

Esitaja	Esitatud arvamused	Seisukohad
1. Peeter Peterson	1. mis te sinna parki jälle ehitate??? Muudkui ehitaks pargid täis, ostke mõni vana logu ära ja ehitage selle asemele.	<p>1. Selgitame</p> <p>Linna ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused, sh maakasutus- ja ehitustingimused on määratud üldplaneeringuga, mis on detailplaneeringu koostamise aluseks. Mh rõhutatakse üldplaneeringus kesklinna eelisarengu vajadust, selle tihendamist ja keskusfunktsioonide osakaalu ning kvaliteedi tõstmist.</p> <p>Piirkonna avalikud haljasalad on Pargi tn- Tähe tn nurgal olev puhkeala ja Lillemägi.</p> <p>Detailplaneeringuga on ette nähtud ala haljastada vähemalt 20% ulatuses, millest omakorda 50% peab olema kõrghaljastatud. Selle tagamiseks on planeeritud säilitada kõrghaljastatud alad krundi kirdeosas ja sisehoovis.</p> <p>Planeeritav ala on täna eraomandis ärimaa krunt, mitte avalikus kasutuses olev park, mille osas ei saa eeldada, et see säilib sellisel kujul, nagu see tänapäeval on. Ka ajalooliselt on tegemist olnud hoonestatud alaga. Tähe tänav, eelkõige selle alguslõik, on olnud ajalooliselt Karlova oluline äritänav. Seda kinnitavad ka tänaval tegutsenud ja tegutsevad kauplused, kohvikud ning muud teenindusettevõtted.</p> <p>Detailplaneering on kooskõlas üldplaneeringuga ja linna muude arengudokumentidega.</p>
2. Tartu loodusmaja - Janika Ruusmaa	<p>2.1. tähelepanek: Joonisel UU603_DP-20-028_Mõjualaseosed on märgitud üks peamine jalakäijate liikumistee Lille tänavale läbi Tera lasteaia hoovi ja loodusmaja parkla sissesõidutee. Kuna loodusmaja parkla sissesõidutee on kaldtee, mis on loodusmaja läänepoolse otsa juures ka suhteliselt kitsas, siis tegelikult ei ole see jalakäijate liikumisteena turvaline, eriti talvel, ja seda ei kasutata peamise liikumisteena. Täna on laste turvalisust arvestades peamine sissepääs Terakese lasteaeda Tähe</p>	<p>2.1. Arvestada</p>

	tänavale kaudu ja jalakäijate läbipääs Lille tänavale on ümber Tartu Advendikiriku.	
	2.2. Ettepanek: Planeerida jalakäijate läbipääs Lille tänavale ka edaspidi ümber Tartu Advendikiriku.	2.2. Arvestada
	2.3. tähelepanek: Planeeringu joonisel JN100_DP-20-028_Pohijoonis on uus „võimalik ühendustee loodusmaja pargiga“ planeeritud kohta, mis avaneb ühest küljest loodusmaja parklasse, kus ei ole jalgteed, ja teisest küljest vahetult järsu nõlva kõrvale, kuhu on erosiooni takistamiseks pargi poole istutatud vabakujuline viirpuuhekk ning kõrghaljastus (kuusk).	2.3. Arvestada
	2.4. Ettepanek: Säilitada terviklikuna looduslik reljeef loodusmaja ja loomakeskuse pargiala nõlvadel ja mitte planeerida märgitud kohta uut võimalikku ühendusteed. Planeerida sissepääs pargialale ümber pargi lõunapoolse nõlva (Päeva tänav poolt), praegu olemasolevat treppi mööda (edasi Kalevi tänav poolt). Pargiala peamise funktsiooni – avatud õpiõu – säilitamiseks ja selle hooldamiseks peame vajalikuks säilitada pargis praegused pääseteed ja mitte lõhkuda uute läbimurretega pargiala funktsiooni ja terviklikkust. Praegune pargiala sissepääsu lahendus toetab turvalist õuesõppetegevust, mis on selle pargi omapära ja peamine funktsioon.	2.4. Arvestada Planeerida sissepääs pargialale ümber pargi lõunapoolse nõlva olemasolevat treppi mööda.
3. Kadri Eerik, Siiri Odrats-Koni, Raul Koni, Joonas Puura, Anleen Kang, Karl Joonas Kendla, Krõõt Kaljusto-Munck, Per Munck, Kiira Mõisja, Lembit Nei, Sandra Victoria Nei	3.1. Meie, Tartu Päeva tn 3 ja 5 ning Öö tn 2 korterite omanikud, ei nõustu Tähe 4 detailplaneeringu praeguse lahendusega. Ehkki meile kui naaberkruntide elanikele anti võimalus avaldada oma arvamust ka enne detailplaneeringu avalikule arutelule saatmist 2024.aastal, ei ole Tartu linn sisuliselt ühtegi tehtud ettepanekutest arvestanud, vaid pakkunud üldsõnalisi ja reaalselt olukorda eiravaid vastuseid.	3.1. Mitte arvestada, vaata lisaks p1 vastus Detailplaneeringu koostamisel on lähtutud põhimõttest, et avalikud ja eraõiguslikud huvid peavad olema tasakaalus. See tähendab, et naabruses elavate elanike vajadused on läbi kaalutud koos linna laiemate arengueesmärkide, liikuvuskorralduse ja keskkonnaeesmärkidega. Eesmärk on leida lahendus, mis toetab piirkonna arengut ja toimivust tervikuna, samas vähendades võimalikku negatiivset mõju praegustele elanikele. Planeerimisel on oluline leida tasakaal erinevate huvide ja väärtuste vahel ning arvamuste esitamise ja kaalumise protsess on väga oluline

		osa planeeringumenetlusest. Kuigi kõik esitatud ettepanekud ei pruugi realiseeruda soovitud kujul, on neid siiski kaalutud ja analüüsitud, sh linna otsuseid põhjendatud ja sellest tulenevalt lahendus saanud paremaks. Planeeringu koostamisel esitatud arvamusi on võetud ka arvesse ning planeeringulahenduses tehtud muudatusi.
	3.2. Meie peamised kommentaarid ja tõsised vastuväited on: Tähe, Päeva ja Öö tänavate läbilaskevõime hinnangu puudumine.	3.2. Arvestatud Tähe tänav 4 krundi detailplaneeringu liikluskõrvalduse hindamiseks on koostatud Stratum OÜ poolt liiklusuuring. Töö koostamisel on arvestatud nii olemasoleva kui ka prognoositava autoliiklusega, arvestatud Tartu linna liikuvuse strateegiliste suundade ja üldise põhimõttega, Tähe tn muutmisega rahustatud liiklusega kohalikuks juurdepääsutänavaks ning Tähe tn 4 detailplaneeringuga kavandatavat. Uuringus on hinnatud tiptunni liikluskõrvaldust, antud hinnang Tähe ja Päeva tänava läbilaskevõimele ning Öö tänava liikluskõrvaldusele, mh on hinnatud parklasse sissesõidu jaotumist Lille ja Päeva tänavalt. Uuringu tulemusena on järeldatud, et Tähe tn 4 detailplaneering on võimalik ellu viia olemasoleva teede taristuga.
	3.3. Ehituse perioodil kaeve- ja ehitustöödega kaasnev müra, ohutu juurdepääsu puudumine Päeva ja Öö tänavate kinnistutele ja õhusaaste suurenemine raskeveokite liikumise tulemusena.	3.3. Selgitame, lisaks vt 3.10 vastus Ehitustegevus ja -järjekord reguleeritakse täpsemalt projekteerimise käigus, mille raames esitatakse ka ehitusaegne liikluskõrvalduse ja tööohutuse plaan, mis tagab nii elanike kui ka liiklejate ohutuse. Inimeste tervist kahjustava välisõhu kvaliteedi piirväärtuste ületamist ega müra normtaseme ületamist ei ole ette näha, kui peetakse kinni kehtivatest normides ja eeskirjadest.
	3.4. Tähe 4 POS 2 ja 3 paisutatud ehitusmahud.	3.4. Mitte arvestada Planeeringu algatamisel sätestati, et planeering tuleb koostada mh arvestades muinsuskaitse eritingimusi ja planeeringuvõistluse võidutöö tulemusi. Võidutöö kohaselt paiknevad kõik uushooned ranges järjestuses tänaväärsel krundipiiril, hooned on ühetüübilised, ala

		<p>hoonestamise märksõnaks on korrastatus. Päeva tänava äärsele krundi piirile on määratud kohustuslik ehitusjoon, hoonete ehitisealused pinnad on kavandatud vahemikus 424,3 – 546,8 m².</p> <p>Zürri märkis võidutöö heakskiitmisel vajaduse arvestada edasisel hoonestuse projekteerimisel Päeva tänava olemasolevate hoone mahtudega ning hooned kavandada arhitektuuriliselt mitmekülgsemad. Sama tingimus kanti ka algatamise otsusesse.</p> <p>Pos-le 2 ja 3 kavandatud hoonete planeerimisel on arvestavad Päeva tänava äärse olemasoleva hoonestusega. (Seletuskiri tabel 1 - Naaberkinnistutel asuvate hoonete näitajad.)</p> <p>Planeeritud tänaväärsed hooned on kavandatud kooskõlas muinsuskaitsealuste ja miljööväärtuslike hoonetega neile vastandamata, välditud on pikkade, liigendamata ja sisenemisvõimaluseta fassaadide teket, määratud on planeeritavate hoonete räästa kõrgus (10m) ja hoonete laius (14m). Ka hoone tänavapoolse külje pikkuse määramisel on arvestatud üle tänava asuvate elamute vastavaid näitajaid. Hooned on küll ehitisealuse pinna poolest suuremad kuid hoonete sügavus krundi sisemuse suunas ei mõjuta tänavapilti samal määral, mistõttu mõnevõrra suurem sügavus ei ole tavavaates visuaalselt märgatav.</p> <p>Planeeritav lahendus tagab Päeva tänava miljöö ühtsuse. Planeering on koostatud vastavalt Tartu linna üldplaneeringule, arvestades muinsuskaitse eritingimusi ja planeeringuvõistluse võidutööd.</p>
	<p>3.5. Liikluskoormuse ja tänavate läbilaskevõime hindamise puudumine täiendava autoliikluse puhul</p> <p>Tähe 4 arendusele on planeeritud kuni kaheksa 2-5 korruselist hoonet ja maa-alune parkla 177 autole. Peamine sissepääs maa-alusesse suurparklasse on plaanitud läbi Päeva tänava, mis on kitsas tupiktänav.</p> <p>Tartu Linnavolikogu enda otsuse 18. veebruarist 2021. a. nr 318 Tähe tn 4 krundi ja lähiala detailplaneeringu</p>	<p>3.5. Arvestatud, vt lisaks 3.2 vastus, selgitame</p> <p>Vastavalt planeerimisseadusele on detailplaneeringu ülesanne liikluskorralduse põhimõtete määramine. Detailplaneeringus on määratud planeerimisseadusest tulenevad liikluskorralduse põhimõtted.</p> <p>Planeeringuala asub üldplaneeringu kohaselt kesklinna parkimisvööndis ja on hästi ligipääsetav kergliiklejatele ja ühistranspordiga.</p>

	<p>koostamise algatamise ja lähteseisukohtade kinnitamise kohta punkt 4.7 nõuab, et „planeeringule tuleb koostada liiklusuuring. Liikluskorralduse ja juurdepääsude lahendamiseks tuleb muu hulgas koostada liikluse tekke ja parkimise nõudluse uuring koos erinevate liikumisviisidega juurdepääsetavuse võrdleva analüüsiga“. Sama nõude esitasid Päeva tn 3 ja 5 korterite omanikud oma kirjas Tartu Linnavalitsuse ruumilooime osakonnale aasta tagasi, 19.mail 2024. Meie ettepanek ja nõudmine oli, arvestades Tähe tänava kitsust, Päeva tänava kui tupiktänav olemust ja Päeva-Tähe ristmiku pimenurka, et tellitaks sõltumatu eksperdi hinnang Tähe ja Päeva tänavate liikluse läbilaskevõime kohta, hindamaks vähemalt 177 auto lisandumisest tingitud liikluskoormuse suurenemist talvistes lumetingimustes ja tiptundidel sügisel või kevadisel ajal. Meie kui naaberkruntide elanike hinnang on, et Päeva tänav kui tupiktänav ei kannata välja autode poolt lisanduvat liikluskoormust: Päeva tänavale tekivad ummikud (ja suureneb heitgaaside reostus), Tähe tänava Pargi ja Riia tänavate vaheline lõik muutub tiptundidel piirkonna „pudelikaelaks“ ning liiklemine Tähe ja Päeva ning Päeva ja Öö tänavate ristmikel muutub oluliselt ohtlikumaks nii jalakäijatele, ratturitele kui ka autodega liiklejatele.</p>	<p>Parkimiskohtade arv jääb samaks. Käesoleval ajal on Tähe tn 4 krundil parkimiskohti kokku 177, millest teenindatakse ligi 80% Päeva tänava kaudu. Planeeringuga parkimiskohtade arvu ei suurendata ja planeeritud parkimiskohti on kavandatud 177 (11 maa-pealset ja 166 maa-alust parkimiskohta). Seega autoliikluse kasv saab tulla ainult parkimiskohtade aktiivsemast kasutusest.</p> <p>Valdav osa parkimiskohti on planeeritud maa-alusele korrusele, millele juurdepääs on planeeritud kahest kohast – nii Päeva tänavalt kui ka Tähe ja Lille tänava kaudu, st parklast liikumine on hajutatud kahe väljapääsu kaudu ja eeldatavalt jaguneb pooleks.</p> <p>Stratum OÜ koostatud täiendava liiklusuuringu järgi on hommikul tiptunnil eeldatavalt suurem koormus Lille tänava kaudu, kus suundub umbes 80% kooliga seotud liiklusest (125 a/h), samas kui Päeva tänava kaudu liigub 20% (65 a/h). Öhtusel tiptunnil jaguneb liiklus kahe juurdepääsu vahel võrdselt (102–103 a/h). Uuring rõhutab, et tegemist on kohaliku liiklusega, sest siht- ja lähtekoht on seotud Tähe tn 4 krundiga.</p> <p>Uuringus on väljatoodud, et keerukamaks kohaks võib osutuda kooli ja lasteaia lähiümbrus hommikuse tiptunni ajal, mille lahendamiseks on uuringus välja pakutud leevendusmeetmeid, mida saab projekteerimisel rakendada. Kokkuvõtvalt on leitud, et planeering on võimalik ellu viia olemasoleva teedetaristu baasil ning lisanduv liiklus ei põhjusta piirkonnas probleeme.</p> <p>Parkla ja ka piirnevate tänavate detailne lahendus ei ole planeeringuga lahendatav ülesanne, täpne liikluskorralduse lahendus selgub projekteerimise käigus. Vastavalt Tartu linna üldplaneeringule tuleb projekteerimisel lähtuda linnatänavate standardist, kõik ehitusprojektid, sh liikluslahendused peavad vastama kehtivatele õigusaktidele ja normidele (mh arvestatakse ka talihoolduse vajadustega). Projekteerimisel tuleb läbi töötada parklate ühendamine hoonestuse eri</p>
--	---	---

		<p>osadega ning mõelda sellele, et parkimise kohad oleks teenindus- ja äripindade klientidele mugavad ja sihtpunktidele lähedal ega tooks kaasa asjatut ekslemist.</p> <p>Täpne liikluskoormus (sh autode liikumise tihedus ja sagedus) sõltub ehitusjärgus kavandatavate hoonete täpsest kasutusviisist ja ruumiprogrammist ning seda saab täpsemalt hinnata hoonete projekteerimisel. Samuti lahendatakse projekteerimisel teenindava transpordi juurdepääs.</p> <p>Nõustume, et planeeringukohane liikluslahendus peab olema ohutu ja vastama kehtivatele nõuetele.</p>
	<p>3.6. Linna ruumiloome osakond on eiranud nii volikogu kui naabermajade elanike nõudmist, üritades suunata tähelepanu ainult parkimiskorraldusele. Parkimine ei ole paraku ainus piirkonna liiklust mõjutav faktor. Kohati on ruumiloomeosakonna selgitused tahtlikult hämavad, naiivsed ja üldsõnalised. Näiteks:</p> <p><i>„Tänavad on pidevas muutumises, et ellu viia linna strateegilisi dokumente ja eesmäärke. Ka Tähe tänav on üks nendest tänavatest, mida soovitakse ümber mõtestada. Linn monitoorib alati laiemat pilti tänavate projekteerimise käigus. Lisaks Tähe tn 4 krundi arendusele toimuvad linnas ka teised arendused ja tänavate ümberehitamised, mis mõjutavad kõik omal moel linnaliiklust“.</i></p> <p>Karlova piirkonna tänavavõrk ja hoonestus on pikkade aastakümnete jooksul välja kujunenud. Haljastust ja hoonestust muutmata ei ole siin võimalik tänavaid laiendada või liiklemist mujale suunata. Teiste Tartu linna tänavate ümberehitused ei puutu siinkohal asjasse, sest need ei lahenda Tähe tänav alguslõigu teede kitsuse probleemi.</p>	<p>3.6. Selgitame</p> <p>Planeeringu koostamise eesmärk on määrata ehitusõigus piirkonda sobitua hoonestuse, ärihoonete ja korterelamute, rajamiseks. Tegemist on üldplaneeringu elluviimisega. Vastavalt planeerimisseadusele on muu hulgas detailplaneeringu ülesanne ka liikluskorralduse põhimõtete määramine. Detailplaneeringus on määratud liikluskorralduse põhimõtted, mille hulka kuulub ka parkimise vajaduse analüüs ja lahendamine.</p> <p>Nõustume, et parkimiskorraldus ei ole ainus piirkonna liiklust mõjutav tegur ning teemat tuleb käsitleda laiemalt, arvestades liikumisviiside valikuid ja üleüldist liikluskoormust.</p> <p>Tähe tänav on osa laiemast linnaruumi ümbermõtestamise protsessist, mille eesmärk on muuta tänavaruum turvalisemaks jalakäijatele ja jalgrattaga sõitjatele, vähendada autoliikluse mõju ning pakkuda toimivaid alternatiive. Selline terviklik vaade tähendab, et liikluskorraldust ei lahendata ainult ühe krundi või tänavalõigu ulatuses, vaid arvestatakse ka naabruskonna ja linna tasandi muutustega. Karlova piirkond on ajalooliselt välja kujunenud tiheda hoonestuse ja kitsaste tänavatega, mistõttu ei ole tänavate laiendamine enamasti füüsiliselt võimalik ega ka soovitatav.</p>

		<p>Linnaruumi arendamisel soodustatakse jätkusuutlikke liikumisviise, pakkudes nende jaoks mugavaid ja turvalisi tingimusi ning vähendades samal ajal kesklinna tihedas linnaruumis autoliiklusele eelistatud tingimusi. See võib tähendada, et autoga liikumine muutub mõnes lõigus aeglasemaks või isegi ebamugavaks. See omakorda suunab osa liiklejatest valima teistsuguse teekonna või eelistama teisi liikumisviise, näiteks jalgratast või ühistransporti. Selline lähenemine aitab vähendada autoliikluse koormust piirkonnas, parandada liiklusohutust ning tõsta jalakäijate ja jalgrattaga sõitjate liikumiskeskonna kvaliteeti. Tänaval liiklejate läbilaskvus paraneb, sest kitsad tänavad suudavad jalgsi ja jalgrattaga liiklust teenindada efektiivsemalt kui autoliiklust.</p> <p>Ruumiloomel osakond ei ole soovinud esitada seisukohtasid, mis on tahtlikult hämavad, naiivsed või üldsõnalised. Tegemist on laiapõhjaliste planeerimispõhimõtetega, mida sageli on keeruline lühidalt kokku võtta või taandada üksnes kohaliku tänavalõigu kitsaskohtadele. Just tervikpilt on vajalik, et vältida linnaruumis lahendusi, mis lahendavad ühel alal probleemi, kuid tekitavad kitsaskohti mujal.</p> <p>Käesoleva planeeringuga luuakse eeldused liikumisviiside mitmekesistamiseks, mis on kooskõlas linna strateegiliste dokumentidega. Samuti tuleb arvestada, et tänavate liikluskorralduslikud lahendused võivad aja jooksul muutuda sõltumata konkreetse krundi detailplaneeringust vastavalt tegelikele vajadustele, millega seonduvalt võib muutuda ka liikluskorralduse jaotus piirkonnas.</p>
	<p>3.7. Linna ruumiloomelosakonna vastuses ja Tartu linnavolikogu 19. juuni 2025. a otsuses nr 283 Tähe tn 4 krundi ja lähiala detailplaneeringu vastuvõtmise ja avalikule väljapanekule suunamise kohta väidetakse, et „Planeeringus on toodud planeeritud lahendusest tulenev liikluse tekke ja parkimise nõudluse uuring koos erinevate liikumisviisidega juurdepääsetavuse võrdleva analüüsiga. Alaga piirnevate tänavate läbilaskvus jm lahendatakse</p>	<p>3.7. Arvestatud, vt lisaks 3.2 ja 3.5 vastus, selgitame</p> <p>Planeeringus on esitatud planeeritud lahendusest tulenev liikluse tekke ja parkimise nõudluse uuring koos erinevate liikumisviisidega juurdepääsetavuse võrdleva analüüsiga. Analüüs asub seletuskirja peatükis 2.5 liikluskorralduse põhimõtted. Lisaks on koostatud Stratum OÜ poolt täiendav liiklusuuring.</p>

	<p><i>tänava lõikes tervikprojektiga. Planeeringuga ei ole kavandatud täiendavat autoliiklust, küll aga suureneb kergliiklejate ja ühistranspordi kasutajate osakaal. Näiteks jalgrattaparkimiskohtade arv suureneb mõnekümnele kohalt 189 kohani“.</i></p> <p>Peale parkimisuuringu ei leidu detailplaneeringu dokumentide hulgas ühtegi teist tänavate läbilaskevõimet ega liikluskoormust hindavat uuringut!</p>	<p>Linna ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused, sh liikluskorralduse üldised põhimõtted, on määratud üldplaneeringuga, mis on detailplaneeringu koostamise aluseks. Vastavalt planeerimisseadusele on detailplaneeringu ülesanne detailplaneeringu kohustuslike hoonete ja rajatiste toimimiseks vajalike ehitiste ja avalikule teele juurdepääsuteede võimaliku asukoha määramine ning liikluskorralduslike põhimõtete määramine.</p> <p>Erinevate linnaosade vahelist liiklust ühe krundi detailplaneeringuga ei lahendata. Tartu linna soov ja eesmärk on panustada lähiaastatel elukeskkonna parandamisse ning tänavate kasutamise viis ning disain mängivad selle juures olulist rolli. Selleks vaadatakse põhjalikult üle olulised liikluskoridorid ning vastavalt võimalustele ehitatakse need terviklikult ümber turvaliseks ja kõiki liiklejaid arvestavaks ruumiks. Ohutuse tagamiseks ja paremate liikumisvõimaluste loomiseks otsitakse lahendusi ehitada jalgrattateed eraldatuna nii sõiduradadest kui ka jalakäijatest. Ka Tähe tänav on üks nendest tänavatest, mida soovitakse ümber mõtestada.</p> <p>Linn on seisukohal, et planeering vastab nii sisuliselt kui vormiliselt nõuetele. Liikuvuse temaatika on käsitletud lähtudes planeeringuala ulatusest ja mõjust. Samas nõustume, et planeeringukohane liikluslahendus peab olema ohutu ja vastama kehtivatele nõuetele.</p>
	<p>3.8. Pealegi, kuidas on võimalik väita, et 8 ühiskondliku hoone (s.h. koolid ja kontorid) ja elumaja lisandumisega ei lisandu piirkonda täiendavat autoliiklust? Miks ehitada parkla 177 autole, kui täiendavat autoliiklust ei oodata? Ei saa eeldada, et kõik Tartu Erakooli õpilased, Tartu Muusikakooli õpilased ja lisanduvates kontorihoonetes töötajad või restoranide külastajad elavad Karlova või kesklinna piirkonnas. Tartu linnas käivad tööl inimesed kõrvalvaldadest ja -maakondadest, peamiselt autoga. Viimaste aastate statistika näitab pigem autoga liiklejate kasvu kui langust. Isegi kui kevadel ja suvel ilusate ilmadega suureneb linnas jalgratastega liiklejate hulk,</p>	<p>3.8. Selgitame, vt lisaks p3.5 vastus</p> <p>Parkimiskohtade arvu planeeringuga ei suurendada. Parkimine on peamiselt lahendatud maa-aluses parklas, et vähendada maapealseid kõvakattega alasid ja vabastada ruumi kergliiklejatele ning kvaliteetsele linnaruumile. Selline lahendus jätab alles võimaluse tulla Tähe tn 4 krundile autoga, kuid samas parandab oluliselt jalgsi ja jalgrattaga liikumise võimalusi, et uued liikumisvajadused hajuks erinevate liikumisviiside vahel.</p> <p>Planeeringu eesmärk on luua mitmekesine funktsioonide kooslus, kus haridus-, äri- ja elamufunktsioonid tasakaalustavad üksteist ning mille</p>

	<p>muutub pilt paraku koheselt vihmade ja talveolude saabumisega. Linnal peaks olema kogemus Riia tänava rattaliikluse plaani läbikukkumisega, mille puhul oli tegu sarnase soovunelmaga.</p> <p>Juba praegu on Tähe tänava autode läbilaskevõime hommikustel ja õhtustel tipptundidel väga halb ja lumeoludes muutub Tähe tänav sisuliselt üherealiseks.</p>	<p>kasutusintensiivsus ja tipptunnid on erinevad. Selline ajaliselt hajutatud kasutus aitab vältida liikluskooormuse koondumist ühte ajavahemikku.</p> <p>Tartu linna üldplaneering, Tartu jalgrattaliikluse strateegilise tegevuskava 2020-2040 ning Tartu linna energia- ja kliimakava seavad eesmärgiks suurendada kergliikluse ja ühistranspordi osakaalu ning parandada nende liikumisviiside mugavust ja turvalisust. Kuigi varasemate loenduste põhjal on näha pigem autoliikluse mõõdukat langust, näitavad uuringud, et elanike valmidus alternatiivseid liikumisviise kasutada on olemas. Liikumisviiside muutus ei toimu iseenesest, vaid sõltub eelkõige taristu ja võimaluste loomisest. Uuringud (sh Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring) kinnitavad, et elanikel on valmisolek oma liikumisviise muuta, kuid selleks on vaja mugavaid ja turvalisi ühendusi. Tänavaruumi kujundamine dikteerib, milliseid liikumisviise hakatakse eelistama. Suureneb just nende viiside osakaal, millele luuakse paremad tingimused. Seetõttu on oluline järjepidevalt panustada alternatiivsete liikumisviiside infrastruktuuri arendamisse, et saavutada strateegilised eesmärgid.</p> <p>Selgitame täiendavalt, et Riia tänava osas oli tegemist <i>pop-up</i> projektiga, kus taheti kiirete vahenditega katsetada piiratud aja jooksul ajutist lahendust. Planeeritud lahendusele koostati audit, mis hindas, et sellisel kujul ei ole lahendus piisavalt ohutu. Seetõttu otsustati projektist loobuda. Erinevalt Riia tänava <i>pop-up</i> kontseptsioonist on Tähe tänava eskiis aga läbinud põhjaliku ettevalmistuse, kus on arvestatud erinevate liikumis- ja tänavaruumi vajadustega.</p> <p>Tänavaruumi läbilaskevõime ja täpne liikluskorralduse kujundamine toimub tänavate rekonstrueerimise ja terviklahenduste projekteerimise käigus, mitte üksnes ühe detailplaneeringu raames. Käesolev planeering loob eeldused, et piirkonna parkimis- ja liikluskorraldus saaks tulevikus toimida turvalisemalt, sujuvamalt ja kooskõlas linna strateegilise eesmärgiga suunata liiklust keskkonnasäästlikumate liikumisviiside poole.</p>
	<p>3.9. Lisaks varasemale ettepanekule soovime näha mõjuhinnaangut ka Öö tänavale lisanduva autoliikluse</p>	<p>3.9. Arvestatud, lisaks selgitame</p>

	<p>kohta. Öö tänav on Tähepargi korteriomanike ühisomanduses olev tee, mille eesmärk on tagada juurdepääs Tähepargi majadele. Öö tänav on antud Tartu linna kasutusse servituudi alusel, aga tänava korrashoiu eest vastutavad ja kannavad kulud Tähepargi korterite omanikud. Tähe 4 arenduse ja Tähe tänava liikluskoormuse kasvuga võib eeldada Öö tänava juba niigi ettenägematult intensiivse autoliikluse olulist kasvu, tee korrashoiu kulude suurenemist, samuti lisanduvast liikluskoormusest tulenevaid ohte jalgsi liiklejatele, mis meid kui kohalikke elanikke otseselt puudutab. Liikluskoormuse hindamisel tuleks hinnata ka olukorda, kus Öö tänav on tõkkepuuga suletav (Tähepargi kogukonna poolt hetkel kaalutav variant).</p>	<p>Nõustume, et planeeringukohane liikluslahendus peab olema ohutu ja vastama kehtivatele nõuetele.</p> <p>Planeeringuga on kavandatud alale juurdepääsud Tähe ja Päeva tänavalt, Öö tänavale autode liiklust ei suunata, mistõttu on liiklusanalüüsi koostamisel hinnatud liikluskorraldust Tähe ja Päeva tänava suunal.</p> <p>Stratum OÜ koostatud täiendav liiklusuuring ütleb, et Öö tänava kasutamine saab olla atraktiivne ainult mööda Pargi tänavat (Kalevi tänava poolt) saabujatele, kes saaks nõ. Tähe tn nurga „otseks lõigata“. Oluliseks võib siinkohal saada hoopis Tähe tn rekonstrueerimine, kus Pargi-Päeva lõigule on projekteeritud praktiliselt üks-suund-korraga liiklus ning on võimalus, et autojuhid hakkavad seda vältima. See ei ole seotud otseselt Tähe tn 4 planeeringuga, kuid probleemi osalised on tõenäoliselt ka Tähe tn 4 töötajad või külastajad. Rõhutama peab seda, et probleemi tekitab Tähe tänava liikluskorraldus, mitte Tähe tn 4 detailplaneeringuga kavandatav liiklus.</p> <p>Tähe tänava projekteerimist alustati 2025 septembri alguses ning projekteerimisel arvestatakse liiklusuuringus välja toodud probleemkohaga.</p> <p>Muuhulgas peame vajalikuks välja tuua, et Öö tänavale pole lubatud tõkkepuu rajamine, kuna on sõlmitud Tartu linna kasuks tähtajatu ja tasuta isiklik kasutusõigus (läbipääsuservituut autotranspordile ja jalakäijatele). Kui tulevikus peaks ilmnema, et Öö tänavat kasutatakse läbiva liikluse jaoks, on võimalik rakendada täiendavaid liikluse rahustamise meetmeid, et tagada tänava ohutus jalakäijatele ja vältida liigset koormust kohalikele elanikele.</p>
	<p>3.10. Ehituse perioodil kaeve- ja ehitustöödega kaasnev müra, ohutu juurdepääsu puudumine Päeva ja Öö tänavate kinnistutele ja õhusaaste suurenemine raskeveokite liikumise tulemusena.</p> <p>177-kohalise autoparkla rajamine eeldab massiivseid kaeve-, pinnase äraveo- ja ehitus-töid, mis täiendavalt</p>	<p>3.10. Selgitame, lisaks vt 3.3 vastus</p> <p>Ehitusaegset mõju tuleb minimeerida keskkonnaabinõudest, ohutusreeglitest ja heast ehitustavast kinnipidamisega. Planeeringu elluviimise käigus toimuvad ehitustööd, sh kaeve- ja pinnasetööd on ajutised ning pöörduva mõjuga. Ehitusmüra norme ei ületata, kui välditakse ehitustöid õhtusel ja öisel ajal ajavahemikus 21.00–7.00.</p>

	<p>koormavad nii Päeva, Öö kui Tähe tänavaid. Raskeveokitega seotud müra ja diisekütuse heitgaasid kitsal Päeva tänaval halvendavad Päeva ja Öö tänavate elanike elutingimusi, eriti korterites, kelle magamistubade aknad vaatavad Päeva tänava poole. Samuti kasvavad ehituse perioodil ohud jalakäijatele ja rattaga liiklejatele, s.h. lastele ja kooliõpilastele. Liikluse takistamisest rääkimata.</p>	<p>Raskeveokite liiklus võib ehitusperioodil küll suureneda, kuid liikluskorraldus tuleb planeerida nii, et tagatakse ohutu liiklus ja juurdepääsud piirnevatele elamualadele. Ehitustöödega seotud liikluspiirangud ja võimalikud takistused on lühiajalised ja ajutised, piirkonna elanikke teavitatakse võimalikest häiringutest ette.</p>
	<p>3.11. Tähe 4 POS 2 ja 3 paisutatud ehitusmahud</p> <p>Tartu Linnavolikogu otsus 18. veebruarist 2021. a. nr 318 Tähe tn 4 krundi ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamise ja lähteseisukohtade kinnitamise kohta punkt 4.5.7. näeb ette, et Päeva tänava äärde planeeritavad hooned peavad arvestama Päeva tänava olemasolevate mahtudega.</p> <p>Praeguses detailplaneeringu kohaselt ei ole POS 2 ja 3 hoonete maht võrdses suurusjärgus Päeva 3 ja Päeva 5 mahtudega:</p> <p>Päeva 3 pindala: 270 m² , POS 3: 320 m² + 18,5%</p> <p>Päeva 5 pindala: 229,5 m² POS 2: 320m² +39,4%</p> <p>Arvestades, et hoonetele ette antud kõrgused ja korruselisus on sama mis Päeva 3 ja Päeva 5 majadel, on POS 2 ja 3 plaanitud mahud oluliselt suuremad Päeva tänava vastasmajade mahtudest. Leiame, et maksimaalne mahtude vahe võib olla 5%, mitte rohkem.</p> <p>Seejuures tekitavad küsimusi Tartu linna ruumiplaneerimise osakonna järgnevad väited:</p> <p><i>„Planeerimisel tuleb lähtuda elukeskkonna parandamise põhimõttest, et taotleda parimat võimalikku tulemit... Planeeringu koostamise käigus on planeeringuvõistluse</i></p>	<p>3.11. Mitte arvestada vt p 3.4 vastus</p>

	<p><i>võidutööd kohandatud. Nimelt hoovimaja mahust on loobutud, selle asemele on kavandatud hooviala teenindav paviljon. Päeva tänava ääres on vähendatud hoonete mahtu ning pargipoolseim hoone on kavandatud tänavafrondist tagasiastega“.</i></p> <p>Tundub, et linna ruumiplaneerimise osakonna spetsialistid ei ole tahtlikult läbi näinud arendaja taotluslikku tegutsemist: algselt planeerida arendus maksimaalse, ülepaisutatud hoonestusmahuga, et hiljem näiliselt jõuda tegelike soovitud mahtude juurde – mis siiski oluliselt ületavad Päeva tänava hoonestuse mahte.</p>	
	<p>3.12. Elukeskkonna parandamise eesmärki ei tundu planeering samuti täitvat. Hoone 5, Pos 2, Pos 3 ja hoone 6 on planeeritud üksteisest minimaalsele lubatud kaugusele (8m), millega tekivad kitsad koridorid majade vahel. Kuna pole selge, kuhu on planeeritud prügimajad, võib eeldada – arvestades prügivedajate nõudeid ligipääsuks prügikonteineritele, et prügikastid tulevad majade vahele, tekitades pimedad haisvad koridorid, mis on kaugel lubatud „avatud vaadetest hoonete vahelisele alale Öö tänavalt“.</p>	<p>3.12. Selgitame Selgitame, et 8 meetrist hoonete vahekauguse piirangut ei eksisteeri ja kooskõlas kehtestatud normidega on võimalik hoonestus ka küljega kokku ehitada ning see on linnakeskkonnas ka tavapärane.</p> <p>Käesolevas planeeringus on määratud hoonete vahekauguseks 8m. Planeeringulahendus järgib Karlovale omast hoonestuslaadi, kus hooned paiknevad tihedalt üksteise kõrval tänavajoonel ja nende taha jääb avaram hooviala, jättes selliselt piisava avaruse hoonete vahele.</p> <p>Prügikonteinerite asukohad määratakse edasisel projekteerimisel. Planeeringus on sätestatud, et prügikonteinerite asukohad peavad olema ligipääsetavad ja kasutajatele mugavad. Konteinerid peavad olema varjestatud, st mitte nähtavad avalikust ruumist ja liikumisteedelt. Võimalik on ka süvistatud prügishahtide rajamine, tänu millele ei ole tänava tasapinnas prügikaste.</p> <p>Planeering on koostatud eesmärgiga tagada mugav ja kvaliteetne elukeskkond.</p>
	<p>3.13. Eelõeldut kokku võttes, kasutades oma seaduslikku õigust avaldada arvamust naaberkinnistu arenduse osas, soovime enne</p>	<p>3.13. Arvestatud, vt 3.2 ja 3.5 vastus, lisaks selgitame</p>

	<p>detailplaneeringuga edasi minemist näha järgmisi tegevusi:</p> <p>Tartu linnal või arendajal tellida Tähe tn 4 lähipiirkonna tänavate (s.h. Tähe, Päeva ja Öö tänavate) arendusest tuleneva täiendava liikluskoormuse hindamine akrediteeritud sõltumatu eksperdi poolt. Hindamine tuleb läbi viia talviste lumeolude tingimustes ja näiteks oktoobris-novembris (või märtsis-aprillis) tipptundidel. Arvesse tuleb võtta ka lisanduvat teenindavat transporti (prügikoristus, võimalike söögikohtade varustamine, kullerteenused ettevõtetesse jne), samuti kooli(de) laienemisplaanist tulenevat lisanduvat hommikust ja pealelõunast täiendavat autode voolu.</p>	<p>Stratum OÜ poolt esitatud uuringus on arvestatud planeeritud krundi kasutamise otstarvetega, sh kooliga.</p> <p>Teenindav transport (kaubavedu, hooldusteenused jt) toimub valdavalt väljaspool tipptundi.</p> <p>Talvised teeolud ei ole käesoleva liikuvusuuringu vaates eraldi käsitlemist vajavad, kuna detailplaneeringu liikuvusproгноosis tehakse lähtudes tüüpilistest tingimustest, mis peegeldavad tänavavõrgu püsivat seisundit. Lume- ja jääolud mõjutavad peamiselt liikluskiirusi ning liikumisviiside hooajalist jaotust, mitte aga sõiduridade arvu ega tänavate projekteerimispõhimõtteid. Seetõttu käsitletakse talviseid kõrvalekaldeid pigem liiklushoolduse ja -korralduse küsimusena, mitte planeeringu alusena.</p>
	<p>3.14. Arendajal viia Tähe 4 Pos 2, 3 hoonete maht kooskõlla Päeva tänav 3 ja 5 hoonete mahtudega (max vahe +/- 5%).</p>	<p>3.14 Mitte arvestada vt p 3.4 vastus</p>
	<p>3.15. Tartu linna volikogul hinnata veelkord tõsiselt vajadust kavandatava arenduse järele Karlova piirkonna ja Tartu linna elanike, elukeskkonna ning rohealade säilitamise seisukohast. Tähe tänava algus on ajalooliselt ja tänaselt kasutuselt olnud elamispriikond, mitte äri-, teenindus- ega tootmismaa. Tähe 4 piirkond on väheseid rohealasid Karlova piirkonnas, mida kohalikud on harjunud kasutama puhkealana. Arvestades mitmete paralleelsete arenduste kerkimisega Tartu linnaruumis (Kastani Kolmnurk, Port Athena ärikvartal, Turu tn 18 krundi detailplaneering, Südalinna Kultuurikeskus jne.) leiame, et Tähe 4 haljasala likvideerimine täiendavate büroo- ja äripindade</p>	<p>3.15. Mitte arvestada, vt lisaks p1 ja 3.1 vastus</p>

	tarbeks ei ole õigustatud, vaid täidab ainult arendaja ärihuve.	
	3.16. Vaidlustame arenduse detailplaneeringu praeguses hoonestuse mahus ja parkimislahenduse sissepääsuga Päeva tänavalt.	3.16. Mitte arvestada, vt p 3.4 ja 3.5 vastus
4. Rene Hallemaa, 05.08.2025	<p>4.1. Esmalt juhin tähelepanu, et Tähe tn 4 krundi ja lähiala detailplaneeringule esitasin Tartu Linnavalituse Ruumiloome osakonnale põhjaliku arvamuse ka 26.mai 2025. Kahjuks ühtegi seisukohta viidatud arvamusest arvesse ei võetud. Liikluskorralduse kohta esitatud seisukohad lubati Tartu Linnavalitusse vastuse kohaselt lahendada aga projekteerimise käigus. Antud seisukoht on vastuolus nii detailplaneeringu eesmärgiga kui ka Tartu Linnavalitsuse poolt koostatud detailplaneeringu lähteseisukohtadega. Planeeringuseaduse § 124 lg 2 kohaselt on detailplaneeringu eesmärgiks planeeringualale ruumilise terviklahenduse loomine, mis on lähiaastate ehitustegevuse aluseks. Planeerimisseaduse § 126 lg 1 p 7 kohaselt lahendatakse detailplaneeringuga sealhulgas liikluskorralduse põhimõtted. Sisuliselt soovib linnavalitus käesoleval juhul jätta liiklusega seotud küsimused lahendamata ja arendaja antud kohustustest vabastada. Sellega kahjustatakse kahetusväärselt kogu piirkonna seniste elanike huve ja heaolu. Rõhutan, et Tartu Linnavolikogu sätestas enda 18.02.2021 otsuses Tähe tn 4 krundi ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamise ja lähteseisukohtade kinnitamise dokumendis, et „Koos detailplaneeringuga tuleb koostada liiklusuuring“. Arvamuse avaldaja ei ole seni ühtegi liiklusuuringut näinud, Tartu Linnavalitsus ei ole arvamuse avaldaja seisukohtadele vastates liiklusuuringule viidanud ning arusaadavalt nõutud liiklusuuringut ei olegi koostatud. Ainuüksi liiklusuuringu puudumine on eelnevast lähtudes asjaolu, millest lähtudes puudub võimalus ja põhjendatus</p>	4.1. Arvestatud, vaata lisaks p1, 3.1 ning 3.5 ja 3.7 vastus

	<p>nii detailplaneeringu heaks kiitmiseks kui ka detailplaneeringu kehtestamiseks.</p> <p>4.2. Märgin, et arvamuse avaldaja eesmärgiks ei ole see, et Tähe tn 4 krundil ei toimuks ehitustegevust ning arvamuse avaldaja ei pea oluliseks säilitada krundi praegust välisilmet. Krundil toimuv ehitustegevus ja muutused on aktsepteeritavad, kuid lisaks arendaja huvidele peavad olema tagatud ka üldistes planeeringutes sätestatud eesmärgid ja nii ümberkaudsete elanike kui linnakodanike huvid. Minu seisukoha eesmärgiks on lahendada eelkõige parkimise ja liiklusega seotud küsimused, mis tagaks liiklusohutuse ja jalakäijate turvalisuse/heaolu ning võtaksid arvesse Tähe tänava planeeritud ümberehitust.</p> <p>4.3. Samuti on eesmärgiks tagada haljastus ja minimaliseerida haljastuse vähenemisest tingitud negatiivset mõju. Olukorras, kus meie kliima muutub üha troopilisemaks ning lõuna Euroopas suurendatakse kesklinnades haljastust, siis on põhjendamatult, et detailplaneeringu alale rajatavate äripindade tõttu on elamukvartalisel lubatud sedavõrd väike haljastuse protsent.</p>	<p>4.2. Arvestatud, vt lisaks p4.1 vastus</p> <p>Nõustume, et planeeringu koostamisel tuleb arvestada ümbritseva elukeskkonna kvaliteedi ning linnaruumi arengu eesmärkidega. Samuti nõustume, et liiklusohutus ja jalakäijate turvalisus on olulised ning vajavad planeeringus käsitlemist.</p> <p>Planeeringule on koostatud Stratum OÜ poolt täiendav liiklusuuring, mille tulemustega tuleb planeerimisel arvestada. Käesolev planeering näeb ette parkimise viimise maa alla ning seeläbi jalakäijatele kvaliteetsema liikumisruumi loomise. Täpne liikluskorraldus ja ohutusmeetmed lahendatakse projekteerimise käigus, kus on võimalik detailsemalt arvestada nii planeeringuala kui ka Tähe tänava rekonstrueerimisega seotud tingimustega</p> <p>4.3. Selgitame, vaata lisaks p1 vastus</p> <p>Linn on oma ruumilise, sh kesklinna arengu üldisemate suundumuste määramisel lähtunud muu hulgas üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ toodust, kus on rõhutatud linnade planeerimisel nende kompaktsuse säilitamise ja sisestruktuuride ühendamise vajadust. Samuti arvestab linn Tartumaa maakonnaplaneeringu põhimõtteid, kus rõhutatakse Tartu linnakeskuse regionaalset tähtsust. Ka Tartu linna üldplaneering rõhutab kesklinna eelisarengut, selle ühendamist ja keskusfunktsioonide osakaalu ning kvaliteedi tõstmise vajadust.</p> <p>Vastavalt üldplaneeringule asub Tähe tn 4 krunt osalise korterelamu otstarbega ärihoone juhtfunktsiooniga maa-alal. Detailplaneering on koostatud kooskõlas üldplaneeringuga sh on vastavalt määratud haljastustingimused: ärihoonete kruntidel kõrghaljastuse vähim osakaal krundi pinnast on 10% ja korterelamute maal vähemalt 40%, sh kõrghaljastuse osakaal haljastatud alast peab üldjuhul olema vähemalt 25%.</p> <p>Detailplaneeringus on sätestatud tingimus, et vähemalt 20% planeeringualast peab olema haljastatud, millest omakorda 50% peab</p>
--	--	---

		<p>olema kõrghaljastatud. Selle tagamiseks on planeeritud säilitada kõrghaljastusega alad krundi kirdeosas ja sisehoovis.</p> <p>Alale on koostatud dendroloogiline uuring. Planeeringuga on määratud säilitatavaks väärtuslikud puud ja puud, mis ei jää planeeritud hoonete ega rajatiste alale. Ülejäänud puud, samuti kehvast tervislikus seisukorras olevad puud, on lubatud likvideerida.</p>
	<p>4.4. Juurdepääs maa-alusesse parklasse</p> <p><i>DP seletuskirjas on märgitud: Teenindava transpordi juurdepääs maa-alusesse parklasse on planeeritud Tähe tänavalt ja Päeva tänavalt samas kohas tavaliiiklusega – täpne teenindava transpordi liiklus koos teenindussisepääsudega lahendatakse projektis.</i></p> <p>Pean vajalikuks muuta põhijoonisel kavandatud Tähe tänava poolset maa-aluses parkla juurdepääsu asukohta. Kuigi täpne asukoht lahendatakse projekteerimise käigus, siis minu hinnangul tuleb kavandatud asukoht ja sellega seotud liikluskorralduslikud küsimused lahendada eelnevalt viidatud planeerimisseaduse sätete kohaselt planeeringu menetlemise käigus.</p>	<p>4.4. Mitte arvestada</p> <p>Nõustume, et planeeringukohane liikluslahendus peab olema ohutu ja vastama kehtivatele nõuetele.</p> <p>Selgitame, et maa-alusesse parklasse juurdepääsu asukoht ning täpne liikluskorralduslik lahendus sõltub lõplikust ruumiplaanist ja määratakse projekteerimise käigus. Planeeringu menetluse käigus on liikluskorralduse põhimõtted määratud piisava täpsusega, et projekteerimisetapis oleks võimalik kavandada ohutu, funktsionaalne ja liiklejasõbralik lahendus.</p>
	<p>4.5. DP kohaselt on maa-alusesse parklaase kavandatud juurdepääs Tera lasteaia ja kooli poolsest küljest. Juurdepääsu tee Tähe tänavalt kuni kavandatud parkla sissesõiduni (Lille tänav) on hommikuti laste lasteaeda ja kooli liikumise teekond, mille ääres korralik kõnnitee ja ruum kõnnitee väljaehitamiseks puuduvad. Viidatud sõidutee osa kasutavad hetkel hommikuti ja õhtuti lasteaeda ja kooli minevad lapsed ja neid saatvad vanemad. Lisades sinna kitsasse ja liiklusega ülekoormatud alasse täiendava autotranspordi, muudab see jalakäijate liiklemise ohtlikuks. Maa-aluse parkla ja sellele juurdepääsu lahendamine ilma liiklusanalüüsita on suvaotsus, mis kavandatud kujul omab mitmeid</p>	<p>4.5. Arvestada, vt p 4.4 vastus</p> <p>Seletuskirja liikluspeatükki täiendatakse järgneva lausega ”Projekteerimisel tuleb ette näha lasteaiale ja koolile vähemalt kaks sisepääsu, sh üks, mis tagaks juurdepääsu Tähe tänava poolt läbi kergliiklusalade, et jalakäijatel oleks võimalikult väike kokkupuude autoliiklusega”</p>

	<p>konkreetsed lahendamata kitsaskohti (vt lisaks punktis 3 [4.10-4.11] välja toodud seisukohti seoses Tähe tänava 2027.aastaks kavandatud ümberehitusega).</p> <p>4.6. Haljastus/Kõrghaljastus DP seletuskirjas on märgitud: Kavandatava detailplaneeringu realiseerumine toob kaasa kesklinnas asuva kõrghaljastusega ala pindala vähenemise, puude raiumine suurendab sellega kliimamuutuste mõju avaldumise riski Tartu kesklinnas. Väärtuslikud puud lahenduses säilitatakse ning mõju seetõttu ei ole nii suur. Haljasala pindalalise osakaalu vähendamist on kompenseeritud läbimõeldud ja kvaliteetsed linnahaljastus. Täiendavat haljastust on planeeritud nii ala sisse moodustavale õuealale kui Päeva tänavale.</p> <p>Ettepanek on, et Päeva tänava äärne puude allee algab kohe Tähe tänava äärest alates ristuvast kõnniteest. Põhjuseks on Tähe tn 10 ja DP alale kavandatud hoone nr 5 vahelise eraldatuse tagamine (privaatsus). Samuti tagaks see suuremas mahus senise Tähe tänava äärse haljastuse säilimist. Tartu linna üldplaneeringu kohaselt on eesmärk säilitada Tähe tänava puude allee olemasoleval kujul, kuid detailplaneeringuga kavandatakse Tähe tn 4 krundi äärsete kõrgete puude likvideerimine. Päeva tänava allee alguspunkti nihutamine Tähe tänava poole lisaks rohelisust ka Tähe tänavale.</p> <p>4.7. Ruumilisest illustratsioonist on keeruline aru saada Päeva tänavale kavandatud allee puude kõrgust, kuna visuaalselt kõrgus erinevatel joonistel erineb. Päeva tänava allee puud võiksid ulatuda kuni kolmanda korruseni, et suurendada kahe hoone vahelist privaatsust, mis hoonete vahekauguse vähesuse tõttu saab kõvasti kahjustada. Liiga kõrged ja tihedad puud varjaksid jälle valgust.</p>	<p>4.6. Selgitame, vt lisaks vastuseid p3.6 ja 3.7 Selgitame, et planeeringu kohaselt säilitatakse Tähe tn 4 krundil Tähe tänava poole jääval alal väärtuslikud puud. Tähe tänavale planeeringuga lahendust ei anta, tänav lahendatakse eraldi projektiga.</p> <p>Tähe tänava täpne haljastuslahendus selgub projekteerimisel sh arvestatakse kõrghaljastuse kavandamisel ristmiku piirkonnas nähtavuse tagamise vajadusega, et tagada liiklusohutus.</p> <p>4.7. Selgitame Kavandatavast keskkonnast ja hoonestusest ruumilise ettekujutuse saamiseks esitatakse detailplaneeringu lisana planeeringulahenduse ruumiline illustratsioon.</p> <p>Ruumilisel illustratsioonil kujutatud puude kõrgus on illustratiivne ja ei kajasta lõplikku lahendust. Päeva tänava allee puude liigi- ja kõrgusvalik määratakse tänava projekteerimise käigus, arvestades nii</p>
--	---	---

		<p>visuaalset sobivust kui ka liiklusohutust. Samuti tuleb välialade projekteerimisse kaasata volitatud maastikuarhitekt, kes aitab valida sobiva haljastuse.</p> <p>Kõrghaljastuse hulka kuuluvad puud on Tartu üldplaneeringuga defineeritud kui puittaime pikaealine isend, millel on vähemalt üks püstine puitunud tüvi ning selgelt määratletav elusatest külgokstest moodustunud võra, mis kinnitub tüvele maapinnast kõrgemal. Puuks loetakse puittaime, mille kõrgus reeglina on täiskasvanult vähemalt 10 m. Planeeringu elluviimisel lähtutakse üldplaneeringus sätestatust.</p>
	<p>4.8. DP seletuskirja punkti 1.7 kohaselt on Tähe tänava ja Päeva tänava äärde ette nähtud sõidutee ja kergliiklustee (Tähe tänaval eraldatud kõnnitee ja jalgrattatee) vahele kõrghaljastus. Tartu linna poolt avaldatud Tähe tänava ümberehituse eskiislahenduse kohaselt ei ole arvestatud Tähe tänaval Riia maantee ja Väike-Tähe tänava vahelisel lõigul täiendava kõrghaljastuse rajamisega. Tähe tänava eskiislahendus arvestab kõrghaljastuse osas hetkel Tähe tn 4 krundil asuva ja detailplaneeringu kohaselt likvideerimisele kuuluva haljastusega. Tähe tn 4 krundile kavandatud hoonete ehituse järgselt ei oleks eelduslikult Tähe tänaval täiendava kõrghaljastuse rajamiseks ruumi. Tähe tänava eskiislahendust ja detailplaneeringut liites on selge, et tekib päikese poolt päev läbi köetav tume asfaldi ala, mis ei arvesta jalakäijate ja ratturite huvidega ega taga seletuskirjades märgitud kõrghaljastust. Seda vaatamata sellele, et planeeringu kohaselt on nii arendaja kui ka linna eesmärk suurendada antud piirkonnas jalakäijate ja kergliiklusvahendi kasutajate arvu.</p>	<p>4.8. Selgitame</p> <p>Tähe tänava rekonstrueerimise projekt on hetkel alles koostamisel ning avalikustatud eskiislahendus on esmane versioon, kus ei ole arvestatud samaaegselt menetluses oleva Tähe tn 4 detailplaneeringu lahendusega. Projekteeritav lahendus viiakse kooskõlla detailplaneeringu lahendusega.</p> <p>Tähe tänava lõplik haljastuslahendus selgub projekti valmimisel. Projekteerija peab leidma lahenduse, mis arvestab nii tänava ruumilise terviklahenduse, jalakäijate ja jalgrattaga sõitjate huvide kui ka detailplaneeringu lahendusega.</p> <p>Planeeringu koostamisel on lähtutud muinsuskaitse eritingimustest, mis näevad ette, et nii Päeva tänava äärde kui ka Tähe tänava poole tuleb määrata kohustuslik ehitusjoon krundipiirile. Sellest tulenevalt on olemasoleva kõrghaljastuse ja hoonestuse kavandamisel leitud kompromisslahendus, säilitatavaks on määratud väärtuslikum kõrghaljastus ja kavandatud on uushoonestus.</p>
	<p>4.9. Euroopa linnades, eriti kesklinna piirkondades, on hakatud järjest enam suurendama rohealade hulka, sh tänavahaljastust ja kõrghaljastust (puud). Euroopa suurlinnades on haljastuse suurendamise põhjuseks soov kaitsta jalakäijaid kuumuse eest, parandada õhukvaliteeti,</p>	<p>4.9. Selgitame, vt lisaks p1 ja 4.3 vastus</p> <p>Vastavalt üldplaneeringule asub Tähe tn 4 krunt osalise korterelamu otstarbega ärihoone juhtfunktsiooniga maa-alal. Detailplaneering on koostatud kooskõlas üldplaneeringuga sh on vastavalt määratud haljastustingimused: ärihoonete kruntidel kõrghaljastuse vähim osakaal</p>

	<p>siduda tänavatel lendlevat tolmu ja saasteosakesi ning vähendada liiklusrüü. Tartu linna üldplaneeringu kohaselt peab rohevõrgu toimimise ülesannete täitmiseks haljastatud ala reeglina olema vähemalt 40% krundi pindalast. Kõrghaljastuse osakaal haljastatud alast peab reeglina olema vähemalt 25%. Tähe tn 4 DP seletuskirjast ei selgu, kuidas kompenseeritakse kõrghaljastuse vähenemine ja sellest tekkiv kahjulik mõju jalakäijate poolt aktiivselt kasutatavas piirkonnas ja elamupiirkonnas. Arvamuse avaldaja hinnangul ei asenda seda hoonete keskele rajatav roheline oas. Haljastatud ala vähenemine nii suures mahus ei ole elamukvartali keskel jalakäijate poolt aktiivselt kasutataval lõigul põhjendatud ning planeeringuga kaasnevat negatiivset mõju ei ole tegelikkuses kõrvaldatud.</p> <p>4.10. Tartu linn nõudis arendajalt detailplaneeringu koostamise algatamise ja lähteseisukohtade kinnitamise 18.02.2021 otsuses liiklusuuringu koostamist. Tellitud ja koostatud on parkimisuuringu, kuid liiklusuuringut ei ole Tähe tn 4 DP menetlemise ajal teostatud. Arvamuse avaldajal puudub teadmise, et antud nõudest on loobutud. Arvamuse avaldaja on seisukohal, et Tähe tänava kavandatud ümberehitusest ja planeeringuga seotud kitsaskohtadest tulenevalt on vajalik liiklusuuringu teostamine.</p> <p>4.11. Liiklusuuring on vajalik nt maa-aluse parkla sissekäigu asukoha kavandamiseks, et arvestada olemasolevat liiklusolukorda ja jalakäijate, eelkõige lasteaiade ja koolilaste, ohutust. Selgitan, et käesoleval hetkel on Riia/Võru/Tähe tänava ristmik tiptunnil ülekoormatud. Hommikuti ja õhtuti on Tähe tänavalt Riia tänavale pääseda soovivatest autodes järjekord kaugemale, kui Tähe tänava ja Lille tänava rist (<i>vihmastel ilmadel tippajal kohati isegi kuni Päeva tänavani</i>). Maa-alusesse parklasse sissepääsu loomine koormaks antud ummistunud tänavalõiku ja Lille tänava ja Tähe tänava</p>	<p>krundi pinnast on 10% ja korterelamute maal vähemalt 40%, sh kõrghaljastuse osakaal haljastatud alast peab üldjuhul olema vähemalt 25%.</p> <p>Detailplaneeringus on sätestatud tingimus, et vähemalt 20% planeeringualast peab olema haljastatud, millest omakorda 50% peab olema kõrghaljastatud. Selle tagamiseks on planeeritud säilitada kõrghaljastusega alad krundi kirdeosas ja sisehoovis.</p> <p>Planeeringuga on loodud eeldused tänava äärsete äride mugavaks kasutamiseks, selleks on kavandatud hoonete esimene korrus tagasiastega.</p> <p>Jalakäijate aktiivseks kasutamiseks on ja jääb Tähe tänav, mis lahendatakse eraldi projektiga.</p> <p>4.10. Arvestatu, vt lisaks p 3.7 vastus</p> <p>4.11. Arvestatud, vt lisaks p 4.4 vastus</p>
--	---	--

	<p>ristmikku veelgi ning tekitaks täiendavaid liiklusohutlikke olukordi. Samuti avaldaksid lisanduvad äripinnad ja korteritega kaasnevad elanikud täiendavat koormust Riia/Võru/Tähe tänava ristmikule, mille läbilaske võime on ammu ületatud. Eelnevast lähtudes on arendaja poolt põhjendatud liiklusanalüüsi teostamine, mis arvestaks nii jalakäijate, kergliikurite kui ka 2027.aastal kavandatava Tähe tänava ümberehitusega.</p>	
	<p>4.12. Läbiviidud parkimisuuring ei kajasta tegelikku olukorda ja parkimisvajadust. Kuigi seletuskirja kohaselt ei arvestata Tähe tn 4 parkimisvajaduse hindamisel avalike parkimisaladega, siis kavandatud muudatustel on paratamatu mõju olemasolevale parkimiskorraldusele. Arusaadavalt soovib linn vähendada kesklinnas sõidukite mahtu ja autotransporti, kuid arvestada tuleb ka olemasolevate inimeste huvidega. Ei saa eeldada, et juba piirkonnas elavad inimesed vähendaksid hetkeliselt oma liikumisvajadust ja loobuksid sõidukitest. Eelkõige on alternatiivsed liikumisviisid põhjendatud ja ette nähtavad piirkonnas töötavatele inimestele või sinna tulevatele külalistele, kuid raskesti teostatavad juba piirkonnas elavatele inimestele.</p>	<p>4.12. Selgitame, vt lisaks p 3.7 vastus Nõustume, et piirkonna arendustegevused, sh Tähe tänava kavandatud rekonstrueerimine mõjutavad linnaosa liiklust.</p> <p>Mõistame, et piirkonnas juba elavate elanike liikumisvajadused ja harjumused ei muutu üleöö. Seetõttu on kavandatud lahendus suunatud pigem pikaajalisele muutusele nagu uute elanike ja kasutajate liikumisviiside kujundamisele läbi heade kergliikluse ja ühistranspordi ühenduste ning mugava jalakäijakeskse linnaruumi loomise tagamisega.</p>
	<p>4.13 Parkimisuuringu punkti 3.1 (4.10) kohaselt on Päeva tänaval 21 parkimiskohta ja kasutus maksimaalselt 57%. Minu poolt varasemalt esitatud arvamuse esitamise ajal, 26.05.2025, oli Päeva tänav kell 9.15 sisuliselt täis pargitud. Päeva tänaval parkis 9 sõidukit ning sinna mahtus silma järgi hinnates hinnanguliselt veel ~2 sõidukit. Tähe tn 4 Päeva tänava äärne parkla on uuringu kohaselt täituvusega 42%, kuid ka antud parkla oli 26.05.2025 hommikul kell 9.15 pilgeni täis ja omas üksikuid vabu kohti (<i>arvamuse avaldaja esitas sellekohased fotod</i>). Eelduslikult lahendaks olemasolevate elanike jaoks Tähe tn 4 DP-st ja Tähe tänava eskiislahendusest tulenevat negatiivne mõju ühe võimaliku lahendusena see, kui linn kehtestab</p>	<p>4.13. Mitte arvestada, vt lisaks p3.5 -3.8 vastus Tänavatel parkimise lahendamine sh ühe liiklejagrupi eelistamine ja parkimise võimaldamine, ei ole detailplaneeringuga lahendatav ülesanne.</p>

	<p>Päeva tänaval parkimise üksnes senistele tänavaga piirnevate majade elanikele (Tähe 10, Päeva 3, Päeva 5, Päeva 7, Päeva 9) ning ülejäänud linnakodanikele lubaks üksnes ajutise kellaga reguleeritud peatumise 15 minutiks.</p>	
	<p>4.14. Tähe tn 4 Tähe tänav aärseid parklaid kasutatakse vanemate poolt laste lasteaeda viimiseks/toomiseks. Kui senise 36 koha asemel on edaspidi 11 kohta, on küsimus, kas ja kuidas on lahendatud lasteaeda laste viimine ja toomine, eriti kui muudetakse Tähe tn liikluskorraldust ja lisatakse täiendav transport Lille tänavale. Probleeme ei oleks, kui vaadelda eraldi Tera lasteaeda/kooli, Tähe tänav ümberehitust ja Tähe tn 4 DP-d, kuid kogumis vaadeldes ei ole ilma liiklusanalüüsita (mida algselt arendajalt nõuti) võimalik väita, et lahendamist vajavaid täiendavaid probleeme ei teki.</p>	<p>4.14. Selgitame, vt lisaks p 3.7 vastus</p>
	<p>4.15. Alternatiivsed liikumisviisid <i>DP seletuskirjas on märgitud: Kokkuvõttes luuakse käesoleva planeeringulahendusega eeldused autosõidust erinevate liikumisviiside suuremale kasutuselevõtuks ja kui ka kogu linnas toimub sarnane süsteemne arendamine, võib eeldada autoliikluse vähenemist, seda eelkõige tipptundidel, kui ümberehitatud tänavad ei võimalda enam tänase autoliikluse teenindamist samal tasemel.</i></p> <p>Kavandatud jalgrattaparklatest üksnes 15 kohta kavandatakse Tähe või Päeva tänav aärde. Maapealsed ülejäänud 85 jalgratta parkimiskohta kavandatakse ala siseselt Tähe tänavast ja Päeva tänavast eemale. Lisaks kavandatakse 115 jalgrataste parkimiskohta põhijoonise kohaselt maa alla. Kergliiklusvahendite lisandumise korral on sellise lahenduse korral oht, et kergliikurid seisavad Tähe tänaval kõnniteel või haljasalal või hoonete sein ääres. Põhjendatud on lisada kavandatud hoone nr 4 ja nr 5 vahelisele alale või ümbrusesse täiendavad jalgrataste/kergliikurite parkimiskohad (soovituslikult nt 15-30 kohta).</p>	<p>4.15. Arvestada Joonisel kajastatada täiendavad jalgrataste parkimiskohad hoone nr 4 ja nr 5 vahelisel alal või selle vahetus ümbruses, vastavalt esitatud ettepanekule. Samas tuleb arvestada, et jalgratta- ja kergliikurite parkimiskohtade lõplik paigutus ning täpne arv täpsustatakse projekteerimise käigus, arvestades nii liikumisteede loogikat, ohutust kui ka ruumilisi võimalusi. Joonisel esitatud kohad tähistavad võimalikku asukohta, mida edasises projekteerimisprotsessis täpsustatakse.</p>

	<p>4.16Hetkel on arusaamatu, kas ja kuidas on maa-aluse parkla kasutamine tagatud linnakodanikele ja kas seda saavad kasutada ka näiteks lasteaeda lapsi ratastega (sh järelkärudega) toovad vanemad.</p>	<p>4.16 Selgitame Maa-alune parkla on planeeritud teenindama planeeringualal paiknevate hoonete kasutajaid. St et seda saavad kasutada ka lasteaeda lapsi ratastega toovad vanemad.</p> <p>Kastirataste ning järelkärudega kergliiklejate parkimisvõimaluste täpne lahendus ja asukohad määratakse projekteerimise käigus, lähtudes ohutus-, ligipääsu- ja kasutusmugavuse nõuetest.</p>
--	--	---