

**Tartumaa Tartu linn**  
**Aardla tänava eritasandilise raudteeülesõidukoha eelprojektiga kavandatavate tegevuste**  
**KESKKONNAMÕJU HINDAMISE ARUANDE AVALIKU ARUTELU JA EELPROJEKTI**  
**ESKIISLAHENDUSE TUTVUSTUSE KOOSOLEKU PROTOKOLL**

Tartu Linnavalitsus

15. juuli 2009

Avalik arutelu algas: 14.00  
lõppes: 15.30

**Juhatas:** Mati Raamat (Tartu Linnavalitsus)

**Protokollis:** Tuuli Põld (Kobras AS)

**Osa võtsid:** osavõtjate nimekiri on lisatud

**Päevakord:**

Tartu Linnavalitsuse esindaja Mati Raamat avab nõupidamise.

1. Rein Kaseleht (Teede Tehnokeskus AS) teeb sissejuhatuse projekti eesmärkidesse, projekti käiku ning eelprojekti koostamisse.
2. Urmas Uri (Kobras AS) tutvustab keskkonnamõju hindamise aruannet.
3. Tarmo Pärna (Toner-Projekt OÜ) tutvustab väljavalitud alternatiivi eelprojekti.

Avaliku väljapaneku ajal laekus üks kirjalik ettepanek AS EVR Infra poolt, millele vastatakse kirjalikult.

**Arutelu ja küsimused:**

**Toivo Sõmer (Aardla 50):** Elan Aardla ja Raudtee tn nurgal, kas meie maja jääb alles? Joonistelt ja Teie jutust ei tule välja, et läheks maha.

**Tarmo Pärna:** Haljasala likvideeritakse osaliselt. Mõlemas kinnistu ääres kulgevad kergliiklusteed, tuleb ka haljastus. Krundile sisse ei lähe ja krundipiirid jäävad samaks.

**Toivo Sõmer:** Kas kergliiklustee tõuseb tasapinnaliselt? Kui lai on kergliiklustee?

**Tarmo Pärna:** Aardla tn äärne kergliiklustee jääb tänasele tasapinnale, Raudtee tn külge rajatav kergliiklustee läheb tunnelisse. Kergliiklustee laius on 4 m.

**Tarmo Sõmer:** Kas sinna tuleb eraldi müratõke kui liiklus tihedamaks läheb? Kas on mõeldud teha mürasein?

**Urmas Uri:** Müraseinu ei tule kusagile. Modelleerimise kohaselt ei ületata mürapiierväärtusi elamute alal. Raudtee äärde tuleb tõke. Aga eraldi piirdeid ei tule.

**Ants Liiva (Aardla 70):** Kui palju suureneb liiklusvoog kui tunnel valmis saab?

**Rein Kaseleht:** Vastaksin niimoodi, et liiklusprognoos on tehtud liiklusvajaduse järgi, modelleerimine näitab 2030 liiklusvajadust. Liiklusvoog on prognoositud kas tunnel tuleb või ei tule. Aastal 2030 on selline liiklusvajadus kindlasti olemas. Täna umbes 10 tuhat autot ööpäevas ja see kahekordistub.

**Ants Liiva:** Kas liiklus jääb Aardla tänaval samaks, et lubatud on nii sõiduautod kui 8 tonnised autod?

**Rein Kaseleht:** See on liikluskorralduse küsimus, meie selles projektis ei ole joont vahele tõmmanud, aga meie soovitus on, et Aardla ja Soinaste tn oleks tulevikus suurtele autodele suletud.

**Ants Liiva:** Praegu hommikul tiptunni ajal 50 minuti jooksul 300 väike ja 30 suurt autot.

**Tarmo Pärna:** Aardla tn ei ole praegu ühtegi piirangut va öisel ajal veoautode sissesõiduks. Võimalik teha piirangud Aardla tn-le edasisõiduks ning suunata suured veokid Raudtee tn-le ning vähendada liikluskirursi. Sellega väheneks Aardla tn liiklussagedus oluliselt. Leida lahendus, et Võru tn ja Raudtee tn ringtee suunas võiks olla raskeliiklusele lubatud, teised tänavad võiks olla registrimassi piiranguga.

**Ants Liiva:** Juba praeguse transpordi juures – praegu ei kuku mitte krohv vaid nagisevad ka puitkonstruktsioonid. Nii et lammutamise probleem jääb ära – need lagunevad iseenesest selle liiklusega. See ei ole normaalne, see on elamurajoon. Ma tean, et te ei saa vastata, aga see on tegelik olukord.

**Rein Kaseleht:** Me saame sellega arvestada tänava ehitusmaterjalide valikul.

**Ants Liiva:** Ütleme, et majad lagunevad, kes selle kinni maksab?

**Rein Kaseleht:** See on juriidiline küsimus, mida kindlasti ei lahendata ära projektis. See küsimus tuleks esitada teisel aadressil.

**Ants Liiva:** Aardla tn elanikud on pöördunud selle küsimusega Tartu Linnavalitsuse poole, nt müra küsimustes. Vastus tuli, et tegeletakse nende kahe eritasandilise projektiga. See ei ole vastus. Fakt on see, et majad lagunevad ja müra on.

**Rein Kaseleht:** Kus teie maja asub?

**Ants Liiva:** Aardla ja Lemmatsi tn nurgal.

**Urmas Uri:** Projektilal muudetakse teemaa kitsamaks. Põhjus, miks on valitud see lahendus, on see, et ühest küljest kahjustataks võimalikult vähe erakinnistuid ning teiseks, et selle lahenduse korral suunatakse liiklus raudteeäärsele tänavale, mitte Aardla ja Soinaste tn-le.

**Ants Liiva:** Ka kaevukaaned sõiduteel – need on deformeerunud ja kõlksuvad. Kas Aardla tn tehakse laiemaks?

**Rein Kaseleht:** Oma konstruktsioonilt läheb tänav projektilal laiemaks, kaugemates osades selle projektiga tänavaid ei laiendata.

**Tarmo Pärna:** Sõiduteeosa läheb pigem mõlemale poole teed rajatava kergliiklustee võrra kitsamaks.

**Stella Sõmer (Aardla 50):** Kaua võtab ehitus aega?

**Rein Kaseleht:** Me ei tea kuna see ehitatakse, aga ehitusaeg alla 2 aasta ilmselt ei tule. Enne ehitama ei hakata, kui finantseerimine on tagatud. Ala on piiratud, mistõttu ei saa siia tööle saata kõiki masinaid korraga ning seega pikeneb ka ehituse aeg selle võrra.

**Tarmo Pärna:** Kommenteeriks, kuidas ehitatakse ja kuidas läheb. Teatud lõikude tegemine suurt liiklust ei segagi, aga tõenäoliselt läheb skeemiga, et kõike korraga lahti ei kaevata, tehakse järkjärgult. Keerulisem on kommunikatsioonide osa ehitus – kuidas tagatakse nt kanalisatsiooni ühendus, kui seda ümber tehakse.

**Stella Sõmer:** Millal otsustatakse see, kuna töödega alustatakse?

**Rein Kaseleht:** Me teeme esmalt rahastustaotluse ja see läheb menetlemisele Vabariigi Valitsusele ja Euroopa Komisjonidele ning kuna see finantseerimine otsustatakse, seda ei oska öelda. Praeguses rahastustaotluses seda sees ei ole. Rahastustaotlus esitatakse selle aasta lõpus.

**Mati Raamat:** Järgmise aasta jooksul võiks selguda, kas ja kuna on võimalik rahasid saada.

**Rein Kaseleht:** Tartu linnal on ka omad prioriteedid – on kaks objekti: Aardla ja Betooni raudteeülesõidud. Aardla jääb eelprojekti tasandile. Betooni on tähtsam prioriteet, seal minnakse üks etapp kaugemale kui praegu Aardla puhul, Betoonil oli tasuvus parem.

**Ants Liiva:** Mis see maksumus umbkaudu oli?

**Rein Kaseleht:** Praegu peast ei mäleta, on olemas teostatavusuuringu aruandes.

**Toivo Sõmer:** Kas raudteemüra on normipiires?

**Urmas Uri:** Eesti Raudtee on teinud plaane raudteemüra vähendamiseks. Raudteemüra seinte paigaldamine on eraldi töö ja sellega on lubatud tegelema hakata.

**Mati Raamat:** Olen vestelnud kahe raudteevahelisel alal elavate inimestega ja nende sõnul on peale seda, kui vahetati välja raudteetalune kehand ja keevitanud kokku liiprid, müra tase vähenenud. Kas KMH-s on raudtee müra andmed tees?

**Urmas Uri:** Ei ole, need on eraldi tööd.

**Mati Raamat:** Saate omavahel ühendust võtta, et kust neid andmeid kätte saada.

**Rein Kaseleht:** Meie raudteemüra ara ei lahenda.

**Urmas Uri:** Kahetasapinnaliseks viimine on selleks, et raudteeliiklus vlla sujuvamaks, pidurdamise ja kiirendamise kohad kaovad. Samad projektid tehtud Tapal, Rakveres, Tallinnas.

**Rein Kaseleht:** Mürakaardil on teie maja suhteliselt „rohelises alas“, see on mudelite järgi modelleeritud.

**Toivo Sõmer:** Luuakse tingimusi autode paremaks läbivooluks, on ju loogiline, et liikluse suurenemisega tõuseb ka müra tase.

**Rein Kaseleht:** Aga müra leviku tingimused muutuvad, liiklussujuvus ja profiilid muutuvad.

**Toivo Sõmer:** Kas sinna ringtee juurde olevate majade juurde ei võiks planeerida mingi müra seinad? Seal on müra tõenäoliselt kõige suurem. Kohalikud elanikud soovivad seda.

**Rein Kaseleht:** Me kaalume seda veel, oleneb seda ka varem kaalunud, otsust vajadust selleks ei ole olnud. Tehnilise projekti koostamise käigus saab müra tase selgema veel lisada.

**Stella Sõmer:** Kas võib tulla hoopis alternatiiv I?

**Urmas Uri:** Sellest on sisuliselt loobunud, sest sellega kaasnes nii palju „egasid“. Ka elanike vastusels viaduktile on oluline argument. Tehnilistes joonistes lahendatakse tunnelli.

**Tarmo Pärna:** Terve piirkonna, kus ehitatakse uued teed ja kõnniteed, projektis näeme ette uue pataia, mille kõrgus on 1,5 m. Tehnilises projektis omanikuga maha istudes saab seda muuta. Selline see toimib teatud määral müra leevendina.

**Rein Kaseleht:** Tuleb detailplaneering (DP), praegu ei tuta, otsustatakse kuna ja kuidas kuid DP käigus kõigil krundi omanikel võimalus oma seisukohti avaldada. Selles osas tasub aktiivne olla.

**Ants Liiva:** Viadukti korral on müra ulatus talem.

**Urmas Uri:** Vibratsioon on hullem seal, kus pinnas on pehmern. Hullern on olukord, kus tee ei ole korralikult kanaliseeritud. Tunneli osas hakkab tee tootuma devoni liivakivile, sügavusele kusagile 5 m (tugiseinte osas). See taandab vibratsiooni.

**Stella Sõmer:** Kuna ja kus on info, et saaks veel sakkuda?

**Tarmo Pärna:** Edasi tehakse detailplaneering ja tehniline projekt. Edasi minnakse siis, kui Linnavalitsus selle talib. Seda ei tee kuna see edasi läheb, praegu on käsil selprojekt.

**Urmas Uri:** Linnavalitsuse lehele pannakse üles info, kui midagi edasi tehakse. Detailplaneeringu koostamine on avalik protsess.

**Tarmo Pärna:** On võimalik tehnilisse projekti sisse kirjutada, et akende vahetus või muud meetmed tuleb kasutusele võtta, et vähendada müra.

**Urmas Uri:** Kas on veel küsimusi, millele kirjalikult vastata? Raudteemüra viited saadama. (Talendava kirjalikult küsimustele vastamist ei nõutud/ Tänam)

Juhataja: Mati Raamat

Protokollis: Tuuli Põld