



Sisukord

1.	Sissejuhatus	2
2.	Detailplaneeringu lähtedokumendid	2
3.	Detailplaneeringu planeerimisetepanek	4
3.1.	Alusplaan	4
3.2.	Olemasoleva olukorra kirjeldus	4
3.3.	Tänavate maa-alad ja liikluskorraldus	6
3.3.1.	Väike kaar – Võru tänav	9
3.3.2.	Võru tänav – Tähe tänav	11
3.3.3.	Tähe tänav – Turu tänav	14
3.3.4.	Turu tänav	15
3.3.5.	Ropka sild, Turu tänav – Ihaste tee	16
3.3.6.	Ihaste tee – Lammi tee	18
3.4.	Turu tänava äärsed ärimaakrundid	19
3.4.1.	Hoonestusala, arhitektuurinõuded ehitistele	19
3.4.2.	Kujad	20
3.4.3.	Ärimaakruntide haljastus	21
3.4.4.	Ärimaakruntide tehnovõrgud	21
3.5.	Tehnovõrgud	21
3.6.	Haljastus	22
3.7.	Vertikaalplaneerimine ja sajuvete ärajuhtimine	23
3.8.	Keskkonnakaitse	24
3.9.	Võõrandatavad maa-alad	25
3.10.	Planeeringu rakendumine	27
4.	Kooskõlastused	29
5.	Koostöö	30
6.	Kaardid	31
	Situatsiooniskeem	32
	Linnaehituslikud ja funktsionaalsed seosed	33
	Olemasolev olukord	35
	Koondplaan	40
	Planeeringu põhikaart	41
	Ropka silla pikiprofiil	46
	Tänavamaa-ala ristiprofiil	50



1. Sissejuhatus

Käesoleva detailplaneeringu koostamise algatajaks on Tartu Linnavalitsus. Detailplaneering hõlmab Tartu linnas sadamaraudtee koridori, lõigus Väike kaar kuni Turu tänav ning Turu tänav kuni Kalda tee. Planeeringuala suuruseks on ca 51 ha suurune maa-ala.

Detailplaneeringu eesmärgiks on Ropka silla asukoha ja parameetrite, sillale juurdepääsude ja sadamaraudtee koridori kavandatud tänavale eelprojekti täpsusele vastavate tehniliste lahenduste esitamine ning selle alusel reserveeritavate maa-alade määramine.

2. Detailplaneeringu lähtedokumendid

Planeeringu lähtedokumentideks on Tartu Linnavalitsuse 08. märts 2005 a. korraldus nr 326 ja selle lisana olev Ropka silla, selle juurdepääsude ja sadamaraudtee koridori (lõigus Väike kaar – Turu tn) kavandatava tänava ja lähiala detailplaneeringu lähteülesanne (töö nr LÜ-017-2005) ja Tartu Linnavalitsuse korraldus 17.01.2006 nr 93 "Ropka silla, selle juurdepääsude ja sadamaraudtee koridori (lõigus Väike kaar – Turu tn) kavandatava tänava ja lähiala detailplaneeringu koostamine", millega nähakse ette planeeringuala vähendamist Annelinna poolses osas kuni Lammi Tänavani.

Detailplaneeringu koostamisel on arvestatud järgmisi planeeringuid ja dokumente:

- Tartu Linnavolikogu 06. oktoobri 2005. a määrusega nr 125 kehtestatud Tartu linna üldplaneering;
- Sadamaraudtee koridori kavandatud Riia tänavat Turu tänavaga ühendava tänava eelprojekt OÜ Stratum 2004;
- Tartu Linnavolikogu 07. veebruari 2002. a otsusega nr 501 kehtestatud Kalda tee ja Emajõe vahelise ala detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 28. märtsi 2002. a otsusega nr 531 kehtestatud Kalda tee 43 ja 51 kruntide detailplaneering;
- Anne generaalplaani korrektuur 1988;



- Tartu Linnavolikogu 10. mai 2001. a otsusega nr 348 kehtestatud Vana – lhaste I ehitusjärjekorra I etapi detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 04. oktoobri 2001. a otsusega nr 427 kehtestatud Ropka tee 22 krundi ja lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 18. jaanuari 2001. a otsusega nr 269 kehtestatud Teguri 55, Ropka tee 29 ja Turu tn vahelise ala detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 19. oktoobri 2000. a otsusega nr 212 kehtestatud Turu 37 detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 19. septembri 2002. a otsusega nr 605 kehtestatud Turu 32/32a krundi detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 05. septembri 2002. a otsusega nr 596 kehtestatud Turu 39 krundi ja lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavalitsuse 08. septembri 2005. a korraldusega nr 1384 kehtestatud Tähe 105 ja Teguri 35 kruntide ning lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavalitsuse 18. mai 2004. a korraldusega nr 1044 algatatud Teguri 37b, 39, 39a, 39b, 43, 45b ja 45c kruntide detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 08. septembri 2005. a otsusega nr 475 kehtestatud Teguri 55a ja 57 kruntide ja lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavalitsuse 07. novembri 2002. a korraldusega nr 3831 algatatud lhaste tee 12, 12a kruntide ja lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 08. septembri 2005. a otsusega nr 474 kehtestatud krundile Mõisavahe 69 ja Lammi tee äärsele alale rajatava spordikompleksi detailplaneering;
- Tartu Linnavalitsuse 01. märtsi 2005. a korraldusega nr 300 kehtestatud Kalda tee 24 krundi detailplaneering.

3. Detailplaneeringu planeerimisetpanek

3.1. Alusplaan

Detailplaneeringu koostamise alusplaaniks on võetud Tartu Linnavalitsuse linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonna poolt väljastatud aktualiseeritud geodeetiline digitaalplaan täpsusastmega M 1:2000.

3.2. Olemasoleva olukorra kirjeldus

Planeeringuala asub Tartu linnas sadamaraudtee koridoris, hõlmates sadamaraudtee nime all tuntud raudteeharu maa-ala lõigus Väike kaar kuni Turu tänav, Tartu linna üldplaneeringus näidatud Ropka silla paiknemise maa-ala ja kitsast teekoridori Ropka-lhaste luhal. Detailplaneeringu ala on laiaulatuslik. Planeeritava maa-ala suuruseks on ca 51 ha.

Maastikuliselt jääb planeeringuala Ugandi lavamaale ja Emajõe ürgorgu. Laskumine platoolt orgu toimub Tähe ja Turu tänava vahelisel lõigul, trassikoridori teine ots jääb Emajõe orus olevale luhale. Absoluutkõrgusmärgid jäävad planeeringualal vahemikku 30,5 kuni 61,5. Kõrgeim punkt asub Väike kaar tänava läheduses ning madalaim Emajõe ääres.

Väike kaar tänavast alguse saav planeeringuala kulgeb pikki sadamaraudtee koridori Turu tänava suunas. Planeeritaval maa-alal on süvendatud raudtee teetamm, mis paikneb ümbritsevast kontaktalast kohati kuni 2,5 meetrit madalamal. Väike kaar tänavast kuni Tähe tänavani kulgeva sadamaraudtee koridori kontaktvööndis paiknevad valdavas osas elamumaa krundid. Siia jäävad väikeelamu- ja korruselamumaa ning segahoonestusalad (Võru tänava ja sadamaraudtee koridori ristmiku vahetus läheduses). Võru tänava ääres, planeeringuala kontaktvööndis, paikneb Pauluse kalmistu. Pauluse kalmistu territooriumil paikneb Vabadussõja mälestussammas (registrinumber 27169), mis on kaitse alla võetud kultuuriministri käskkirjaga nr 116, 26.06.2003 „Kultuurimälestiseks tunnistamine“. Vastavalt muinsuskaitse seadus § 25 (5) ja Tartu linna üldplaneeringust lähtuvalt ei ole kalmistu territooriumil paikneval kinnismälestisel kaitsevööndit.



Tähe tänava ja sadamaraudtee ristmiku vahetus naabruses asub ühiskondlike hoonete maa-ala, kus paikneb lasteaed Piilupesa. Tähe tänava ja Turu tänava vahele jäävale planeeringualale jäävad nii väiketootmis- ja ärimaa funktsiooniga alad kui ka üldkasutatavad puhke – ja haljasalad. Vastavalt Tartu linna üldplaneeringule on antud lõigus kavandatud perspektiivne korruselamumaa. Planeeringuala kontaktvööndis Tähe ja Turu tänavate vahelisel alal paikneb lasteaed Ristikhein.

Turu tänava ja Emajõe vahelisel alal näeb üldplaneering ette teenindusettevõtete ja tööstusmaad. Emajõest kuni Lammi teeni läbib planeeringuala vastavalt Tartu linna üldplaneeringule nii üldkasutatavaid puhke- ja haljasalaid kui ka elamualasid.

Planeeringuala taimestikust pool on iseloomulik linnamaastikule ja tänaväärtele (planeeringuala lääneosa) ning teine pool (planeeringuala idaosa) koosneb märgi kasvukohti eelistavatest taimedest (luhaalast).

Kaitsealustest taimedest jääb otseselt detailplaneeringu alale III kaitsekategooria liikide emaputke, ahtalehise ängelheina, siberi võhumõõga ja värvi –paskheina kasvukohad Ihaste tee ja Lammi tee vahelisel alal, Ihaste tee läheduses I ja II kaitsekategooria liikide kasvukoht, emaputke ja ahtalehise ängelheina kasvukohad Emajõe vasakkaldal, värvi paskheina, ahtalehise ängelheina, balti sõrmkäpa ja emaputke kasvukohad Ihaste põik lähedal ning emaputke kasvukoht Turu tänava lähedal (vt keskkonnamõju strateegilise hindamise aruannet, joonis 2). Lisaks on planeeringuala lähedal (~ 200 m) emaputke kasvukoht Turu ja Tähe tänava vahelisel alal. Detailplaneeringu alast idas asub Anne looduskaitseala ning Anne loodusala, kus kaitstakse mitmeid I ja II kaitsekategooria taimeliikide kasvukohti.

Planeeringuala piirkonnas (u 0,5 km raadiuses) on Ihaste luhal kindlaks tehtud ühe II kaitsekategooria ja kolme III kaitsekategooria linnuliigi esinemine. II kategooria linnuliik on rohunepp, III kaitsekategooria linnuliigid on täpikhuik, rukkirääk ja punaselg-õgija (vt keskkonnamõju strateegilise hindamise aruannet, joonis 2). Kõik nimetatud liigid on kantud ka Euroopa liidu



linnudirektiivi I lisasse. Rohunepp ja rukkirääk on IBA kriteeriumitest lähtudes globaalselt ohustatud linnuliigid.

3.3. Tänavate maa-alad ja liikluskorraldus

Vastavalt Tartu linna üldplaneeringule on sadamaraudtee koridori kavandatav tänav põhitänav, mis on kavandatud puutujasuunalise magistraaltänavate võrgu osana juhtima liiklust kesklinnast eemale. Tulevikus Tiksojalt alguse saav tänavavõrgustik, mis kulgeb pikki Vaksali tänavat, üle Riia tänava, pikki sadamaraudtee koridori Turu tänavani, sealt Ropka silla abil üle Emajõe ning kulgedes kuni Lammi teeni võimaldab erinevate linnaosade vahelist sujuvat ja kiiret ühendust. Kui Tartu linna ümber kavandatakse välisringi rajamist st. linna transiidina läbiva liikluskoormuse vähenemist ja selle ümbersuunamist, siis sama oluline on ka linna sisese liiklusstruktuuri ümberkujundamine st. siseringi rajamist, mis võimaldab erinevate linnaosade ühenduse ilma kesklinna läbimata. Siseringi tekke eelduseks on ühe olulise osana käesolevad planeeringulahendused ning reserveeritavad maa-alad uute tänavakoridoride kujunemiseks.

Planeeringulahenduste koostamisel on aluseks võetud EVS 843:2003. Kui antud objekti realiseerimisel on eelpool nimetatud normdokument kaotanud kehtivuse, tuleb projekteerida vastavalt hetkel kehtivale normdokumendile ja projekteeritavaid lahendusi kaaluda tasuvuse ja teostatavuse osas uuesti.

Juhul kui osutub võimatuks Ropka silla rajamine seonduvalt looduskaitsealistest aspektidest, tuleb siiski reserveerida tänavate koridor ning lubatud on sadamaraudtee koridoris paikneva tänava rajamine.

Käesolevate planeeringulahenduste väljatöötamisel on arvestatud olemasoleva situatsiooniga, osaliselt või täielikult detailplaneeringu lähteülesandes nimetatud dokumentide ja kehtivate detailplaneeringutega ning samuti on silmas peetud Tartu linna liiklusskeemi perspektiivseid suundi. Väike kaar tänavast kuni Turu tänavani kulgeva perspektiivse põhitänav planeeringulahenduste juures on arvestatud suures osas OÜ Stratum poolt



2004 aastal koostatud tööga "Sadamaraudtee koridori kavandatud Riia tänavat Turu tänavaga ühendava tänava eelprojekt".

Planeeringulahenduse juures on perspektiivse tänavatrassi projektkiirusena aluseks võetud 70 km/h, transpordi reaalseks liikumiskiiruseks 50km/h. Arvestades seda, et planeeritav tänavatrass paikneb olemasolevas linnaruumis, siis ei ole võimalik tagada terves ulatuses normdokumentidele vastavat projektkiirust st et ei tagata vaid kiirusele vastavat tehnilist lahendust. Planeeritud liikluslahenduste juures on ette nähtud kummaski sõidusuunas kaks sõidurada. Sõiduraja laiuseks Väike kaare tänavast kuni Turu tänavani on arvestatud 3,5 m. Turu tänaval ning Turu tänavast kuni Kalda tee ja Lammi tee ristmikuni on kavandatud sõiduradade laiuseks 3,75 m. Sõidutee üldlaiuse planeerimisel on lisaks sõiduraja laiusele ette nähtud kummalegi poole sõiduteed 0,5 m laiune tagasiaste. Sõidutee keskele jäävate liiklussaarte juures on tagasiaste laiuseks 0,25 m. Lisaks otsesuuna radadele on ristmike piirkonnas ette nähtud eraldi parem- ja vasakpöörderajad, millede laiuseks on planeeritud 3,5 m.

Detailplaneeringu eskiisi avaliku arutelu käigus on tehtud ettepanek, kaaluda eraldi sõiduradade kavandamist ühistranspordile. Planeeringulahenduses on ette nähtud kummaski sõidusuunas kaks sõidurada. Ühistranspordi liikumine antud planeeringulahenduses on kavandatud ülejäänud transpordiga samadele sõiduradadele. Planeeringus näidatud sõiduradadele täiendavate ühistranspordi sõiduradade rajamine ei ole otstarbekas. Vajadusel võib tänavakoosseis tulevikus välja näha järgmine: kummaski sõidusuunas üks rada üldtranspordile ning üks sõidurada kummaski sõidusuunas ühistranspordile. Antud lahendused tuleb paika panna projekteerimise käigus.

Planeeritud kergliiklusteede laiuseks perspektiivsel tänavatrassil on 4,0 m (v.a. olemasolevate tänavatega kokkuviigid, kus kergliiklusteede laiused on 2,5 m kuni 3,5 m). Sõidutee ja kergliiklustee on viidud väljaspool ristmike piirkonda omavahel lahku. Antud lõikudes on planeeritud sõidutee ja kergliiklustee vahele 3,0 ja 5,0 m laiune haljasala. Valdavalt on sõidutee ja kergliiklustee vahel olevale haljasalale ette nähtud kõrghaljastus, mis vaheldub



madalhaljastusega. Jalakäijate ja jalgratturite liikumine lahendatakse edaspidi projekteerimisel eraldi (arvestades nii olemasolevaid kui perspektiivseid suundi).

Planeeritud ohutussaarte laiused perspektiivsel tänavatrassil on laiusega vähemalt 2,5 m. Detailplaneeringu lahenduses ei ole kergliiklejate sõiduradade ületuskohad pikemad kui 14,0 m. Juhul kui projekteerimisel nähakse ette muudatusi, mille tõttu sõiduradade ületuskoht kergliiklejale on pikem kui 14,0 m, tuleb kavandada antud ristumine võimalusel eritasapinnaliselt.

Planeeringus on ära näidatud tänavamaa-alaga külgnevad alad, kust ei ole lubatud rajada uusi peale- ja mahasõite. Uute peale- ja mahasõitude keelualadena on näidatud ristmike piirkonnad ning need alad, kus planeeringuala kontaktvööndis paiknevatelt kinnistutelt ei ole vajalik rajada uusi sisse- ja väljasõite, kuna need on tagatud olemasolevate tänavate/juurdepääsuteede kaudu.

Detailplaneeringus on ette nähtud mõningad uued juurdepääsuteed hoonestatavatele kruntidele planeeritud perspektiivselt tänavalt. Enne Ropka silla ja sellega seonduvate tänavaelementide väljaehitamist on juurdepääsuteede rajamiseks järgmised võimalused:

- Juurdepääsutee Tähe tn 100 ja 100a ning Teguri tn 37a ja 43 kruntidele – juhul kui likvideeritakse sadamaraudtee enne kui hakatakse ehitama planeeritud perspektiivset tänavat, on eespool mainitud kinnistuomanikel/arendajatel võimalus soovi korral välja ehitada juurdepääsutee kuni Tähe tänavani. Rajatav juurdepääsutee ei pea vastama planeeritud perspektiivse tänavalaugude laiusega, küll aga peab olema lahendatud korrektselt ristumine Tähe tänavaga (vajadusel näha ette ka foorjuhitav ristmik). Juhul kui antud kinnistuid soovitakse hoonestada enne kui on likvideeritud sadamaraudtee, tuleb ette näha ajutine teeservituut läbi Teguri tänav 37 kinnistu (juurdepääs Teguri tänavalt).
- Juurdepääsuteed Turu tn 34 ja 34b ning Ropka tee 29 kruntidele - juurdepääs antud kinnistutele tuleb rajada olemasolevalt Ropka teelt

vastavalt käesoleva detailplaneeringuga planeeritud asukohtadele. Juurdepääsuteede rajamise ja vajadusel olemasoleva Ropka tee rekonstrueerimise kohustus on antud kinnistute arendajal(tel).

- Juurdepääsuteed Ihaste põik 2 kinnistule – vastavalt Ihaste põik 2 krundi koostatavale detailplaneeringule on ette nähtud kaks juurdepääsuteed perspektiivselt tänavalt ja üks juurdepääs Lammi teelt. Juhul kui antud planeeringulahendus realiseerub enne kui rajatakse Ropka sild ja sinna juurde kuuluvad tänavaelemendid, on lubatud antud maa-ala arendajal välja ehitada perspektiivse tänavamaa-ala ruumi kasutades juurdepääsutee kuni Lammi teeni. Rajatav juurdepääsutee ei pea vastama planeeritud perspektiivse tänava laiusgabariitidele, küll aga peab olema lahendatud korrektselt ristumine Lammi teega (vajadusel näha ette ka foorjuhitav ristmik).

Käesolevas detailplaneeringus on arvestatud kontaktvööndis kehtivate planeeringutega kas täielikult või osaliselt (vajalik on olnud juurdepääsuteede nihutamine/ korrigeerimine).

Kogu planeeringuala ulatuses perspektiivse tänavatrassi rajamisel ette jäävad hooned, rajatised, tehnovõrgud tuleb lammutada, demonteerida või vajadusel ette näha ümbertõstmine. Ümbertõstmisega seonduvad lahendused antakse projektiga.

Erakruntide ümbertõstetavad piirdeaiad tuleb taastada antud oludesse sobival kujul ja nii, et tagatud oleks territooriumi kaitse ja privaatsus ka edaspidi.

Kogu planeeritavast alast parema ja täpsema ülevaate saamiseks on planeeringuala jagatud lõikudeks. Järgnevalt kirjeldatakse igat lõiku detailsemalt.

3.3.1. Väike kaar – Võru tänav

Väike kaar tänava piirkonnas on perspektiivse tänavamaa-ala planeeringulahenduse juures arvestatud AS Eesti Raudtee poolt väljastatud projekteerimis-/ kooskõlastusnõuetega. Vastavalt AS Eesti Raudtee nõudele ei tohi uut tänavamaa-ala planeerida lähemale kui 13,0 m Tartu- Reola perspektiivse raudteeharu teeteljest. Raudteekaitsevööndi ulatus antud lõigus

on 30 m. Raudteemaa-ala ületamine kergliiklejatele peab Väike kaar tänava otsas toimuma kahetasandiliselt. Tulevikus raudteemaa-ala ületamine peab toimuma kas jalakäijate silla või siis tunneli abil. Käesolevas detailplaneeringus on näidatud raudteemaa-ala ületamine kergliiklustunneli abil (täpne tehniline lahendus koos laius- ja kõrgusgabariitidega määratakse projektiga). Tänavaaala ja raudtee maa-ala vahele planeeritud piire/ mürakaitsesein on kavandatud väljaspool tänavamaa-ala piiri (vastavalt AS Eesti Raudtee poolt esitatud kooskõlastamise tingimused, 04.03.2005 nr 9.3-1/6052). Rongiliiklusest tuleneva müra summutamiseks on planeeritud raudteemaa-ala piirile mürakaitsesein. Mürakaitseseina asukohavalikul ning paigutusel on lähtutud AS Eesti Raudtee nõuetest. Mürakaitseseina tehniline lahendus ning selle kõrgus tuleb määrata projekteerimise käigus. Mürakaitseseina projekteerimisel tuleb arvestada järgmiste tingimustega:

- arhitektuurse lahenduse sobivus linnaruumi;
- erinevad kaasaegsed materjalid;
- arhitektuurne liigendatus;
- haljastuse sidumine mürakaitseseinaga (kõrg- ja madalhaljastus);
- olema tihe ning massiga vähemalt 30kg/m²;
- taluma arvutuslikku tuulekoormust ja lumetõrjel paikuvat lumekoormust 8kN/m².

Planeeritud perspektiivse tänava ja Väike kaare tänava ristumine on lahendatud foorjuhtimisega. Kummaski sõidusuunas on peale ristmiku kavandatud ühistranspordi peatuskohad. Ühistranspordi peatumise tüüp on ette nähtud avatud bussitasku (laius 3,0 m).

Sõidutee ületamine kergliiklejatele on lahendatud reguleeritult ning sõidutee keskele jääva 2,5 m laiuse ohutussaare abil.

Kabeli 17 kinnistu kõrvalt on ette nähtud ühendustee planeeritud perspektiivse tänava ja Kabeli tänava vahele. Antud tänava ristumisel perspektiivse tänavaga on lubatud ainult parempöörded.

Lõigus Väike kaar kuni Võru tänav on planeeritud tänavamaa-ala võrreldes külgnevate kontaktaladega kuni 2,5 m madalam. Maapinna kõrguste

erinevusest tulenevad täpsed lahendused (nõlvad, tugimüürid) ning nende paiknemine määratakse hilisema projekteerimise käigus.

3.3.2. Võru tänav – Tähe tänav

Võru tänava ristumine perspektiivse tänavaga on kavandatud kahetasapinnaliselt – Võru tänava otseliikumise suund on viidud viadukti abil üle perspektiivse tänava. Võru tänavalt pöörded perspektiivsele tänavale ja vastupidi on lahendatud foorjuhitava ristmikuna. Detailplaneeringuga ei välistata, et tulevikus võib antud ristmiku vajadusel välja ehitada ka ühetasapinnaliselt. Ristmiku täpne tüüp ja lahendus määratakse edasise projekteerimise käigus. Antud liiklussõlme projekteerimisega peab kaasnema tasuvusarvutus. Seoses antud liiklussõlme lahendustega on vajaliku liiklusruumi tagamiseks ette nähtud üheksa elamukrundi (Võru tn 71; 73; 75; 148; 152; 154; 154b; Teguri 1 ja Kabeli tn 1) kas osaline või täielik võõrandamine ning viie elamu lammutamine.

Võru tänavale Pauluse kalmistuga kohakuti on kavandatud ühistranspordi peatused. Pauluse kalmistu poolne ühistranspordi peatumise tüüp on ette nähtud avatud bussitasku (laius 3,0 m). Teisele poole teed jääva bussipeatuse asukoht on kavandatud Võru tänavalt perspektiivsele tänavale parempöörde sooritamiseks ette nähtud pöörderaja algusesse. Perspektiivsele tänavale, Võru tänava ristmiku vahetus lähedusse, on kavandatud kummaski sõidusuunas ühistranspordi peatused. Teguri tänav 7 kinnistuga kohakuti on planeeritud 3,0 m laiune avatud bussitasku. Ropka tänav 2 kinnistuga kohakuti olev bussipeatus on kavandatud lissõidurajale.

Kergliiklejatele mõeldud tänavaületuskohad on ette nähtud reguleeritult ning sõidutee keskel olevate ohutussaarte abil. Võru ja Perspektiivse tänava ristmikule on ette nähtud kahetasandiline kergliiklustee ristumine sõiduteega. Planeeringuga on näidatud kergliiklussilla asukoht, selle täpne tehniline ning arhitektuurne lahendus antakse projektiga.

Perspektiivse ja Võru tänava ristmikupiirkonda on ette nähtud Pos 11 krundile (antud liiklusmaakrunt moodustub Võru tn 154 ja 154b võõrandamisel kuuluvatest elamukruntidest) rajada avalikuks kasutamiseks olev parkimisplats.



Planeeritud parkimisplats on ette nähtud eelkõige Pauluse kalmistu külastajate teenindamiseks. Sissesõit planeeritud parkimisplatsile on kavandatud Võru ja perspektiivselt tänavalt ning parkimisplatsilt väljasõit ainult perspektiivsele tänavale. Parkimiskorraldus on ette nähtud 90° nurgaga. Parkimiskoha mõõtudeks on 2,5 x 5,0 m ning teenindustee laiuks on 7,0 m. Parkimisplatsi mahutavuseks on 50 parkimiskohta. Tulenevalt Võru tänava ja perspektiivse tänava ristmiku võimalikest projektlahendustest on lubatud vajadusel parkimisplatsi kuju ja selle mahutavust muuta.

Võru tänava ja perspektiivse tänava ristumine mõjutab Teguri ja Tehase tänavate ristumist Võru tänavaga ning seetõttu ka sealset liikluskorraldust. Tulenevalt planeeringust on korrigeeritud Võru tn 71, 73 ja 75 elamukruntide juurdepääsulahendust. Võru tänav 75 krundile on kavandatud uus juurdepääsutee (Võru tn 73 elamukrundi arvelt), kuna tulevikus antud elamukrundilt otse väljasõit Võru tänavale või perspektiivsele tänavale on keelatud.

Kabeli tn 1 krundil on ette nähtud olemasoleva elamu lammutamine. Planeeringuga nähakse ette Kabeli tn 1 krundile uued ehitusõigused ühepereelamu ehitamiseks. Kavandatud ehitusõigused on ära toodud joonisel 5leht 1. Käesoleva planeeringuga ei lahendata Kabeli tn 1 krundi tehnovõrkudega varustatust.

Ropka tänava korruselamute piirkonnast on kavandatud perspektiivsele tänavale üks uus peale- ja mahasõit. Planeeritud ühendustee asukoha valikul on lähtutud asjaolust, et juurdepääsutee oleks kasutada ainult antud piirkonna elanikele ning ei võimaldaks teistel liiklejalatel korruselamute vahelt kiiret läbisõitu. Kavandatud ristmikul on lubatud ainult parempöörded. Tagamaks korruselamute piirkonnast sisse- ja väljasõitudel pöörete kiirema ja sujuvama teostamise on ette nähtud tänavale peale- ja mahasõitudeks aeglustus- ja kiirendusrajad. Detailplaneeringu koostamisel on esitatud ettepanek, mis keelaks antud lõigus uute peale- ja mahasõitude rajamise. Käesolev detailplaneeringulahendus antud ettepanekut ei arvesta, kuna kõne all olev

peale- ja mahasõit vähendab koormust Ropka tänavale ning see omakorda liikluskoormust Võru-Ropka ja Ropka-Tähe tänavate ristmikutele.

Ropka tn 10, 16a ja 22a kruntidele on planeeritud uus juurdepääsutee. Juurepääsutee paiknemine on näidatud joonisel 5 leht 2. Eespool nimetatud elamukruntide olemasolevat juurdepääsuteed ei tohi likvideerida ennem, kui on rajatud uus teenindustee ning lahendatud parkimiskorraldus.

Perspektiivsele tänavale lõigus Võru tänav kuni Tähe tänav on kavandatud sõidu- ja kergliiklustee vahele mõlemale poole sõiduteed mürakaitsesein olemasolevate korterelamute ning individuaalelamute kaitseks. Mürakaitsesein tehniline lahendus ning selle kõrgus tuleb määrata projekteerimise käigus. Mürakaitsesein projekteerimisel tuleb arvestada järgmiste tingimustega:

- arhitektuurne sobivus linnaruumi;
- erinevad kaasaegsed materjalid;
- arhitektuurne liigendatus;
- haljastuse sidumine mürakaitseseinaga (kõrg- ja madalhaljstus);
- olema tihe ning massiga vähemalt 30kg/m²;
- taluma arvutuslikku tuulekoormust ja lumetõrjel paiskuvat lumekoormust 8kN/m².

Detailplaneeringu avaliku eskiisiarutelu käigus on tehtud ettepanek, kaaluda planeeritud sõidutee kõrgusmärgi vähendamist, tekitades loodusliku mürakaitsesein (sõidutee paiknemine "rennis"). Perspektiivse tänava olemasoleva maapinna kõrgusmärgi vähendamine sellisel määral, et tekkiks looduslik mürakaitsesein ei ole tehniliselt võimalik. Võru ja Tähe tänavate ristumisel perspektiivse tänavaga tuleb olemasolevat tänavakõrgust antud ristmike piirkonnas tõsta. Ristmike kõrgusarvu muutmisel tuleb tõsta aga kogu perspektiivset tänavalõiku lõigus Võru tänav kuni Tähe tänav.

Perspektiivse tänava ja Võru ning Tähe tänavate ristmike piirkonnas on tänavamaa-ala ja sellega külgnevate kontaktalade vahel kuni 2,5 meetrine kõrguste vahe. Maapinna kõrguste erinevusest tulenevad täpsed lahendused



(nõlvad, tugimüürid) ning nende paiknemine määratakse hilisema projekteerimise käigus.

3.3.3. Tähe tänav – Turu tänav

Tähe tänava ristumine perspektiivse tänavaga on lahendatud foorjuhitudavana. Seoses liiklussõlme lahendustega on vajaliku liiklusruumi tagamiseks ette nähtud osaline maade võõrandamine. Teguri tn 37a ning Tähe tänav 100 ja 100a kruntide maa-ala osaline võõrandamine ning sealsete hoonete ning rajatiste lammutamine on vajalik perspektiivse tänava ja Teguri tänava vahelise lõigu rekonstrueerimiseks. Käesolev planeeringulahendus on viidud välja kuni Teguri tänavani. Tähe tänava ja Teguri tänava ristmikulahendus on näidatud skemaatiliselt.

Tähe tänava ristmikupiirkonnas on perspektiivsele tänavale ette nähtud ühistranspordi peatuskohad. Ühistranspordi peatumise tüüp on ette nähtud avatud bussitasku (laius 3,0 m).

Teguri tänav 35 krundi juures on näidatud ühistranspordi peatuse asukoht lähtudes kehtivast detailplaneeringu lahendusest (Tähe 105 ja Teguri 35 kruntide ja lähiala detailplaneering). Muudatus võrreldes kehtiva planeeringuga seisneb bussipeatuse asukoha nihutamises perspektiivse tänava suunas.

Jalakäijate sõidutee ületamine ristmikupiirkonnas on lahendatud reguleeritult ning sõidusuundade vahele planeeritud ohutussaarte abil.

Käesolevas planeeringus on ette nähtud Tähe tn 100 ja 100a ning Teguri tn 37a ja 43 kruntidele ühise juurdepääsutee loomine ning ära on näidatud selle ristumise asukoht perspektiivse tänavaga. Eelpool nimetatud kruntide sisene juurdepääsutee paigutus on planeeringus näidatud skemaatiliselt. Juurdepääsutee täpne paiknemine kinnistute siseselt tuleb lahendada antud kinnistute detailplaneeringu(ga)tega ja projektidega.

Ropka tee 21 krundile on sisse- ja väljasõiduks ette nähtud ristumine perspektiivse tänavaga kohakuti Tähe tn 100 ja 100a ning Teguri tn 37a ja 43 kruntidele planeeritud ristmikuga. Antud kruntidelt ei ole lubatud teostada väljasõidul perspektiivsele tänavale vasakpöördeid.

Kehtiva detailplaneeringu järgi on Turu tn 39, 39c, 41, 41a ja 41c kruntidele planeeritud sisse- ja väljasõidud Turu tänavalt, Ropka teelt ja perspektiivselt tänavalt. Planeeritud liikluskorralduslikud lahendused ei võimalda eespool nimetatud kruntidele sisse- ja väljasõitude rajamist Turu ja perspektiivsele tänavale. Eespool nimetatud kruntidele sisse- ja väljasõitude mittelubamise põhjuseks Turu ja perspektiivselt tänavalt on olemasolevate ning planeeritud ristmike liiga väike omavaheline vahekaugus, mistõttu täiendavate peale- ja mahasõitude rajamine ei ole lubatud. Tulevikus (planeeringulahenduse realiseerumisel) saab juurdepääs Turu tn 39, 39c, 41, 41a ja 41c kruntidele toimuda ainult Ropka teelt olemasoleva transpordimaa krundi kaudu.

3.3.4. Turu tänav

Käesoleva detailplaneeringuga on lahendatud Turu tänava ääres planeeringuala lõikes viie järjestiku asetseva ristmiku liikluskorraldus ning sellest tulenevalt määratud vajaliku tänavamaa-ala suurus. Vajaliku liiklusruumi tagamiseks Turu tänaval on ette nähtud kas osaline või täielik maade võõrandamine.

Detailplaneeringu lahendus näeb ette likvideerida ümber Teguri tn 53 kinnistu kulgev poolkaare kujuline Turu tänava lõik. Antud alal on viidud tänav otseks ning sellest tulenevalt on korrigeeritud ka Turu ja Teguri tänavate ristmiku asukohta. Turu-Teguri ja Turu-Ropka tee ristmikud on lahendatud foorjuhitavate ristmikena. Ristmike liikluskorralduse juures on silmas peetud maksimaalset ruumivajadust. Ette on nähtud ka lisarajad pööreteks.

Planeeringuala lõikes tekib Turu tänavale kaks suurt fooriga reguleeritud ristmikku, mistõttu on sadamaraudtee koridori kavandatud perspektiivse tänava ristumine Turu tänavaga lahendatud kahetasapinnaliselt. Perspektiivselt tänavalt peale- ja mahasõidud Turu tänavale toimuvad olemasoleva rekonstrueeritava Ropka tee kaudu ning planeeritud rampide abil. Kahetasandiline ristmik loob perspektiivsel tänavatrassil sõidukitele sujuva ja takistusteta liikumisvõimaluse ning vähendab ristmikel tekkivat konfliktiohtu.

Planeeringuala lõikes on Turu tänavale ette nähtud võimalike bussipeatuste asukohad. Bussipeatused on lahendatud avatud bussitaskutena, tasku laius 3,0 meetrit.



Mõlemale poole Turu tänavat on planeeritud kergliiklusteed, laiusega 4,0 meetrit. Kergliiklusteed on valdavalt eraldatud sõiduteest 5,0 meetri laiuse haljasalaga. Kergliiklusteede ristumised sõiduteedega on lahendatud reguleeritult ning ohutussaarte abil.

Turu tänav 32b ja 55b kruntide vahele on kavandatud avalikus kasutuses olev linna tänav. Selle ristumine Turu tänavaga on ette nähtud ilma foorjuhtimiseta. Antud ristmik paikneb Turu-Teguri planeeritud foorjuhitavale ristmikule liialt lähedal, mistõttu ei ole lubatud siia fooriga ristmiku rajamist. Tulevikus antud ristmiku liikluskoormuse kasvades (Turu tänavalt ja Turu tänavale sisseväljasõidud), tuleb likvideerida vasakpöörete võimalused. Vasakpöörete likvideerimisel tuleb antud alale juurdepääsud tagada Ropka tee ja Rebase tänavate kaudu.

3.3.5. Ropka sild, Turu tänav – Ihaste tee

Perspektiivne Ropka sild saab alguse Turu tn 39a krundi juurest ning kulgeb üle Turu tänava, Ropka tee ning Emajõe. Olemasoleva Ropka tee ning perspektiivse tänava ristumine Turu tänava ja Emajõe vahel on ette nähtud kahetasapinnaliselt. Peale- ja mahasõidud Ropka sillale antud alal on lubatud ainult parempöõretega. Planeeritud liikluskorralduslik lahendus on tingitud asjaolust, et tagada Turu tänavat ületavale sillale maksimaalne efektiivsus ning samas vähendada vasakpöõretega kaasnevat konfliktiohtu.

Perspektiivse Ropka silla asukohavaliku juures on silmas peetud Tartu linna üldplaneeringut ning arvestatud käesoleva detailplaneeringu lähteülesannet.

Ropka silla asukohavaliku määramise ja planeeritud tänavatrassi loogelisuse tingivad erinevad maaomandiga seonduvad küsimused.

Turu tn 39 a krundi juurest alguse saav Ropka sild kulgeb betoonpostidel peaaegu Ihaste teeni. Planeeritud Ropka silla sammastel oleva osa kogupikkuseks on 1220 m. Emajõe ja Ihaste tee vaheline osa on ette nähtud rajada maksimaalses osas betoonsammastele, et tagada sealse ala taimestiku, loomastiku ja lindude elukeskkonna ning antud maa-ala niiskusrežiimi säilimine (vt ka P 3.8 Keskkonnakaitse) . Detailplaneeringus on näidatud silla orienteeruv pikiprofiil ning olemasolev maapinnaprofiil. Silla täpne tüüp ning

tehnilised lahendused antakse hilisema projekteerimise käigus (samuti peale- ja mahasõidurampide pikikalded, silla piki- ja põikkalded). Tulenevalt keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandest on vajalik Emajõe ja Ihaste tee vahelisel lõigul arvestada silla projekteerimise juures järgmiste tingimustega:

- Sild peab olema rajatud postidele, et tagada loomade vaba liikumine;
- Projekteeritava silla kõrgus ei tohi takistada antud maa-alal pesitsevate lindude lennutrajektoori (koostöö ornitoloogidega);
- Sillal liikuvate autode tuled ei tohi häirida loomade ja lindude elutegevust (näiteks sillapiirde vähene läbipaistvus);
- Silla sõidutee ja kergliiklustee valgustus ei tohi häirida oluliselt ümbritseva ala elukeskkonda (valgustite suunatus, mastide kõrgus).

Silla kulgemisel üle Emajõe tuleb arvestada olemasoleva laevateega. Laevatee laiuseks on jõe teljest kummalegi poole 13 m. Laevateele ei tohi rajada silla tugikonstruktsioone. Planeeritava silla laevatatava ava kõrgus ei tohi olla alla 41.00 m abs.

Vastavalt Tartu linna üldplaneeringule on kavandatud Emajõe ja Ihaste tee vahelisele maa-alale perspektiivse sõudekanali rajamine. Käesolevas detailplaneeringus on ühe variandina näidatud Emajõe ja Ihaste tee vahelise maa-ala planeeringulahendus juhaks, kui rajatakse perspektiivne sõudekanal. Antud lahendusevariandi juures on ette nähtud kahe järjestiku paikneva silla rajamine. Üks sild saab alguse Turu tn 39 krundi juurest, kulgedes üle Turu tänava ja Emajõe. Teine sild saab alguse Emajõe ja perspektiivse sõudekanali vahel, kulgedes sealt kuni Ihaste teeni. Emajõe ja perspektiivse sõudekanali vaheline teelõik on ette nähtud rajada muldesse. Sõudekanal ja muldesse rajatud teed on lubatud rajad ainult juhul, kui seda lubatakse looduskaitseala kaitse-eeskirjaga. Kahe silla vahel olevale teelõigule on planeeritud parempöõretega ristmik. Sõudekanalit ületava silla alt on planeeritud jaotustee, mis tagab võimaluse vajaliku sõidusuuna valikul. Kahe veekogu vahele kavandatud liiklussõlm koos juurdepääsuteedega on ette nähtud perspektiivse sõudekanali ja Emajõe vahelise maa-ala teenindamiseks. Planeeritava



sõudekanali laiuks on näidatud 171 meetrit, millest sõudeosa laius on 81 meetrit. Planeeritud sõudeosa ulatuses ei tohi rajada silla tugikonstruktsioone. Emajõe ja sõudekanali vaheline tänavatrass on antud lahenduse puhul kavandatud valdavas osas muldesse. Postidel olevat sillaosa on kavandatud minimaalselt, vähendamaks rajatava trassi ehitusmaksumust. Planeeritud kahe silla postidel oleva osa suurusjärguks kujuneb ca 930 meetrit. Antud lahendusevariandi puhul on lubatud teede muldesse rajamine põhjusel kuna sõudekanali rajamisel muutub olemasolev niiskusrežiim ning seetõttu häviv olemasolev taimestik ja loomastik.

Planeeritud sildadel on mõlemas sõidusuunas kaks sõidurada. Kergliiklusteed on planeeritud silla mõlemale poolele. Kergliiklustee laiuks on 4,0 ja 4,0 meetrit. Jalgratturite ja jalakäijate liikumine Ropka sillal tuleb omavahel eraldada. Eraldusvariantidena on lubatud kasutada nii madalat piiret kui ka teekatte eritasapinnalisust. Samuti tohib kõnnitee ja jalgrattatee eraldamiseks kasutada erinevaid teekatteid (asfalt, tänavakivi). Kõnni- ja jalgrattatee eraldusvariant määratakse projektiga). Silla kogulaius ristiprofiilis on 30.2 m.

Emajõe ja sõudekanali vahele on ette nähtud mõlemas sõidusuunas bussipeatuste asukohad. Ühistranspordi peatumise tüüp on ette nähtud avatud bussitasku (laius 3,0 m). Bussipeatuste rajamine antud alale on vajalik juhul, kui rajatakse sõudekanal.

3.3.6. Ihaste tee – Lammi tee

Kavandatud lõigus ristub perspektiivne tänavatrass kahe olemasoleva tänavaga – Ihaste tee ja Lammi teega. Ristmikud on lahendatud foorjuhitavana. Ristmike liikluskorralduse juures on silmas peetud maksimaalset ruumivajadust. Ette on nähtud ka lisarajad pööreteks. Jalakäijate liikumine ristmiku piirkonnas on ette nähtud reguleeritult ning lahendatud ohutusaarte abil.

Ihaste tee 10 krundi kaitseks heitgaaside eest (leviku piiramiseks) tuleb kavandada haljastus või muud meetmed ning need tuleb realiseerida samaaegselt kavandatava tegevusega.

Lammi tee ristmiku piirkonnas on ette nähtud kaks bussipeatust. Ühistranspordi peatumise tüüp on ette nähtud avatud bussitasku (laius 3,0 m).

Tänavamaa-alale planeeritud kõrghaljastus tuleb rajada olemasolevate väikeelamute vahetuslähedusse tänavatrassi rajamise algfaasis. Istutatavate puude istikud peavad olema võimalikult suured (mitte alla 1,5 m).

3.4. Turu tänava äärsed ärimaakrundid

Turu tänava äärsed kahetasapinnalised liiklussõlmed tekkimine mõjutab Turu 34, 34a, 34b ja Ropka tee 29 kruntide suurust ning sealset liikluskorraldust. Käesolevad planeeringulahendused muudavad eelpool nimetatud kruntide olemasolevat kehtivat detailplaneeringut. Käesoleva detailplaneeringuga korrigeeritakse Turu 34, 34a, 34b ja Ropka tee 29 kruntide kinnistupiire, nähakse ette uued juurdepääsuteed ning määratakse uued hoonestusõigused.

3.4.1. Hoonestusala, arhitektuurinõuded ehitistele

Turu tn 34, 34b ja Ropka tee 29 kruntide hoonestusõigused käesolevas planeeringus on määratud antud maa-ala olemasolevat ja kehtivat detailplaneeringulahendust arvestades. Antud kruntidel on näidatud hoonestusala paiknemine, on antud suurim lubatud ehitusalune pindala, suurim lubatud hoonete arv krundil ning hoonete suurim lubatud kõrgus ja korruselisus. Planeeringulahendusega ei näidata kinnistute sisest teede ja parkimisplatside paigutust. Planeeringu koostamisel ei ole teada kavandatavate hoonete täpset arvu ja äriefunktsiooni. Kinnistute sisesed teed ja normatiivne parkimine tuleb lahendada projekteerimise käigus. Turu tn 34, 34b ja Ropka tee 29 kruntidele (eraldi) tuleb enne esimese hoone projekteerimist koostada terviklik hoonestuskava.

Turu tänav 34 ja 34 b ärimaakrundidele on lubatud ehitada kuni kolm hoonet kinnistu kohta. Hoone suurim lubatud kõrgus on kuni kolm korrust ning kõrgus kuni 15 m. Hoone suurim lubatud absoluutkõrgus on kuni 50.00. Planeeringuga on määratud kohustuslik ehitusjoon Turu tänava ääres (selle kaugus tänavamaa-ala piirist on 10 m). Planeeritud ärihooned on lubatud ehitada betoonist, kivist ja/ või metallist põhikonstruktsioonidega. Hooned peavad olema arhitektuurselt liigendatud. Hoonete viimistlusmaterjalide juures on lubatud kasutada kõiki kaasaegseid ehitusmaterjale (ehitusmaterjalid



peavad olema kvaliteetsed). Välisviimistluse juures on lubatud kasutada ka erinevate ehitusmaterjalide omavahel kombineeritud variante.

Seonduvalt perspektiivse Ropka silla rajamisega on ette nähtud Turu tänav 34a ärimaakrunt võõrandada. Turu tn 34 ja 34 b ärimaakruntidest on ette nähtud osaline maavõõrandamine. Kompenseerimaks Turu tn 34 ja 34 b ärimaakruntide osalise maa-ala võõrandamise, on näidatud antud kruntidele Turu tänav 34a võõrandatava kinnistu arvelt asendusmaad. Asendatav maa on peaaegu samas suurusjärgus võõrandatava maaga.

Ropka tee 29 sadamakrundile on lubatud kuni nelja hoone rajamine, millede suurim lubatud kõrgus on kuni 9 m ning suurim lubatud korruselisus kuni kaks korrust. Hoonete suurim lubatud absoluutkõrgus on 44.00. Hoonete paiknemise minimaalne kaugus kinnistupiirist on 5 m, v.a. Emajõe poolsel küljel, kus ehituskeeluvööndi piirjoon on 25 meetrit. Planeeritud sadamahooned on lubatud ehitada betoonist, kivist ja/ või metallist põhikonstruktsioonidega. Hooned peavad olema arhitektuurselt liigendatud. Hoonete viimistlusmaterjalide juures on lubatud kasutada kõiki kaasaegseid ehitusmaterjale (ehitusmaterjalid peavad olema kvaliteetsed). Välisviimistluse juures on lubatud kasutada ka erinevate ehitusmaterjalide omavahel kombineeritud variante.

Ropka silla ning hoonete, mille ehitusalune pindala on suurem kui 1200 m² on vajalik parima lahenduse leidmiseks vähemalt kolme maineka osavõtjaga arhitektuurikonkursi korraldamine. Arhitektuurikonkursi komisjonis peab olema arhitekte üle 50 %. Arhitektuurikonkursi komisjonis peab olema vähemalt üks Tartu Linnavalitsuse arhitektuuri ja ehituse osakonna arhitekt. Arhitektuurivõistluse komisjoni koosseis ja võistluse tingimused kooskõlastada Tartu Linnavalitsuse arhitektuuri ja ehituse osakonnaga.

3.4.2. Kujad

Ehitiste vahelised kujad on lahendatud vastavalt Eesti Vabariigi 27. oktoobri 2004. a määrusele nr 315 "Ehitisele ja selle osale esitatavad tuleohutuse nõuded." Hoonetevaheliste kujade määramisel on aluseks võetud, et lubatud

madalaim tulepüsivusklass on Turu tn 34 ja 34 b kruntidel TP1 ja Ropka tee 29 krundil TP2.

Hoonetevaheline kuja peab takistama tule levikut teistele hoonetele, kusjuures juhul, kui hoonetevahelise kuja laius on alla 8 m, tuleb tule leviku piiramine tagada ehituslike või muude abinõudega. Käesoleva detailplaneeringuga ei ole näidatud hüdrantide paiknemist. Turu tn 34, 34b ja Ropka tee 29 kruntide tuletõrje veevarustus tuleb lahendada selliselt nagu näeb ette antud maa-ala kehtiv detailplaneering (arvestades olemasolevaid ja planeeritud hüdrante).

3.4.3. Ärimaakruntide haljastus

Turu tn 34, 34b ja Ropka tee 29 kruntidele ei ole näidatud kõrg- ja madalhaljastuse rajamist, kuna ei ole teada hoonete, teede ja parkimisplatside paiknemist. Projekteerimise käigus tuleb ette näha kõrg- ja madalhaljastuse rajamine (vähemalt 10 % ärimaakrundi pindalast peab katma kõrghaljastus).

3.4.4. Ärimaakruntide tehnovõrgud

Turu tn 34, 34b ja Ropka tee 29 kruntide kavandatud tehnovõrkudega liitumised toimuvad vastavalt antud maa-ala kehtivale detailplaneeringule. Käesoleva detailplaneeringuga ei muudeta kehtiva detailplaneeringuga paika pandud tehnovõrkude lahendusi ning liitumise asukohti.

3.5. Tehnovõrgud

Käesoleva detailplaneeringuga ei lahendata tehnovõrkudega seonduvaid küsimusi. Olemasolevate tehnovõrkude ringitõstmise või uute trasside rajamine lahendatakse edasise projekteerimise käigus vastavalt tehnovõrguvaldajate tehnilistele tingimustele.

Emajõe ja Ihaste tee vahelisel alal ristub perspektiivse Ropka sillaga olemasolev 35 kV kõrgepingeõhuliin. Lähtuvalt Ropka silla tehnilistest lahendustest otsustatakse projekteerimise käigus, kas 35 kV kõrgepingeõhuliin tõstetakse (vajadusel) niipalju kõrgemale, et tagada normidekohane vahekaugus sõidutee teetasapinna ja liini alumiste kaablite vahel või asendatakse õhuliin maakaabliga (vastavalt võrguvaldaja tehnilistele tingimustele).

Planeeritud silla koridori jääb olemasolev reoveekollektor. Lähtuvalt Ropka silla tehnilistest lahendustest otsustatakse projekteerimise käigus, kas olemasolev reoveekollektor tõstetakse ringi või mitte. Juhul kui reoveekollektor tõstetakse ringi, määratakse uus trassi asukoht käesoleva planeeringuala piires projekteerimise käigus. Vastavalt projektlahendustele näidatakse ära juurdepääs trassi teeninduseks.

3.6. Haljastus

Detailplaneeringuga on ette nähtud tänavamaa-alale uue kõrg- ja madalhaljastuse rajamine. Detailplaneeringus esitatud kõrg- ja madalhaljastuse paigutus on antud kui võimalik variant. Täpne kujundus ja taimmaterjali paigutus tuleb määrata projektiga. Projekteerimisel määratakse ära liigiline koosseis ning sellest tulenev istutus- ja paigutustihedus. Lähtudes keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandest on öeldud, et haljastuse rajamisel planeeringuala idaosasse tuleb arvestada asjaoluga, et lhaste luht on planeeritav kaitseala ning puude ja põõsaste, eriti võõrliikide istutamine alale ei ole soovitatav.

Planeeringuga ette nähtud istutatavate taimede istikud peavad kvaliteedilt vastama Eesti Standardile (EVS 778:2001). Kasutada ainult Eesti päritolu istutusmaterjali. Kõik istikud peavad olema:

1. liigi,- sordi- või vormiehtsad
2. kõrgus, laius ja võrsekasv peab olema liigi-, sordi- või vormitüüpilised
3. terved ja tugevad, et nende edasine normaalne kasvamine oleks tagatud
4. Istikul ei tohi olla :
 - ohtlikke ja karantiinseid haigusi ega kahjureid;
 - kuivanud oksatüükaid ega oksid;
 - rebendeid, murdumisi ega muid vigastusi;
 - kuivamistunnuseid.

Kogu planeeringuala on ette nähtud raiealana, kus täpne raiemaht määratakse ära edasisel projekteerimisel. Projekteerimise käigus tuleb teostada kogu käesoleva planeeringuala ulatuses olemasoleva kõrghaljastuse kohta eksperthinnang ning võimalusel näha ette olemasoleva väärtusliku kõrghaljastuse säilimine (kui tehnilised lahendused seda võimaldavad).

3.7. Vertikaalplaneerimine ja sajuvete ärajuhtimine

Detailplaneeringuga on antud suuremate ristmike planeeritud kõrgusmärk. Planeeritud kõrgusarvud on antud orientiiriks, täpne tänavate, ristmike ja maapinnareljeef ning Ropka silla pikiprofiil pannakse paika projekteerimisel. Kui projekteerimisel selgub, et parema tehnilise lahenduse saavutamiseks on vajalik planeeringus antud kõrgusarvu korrigeerimine, siis on lubatud seda teha. Vertikaalplaneerimise tegemisel tuleb arvestada nõudega, et tänavate ja ristmike maapinna kõrgusarvud peavad olema kõrgemal kui on seda arvatud aasta ja jäävaba perioodi kõrgeim veetase 1% tõenäosusega (st suurem kui 32.46 m abs).

Planeeringulahendus näeb ette Ropka sillale minevate rampide pikkikaldeks 4%, mistõttu sealsed kergliiklusteed vastavad projekteerimistasemele „rahuldav“. Projekteerimisel, kui on teada silla arhitektuursed ja tehnilised lahendused ning lahendatud on ka tänavate vertikaalplaneerimine, võimalusel tagada rampide pikkikaldeks 3% pikkikalle, mis lubab rajada kergliiklustee projekteerimistasemel „hea“.

Vertikaalplaneerimise lahenduste tegemiseks peab olema teostatud kogu planeeritud maa-ala kohta geoloogilise uuringud, mille tulemusi arvestades tuleb koostada projektlahendused.

Sajuvete kogumiseks tuleb kogu planeeritud tänavatrassi ulatuses välja ehitada sajuveekanalisatsioon. Kokku kogutud sajuvesi juhitakse Emajõkke. Enne Emajõkke juhtimist Pos 32 transpordimaakrundil planeeritud parkimisplatsi ja Emajõe vahele tuleb ette näha voolurahusti ning õlipüüdur. Täpsed lahendused antakse projekteerimise käigus.

3.8. Keskkonnakaitse

Käesoelava detailplaneeringu koostamisega paralleelselt on teostatud kogu planeeringualale strateegiline keskkonnamõtjude hindamine (Ropka silla, selle juurdepääsude ja sadamaraudtee koridori (lõigus Väike kaar – Turu tn) kavandatava tänava ja lähiala detailplaneeringuga kavandatavate tegevuste keskkonnamõtju strateegilise hindamise aruanne; Kobras AS, töö nr R 036). Vastavalt keskkonnamõtju strateegilise hindamise aruande tulemustele on jõutud järelduseni, et kõige väiksema negatiivse mõjuga alternatiiv on sild üle Emajõe ja vaiadel viadukt üle luhaala (kanalit ei tule). Sellisel juhul on kavandatava silla ning tänava negatiivsed mõjud kõige väiksemad. Järeldus keskkonnamõtjude hindamise aruande tulemustest on siiski see, et olenemata lahendusvariandist on mõju olemasolevale looduskeskkonnale negatiivne, kuid tõdetakse et käesolevas planeeringus käsitletav lahendus on looduskeskkonnale kõige väiksemate negatiivsete mõjudega. Keskkonnamõtju strateegilise hindamise aruandes öeldakse, et uue silla rajamine antud asukohas on Tartu linnale eluliselt vajalik.

Planeeringualal võib olla aegade jooksul ladestunud saasteaineid, mille kontsentratsioon piirkonniti võib olla väga erinev. Reostuse vältimiseks ei tohi tee maa-alalt eemaldatavat pinnast ladustada kohtadesse, kus erosiooniga võivad saasteained sattuda veekogudesse. Väljakaevatav ning ülejääv pinnas tuleb kohe vedada jäätmekäitlusettevõttesse. Erandina võib ehituse käigus eemaldataud kasvumulda taaskasutada hiljem sama objekti haljastusel, kui selle koostis on haljastuseks sobiv (vt. p. 4.5.) ja kui töövõtja on kontrollinud saasteainete sisaldust ning see ei ületa lubatud norme.

Turu tänava ääres on esinenud radioaktiivset reostust. Edasiste tööde käigus tuleb sellele probleemile pöörata tõsist tähelepanu.

Ehituse käigus tekkinud jäätmed tuleb viia jäätmekäitlusettevõttesse. Jäätmete ajutised kogumiskohad peavad olema sellised, kus on välistatud jäätmete sattumine pinnasesse ja veekogudesse.

Teguri tänav 53 kinnistu juures esineb tõenäoliselt põhjavee väljakiilumine. Edasise projekteerimise käigus tuleb antud küsimust täpsustada (määratleda



ära piirkond) ning edasiste projektlahenduste juures arvestada antud teemaga ning leida probleemile sobiv lahendus.

Likvideeritav haljastus kompenseeritakse kehtestatud korras. Planeeringuga on ette nähtud tänavamaa-alale uue kõrg- ja madalhaljastuse rajamine. Haljastusega seonduvad täpsed lahendused antakse projekteerimisel.

3.9. Võõrandatavad maa-alad

Seoses perspektiivse tänavatrassi kulgemisega läbi mitmete erakinnistute, kuulub võõrandamisele kokku **60215 m²**. Detailplaneeringu põhikaardil on ära näidatud võõrandatava maa-ala paiknemine ning ära toodud selle suurus.

Reformimata riigimaad jääb planeeringualasse 193 771 m².

Võõrandatavad maad:

- Võru tn 55 – 849 m²
- Väike kaar tn 4 – 347 m²
- Kabeli tn 1 – 601 m²
- Kabeli tn 17 – 175 m²
- Kabeli tn 15 – 82 m²
- Kabeli tn 13 – 116 m²
- Kabeli tn 3 – 51 m²
- Võru tn 75 – 719 m²
- Võru tn 73 – 275 m²
- Võru tn 71 – 180 m²
- Võru tn 156 – 85 m²
- Võru tn 156a – 76 m²
- Võru tn 148 – 885 m²
- Võru tn 152 – 1457 m²
- Võru tn 154 – 1882 m²
- Võru tn 154b – 707 m²
- Teguri tn 1 – 240 m²
- Ropka tn 10 – 43 m²
- Ropka tee 16a – 192 m²

- Ropka tee 22a – 173 m²
- Ropka tee 24 – 38 m²
- Tähe tn 100 – 529 m²
- Tähe tn 100a – 196 m²
- Tähe tn 105 – 43 m²
- Ropka tn 34 – 70 m²
- Teguri tn 37a – 1257 m²
- Ropka tee 21 – 1993 m²
- Teguri tn 43 – 571 m²
- Teguri tn 45d – 981 m²
- Teguri tn 47b – 174 m²
- Teguri tn 51 – 335 m²
- Teguri tn 53 – 5339 m²
- Teguri tn 55 – 1391 m²
- Turu tn 39 – 17 m²
- Turu tn 39a – 3035 m²
- Turu tn 39b – 3623 m²
- Ropka tee 22 – 3615 m²
- Ropka tee 29 – 5070 m²
- Ropka tee 10 – 1520 m²
- Turu tn 34 – 1047m²
- Turu tn 34a – 13887 m²
- Turu tn 34b – 3435 m²
- Tehase tn 23 – 89 m²
- Tehase tn 23a – 10 m²
- Turu tn 32 – 28 m²
- Turu tn 32a – 77 m²
- Turu tn 32a
- Ihaste tee 12 – 2710 m²

3.10. Planeeringu rakendumine

Detailplaneeringus näidatud olemasolevad ja planeeritud tänavad on ette nähtud avalikus kasutuses olevate sõidu- ja kergliiklusteedena. Planeeritud sõidu- ja kergliiklusteede ehitamine koos kõigi vajalike kommunikatsioonidega, mürakaitsesteinte ja kõrg- ja madalhaljastuse rajamise kohustus on Tartu linnal. Juhul kui planeering näeb ette olemasolevate hoonete lammutamise, olemasolevate sisse- väljasõiduteede likvideerimise ja/või ümberehituse, piirdeaedade lammutamise ning vajadusel uute piirdeaedade ehitamise, kõrg- ja madalhaljastuse likvideerimine ja/või kompenseerimine uusistutuse näol, siis vajalikud projektid ja projekti(de) järgse ehituse tagab Tartu linn. Koos tänavate rajamisega peab olema lahendatud sademevete kogumine ja ärajuhtimine – tänavamaa-alalt ei tohi valguda sademevesi erakruntidele ning tänavate rajamine/rekonstrueerimine ei tohi tõkestada sademevete äravalgumist erakruntidelt st. peab olema tagatud sademevete äravooluks võrguühendused.

Ropka silla ja suurema ehitusaluse pindalaga kui 1200 m² on vajalik parima lahenduse leidmiseks vähemalt kolme maineka osavõtjaga arhitektuurikonkursi korraldamine. Arhitektuurikonkursi komisjonis peab olema arhitekte üle 50 %. Arhitektuurikonkursi komisjonis peab olema vähemalt üks Tartu Linnavalitsuse arhitektuuri ja ehituse osakonna arhitekt. Lisaks peab komisjoni kuuluma üks linnamajanduse osakonna esindaja ja vähemalt üks silla projekteerimise või ehitamise tegevusluba omav isik. Arhitektuurivõistluse komisjoni koosseis ja võistluse tingimused kooskõlastada Tartu Linnavalitsuse arhitektuuri ja ehituse osakonnaga.

Planeeritu lahendusi võib realiseerida lõiguti või etapiti kuid keskkonnakaitsemeetmed peavad olema rakendatud samaaegselt.

Ennem silla rajamist toimub Turu tn äärsetele ärimaakruntidele (Turu 34 ja 34b) juurdepääs Ropka teelt. Ajutiste juurdepääsude rajamine Turu tänavalt pole lubatud.



Juhul kui planeeringu realiseerimisega tekitatakse kahju kolmandatele osapooltele, kohustub kahjud hüvitama vastava krundi igakordne omanik, kelle krundilt lähtub kahju põhjustav tegevus.



4. Kooskõlastused



5. Koostöö



6. Kaardid

<i>Situatsiooniskeem</i>	<i>LK 32</i>
<i>Linnaehituslikud ja funktsionaalsed seosed</i>	<i>LK 33</i>
<i>Olemasolev olukord</i>	<i>LK 35</i>
<i>Koondplaan</i>	<i>LK 40</i>
<i>Planeeringu põhikaart</i>	<i>LK 41</i>
<i>Ropka silla pikiprofiil</i>	<i>LK 46</i>
<i>Tänavamaa-ala ristiprofiil</i>	<i>LK 50</i>



Ropka silla, selle juurdepääsude ja sadamaraudtee koridori (lõigus Väike kaar – Turu tn)
kavandatava tänava ja lähiala detailplaneering