

Esitatud arvamused ja linna seisukohad

1. RMK, 31.05.2024

Küsite oma 08.05.2024 RMKle saadetud kirjas arvamust Tartu linnas Aruküla tee 30 maaüksuse detailplaneeringule. Planeeringuala piirneb riigile kuuluva kinnistuga Aruküla tee 30a (79301:001:0205), millise riigivara volitatud asutuseks on RMK.

Olles tutvunud detailplaneeringu lähteseisukohtadega leiame, et kavandatud kujul lõikab planeeritud sõidutee ära juurdepääsu mootorsõidukiga RMK halduses olevale kinnistule Aruküla tee 30a. Sellest lähtuval palun projekteerida ja ehitada detailplaneeringu elluviimise raames välja minimaalselt 4,5 m lai mahasõit Aruküla tee 30a kinnistu piirini ligikaudses asukohas koordinaatidega 58.400084; 26.705669.

Seisukoht 1: Mitte arvestada

Aruküla tee 30 krundi osa detailplaneeringuga kavandatud tee asukoht arvestab alaga piirneva Aruküla käpaliste püsielupaiga (registrikood KLO3001215) piiridega. Keskkonnaamet on seisukohal, et planeeringu realiseerimisel on oluline tagada, et ala veerežiim ning sellest sõltuvate kaitsealuste liikide soodne seisund ei muutuks. Lähimad kaitsealuste liikide leiukohad jäävad planeeringualast ca 50 m kaugusele. Aruküla käpaliste püsielupaiga piiride muutmisel tehtud ekspertiisi hinnangul peaks 50 m olema piisav, vältimaks tee rajamisega kaasnevat võimaliku kuivenduse mõju jõudmist taimede elupaika. Puhverala kaitsealuste taimeliikide ja tee vahel ei taga ainult vajaliku veerežiimi säilimise, vaid kaitseb taimi ka tee kasutamise ja hooldamisega kaasneva võivate negatiivsete mõjude eest. Seega ehitustegevusest otseselt mõjutatud ala jääb kaitsealuste liikide leiukohtadest piisavalt kaugale, mistõttu on välistatud taimede ja kasvukoha otsene hävimine ehitustöödel.

Eelnevast tulenevalt ei ole võimalik täiendava ehitustegevuse kavandamine RMK poolt soovitud asukohas.

Ka Tartu Linnavolikogu 08.10.2009. a. otsusega nr 563 kehtestatud Kvissentali põik 10 ja Aruküla tee 34 kruntide detailplaneeringuga ei ole taotluse kohasest asukohast Aruküla tee 30a krundile juurdepääsu planeeritud.

Aruküla tee 30a krundi kasutamise sihtotstarve on kaitsealune maa, kus kaitse-eeskirja järgi on mootoriga sõidukiga sõitmine lubatud teedel, mis on märgitud põhikaardil. Antud juhul sellised teed alal puuduvad. Väljaspool teed sõitmine ja maastikusõidukiga sõitmine on lubatud järelevalve- ja päästetöödel, kaitse-eeskirjaga lubatud töödel, püsielupaiga valitsemisega ja kaitse korraldamisega seotud tegevusel ning püsielupaiga valitseja nõusolekul teostataval teadustegevusel.

Selliste tegevuste jaoks juurdepääsuvõimalusi saab kaaluda ilma detailplaneeringuta.

Aruküla tee 30 krundi osa detailplaneering ei muuda ega halvenda Aruküla tee 30a krundile juurdepääsu võimalusi.

2. Fausto, 12.06.2024

Käesoleva arvamuse esitab advokaadibüroo LEVIN oma kliendi Fausto Grupp OÜ nimel ja palvel

Käesolevas arvamuses on keskendutud Aruküla tee 30 DP eskiislahenduse seletuskirjas toodud peamistele küsimustele, mis ei välista hilisemates menetluse etappides täiendavate arvamuste võivastuväidete esitamist.

2.1 Seletuskirja p 2.3.2.

Aruküla 30 DP-ga (edaspidi DP) on kokku planeeritud 22 kuni 8 korteriga kortermaja. Kavandatud lahenduse realiseerumisel lisandub piirkonda kuni 176 korterit. Kuid kavandatava DP-ga ei lahendata ühegi avaliku huvi objekti küsimust ega kohustata arendajat välja ehitama mitte ühtegi avaliku kasutusega hoonet. DP seletuskirja p 2.3.2. viidatakse uuringule „Parkimiskohtade vajaduse määramine Tartu linnas“ (inphysica technology OÜ, 2022), mille

põhjal on piirkonnas parkimisnormi protsent 100%. Teenuste kättesaadavus piirkonnas on suhteliselt kesine: 1200 m raadiuses ei ole kooli, 800 m raadiuses ei ole lasteaeda, 1200 m raadiuses ei ole toidupoodi, 800 m raadiusesse jääb 1 toidukoht ja 3 muud teenusepakkujat. Kuni 2 km jalutustee kaugusel või alla 30 minuti ühistranspordi tee kaugusel on 15% töökohtadest. Eeltoodud probleemi lahendusena nähakse vaid tuginemist piirkonna võimalikele muudele arendustele. Nii näiteks märgitakse seletuskirja punktis 2.3.2. järgmist: „Tartu linna üldplaneeringuga on Aruküla tee 30 katastriüksuse vahetusse lähedusse kavandatud haridusasutuse maa-ala, mis on riigi või munitsipaalomandis oleva koolieelse lasteasutuse hoone ja põhikooli või kutseõppeasutuse või gümnaasiumi õppehoone maa-ala. Kvissentali põik 10 ja Aruküla tee 34 kruntide detailplaneeringuga kavandati alale ärimaa krunt koolieelse lasteasutuse rajamiseks“

Arvamus: Arvestatud ei ole võimalusega, et ümberkaudsete detailplaneeringute realiseerumine võib võtta aega. Samuti ei ole kindla veendumusega võimalik arvestada riigi või munitsipaalomandis oleva haridusasutuse kerkimisega, milleks tuleb leida vahendeid, mida lähiaastatel ilmselt ei teki. Seega on liigselt toetutud muude isikute poolsele „võimalikule“ tegevusele kuid Aruküla tee 30 arendajale ei nähta ette ühegi vajaliku avaliku teenuse hoone välja ehitamise kohustust. Eeltooduga kooskõlas võiks Aruküla tee 34 kinnistu detailplaneeringuga kavandatav koolieelse lasteasutuse hoone olla ka kohustusena ette nähtud Aruküla tee 30 arendajale. Selleks tuleb leida siduvus kohustuste jaotuse osas, milline tuleb lahendada koostöös Aruküla tee 34 DP arendajaga.

Seisukoht 2.1: Mitte arvestada

Vastavalt planeerimisseaduse § 131 lg 2 võib planeeringu koostamise korraldaja detailplaneeringust huvitatud isikuga sõlmida halduslepingu, millega huvitatud isik võtab kohustuse detailplaneeringukohaste ja planeeringulahenduse elluviimiseks otseselt vajalike ning sellega funktsionaalselt seotud rajatiste väljaehitamiseks või väljaehitamisega seotud kulude täielikuks või osaliseks kandmiseks.

Detailplaneeringuga on kavandatud avalikke rajatise (avalikult kasutatav transpordimaa ja sellele rajatav tee). Aruküla tee 34 krundil oleva üldplaneeringukohase piirkonda teenindava koolieelse lasteasutuse hoone väljaehitamine ei ole Aruküla tee 30 krundi osa detailplaneeringust tulenev huvitatud isiku kohustus, samuti ei ole väljaehitamine Aruküla tee 34 krundi omaniku kohustus. Vastavat tegevust juhib ja korraldab vajaduspõhiselt Tartu linn.

2.2 Seletuskirja p 3.16 (avalikud rajatised)

Seletuskirja punkt 3.16. sätestab: „Planeeringuga on kavandatud avalikuks kasutamiseks ettenähtud rajatise. Planeeringu elluviimisega ei kaasne Tartu linnale kohustust detailplaneeringu kohaste avalikuks kasutamiseks ette nähtud tee ja sellega seonduvate rajatiste, haljastuse, välisvalgustuse ning tehnorajatiste (edaspidi avalikud rajatised) väljaehitamiseks või vastavate kulude kandmiseks. Planeeringukohaste avalike rajatiste projekteerimine, väljaehitamine ja vastavate kulude kandmine on planeeritud kruntide igakordse omaniku kohustus. Seejuures tuleb välja ehitada planeeringuala ulatuses Klaose tn pikendus koos kõikide tänavaelementidega (sh kõnnitee ja haljastus ning tehnovõrgud). Positsioonile 7 planeeritud teemaa tuleb pärast avalike rajatiste väljaehitamist võõrandada Tartu linnale.“

„Planeeritud ehitusõiguse realiseerimise eelduseks on, et välja on ehitatud tee- ja tänavamaa (sõidutee ja sellega seotud rajatised) alates Klaose ja Meruski tänava ristmikust kuni vastava planeeringu põhijoonisel toodud ehitusetapi ala lõpuni.“

„Kokkuleppe sõlmimine planeeringukohaste rajatiste väljaehitamise kohustuse täitmiseks on detailplaneeringu kehtestamise eeldus.“

„Avalikuks kasutamiseks ettenähtud maa pos 7 ja 8 tuleb tasuta võõrandada linnale.“

Arvamus: Detailplaneeringus tuleb ette näha konkreetne tegevuskava seoses avalike tänavatega. Hetkel viidatakse 3. isikule kuuluva tee üleandmisele, sest pos 7 kuulub Fausto Grupp OÜ'le. Seetõttu tuleb leida Aruküla tee 30 ja Aruküla tee 34 detailplaneeringu järgse avaliku kasutusega tee osas kohustuse vahel siduvus, et tee välja ehitamise kohustus ei langeks ainult Fausto Grupp OÜ'le. Avaliku tänavamaa temaatika ja tänava üle andmine Tartu linnale peab olema lahendatud enne Aruküla tee 30 DP kehtestamist.

Seisukoht 2.2: Arvestada osaliselt

Nõustume, et avaliku tänavamaa temaatika ja tänava üle andmine Tartu linnale peab saama lahenduse võimalikult kiiresti.

Oleme Teile teinud korduvalt ettepaneku võõrandada Klaose tänava pikenduse krunt tasuta linnale. Tänava väljaehitamise kohustus on sellel piirkonna arendajal, kes asub endale kuuluval alal detailplaneeringut realiseerima vastavalt planeeringus määratud ulatusele. Käesoleva detailplaneeringu koostamisel on arvestatud Aruküla tee 34 krundi osa ja Kvissentali põik 10 ja Aruküla tee 34 kruntide detailplaneeringutega.

Vastavalt Tartu Linnavolikogu 20.06.2024 määrusele nr 82 selgitatakse rajatiste väljaehitamise maht ja jaotus välja detailplaneeringu vastuvõtmise ajaks.

Detailplaneeringu eskiislahenduses on toodud, et planeeritud ehitusõiguse realiseerimise eelduseks on väljaehitatud tee- ja tänavamaa (sõidutee ja sellega seotud rajatised) alates Klaose ja Meruski tänava ristmikust kuni vastava ehitusetapi ala lõpuni. Planeeringu I etapis rajatakse pos 8 sõidutee koos tehnoorkudega, planeeritud hoonestuse poolse kõnnitee ja haljastusega, pos 7 III etapis. Planeeringukohaste avalike rajatiste projekteerimine, väljaehitamine ja vastavate kulude kandmine on planeeritud (hoonestatavate) kruntide igakordse omaniku (huvitatud isik/arendaja) kohustus.

Selgitame, et planeeritud krunt Pos 7 moodustatakse Aruküla tee 30 krundist, mille omanik on planeeringust huvitatud isik (mitte Fausto Grupp OÜ). Planeeringukohane krunt Pos 8 on osa Klaose tänav T17 krundist, mille omanik on Fausto Grupp OÜ.

Linna hinnangul on Aruküla tee 30 krundi osa detailplaneeringust huvitatud isiku kohustus välja ehitada rajatised planeeritud krundil Pos 7 ja Pos 8, välja arvatud pos 8 läänepoolne serv koos kõnnitee ja haljasribaga (etapp IV).

Fausto Grupp OÜ kohustuseks Aruküla tee 34 krundi osa detailplaneeringu elluviimise eeldusena on Klaose tänava pikenduse väljaehitamine kuni nimetatud planeeringuga planeeritud juurdepääsuni ning Aruküla tee 30 krundi osa detailplaneeringu kohane Pos 8 IV etapp, kuna see on vajalik eelkõige Aruküla tee 34 krundile rajatavate hoonete teenindamiseks. Juhul kui Klaose tänav T17 krundi võõrandamise tingimustes ei jõuta kokkuleppele, on võimalik määrata sundvaldus tee avalikuks kasutamiseks.

2.3. Seletuskirja p 3.6. (liikluskorraldus)

Seletuskirja punkt 3.6. sätestab: „Planeeringuga on kavandatud 22 kuni 8 korteriga kortermaja. Kavandatud lahenduse realiseerimisel lisandub piirkonda kuni 176 korterit. Lähtudes detailplaneeringuga kavandatud autode parkimiskohtade maksimaalsest võimalikust arvust 1, lisandub piirkonda hinnanguliselt kuni 264 autot ööpäevas², mis moodustab 3,6% Aruküla tee ööpäevasest liiklussagedusest. Seega planeeringu koostamise aegset liiklusolukorda arvestades (2023. a jaanuari seisuga ei ole Tiksoja sild välja ehitatud) suureneb planeeringu realiseerimisega igapäevane liikluskoormus peamiselt käesoleva tööga kavandatud tänavamaal (Klaose tn pikendus) ja Meruski tänava lõigul Klaose tn - Aruküla tee) ning marginaalselt ka Aruküla teel kesklinna suunas.“

Kobras OÜ 2022. a koostatud Ujula tänava pikenduse mõjuhinnangu andmeil on tõenäoline, et juhul kui Tiksoja silda välja ei ehitata, tekivad õhtusel tipptunnil Kvissentali elamurajoonis Aruküla tee - Meruski tee ristmikul väiksemat sorti ummikud.

„Eeltoodust lähtuvalt tuleb kavandada liikluslahendus, mis arvestab Kvissentali piirkonna teede olemasoleva võrguga, eelkõige Meruski ja Klaose tn ristmikuga, ning perspektiivse Ujula tn pikendusega. Kuigi 2023. a jaanuari seisuga puudub info Ujula tn pikenduse arendamise või rajamise kohta, tuleb planeeringualal tagada Klaose tn ühenduse võimalikkus perspektiivse Ujula tn pikendusega üldplaneeringuga määratud teekoridori ulatuses. Samuti tuleb tagada tervikliku jalg- ja jalgrattateede võrgustiku toimimine ning planeeritud tänavamaa enne kavandatud hoonestuse realiseerimist välja ehitada“

Arvamus: Ujula tänava pikendust teadaolevalt ei saa rajada, kuna jõustunud on kohtulahend, mis selle rajamist ei võimalda. Tiksoja silla rajamiseks tõenäoliselt puuduvad rahalised vahendid. Seetõttu tuleb leida koostöös naaberkinnistute omanikega täiendavad liikluskorralduslikud lahendused.

Seisukoht 2.3: Mitte arvestada

Ujula tänava pikendusele ei ole kohtulahendiga määratud mitte ühtegi keeldu. Ka käesoleva planeeringuga kavandatakse üldplaneeringukohase Ujula tn koridori (Pos 7 ja Pos 8) tee- ja tänavamaa krundid juurdepääsu tagamiseks elamukruntidele. Lisaks on linn tegemas ettevalmistusi kogu üldplaneeringukohasele Ujula tänava pikendusele jalg- ja rattatee rajamiseks.

Tartu Linnavalitsuse 05.07.2022 istungil otsustati protokollis 28. punktina:

GoPro Case TLV - Elektrooniline istung, 05.07.2022 kell 09:30 - 11:00

1. arvestades Kobras OÜ poolt teostatud uuringu "Ujula tänava pikendusena kavandatud liikluslahenduse võimalike alternatiivsete lahendusvariantide esitamine ja nende rakendamise kaasnivate mõjude hindamine", lugeda tänavaga seonduv piisavalt analüüsituks;
2. arvestades punktis 1 nimetatud uuringu ja edasiste arutelude tulemusi, määrata sobivamaiks lahendus, kus Ujula tn võimalik ehitamine kavandatakse tingimuslikult kahe-etapilisena (jalg- ja rattatee ning seejärel vajadusel mootorsõidukite tänava osa);
3. mootorsõidukite tänava ehitamist kaalutakse täiendavalt pärast Ujula tn pikendusena valmiva jalg- ja rattatee valmimist teostatava liiklusuuringu järel juhul, kui uuringu tulemused viitavad Ujula tn lõpliku väljaehitamise vajadusele;
4. võtta punktides 1- 3 kirjeldatud lahendus aluseks kohtuasjas nr 3-21-2571 kaebuse lahendamisel vastustaja poolse seisukoha kujundamisel ja kaebuse esitajatega läbirääkimistel;
5. eesmärgiga kindlustada üldplaneeringuga kavandatud hoonestusalade ühendamise avalike teedega viia läbi Klaose tn maa-ala lahtikruntimine Aruküla tee 34 kinnistust ning võõrandada see linnale;
6. seonduvalt muutunud asjaoludega, kus Ujula tn ei pruugi mootorsõidukite tänavana realiseeruda ka kaugemas tulevikus asuda seisukohale, et tuleb loobuda Kvissentali põik 10 ja Aruküla tee 34 kruntide detailplaneeringus sätestatud nõudest millega sätestati vajadus III etapi realiseerimiseks välja ehitada Ujula tänava pikendus kuni Ujula-Sauna tänavate ristmikuni.

2.4. Seletuskirja punkt 3.6.2. (Teed ja tänavad)

Seletuskirja punkt 3.6.2. sätestab: „Ligipääs planeeringualale on tagatud munitsipaalomandisse kuuluvalt Aruküla tee T1 katastriüksuselt (kü 79512:004:0016), küll aga ei ulatu krundi piirini avalikult kasutatav tänav. Planeerimisseaduse kohaselt tuleb detailplaneeringuga lahendada juurdepääs avalikule teele. Samuti muudab nõuetekohase sõiduaudote juurdepääsutee rajamise keeruliseks suur kõrguste erinevus (ca 10 m) ning paiknemine üksikelanute vahel. Sellest tulenevalt on juurdepääs planeeritud Kvissentali põik 10 ja Aruküla tee 34 kruntide detailplaneeringuga kavandatud tänavamaalt, mis tagab juurdepääsu Meruski teele ja sealt Aruküla teele. Tegemist on üldplaneeringuga planeeritud teekoridoriga ning sisuliselt ka Ujula tn pikenduse Meruski tänava poolse tänavalõiguga.“

„Planeeringuga kavandatakse Klaose/ Ujula tn pikendus koos kõikide tänavaelementidega (sh kõnnitee, haljastus, tehnoõrgud ja ümberpööramiseks) kuni positsioonile 6 kavandatud hoone juurdepääsuteeni ning nende väljaehitamine planeeringust huvitatud isiku poolt.“

Arvamus: Kuna Ujula tänava pikendust ei rajata, samuti ei ole selge, kes ja millal juurdepääsud peaks välja ehitama, tuleb arutada ja lahendada väljaehitusega seotud kohustused ja jaotus. Palun vt ülal seletuskirja punkti 3.16. osas tehtud ettepanekuid.

Seisukoht 2.4: Mitte arvestada

Vt p 2.3 arvamuse osa võetud seisukoht ning ka p 2.2 vastust.

2.5. Seletuskirja punkt 3.8 (Sadevesi)

Seletuskirja punkt 3.8. sätestab: „Planeeringuala lõunaosas liigub vesi osaliselt ka lõunasse jääva tiigi poole ja selle läheduses asuvatesse kraavidesse. Ujula tänava pikenduse rajamise mõjuhinna (Kobras OÜ, 2022) põhjal tuleb tee (Ujula tn pikendus) üleujutuse mõjude leevendamiseks rajada muldkehale ning truupidega tagada ürgoru nõlvalt voolava pinnavee ja välja kiilduva põhjavee liikumine läbi tee muldkeha Emajõe suunas. Lammiala veerežiimi hoidmiseks tuleb võimaldada vee liikumist läbi Ujula tänava pikenduse muldkeha tiigi alale ning säilitada ka tiigi põhjaotsa juurest lähtuva kraavi toimimine. Tee koridor ala lõunaosas tuleb planeerida nii, et tiigi põhjaotsa juurest läände suunduv kraav ja selle toimimine säilib“.

Arvamus: Kuna Ujula tänava pikendust ei rajata, tuleb leida täiendavad lahendused koostöös naaberkinnisasjade omanikega.

Seisukoht 2.5: Mitte arvestada

Üldplaneeringu kohasele Ujula tänava pikendusele planeeritakse käesoleva planeeringuga tee ja tänavamaa (Pos 7 ja Pos 8) kuni III etapi kohase Pos 6 krundi sissesõidu teeni. Tee kavandamisel on tehtud koostööd naaberkinnisasja omanikuga, arvestatud on seal asuva püsielupaiga olemasoluga.

Vee liikumine lahendatakse ekspertide poolt, vastavalt keskkonnatingimustele ja eesmärgile tagada lammiala veerežiim. Vt lisaks seisukoht 1.

2.6 Seletuskirja punkt 3.9 (Elamuala rajamisel kujundatakse ümber ala pinnaveesüsteem)

Seletuskirja punkti 3.9. sätestab: „Pinnavee lammialale liikumise tagamiseks tuleb tiigid/ kraavid planeeritud tee (Klaose/ Ujula tn pikendus) mulde alt truubitorude abil olemasolevate kraavide ja tiigiga ühendada.“

Arvamus: Kuna Ujula tänava pikendust ei rajata, tuleb leida täiendavad lahendused koostöös naaberkinnisasjade omanikega.

Seisukoht 2.6: Mitte arvestada

Vt p 2.5 arvamuse osas võetud seisukoht.

2.7. Seletuskirja punkt 3.11 (Veeühendus)

Seletuskirja punkt 3.11. sätestab: „Olemasolev veeühendus paikneb planeeringualast loodes Aruküla tee 34 ja Meruski tänav T1 kinnistu piiril.“

„Kvissentali põik 10 ja Aruküla tee 34 kruntide detailplaneeringuga on kavandatud reoveepumpla (Z07) Aruküla tee 34 kinnistule, pumplasse suubuv isevooline torustik Klaose tänava pikendusele ning survetoru pumplast kuni Ujula tänava reoveekollektorini. Kirjeldatud torustikud on käesoleva planeeringuala reovee eesvooluks. Z07 pumpla on perspektiivne ning planeeringualale on kavandatud ajutine reoveepumpla Z071. Reoveepumpla Z071 on kasutusel seni, kuni ehitatakse välja Z07 pumpla Aruküla tee 34 krundile.“

„Olemasolev reoveeühendus paikneb planeeringualast loodes Aruküla tee 34 ja Meruski tänav T1 kinnistu piiril. 2023. a aprilli seisuga on Ujula tänava isevooline reoveetorustik De 400 pikendatud piki Ujula 91, Aruküla tee 8 ja Aruküla tee 30 kinnistut kuni Aruküla teeni ning

planeeritud reoveetorustik tuleb ühendada Aruküla tee 8 kinnistul asuva De 400 reoveetorustiku kaevuga. Reovee survetorustik on planeeritud olemasolevast ühendusest Meruski tänavalt mööda kavandatud tänavamaad (pos 7 ja 8) kuni olemasoleva De400 torustikuni Aruküla tee 8 kinnistul. Reoveetorustiku ühendus Aruküla tee 8 kinnistuga realiseeritakse I etapis.“

„Aruküla tee 34 katastriüksusele on varasemalt kavandatud gaasiregulaatorklapp, millest on edasi planeeritud A-kategooria gaasitorustik. Viimasest saab toite pos 1-6.“

Arvamus: DP-s tuleb leida lahendus, mis tagaks Aruküla tee 34 dP hoonestuste jaoks piisava mahuga torustiku süsteemi.

Seisukoht 2.7: Selgitada

Detailplaneeringu koostamisel arvestatakse vajadusega tagada piisava mahuga torustike süsteem.

Lisaks peame vajalikuks selgitada, et planeeritud veevarustus on lahendatud vastavalt AS Tartu Veevärk 20.02.2023 väljastatud tehnilistele tingimustele nr INF/86. Koostöös võrguvaldajaga on välja töötatud planeeringulahenduse etapi viisiline realiseerimine, mille kohta on AS Tartu Veevärk väljastanud 04.09.2023 täiendava torustike skeemi ja mis on kirjeldatud planeeringu seletuskirja punktides 3.11.1 3.11.2 ja 3.16. Võrguvaldaja arvestab koostööd tehes ümbritseva keskkonna ja mõjuala seostega.

3. Aeru 8 KÜ, Liisbet Orav, 18.06.2024

Arvamus 3.1 Liikluskoormus Meruski tänava lõigul Klaose tn - Aruküla tee ja lisajuurdepääsu vajadus piirkonda.

Planeeringus on kirjas, et „planeeringu koostamise aegset liiklusolukorda arvestades (2023. a jaanuari seisuga ei ole Tiksoja sild välja ehitatud) suureneb planeeringu realiseerimisega igapäevane liikluskoormus peamiselt käesoleva tööga kavandatud tänavamaal (Klaose tn pikendus) ja Meruski tänava lõigul Klaose tn - Aruküla tee“, samuti on kirjas eeldatav lisanduvate autode arv (264 autot ööpäevas), mis siis kõik just seda lühikest, kuid väga olulist liikumise- ja ligipääsu suunda läbima hakkavad.

Riigitee nr 3 jaoks on see marginaalne suurenemine (7357 autot + 264 on suurenemine 3,6% nagu ka planeeringus välja toodud), kuid kui arvestada tänast liikluskoormust Meruski tänava lõigul Klaose tn - Aruküla tee, on see palju suurem. Võttes arvesse kavandatud ja välja ehitatud parkimiskohtade arvu eelduslikuks piirkonna autode arvaks, siis sõidukeid, mille põhiline ligipääs on just seesama kõnealune lõik Meruski tänavast on

Aeru, Klaose ja Hauskari tänava korterelamute juurde (29 6-8 korteriga hoonet): 318 sõidukit. Hauskari ja Meruski tänava eramajade juurde (arvestatud 2 sõidukit iga eramaja kohta, mida on nimetatud tänavatel kokku 22) : 44 sõidukit.

Kokku liikleb täna „Meruski mäest“ alla eelduslikult umbes 318 sõidukit ning sellele lisanduv 264 autot käsitletavas detailplaneeringus tähendab 83% suuremat liikluskoormust ehk täiendava ligipääsu kavandamine (kuna Ujula tänava pikendus viimastel andmetel ja KOV seisukohana ei ole justkui vajalik) piirkonda suundumiseks on täiesti põhjendatud.

Ettepanek oleks kavandada läbipääs Aruküla tee T1 olemasolevalt tänavamaalt (lõik Aruküla tee 14 ja 16 vahel), seda autode jaoks kas või tupiktänavana detailplaneeringus kavandatavate hooneteni või leida muu lahendus vähendamaks liikluskoormust Meruski tänaval vähemalt kuni Ujula tänava pikenduse kunagise võimaliku realiseerumiseni.

AS Kobras uuringus1 on pakutud lahendusalternatiivi põgusalt kaalutud, kuid kõrvale jäetud tehnilise lahenduse teostamatuse tõttu suure kõrguste vahe pärast. Uuringus aga analüüsiti lahendust eeldusel, et jaotustänav liitub ristmikuna otse Aruküla teega, käesolevaga on aga ettepanekuks rajada ligipääs olemasolevalt kogujateelt ehk ilma Aruküla tee 14 ja 16 vahelisel alal pinnase kõrgusi ekstreemselt muutmata. Selline lahendus toetaks ka eesmärki pakkuda tänavat liiklemiseks just konkreetse piirkonna elanikele ilma et see mõjutaks Aruküla teel

liiklevaid sõidukeid. Olukorras kus hetkel saadakse Meruski/Aruküla tee ristmikul hakkama ilma foorita ja suuri ummikuid tiptundidel ei esine, võib eeldada, et sarnaselt toimuks liiklusvoo jagunemine ka Aruküla tee kogujatänavale ja läbipääsule (ehk tänavate, ristmike täiendav ümber ehitamine ei ole vajalik), samas kui praeguse planeeringulahenduse järgi suunataks tänasega võrreldes pea kahekordne liiklusvoog kõik Meruski tänavale, mis muudaks keerulisemaks nii Aruküla tee peale- ja mahapöörded, rääkimata suuremast liikluskoormusest rajoonisiselisel tänaval.

Käsitletavas detailplaneeringus on sätestatud üleujutusohu vältimiseks maapinna (sh teede, tänavate) minimaalne absoluutkõrgus 34.4m. Olemasolev kõrgus Aruküla tee 14 ja 16 vahel on ca 40.0m, mis teeb kõrguste vaheks läbipääsu otstes maksimaalselt 5,6m. Läbipääsu pikkus arvestades olemasolevat olukorda ja kavandatud planeeringulahendust on linnulennult 95,8m (võimalik pikendada planeeringut täpsustades, kui läbipääsu ei kavandata sirgjooneliselt), mis teeb maksimaalseks tänava languse protsendiks 5,6%. See pole ideaalne, aga ei ületa ka EVS 846:2016 toodud maksimumi ehk ei tohiks olla tehniliselt teostamatu (vt Skeemi 1).



Seisukoht 3.1: Mitte arvestada

Linn on detailplaneeringu algatamise eelselt olukorda hinnanud, viinud läbi paikvaatluse ning otsustanud, et Aruküla teelt, Aruküla tee 14 ja Aruküla tee 16 kruntide vaheliselt alalt, Aruküla tee T1 kaudu planeeritava ala teenindamine sõidukitega ei ole lubatav.

Kobras OÜ poolt koostatud uuringus "Ujula tänava pikendusena kavandatud liikluslahenduse võimalike alternatiivsete lahendusvariantide esitamine ja nende rakendamisega kaasnevate mõjude hindamine" on nimetatud võimalust hinnatud ja välja toodud: *Eesti Vabariigi standardi EVS 843:2016 kohaselt on juurdepääsu maksimaalne pikikalle 6% (rahuldav). Parimal juhul ei tohiks juurdepääsu pikikalle ületada 5% (hea). Aruküla tee 14 ja 16 vaheliselt alalt jaotustee rajamisel oleks maksimaalse 6% tõusu puhul praeguses olukorras vajalik Ujula tn pikenduse trassi kohal maapinda tõsta 4,6 meetrit. Samuti tuleks tõsta Aruküla tee kõrval olemasolevat kergliiklusteed 0,8 meetri võrra, et ristmiku piirkond oleks kuni 3% pikikaldega ning olemasolevat kogujateed tõsta 1,2-1,3 meetrit. Peamist probleemi tekitab Aruküla tee 14 ja 16 kinnistute vahelise lõigu tõstmine. Aruküla tee 14 ja 16 kinnistute vahelist lõiku tuleb tõsta sõltuvalt 5% või 6% pikikaldest läänepoolses otsas 2,7-3,5 meetrit ning keskosas 1,2-1,7 meetrit. See tähendab, et uus tee jääks kõrgemale, kui olemasolev maapind kinnistutel. Lisaks kõigele muule tekib probleem juurdepääsudega Aruküla tee 12, 14, 16 ja 18 kinnistule. Tee*

tehniline lahendus ei ole realiseeritav (sõidutee jääks olemasolevate hoonete akende kõrgusele). Vt lisaks p 2.3 arvamuse osa võetud seisukoht.

Planeeringu edasisel koostamisel tuleb täiendada detailplaneeringut Meruski tänavale planeeritud liikluskoormuse muutuse osas.

Arvamus 3.2 Jalakäijate läbipääs Aruküla tee 16 ja 14 katastriüksuste vahelt

Lisaks eelpooltoodule soovin eraldi välja tuua jalakäijate läbipääsu aspekti. Olen nõus planeeringu tingimusega, et „*tuleb tagada tervikliku jalg- ja jalgrattateede võrgustiku toimimine ning planeeritud tänavamaa enne kavandatud hoonestuse realiseerimist välja ehitada*“, kuid soovime, et planeeringus ei oleks jalgradade kavandamine Aruküla tee 16 ja Aruküla tee 14 katastriüksuste vahel paikneva Aruküla tee T1 katastriüksuseni vaid soovitus, vaid samuti kohustuslik tegevus ja seda koos tänavamaade välja ehitamisega. Loogiline oleks, kui ka planeeringualal oleks Pos 5 ja Pos 6 kinnistute vahel tänavamaa lõik, mis ühendab perspektiivset rajooni Aruküla teega. Sellisel juhul kuuluks ka sinna kavandatav tee (olgu siis jalgrada või sõidutee) detailplaneeringus juba täna kirjeldatud tingimuse alla, mis sätestab tervikliku tänavavõrgustiku välja ehitamise kohustust enne hoonestuse realiseerimist.

Seisukoht 3.2: Arvestada

Detailplaneeringuga tuleb tagada terviklik jalg- ja jalgrattateede võrgustiku toimimine. Leida planeeringuline lahendus, mis võimaldab tagada jalgsi ühendused Pos 7 ja Aruküla tee 14/ Aruküla tee 16 vahelise Aruküla tee T1 kaudu Aruküla tee äärse bussipeatuse ja kõnniteedega.

Arvamus 3.3 Rajooni läbiv kõnnitee

Jalakäijatele meeldivama keskkonna loomiseks teen täiendavalt ettepaneku planeeringus kajastada, kavandada ja kirjeldada rajooni läbiva kõnnitee rajamist. Lahendus soodustaks seda, et piirkonnas liiklevad jalakäijad ja eelkõige lapsed, ei peaks kasutama vaid suureneva liikluskoormusega sõidutee-äärseid kergliiklusteid (mis planeeringulahenduse järgi Pos 8 osas ei ole ka haljasribaga sõiduteest eraldatud vaid otse sõidutee kõrval), vaid saaks kulgeda rajoonis sees, kus autosid vähem ja kiirused väiksemad. Planeeringualal on kavandatud küll suures mahus kõnniteesid, kuid nende eesmärk on hetkel juhtida inimesi eelkõige tänavalt ja parklast hooneteni ehk mööda neid liikudes peab paratamatult mööduma kellegi akna alt või läbi minema parkivate/manööverdavate autode vahelt.

Juba kujunduslikult avalikuks kasutamiseks mõeldud rada seoks rajooni ka ühtsemaks tervikuks ning võimaldaks selle äärde kujundada ühiskasutatavad alad nagu mänguväljakud jms. Eeldused selleks on planeeringus olemas (vt allpool olev Skeem 2), lahendamata on aga mõlemad tee otsad ehk ühendus olemasoleva teede võrguga. Meruski tn poolne ots on märgitud perspektiivse kõnniteena, kuid peaks meie hinnangul olema selgemini kajastatud kui kindlasti rajatav tee ja läbipääs, Pos 5 kinnistul võiks tekkida loogiline läbipääs parklast (lahendatud Pos 3 ja 4 parklate vahel ilusti) ning Pos 6 juurest on lahendamata pääs Aruküla teele. Siinjuures väärib märkimist, et nimetatud lahenduse realiseerimisel peaks kavandama vähemalt ülekäigu ja ligipääsu ka olemasolevale Aruküla tee äärsele kergliiklusteele, vt Skeem 3.

Skeem 2. Avalik rajooni läbiv jalgrada. Skeem 3. Oranžiga soovituslik kõnnitee (juhul kui läbipääs tekib ka autodele), roosaga hädavajalik ülekäik haljasalalt kergliiklusteele.



Seisukoht 3.3: Arvestada osaliselt

Detailplaneeringut tuleb täiendada, kavandada selged ühendused olemasolevate teedega ja selgitada ala läbiva kõnnitee rajamist ning selle eesmärgi ja sihtgruppi/kasutajaid.

4. Irina Ivanova, 18.06.2024

Arvamus 4.1 Pakuks, et planeeritud veesilmad oleks tehtud niimoodi, et talvel saaks teha väikest uisuväljakut.

Seisukoht 4.1 Selgitada

Esitatud ettepanekutega arvestamist on võimalik kaaluda projekteerimisel ja edasistel tegevustel detailplaneeringust sõltumata.

Veesilmade kavandamine on otseselt seotud vajadusega lahendada vee liikumine alal – koguda vesi ja suunata see lammialale. Planeeringuala on põhjavee väljavoolualaga, vajalik on maapinnale allikatena väljuva põhjavee lokaalne ümberjuhtimine pinnaveevõrgu ümberkujundamise kaudu. Võimaldada tuleb ürgoru nõlvalt voolava pinnavee ja välja kiilduva põhjavee takistuseta liikumine Emajõe suunas. Maa-ala kuivendamise eesmärgil on ala keskele kavandatud kaks pikliku kujuga tiiki/ kraavi, vesi tuleb juhtida edelasuunas oleva kraavi kaudu Valgeveski kanalis. Tiikide/ kraavide projekteerimisel tuleb arvestada kasutamiseks sobiliku ja piisavalt lauge kaldaala kujundamisega.

Uisutamise võimalus selgub aja jooksul kogukonna soovil ja vastutusel.

Arvamus 4.2 Pakuks, et avalikudel aladel oleks võimalikult palju lilleniidu. Nt murusaarekesed Klaose ja Meruski tee ääres võiksid vabalt olla lilleniit. Nii on võimalik ka natuke säilida mitmekesisust, mis langeb majade ehitusega.

Seisukoht p 4.2 Selgitada

Detailplaneeringu ülesanne ei ole määrata kindlaks taimeliike. Hoonete vaheline ala on kavandatud puhke- ja haljasalana, mis tuleb lahendada eraldi projektiga. Projekt peab sisaldama mänguväljakute, kõnniteede, haljastuse, tiikide ja muude arhitektuursete väikevormide lahendust. Projekteeritav haljastus peab olema mitmerindelne ja liigirohke. Projekteerida tuleb kõrghaljastusgrupid ning parklaid ääristavad põõsaribad. Haljasalal tuleb tagada taimede kasvuks sobilikud tingimused – valgus- ja ruumivajadus, kasvupinnase hulk, istutusala suurus.

Detailplaneeringu seletuskirja täiendatakse lausega: *Eelistada tuleb kodumaiseid taimeliike, mis sobivad antud kooslusesse (niiskematele aladele lamminiidu liigid ja kuivematele teised)*

Arvamus 4.3 On hea, et jalgrattarajad on eraldatud jalakäijate teest, aga oleks ideaalne kui see oleks samuti eraldatud mingite põõsastega sõiduteest. Kvissentali linnaosas elab väga palju lapsi, kes sõidavad jalgrattaga ja sooviks turvalisemat lahendust kui praegu on planeeritud.

Seisukoht 4.3 Selgitada

Planeeringuga antakse liikluskorralduse põhimõtted, mis täpsustatakse projekteerimisel, sealhulgas täpsustuvad tänavaelementide paigutus ja parameetrid. Planeeringuala liiklus- ja parkimiskorraldus on lahendatud kehtivatele normatiividele ja standarditele vastavalt. Seega lepatakse planeeringuga kokku teemaa laius, kuid täpne lahendus selgub projekteerimisel;

Arvamus 4.4 Elades Kvissentalis mina tunnen väga puudust teadetahvlist. Kui meil toimuvad mingid kohalikud sündmused, nt Kvissentali päevad, siis tahaks panna kuhugi plakati. Pakun teha mingit kaasaegset teadetahvli uue bussipeatuse juures Klaose tänaval, kuhu saab panna kogukonnale väärtuslikku infot.

Seisukoht 4.4 Selgitada

Planeeringuga ei määrata teadetetahvli ega pinkide paigutust, neid on võimalik paigaldada ilma planeeringuta. Teadetetahvli paigaldamine kogukonna initsiatiivil on väärt mõte. Tahvli ilme peab sobituma ümbritsevasse keskkonda ja tuleb kooskõlastada ruumiloome osakonnaga. Tahvli paigaldamise ja selle edasise hooldusega seonduva organiseerivad ja rahastavad kogukonna esindajad ise.

Arvamus 4.5 Pakuks planeerida rohkem pinke. Kindlasti iga mänguväljaku juures võiks olla vähemalt üks pink (praegu inimesed panevad ise mingeid piknikupinke, mis alati ei sobi linnaosa stiiliga). Veesilmade ääres võiks kindlasti olla paar pinki.

Seisukoht 4.5 Selgitada

Vt p 4.4 arvamuse osas võetud seisukoht.

Arvamus 4.6 Pakuks haljastuseks kasutada rohkem põõsaid, mitte ainult puid. Nt iga uue mänguväljaku juures kindlasti võiks olla paar marjapõõsaid (sõstar, karusmari jne). Need ei võta palju ruumi, kuigi lisavad privaatsust ja elurikkust.

Seisukoht 4.6 Selgitada

Vt p 4.2 arvamuse osas võetud seisukoht.

Arvamus 4.7 Kvissentalis on olemas väga hea mänguväljak, mille pärast väiksemad liivakasti liumäega väljakud iga maja juures ei anna enam nii suurt väärtust. Praeguse plaani järgi on planeeritud 5 uut väikest mänguväljakut, mida tõenäoliselt kasutatakse väga harva, sest tavaliselt vanemad eelistavad suurt mänguväljakut (Hauskari 10 juures seisab kinnikasvanud liivaplatš, mida keegi ei kasuta). Pakuks kasutada neid alasid nii, et rikastada õues viibimise viise (eriti talvel). Nt ühe suure mänguväljaku asemel võiks teha mingit muruplatši pallimängudeks (kas vähemalt ühe jalgpalli väravaga). Lisaks talvel lastel puudub võimalus kelgutada, sest pole ühtegi turvalist liugu (minu käest lapsed on küsinud mitu korda kus saab kelgutada siin kandis) - mingi väiksema mänguväljaku asemel võiks teha mägi, mis võiks lisada privaatsust mõnedele majadele ja pakkuda tegevust ka talvel.

Seisukoht 4.7 Mitte arvestada

Planeeringuga on hoonete vaheline ala kavandatud puhke- ja haljasalana, mis tuleb lahendada eraldi projektiga. Projekt peab sisaldama mänguväljakute, kõnniteede, haljastuse, tiikide ja muude arhitektuursete väikevormide lahendust. Üldjuhul tuleb mänguväljak kavandada korterelamu krundile, kuid lubatud on ka ühise mänguväljaku kavandamine mitme maja jaoks. Planeeringuga on antud kogukonnale mõeldud ühiskasutatavate mängu- ja puhkealade põhimõtteline paiknemine. Lubatud on rajada väikelastele mõeldud mänguväljakuid iga elamu

juurde vastavalt vajadusele. Mängu- ja puhkealade projekteerimisel tuleb arvestada erinevate vanuserühmade kasutamise tagamise vajadusega.

Seega annab planeering võimaluse rajada erinevaid vabaõhuveetmise alasid erinevatele vanuserühmadele.

Arvamus 4.8. Pakun planeerida eraldi kohta Bolt tõukerataste jaoks ja ideaalis ka Bolt Drive rendiautode jaoks.

Kui Kvissentalis oleks võimalik parkida rendiautosid, siis kasutaks oma isikliku autot natuke vähem. Lisaks võib planeerida ka linna rendi jalgrataste doki - ainuke dokk Kvissentalis asub suht kaugel planeeritud alast.

Seisukoht 4.8 Selgitada

Tõukerataste, rendiautode ja linna rendirataste parklate rajamine ei ole detailplaneeringu ülesanne. Vastavaid asukohti on võimalik kavandada ilma detailplaneeringuta vajaduspõhiselt.

5. Margus Paesalu, 20.06.2024

Olen Aruküla tee 30 krundi vahetu naaber. Meruski 10 ja 12 majade enamus aknapinda on avatud lõuna suunas, samuti on ka meie aiad Aruküla tee 30 krundi suunas. Mõistan, et linnaruum peab arenema ning linn on pidevas muutumises. Antud krundi osa detailplaneeringu menetlus tekitab mitmeid küsimusi, millele Tartu LV on andnud liiga üldsõnalised kirjeldused, nt "alal asub väheväärtuslik puittaimestik". Metsade majandamise ja ökoloogia magistrina ning ka metsamajanduse üle 10a praktikuna ütlen, et alal ei asu ainult väheväärtuslik puittaimestik. On palju kiirekasvulisi liike: erinevat liiki pajud (nii põõsana kui puudena), paplid, haavad. Lisaks kased, minu andmetel kaugemal ka vähemalt üks jalakas. Aruküla tee 30 krundi osa Emajõe poolsele alale jääb alale peamiselt nn angervaksa metsakasvukohatüübile omane soisem kooslus - peamiselt hallid lepad, sanglepad, sekka mõned haavad ja kased (sookased, arukased). Ala iseloomustavad niisked mullad, paks huumuskiht (kunagine jõeluht) ning ca 50-60a tagasi rajatud kuivenduskraavide võrgustik, ilma milleta oleks soostumine veelgi kiirem protsess. Kuna rohukasv on väga aktiivne, siis isegi põuasel suvel ala tegelikult läbi ei kuiva, mistõttu seal paikneva pisema veekogu (mille ümber on ka maju kavandatud) paiknemine ning ümbrus on ideaalseks keskkonnaks kahepaiksetele. See on oluline kudemiskoht ning elupaik mitmetele konnaliikidele, seda tõendab igal kevadel kudemise ajal ca kuu aega kestev hommikune konnade kontsert, mille kohta on mul ka videomaterjali koos heliga. Muret tekitab kahepaiksete elukeskkonna sisuliselt hävitamine, kuna maapinda tõstetakse ehituse käigus oluliselt ning sellega muudetakse mullastiku niiskus režiimi pöördumatult. Lisaks kahepaiksetele on alal pidevalt näha rebaseid, kohati ka jäneseid, metskitsi. Elurikkusele viitavad ka pidevalt krundi kohal tiirlevad hiireviud ja teisedki haugaslased. Kuivenduskraavidel ning nende kallastel on oluline kobra- ja elupaik, olen kopra aktiivsete elumärkidega pesakuhilaid kohanud mitmel kraavil, mis suubuvad Aruküla tee 30 krundilt Emajõkke.

Senine Kvissentali areng Aeru, Klaose, Hauskari tänavatel näitab, et elurikkus ei suurene, vaid kardinaalselt väheneb. Aedadesse istutatakse pea eranditult hekitaimena elupuid, muru on niidetud, õitsvaid taimi on minimaalselt. Aruküla tee 30 krundil on üle pinna eri liiki õitsvaid taimi trobikond, erinevatest ohakalistest kuni angervaksani. Seniseid piirkonna arendusi nähes on selge, et see kõik kaob ning jäädavalt. Sama on kõrghaljastusega – kask kui liik ei kannata veeržiimi järsku muutust ehk maapinna tõstmist enda ümber. Pea 100 % Meruski tänava jõepoolsete eramajade kruntidest on tõstetud maapinnaga ning alles jäänud kased on kõik 1-2a jooksul surnud ning maha võetud. Antud planeeringut vaadates kordub sama, kuid seda on võimalik vältida. Eeltoodust tulenevalt on minul planeeringu eelnõu osas järgnevad küsimused ning kommentaarid:

Arvamus 5.1 Kuidas tagatakse olulise kahepaiksete elukeskkonna säilimine?

Seisukoht 5.1 Selgitada

Detailplaneeringu eesmärk on eelkõige üldplaneeringu elluviimine ja planeeringualale ruumilise terviklahenduse loomine. Vastavalt üldplaneeringule on ala juhtotstarve korterelamumaa-ala ning määratud on täpsustavad tingimused ehitusõiguse määramiseks.

Arvestades planeeringuala asumist ülejutusriskiga alal, tuleb elamute rajamiseks maapinda tõsta. (Planeeritud maapinna (sh tänavad, muud maapealsed rajatised, v.a tiigid ja kraavid) absoluutkõrgus on 34,4 m.) Olemasolev keskkond muutub, kuid samas rajatakse uued veekogud, mitmerindeline ja liigirohke haljastus, mis eeldatavalt loovad uusi elupaiku erinevatele liikidele, seejuures kahepaiksetele. Planeeringualast lõunasse jääval lammialal säilitatakse olemasolev keskkond ja veerežiim, st on tagatud kahepaiksete elukeskkond.

Planeeringus on ka välja toodud, et planeeringuala on põhjavee väljavoolualaga, vajalik on maapinnale allikatena väljuva põhjavee lokaalne ümberjuhtimine pinnaveevõrgu ümberkujundamise kaudu. Võimaldada tuleb ürgoru nõlvalt voolava pinnavee ja välja kiilduva põhjavee takistusega liikumine Emajõe suunas. Maa-ala kuivendamise eesmärgil on ala keskele kavandatud kaks pikliku kujuga tiiki/ kraavi, vesi tuleb juhtida edelasuunas oleva kraavi kaudu Valgeveski kanalisse. Tiikide/ kraavide projekteerimisel tuleb arvestada kasutamiseks sobiliku ja piisavalt lauge kaldaala kujundamisega. Lammiala veerežiimi hoidmiseks tuleb võimaldada vee liikumist läbi Ujula tänava pikenduse muldkeha tiigi alale ning säilitada ka tiigi põhjaotsa juurest lähtuva kraavi toimimine. Eelistada tuleb mitmes erinevas kohas läbiviigu rajamist läbi tee mulde, tagamaks vee ühtlane jaotumine lammialale, mis oleks praegusele olukorrale võimalikult lähedane.

Arvamusest tulenevalt täiendada seletuskirja ja sätestada, et olemasolevate veekogude sulgemise/ümberjuhtimisega vms ei tohi tegeleda rände ja kudemise ajal ehk aprillist juulini. Rajatavad/ümberkujundatavad tiigid ja kraavid kavandada võimalikult looduslikud – laugete kallastega, kraavid võimalikult looklevad (mitte nõ sirged ja sügavad tehnoakraavid) ning haljastatud kodumaiste liikidega.

Arvamus 5.2 Kui tehakse olulised maapinna väljakaevad ja tagasitäied, siis hävib kogu olemasolev perspektiivi omav (kased, haavad) puittaimestik – mida tehakse, et seda vältida?

Seisukoht 5.2. Selgitada

Olemasolev keskkond hoonestataval alal muutub, alale rajatakse veesilmad ja uus haljastus. Planeeringualast lõunasse jääval lammialal säilitatakse olemasolev keskkond ja veerežiim.

Arvamus 5.3 Kuna Tartu LV on loobunud plaanist ühendada Klaose tänav Ujula tänavaga, siis suureneb oluliselt Meruski tn liikluskorrumus. Meruski tn on 30 kmh ala, kuid mäest alla sõidetakse oluliselt kiiremini, sh ehitusmasinad. Jalakäijate (eelkõige laste) ohutuse huvides tuleks liikluse rahustamiseks tõsta Meruski-Aeru, Meruski-Klaose ja Meruski-Hauskari ristmikud kõrgemaks, et liiklust rahustada.

Seisukoht 5.3. Selgitada

Meruski tänava liikluse rahustamist ja ristmike tõstmise vajadust on võimalik kaaluda ja rakendada ilma detailplaneeringuta vajaduspõhiselt.

Arvamus 5.4 Kuna hooldan ka ise korteriühistu liikmena talvel Meruski tänavat 10.maja eest lumekoristuse näol, siis näen, et eriti just lapsevankritega liiklejatel on talvel raske Meruski tänavast üles minna, kuna tänavaosa on väga kitsas eriti just Meruski 4 kõrval, seal ka osaliselt talvel hooldamata. Suvisel ajal peavad sealt ainult tänava ühel poolel paiknevalt kitsalt lõigult korraga läbi mahtuma jalakäijad, Aruküla teelt alla keeranud jalgratturid ning kergliikurite kasutajad (kes kihutavad mäest alla). Tänane olukord on kriitiline, elanikkonna suurenemisega probleem ainult süveneb.

Seisukoht 5.4 Arvestada

Üldplaneeringu järgi on Meruski tänav kõrvaltänav, kus mootorsõidukite liiklussagedus peaks tiipptunnil soovitatavalt jääma alla 100 a/h. Jalg- ja rattateed peaks üldjuhul paiknema mõlemal pool teed. Kehtiva detailplaneeringu järgi on Meruski tänav sõidutee laius 6 m, mõlemale poole on planeeritud 2 m laiused kõnniteed ja 0,5 m haljasriba krundipiiri äärde.

Detailplaneeringut tuleb täiendada ja anda hinnang Meruski tänavale, hinnata tänav seisundit ja liikluskoormust, selgitada planeeringu elluviimisega kaasnevaid muutusi ja mõjusid.

Arvamus 5.5 LV seisukohad ehituse tehnilise teostuse osas (tagasitäited, ehitusaegne liikluskoormus, kaldpinnasele ning survele põhjaveega alale) ehitamise kohta on liiga üldsõnalised, nt "tuleks teha settebassein". Selge on see, et isegi ehitusjärgselt suureneb vee äravool asfaldiga kaetud parkimisaladelt ning katustelt märkimisväärselt, mis tekitab äkkujutuste ohtu planeeritud veekogusse hoonete vahel. Sealne ülevool toob endaga kindlasti kaasa orgaaniliste setete ärakande Emajõkke. Minu ettepanek on sealsel alal teha parkimiskohad nn „murukividega“, mis suudavad suure sajuhulga mõju minimeerida. Hea näide Tartu LV ja projekteerijate koostööst SUDS (Sustainable Urban Drainage System) on Klaase 10 rajatud mänguväljak, mille projekteerimine ja teostus minimeerib suure koguse sadevee mõjusid. Kiitus!

Seisukoht 5.5. Selgitada

Detailplaneeringuga sätestatakse liikluskorralduse põhimõtted, rajatiste materjalid jms lahendatakse projektiga. Sademevee kogumiseks ja suunamiseks on alale planeeritud lisaks sademeveetorudele ka puhvermahutid, kraavid ja tiigid. Seletuskirjas on sätestatud, et valingvihma aegse ülekoormuse vähendamiseks sajuveesüsteemis tuleb planeeringualal sademevee vooluhulka (l/s) piirata. Vooluhulga (l/s) reguleerimiseks tuleb kasutada võimalikult väikese äravooluteguriga pinnakatteid. Katusest ja maapinnalt kogutakse võimalikult suurel hulgal sademeveet ja juhitakse planeeritud tiiki/kanalisse. Planeeringuala idaserva on planeeritud põhja- ja sademeveet reguleeriv kraav koos drenaažitoruga. Kogutud sademevesi suunatakse edasi Emajõe suunas. Sademevee vooluhulga reguleerimiseks on parklatesse kavandatud puhvermahutid. Nõuded vooluhulga piiramiseks täpsustatakse ehitusprojekti koostamiseks väljastatavates tehnilistes tingimustes.

Detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu ning vertikaalplaneerimise pinna-, põhja- ja sademevee liikumise skeem on koostatud Kobras OÜ ja vastavat pädevust omavate ekspertide poolt.

Arvamus 5.6 Planeeritav ehitusmaht ei arvesta Meruski 6/8a/8b/8c ehitusmahuga ning väliruumi ühtse tervikuga, mis muudab kogu ehitusala arendajate survele maksimaalselt tihedalt asustatud alaks, milles eri reljeefi tasanditel on igal arendajal oma nägemus elukeskkonna kujundamisest, mis ei loo ühtset tervikut, mida Emajõe-lähedane elurajoon eeldaks. Kokkuvõttes soovin, et linnaelanikel oleks Tartu hea elada, nad saaksid jalgsi ja rattaga mugavalt liigelda (mida tänu Aruküla kergliiklusteele on Kvissentalis elades väga mugav teha). Antud planeeringu eelnõu jätab soovida just jalgsi ning rattaga liiklejate vajaduste arvestamisega. Senised arengud ning arendused näitavad kahjuks, et Kvissentali on nn "magalarajoon", millest iga pere 2 autot sõidavad hommikul ära ning õhtul tagasi. See võiks olla aga keskkond, milles on tore ka vaba aega veeta ning virgestuda.

Seisukoht 5.6 Selgitada

Aruküla tee 30 krundi osa detailplaneering on koostatud, arvestades aastal 2022 läbiviidud arhitektuurivõistluse tulemusi. Planeeringus on sätestatud, et planeeritud kruntide Pos 1 - 4 (Meruski tn 10, Meruski tn 6, Meruski tn 8 kruntidega piirnev) hoonestus tuleb projekteerida vastavalt töös „Rabametsa“ toodud arhitektuursetele nõuetele. Lubatud on kahekorruselised

hooned. Esimesele korrusele on ettenähtud terrassid. Rõdud on sügavusega kuni 1,5 m. Korruse lubatud kõrgus on kuni 3,0 m. Lubatud katusekalle on 0°.

Planeeritud krundi Pos 2 suurim võimalik täisehitusprotsent on 21 ja minimaalne võimalik krundi pind eluruumi kohta 248 m² (koormusindeks), hoonestustihedus (brutopind/krundi pind) 0,42, ühe hoone suurim võimalik ehitisealune pind 421 m², suurim korterite arv 8.

Meruski tn 6 ja Meruski tn 8 kruntidel kehtib Tartu Linnavolikogu 27.03.2008. a. otsusega nr 342 kehtestatud Aruküla tee 22, 24, 26, 28, 28a, 28b ja 32c kruntide ning lähiala detailplaneering, millega on määratud Meruski tn 6 ja Meruski tn 8 kruntidele ehitusõigus kuni 4-korruselise korterelamu rajamiseks. Meruski tn 8 krundile on planeeritud kuni 40 korterit (koormusindeks 127), Meruski tn 6 krundile 10 korterit (koormusindeks 177). Meruski tn 6 hoone suurim lubatud ehitisealune pind on 285 m² (täisehitusprotsent 16), Meruski 8 - 900 m² (18%), lisaks on lubatud rõdud ja terrassid. Planeeringukohane hoonestustihedus on Meruski tn 6 krundil 0,61, Meruski tn 8 krundil 0,67.

Seega on Meruski tn 6 ja Meruski tn 8 kruntidele planeeritud ehitismahud suuremad kui Aruküla tee 30 krundi osa detailplaneeringuga kavandatud. Arvestades, et alal on läbiviidud arhitektuurivõistlus, mille tulemustega arvestavalt rajatakse nii hooned kui ka väliruum professionaalide poolt, võib eeldada, et tulemus saab olema kvaliteetne ümbritsevaga arvestav terviklik linnaruum. Seejuures rajatakse ka jalg- ja rattateed, mis seotakse olemasoleva ning planeeritud teede võrguga. Ühtlasi on linnal on plaanis rajada jalg- ja rattatee Ujula ja Klaose tänava pikendusena.

6. Krista Takkis, 21.06.2024

Äsja Euroopa Parlamendis vastu võetud looduse taastamise määrus (https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0089_ET.pdf) seab kogu Euroopa Liidus suuna tugevama loodushoiu ning kahjustatud elupaikade taastamise poole ning seab õiguslikult siduvad kohustused selle ellu viimiseks. Muu hulgas sätestab selle artikkel 8, et liikmesriikide linnades ei tohi 2030. aasta lõpuks rohealade summaarne pindala väheneda. Selle asemel on oluline nii linnades kui mujal oluline rohealade pindala suurendada ning kahjustatud kooslusi taastada. Selle kokkuleppe valguses tuleks ka Tartul mõned planeerimispõhimõtted ümber vaadata ning loobuda linna rohealadele ehitamisest, k.a. Emajõe luhtadele, ning tihendada linnaruumi pigem olemasolevate kõvakattega pindade arvelt.

Aruküla tee 30 detailplaneeringu ala asub Emajõe äärsel looduslal. Ka DP KSH toob välja, et kuigi see ala ei ole ametlikult rohevõrgustiku osa, siis toetab see rohealade toimimist ning maastiku sidusust. Kvissentali linnaosa laienemine Emajõe lammi loodusladel vähendab elupaiku nii seal elavatel loomadel (nt metskitsed, rebased, koprad), taimedel kui ka teistel organismidel. Kuigi Aruküla tee 30 ja Ujula tn pikenduse planeeringuala ei ole hetkel määratud väärtuslikuks maastikuks, on seal ja selle lähemas ümbruses andmebaasi elurikkus andmetel leitud üle neljasaja taime- ja loomaliigi.

Planeeritav arendus võib mõjutada ka ala veerežiimi, millest sõltuvad otseselt piirkonnas asuvad kaitsealuste käpaliste populatsioonid. KSH toob küll välja mitmeid leevendusmeetmeid veerežiimi mõjutamise vältimiseks, kuid arvestades soohiilaka (*Liparis loeselii*) arvuka populatsiooni olulisust kogu piirkonnas, oleks antud olukorras sobivam kohalda ettevaatusprintsipi ning välistada igasugune võimalus selle populatsiooni kahjustamiseks teede või elamuala rajamisega populatsioonile nii lähedale.

Samuti ei saa nõus olla DP seletuskirjas toodud väitega, et antud arendus ei too kaasa olulist mõju kliimale. Niivõrd suures mahus turbapinnase eemaldamine ning ala suures osas katmine tehismaterjalide ja õuemuruga muudab praeguse süsinikku siduva märja niidukoosluse kas asfaltkatteks või oluliselt kuivema mullaga hoolikalt pügatud rohekõrbeks, mille süsiniku sidumise potentsiaal on kaduvväike. Lisaks vabaneb suur hulk süsinikku ka eemaldatud turbapinnasest, (sõltuvalt siiski ka selle edasisest kasutusest). Samuti väheneb lammiala pinnase täitmisega, kuigi pigem vähesel määral, Emajõe lammi võimekus liigvett puhverdada.

Elamute ja teede ehitamise asemel võiks Aruküla tee 30 ala pakkuda pigem võimalust koosluste ökoloogilise seisundi taastamiseks (läbi võõrliigi kanada kuldvitsa (*Solidago canadensis*) tõrje) ning rajada piirkonda näiteks laudteed ja muud kergtaristut, ühendamaks piirkonna Emajõe-äärse matkarajaga ning parandades seega looduses viibimise võimalusi Kvissentali piirkonna elanikele. Juhul, kui Aruküla tee 30 arendusega siiski edasi minna, oleks oluline rajada piirkond võimalikult looduslähedasi põhimõtteid silmas pidades. Näiteks:

Arvamus 6.1 Kasutada piirkonnas võimalikult palju vett läbilaskvaid pinnakatted asfaldi asemel ning muid looduslikke vee äravoolu reguleerivaid lahendusi (vihmpeenrad jne), mis aitavad ka puhastada looduslikesse veekogudesse jõudvat vett.

Seisukoht 6.1 Selgitada

Detailplaneeringuga sätestatakse liikluskorralduse põhimõtted, rajatiste materjalid jms lahendatakse projektiga. Sademevee kogumiseks ja suunamiseks on alale planeeritud lisaks sademeveetorudele ka puhvermahutid, kraavid ja tiigid. Seletuskirjas on sätestatud, et valingvihma aegse ülekoormuse vähendamiseks sajuveesüsteemis tuleb planeeringualal sademevee vooluhulka (l/s) piirata. Vooluhulga (l/s) reguleerimiseks tuleb kasutada võimalikult väikese äravooluteguriga pinnakatteid. Katuselt ja maapinnalt kogutakse võimalikult suurel hulgal sademevett ning juhitakse planeeritud tiiki/kanalisse. Planeeringuala idaserva on planeeritud põhja- ja sademevett reguleeriv kraav koos drenaažitoruga. Kogutud sademevesi suunatakse edasi Emajõe suunas. Sademevee vooluhulga reguleerimiseks on parklatesse kavandatud puhvermahutid. Nõuded vooluhulga piiramiseks täpsustatakse ehitusprojekti koostamiseks väljastatavates tehnilistes tingimustes.

Detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande eelnõu ning vertikaalplaneerimise pinna-, põhja- ja sademevee liikumise skeem on koostatud Kobras OÜ ja vastavat pädevust omavate ekspertide poolt.

Arvamus 6.2 Haljastuses kasutada kindlasti liigrikast kooslust looduslikest liikidest, seda nii kõrghaljastuse kui ka rohttaimede puhul.

Seisukoht 6.2 Selgitada

Planeeringus on sätestatud, et projekteeritav haljastus peab olema mitmerindeline ja liigirohke. Projekteerida tuleb kõrghaljastusgrupid ning parklaid ääristavad põõsaribad. Haljasalal tuleb tagada taimede kasvuks sobilikud tingimused – valgus- ja ruumivajadus, kasvupinnase hulk, istutusala suurus. **Detailplaneeringu seletuskirja täiendatakse lausega *Eelistada tuleb kodumaiseid taimeliike, mis sobivad antud kooslusesse (niiskematele aladele lamminiidu liigid ja kuivematele teised)***

Arvamus 6.3 Kuna hetkel alal asuvates veekogudes hävitatakse täielikult sealne elustik (k.a. väärtuslikud kahepaiksete kudemisalad), siis oleks oluline konsulteerida uute veekogude rajamisel ekspertidega, et uutes veekogudes luua vee-elustikule ja kahepaiksetele võimalikult soodsad tingimused.

Seisukoht 6.3 Selgitada

Tiigid tuleb projekteerida ja rajada vastava ala ekspertide poolt ja vastavalt kehtivatele nõuetele ning keskkonnaga arvestavalt.

Arvamus 6.4 Vähendada võimalikult palju valgusreostust ning selle negatiivset mõju loodusele (tegur, mille mõju looduskeskkonnale ei olnud KSH käigus analüüsitud).

Seisukoht 6.4 Selgitada

Planeeritakse kuni 8 korteriga korterelamuid ja nendega otseselt seotud rajatisi. Seega kaasneb eeldatavalt vaid elanikele vajalik nõuetekohane valgus, mis ei too kaasa valgusreostust.

Arvamus 6.5 Mänguväljakutel ja puhkealadel kasutada võimalikult palju looduslikke materjale, pinnakatteid ning muid loodusest inspireeritud lahendusi. Mänguväljakute läheduses on hea kasutada piisavalt kõrghaljastust soojasaare efekti vältimiseks.

Seisukoht 6.5 Selgitada

Mänguväljakute lahendus selgub projekteerimisel ekspertide poolt. Detailplaneeringus on sätestatud, et hoonetevaheline ala on kavandatud puhke- ja haljasalana, mis tuleb lahendada eraldi projektiga. Projekt peab sisaldama mänguväljakute, kõnniteede, haljastuse, tiikide ja muude arhitektuursete väikevormide lahendust. Planeeringu põhijoonisel näidatud ettepanekus on mänguväljakud valdavalt kõrvuti planeeritud kõrghaljastusega.

Arvamus 6.6 Hoonete värvilahenduses ja välispindadel mitte kasutada soojasaare efekti võimendavaid lahendusi (nt liiga tumedad värvid ja kuumenevad pinnad).

Linnades asuvad looduslikud rohealad on elurikkuse kantsid, mida tuleb hoida ning väärtustada. Nad muudavad elukeskkonna meile kõigile meeldivamaks, puhverdavad kliimamuutuste mõju ning pakuvad arvukalt erinevaid looduse hüvesid. Kord hävitatud loodust on pea võimatu tagasi saada. Palun hoiame seda, võttes eeskujuks ka Euroopa Liidu seatud suunda looduse paremale kaitsele!

Seisukoht 6.6 Selgitada

Detailplaneering on koostatud, arvestades üldplaneeringut ja aastal 2022 läbiviidud arhitektuurivõistluse tulemusi. Planeeringus on sätestatud, et hoonete projekteerimisel tuleb lähtuda arhitektuurikonkursi töödest „Rabametsa“ ja „Mäealuse“. Pos 1-4 tuleb projekteerida vastavalt töös „Rabametsa“ ning pos 5-6 töös „Mäealuse“ toodud arhitektuursetele nõuetele. Hooned projekteeritakse professionaalide poolt koosöös linnaga, arvestades kehtivate nõuete ja keskkonnatingimustega.