toomelt Emajõe äärde rohelist koridori. Laidre: Toome koridor ja Emajõe koridor peavad olema seotud, üldplaneering näebki seda ette. Sidususe saab tagada ka Poe tn parki hoonestades. Pöder: praktikas lükatakse selle rohekoridori säilitamise ettepanekud tagasi, pole aru saada, kuidas on sidusus tagatud. Ranniku selgitab, et linnakeskkonnas rohealad paratamatult katkevad, alleestruktuurid on sellistes kohtades ühendajaks. Laiu rohealad ei saa tagada kesklinnas selleks, kuid SÜKU saab teha Poe tn parki selliselt, et ühenduslülid rohealade vahel on olemas. Ka Botaanikaaed on ühendajaks kesklinna ja Toomemäe vahel. SÜKU ala planeerimislahendus on selline, et sidusus ei katke.

Pöder: mõned ettepanekud, mis käsitlevad rohevõrgustiku sidusust on arvestatud, teised tagasilükatud ja pole üheselt aru saada, mida linn tegelikult silmas peab.

Pöder: ettepanek viia planeering kooskõlla rohevõrgustiku planeerimisjuhendiga, üldplaneering antud juhendile ei vasta. Millised on rohevõrgustiku tuumikalad, millised on alad, mis seovad - seda pole linn välja toonud. Linn vastas, et lähtunud on juhendi lk 44-47 ja see on piisav. Linnal puudub rohevõrgustiku kirjeldus, ja selline nagu ette nähakse. Planeerimise 1. etappi pole, rohevõrgustiku vajadust pole täpsustatud, seega ei saa väita, et planeering lähtub juhendi järgmisest peatükist. Eriti puudub see kesklinna parke. Puudub rohevõrgustiku kaart.

Ranniku: linn pole toonud üldplaneeringusse iga kaalutlust ja analüüsi, miks midagi ja kuidas on planeeritud. Linnalises keskkonnas ei ole tuumikalad eraldatud koridoridest. Rohevõrgustiku juhend on abivahend. Ideaalset rohelist võrgustikku ei saa luua, tuleb arvestada ka eramaadega. Keskparki ja Holmi alal tihendamine kogumina ühiskondlike hoonetega on põhjendatud

(tuginedes KSH-le, mis viidi läbi kesklinna planeeringu ajal ja mille tulemused on viidud sisse kehtivasse üldplaneeringusse). Rohevõrgustikku on analüüsitud piisavas ulatuses.

Põder: Kesklinna parkide süsteem on lahti seletamata. Ei öelda, mis on kesklinna pargid. Rohealade võrgustikku ei ole välja toodud. Keskparki ei peaks hoonestama.

Ranniku: keskkonnaorganisatsioonide tulipunkt on Keskpark, ülejäänute osas pole olulisi vastulauseid tulnud, k.a Holmi hoonestamine. Kui liigume kesklinnast välja, kas siin oleme hoidnud kaldaid ja võrgustikku alles. Kui vastavad kihid planeeringus sisse lülitada, on näha, et võrgustik on ühendatud.

Põder: linnal puudub rohealade analüüs, rohealade teemaplaneeringut pole. Küll aga oli Agenda 21, kuid sellest toodud põhimõtted on ununenud. Linn esitab valemiteid, et keskkonnaorganisatsioonid pole parkide hoonestamist ja rohealade vähendamist kritiseerinud.

Põder: rohealade osas puudub linnal ekspertsus ja üldplaneeringus puudub ekspertsus. Vastav analüüs tuleks tellida.

Ranniku: kõik haljasalad on tegelikult läbi analüüsitud. Selgitab, et kolmes kohas vähendatakse pargialasid, et kesklinna elavana hoida (Delta, Holm, Keskpark). See on linna omandis olev ruum ja ruum, kus linn saab arenguid reguleerida. Oluline element on ka haljastustingimused hoonestusaladel.

Põder: Sisestruktuuri tihendamise meede tulenevalt üleriiklikust planeeringust 2030+le. See on transpordivõrgustik ja rohevõrgustik. Teie ütlete, et kesklinnas tuleks hoonestust tihendada ja teha seda parkide arvelt, see on vastuolus üleriigilise planeeringuga. Haljasalale hoonestuse rajamine teenib otseselt rohelisema ja keskkonnasõbralikuma linna eesmärgi - ei nõustu Arjuse artikliga Sirbis. Siin on vastuolu üleriigilise planeeringuga. Tihendama peaks rohevõrgustikku, mitte hoonestust ja see eksimus on üldplaneeringus sees.

Ranniku: üldplaneeringu juurde koostati KSH ja selle koostajad on arusaadavalt eksperdid ning tegeletakse roheliste küsimustega. Oleme KSHle tuginenud. Ka rohevõrgustiku hanketöös osalesid eksperdid.

Uku Põllumaa: paljud sillad on otsustatud ära jätta, nt Ropka sild autosillana. Kas on sildumiskohad sildade juures, et nt jõetamm saaks peatuda? Kas on võimalik jõetammide liikumine tihendatud sildumisaladega? Ranniku: sildumisalasid on juurde kavandatud ja kergliiklejad saavad mööda silda üle.

Põllumaa: Kesklinnaga seoses ettepanek planeerida kultuurisild. Kultuurikeskuse juurest võiks mõjuala olla kuni Narva maantee. Laidre: võistlustöö ala vist nii laiaks ei lähe, kuid ambitsioon siduda kogu see ala, säilib.

Märt Põder: Päästame Tartu Keskpargi Facebooki grupile antud linnapoolne vastus ei olnud piisav, see ei vasta üleriigilise planeeringu printsiipidele.

Ranniku: info arutelu tulemustest läheb linnavalitsuse istungile ja märkused, rahulolematused lähevad istungile punktidele ja kujundatakse seisukoht.

Põder: Agenda 21 järgimine kui volikogu poolt vastu võetud dokumendi järgimine. Dokument kehtib ja see on oluline dokument. Paluks viidata otsust, millega kehtivus kaotati. Linn: anname vastuse, see on õiguslik küsimus.

Põder: Päästame Tartu Keskpargi ettepanek loobuda rohealade hoonestamisest. Linna seisukoht on seda mitte arvestada - vastuolu linna arengudokumentidega, Agenda 21ga, kliimakavaga, üldplaneeringu endaga. Vastus pole rahuldav. Ka Eesti Roheline Liikumine (mille esindajat arutelul pole, kuid mille projekti juht on M. Põder) osutas oma arvamuses sellele. Rohealade vähenevad ca 20 aastat ja ettepanek oli loobuda nende hoonestamisest. Kuni linn ei suuda tagada, et need säilivad ja et neid väärindatakse, peaks kehtima moratorium. Linna vastus pole rahuldav, õigustab rohealade vähendamist, vastuolu kliimakavaga, energiakavaga jt dokumentidega. Väljendage selgelt, et rohealad on vähenenud ja Tartu on selline linn, kus rohealad vähendataksegi veelgi, kuid sellest hoolimata võetakse vastu kliima- ja energiakava. Linnal puudub tegelikult rohealadest ülevaade.

Ranniku selgitab, et ülevaade rohealade kohta on linnale olemas; ruutmeetri baasil andmebaasi pidama ei hakata ja see ei ole üldplaneeringuks vajalik.

Põder: ettepanek mitte hoonestada kesklinna parki arvamuses koodiga 57253 toodud põhjendustega jt tähelepanekud samas Märt Põdra arvamuses.

Ei ole linna vastusega nõus, pole ekspertselt tõendatud, sh puudub ka muinsuskaitse ja keskkonnakaitse ekspertiis; vastuolu riigi ja linna enda arengudokumentidega. Viited on valed KSHle, KSH on valesti tõlgendatud.

Lisaks esitati küsimusi Kärevere silla ümbruse planeerimislahenduse kohta, Raadi linnaosa kohta (L. Kalem, ratsasporditegevus). A. Jõelet küsib maasoojussüsteemide kohta esitatud ettepanekute ja vastuste kohta.

**Otsustati:** informatsioon avaliku arutelu tulemustest viia linnavalitsuse istungile ja kujundada märkuste kohta seisukohad.

(allkirjastatud digitaalselt)  
Indrek Ranniku  
Koosoleku juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)  
Jaanika Koppel  
Protokollija