



Võru linnas Luha tn 16 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu avaliku väljapaneku tulemuste avalik arutelu

21. september 2023 kell 16:00

Võru Linnavalikogu saal (Jüri tn 11)

Võru Linnavalitsus

Hendrikson & Ko

X-GIS2000 Maa-amet. Koik õigused kaitstud.

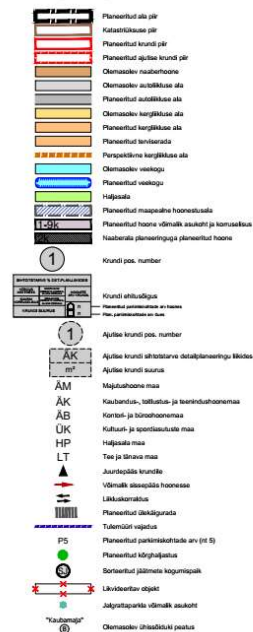
0 50 100m

Reeglid, mida täna järgime

- Arvestame max 1 h aruteluga;
- Protokollimise lihtsustamiseks arutelu salvestatakse;
- Küsimustele vastamine toimub pärast ettekannete lõppu;
- Küsimused esitame oma täisnime esitades.

Koosoleku ülesehitus

- Sissejuhatus
- Planeeringulahenduse tutvustus –planeeringu koostaja Hendrikson & Ko;
- Avaliku väljapaneku ajal laekunud arvamustest ja Võru Linnavalitsuse seisukohtadest – Sirli Kokk;
- Küsimustele vastamine;
- Ülevaade edasisest – Sirli Kokk

[illegible][illegible]

MÄRKUSED:

- * Geodetsilise alusplaani koostas 30.01.2021 a Tartu Geodetsia OÜ, tse nr TG213;

OÜ Hendrikson & Ko Veneid 10 Tallinn 10145		Projekt koostanud Liisa Olesmaa	Koostanud Hendrikson & Ko Veneid 10 Tallinn 10145		Tegutses Hendrikson & Ko Veneid 10 Tallinn 10145
tel 760 8800 kontakt@hendrikson.ee		Revisorid Jaanarv Anzili	Revisorid Jaanarv Anzili		Lühiaja 16 kuu kohta ja tähtsala DETAILPLANEERING
06.09.2023		Koostanud Hendrikson & Ko Veneid 10 Tallinn 10145	Koostanud Hendrikson & Ko Veneid 10 Tallinn 10145		Põhiohje
1000 - 200000314 - 1000 - 1:1000		1000 - 200000314 - 1000 - 1:1000		1000 - 200000314 - 1000 - 1:1000	

Arhitektuurikonkursi võidutöö





Detailplaneeringu avalik väljapanek

- Detailplaneeringu avalik väljapanek toimus 10. juulist – 8. augustini 2023.
- Detailplaneeringu avaliku väljapaneku jooksul esitati kolm arvamuskirja. Kahega arvestati ja ühega arvestati osaliselt.

Esitatud arvamused

A. U. 07.08.2023 arvamus	Võru Linnavalitsuse seisukoht
1. Kuna ehitusjärjekord on endiselt määramata, mingit kokkulepet arendajaga üldkasutatavate alade väljaehitamiseks ei ole ning detailplaneering määrab, et kokkuleppe puudumisel peab kõik üldkasutatavad objektid välja ehitama linn (detailplaneeringu seletuskiri lk 28), on tegemist linnale ebamõistlikult suurte kohustuste võtmisega. Sellisel viisil on detailplaneering linnale kahjulik ja selle kehtestamist ei tohi lubada.	Planeerimisseadus § 126 ülesannete hulka ei kuulu ehitusjärjekorra määramine. Linn ei pea ja ei saa sõlmida arendajaga taotletavat kokkulepet, kuna maa ei kuulu arendajale. Kas, kes ja kuidas hakatakse ehitama, otsustab linn, kui maa on riigilt omandatud. Lisame seletuskirja lk 27 peatükki 6.2 järgmise lause „Linnal on õigus ehitusloa väljastamisest keelduda juhul, kui ei ole saavutatud maa-ala arendajaga kokkulepet linnale oluliste rajatiste väljaehitamiseks detailplaneeringus“.
2. Ei nähtu, et planeeringualas olevaid kinnistuid liidetakse, siis milliste meetmetega ikkagi garanteerite, et lisaks ehitise ehitusõigusele viiakse ellu ka ülejäänud planeeritu, kui omanikud ei pruugi olla samad?	Liitmine on välja toodud seletuskirjas lk 13 peatükk 5.2 ja põhijoonisel üleval vasakus nurgas olevas tabelis nimega „Andmed kruntide moodustamiseks“.
3. Endiselt puudub detailplaneeringus asukoha alternatiivide kaalumine, kuigi antud juhul on see ilmselgelt vajalik. Maaomaniku volitatud esindaja on oma kirjaga kinnitanud, et antud kinnistul on KOVi erihuvi ja kuni selle huvi säilimiseni on tegemist riigi reservmaaga. Teie esitatud väide, et linnal puudub mistahes huvi või võimalus kaaluda alternatiivseid asukohti, ei vasta tõele. Kuna kinnitate, et see on väga oluline projekt Võrule, millega ma ka nõustun, siis vastavalt valitsemise heale tavale kaasatakse ka kohalik kogukond, mida antud juhul tehtud ei ole. Olen jätkuvalt seisukohal, et niivõrd olulise tõmbekeskuse (tegemist on 1,5 korda suurema kompleksiga, kui on Tartusse kavandatud südalinna kultuurikeskus) planeerimisel Võru linna tuleb kaaluda erinevaid alternatiive. Näiteks asuvad kesklinnale ja bussijaamale palju lähemal linnale kuuluvad maaiüksused Tallinna mnt 12 ja Tamula tn 4, mis mõlemad on enam kui 10 ha suurused ning ei oma suuremalt jaolt kitsendusi, mis takistaks ehitamist. Tegemist on liigniiske alaga, mis vajab täitmist, kuid see on vaid üks argument, mida on vaja kaaluda. Alternatiivide kaalumata jätmine on niivõrd olulise objekti puhul selge kaalutlusviga.	Võru Linnavalitsus ei ole detailplaneeringu menetlemisel väljunud detailplaneeringu mõttest ja eesmärgist, milleks on hinnata ja kaaluda läbi avaliku protsessi, kas rajatis sobib planeeritavale alale või mitte. Detailplaneeringu ülesandeks ei ole planeeritavale tegevusele alternatiivse asukoha otsimine või nende olemasolu kaalumine.

Esitatud arvamused

4. Planeeringulahendus ei ole minu hinnangul kooskõlas maakonnaplaneeringuga, kuna planeeringulahendus ei soosi maakonnaplaneeringuga nõutud ühistranspordi kasutuse eelistamist. Võru bussijaam, kuhu enamik ühistranspordi kasutajatest saabub, jääb planeeringualast jalgsi liikudes enam kui 2 km kaugusele. Planeeringuala kõrval olevad bussipeatused „Kaubamaja“ ja „Market“ ei ole tiheda sõidugraafikuga. Olen ka varasemalt juhtinud tähelepanu asjaolule, et nii suurele objektile tuleks teha korralik asukoha valik, sest praegune asukoht ei ole hea. Ka detailplaneeringu seletuskiri toob välja, et planeeringuala asub linnasüdamest u 1 km kaugusel (lk 10), mis tähendab, et jalgsi liikumine ka linnasüdamesse ei ole eriti tõenäoline. Samuti muudetakse üldplaneeringut niimoodi, et varem kavandatud kergliiklustee koridor katkestatakse, mis teeb kergliiklejate liikumise keerulisemaks. Tuleb tõdeda, et pakutud lahendus on vastuolus maakonnaplaneeringuga ja soodustab autostumist (mis on detailplaneeringu seletuskirja kohaselt üleriigiline probleem), kuigi planeeringu seletuskiri väidab vastupidist. Detailplaneeringu lahendus oleks ühistransporti ja kergliiklust soosiv, kui seletuskirjas lk 17 toodud meetmed ei oleks soovituslikud vaid kohustuslikud – tasulise parkimise rakendamine, rataste laenutus bussijaamas ja vabaajakeskuses ning eraldi ühistransport bussijaama ja vabaajakeskuse vahel.	Käesoleva detailplaneeringuga antakse ärimaale täiendavalt üldkasutatava maa kõrvalfunktsioon. Võru linna üldplaneeringus on kajastatud, et üldkasutatavate hoonete võimalikult lihtsaks ja turvaliseks kasutamiseks tuleb suurendada nende kättesaadavust ja ligipääsetavust kergliiklusteede planeerimise läbi ning vajadusel korrigeerida ühistranspordi graafikuid ning vastavalt planeeringu realiseerumisele ühistranspordi marsruute. Antud detailplaneeringu realiseerumisel vaadatakse üle ühistranspordi marsruudid ja graafikud ning tehakse muudatusi vastavalt vajadustele. Võru kestliku linna visioon (2022) kohaselt panustatakse jalgsi liikumiseks sobivasse linnaruumi, turvalisse rattateedesse ja tõhusasse ühistransporti, mille nimel teeb Võru Linnavalitsus igapäevaselt tööd. Väljaspool planeeringuala on näidatud olemasolevad ja perspektiivsed kergliiklusteed, mis ühendavad planeeritavad kergliiklusteed üldplaneeringu kohase kergliiklusteede võrgustikuga. Üldplaneeringu kohast kergliiklusteed ei katkestata vaid viiakse ümber Koreli tänav T2 pikendusele (planeeringus pos 4) ning ühendatakse Turba tänav T1 kaudu olemasoleva kergliiklusega. Vastavat muudatust on ka näha planeeringu seletuskirjas lk 11 skeem 3. Rohetiigri ehituse teekaart 2040 ütleb, et aastal 2040 elab enamik Eesti elanikest tihedalt asustatud linnades, kus paljud eluks vajalikud sihtpunktid asuvad veerandtunnise jalgsikäigu, ratta- või ühistranspordisõidu kaugusel. Planeerimisseadus § 126 lõike 1 punkt 7 liikluskorralduse põhimõtted on antud planeeringus kajastatud ja oma hinnangu on andnud Hendrikson § Ko liikuvusspetsialist kelle pädevuses Võru Linnavalitsus ei kahtle.
5. Ei ole korrektne detailplaneeringu seletuskirjas toodud väide, et elamumaa ja kavandatav vabaajakeskus on oma olemuselt sarnase kasutusviisiga sihtotstarbed. Vastupidi, tegemist on oluliselt erineva kasutusviisiga, kus näiteks transpordikoormuse jagunemine ööpäevas või paaritunnise parkimise osakaal on hoopis teistsugune. Ainus ühendav asjaolu ongi see, et mõlema puhul on tegemist hoonestamisega, kuid nii ööpäevane kui ka aastaaja lõikes on ala kasutusviis väga erinev. Palume seletuskirjas välja tuua kasutusviiside erinevused.	Sellist väidet ei ole seletuskirjas esitatud.

Esitatud arvamused

6.	Seletuskirjas väidetakse, et tegemist on kesklinna laiendamisega (lk 10). Tegelikult on tegemist hoopis kesklinna nõrgestamisega, sest planeeringuala jääb kesklinnast liiga kaugele ning selle asemel, et kesklinna inimesi juurde tuua, tõmbab uus vabaajakeskus inimesi hoopis kesklinnast ära. Kuna planeeringuala ei asu linnasüdamest jalgsikäigu teekonna kaugusel, ei külasta tõenäoliselt inimene, kes on oma auto uude vabaajakeskusesse parkinud, enam kesklinna.	Juhime tähelepanu, et planeeringuala piirneb üldplaneeringus toodud kesklinna asumipiirkonnaga. Tavapärase jalgsikäigu vahemaana käsitleme kaugust kuni 1,5 km (15 minutiline jalutuskäik), mida peetakse aktsepteeritavaks jalgsikäigu vahemaaks. Tavapärase rattasõidu vahemaana käsitleme kaugust kuni 3 km ning optimaalne on vahemaa kuni 5 km, mis tähendab 20-minutilist sõitu (15 km/h) ning mille puhul on rattal sageli veel ajaline konkurentsieelis muude tarnspordiviiside ees.
7.	Seletuskirjas on öeldud, et planeeringuga moodustatakse neli krunti (krunt on detailplaneeringuga määratud maa-ala, millele on antud ehitusõigus), kuid ehitusõiguse peatükis on toodud ainult ühe krundi ehitusõigus. Kuigi kolmele ülejäänud krundile hooneid ei kavandata, antakse neile ikkagi ehitusõigus, mis tuleb korrektselt ka esitada. Praegune seletuskiri jätab eksliku mulje, justkui teistele kruntidele ehitusõigust ei määratagi	Täiendame seletuskirja punktis 5.3. olevat tabelit.
8.	Vastupidiselt seletuskirjas väidetule ei asu sõidukite parkimine ainult planeeritavatel kruntidel, vaid ulatub ka Luha tänava koridori, Luha tänav T2 maaüksusele. Palume parandada.	Arvestame. Parandame põhijoonist ja tehnoõrkude koondplaani.
9.	Olukorras, kus detailplaneeringus on näidatud sõidukite parkimise ruumivajadus, tuleb näidata ka jalgrataste parkimise ruumivajadus. Väide, et ei ole teada koormus, ei ole pädev – detailplaneeringus tuleb alati arvestada suurima lubatud ehitusõigusega ehk maksimaalse koormusega. Üks jalgrattakoht võtab koos manööverdusruumiga ligi 3 m ² . Vastavalt linnatänavate standardile on kavandatavale objektile vaja leida jalgrattaparklad mitmesajale rattale ning need peaks paiknema lähemal kui 30 m hoone sissepääsudest. Kuna planeeringulahendusest ei selgu, et nõuetekohane rattaparkimine on teostatav, ei ole selge, kas planeering on elluviidav. Sellist planeeringulahendust, mille elluviidavuses on kahtlusi, ei tohi kehtestada.	Jalgrattaparklate hulk ja asukoht täpsustub projekti etapis, sest detailplaneeringu faasis ei ole arvutuse teostamine sellises täpsusklassis võimalik (me ei tea kui palju tuleb näiteks kappe ujulasse). Jalgrattaparklate võimalikud asukohad on joonisele kantud. Jalgrattaparklate kavandamisel lähtutakse üheaegsusest. Jalgrattaparklate kavandamiseks on seletuskirjas lk 16 „soovitused liikluskorralduseks“ toodud välja mitmed ettepanekud, mida peaks edasises töös arvesse võtma, sh jalgrattaparklate olemasolu kõigi sissepääsude juures, eraldi jalgrattamajad töötajatele pikaajalisemaks parkimiseks, kohad eratastele ja kargaratastele, rattaringluse kasutamine. Detailplaneeringu lahenduses on antud jalgrattaparklate orienteeruv asukoht. Täpne hulk ja lahendus antakse ehitusprojektis vastavalt kehtivatele normidele ja koostöös kohaliku omavalitsusega. Seletuskiri lk 18.

Esitatud arvamused

10. <i>Endiselt on lahendamata üldplaneeringust tulenevad nõuded, et parkimine peab asuma oma krundil ning ala asub väljaspool kesklinna ja seetõttu tuleb kasutada vastavat parkimismormatiivi. Linna varasemalt antud seisukoht, et tegemist on üldplaneeringut muutva detailplaneeringuga, ei ole pädev, sest detailplaneeringus ei ole sõnagi nende nõuete muutmise üldplaneeringus. Kui soovitakse ka need nõuded üldplaneeringus ära muuta, tuleb see korrektselt lisada peatükki 3.2. Vastasel korral on planeeringulahendus vastuolus üldplaneeringuga ning seda ei tohi sellisel kujul kehtestada.</i>	Detailplaneering on eelkõige üldplaneeringu elluviimise vahend, mis täiendab ja täpsustab üldplaneeringus seatud üldisi maakasutuse ja ehituse tingimusi. Planeerimisseadus § 142 lõike 1 kohaselt kehtestatud üldplaneeringu põhilahenduse detailplaneeringuga muutmine on: 1) üldplaneeringuga määratud maakasutuse juhtotstarbe ulatuslik muutmine; 2) üldplaneeringuga määratud hoonestuse kõrguspiirangu ületamine, krundi minimaalsuuruse vähendamine, detailplaneeringu kohustuslike alade ja juhtude muutmine; 3) muu kohaliku omavalitsuse üksuse hinnangul oluline või ulatuslik üldplaneeringu muutmine. Nagu varasemalt on omavalitsus seisukohal, et tegemist on laieneva kesklinna olulise osaga, kus on juba praegu väljakujunenud suure kasutatavus. Antud piirkonna kehtestatud ja menetlemisel olevaid planeeringuid käsitletakse samuti kesklinna osana.
11. <i>Linn on oma varasemas vastuses välja toonud, et heitgaasid vähenevad, sest alale on planeeritud elektriautode laadimistaristu. Täpsemalt on alale planeeritud kohustuslikult ühe (NB!) elektriauto laadimiskoht (lk 18). Seda ei saa kuidagi lugeda heitgaaside vähendamisel piisavaks. Palun anda planeeringus selge kava, kuidas on tegeletud heitgaasidest tuleneva häiringuga – praegu puudub sellekohane selgitus ja kaalutlus planeeringulahendusest täielikult.</i>	Väide, et heitgaasid vähenevad on teie tõlgendus. Võru Linnavalitsus juhtis tähelepanu, et heitgaaside vähendamiseks on riik seadnud eesmärgid, mille poole püüdlevad kõik. Elektriautode kasutamise soodustamine on üks abinõudest liikumaks heitgaaside vähendamise poole. Selgitavalt lisame, et seletuskirjas lk 18 on kohustuslik paigaldada juhtmetaristu vähemalt igale viiendale parkimiskohale, millest tulenevalt on vastavalt elektriautode kasutatavuse tõusmisel võimalik lihtsalt laadimispunkte juurde paigaldada. Heitgaasikoguste vähendamisele aitab kaasa kergliikluse ja ühistranspordi kasutamise soodustamine, mida on planeeringus tehtud. Heitgaaside mõju aitab vähendada ka parkla liigendamine haljastusega ning kaitsehaljastus kortermajade ja parkla vahel.

Mis saab edasi?

- Detailplaneeringu avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu tulemuste alusel tehakse detailplaneeringus vajalikud muudatused ning seejärel esitatakse planeering koos menetlusedokumentidega heakskiitmiseks Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile.



Aitäh osalemast!