



# Turu tn 18 krundi ja lähiala detailplaneering. Eelnõu

Seletuskiri ja joonised

Töö nr 18003163

Tartu 2021

**Jaana Veskimeister**, projektijuht-planeerija, ruumilise keskkonna planeerija, tase 7 (nr 163363)

**Ann Ideon**, juhtiv planeerimisspetsialist

**Veiko Kärbla**, keskkonnakorralduse spetsialist

**Kaile Eschbaum**, keskkonnakorralduse spetsialist

**Giga Investeeringud OÜ**

Planeeringu koostamisest huvitatud isik



**HENDRIKSON & KO**

Raekoja plats 8  
51004 Tartu  
tel +372 740

Maakri 29  
10145 Tallinn  
tel +372 617 7690

**Hendrikson & Ko**  
[www.hendrikson.ee](http://www.hendrikson.ee)  
hendrikson@hendrikson.ee



# SISUKORD

<b>SISUKORD</b> .....	<b>3</b>
<b>A – SELETUSKIRI</b> .....	<b>5</b>
<b>1. SISSEJUHATUS</b> .....	<b>5</b>
<b>2. OLEMASOLEV OLUKORD JA ANALÜÜS</b> .....	<b>5</b>
2.1. Olemasoleva olukorra iseloomustus .....	5
2.2. Planeeringuala mõjuala funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed .....	6
2.3. Vastavus strateegilistele planeerimisdokumentidele .....	7
<b>3. DETAILPLANEERINGU PLANEERIMISETTEPANEK</b> .....	<b>10</b>
3.1. Üldplaneeringu muutmise ettepanek .....	10
3.2. Planeeringuala kruntideks jaotamine .....	10
3.3. Kruntide hoonestusala .....	11
3.4. Kruntide ehitusõigus .....	11
3.5. Juurdepääsuteede asukohad ja liiklus- ning parkimiskorraldus .....	13
3.6. Ehitiste arhitektuurilised ja kujunduslikud ning ehituslikud tingimused .....	18
3.7. Haljastus ja heakord .....	20
3.8. Keskkonnatingimuste seadmine .....	22
3.9. Servituudi seadmise vajadus .....	29
3.10. Planeeringu elluviimine .....	29
<b>B – KOOSTÖÖ PLANEERINGU KOOSKÖLASTAMISEL JA KOOSKÖLASTUSED</b> .....	<b>31</b>

Digitaalselt esitatud joonised on eraldi failidena

Joonis 1. Situatsiooniskeem ning mõjuala funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed

Joonis 2. Olemasolev olukord

Joonis 3. Põhijoonis. Eelnõu



# A – SELETUSKIRI

## 1. SISSEJUHATUS

Planeeringu koostamise algatamise eesmärgiks on kaaluda võimalusi määrata ehitusõigus segafunktsiooniga hoonestuse (elamu, äri, majutus jms) rajamiseks.

Planeeringu lähtedokumentiks on Tartu Linnavalikogu 21.03.2019 otsus nr 144 *Turu tn 18 krundi detailplaneeringu koostamise algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine*.

Planeeringu koostamisel on arvestatud *Tartu linna üldplaneeringut 2030+*, 2018 läbi viidud planeeringuvõistluse võidutööd *Lõpused* (Arhitekt Must OÜ), algatamise otsusega antud lähteseisukohti ja Artes Terrae OÜ koostatud Tartu Linnavalitsuse poolt kavandatavate kergliiklusteede eskiisprojekti (töö nr 52KP14).

Planeeringu koostamisel on aluskaardina kasutatud Geopunkt OÜ (MTR reg nr EEG000199, Hannes Kuht, kutsetunnistus 121736, tase 6) poolt märtsis 2019 (töö nr 23G19) ja Geoweb OÜ poolt septembris 2020 (töö nr GA20027) koostatud digitaalselt mõõdistatud maa-ala geodeetilisi alusplaanide. Alusplaanide koordinaadid on L-est 97 süsteemis, kõrgused EH2000 süsteemis, mõõtkavad M 1:500. Katastriandmeid on uuendatud ja kajastatud seisuga 26.01.2021.

Planeeringu käigus toimunud kirjavahetus, kooskõlastused ja teised dokumendid asuvad lisade kaustas.

## 2. OLEMASOLEV OLUKORD JA ANALÜÜS

### 2.1. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS

Planeeringuala asub Tartu linnas kesklinna vahetus läheduses Karlova linnaosas Turu tn, Väike-Turu tn ja Emajõe vahelisel alal. Planeeringuala suurus on ca 2,9 ha. Alale jäävad katastriüksused on toodud tabelis 1.

**Tabel 1. Planeeringualal asuvate katastriüksuste andmed**

Address	Katastritunnus	Pindala	Maakasutuse sihtotstarve
Turu tn 18	79501:002:0458	20 218 m <sup>2</sup>	Tootismaa 100%
Turu tn 20	79501:002:0075	4 406 m <sup>2</sup>	Üldkasutatav maa 100%
Turu tn 20a	79501:002:0074	590 m <sup>2</sup>	Üldkasutatav maa 100%

Lisaks tabelis 1 toodud katastriüksustele jäävad osaliselt planeeringualasse katastriüksustega piirnevad tänavad Turu ja Väike-Turu.

Turu tn 18 krunt on osaliselt hoonestatud (hoonestus rajatud 1970ndatel) ja alal on varasemalt toodetud soojusenergiat Tartu linna hoonete soojaga varustamiseks. Kuni

1976. aastani saadi valdav osa toodetud soojusenergiast vedelkütuse põletamisel. Tänapäevaks on endised masuudimahutid alalt likvideeritud.

Käesoleval ajal on kasutuses Turu tn äärde jääv administratiivhoonestus ja krundi kagunurgas olev välja renditav angaar, milles töötab rehvivahetustöökoda. Turu tn äärde jääb ka vana katlamaja. Territoorium on korrastatud endine tööstusmaastik, kus valdavalt haljastus puudub. Administratiivhoone hoovis kasvavad viis torkavat kuuske ehk hõbekuuske (*Picea pungens*), administratiivhoone sissesõiduteed ääristavad okaspuude vormid, administratiivhoone ja kaarhalli vahel kasvab üksik mänd ja Turu tn poolisel kinnistu piiril kasvab viirpuuhekk, mille sees üksikud lehtpuud (nt kastanid, vaher).

Endist maakasutust meenutab Turu tn 18 krundi põhjaosas Turu tn 20 krundi piiril asuv estakaad koos varjualusega ja krundi keskel endise katlamaja tööks vajalik olnud korsten.

Turu tn 20 ja Turu tn 20a krundid on hoonestamata Emajõe äärsed maa-alad (kruntidele jääb jõe nõlv), kus kasvavad puud, põõsad ja rohttaimed. Vabakujuline ja looduslik kõrghaljastus on mitmekülgne: liikidest on esindatud nt viirpuu (erinevad vormid), toomingas, vaher, kask, saar, pappel, pihlakas ja Emajõe äärsele alale iseloomulik remmelgas.

Turu tn 18 krundiga piirnev Turu tn on kahesuunalise liiklusega, kuhu on rajatud neljakuni viierealine asfaltkattega sõidutee. Mõlemal pool sõiduteed on olemas asfaltkattega kõnniteed.

Planeeringualaga loodest piirneva Väike-Turu tn koosseisu jääb kahesuunalise liiklusega kahe- kuni kolmerealine asfaltkattega sõidutee ja ühepoolne asfaltkattega kõnnitee (Zeppelini keskuse poolel).

Maapind planeeringuala ulatuses on tasane, keskmine kõrgus on ca 34 m/abs.

Planeeringualal asuvad või sellele ulatuvad järgmised kitsendused:

- Emajõe kalda veekaitse- (10 m), ehituskeelu- (20-50 m) ja piiranguvöönd (100 m);
- Emajõe arheoloogiline miljööpiirkond;
- Tehnovõrkudest tulenevad kitsendused kaitsevööndite ulatuses;
- Tartu kohaliku geodeetilise võrgu geodeetilised märgid: VR (seinareeper GPA ID 228899), VR (seinareeper GPA ID 228898), 9125 (seinareeper GPA ID 228890), nr-ta (pinnasereeper GPA ID 228894), SM576 (polügonomeetria seinamärk GPA ID 105021) ja SM610 (polügonomeetria seinamärk GPA ID 20217). Ehitiste seinas asuvate märkide kaitsevöönd on 0,5 m ehitise pinnast horisontaalsuunas ning 3,2 m märgi tsentrist vertikaalsuunas; pinnasereeperi kaitsevöönd on 3,0 m märgi keskmeest.

Planeeringuala olemasolev olukord on kajastatud joonisel nr 2.

## 2.2. PLANEERINGUALA MÕJUALA FUNKTSIONAALSED JA LINNAEHITUSLIKUD SEOSSED

Planeeringuala mõjuala kesklinna suunal tuleb vaadelda aladena, mis jäävad ühele ja teisele poole Turu tn-t. Turu tn jaotab linnaosa ja asumid nii arhitektuurselt kui funktsionaalselt kaheks.

Liikudes planeeringualast loode poole, jäävad Turu tn ja Emajõe vahelisele alale külmajaam, kaubanduskeskus Zeppelin, Aura ja Ahhaa keskused ning spordihoone. Teisel pool Turu tn-t paiknevad peamiselt korterelamud, mis iseloomustavad oma ajastu arhitektuuri (Turu tn äärne 4-5-korruselise hoonestus, n-ö hruštšovkad; nende taha jäävad Kesklinna ja Karlova puitelamud, sh Aleksandri tänava miljööväertuslik hoonestusala).

Teisel pool Turu tn-t läänesuunas on kehtestatud Lina tn 4 // 6 // 7 // 8 // 9 // 11 // Aleksandri tn 32 krundi detailplaneering (miljööväertuslik ala), mille eesmärgiks oli kaaluda võimalusi krundi jagamiseks, uute hoonete püstitamiseks ning planeeringuala kasutamise otstarvete täpsustamiseks (elamumaa, ärimaa, ühiskondlike ehitiste maa). Turu tn 21 kinnistule on kavandatud ärimaja (KTA - Kadarik Tüür Arhitektid).

Planeeringuala kaguosa piirneb Emajõe ääres kulgeva haljasalaga. Kagualast üle Turu tn asub Info Auto ning Hansa Tall ja Hansa Hotell.

Emajõe ääres asub Paadisadam Jõe, kus on paatide hoiukohad ja kus saab ka silduda.

Planeeringuala asub linnaehituslikult väga heas ja ühtlasi ka atraktiivses asukohas, kuna see paikneb vahetult kesklinna lähedal Emajõe paremkaldal ja linna ühe põhilise tuiksoone - Turu tn - ääres. Asukoht võimaldab mitmekülgsete funktsioonide kavandamise, kuna hea juurdepääs nii tänavalt kui Emajõe äärselt kallasrajalt ning paadisadamast suunab alale laia kasutajakonna.

Piirkond on väga hästi vaadeldav Emajõe ja Annelinna suunalt (Pikk tn-lt ja Sõpruse sillalt), mistõttu on oluline kvartali silueti kujundamine.

Märkimisväärne on sidusus Emajõega, kuna planeeringualaga piirneb paadisadam ja laevaliiklus on iga aastaga hoogustuv, samuti võimaldab jõeäärse promenaadi väljaehitamine luua kergliiklusele meeldiva linnaruumina otseühenduse kesklinnaga (jalg- ja jalgrattateede rajamine).

Planeeringuala asukoht ning selle mõjuala funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed on nähtavad joonisel nr 1.

## 2.3. VASTAVUS STRATEEGILISTELE PLANEERIMISDOKUMENTIDELE

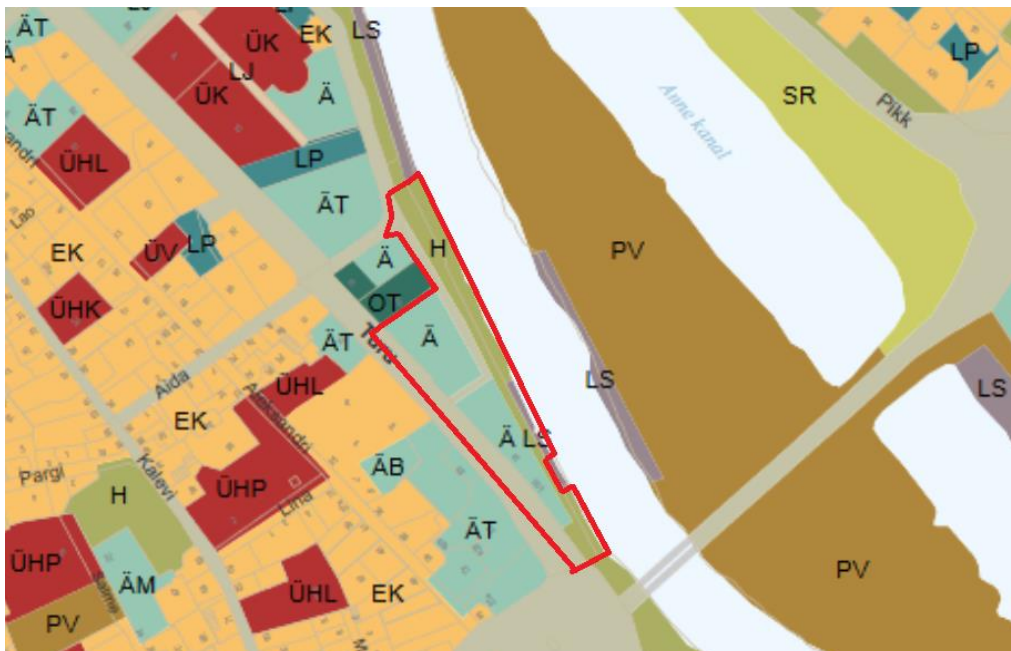
Planeeringuala asjakohaseks strateegiliseks dokumendiks on *Tartu linna üldplaneering 2030+ (2017)*.

Üldplaneeringu kohaselt (vt skeem 1) asub planeeritav ala valdavalt äri- ja teenindustevõtte juhtotstarbega maa-alal (Turu tn 18 krunt) ning Emajõe ääres rohe- ja sadama maa-alal Sadama asumis kvartalis S5 (vt skeem 2).

Kvartalis S5 on eesmärk kujundada asum atraktiivseks ja mitmekesise avaliku ruumiga alaks. Emajõe äärde on ette nähtud kujundada kergliiklusteega eri virgestusvõimalusi pakkuv tervikliku arhitektuurilahendusega kaldapromenaad. Parkimine tuleb üldplaneeringu kohaselt koondada hoonete mahtu. Turu tn äärde tuleb reserveerida maa-alal kergliiklusteetele. Tagada tuleb vaatekoridorid Emajõe hoonestusala vahel ja hoonestuse liigendatus nii mahult kui ka fassaadilt. Võidu sillast Sõpruse sillani on ette nähtud esindusliku Emajõe kaldapromenaadi rajamine koos kaldakindlustusega.

Avaliku ruumi tagamiseks on üldplaneeringuga Sadama asumis määratud tingimus, et vähemalt 20% sealse asumi kruntide pindalast peab olema avalikus kasutuses.

Sadama asumis tuleb alade arendamisel arvestada Emajõe üleujutusrisiki. Kaldaäärsete ehitiste vundamendi miinimumkõrguse määramisel, samuti tehnorajatiste kavandamisel ja võimalikku reostusohu põhjustavate arenduste elluviimisel (nt paatide tanklad jne) tuleb lähtuda maksimumveetasemest 34,20 m/abs (EH2000).



**Skeem 1.** Väljavõte Tartu linna üldplaneeringu 2030+ joonisest 2 Maa- ja veealade üldised kasutamistingimused. Planeeringuala on tähistatud punase joonega. Ä tähistab äri- ja teenindusettevõtte maa-ala, H roheala, LS sadama maa-ala.



**Skeem 2.** Väljavõte Tartu linna üldplaneeringu 2030+ joonisest 3 Maa- ja veealade üldised ehitistingimused. Planeeringuala on tähistatud punase joonega. Planeeringuala jääb kvartalisse S5.



Üldplaneering näeb üldiste tingimustena ette, et äri- ja teenindusettevõtte maa-alal võivad juhtotstarvet toetavad sihtotstarbed kuni 40% ulatuses olla korterelamumaa ja ühiselamumaa. 10% krundist peab olema kõrghaljastatud. Olemasolevat haljasmaad tuleb püüda maksimaalselt säilitada ja kohaldada puhkamiseks ning ala läbivalt jalgsi liikumiseks. Nii külastajate kui töötajate seisukohalt on krundisiselele haljasaladele soovitatav rajada puhkeala. Krundi piiretega üldjuhul ei piirata. Krundi täisehituse protsent ja hoonete suurim lubatud kõrgus tuleb määrata ümbritsevat keskkonda, krundistruktuuri, asukohta jms arvestades.

Kesklinnas ei ole üldpõhimõttena madalamate kui kolmekorruseliste ja kõrgemate kui kuuekorruseliste hoonete ehitamine lubatud. Kõrgemad hooneosad on lubatud kuni 10% ulatuses hoone(stuse) ehitisealusest pinnast ega tohi ületada enam kui kaks korrust üldplaneeringuga lubatud hoonestuse üldisest kõrguspiirangust.

Keslinna hoonetes peab esimesel korrusel olema tagatud aktiivne front tänava aktiivsusklassijärgi. Turu tn on määratud I aktiivsusklassi. I klassi tänaval peab olema tunduvalt rohkem panustatud istumisvõimalustesse, taskuparkide või muude puhkekohtade lahendustesse.

Üldplaneering sätestab, et arendustegevusest olenevalt on tulevikus perspektiivne rajada fooristmik ka Turu tn – Lina tn ja Väike-Turu tn – Sadama tn ristmikule. Juurdepääsud planeeringualale tuleb kavandada Lina tn ristmiku ja Väike-Turu tn baasil.

Üldplaneeringus ette nähtu kohaselt toimus 2018. a planeeringuvõistlus eesmärgiga leida parim võimalik linnaehituslik lahendus ja atraktiivne ning meeldiv linnaruum, mis oleks aluseks detailplaneeringu lahenduse koostamisel ja ehitusõiguse määramisel. Võidutööks valiti Arhitekt Must OÜ poolt koostatud lahendus nimega *Lõpused*, mille alusel on koostatud detailplaneeringu planeerimisettepanek (vt ptk 3). Planeeringulahenduse koostamisel on üldplaneeringust erinevalt ette nähtud planeeritud krundil nr 1 korterelamumaa osakaal (rohkem kui 40%). Koostamisel oleva *Tartu linna üldplaneeringu 2040+* eskiislahenduse avalikustamisel tehtud ettepanekuga, et Lina tn ristmikust linna poole jääva Turu tn 18 hoonete mahus arvestada 1. korrusel äripindadega ning alates 2. korrusest eluruumide pindadega, on linnavalitsus nõustunud. Detailplaneeringu koostamise eesmärk on maakasutuse juhtfunktsiooni osas kooskõlas *Tartu linna üldplaneeringu 2030+* põhimõtetega ja kuna maakasutuse osakaalu muutuse põhimõttega on Tartu linn nõustunud, ei käsitleta nimetatud teemat üldplaneeringu muutmissettepanekuna.

Detailplaneeringuga soovitakse muuta üldplaneeringuga määratud Emajõe kalda ehituskeeluvööndit vähendades seda planeeritud krundi nr 2 kaguosas olemasoleva kaarhalli piirkonnas 12-14 m kaugusele veekogu veepiirist. Ehituskeeluvööndi vähendamise taotlemine on *looduskaitseaduse* § 40 lg 4 p 2 alusel käsitletav üldplaneeringu muudatusettepanekuna (vt ptk 3.1).

## 3. DETAILPLANEERINGU PLANEERIMISETTEPANEK

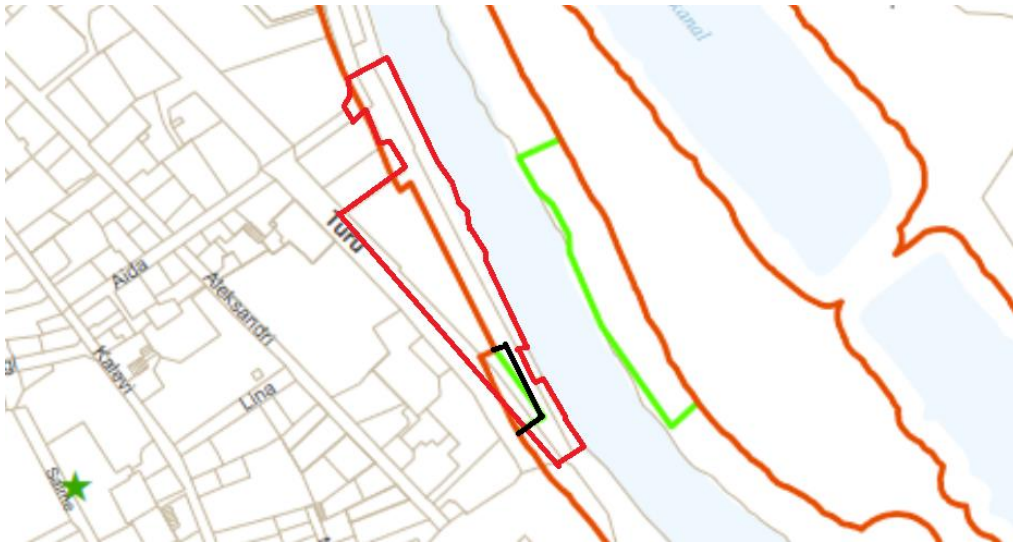
### 3.1. ÜLDPLANEERINGU MUUTMISE ETTEPANEK

Planeeringuala asub Emajõe ääres, mille ehituskeeluvöönd on 20-50 m (looduskaitseseaduse kohane ehituskeeluvööndi piir on 50 m, Tartu kesklinna üldplaneeringuga on ehituskeeluvööndi piiri osaliselt vähendatud<sup>1</sup>).

Üldplaneeringu muutmise põhjenduseks on asjaolu, et planeeritud krundile nr 2 soovitakse olemasoleva kaarhalli asukohas ehitada vastavalt planeeringuvõistluse võidutöö *Lõpused* kontseptsiooni kohaselt hoone.

Ehituskeeluvööndi vähendamise seotud asjaolud ja mõjud on kajastatud peatükis 3.8.

Detailplaneeringu lahendusega tehakse ettepanek muuta üldplaneeringut skeemil 3 näidatu kohaselt, mis on kooskõlas koostamisel oleva *Tartu linna üldplaneeringu 2040+* lahendusega.



**Skeem 3.** Väljavõte *Tartu linna üldplaneeringu 2030+* joonisest 16 *Looduskaitseseadusest tulenevad maakasutuse piirangud*. Riigakitselised piirangud. Planeeringuala on tähistatud punase joonega, musta joonega on markeeritud vähendamise ettepanek. Roheline joon tähistab üldplaneeringuga tehtud ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanekut, mille osas jäi taotlus üldplaneeringu menetluse raames Keskkonnaametile tegemata.

### 3.2. PLANEERINGUALA KRUNTIDEKS JAOTAMINE

Detailplaneeringu lahendusega on Turu tn 18 kinnistust ette nähtud moodustada viis krunti: krunt nr 1 mitmekülgse ja erinevate funktsioonidega (kaubandus, toitlustus, teenindus, kontorid, korterid) äri- ja eluhoonete ehitamiseks; krunt nr 2 ärifunktsiooniga hoonete (büroo, teenindus, majutus, spaa) ehitamiseks; krunt nr 3 tänavamaa

<sup>1</sup> Keskkonnaameti 14.06.2016 kiri nr 7-13/16/3859-3 *Nõusolek Emajõe kalda ehituskeeluvööndi vähendamiseks Tartu kesklinna üldplaneeringu alusel*

laiendamiseks (Turu tn krundipiiride ühtlustamiseks); krunt nr 4 tänava rajamiseks; krunt nr 5 osana promenaadist, millele jäävad jalg- ja jalgrattatee koos rekonstrueeritava estakaadiga.

Kinnistud Turu tn 20 ja Turu tn 20a säilivad olemasolevates piirides.

Krunt nr 1 ja krunt nr 2 on lubatud kavandatavate hoonete vahel jagada väiksemateks kruntideks detailplaneeringut koostamata arvestusega, et oleks tagatud juurdepääsud, parkimine jm vajalik.

Moodustatud kruntide pindalad ja sihtotstarbed on toodud joonisel nr 3. Planeeritud kruntide pindalad täpsustatakse katastrimõõdistamise käigus.

### 3.3. KRUNTIDE HOONESTUSALA

Hoonestatavad on planeeritud krundid nr 1 ja nr 2 ning maa-alusena (parkla) ka krunt nr 4. Planeeritud krundil nr 5 ja olemasoleval kinnistul Turu tn 20 on ette nähtud (puhke)rajatiseid (olemasolev estakaad, planeeritud platvormid).

Hoonestusala (krundi osa, kuhu võib rajada ehitusõigusega lubatud hoonestuse; joonistel on eraldi leppemärk maapealse ja –aluse kohta) piiritlemisel on lähtutud maksimaalsest hoonestamise võimalusest arvestades Tartu kesklinna üldplaneeringuga vähendatud ehituskeeluvööndi ulatust<sup>2</sup> ja planeeringuvõistluse võidutöö *Lõpused* kontseptsioonist ning olemasolevat korstent. Kuigi kohustuslikku ehitusjoont määratud ei ole, tuleb hooned paigutada hoonestusalale selliselt, et tekiks hoonestusjoon nii Turu tn kui planeeritud tänava äärde, sh vaatekoridorid Turu tn-lt Emajõe. Planeeritud maa-aluse hoonestusala ulatuses on lubatud maa-alune hoonestamine (parkimiskorrus).

Maapealne hoonestusala on antud suurem kui hoonete suurim lubatud ehitisealune pind, mis võimaldab vabamalt valida hoonestuse paiknemist ja konfiguratsiooni projekteerimise käigus. Hoonete paigutusel ja mahu kavandamisel tuleb arvestada vaadete tagamisega Turu tn-lt Emajõe suunas, planeeringus esitatud normikohase parkimislahenduse ning (kõrg)haljastusega. Hoonestusalasse võib rajada parklaid ja istutada puid ning põõsaid.

Hoonestusala kruntidel on määratud valdavalt kogu krundi ulatuses: Turu tn ja planeeritud tänava poolsetel külgedel määratud kuni kruntide piirini; Emajõe poolsetel külgedel kuni Tartu kesklinna üldplaneeringuga vähendatud ehituskeeluvööndi piirini ja planeeringulahendusega ehituskeeluvööndi vähendamise ettepaneku piirini.

Hoonestusala sidumine krundipiiride (kus asjakohane) ja veekogu veepiiriga on näidatud joonisel nr 3.

### 3.4. KRUNTIDE EHITUSÕIGUS

Ehitusõigus on toodud joonisel nr 3 tabelis.

Planeeritud on järgmised ehitise kasutamise otstarbed<sup>3</sup>:

<sup>2</sup> Keskkonnaameti 14.06.2016 kiri nr 7-13/16/3859-3 *Nõusolek Emajõe kalda ehituskeeluvööndi vähendamiseks Tartu kesklinna üldplaneeringu alusel*

<sup>3</sup> Majandus- ja taristuministri 02.06.2015 määrus nr 51 *Ehitise kasutamise otstarvete loetelu*

## Krunt nr 1:

- 11222 Muu kolme või enama korteriga elamu;
- 11320 Ühiselamud;
- 12130 Toitlustushooned;
- 12200 Büroohooned;
- 12310 Kaubandushooned;
- 12330 Teenindushooned;
- 12430 Garaažid;
- 12610 Meelelahutushooned;
- 12620 Muuseumi- ja raamatukoguhooned.

## Krunt nr 2:

- 12110 Majutushooned;
- 12130 Toitlustushooned;
- 12200 Büroohooned;
- 12310 Kaubandushooned;
- 12330 Teenindushooned;
- 12430 Garaažid;
- 12610 Meelelahutushooned;
- 12620 Muuseumi- ja raamatukoguhooned;
- 12645 Spaa;
- 12650 Spordihood (12653 siseujula);
- 24200 Muud rajatised.

## Krunt nr 3:

- 21100 Teed;
- 21120 Tänavad.

## Krunt nr 4:

- 21100 Teed;
- 21120 Tänavad;
- 12430 Garaažid;

## Krunt nr 5:

- 21100 Teed;
- 21120 Tänavad;
- 21410 Sillad ja estakaadid;
- 24100 Spordi- ja puhkerajatised;
- 24200 Muud rajatised.

## Turu tn 20:

- 21100 Teed;
- 21410 Sillad ja estakaadid;
- 24100 Spordi- ja puhkerajatised;
- 24200 Muud rajatised.

Kohalikul omavalitsusel on õigus lubada täiendavalt loetelus nimetatata ehitise kasutamise otstarbeid, kui need sobivad planeeritud sihtotstarvetega (v.a tankla, mille rajamine pole lubatud).

Projekteerimisel arvestada, et krundile nr 1 planeeritud hoonestuse vähemalt Turu tn poolsel küljel tuleb esimesel korrusel kavandada kaubandus- ja teenindusfunktsioon. Soovi korral võib äri- ja või avalikku funktsiooni kavandada ka jõe poolsel küljel ning kõrgematel korrustel.

Krundile nr 2 jääva olemasoleva korstna võib lammutada või säilitada ja võtta kasutusele uuel otstarbel (nt vaateplatvormina). Juurdeehituse võimaldamiseks on planeeritud konsoolne hoonestusala läbimõõduga 20 m.

Ehitusõigusega lubatud hoonestus tuleb püstitada hoonestusala piirides.

### 3.5. JUURDEPÄÄSUTEDE ASUKOHAD JA LIIKLUS- NING PARKIMISKORRALDUS

Liikluslahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõttele vastava projektlahenduse võimaldamiseks on liikluslahenduse korralduse väljatöötamiseks kaasatud Liikluslahendus OÜ.

Detailplaneeringu lahendus näeb ette uue tänava rajamise (krundile nr 4, nime-ettepanekuga Katla tn), mis ühendab Lina tn ja Väike-Turu tn. Sõidutee osa koos Emajõe äärse promenaadiga on ette nähtud moodustama ühtse tänavaruumi, kus sõidukite liiklus on rahustatud (nt tekstuurne kate) ja jalakäija on tõstetud esile, eelkõige Katla tn ristumisel (vt illustratsioonid 1-4).

Emajõe kaldal on ette nähtud promenaadi rajamine (krunt nr 5) koos kõrvuti kulgevate jalg- ja jalgrattateega. Kergliiklusteed läbivad olemasolevat raudtee estakaadi ja need on ühendatud planeeritud platvormidega Emajõe ääres. Turu tn äärde on samuti ette nähtud jalgteed. Turu tn ja Emajõe äärse promenaadi ühenduseks on jalgteed kavandatud ka krundil nr 1 hoonete vahel (vt illustratsioonid 1-4).



Illustratsioonid 1-4 (väljavõtted võidutöö Lõpused autorite lõputöö edasiarendusest).

Planeeringu liikluskorralduse kujundamisel on arvestatud hea tava, liiklusohutuse nõuetega ja kehtestatud normide nõuetega. Kõigile liiklejagruppidele on võimalust mööda tagatud võimalikult ohutu ja mugav juurdepääs. Seejuures ei halvene märgatavalt liiklussujuvus Turu tn-l. Planeeringu liikluskeemi koostamisel ja läbilaskvusarvutustes on arvestatud ka *Lina tn 11, Turu tn 23, Turu tn 25 kruntide ja lähiala detailplaneeringu* lahendusest (kaubandus-, toidlustus- ja teenindushoone ehitamine) tekkiva liiklusega.

Mootorsõidukitele on läbilaskvused tagatud olenemata sellest, kas Katla tn on ühesuunaline või kahe-suunaline, kuid mõistlik on juurdepääs planeeringualale tagada mööda lühimat teed ehk et Katla tn on kahe-suunaline.

Erinevate liikumisviiside (jalgsi, rattaga, bussiga, autoga) ühenduste piirkonnas on tänu kesklinna vahetule lähedusele (mõnesaja meetri kaugusel) väga head. Sõidukiga liiklemiseks on võimalus kergesti liikuda igasse linna suunda (Turu tn, Turu tn -Riia tn ristmik). Emajõe äärse kaldapromenaadi arendamisega on planeeringuala otseselt ühendatud kesklinnaga. Bussiterminal (Kvartali keskus, Kaubamaja) on mõneminutilise jalgsikäigu kaugusel. Arvestades planeeritud lahendusega lisanduvaid koormusi, on ühistranspordi kasutamise soodustamiseks ette nähtud täiendava ühistranspordipeatuse loomine planeeringualaga piirnevale alale Turu tn äärde.

### Planeeringuala juurdepääsud

Juurdepääsude planeerimisel on arvestatud, et need oleksid võimalikult ohutud, kuid samas kasutajale mugavad. Sellest lähtudes on planeeringualale kavandatud järgmised juurdepääsud:

- Turu tn-lt (Turu-Lina valgusfooridega ristmik, vasakpöördeks eraldi sõidurajad);
- Maa-aluse parkla juurdepääs on Turu tn-lt (vasakpöördega eraldi sõidurajast), väljasõit parklast Turu tn-le toimub ainult parempöördega;
- Võimalikule büroohoonele (krundil nr 2) on ette nähtud juurdepääs Turu tn-lt ainult parempöördega ja väljasõit samuti ainult parempöördega;
- Väike-Turu tn-lt, kus Turu tn 14 juurde on ette nähtud lihtristmik (Väike-Turu tn-le on kavandatud vasakpöörderada).

### Liiklussageduste prognoos

Liiklussageduste prognoosimisel on aluseks võetud järgmised lähteandmed:

- Planeeringualale on planeeritud ca 200 korterit ja maa-aluses parklas nende juurde ca 100 parkimiskohta;
- Büroode jaoks on planeeritud ca 120 parkimiskohta (maa-aluses parklas).

Arvestades analoogse suuruse ja liikluse iseloomuga Riia kvartali arenduse juures läbi viidud liiklusuuringute tulemusi, oleks korterite poolt tekitatav liiklus tiptunnil kuni 20 a/h sisse ja välja.

Tehes oletuse, et büroode parkimiskohtadest täitub ja tühjeneb iga 4. parkimiskoht oleks büroode tiptunni liiklus 30 a/h sisse ja välja.

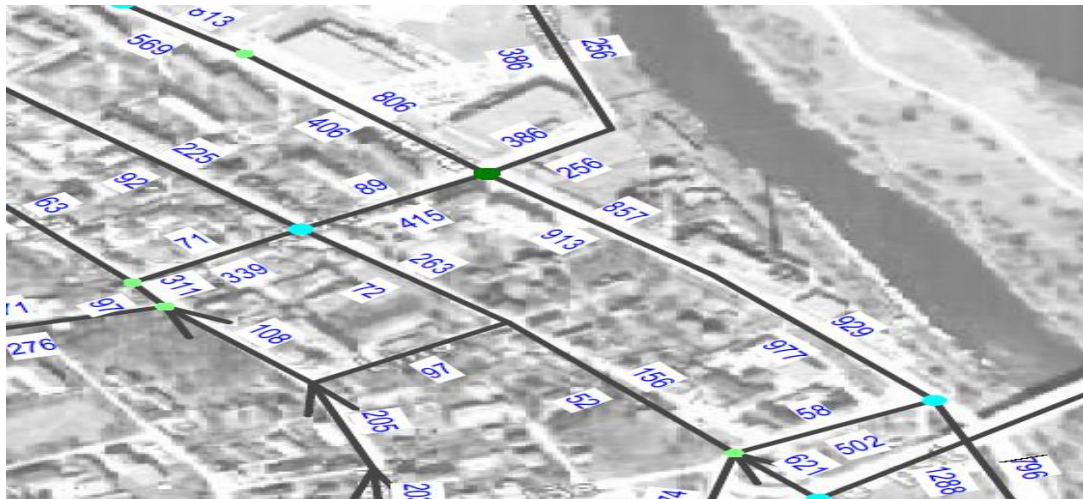
Planeeringuala tiptunni liiklus (50 a/h, 1 a/min) jaguneb 6 põhilise manöövri vahel, läbilaskvustega probleeme ette näha ei ole.

## Turu-Lina ristmiku liikluskorraldus ja läbilaskvused

Turu-Lina ristmiku foorisüsteemi tööd ja läbilaskvusi on käsitletud ka *Lina tn 11, Turu tn 23, Turu tn 25 kruntide ja lähiala detailplaneeringu analüüsis*.

Sisuliselt hakkaks ristmik tööle analoogselt olemasoleva Turu-Aida ristmikuga, kus tiptunnil on Turu tn lubava tule pikkus ca 60 sek ja jalakäijatele teeületuseks ca 20 sek, mis annab võimaluse ka kõrvalteedelt väljasõiduks sama pika aja jooksul.

Aluseks võttes 2017 liiklusemudeli andmed, on koostatud Turu-Lina ristmiku täpsustatud läbilaskvusarvutused (vt skeem 4).



**Skeem 4.** Turu-Lina ristmiku täpsustatud läbilaskvusarvutused.

Läbilaskvusarvutustes on arvestatud *Lina tn 11, Turu tn 23, Turu tn 25 kruntide ja lähiala detailplaneeringuga* rajatava kaupluse liiklusega. Käesoleva planeeringu liikluse puhul on arvestatud suurima võimaliku väljuva liiklusega (50 a/h).

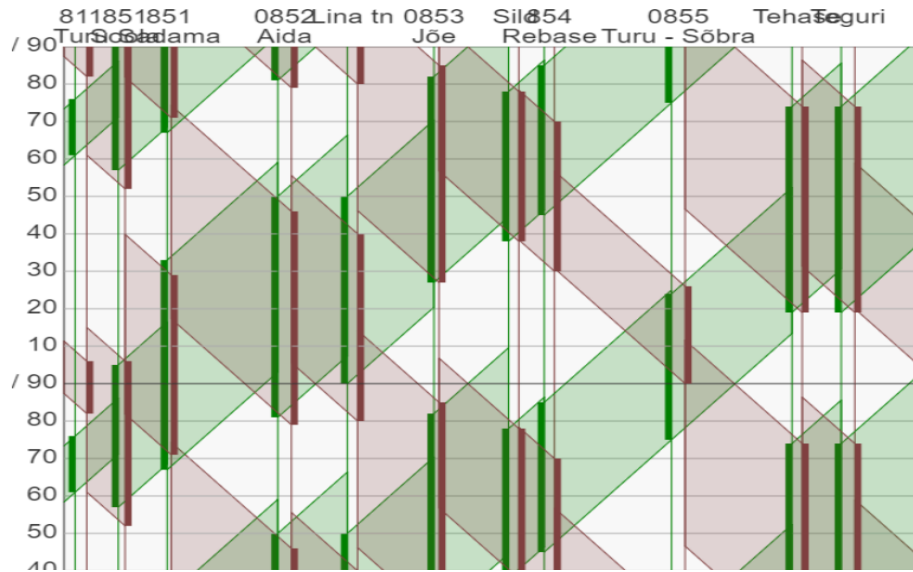
Peatee läbilaskvustest on kasutatud ca 1/2, kuid siin on pikem lubav foorituli vajalik koordinatsiooni tagamiseks. Kõrvalharude läbilaskvuste kasutustasemed on 1/3. Teenindustasemed, mida arvutatakse ooteaegade põhjal on B ja D (vt skeem 5).

LÄBILASKEARVUTUSED Tartu linn, Turu-Lina ristmik															TIPPTUND		Planeering	
Olemasolev programm															PROGRAMM: 1 Tööpäev Öhtu		Ebaühtlust 1,5	
Suund	man.		Intens.	R.L.tegur	Red.INT.	Rajakoeff.	M	q	g	g val	S	Z	d(sek/a)	D(h)	L	Teen.tase	Järjek. (sõid/rajal)	
1	Turu > Turu linnast välja	op	950	1,05	998	1,9	525	2,0	26,3	60	1200	0,44	6,4	1,68	0,67	B	7	
2	Turu > Katla	v	20	1,00	20	1	20	2,0	1,0	7	140	0,14	34,8	0,19	0,08	D	1	
3	Katla tn	vop	50	1,00	60	1	60	2,0	3,0	16	320	0,19	28,3	0,39	0,18	D	2	
4	Turu > Turu linna	op	900	1,05	945	1,9	497	2,0	24,9	60	1200	0,41	6,2	1,55	0,67	B	6	
5	Turu > Lina	v	80	1,00	80	1	80	2,0	4,0	7	140	0,57	36,0	0,8	0,08	D	3	
6	Lina	vop	100	1,00	100	1	100	2,0	5,0	16	320	0,31	29,0	0,8	0,18	D	3	
			2100	1,05	2203								Sum.D=	5,41	tundi			

Intens	- vastava suuna liiklussagedus (autot/h)
Red.INT	- sõiduautele taandatud liiklussagedus (üa/h)
Rajakoeff	- rajakasutustegur
M	- liiklussagedus ühel sõidurajal (üa/h)
q	- keskmine autodevaheline intervall (sek)
g	- teoreetiline rohelise tule vajadus (sek)
g val	- valitud rohelise tule kestvus (sek)
S	- tegelik sõiduraja läbilaskvus (üa/h)
Z	- läbilaskvuse kasutustegur
d	- keskmine ooteaeg (sek)
D	- summaarne ooteaeg (tundi)
L	- rohelise tule osatähtsus fooritsüklist
o	- otseliikumine
v	- vasakpöörde
p	- parempöörde

**Skeem 5.** Läbilaskvusarvutused

Turu-Lina ristmiku rajamine ei halvenda märkimisväärselt fooride koordinatsiooni piki Turu tn-t (vt skeem 6).



**Skeem 6.** Väljavõte Turu tn koordineerimisgraafikust

### Väike-Turu tn ja planeeritud planeeringuala sisese tänava (Katla tn) ristmiku liikluskorraldus ja läbilaskvused

Planeeritud planeeringuala sisese tänava (Katla tn) tiptunni liiklus on hinnanguliselt 10 a/h sisse ja välja.

Ristmikule on Katla tn-le vasakpöördeks ette nähtud vasakpöörderada, kuna eeldatavalt on see põhiline liiklussuund.

Liiklusmudeli andmete põhjal on Väike-Turu tn liiklus öhtusel tiptunnil 650 a/h. Kui ka kogu prognoositud väljuv liiklus (50 a/h) kasutaks Katla tn-t, oleks läbilaskvuste olukord hea.

### Ühissõidukiliiklus

Arvestatud on olemasoleva bussipeatuse säilitamise vajadusega Turu tn 21 juures. Planeeringuga nähakse ette Turu tn äärde, Lina ristmiku juurde bussitasku rajamine kahele bussile arvestades eeldatavat busside tiptunni liiklust (peatumised keskmiselt iga 3 minuti järel, väikseim intervall 1 min).

### Kergliiklus

Turu-Lina ristmikule on ette nähtud fooridega kergliiklejate ületusrajad mõlemale Lina tn poolele, mis tagavad võimalikult mugava ühenduse käesoleva planeeringu elluviimisel rajatava äri- ja elurajooniga ning Emajõeäärse kergliiklusteega. Teeprojekti koostamise käigus, kui on täpsustunud rajatavate elamute ja äripindade maht ja tekkiva liikluse suurus, võib kaaluda kesklinnapoolse Turu tn ülekäiguraja ärajätmist.

Emajõeäärse jalg- ja jalgrattatee lahendus on antud vastavalt planeeringuvõistluse võidutööle *Lõpused*, mida on täpsustatud Artes Terrae OÜ koostatud Tartu Linnavalitsuse poolt kavandatavate kergliiklusteede eskiisprojekti (töö nr 52KP14) lahendust silmas pidades (lahendus krundi nr 5 kaguosas, mis tagab dekoratiivse kerapaju säilimise).

Kergliiklusteed ja kergliiklejate alad on näidatud planeeringu joonisel nr 3.



## Üldised nõuded teede ja juurdepääsude kavandamisel

Liikumisteede ja juurdepääsude kavandamisel tuleb tagada võimalused liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimestele. Jalakäijate liikumine kogu kvartalis (avalik tänavaruum, hoonetevaheline ruum) tuleb lahendada planeeringuvõistuse võidutöö *Lõpused* põhimõtteid arvestades. Jalakäijate liikumine tuleb siduda omavahel ja ka jõeäärse alaga. Vajadusel näha ette hajumisalad hoonestuse ja avaliku tänavaruumi vahel (piisav vajalik ruum hoone ja nt sõidutee vahel). Jalakäijate ja sõidukite liikumisalad tuleb visuaalselt eristada, kuid kujunduslikult siduda (vt ka ptk 3.7). Maksimaalselt tuleb vältida kergliikluse ristumist autotranspordiga ja kohtades, kus see ei ole võimalik, näha ette tõstetud ristmik (ületuskoht).

Krundile nr 5 jäävale jalg- ja jalgrattateel pole ette nähtud liigelda autotranspordiga, v.a operatiivsõidukitel. Projekteerimisel anda teekonstruktsiooni lahendus nimetatud sõidukite koormusele vastavalt. Nimetatud nõue võimaldab ka vajadusel (eeldatavalt paar korda aastas) tagada juurdepääsu mööda kergliiklusteid paadisadamale (Turu tn 18a).

Arvestades planeeringuala soodsat asukohta ja võimalust pakkuda head alternatiivi autotranspordile mugava jalgsi- ja rattasõidu ning ühistranspordi näol, näeb planeeringuala parkimismatemaatika elamukrundile ette 0,5 korteri kohta. Äripindade projekteerimisel tuleb aluseks võtta EVS 843:2016 *Linnatänavad*, kus sõiduauto parkimismatemaatika võtta suurima lubatud väärtusena.

Parkimine on valdavalt ette nähtud maa-alusena (ühtsena kruntide nr 1, 2 ja 4 alusena). Juurdepääsud maa-alusesse parklasse on krundi nr 1 põhjaküljelt ja krundi nr 2 keskelt. Äride paremaks teenindamiseks on kvartali keskse rahustatud liiklusega tee äärde ette nähtud parkimis-/peatumistaskud, mis võimaldavad kiire ja lühiajalise teeninduse kasutamist. Paadisadama teenindamiseks on planeeritud väike parkla krundil nr 5, mis võimalusel tuleb siduda kergliiklusteega (tagamaks ühenduse Turu tn 18a pääsemiseks).

Jalgrattaparklate kavandamisel (kohtade arv) ja parkimiskohtade laiuse-manööverdusala projekteerimisel tuleb arvestada standardit 843:2016 *Linnatänavad*.

Tinglik parkimisarvutus on toodud tabelis 2.

**Tabel 2. Standardi kohane parkimisarvutus (sõidukid)**

Krundi nr	Korterite arv/suletud brutopind	Parkimiskohtade arv	Parkimiskohtade arv kokku
1	200 korterit	$(200 \times 0,5) = 100$	133
	3 330 m <sup>2</sup> (kaubandus-teenindus)	$(3330/100^4) = 33$	
2	6 000 m <sup>2</sup> (hotell-külaliskorterid)	$(6\ 000/180^5) = 33$	97
	5 000 m <sup>2</sup> (bürood)	$(5\ 000/90^6) = 56$	
	820 m <sup>2</sup> (salongihoone)	$(820/100^7) = 8$	

**Tabel 3. Standardi kohane parkimisarvutus (jalgrattad)**

Krundi nr	Korterite arv/suletud brutopind	Parkimiskohtade arv	Parkimiskohtade arv kokku
1	200 korterit	1/1=200	217
	3 330 m <sup>2</sup> (kaubandus-teenindus)	$(3330/200^8) = 17$	

<sup>4</sup> Arvestatud standardi *Linnatänavad* alusel keskuse klass II-IV „kauplused“ 1/100

<sup>5</sup> Arvestatud standardi *Linnatänavad* alusel keskuse klass II-IV „hotell“ 1/180

<sup>6</sup> Arvestatud standardi *Linnatänavad* alusel keskuse klass II-IV „asutused“ 1/90

<sup>7</sup> Arvestatud standardi *Linnatänavad* alusel keskuse klass II-IV „kauplused“ 1/100

<sup>8</sup> Arvestatud standardi *Linnatänavad* alusel keskuse klass II-IV „kauplused“ 1/200

2	200 voodikohta	$(200/50^9)=4$	41
	5 000 m <sup>2</sup> (bürood)	$(5\ 000/150^{10})=33$	
	820 m <sup>2</sup> (salongihoone)	$(820/200^{11})=4$	

Krundisest teede ja platside/väljakute projekteerimisel tagada nõutud haljasala suurus (vt ptk 3.7.) ja planeeringus määratud normikohane parkimiskohtade arv.

Hoone mahust väljapoole kavandatud jalgrattakohad näha võimalusel/vajadusel ette varjualusega. Standardi kohase jalgrattakohtade vajaduse võib arvestada summeerituna hoone mahus (panipaigas) ja väljaspool hoonet asuvatega.

Projekteerimise käigus, kui on teada kavandatav tegevus (ehitise otstarbed ja nende osakaalud), määratakse täpne parkimiskohtade ning korterite arv, sh ärifunktsiooni puhul reaalselt vajadust silmas pidades. Kortereid/äripindu saab kavandada sellises mahus, et tagatud oleks planeeringus määratud normikohane parkimine.

Kõik planeeringualale jäävad teed ja parklad on kavandatud olenemata nende omandisuhtest avaliku kasutusega.

Liikluskorralduse, juurdepääsuteede, maapealse parkimise ja jalakäijate liikumissuundade põhimõtteline lahendus on graafiliselt nähtav joonisel nr 3. Turu tn - Lina tn ristmiku lahendus, planeeritud tänava ja teede elemendid, juurdepääsude ja parkimise asukohad täpsustatakse projekteerimise käigus. Projekteerimise käigus lahendatakse ka teede tehnilised ja kujunduslikud tingimused (katend, kõrgus (kas nt tõstetud), äärekivide vajadus jmt).

### 3.6. EHTISTE ARHITEKTUURILISED JA KUJUNDUSLIKUD NING EHTUSLIKUD TINGIMUSED

Hoonestuse kavandamisel tuleb aluseks võtta planeeringuvõistluse võidutöö *Lõpused* kontseptsioon ja seal toodud põhimõtted:

- Linna maksimaalne avamine jõeni nii visuaalselt kui funktsionaalselt;
- Ikooniline ja vaadeldav hoonestus;
- Ala jaotumine kolmeks eri iseloomuga tsooniks;
- Planeeritud krundile nr 1 (võidutöö nimikvartal Lõpused) jäävad Turu tn ja jõega risti paiknevad hooned (kas kuus omavahel seotud hoonet või kolm hoonemahtu ning kolm hoonetevahelist Turu tn ja jõeäärt ühendavat poolavalikku ruumi);
- Sarnaste hoonemahtude kordusrütmi loomine (kvartali silueti meeldejäätvus);
- Katla tn äärse hoonestuse langemine jõe suunas;
- Hoonete vahel lineaarselt paiknevad privaatsed aiad (tõstetud) ning poolprivaatsed majaesised ruumid, luues jõeäärse avaliku ruumi ja haljastuse jätkuvuse Turu tn-ni. Aedade kõrval läbivad kvartalit väikesed jalakäijate tänavad, mis toimivad elu- ja büroohoonete esise hajumisruumi ja sissepääsudena, kuid ka vajalike lisaühendustena Turu tn ja jõe vahel. Jalakäijate tänavad laienevad jõe ääres väikesteks platsideks, mis toovad kvartalisisesse elu jõe äärde ning loovad kaldapromenaadile vahelduva rütmi ja programmi;
- Planeeritud krundil nr 2 linnalise aktsendi jaoks sobiv ala (tingliku hoone nr 8 asukohas), koht kvartali linnaliseks lõpetuseks ning maamärk hooneks;

<sup>9</sup> Arvestatud standardi *Linnatänavad* alusel keskuse klass II-IV „hotell“ 1/50 voodikoht

<sup>10</sup> Arvestatud standardi *Linnatänavad* alusel keskuse klass II-IV „asutused“ 1/150

<sup>11</sup> Arvestatud standardi *Linnatänavad* alusel keskuse klass II-IV „kauplused“ 1/200

- Planeeritud krundil nr 2 kaarhalli asemel jõepoolseim (salongi)hoone (tinglik hoone nr 9) on väikesemõõtmeline oluline jõeäärse ruumi ääristaja, mis aitab luua sujuva ülemineku kesklinnaliselt tiheduselt hõredamale.

Hoonete arhitektuur peab olema linnaruumi sobiv, kaasaegne, kõrgetasemeline ja ümbritsevat keskkonda arvestav. Hooned peavad igast küljest olema esindusliku välimusega. Hoonegrupid peavad olema arhitektuursed terviklahendused.

Planeeringualal tuleb hoonete ja kaldaäärsete ehitiste vundamentide alust maapinda tõsta vähemalt kõrguseni 34,20 m/abs (EH2000) ja hoonete +/- 0.00 kõrguseks kavandada vähemalt projekteeritav maapinna kõrgus.

Ehitusõiguses toodud hoonestuse kõrguse ja sügavuse määramisel on arvestatud, et hoonestuse +/- on ca 34,20-34,50 m/abs. Hoonestuse +/- kõrgust on lubatud projekteerimisel täpsustada arvestades, et selle tulemusel ei tohi ületada ehitusõiguses määratud hoonestuse kõrgust ja sügavust.

Krundile nr 1 jäävate hoonete põhimahu maksimaalne kõrgus on 54,50 m/abs ehk ca 20 m<sup>12</sup>. Hoonestus (tinglikud hoonemahud nr 1, 3 ja 5) peab hoonemahu 4./5./6. korruse osas langema astmeliselt jõe suunas:

4. korruse pind võib olla kuni 94% 3.korruse pinnast.

5. korruse pind võib olla kuni 94% 4.korruse pinnast.

6. korruse pind võib olla kuni 94% 5.korruse pinnast.

Hoone jõepoolne astmeline tagasiaste aitab jõeäärsel maastikul saavutada inimõõtmelisema linnaruumi.

Krundile nr 2 jääva hoonestuse põhimahu (tinglikud hoonemahud nr 7 ja 8 või nimetatud alal ühe hoone maht) maksimaalne kõrgus on samuti 54,50 m/abs. 10% ulatuses ehitise ehitisealusest pinnast on lubatud ehitada kõrgemad hooneosad, kõrguseni kuni 61,00 m/abs (mitte rohkem kui kahe korruse ulatuses<sup>13</sup>). Krundile nr 2 jääv tinglik hoone nr 9 (salongihoone) kõrgus on kuni 42,00 m/abs (arvestatud, et ei ületaks olemasoleva kaarhalli kõrgust).

Krundile nr 2 jäävale olemasolevale korstnale on lubatud konsoolne juurdeehitis, nt vaateplatvormi vmt ehitamine. Kõrgus maapinnalt tuleb määrata projekteerimisel ehitustehnilise ekspertiisi alusel.

Maa-aluse hoonestuse kavandamisel tuleb arvestada, et Emajõe äärsel alal võib tegemist olla kõrge veetasemega piirkonnaga. Projekteerimisel arvestada nimetatud asjaoluga ja näha ette meetmed nimetatud tingimustes ehitamiseks ning kasutamiseks.

Hooned planeeringuala hoonestusalal peavad asetuma selliselt, et tagatud oleksid vaated Turu tn-lt Emajõe suunal.

Hoonestus peab olema liigendatud nii vertikaalselt, horisontaalselt kui välisviimistlusega. Lubatud on ka konsoolsed lahendused (hoonestusala piires).

<sup>12</sup> Esimene korrus kaubanduspind (4 m), teine kuni kuues korrus büroo- ja/või elamupind (á 3,2 m).

<sup>13</sup> Ca 6,5 m.

Projekteerimisel tuleb eluruumidele näha ette mugavas kohas panipaigad lapsevankri, ratta jms hoiustamiseks.

Hoonete siseruumides heade tingimuste tagamiseks tuleb müra suhtes tundliku funktsiooniga hoonete ja pindade rajamisel järgida standardit *EVS 842:2003 Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest*, mille kohaselt:

- Kavandades eluruumi (elu- ja magamisruumid korteris) hoonete Turu tn poolsele küljele on standardi kohane välispiirde (välissein koos akendega) ühisisolatsiooni nõue ( $R'_{tr,s,w}$ ) 45...50 dB. Teeäärsete hoonete otsakülgedel eluruumide rajamisel on samuti soovitatav lähtuda välispiirde ühisisolatsiooni ( $R'_{tr,s,w}$ ) minimaalsest väärtusest ca 45 dB;
- Hoovipoolsetel külgedel eluruumide rajamisel on soovitatav lähtuda välispiirde ühisisolatsiooni ( $R'_{tr,s,w}$ ) minimaalsest väärtusest ca 40 dB;
- Büroorumide ja nendega võrdsustatud tööruumide (administratiivruumid) rajamisel on soovitatav välispiirde ühisisolatsiooni ( $R'_{tr,s,w}$ ) väärtus 35...40 dB; Sama nõuet on äripindade puhul soovitatav rakendada ka hoone vaiksematel külgedel;
- Kui aken moodustab  $\geq 50\%$  välispiirde pinnast, võetakse akna nõutava heliisolatsiooni suuruseks välispiirde õhumüra isolatsiooni indeks.

Hoonete kõrgema mürafooniga külgedel (eelkõige Turu tn poolsed küljed) on võimalusel soovitatav maksimaalselt ette näha müra suhtes vähem tundlikke äripindasid (kaubandus, toitlustus, teenindus, kontorid, spaa, samuti majutus jne). Planeeringuala põhjakülje naabruses asub tootmismaa (kaugjahutusjaam) ning võimalike häiringute (nt erinevatest tehnoseadmetest tingitud) minimeerimiseks on soovitatav ka ala põhjaküljele ette näha müra suhtes vähem tundlike pindasid.

Püsivalt eluruumidena kasutatavate (ehk mitte majutusteenust pakkuvate) elamispindade rajamisel on teepoolsed küljed võimalusel soovitatav maksimaalselt jätta üldkasutatavatele ning müra suhtes vähemtundlikele pindadele (esik, koridorid, samuti köök, wc, vannituba jm abiruumid). Eluruumide rajamisel on soovitatav magamisruumid võimalusel paigutada hoonete hoovipoolsele küljele. Samas on rangete heliisolatsiooninõuete järgimisel tagatud siseruumides head tingimused ka teepoolsetel külgedel (suletud akende korral), mistõttu ei ole mõistlik tubade jaotuse osas liiga rangeid piiranguid seada.

Projekteerimisel on lubatud näha ette päikeseenergia kasutamise võimalusi. Päikesepaneelid sulandada arhitektuursesse terviklahendusse. Paneelid või nendega kaetavad osad kavandada osaks arhitektuursetest elementidest või fassaadist või kavandada need hoone osade külge (katus, fassaad). Päikesepaneelid peavad jääma planeeritud absoluutkõrguse mahtu.

Ehitustegevuses kasutatavad tehnoloogilised lahendused peavad tagama, et võimalik tekkiv vibratsioon ei kahjustaks ümbritsevaid hooneid. Keelatud on rammvaiade kasutamine.

Planeeringuala kruntide nr 1, 2 ja 4 terviklik haljastus- ja kujunduslahendus anda koos esimese krundi hoonestuse ehitusprojektiga. Arhitektuurne projekt tuleb kooskõlastada linnaarhitektiga eskiisi staadiumis.

### 3.7. HALJASTUS JA HEAKORD

Planeeringualal kasvab rikkalikult erinevaid puuliike peamiselt Emajõe ääres ja vaated jõe peale ei ole avatud. Joonisel nr 3 ei kajastata likvideeritavaid puid/põõsaid/hekke eraldi, st projekti alusel on lubatud hoonestuse ja teede/platside rajamiseks ning puhkeala kujundamiseks, sh vaadete avamiseks ette jäävate puittaimede likvideerimine. Emajõe

ääres tuleb maksimaalselt säilitada looduslik ilme ja olemasolev kõrghaljastus (ühildada promenaadi kontseptsiooniga). Vaadete avamiseks puude likvideerimisel võimalusel säilitada just Emajõe äärsele alale iseloomulikud remmelgad. Haljastus kogu planeeringualal tuleb kavandada mitmerindelisena, kõrghaljastuses eelistada kodumaiseid ja/või jõeäärsele alale iseloomulikke liike.

Emajõe poolisel küljel tuleb hoonestuse/sõidutee ja kergliiklustee vahele ette näha rütmilise ülesehitusega allee (allee katkestada fookuspunktides, milleks on hoonestusega seotud väljakud).

Turu tn äärde on planeeritud puude allee, mis tagab kergliikluse ja hoonestuse eraldatuse kõrge intensiivsusega tänavast. Turu tn äärde kavandatav haljastus tuleb võimalusel rajada mitmerindelisena (puude alla näha ette madalhaljastus (pöösad)). Vältida tuleb haljastuse konflikti sattumist nähtavusega väljasõitudel ja ristmikel ning tehnovõrkudega, vajadusel tuleb tehnovõrgud ümber tõsta.

Krundil nr 1 on hoonete vahele kavandatud lineaarsed aiad. Aiad on ette nähtud tõstetuna, et tagada privaatsus ja samas luua piisav muldkeha haljastamiseks maa-aluse parkimise kohal. Aedadesse on võimalik rajada mänguväljakud.

Krundi nr 2 jõeäärse hoonestuse jõe poolne külg (joonisel nr 3 tähistatud hoone nr 9) ja hoone katus on soovitatav haljastada, et hoone sulanduks paremini jõeäärsesse asukohta (nt vertikaalne haljastus, murukatus).

Krundile nr 5 jääv dekoratiivne rabe remmelgas „Bullata“ (kerapaju) tuleb säilitada.

Kogu kvartalis tuleb kasutada erinevaid katendeid (nt puit, muru, sõelmed, tartaankate, sillutiskivid, graniitplaadid, asfalt jne), mis ilmestaks ja samas annaks visuaalselt märku erineva funktsiooniga aladest (nt sõidutee, parkimistasku, väljak, kohvikuala, platvorm, mänguväljak, piknikuala jne).

Üldplaneeringust tulenevalt tuleb parkimine planeeringualal kavandada maa-alusena. Planeeringuvõistluse võidutöö *Lõpused* kontseptsioon näeb ette ühise suure parkla rajamise kruntide nr 1, 2 ja 4 hoonestusala ulatuses. Seetõttu ei ole võimalik kruntidel nr 1 ja 2 üldplaneeringust tulenevat 10% kõrghaljastuse nõuet tagada. Hoonetevahelise meeldiva keskkonna loomiseks tuleb haljastus nimetatud kruntidel valdavalt näha ette madalamate puude, madalhaljastuse ja püsikutega (haljastuse kavandamisel arvestada maa-aluse parklaga ja sellest tulenevalt sobivate lahendustega (mullakiht vähemalt 40-50 cm, kasutada rohkem konteinerhaljastust). Kõrghaljastusega tuleb lahendada tänavaalleed ja jõe äärne piirkond ning väljaspoole maa-alust hoonestust jäävad haljastamiseks sobivad alad (nt krundi nr 1 põhjaosa).

Haljastus- ja kujunduslahendus tuleb anda ehitusprojekti mahus. Haljasalad tuleb rajada koos hoonete rajamisega.

Piirete rajamist kogu territooriumile ei ole lubatud. Vajadusel ja turvakaalutlustel on lubatud piirata nt mänguväljak või kohviku ala heki või arhitektuuriga sobiva läbi nähtava madala (kuni 0,8 m) piirdega.

Emajõe kaldarajatiste projekteerimisel tuleb võtta tarvitusele meetmed, mis vähendavad juhusliku vette kukkumise riski (sh füüsilised kaldapiirded) ja parandavad avalikku korda selliselt, et väheneks uppumise risk (valgustus, valvekaamerad jms).

Jäätmete sorteeritult kogumiseks tuleb kavandada suletavad kogumiskonteinerid või süvamahutid. Konteinerid peavad asetsema tasasel, horisontaalsel ning vastupidaval alusel (nt betoonkate) ja hoonestusest vähemalt 2 m kaugusel. Süvamahutid on soovitat

ankurdada. Prügikonteinerid võib paigutada ka jäätmemajja (sh hoone mahus) või varjualuse all. Jäätmemaja puhul arvestada, et selle asukoht peab hoonestusest jääma vähemalt 8 m kaugusele. Konteinerid/süvamahutid peavad jääma vähevaadeldavale territooriumi osale.

### 3.8. KESKKONNATINGIMUSTE SEADMINE

Detailplaneeringu algatamise otsuse<sup>14</sup> osana on antud keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. Eelhindangu tulemusel jõuti järeldusele, et keskkonnamõju strateegilist hindamist detailplaneeringule ei ole vaja algatada, kuna olulisi negatiivseid mõjusid looduskeskkonnale ning inimese tervisele ja heaolule ei ole ette näha.

Detailplaneeringuga ei kavandata objekte, mille raames tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine, kuid projekteerimise hetkel lähtuda kehtivatest ehitus- ja keskkonnanõuetest ning õigusaktidest. Kavandatud tegevus ei põhjusta eeldatavalt negatiivset keskkonnamõju. Tegevusega kaasnevad võimalikud mõjud on peamiselt ehitustegevuse ajal ja nende ulatus piirneb valdavalt planeeringu-ning selle mõjualaga.

Positiivse mõjuna saab välja tuua endise tööstusmaastiku korrastamise ja avamise avalikuks kasutamiseks – seni võrdlemisi kinnise ja tööstusliku Emajõe kalda avamise linnale ja senisest oluliselt aktiivsema kasutamise võimaluse loomise jöepromenaadi loomisega.

Ehitustegevused tuleb käsitletaval maa-alal korraldada keskkonnasõbralikult, vastavalt heale tavale ja kehtivatele normidele. Ehitustegevuse ajal on võimalik mõningane vibratsioon ja tolm ning tavalisest suuremas koguses jäätmete teke. Ehitustegevuse ajal peab arvestama, et lahendatud oleks jalakäijate ning sõidukite turvaline liikumine, ehitustegevus ei tohi öisel ajal häirida piirkonna elanikke. Kuna mõjualas on müratundlikud alad, tuleb ehitusprojektis näha ette ehitusmüra vähendavad meetmed (nt mürarikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal; masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohi paikneda majapidamiste lähedal; kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras).

Planeeringu elluviimisel saab positiivsete majanduslike mõjudena välja tuua majanduskeskkonna elavdamise ja ettevõtluskeskkonna parandamise, nt uute äri- ja teeninduspindade loomine ja seeläbi konkurentsi suurendamine, samuti tekivad uued töökohad. Planeeringuala elluviimisel laieneb kesklinnale omane mitmekülgne funktsionaalsus piki jõge ning tekib uus atraktiivne linnaline sihtkoht, mis laiendab elanike valikuvõimalust nii puhkamise kui ka teenuste tarbimise osas.

Ala kasutaja/elaniku seisukohast on võimalik ressursse kokku hoida autotranspordi vähendamisega, asendades selle kas jalgsi ja rattaga liikumisega või ühistranspordi kasutamisega. Planeeringulahendus soodustab igapäevaelus vähendama autokasutust planeeritud kergliiklusteede ja ühistranspordi mugavaks kasutamiseks ette nähtud bussipeatuse näol. Lisaks positiivsele majanduslikule mõjule on planeeringulahendus seega kooskõlas ka kliimakava eesmärkidega.

Autotranspordi piiramisega on võimalik ka negatiivne mõju – parkimiskohtade piiramine võib kaasa tuua olukorra, kus ala kasutajatelt eeldatakse piiratud autokasutust, kuid realselt on ala kasutajate liikumispraktika endiselt autokeskne, mispuhul valgub parkimine ala lähiala tänavatesse (Karlova). Soodustamiseks ala toimimist autovabama

<sup>14</sup> Tartu Linnavolikogu 21.03.2019 otsus nr 144 *Turu tn 18 krundi ja lähiala detailplaneeringu algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise*

piirkonnana, on projekteerimisel soovitatav arvestada ratta/auto/tõukeratta jagamisteenuste võimalike paiknemiskohtadega alal, et markeerida ala kui autovabamat piirkonda.

Planeeringulahendusega kavandatakse korterelamute suuremat mahtu kui seda nägi ette kehtiv üldplaneering, kuna Tartu linnas on viimastel aastatel pigem suurenenud nõudlus kesklinnas asuvate (suuremate) korterite järele ja samas kui vähenenud on kaubandus- ja büroopindade vajadus. Korteri osakaalu suurendamisega vähendatakse eeldatavalt riski, et kesklinna piirkonnas võiksid kaubandus- jm äripinnad tühjalt seisma jääda, millega kaasneks negatiivne majanduslik mõju. Laiemas linnamajanduslikus vaates toetab korterite kavandamine aktiivse kesklinna lähedale ka kesklinna toimimist (uued kesklinna teenuste tarbijad) ja valglinnastumise vältimist (sh kulud taristutele, teedele ja transpordile). Seetõttu on alale planeeritud kesklinna tihedus (eeldatav koormusindeks on ca 30-35) samas atraktiivset väliruumi pakkudes (hoonetevahelised siseõued, jõeäärne promenaad, soodustatud ühistranspordiga ning jalgsi ja rattaga liikumine, piiratud autotranspordi kasutus).

Kultuuriliste mõjude poolest avab planeeringulahendus ala linnale laiemalt ja jõeale, mis on kooskõlas Tartu kui jõelinna kontseptsiooniga. Kuna planeeringualal puuduvad väärtustatud hooned (nt ehitismälestised, XX sajandi arhitektuuripärandi objektid ja pärandkultuuriobjektid), puudub antud kontekstis kultuuriline mõju. Katlamaja piirkonna ajaloo ja kohatunde rõhutamiseks on ette nähtud säilitada estakaad. Soovitatav on säilitada ka korsten, kuigi planeeringulahendus võimaldab selle lammutada.

Planeeringuala asub osaliselt Tartu arheoloogilises miljöopiirkonnas, mille tuum on kesklinnas ning mis pikeneb allavoolu piki jõge kuni planeeringualani. Planeeringualal paiknevas arheoloogiapiirkonnas on seega võimalik, et jõe äärses maapõues paiknevad leidmata arheoloogiaväärtused. Planeeringualal on varasemalt (katlamaja ja raudtee rajamisel) läbi viidud mullatõid, mistõttu maapinda on juba varasemalt täidetud ja muudetud. Samas tuleb jõega vahetult piirnevatel aladel edaspidisel projekteerimisel ja ehitamisel arvestada teoreetiliste arheoloogiliste leidude esinemisega ja suhtuda piirkonda tähelepanuga.

Ehituslikult piirneb planeeringuala Karlova miljööväärtusliku alaga. Ruumilise katkestuse miljööalaga loob võrdlemisi lai Turu tn, samuti loovad ülemineku teistsugusele miljööle Turu tn-le juba ehitatud ärihooned. Kuigi planeeringuala on kavandatud kõrgema hoonestusega kui seni väljakujunenud ehitatud keskkond, ei toimu järsku üleminekut miljööalalt uuele maakasutusele, mis võiks miljööala väärtust (tajumist) vähendada.

Sotsiaal-kultuuriliselt toetab lahendus seni võrdlemisi isoleeritud paadisadama ruumi avamist ja eksponeerimist linnale ning toetab jõelaevanduse praktikat Tartus. Tartu kesklinna piirkonnas markeerivad jõelaevanduse traditsiooni mõned pistelised kohad (nt Atlantise piirkond, Sadamateater), edasised sildumiskohad jäävad juba Supilinna piirkonda. Positiivne on seega jõelaevanduse ruumilise nähtavuse suurendamine linnaruumis ja eelkõige just aktiivsemalt kasutatavas kesklinna piirkonnas, mis toetab just Tartu linna jõe telje tajumist ja ruumilist arengut.

Sotsiaalselt toetab planeeringulahendus atraktiivse ja aktiivse jõeääre tekkimist Emajõe ääres pikendades suurest magistraalst eemal paikneva, meeldivama ja rohelisema liikluskoridori teket ning Emajõe parema kalda inimhõõtmelisemat ühendamist. Emajõe äärne kergliiklustee annab võimaluse ka ala tulevastele elanikele puhkamiseks.

Elamise ja töötamise otstarvete kavandamine kesklinna lähedal vähendab nii elanike kui ala töötajate autosõltuvust, eriti kui on tagatud head ühendused kergliikluse kasutamiseks. Lahendus on seeläbi kooskõlas kliimakava eesmärkidega. Samuti tekivad uued elukohad piirkonda, kus on juba välja kujunenud ja ruumiliselt hästi kätte saadavad igapäevaselt kasutatavad avalikud kui erateenused. Kvaliteetse rohelise elukeskkonna loomisele on tähelepanu pööratud ala arhitektuuri- ja planeeringulahenduses (jõeäärne haljastus, hoonete vaheline haljastus). Võimalikuks negatiivseks mõjuks on keerulisus

tagada ala siseselt 10% kõrghaljastuse nõue (tulenevalt parkimislahendusest), mistõttu tuleb kõrghaljastus kompenseerivalt tagada nii Turu tn kui jõe äärse haljastuse arvelt.

Endise tööstusmaastikuna võib planeeringuala pidada madala loodusväärtusega alaks, kus kaitstavaid loodusobjekte ega muid loodusväärtusi (kooslusi, elupaiku jms) ei leidu. Kuna aga planeeritav ala piirneb Emajõega, siis leidub planeeringuala lähedal siiski jõe veekeskonna ning jõe koridoriga seotud liike. Näiteks on kogu Tartu linna läbiva Emajõe jõekoridori ulatuses registreeritud seitsme II kaitsekategooria käsitiivalise kattuv leiukoht. Leiukohas on registreeritud järgmised liigid: põhja-nahkhiir, tiigilendlane, veelendlane, suurvidevlane, kääbus-nahkhiir, pargi-nahkhiir ja suurkõrv. Käsitiivalised kasutavad jõe koridori toitumisalana. Jõe veekeskonnas on registreeritud II kaitsekategooria kalaliigi (tõugja) leiukoht. III kaitsekategooria liikidest on jões registreeritud kolme kalaliigi (hink, võldas, vingerjas) ja ühe selgrootu (laiujur) leiukohad. Kõigi toodud nahkhiire ja vee-elustiku liikide leiukohad on määratud vähemalt kogu Tartu linna läbiva jõelõigu ulatuses. Planeeringu elluviimine muudab küll linnaruumi, kuid ei ole otseselt seotud jõega ega too jõe keskkonnas ega jõega seotud liikide osas kaasa olulisi ebasoodsaid muutusi, nt elupaikade pindala või väärtuse kahanemine jms. Planeeringu elluviimisel ei ole ette näha olulise negatiivse mõju avaldumist looduskeskkonnale ega planeeringuala lähedal leiduvatele liikidele, kui järgitakse detailplaneeringus ette nähtut ja peetakse rangelt kinni seadusega sätestatud keskkonnakaitse põhimõtetest. Kuna planeeringu elluviimisel likvideeritakse alal paiknev pinnasereostus, väheneb seega reostuse levimise risk Emajõkke, mistõttu on planeeringu elluviimisel ka positiivne mõju.

Planeeritud hoonestus on ette nähtud rajada selliselt, millega on tagatud piisav päikesevalgus planeeritud hoonetes. Olemasolevaid hooneid, mida uushoonestus võiks varjutada, puuduvad.

Olmejäätmete kogumine tuleb lahendada vastavalt *jäätmeseadusele* ja Tartu linna jäätmehoolduseeskirjale. Jäätmete sorteeritult kogumiseks on kavandatud suletavad kogumiskonteinerid, mis võib paigutada ka jäätmemajja/varjualuse alla või rajada süvamahutid.

Rajatavate hoonete siseruumides tuleb tagada radooniohutu keskkond. Eesti Geoloogiakeskuse Eesti esialgse radooniriski levilate kaardi kohaselt jääb planeeringuala normaalse radooniriskiga alale. Lokaalselt võib esineda kõrge ja madala radoonisisaldusega pinnaseid, mistõttu tuleb vajadusel rakendada ehituslikke meetmeid vastavalt EVS 840:2017 *Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes toodule*.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta (Euroopa Parlament, 19.05.2010), ütleb, et pärast 31.12.2020 peavad kõik uusehitised olema liginullenergiahooned. Energiatõhususe nõuded on toodud *ehitusseadustikus* ja ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 11.12.2018 määruses nr 63 *Hoone energiatõhususe miinimumnõuded*<sup>1</sup>. Uute hoonete projekteerimisel tuleb tähelepanu pöörata energia säästmisele ja võimalusel lokaalsele tootmisele. Projekteerimisel näha ette võimalusi energiatarbe vähendamiseks, samuti on soovitatav kavandada alternatiivsete energiaallikate kasutamist.

Kuna liginullenergiahoones kompenseeritakse optimeeritud energiakasutust taastuvenergia allikatest lokaalse soojuse ja elektri tootmisega, tuleb hoone kavandamisel arvestada ka vastavate soojuse ja elektri tootmise süsteemidega. Taastuvenergia allikatest soojuse ja elektri tootmise lihtsaimad viisid on soojuspumpade, päikesekollektorite (sooja vee tootmiseks) ja päikesepaneelide (toodavad elektrit) kasutamine.

Taastuvenergia allikana päikesepaneelide kasutamisel on muuhulgas võimalik kasutada ehitisintegreeritud paneele, mille saab paigaldada katusele, fassaadile või



päikesevarjuna akende kohale. Mistahes tüüpi päikesepaneelide kasutamisel peavad olema tagatud järgmised nõuded ja tingimused:

- Päikesepaneelid ei tekita kõrvalolevatele hoonetele valgusreostust;
- Päikesepaneelid ei kahjusta naaberhooneid, linnaruumis liiklejaid ja looduskeskkonda;
- Päikesepaneelid ei häiri liiklust ja tänaval liiklejaid.

Pinnasesse on lubatud immutada katustelt pärinev puhas vesi, kuid potentsiaalselt reostunud sademevesi tuleb enne immutamist puhastada ja see peab vastama kehtestatud nõuetele.

1996. aastal Turu tn 18 kinnistul AS Maves poolt läbi viidud pinnase reostusuuringute tulemusena selgus, et praeguse kaugjahutusjaama (Turu tn 16a) alal (endiste masuudihoidlate ala) on pinnase ülemine kiht tugevalt reostunud. Samas ei ületanud reostuskomponendid teistes pinnaseproovides (masuudimahutite ala vahetus läheduses) töö koostamise ajal kehtinud määrusega<sup>15</sup> kehtestatud piirnorme. 2012. aastal OÜ Tartu Keskkonnauuringud spetsialistide poolt kinnistu territooriumilt võetud pinnaseproovide tulemuste<sup>16</sup> alusel võib eeldada, et kinnistu alal esineb pigem lokaalseid pinnasereostuse koldeid (masuudimahutite ala ja masuudi mahalaadimiseks kasutatud raudtee-estakaadi ala).

Kuna planeeringuala näol on tegemist endise tööstusmaastikuga, kus käideldi naftasaaduseid, tuleb välja selgitada võimalik pinnase reostus kogu territooriumil. Ehitusprotsessi käigus on oluline rangelt jälgida, et ehituspraht ja kaevandatav pinnas ei satuks Emajõkke. Alal võimalikud avastatavad pinnase jääkreostuse kolded tuleb likvideerida, reostunud pinnas alalt eemaldada ja nõuetekohaselt käidelda.

Kuna planeeritud on jalg- ja jalgrattatee ning platvormide rajamine Emajõe kaldal, võib seetõttu ette näha kaevamist ja ehitustegevust Emajõe kalda veekaitsevööndis ning Emajões. Nimetatud tegevusteks tuleb taotleda Keskkonnaametist ajutine veeluba<sup>17</sup>.

### Liiklusmüra hinnang

Planeeringuala piirneb suure liikluskoormusega Turu tn-ga, seega võib alal esineda liiklusest põhjustatud häiringuid (peamiselt liiklusmüra näol). Planeeringuga kavandatavad hoonestusalad (erinevad äripinnad ning korterid) on üldjuhul kesklinna lähiümbrusesse sobivad. Äripindade puhul ei ole sisuliselt tegemist müra suhtes suure tundlikkusega objektiga<sup>18</sup>. Kavandatud ärimaa sihtotstarve on suure liikluskoormusega teede ääres üldjuhul ka eelistatuim sihtotstarve. Müra suhtes tundlikumate funktsioonide ehk eluruumide kavandamisel tuleb tähelepanu pöörata nõuete kohaste heliisolatsioonitingimuste tagamisele, mis võimaldab tagada head tingimused siseruumides.

Planeeringuala müraolukorda mõjutab peamiselt ainult alaga piirnev Turu tn, mille liikluskoormus ulatub ligi 2000 sõidukini tiptunnis<sup>19</sup>, mis teeb keskmiseks ööpäeva liikluskoormuseks ca 20 000 sõidukit. Raskeliikluse osakaal Tartu linna põhitänavatel on ca 5% ning piirkiiruseks linnasisene tavapärase piirang ehk 50 km/h. Vaadeldava teelõigu puhul perspektiivis märkimisväärset liikluskoormuste kasvu ette näha ei ole, pigem

<sup>15</sup> Keskkonnaministri 02.04.2004 määrus nr 12 *Pinnases ja põhjavees ohtlike ainete sisalduse piirnormid* (käesoleval ajal kehtetu)

<sup>16</sup> Krundi Turu 18 reostusuuring. Hendrikson & Ko, 2012

<sup>17</sup> Planeeringu koostamise ajal kehtiva *veeseaduse* § 187 alusel

<sup>18</sup> Mürasituatsiooni hindamisel lähtutakse keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme määramise, määramise ja hindamise meetodid“ nõuetest.

<sup>19</sup> Liikluskoormuse uuring Tartu linnas 2017. aastal. Inseneribüroo Stratum, 2017

otsitakse linnaplaneerimise raames võimalusi, kuidas kesklinna lähedaste tänavate liikluskoormust vähendada (ümber suunata).

Kavandatavad hoonestusalad ja hooned jäävad äärmise sõiduraja servast ca 6-10 m kaugusele. Kavandatav ala (linnakeskuse lähedane elu- ja äripindadega segahoonestusala) tuleb keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 kohaselt müra hindamisel lugeda III kategooria alaks. Vastavalt nimetatud määrusele tuleb tiheasustusalal või kompaktse hoonestusega piirkonnas uute hoonete kavandamisel lähtuda piirväärtuse nõuetest. III kategooria alade liikluse müra piirväärtus on 65 dB päeval ( $L_d$ ) ning 55 dB öösel ( $L_n$ ), sh on hoonete teepoolisel küljel lubatud vastavalt 70/60 dB.

Lähtudes eespool toodud liiklusandmetest, esineb hoonestusalade teepoolisel küljel arvutuslikult<sup>20</sup> müra hinnatud tase, mis jääb päeval ( $L_d$ ) suurusjärku 70 dB ja öösel ( $L_n$ ) suurusjärku 60 dB, mis on hoonete teepoolse külje piirväärtusega (III kategooria ala) samaväärne müratase. Teepoolisel küljel ei ole välistatud (nt tiptunnil) ka piirväärtuse ületamine paari dB võrra.

Ka Tartu linna strateegiline mürakaardi<sup>21</sup> kohaselt ulatub hoonestusala piirini (ühtlasi planeeringuala ning kinnistu piirini, kuna tee lähimad olemasolevad ja kavandatavad hooned asuvad kinnistu piiril) päevasel ajal müratase ( $L_d$ ) ligi 70 dB ning öösel ( $L_n$ ) ca 60 dB.

Samas ei ole planeeringuala teepoolisel küljel (alal) välisõhus müratundlike objekte või funktsioone kavandatud, seega on teepoolisel küljel olulisem hoonete siseruumides heade tingimuste tagamine. Välisõhu normtaseme tagamine on oluline eelkõige juhul, kui õueala kasutatakse pidevaks välisõhus viibimiseks. Antud juhul ei kavandata hoonete ja müraallika (sõidutee) vahelisele alale (hooned asuvad vahetult krundi piiril) müratundlike objekte (nt puhkeala või mänguväljak), mistõttu välisõhu müra normtasemega võrdlus (tänavaalal) ei oma sisulist kaalu. Küll aga tuleb head tingimused tagada kavandatavate äri- ja eluhoonete siseruumides.

Müra normtasemed (ekvivalentne müratase,  $L_{pA,eq,T}$ ) hoonete vaikust nõudvates ruumides on kehtestatud sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid*, mille kohaselt liikluse müra puhul on eluruumides lubatud müratase 40 dB päeval ning magamisruumides lubatud tase 30 dB öösel.

Järgides ptk-s 3.6 toodud soovitusi, on planeeringualal võimalik tagada head tingimused vastavalt hoonete/ruumide reaalsele kasutusotstarbele. Liikluse müra tingituna on selgelt ebasoodsamas olukorras (kõrgema müratasemega) hoonete Turu tn poolsed küljed. Eelkõige on suure liikluskoormusega teede äärde sobilikud vähese müratundlikkusega äri- ning büroopinnad, kuid nõuete kohaste heliisolatsioonimeetmete rakendamise korral on võimalik tagada head akustilised tingimused ka eluhoonete siseruumides (küll ainult suletud akende korral).

On selge, et vaadeldavasse piirkonda (ja linnatänavate äärde üldiselt) elama asudes peavad inimesed teadvustama suhteliselt kõrget mürafooni, mis mõjutab inimeste harjumusi ja elustiili (nt teepoolsetel külgedel akende pikaajaliselt avatuna hoidmine võib olla raskendatud), kuid tugevdatud helipidavusega kaasaegsetes eluruumides on siiski võimalik tagada linnakeskkonna mõistes head akustilised tingimused ning elukvaliteet. Ühtlasi tuleb silmas pidada, et liikluse müra võib teatud määral mõjuda häirivalt ka juhul, kui müra piirväärtusele vastavad tingimused on tagatud. Planeeringuala idapoolne (jõeäärne) osa pakub samas häid tingimusi ka välisõhus vaba aja veetmiseks.

<sup>20</sup> Liikluse müra levik arvutati spetsiaaltarkvaraga SoundPLAN 8.2, kasutades Euroopa Liidus ja Eestis laialdaselt kasutatavat arvutusmeetodit "NMPB-Routes-96".

<sup>21</sup> Tartu linna välisõhu strateegilise mürakaardi ajakohastamine, Hendrikson&Ko, 2017

Toodud liikluskoormustega kaasnev õhusaaste ei kujune väljaspool tänava ala (sh planeeritud hoonestusaladel) norme<sup>22</sup> ületavaks. Samas on selge, et linnatänava ääres elades võib teatud hetkedel mõjuda häirivalt ka asjakohastele piirväärtustele vastav saastetase, kuid neid mõjusid on linnakeskkonnas keeruline (praktikas sisuliselt võimatu) täielikult vältida. Teest tingitud võimalikke vibratsioonihäiringud on võimalik minimeerida kaasaegsete hoonete rajamisel kasutatavate tavapäraste ehituslike meetmete rakendamisega.

### Tegevus Emajõe kalda piirangu- ja ehituskeeluvööndis

Ranna või kalda kaitse eesmärk on rannal või kaldal asuvate looduskoosluste säilitamine, inimtegevusest lähtuva kahjuliku mõju piiramine, ranna või kalda eripära arvestava asustuse suunamine ning seal vaba liikumise ja juurdepääsu tagamine<sup>23</sup>. Ranna ja kalda ehituskeeluvööndit võib suurendada või vähendada, arvestades ranna või kalda kaitse eesmärke ning lähtudes taimestikust, reljeefist, kõlvikute ja kinnisasjade piiridest, olemasolevast teede- ja tehnovõrgust ning väljakujunenud asustusest<sup>24</sup>.

Planeeringuala jääb Emajõe kalda ehituskeelu- ja piiranguvööndisse.

Ehituskeeluvööndisse on planeeritud:

- Kruntidele nr 1 ja 2 jääv hoonestus;
- Planeeritud tänav (krundil nr 4), juurdepääsutee ja parkla (krundil nr 2), võimalikud väljakud (krundil nr 2), jalg- ja jalgrattatee (krundil nr 5);
- Tehnovõrgud- ja rajatised (eeldatavad asukohad selguvad edasise planeerimise käigus);
- Puhkealad ja rajatised nagu nt olemasolev rekonstrueeritav estakaad, platvormid (jäävad osaliselt ka veekaitsevööndisse));
- Vajadusel kalda kindlustamine.

Krundi nr 1 hoonestusala ja krundi nr 2 tinglike hoonete nr 7 ja 8 hoonestusala järgib Tartu kesklinna üldplaneeringuga vähendatud ehituskeeluvööndi piiri<sup>25</sup>. Krundi nr 2 tinglik hoonestus nr 9 on planeeritud ehituskeeluvööndisse.

### Ehituskeeluvööndi vähendamise põhjendus

Krundile nr 2 tingliku hoone nr 9 rajamine (üldplaneeringu kohasena) ei ole looduskaitseeaduse kohaselt ilma ehituskeeluvööndit vähendamata võimalik. Ehituskeeluvööndi vähendamine võib toimuda Keskkonnaameti nõusolekul.

Käesoleva detailplaneeringu lahendusega tehakse ehituskeeluvööndi vähendamise ettepanek ca 12-14 m Emajõe kalda veekogu veepiirist arvates, et võimaldada üldplaneeringu ja planeeringuvõistluse võidutöö *Lõpused* kontseptsiooni kohase hoonestuse ning vajaliku tee ning parkimisala rajamist. Ehituskeeluvööndi vähendamise ettepaneku piir on nähtav joonisel nr 3.

Detailplaneeringuga kavandatakse hoonestus valdavalt olemasoleva kaarhalli asemel (osaliselt liigub hoonestus jõe poole). Tegemist on krundi kõige kitsama alaga Emajõe ja Turu tn vahelisel osal, mis jääb täielikult ehituskeeluvööndisse, kuhu ei ole võimalik hoonestada ehituskeeluvööndit vähendamata.

<sup>22</sup> Õhukvaliteedi piirväärtused on kehtestatud keskkonnaministri 27.12.2016 määrusega nr 75 *Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnõrmed ning õhukvaliteedi hindamiskiirid*

<sup>23</sup> Looduskaitseeaduse § 34

<sup>24</sup> Looduskaitseeaduse § 40 lg 1

<sup>25</sup> Keskkonnaameti 14.06.2016 kiri nr 7-13/16/3859-3 *Nõusolek Emajõe kalda ehituskeeluvööndi vähendamiseks Tartu kesklinna üldplaneeringu alusel*

Võrreldes ülejäänud kvartalile planeeritud mahulise ülesehitusega, on tegemist väikese mõõtkavalise hoonestusega, mille puhul on aga planeeringuvõistluse võidutöö *Lõpused* kontseptsiooni kohaselt tegemist olulise jõeäärse ruumi ääristajaga, mis aitab luua sujuva ülemineku kesklinnaliselt tiheduselt hõredamale.

Tartu endise keskkatlamaja alal on jõe kaldaid omaaegse ehitustegevuse käigus tugevalt ümber kujundatud ja täidetud. Jõe kallas ei ole antud kohas küll betoneeritud, kuid ehituskeeluvööndisse kavandatavast hoonest jõe poole jääb olemasolevalt jõesadama hoone ja paadisillad.

Keskonnaregistri andmetel ei asu piirkonnas *looduskaitseaduse* § 4 lg 1 nimetatud kaitstavaid loodusobjekte, alal ei paikne loodusdirektiivi elupaigatüüpe või muid looduskaitselist tähelepanu vääri vaid kooslusi. Antud piirkonnas kaldaga seotud looduslikud kooslused puuduvad, mida ehituskeeluvööndi vähendamine võiks kahjustada.

Detailplaneering näeb ette Emajõe kaldale jalg- ja jalgrattatee rajamise ning vaadete avamise. Samas esitab planeering nõude, et Emajõe ääres tuleb maksimaalselt säilitada looduslik ilme ja olemasolev kõrghaljastus (ühildada promenaadi kontseptsiooniga). Vaadete avamiseks puude likvideerimisel tuleb võimalusel säilitada just Emajõe äärsele alale iseloomulikud remmelgad (vt ptk 3.7.). Eeltoodule tuginedes võib eeldada, et hoonestuse rajamisega säilib siiski ka Emajõe kalda haljasala (tervikuna kogu planeeringuala ulatuses) ja jääb toimima kui osa jõeäärsest terviklikust rohevõrgustikust.

Endise tööstusmaastiku alana on territoorium olnud suletud. Ehituskeeluvööndisse kavandatav hoone asub valdavalt olemasoleva kaarhalli alal. Läbipääs ja liikumine kallasrajal ei ole hetkel avatud, kaarhallis töötab rehivahetustöököda. Rehve ladustatakse ka jõe äärsel alal, mis ei ole visuaalselt linnaruumi rikastav vaatepilt. Planeeringulahendus planeeringuvõistluse võidutöö *Lõpused* alusel avab vaba liikumise jõe ääres koos esindusliku hoone rajamisega. Koos hoonestusega rajatakse ka parklad ja korrastatakse territoorium, mis loob paremad võimalused jõeäärse ala nautimiseks ja jõesadamale juurdepääsuks. Kaldalõigu avamine avalikkusele ei too kaasa kalda tallamiskoormuse liigset suurenemist, kuna kaldavööndisse kavandatakse kergliiklusteed, samuti pole antud lõigust teada eriliselt tallamisele tundlikke kooslusi või elupaiku.

Kõnesoleval alal on ehituskeeluvööndis olemasolevateks ehitisteks (olnud) erinevad rajatised (kaarhall, varasemalt raudtee) ja kuna krunt on antud kohas kitsas, ei ole olemasolevat selget ehitusjoont ehituskeeluvööndis välja kujunenud. Olemasoleva kaarhalli rekonstrueerimine ei ole võimalik, kuid uue hoone asukoha valikul on siiski maksimaalselt arvestatud kaarhalli senise asukohaga. Uue hoone rajamine veidi jõe poole tuleneb vajadusest tagada juurdepääs maa-alusesse parklasse (kogu territooriumile on kavandatud kaks maa-alusesse parklasse juurdepääsu, vt ptk 3.5.). Uus arhitektuuriline lahendus võimaldab kavandatavat hoonestust enam siduda jõe kallastega ning jõe kaldale kavandatud kergliiklusteedega.

Kogu planeeringuala ulatuses ei ole olemasolevalt jõe kallas avatud ja probleemne on kallasraja läbitavus. Detailplaneeringu lahendus näeb ette jalg- ja jalgrattatee ning platvormide rajamise jõe ääres. Seega parandab planeeringulahendus kaldal vaba liikumise võimalusi ning parandab juurdepääsu jõe.

*Looduskaitseaduse* § 38 lg 5 p 8 kohaselt ei laiene ehituskeeluvöönd kehtestatud detailplaneeringuga kavandatud tehnoõrgule ja –rajatisele.

*Looduskaitseaduse* § 38 lg 5 p 10 kohaselt ei laiene ehituskeeluvöönd kehtestatud detailplaneeringuga kavandatud avalikult kasutatavale teele.

*Looduskaitseaduse* § 38 lg 4 p 2 kohaselt ei laiene ehituskeeld kalda kindlustusrajatisele.

Looduskaitseaduse § 37 lg 3 kohaselt on piiranguvööndis mh keelatud mootorsõidukiga sõitmine väljaspool selleks määratud teid. Sõidukitega liiklemiseks piiranguvööndis on kavandatud selleks ette nähtud avalikuks kasutamiseks mõeldud alad (teed ja parkimine, vt ptk 3.5). Väljaspool teid pole mootorsõidukiga liiklemist ette nähtud.

### 3.9. SERVITUUDI SEADMISE VAJADUS

Parkimine on planeeritud valdavalt maa-alusena planeeritud kruntidele nr 1 ja 2 terviklikult (ühtsena). Maa-alusele parklale, sh juurdepääsuks läbi krundi nr 2 on vajalik seada servituut kruntidele nr 1 ja 2 üksteise kasuks.

Maa-alune parkla jääb ka krundi nr 4 alale. Krundile nr 4 on vajalik seada servituut allaehitamiseks kruntide nr 1 ja 2 kasuks.

Võimalik servituutide seadmise vajadus täpsustub edasise planeerimise käigus.

### 3.10. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

Planeeringu elluviimisega ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid. Selleks tuleb tagada, et rajatavad ehitised ei kahjustaks naaberkinnistute kasutamise võimalusi ei ehitamise ega kasutamise käigus.

Ehitamise või kasutamise käigus tekitatud kahjud hüvitab kinnistu igakordne omanik, kelle poolt kahju põhjustanud tegevus lähtus.

Kehtestatud detailplaneering on aluseks maakorralduslike toimingute teostamisel ja projektide koostamisel. Ehitusõigus realiseeritakse planeeringu koostamisest huvitatud isiku poolt tema tahte kohaselt. Edaspidi koostatavad ehitusprojektid peavad olema koostatud vastavalt Eesti Vabariigis kehtivatele projekteerimismäärustele, heale projekteerimistavale ja *ehitusseadustikule*.

Planeeringuga seatakse selle elluviimiseks järgmised tingimused:

1. Planeeringukohaste kruntide alusel katastriüksuste moodustamine. Katastriüksused peavad olema moodustatud enne mistahes ehitusloa taotlemist.
2. Servituutide, isiklike kasutusõiguste vms seadmine.
3. Planeeritud kruntide nr 1-4 lahenduse elluviimiseks vajalike tehnovõrkude, rajatiste ja teede ning hoonete projekteerimine, sj koos haljastus- ja kujunduslahendusega.
4. Ehituslubade väljastamine.
5. Vajadusel täiendavate katastriüksuste moodustamine kruntidele nr 1 ja 2 ehitatud/ehitavatele hoonetele.

Tartu linn ei võta kohustusi avalikuks kasutamiseks ette nähtud tee ja sellega seonduvate rajatiste, haljastuse, välisvalgustuse ning tehnorajatiste, sealhulgas sademevee kanalisatsiooni (edaspidi rajatised) väljaehitamiseks ega vastavate kulude kandmiseks, välja arvatud Tartu notar Anne Kuilli notaribüroos 19.06.2015 sõlmitud isikliku kasutusõiguse seadmise lepinguga nr 679/2015 võetud kohustused (krundile nr 5 ja kinnistutele Turu tn 20 ja Turu tn 20a jääv kaldapromenaad projekteeritakse ja ehitatakse terviklikult välja Tartu linna poolt).

Planeeringu elluviimisest huvitatud isik tagab Turu tn 18 krundi ja lähiala detailplaneeringuga kavandatava ehitusõiguse realiseerimiseks vajalike rajatiste (avalikuks kasutamiseks ette nähtud tee ja sellega seonduvate rajatiste, haljastuse, välisvalgustuse ja tehnorajatiste) projekteerimise ja väljaehitamise ning sellega seotud kulutuste kandmise detailplaneeringus sätestatud mahus ja ulatuses. Detailplaneeringuga kavandatavad tänavamaa krundid nr 3, 4 ja 5 antakse Tartu linnale üle tasuta. Krundid nr 3, 4 ja 5 antakse linnale üle peale kasutusloa väljastamist. Planeeritud rajatiste väljaehitamise kohustuse täitmine on eeltingimuseks ehituslubade väljastamisele (väljaehitamise kohustus tuleb üldjuhul täita enne hoonetele ehitusloa väljastamist). Samuti tuleb ette näha piisavad tagatised rajatiste väljaehitamise seotud kulude kandmise kohustuste täitmise tagamiseks. Rajatiste väljaehitamise kohustuse mittetäitmise korral on Tartu linnal õigus keelduda mistahes esimese planeeringukohase hoone ehitusloa väljastamisest ning nõuda rajatiste ehitamisega seotud kulude kandmise kohustuste täitmise tagamiseks vastava kohustuslepingu sõlmimist.

Enne ehituslubade väljastamist tuleb teha kogu ala hõlmav reostusuuring. Ehituslubade väljastamise ajaks peab olema selge reostuse ulatus ja antud hinnang, kuidas reostus likvideeritakse.

Planeeringualal jääb hoonestusele/teede alale kuus Tartu kohaliku geodeetilise võrgu geodeetilist märki. Vastavalt *ruumiandmete seaduse* (RAS) § 24 lg-le 1 võib kinnisasja omanik esitada märgi omanikule taotluse selle kõrvaldamiseks või teisaldamiseks. Vastavalt § 24 lg-le 2 märk kõrvaldatakse või teisaldatakse märgi omaniku nõusolekul taotleja kulul. Geodeetilise võrgu sidususe tagamiseks tuleb planeeringualal hävinevate märkide asemele rajada vähemalt üks uus polügonomeetria ja üks uus kõrgusvõrgu geodeetiline märk. Võimalik on ka „nr-ta“ vana sillavaatluspunkti säilitamine. RAS § 35 lg 1 kohaselt võib geodeetilise märgi teisaldamise, rajamise, rekonstrueerimise ja mõõtmisega seotud töid teostada isik, kellel on geodeedi kutse, mis vastab vähemalt kutseseadusega sätestatud kvalifikatsiooniraamistiku 7. tasemele kõrgema geodeesia valdkonnas. Geodeetiliste tööde kohta tuleb koostada eraldi projekt koos ehitusprojektiga. Projekt tuleb kooskõlastada Tartu Linnavalitsuse geodeesiateenistuse ja Maa-ametiga.

## B – KOOSTÖÖ PLANEERINGU KOOSKÕLASTAMISEL JA KOOSKÕLASTUSED

- 
- 
- 
- 
- 
- 
-