



KORRALDUS

Kuressaare

03.09.2024 nr 2-3/903

Kudjape alevikus Piiri ja Kuressaare linnas Kelluka tn 26 katastriüksuste detailplaneeringu kehtestamine

Saaremaa Vallavalitsuse 20. juuli 2021. a korraldusega nr 2-3/1252 algatati Kudjape alevikus Piiri ja Kuressaare linnas Kelluka tn 26 katastriüksuste detailplaneering (edaspidi *detailplaneering*).

Detailplaneeringuala hõlmab Kudjape alevikus Piiri katastriüksust (katastritunnus 43301:001:1027, pindala 43 849 m²) ja osaliselt Kuressaare linnas Kelluka tn 26 katastriüksust (katastritunnus 34901:015:0130, pindala 1 084 804 m²). Detailplaneeringu eesmärgiks on tänavavõrgustiku lahendamine Kelluka, Mündi ja Sepavere teede pikenduste jaoks, transpordimaa kinnistute ja elamumaa kruntide moodustamine, ehitusõiguse määramine elamute ja abihoonete püstitamiseks ning tehnovõrkude ja haljastuse põhimõtete määramine. Detailplaneeringu algatamisel määrati planeeringuala suuruseks ca 10,1 ha vastavalt algatamise korralduse lisas 1 toodud asendiplaanile. Detailplaneeringu koostamise käigus on planeeringuala lõunapiir nihutatud Kelluka tn 24 katastriüksuse piiriga samale joonele, mistõttu muutus planeeringuala väiksemaks Kelluka tn 26 katastriüksuse osas ja detailplaneeringu vastuvõtmise korraldusega määrati planeeringuala suuruseks ca 9 ha. Planeeringuala on nähtav korralduse lisas olevatel planeeringu joonistel.

A. Detailplaneeringuga kavandatu

Detailplaneeringuga kavandatakse 18 elamumaa, 4 transpordimaa, 1 tootmismaa ja 3 sotsiaalmaa krunti. Elamumaakruntide suurused on vahemikus 1464-2844 m². Elamumaa kruntidele on kavandatud 1 põhihoone ja 1 abihoone, lubatud ehitisealuse pinnaga kruntide põhiselt kas 300 või 400 m². Kruntidel pos 1–3 on suurim lubatud kõrgus põhihoonel 9 m, maksimaalne korruselisus on 2 ja lubatud on viilkatus. Ülejäänud kruntidel on suurim lubatud kõrgus põhihoonel 6 m, maksimaalne korruselisus üks ning lubatud on lame-, kald- vm katused (v.a viil- ja kelpkatused) katusekaldega 0-20 kraadi. Maksimaalse ehitisealuse pinna sisse arvestatakse nii ehitusloakohustuslikud kui ka ehitusloakohustuseta hooned. Planeeringus on määratud hoonestusalad võimalikult suured, et oleks võimalik hoonete paigutamisel olemasoleva väärtusliku haljastusega arvestada. Kruntidel pos 15–19 on oluline säilitada maksimaalselt ja kompaktselt sealne põõsarinne, et kaitsealustel lindudel oleksid pesitsuspaigad. Elamumaa krundid võib piirata aiaga. Elamute paigutamiseks on määratud kohustuslik ehitusjoon. Ehitamisel tuleb arvestada, et tegemist on osaliselt üleujutusala riskipiirkonnaga.

Hoonete paigutamisel tuleb arvestada võimalikult palju olemasoleva taimestikuga, et säiliks loodusliku ilmega elukeskkond ja säilitataks maksimaalselt olemasolevat taimestikku, lageraie on keelatud. Enne hoonete projekteerimist tuleb väärtusliku taimestikuga kruntidel teha taimestiku inventuur ja hoone paigutusel lähtuda olemasoleva väärtusliku taimestiku maksimaalsest säilitamisest. Kruntidel, millel paikneb teepoolses küljes kadastik, tuleb see

säilitada nii suures mahus kui võimalik. Raietöödeks peab taotlema luba Saaremaa Vallavalitsuselt. Maapinna tõstmise kinnistutel on lubatud ainult hoonealuse maa osas.

Juurdepääs planeeringualale on olemasolevatelt Kelluka ja Mündi tänavatelt ning Otsavere teelt. Planeeringualale planeeritavad teed loovad ühise tänavavõrgu ja planeeringuga määratakse juurdepääs kallasrajale. Üldmaa krundile pos 16 on kavandatud 4 avalikku parkimiskohta, tuletõrjeveemahuti, jäätmete kogumispunkt ja kanalisatsioonipumpla. Elamumaa kruntide parkimine lahendatakse ehitusprojektis krundi piires. Tee tuleb rajada püsikatendiga.

Vee- ja kanalisatsioonilahendus on kavandatud tsentraalsena, elektrivarustus kavandatakse uuest komplektalajaamast. Planeeringuga on kavandatud tänavavalgustus ja sidetrass. Kelluka tn 24 kinnistu ees paikneb olemasolev tuletõrjehüdrant. Kuna veetorustiku surve pole hüdrantide rajamiseks piisav, on planeeringualale planeeritud tuletõrje veevõtukoht.

Planeeringualale jääb lennuvälja kaitsevöönd, seega on detailplaneeringus käsitletud lennuvälja kasutamise käigus tekkivat müra.

B. Kehtiv üldplaneering

Planeeringualal kehtib Kuressaare linna ja Kaarma valla kontaktvööndi ühisplaneering (kehtestatud Kuressaare Linnavolikogu 26. jaanuari 2012. a otsusega nr 1 ja Kaarma Vallavolikogu 25. jaanuari 2012. a määrusega nr 1, edaspidi *ühisplaneering*). Vastavalt maakasutuskardile asub planeeringuala haljasmaa juhtotstarbega alal. Ühisplaneeringu seletuskirja ptk 4.3 kohaselt antakse haljasmaal ehitusõigus kinnistule, mille ehitusala ei paikne planeeringuga määratud rohevõrgustiku tuumalal, toetuskõlbulikul põllumaal ega inventeeritud vääriselupaiga alal. Kinnistu, millele ehitusõigust taotletakse, on üldjuhul vähemalt 2 ha, erandkorras omavalitsusüksuse kaalutusõiguse alusel ka väiksem, kui kinnistu hoonestamine on kooskõlas piirkonna maakasutuse põhijoontega. Ühisplaneeringu kohaselt Kuressaare linna haldusterritooriumil paiknevat haljasmaad üldjuhul ei hoonestata.

Planeeringualale ulatub ühisplaneeringuga määratud ranna ehituskeeluvöönd.

C. Kaalutlused

Planeeringualale kavandatakse krunte elamuehituseks ja tegemist on ehitusloakohustuslike hoonetega. Detailplaneeringu koostamine on vajalik tulenevalt planeerimisseaduse (edaspidi *PlanS*) § 125 lõike 1 punktist 1, mille alusel detailplaneeringu koostamine on nõutav linnades ja alevikes ehitusloakohustusliku hoone püstitamiseks.

Planeeringuala lähialal on alevikule ja linnale omane tiheasustus ning planeeringuala piirneb loodest ja põhjast elamumaa kruntidega, mille suurused on vahemikus 1236–3002 m². Planeeringuala ei paikne rohevõrgustiku tuumalal, toetuskõlbulikul põllumaal ega inventeeritud vääriselupaiga alal ning alale on olemas juurdepääsuteed. Planeeritavad hoonestusalad ei ulatu ranna ehituskeeluvööndisse. Kuressaare linna haldusterritooriumil paikneva haljasmaa hoonestamine moodustab loogilise jätku piirkonna olemasolevale hoonestusele ja tänavavõrgustikule ning hoonestamine haljasmaa osas on marginaalne. Seega kavandatavate ca 0,15–0,28 ha suuruste elamukruntide planeerimine on kooskõlas piirkonna maakasutuse põhijoontega, mistõttu leiab vallavalitsus, et haljasmaa juhtotstarbega alal alla 2 ha suuruste elamukruntide planeerimine piirkonnas on kooskõlas üldplaneeringu tingimustega ning planeeritava tegevuse jaoks ei ole planeeringualal vaja ühisplaneeringu juhtotstarbeid muuta.

Eelnevast tulenevalt vastab kavandatav tegevus kehtivale ühisplaneeringule ja Saaremaa Vallavalitsus on seisukohal, et planeeritav hoonestus sobib piirkonda arvestades lähipiirkonna maakasutust ja hoonestust.

D. Detailplaneeringu menetlus

Detailplaneeringu algatamisest teavitati vallalehes Saaremaa Teataja 12.08.2021, maakonnalehes Meie Maa 28.07.2021, ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded 26.07.2021, Saaremaa valla veebilehel 26.07.2021 ning planeeringuala naabreid ja ametiasutusi teavitati kirjalikult 26.07.2021 kirjaga nr 5-2/4085-1.

Detailplaneeringu eelnõu esitati planeeringuala naabritele ja Maa-ametile arvamuse avaldamiseks 24.10.2023 kirjaga nr 5-2/5695-1. Maa-amet oma 01.11.2023 kirjas nr 6-3/22/19487-4 viitab ebatäpsusele detailplaneeringus, palub detailplaneeringut korrigeerida ning nõustub planeeringulahendusega tingimusel, et arvestatakse Maa-ameti toodud ettepanekutega. Maa-ameti välja toodud detailplaneeringu ebatäpsused on parandatud.

Detailplaneeringu on kooskõlastanud Päästeamet 03.11.2023 kirjaga nr 7.2-3.4/7102-2 ja Transpordiamet 24.11.2023 kirjaga nr 7.2-3/23/22401-2. Transpordiamet oma kooskõlastuskirjas toob välja, et lennutegevusest tulenev oht alal on minimaalne ning sellest tulenevalt kooskõlastab detailplaneeringu tingimusel, et hoonete ehitusprojektid tuleb lennundusseaduse § 35 lg 4 kohaselt Transpordiametiga kooskõlastada. Kuna planeeringuala asub vahetult lennuvälja tõusu- ja lähenemisectori kõrval, palub Transpordiamet hoonete planeerimisel ja projekteerimisel kasutada müra leevendavaid lahendusi.

Planeeringulahenduse koostamisel on tehtud koostööd Elektrilevi OÜ-ga (26.10.2023 kooskõlastus nr 1052552915), AS-ga Kuressaare Veevõrk (planeeringulahendus allkirjastatud 01.11.2023) ja Telia Eesti AS-ga (26.10.2023 kooskõlastus nr 38349783).

Saaremaa Vallavalitsus võttis detailplaneeringu 19. detsembri 2023. a korraldusega nr 2-3/1524 vastu ja suunas avalikule väljapanekule.

Avalik väljapanek toimus perioodil 25.01.–07.02.2024. Avalikust väljapanekust teavitati planeeringuala naabreid ja vastavaid asutusi 04.01.2024 kirjaga nr 5-2/84-1. Teade avaliku väljapaneku kohta ilmus 03.01.2024 valla veebilehel, 11.01.2024 vallalehes Saaremaa Teataja ning 04.01.2024 maakonnalehes Saarte Hääl.

Avaliku väljapaneku jooksul esitati 07.02.2024 ühe kodaniku poolt pöördumine (registreeritud vallavalitsuse dokumendiregistris 07.02.2024 nr 5-2/84-5), millele järgnesid sama kodaniku poolt veel kaks arvamust pärast vallavalitsuse 19.02.2024 edastatud vastust. Avalikul arutelul 15.02.2024 Saaremaa vallamajas aadressil Tallinna tn 10, Kuressaare osalejaid ei olnud.

07.02.2024 pöördumises (*kursiivis*):

küsiiti, kuidas on mõeldud lahendada jalakäijate liikumine ja tehti ettepanek planeeringus kajastada ja leida lahendus piirkonna tervikliku liikluskorralduse vajadusele. Paluti lahendada jalakäijate liikumine, kuna antud planeeringu realiseerudes kasvab liikluskoormus olemasolevale tänavavõrgule.

Vallavalitsus vastas arvamusele 19.02.2024 kirjaga nr 5-2/84-6 järgnevalt (*kokkuvõtvalt kursiivis*):

Detailplaneeringu seletuskirja ptk-s 3.4 on toodud, et tegu on piiratud kiirusega alaga (30 km/h), tänavate ristprofiilid on planeeritud vastavalt segaliikluse nõuetele ja katendi liigiks püsikatend. Jalgratturite ja mootorsõidukite kombineeritud liiklus ühes ruumis on asulates kõige laialdasemalt kasutatud lahendus. Seletuskirjas oli kahjuks nimetatud ainult jalgrattureid, kuid mõeldud on ikkagi kergliiklejaid tervikuna. Kergliiklus on liiklemine jalgsi, jalgrattaga, rulluiskudega, rulaga, ratastooliga jne. Seega jalakäijate liiklemine on kavandatud samuti segaliiklusena, sarnaselt nagu jalgratturite liiklus. Tegemist on ühise liiklusruumiga. Seletuskirjas tehakse selles osas täpsustusi.

Piirkonna terviklikku liikluskorraldust ei saa lahendada käesoleva detailplaneeringuga, kuna selle detailplaneeringuga ei saa lahendada teiste piirkondade liikluskorraldust. Peale koostatava Piiri ja Kelluka tn 26 katastriüksuste detailplaneeringu kehtestamist ja detailplaneeringu elluviimist kujuneb välja lähipiirkonna ühtne tänavavõrk. Detailplaneeringu kehtestamisega mitte ainult ei suurene piirkonna kasutajate hulk, vaid muutuvad ka liikumisteed. Luuakse mitmeid ühendusi erinevate tupiktänavatega, mille kaudu hajutatakse piirkonna liikluskoormus mitmele tänavale. Piirkonna ehitusmahu ja tänavavõrgustiku väljakujunemisel on võimalik arvutada tänavate liikluskoormus, mis on üheks alusparameetrik liiklejatele ohutu teedevõrgu projekteerimisel.

26.02.2024 esitatud teistkordses pöördumises toodi välja järgnev (kursiivis):

Teedevõrk planeeritakse detailplaneeringutega. Antud juhul kõnealuse planeeringu üks eesmärgid on muuhulgas ka tänavavõrgustiku lahendamine Kelluka, Mündi ja Sepavere teede pikenduste jaoks. Lahevere ja Sepavere arenduse detailplaneeringuga on ette nähtud kõnniteed ja kergliiklusteed. Kuna tervikliku lahenduse kujunemisel on oluline, et piirkonna detailplaneeringute teede ja tänavate planeerimisel arvestatakse piirkonna ühtse liikluskorraldusega ning ühtlasi jalakäijatele mõeldud teed oleks ühenduses lähinaabruse teedega, siis on loogiline jätk, et Piiri ja Kelluka detailplaneeringuga lahendatakse jalakäijate liikumine sarnaselt juba kehtivale planeeringule. Piiri ja Kelluka planeeringu seletuskirjas on märgitud, et planeeringu elluviimisel muutub kättesaadavamaks ka pääs mere äärde, sest ette on nähtud kergliiklustee. Avalikul väljapanekul olnud dokumentides kergliiklusteed ühtset tervikut ei moodustanud ja seega ei ole võimalik kujuneda liiklejatele ühtne ja ohutu teedevõrk.

Lisaks olete märkinud, et jalakäijate liiklemine on kavandatud segaliiklusena. Palun seletuskirjas lahti kirjutada, mida mõistega segaliiklus täpsemalt mõeldakse, palun tuua viiteid Standardist. Kuidas on mõeldud lahendada jalakäijate, kergliiklejate ja mootorsõidukite liiklemine segaliiklusena?

Vallavalitsus vastas arvamusele 08.03.2024 kirjaga nr 5-2/84-8 järgnevalt (kokkuvõtvalt kursiivis):

Detailplaneering ei ole koht, mille seletuskiri peaks sisaldama Standardi väljavõtteid ja selgitusi. Standardis EVS 943:2016 on selles küsimuses abiks tabel 8.1 „Kergliikluse eraldamise soovitused“. Joonisel 9 kujutatud graafiku kasutamiseks tuleb määrata ära sõidukite liiklussagedus ja kiirus. Liiklussagedus Lahevere ja Sepavere teel, Kelluka tn pikendataval lõigul, Mündi tänaval ja Otsavere teel on detailplaneeringu realiseerumisel kordades väiksem kui 1000 a/ööp. Hinnangu andmiseks on olukorra kirjeldus kuni 1000 a/ööp ja piirkiirus 30 km/h. Graafikul vastab selline olukord lahendusele „A“ - Mootorsõidukite ja kergliiklejate ühine ruum, kus rakendatakse liikluse rahustamise võtteid, mis ei häiri jalgrattureid. Nimetatud graafikule tuginedes ei ole nimetatud tänavatel eraldatud kergliiklusteed vaja, samal põhjusel ei ole välja ehitatud ka Lahevere detailplaneeringuga planeeritud kergliiklusteed. Seda toetab ka Transpordiameti poolt koostatud Kergliiklustristu kavandamise juhend, mille Tabeli 2. „Kergliiklustee, jalgrattaraja või laia kindlustatud peenra vajadus asulasisesel teel“ kohaselt sõidukite liiklussageduse ≤ 1000 a/ööp ja projektkiiruse 40 km/h puhul on ette nähtud sõidukite ja jalakäijate ühine liiklusruum.

Eraldi kergliiklustee rajamine käesoleva detailplaneeringu kontekstis ei ole mõistlik. Selleks puudavad argumenteeritud põhjendused ja lihtsalt kellegi soovist tulenevalt ei ole selliste kohustuste määramine detailplaneeringu elluviimisel vajalik. Võimalus kergliiklustee rajamiseks on olemas, aga me ei pea vajalikuks seda sätestada detailplaneeringus kohustusena. Kuressaare lähiumbruse detailplaneeringud on aastaid realiseerimata, kuna need sisaldavad ebamõistlikke nõudmisi.

Detailplaneeringu seletuskirjas oli lause „Planeeringu elluviimisel muutub kättesaadavamaks ka pääs mere äärde, sest ette on nähtud kergliiklustee ja avalik parkimisala“. Lauses nimetatud kergliiklustee all oli mõeldud juurdepääsu kallasrajale. Segaduse vältimiseks on detailplaneeringu seletuskirjas nimetatud lauset täpsustatud ja eemaldatud lausest info kergliiklustee osas.

15.03.2024 esitatud kolmandas pöördumises toodi välja järgnev (kursiivis):

Avaliku väljapaneku ajal esitatud seletuskirjas oli märgitud, et „jalakäijate liiklemine on kavandatud segaliiklusena“. 08.03.2024 saadetud vastuskirja lisatud seletuskirjast on segaliiklus välja võetud ja märgitud, et: „Mootorsõidukite ja kergliiklejate ühine ruum, kus rakendatakse liikluse rahustamise võtteid, mis ei häiri jalgrattureid“. Paluti seletuskirjas kirjeldada, milliseid liikluse rahustamise võtteid tuleb rakendada, mis ei häiri jalgrattureid ning liiklusohutuse tagamiseks tuleb sõidutee kattele markeerida eraldi jalgteed. Detailplaneeringuga luuakse juurdepääs ka kallasrajale, mis omakorda soodustab jalgsi liikumist. Et kergliiklust soodustada planeeritaval alal, siis on vajalik, et liiklemine oleks ohutu. Kuna Lahevere kinnistu detailplaneeringus on ette nähtud kergliiklustee, et soodustada jalakäijate liikumist ja ohutust, siis on loogiline jätk, et Piiri ja Kelluka tn 26 detailplaneeringuga lahendatakse jalakäijate liikumine sarnaselt juba kehtivale Lahevere planeeringule.

On loogiline, et jalakäijad saavad ohutult liigeldes Lahevere ja Sepavere teedelt kallasrajale ja luuakse ühtne terviklik tänavate lahendus. Seletuskirja punktis 2.2 on välja toodud, et: „Olemasoleva elamuala jätkuna on kavandatud vähemalt 0,2 ha suurused elamumaa krundid ja transpordimaa krunt, et tagada juurdepääs avalikult teelt ja luua terviklik tänavate lahendus“.

Kokkuvõtvalt jäi arvamuse esitaja oma seisukohtade juurde ja pidas vajalikuks, et Piiri ja Kelluka tn 26 katastriüksuste detailplaneering lahendaks jalakäijate liiklemise ohutult autoliiklusest eraldatuna ning moodustaks ühtse komplekse terviklahenduse kehtiva Lahevere kinnistu detailplaneeringuga. See vajadus on juba täna olemas. On oluline arvestada, et kohalik omavalitsus ei võtaks endale liigseid rahalisi kohustusi tulevikus jalgteede ja/või muu taristu väljaehitamiseks, kui neid on võimalik lahendada detailplaneeringutega, mille elluviimist planeeringuala arendajad tagavad.

Vallavalitsus vastas arvamusele 22.03.2024 kirjaga nr 5-2/84-10 järgnevalt (kokkuvõtvalt kursiivis):

Vallavalitsus vastas juba 08.03.2024 kirjaga nr 5-2/84-8, et eraldi kergliiklustee rajamine käesoleva detailplaneeringu kontekstis ei ole mõistlik, selleks puuduvad argumenteeritud põhjendused ja selliste kohustuste määramine detailplaneeringu elluviimisel ei ole vajalik. Võimalus kergliiklustee rajamiseks on detailplaneeringus olemas, aga vallavalitsus ei pea vajalikuks seda sätestada detailplaneeringus kohustusena.

Detailplaneeringu seletuskirja täpsustamine arvamuse esitaja soovitud mahus ei ole kohane. Planeerimisseaduse § 126 lõike 1 punkti 7 kohaselt on detailplaneeringu ülesandeks liikluskorralduse põhimõtete määramine. Pakutud täiendused liigituvad täpsuse osas põhiprojekti koosseisu. Näiteks on üheks liikluse rahustamise meetodiks piirkiiruse alandamine. Kogu piirkonnas on kiirus piiratud 30 km/h. See on märgitud ka detailplaneeringu seletuskirjas, kuid see ei tähenda veel seda, et projekteerimisel peab ilmingimata lähtetaseme „Hea“ aluseks võtma 30 km/h. Tavapäraselt võetakse asulas lähtetaseme „Hea“ aluseks 50 km/h.

Arvamuse esitaja toob välja, et liiklusohutuse tagamiseks tuleb sõidutee kattele markeerida eraldi jalgteed. Sellise sisendi saab anda pädevusega projekteerija, kelle kompetentsiks on tee ehitusprojekti koostamine. Kindlasti ei ole see detailplaneeringu ülesandeks.

Vastavalt standardile ja nõuetele ongi tegemist ohutu liiklemisega. Ohtlikkuse määratlus antud kontekstis ei ole pädev. Ühine liiklemise ruum ei võrdu ohtliku liiklemisega, kui on arvestatud liikluskoormust ja tee vastavalt projekteeritud.

Praeguses olukorras on piirkonnas tegemist mitme tupiktänavaga. Detailplaneeringuga luuakse ühendused tupiktänavatega ja liiklus hajutatakse tänavavõrgustikus ühtlasemalt, seega luuaksegi terviklik tänavate lahendus. Kõrvtänavatel ei ole ka hetkel kergliiklusteid välja ehitatud, kuna selleks puudub liikluskoormusest tulenev vajadus. Arvamus kergliiklustee vajaduse järgi on subjektiivne. Arvamus ei toetu faktidele, mis kohustaks antud piirkonnas jalakäijate liiklemist eraldama autoliiklusest. Normide ja juhendite kohaselt peaks kergliikluse autoteest eraldama juhul, kui liiklussagedus ületab 1000 auto piiri ööpäevas. Antud piirkonnas küünib liiklus hinnanguliselt 100 autoni ööpäevas, seega tulenevalt normidest on vahed mitmekordsed.

Kokkuvõtvalt jääb vallavalitsus oma seisukoha juurde, et eraldi kergliiklustee rajamise kohustuse sätestamine detailplaneeringus ei ole kavandatavast liikluskoormusest tulenevalt

vajalik. Detailplaneeringuga on antud võimalus kergliiklustee projekteerimiseks ja ehitamiseks, kui selleks liikluskoormusest tulenevalt vajadus tekib.

Kuna arvamuse esitaja oma arvamusest ei loobunud, siis edastas Saaremaa Vallavalitsus 28.03.2024 kirjaga nr 5-2/1833-1 detailplaneeringu koos esitatud arvamustega PlanS § 138 lõike 1 kohaselt heakskiitmiseks Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium korraldas 21.05.2024 kirjaliku arvamuse esitanud isiku ja Saaremaa Vallavalitsuse esindajate ärakuulamise. Arvamuste ärakuulamise tulemusena otsustati planeeringulahendust täiendada tee- ja tänavamaa kruntidel kergliiklejatele mõeldud ohutu ruumi kavandamise teemal.

11.06.2024 esitas Saaremaa Vallavalitsus detailplaneeringu täiendatud seletuskirja Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile ning arvamuse esitanud isikule. Arvamuse esitaja palus detailplaneeringu seletuskirja veel täiendada liikluse rahustamise võtete ning tee katendi osas ning arvamuse andjale jäi selgusetuks, kes vajaduse korral ehitab välja kergliiklustee.

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium andis PlanS § 138 lõike 5 alusel seisukoha arvestamata jäänud arvamuste kohta 11.07.2024 kirjaga nr 14-3/1678-2. Ministeerium oli seisukohal, et detailplaneeringu seletuskirja tuleb parema mõistetavuse ning elluviidavuse tagamiseks täiendada järgmiselt:

a) kajastada, kelle kohustus on vajaduse tekkimisel kergliiklejate mootorsõidukitest eraldamine. Kui kergliiklejate eraldamise kohustust ei soovita anda arendajale enne teede üleandmist vallale, on vajalik seletuskirjas selgelt kokku leppida, et teede valla omandisse andmise järgselt on teedevõrgu arendamise ja turvalisuse tagamisega seonduvate ehitustööde teostamine valla kohustus;

b) lisada liikluse rahustamise võtte ühe näitena künniste rajamine;

c) tuua põhjalikumalt välja, mille alusel selgitatakse välja kergliiklejate eraldajate vajadus (milliste põhimõtete alusel vallas kergliiklusteede terviklikku võrgustikku arendatakse ja mille alusel liikluse turvalisust hinnatakse ning millele tuginetakse).

Saaremaa Vallavalitsuse saatis 29.07.2024 e-kirjaga ministeeriumile ning arvamuse esitajale täiendatud detailplaneeringu seletuskirja. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium 15.08.2024 kirjas nr 14-3/1678-3 on seisukohal, et detailplaneeringus on arvestatud arvamuse esitaja ning ministeeriumi 11.07.2024 kirjas esitatud arvamustega, detailplaneeringu seletuskirja on vastavalt täiendatud ning ministeerium lähtudes PlanS § 138 lõikest 3 annab heakskiidu detailplaneeringule.

E. Kokkuvõte

Detailplaneering on koostatud kooskõlas üldplaneeringuga ja Regionaal- ja Põllumajandusministeerium on andnud detailplaneeringule oma heakskiidu. Detailplaneering vastab õigusaktidele ja valla ruumilise arengu eesmärkidele ning detailplaneeringu elluviimisega ei avaldata olulist mõju tegevuse ala ja selle lähiümbruse majandus-, sotsiaal-, kultuuri- ning looduskeskkonnale.

Detailplaneeringu elluviimiseks sõlmitakse edaspidi haldusleping piirkonna arendajaga avalikuks kasutamiseks ette nähtud teede, rajatiste ja tehnovõrkude väljaehitamiseks.

Lähtudes eeltoodust ja võttes aluseks planeerimisseaduse § 139 lõike 1 ning Saaremaa Vallavolikogu 22. veebruari 2018. a määruse nr 10 „Planeerimise ja ehitusalase tegevuse korraldamine“ § 2 lõike 2 punkti 2, Saaremaa Vallavalitsus

annab k o r r a l d u s e:

1. Kehtestada Kudjape alevikus Piiri ja Kuressaare linnas Kelluka tn 26 katastriüksuste detailplaneering (OÜ Hendrikson & Ko töö nr 21004083, toodud korralduse lisana), mille eesmärgiks on tänavavõrgustiku lahendamine Kelluka, Mündi ja Sepavere teede pikenduste jaoks, transpordimaa kinnistute ja elamumaa kruntide moodustamine, ehitusõiguse määramine elamute ja abihoonete püstitamiseks ning tehnovõrkude ja haljastuse põhimõtete määramine.
2. Korraldus jõustub teatavakstegemisega.

Korraldust on võimalik vaidlustada haldusmenetluse seaduses sätestatud korras esitades vaide Saaremaa Vallavalitsusele või halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras esitades kaebuse Tallinna Halduskohtule 30 päeva jooksul arvates korraldusest teadasaamisest.

(digitaalselt allkirjastatud)

Mikk Tuisk
vallavanem

(digitaalselt allkirjastatud)

Aivar Rahno
vallasekretär