**Kommentaarid Tartu Linnavalitsuse linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonna kirjas nr 9-3.2/DP-17-013 toodud märkustele.**

**Märkus 1: Jalgrataste parkimiskohtade arv tuleb näha ette vastavalt EVS standardi nõudele 1/40 m² kohta, mida on ka seletuskirja tabelis kasutatud, mitte 0,5 kohta korteri kohta. Kohtade koguarvust vähemalt üks koht korteri kohta peab olema hea ligipääsetavusega ilmastiku- ja varguskindel hoiustamiskoht.**

Märkusega arvestatud. Seletuskirja ptk 3.6: *Jalgrataste parkimiskohad tuleb ette näha hoonesse sissepääsude vahetusse lähedusse, täpne asukoht lahendatakse hoone projektiga. Kohtade koguarvust vähemalt üks koht korteri kohta peab paiknema hea ligipääsetavusega ilmastiku- ja varguskindlas hoiustamiskohas.* Tabelis 1 on toodud Jalgrataste parkimisnormatiiv (EVS 834:2016 tabel 9.3 - suletud brutopind 580 m², normatiiv 1/40, uus korruselamute ala).

**Märkus 2: Auto parkimiskohtade arvestusel sätestada, et 1,5 kohta korteri kohta on maksimaalne võimalik parkimiskohtade arv, mis täpsustub projekteerimisetapis, kui selguvad korterite suurused. 1-2-toaliste korterite puhul näeb standard ette 1,3 kohta korteri kohta.**

Märkusega arvestatud. Seletuskirja ptk 3.6: *Planeeritavate kortermajade parkimine lahendatakse kruntide siseselt. Parkla tuleb rajada liigendatuna. Täpne parkimiskohtade arv ja paiknemine lahendatakse projekteerimise käigus vastavalt EVS 843:2016 Linnatänavad kui on selgunud korterite täpne arv ja krundisisene logistika. Auto parkimiskohtade projekteerimisel arvestada, et 1,5 kohta korteri kohta on maksimaalne võimalik parkimiskohtade arv. Planeeringukohane parkimisarvutus on toodud tabelis 1.* Tabelis 1 on toodud normatiivne sõiduautode parkimine (EVS 843:2016, tabel 9.1 - suletud brutopind 580 m², normatiiv 1/50, uus korruselamute ala).

**Märkus 3: Arvestades piirkonna iseloomu, on tänavamaa ristlõike ja lahenduse planeerimisel põhjendatud standardi järgi 6 m laiuse sõidutee planeerimine. Üldplaneeringukohaselt on teel ka jalgrattatee tugivõrk, kus tuleb kavandada eraldiseisev jalgrattatee, seega tuleb esitatud joonisel näidata ka jalgrattale vajalik ruum. Lisada ka märkus, et planeeritud liikluskorralduse põhimõtted (sh tänavaelementide parameetrid ja paigutus) täpsustatakse projekteerimisel.**

Märkusega arvestatud. Seletuskirja ptk 3.6: *Planeeringuga antakse liikluskorralduse põhimõtted, mis täpsustatakse projekteerimisel, sealhulgas tänavaelementide paigutus ja parameetrid. Klaose tn pikenduse ristlõike planeerimisel on piirkiiruseks arvestatud 30 km/h ning liiklussageduseks alla 300 sa/h (Kobras OÜ 2022. a Ujula tänava pikenduse mõjuhinnang).* Tänava ristlõige on toodud põhijoonisel.

**Märkus 4: Planeerida kõnniteed jätkuvana üle väljasõitude ning planeeringu tekstis sätestada, et projekteerimise faasis tuleb kõnniteed projekteerida ilma äärekivideta jätkuva tasapinna ja pinnakattega üle kortermajade parklate väljasõitude. Katkeb sõidutee katend ja muutub sõidutee tasapind.**

Märkusega arvestatud. Seletuskirja ptk 3.6: *Kõnniteed on planeeritud jätkuvana üle väljasõitude. Projekteerimise faasis tuleb kõnniteed projekteerida ilma äärekivideta jätkuva tasapinna ja pinnakattega üle kortermajade parklate väljasõitude.*

**Märkus 5: Planeeringu seletuskirjas sätestada vajadus projekteerimisetapis kavandataval sõiduteel läbivalt kasutada füüsilisi liikluse rahustamise meetmeid.**

Märkusega arvestatud. Seletuskirja ptk 3.6: *Planeeritud sõidutee projekteerimisel tuleb rakendada läbivalt füüsilise liiklusrahustamise meetmeid.*

**Märkus 6: Selgitada, kas Pos 1 lõunanurgas näidatud "servituudi seadmise vajadusega ala" on mõeldud varem kavandatud alajaamale.**

Servituut ära võetud. Ei kavandata alajaama.

**Märkus 7: Seletuskirjas tuleb sätestada rajatiste väljaehitamise seosed ja kohustused.**

Märkusega arvestatud. Seletuskirja ptk 3.15:

*Tehnovõrkude rajamine toimub vastavalt krundivaldaja ja võrguvaldajate kokkulepetele.*

*Planeeringu elluviimisega ei kaasne Tartu linnale kohustust detailplaneeringukohaste avalikuks kasutamiseks ette nähtud tee ja sellega seonduvate rajatiste, haljastuse, välisvalgustuse ning tehnorajatiste (edaspidi rajatised) väljaehitamiseks või vastavate kulude kandmiseks.*

*Planeeringukohaste rajatiste väljaehitamine on ehitusõiguse realiseerimise eeldus ja planeeritud kruntide igakordse omaniku kohustus. Seejuures tuleb välja ehitada planeeringuala ulatuses Meruski tänavale kõnnitee ja Klaose tänava pikendus koos kõikide tänavaelementidega (sh kahepoolne kõnnitee ja haljastus ning tehnovõrgud). Samuti tuleb veetoru ringistada, vastavalt võrguvaldaja tehnilistele tingimustele.*

*Kokkuleppe sõlmimine planeeringukohaste rajatiste väljaehitamiseks on detailplaneeringu kehtestamise eeldus.*

*Planeeringuga kavandatud mistahes hoonele ehitusloa andmise eelduseks on planeeringuga sätestatud tingimuste täitmine. Juhul kui nimetatud tingimusi ei ole täidetud, on Tartu linnal õigus keelduda mistahes planeeringukohase hoone ehitusloa andmisest. Ehitusloa võib anda enne eelnimetatud tingimuste täitmist, kui planeeritud kruntide igakordne omanik on sõlminud enne mistahes esimesele hoonele ehitusloa andmist Tartu linnaga lepingu, millega garanteeritakse esitatud tingimuse täitmine hiljemalt planeeritud mistahes esimese hoone valmimise ajaks. Hoone loetakse valminuks, kui sellele on väljastatud kasutusluba.*

**Märkus 8: Kaugused bussipeatustest ja olemasolevast jalakäijatele ja jalgratta kasutajatele mõeldud teest (asuvad Aruküla teel) ja rattarendikohtadest on antud linnulennult, kuid planeeritav ala asub ca 10 m madalamal, mis igapäevasel kasutamisel on nendele liiklejarühmadele, eriti vaegliikujale tülikas. Käsitleda eelnevat seoste peatükis ja arvestada lahendamisel. Vormistada ja esitada korrektne seoste joonis.**

Märkusega arvestatud. Täiendatud seletuskirja ptk 2.3 terves ulatuses. Joonisel kantud täiendavad andmed. Kaugused antud mööda teed. Planeeringuala asub 10 m Aruküla teest allpool, selle vastu ei saa midagi teha. Planeeringuala idaserva on näidatud perspektiivne jalg- ja jalgratta ühendus Aruküla 30 kinnistu kasuks.

**Märkus 9: Planeeringus likvideeritavaks märgitud kraav on kehtiva Kvissentali põik 10 ja Aruküla tee 34 kruntide detailplaneeringu kohaselt tõkkedrenaaž ja servituudi vajadusega ala. DP ettevalmistustööde projektis (Ühinenud Arhitektid OÜ ja Keskkonnaprojekt OÜ) on välja toodud, et tõkkedrenaaži vajadus kuni Emajõeni on ka pärast DPala väljaehitamist. Selgitada ja põhjendada kraavi likvideerimist ning kuidas on lahendatud surveliste pinnavete liikumine piirkonnas, täpsustada kraavi või drenaaži vajalikkust, lähtudes hürdogeoloogilisest olukorrast piirkonnas ja arvestades kehtiva detailplaneeringu lahendusega. Kaasata ekspert.**

Seletuskirja lisatud ptk mõjud põhjaveerežiimile. Kaasatud ekspert.