

Töö nr. IB07DP07

TARTU LINN

SÕPRUSE SILLA PAADISADAMA DETAILPLANEERING

Tellija: TARTU LINNAVALITSUS

Koostas: IB URMAS NUGIN OÜ

Planeerija:

/Terko Veensalu/

TARTU 2009

SISUKORD

SELETUSKIRI	4
1. SISSEJUHATUS	5
1.1. Planeeringuala asukoht, suurus ja olemasolev maakasutuse sihtotstarve	5
1.2. Detailplaneeringu algatamise alus ning planeeringu eesmärk	6
1.3. Arvestamisele kuuluvad materjalid ja olemasolevad geodeetilised alusplaanid.....	6
2. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI FUNKTSIONAALSED SEOSSED	6
3. OLEMASOLEVA SITUATSIOONI KIRJELDUS.....	7
3.1. Maakasutus	7
3.2. Kitsendused	7
3.3. Olemasolevad ehitised.....	8
3.4. Reljeef.....	8
3.5. Haljastus	8
3.6. Teedevõrk, liikus- ja parkimiskorraldus ning ligipääs alale.....	8
3.8. Tehnovõrgud ja -rajatised	9
4. PLANEERINGUETTEPANEK	9
4.1. Maa-ala kruntideks jaotamine ja planeeritud maakasutus	9
4.2. Hoonestus, krundi ehitusõigus ja ehitiste kasutusotstarbed.....	9
4.3. Ehitistevahelised kujad	9
4.4. Olulisemad arhitektuurinõuded ehitistele	10
4.5. Piirded.....	10
4.6. Paadisadam.....	11
4.6.1. Paadisadamale esitatavad nõuded ja pakutavad teenused	11
4.6.2. Paadisillad.....	11
4.6.3. Navigatsioonimärgistus	12
4.7. Tehnovõrgud ja -rajatised	12
4.7.1. Tankla	12
4.7.2. Veevarustus	12
4.7.3. Tuletõrje veevarustus	12
4.7.4. Reoveekanaliseerimine	12
4.7.5. Sademeveekanaliseerimine	12
4.7.6. Elektrivarustus.....	13
4.7.7. Välisvalgustus	13
4.7.8. Soojavarustus	13
4.7.9. Sidevarustus	13
4.8. Juurdepääs krundile, liikluskorraldus ja parkimine	13
4.9. Vertikaalplaneerimine	14
4.10. Haljastus, heakord ning keskkonnakaitse abinõud	14
4.10.1. Keskkonna mõju hindamise aruanne	14
4.10.1.1. Süvendustööd.....	14
4.10.1.2. Mõju põhjataimestikule, loomastikule ja kalastikule	15
4.11. Muinsuskaitse tingimused.....	15
4.12. Kuritegevuse riske vähendavad nõuded ja tingimused	15
4.13. Servituudid ja kitsendused.....	16
4.15. Planeeringu kehtestamisest tulenevate võimalike kahjude hüvitamine.....	16
4.16. Planeeringu rakendamise võimalused	16
4.17. Koostöö ja kooskõlastuste kokkuvõte.....	18

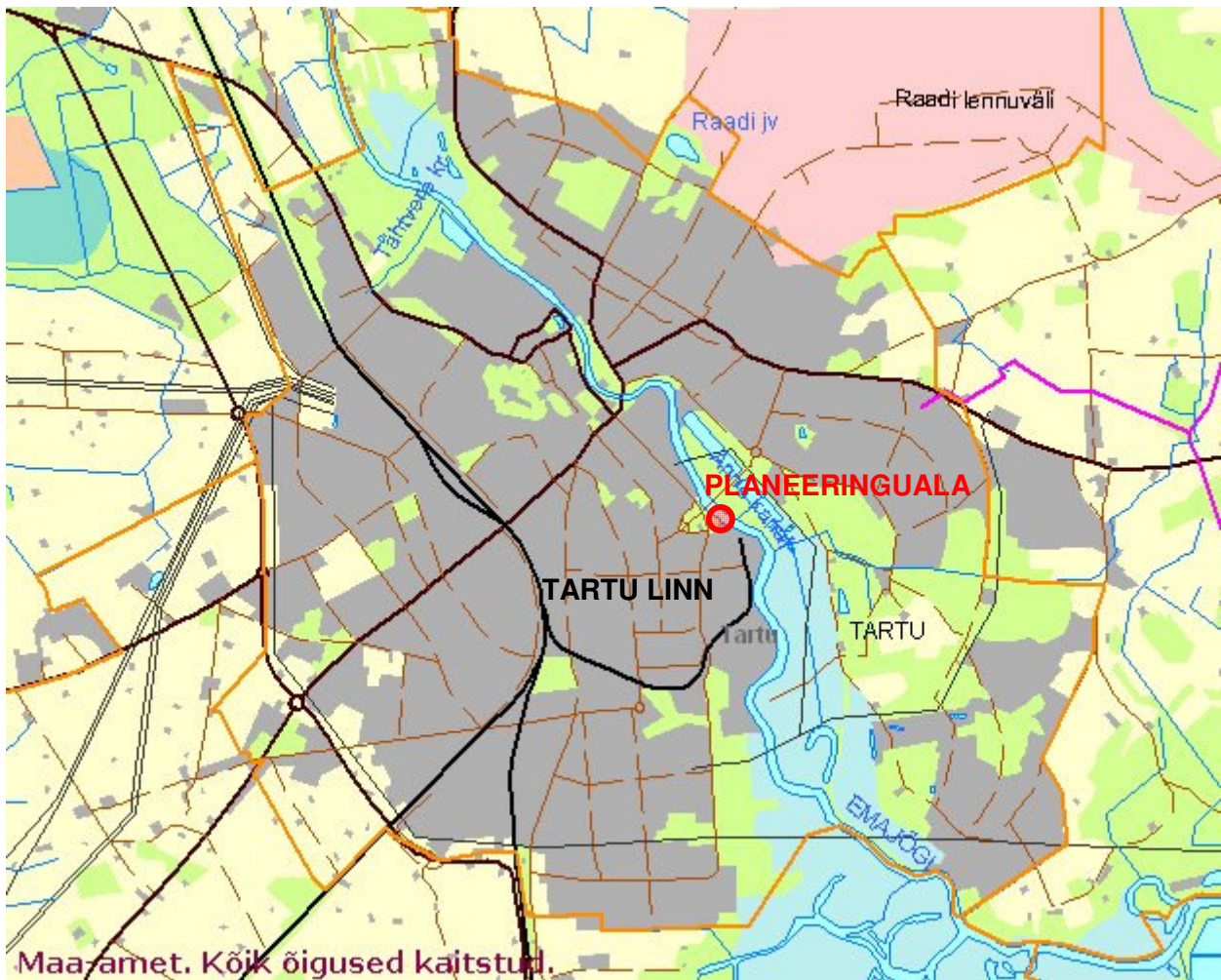
4.18. Koostöö planeeringu koostamisel.....	19
GRAAFILINE MATERJAL	20
Kaart 1. Situatsiooniskeem M 1:10 000	21
Kaart 2. Olemasolev situatsioon M 1:500	22
Kaart 3. Põhikaart M 1:500	23
Kaart 4. Maakasutuse ja kitsenduste kaart M 1:500	24
Kaart 5. Tehnovõrkude kaart M 1:500	25

SELETUSKIRI

1. SISSEJUHATUS

1.1. Planeeringuala asukoht, suurus ja olemasolev maakasutuse sihtotstarve

Planeeringuala asub Tartu linnas Emajõe paremkaldal ja akvatooriumil (vt joonis 1.1.1. ning kaart 1).



Joonis 1.1.1. Planeeringuala asukoht Tartu linnas

Planeeringuala pindala on ca 4,1 ha. Planeeringualast osa moodustab Emajõe akvatoorium piki jõe kaldapiiri (pindala ca 1,5 ha). Planeeringuala territoorium on riigi omandis olev kruntideks jaotamata maa. Planeeritud ala asub arheoloogilises miljööpiirkonnas.

1.2. Detailplaneeringu algatamise alus ning planeeringu eesmärk

Detailplaneeringu algatamise aluseks on Tartu Linnavalitsuse Linnamajanduse osakonna ettepanek detailplaneeringu koostamise algatamiseks ning Tartu Linnavolikogu otsus 14. septembrist 2006.a. nr 118 „Sõpruse silla paadisadama detailplaneeringu koostamise algatamine ja lähteülesande kinnitamine”.

Planeeringu eesmärgiks vastavalt lähteülesandele on Suur-Emajõe äärde Sõpruse silla lähedusse paadisadama ning veesõidukite tankla kavandamine.

1.3. Arvestamisele kuuluvad materjalid ja olemasolevad geodeetilised alusplaanid

Käesoleva detailplaneeringu aluseks on olnud:

- Planeerimisseadus (RT I 2002, 99, 579);
- Tartu Linnavolikogu 06.10.2005. a määrusega nr 125 kehtestatud Tartu linna üldplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 13.02.2003. a määrusega nr 21 kehtestatud Emajõe kalda- ja sildumisrajatiste teemaplaneering;
- Tartu Linnavalitsuse 27.02.2003. a korraldusega nr 87 kehtestatud Turu 24 ja Rebase 16 ja 16a kruntide detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 06.10.2005. a otsusega nr 488 kehtestatud Rebase 25 ja 27 kruntide detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 10.05.2001. a otsusega nr 347 kehtestatud Tartu linna jalgrattateede arengukava;
- Muud planeerimisalased ning konkreetseid planeeringulahendusi puudutavad normdokumendid.

Planeeringu koostamisel kasutati alusplaanina OÜ Avek Maa poolt koostatud Sõpruse silla aluse sildumisala digitaalset geodeetilist maa-ala plaani täpsusastmega 1:500 (koostatud 02.03.07, töö nr IB07GEO7).

2. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI FUNKTSIONAALSED SEOSSED

Planeeringuala asub Emajõe paremkaldal Sõpruse silla alusel maa-alal piirnedes põhjast Emajõega, läänes Turu 18 krundiga, edelast Turu tänavaga, lõunast Rebase 16, Turu 24 krundiga ning idast Rebase 22 krundiga ning Rebase tänavaga. Ala asub linnasisese olulise transiitnava ääres (Tartu linna üldplaneeringus lõigus Vabaduse pst-Sõpruse sild määratletud jaotustänavana ning lõikes Sõpruse sild-Ringtee tn määratletud põhitänavana), millest kahel pool paiknevad lähipiirkonnas peamiselt tootmis-, teenindus- ja kaubandusotstarbelised hooned ning korruselamud. Turu tänav ühendab linnakeskust ning Tartu linna lõunaosas paiknevad ulatuslikku äri- ja tootmishoonete piirkonda, mistõttu planeeringuala on oluliseks sõlmpunktiks antud alade ühendamisel. Teine suurem põhitänav ühendab omavahel Emajõe vastaskaldale jäävat Annelinna elamupiirkonda ning Turu tänavat ja antud liiklusvoog kulgeb sõpruse silla näol üle planeeringuala lääneosa. Juurdepääs planeeringualale toimub mööda Rebase tänavat. Turu tänavalt mahasõit puudub. Rebase 25 ja 27 kruntide detailplaneeringuga on planeeringualast kagusse ette nähtud uue kergliiklustee rajamine Emajõe-äärsele alale. Lähim linnaliinibussipeatus paikneb planeeringuala kaguosas Turu tänav ääres.

Lähimad tanklad paiknevad Emajõe vasakkaldal Sõpruse silla mahasõidu läheduses ning ca 1km kaugusel kummalgi pool Sõpruse silda Turu tänava ääres. Veesõidukeid teenindav tankla Tartu linna piires puudub.

Planeeringuala moodustab ühe osa piki Emajõe kallast kulgevast koridorist, mille maakasutuseks vastavalt Tartu linna üldplaneeringule on määratud puhke- ja virgestusrajatiste maa.

Paadisadamana on Sõpruse silla alune maa-ala oluliseks vahe-peatuspunktiks linnakeskuses paiknevate paadisildade (klubi Atlantis esine sild, Turu silla juures paiknevad paadisillad) ning Vana-Ihastesse kavandatava perspektiivse paadisadama vahel.

Planeeringualaga piirnevate alade hoonestus on eriilmeline: teenindus- ja tootmishoonete ning korruselamute näol funktsionalistlik, madalamad hooned (üksikelamud) on kuni kahekorruselised. Rebase 25 ja 27 kruntide detailplaneeringuga on planeeringualast kagusse ette nähtud ehitada kuni 8-korruselised hooned.

3. OLEMASOLEVA SITUATSIOONI KIRJELDUS

Olemasolev situatsioon on esitatud kaardil 2 - toodud on olemasolevad krundipiirid, senised kokkulepped maakasutuse kitsendamise kohta ja muud näitajad olemasoleva situatsiooni kohta planeeringualal.

3.1. Maakasutus

Planeeringuala idaosa moodustab 1799 m² ulatuses Rebase 22 krunt (ca 0,45 hektariline osa Rebase 22 krundist jääb planeeringualast välja ning see on Tartu Linnavolikogu 06.10.2005. a otsusega nr 488 kehtestatud Rebase 25 ja 27 kruntide detailplaneeringuga kruntideks jaotatud). Lisaks jääb alale Turu T24 krunt (11326m²). Ülejäänud planeeringuala on kruntideks jaotamata ning sihtotstarbeta. Tartu linna üldplaneeringus on ala perspektiivse maakasutuse sihtotstarbena näidatud puhke- ja virgestusrajatiste maa.

3.2. Kitsendused

Planeeringueelselt kehtivad alal järgmised kitsendused:

Tabel 1. Olemasolevad kitsendused

Emajõe kalda veekaitsevöönd ¹	10 m tavalisest veepiirist
Emajõe kalda ehituskeeluvöönd ²	50 m tavalisest veepiirist
Emajõe kalda piiranguvöönd ³	100 m tavalisest veepiirist
Emajõe kallasrada ⁴	10 m tavalisest veepiirist
Madalpinge elektri-maakaabli kaitsevöönd ⁵	1 m liini teljest
Gaasitorustiku kaitsevöönd	1 m trassi teljest
Arheoloogiline miljöopiirkond ⁶	Emajõe-alusel maa-alal ning 50m veepiirist

¹ Vee kaitsmiseks hajureostuse eest ja veekogu kallaste uhtumise vältimiseks moodustatakse veekogu kaldaalal veekaitsevöönd. Veekogu veekaitsevööndi ulatus ning selles keelatud tegevuste loetelu on toodud Veeseaduses (RT I 1994, 40, 655).

² Veekogu kalda ehituskeeluvööndi ulatus ja piirangu sisu on määratletud Looduskaitseaduse §-s 38 (RT I 2004, 38, 258).

³ Kalda piiranguvööndi mõiste ja kitsenduse sisu on toodud Looduskaitseaduse §-s 37 (RT I 2004, 38, 258). Kalda piiranguvööndis on keelatud lageraie, reoveesette laotamine, matmispaiga rajamine, jäätmete töötlemiseks või ladustamiseks määratud ehitise rajamine ja laiendamine, välja arvatud sadamas, maavara kaevandamine, mootorsõidukiga sõitmine väljaspool selleks

määratud teid ja radu ning maastikusõidukiga sõitmine, välja arvatud tiheasustusalal haljasala hooldustööde tegemiseks, kutselise või harrastusliku kalapüügiõigusega isikul kalapüügiks vajaliku veesõiduki veekogusse viimiseks ning maatulundusmaal metsamajandustöödeks ja põllumajandustöödeks.

⁴ Kallasraja mõiste ja kitsenduse sisu on määratletud Veeseaduse §-s 10 RT I 1994, 40, 655) ning Looduskaitseaduse §-s 36 (RT I 2004, 38, 258). Kallasrada on kaldariba avaliku veekogu ja avalikuks kasutamiseks määratud veekogu ääres ning asub kaldavööndis. Kallasraja laiust arvestatakse lamekaldal keskmise veeseisu piirjoonest ja kõrgkaldal kaldanõlva ülemisest servast, lugedes viimasel juhul kallasrajaks ka vee piirjoone ja kaldanõlva ülemise serva vahelist maariba. Rannal või kaldal asuva kinnisasja valdaja on kohustatud tagama inimeste ja loomade vaba läbipääsu kallasrajale. Kallasraja kasutaja ei tohi kallasraja kasutamisega kahjustada kaldaomaniku vara.

⁵ Elektriliini kaitsevöönd on määratud Vabariigi Valitsuse 2. juuli 2002. a määrusega nr 211 „Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus“ (RT 2002, 58, 366).

⁶ Vastavalt kehtivale Tartu linna üldplaneeringule on arheoloogilise miljööpiirkonna eesmärk kaitsta ajalooliselt väärtuslikku kultuurkihti koos selles sisalduvate ehitiste osade, matmispaikade, arheoloogilist väärtust omavate üksikleidudega ja paleobotaanilise ainesega kiviajast kuni 18.sajandi viimase veerandini. Arheoloogilise miljööpiirkonna alal taotletakse ajaloolise väärtusega kultuurikihi säilitamist, vajadusel selle läbiuurimist ning väljakaevatud ehitusajalooliselt väärtuslike ehitiste eksponeerimist või markeerimist.

Emajõega seotud kitsendused on planeeringu joonistel näidatud lähtuvalt veekogu tavalisest veepiirist (põhikaardile kantud veepiirist). Planeeringujoonistel on lisaks tavalisele veepiirile ära toodud ka mõõdistusaegne veepiir.

3.3. Olemasolevad ehitised

Ala lääneosas paikneb 4 sõidurajaga Sõpruse sild (ületab planeeringuala ca 9 m kõrguselt).

3.4. Reljeef

Planeeringuala on lauge ning suuremate reljeefimuutusteta. Maismaa absoluutkõrgused alal jäävad vahemikku 32.50m...34.00m. Jõekaldal moodustab maapind astangu, langedes järsult absoluutkõrguseni 31.20...31.50m. Emajõe kaldaäärse akvatooriumi ulatuses langeb maapind kuni absoluutkõrguseni 28.00...28.50m.

3.5. Haljastus

Suurema osa planeeringualast moodustab heas tervislikus seisukorras kõrghaljastusega küllaltki atraktiivne roheala, mille liigilises koosseisus domineerivad arukased, harilikud pärnad, erinevad pajulliigid. Ala idaosas paineb lage rohumaa ning ulatuslikud kruus- ja asfaltkattega alad. Suur-Emajõe kallas on vähesel määral võsastunud.

3.6. Teedevõrk, liikus- ja parkimiskorraldus ning ligipääs alale

Mootorsõidukite juurdepääs planeeringualale toimub mööda Rebase tänavat. Turu tänavalt mahasõit puudub. Jalakäijate liikumine toimub mööda Turu tänav aärset jalakäijate teed ning läbi olemasoleva roheala kulgevast asfalt- ning kruuskattega kergliiklusteed (vt kaart 2).

3.8. Tehnovõrgud ja -rajatised

Planeeringuala läbivad OÜ-le Jaotusvõrk kuuluvad elektriliinid, AS-le Eesti Gaas kuuluvad gaasitorustikud, AS-ile Tartu Veevõrk kuuluvad veetorustikud ning drenaažitorustikud. Servituute olemasolevatele tehnovõrkudele seatud ei ole. Olemasolevate tehnovõrkude asukohad on toodud kaardil 2.

4. PLANEERINGUETTEPANEK

4.1. Maa-ala kruntideks jaotamine ja planeeritud maakasutus

Planeeringuga tehakse ettepanek moodustada reformimata riigimaast 3 krunti – kõrghaljastusega roheala (Pos 1), sadamaala (Pos 2) ja tankla (Pos 3). Planeeringuala kruntideks jaotamise ettepanek ja maakasutuse tabel on toodud maakasutuse ja kitsenduste kaardil.

4.2. Hoonestus, krundi ehitusõigus ja ehitiste kasutusotstarbed

Käesoleva planeeringuga seatakse ehitusõigus sadamahoone, paatide hoiuruumi, paadisildade ja automaattankla ehitamiseks ning Sõpruse sillale kahe jalakäijate trepi ehitamiseks.

Sadamahoone lubatud suurimaks ehitusaluseks pinnaks on 350 m², põhikaardil näidatud hoonestusala suuruseks 415 m². Pos 3 krundile planeeritud automaattankla suurim ehitusalune pindala on 133 m².

Paatide hoiustamiseks on planeeritud eraldi katusega ruum (ehitusaluse pindalaga 992 m²), kus on võimalik teostada ka nende hooldustöid.

Planeeritud hoonet on lubatud ehitada ainult põhikaardil näidatud hoonestusalasse vastavalt maksimaalsele hoonestusalusele pinnale. Hoonestusalale on lubatud ka rajatiste ja haljastuse (sh kõrghaljastuse) rajamine. Hoone rõdud ja terrassid võivad ulatuda üle võimaliku ehitusala eeldusel, et sellega ei takistata autode ega jalakäijate liiklemist.

Krundi ehitusõiguse tabel on toodud põhikaardil. Lisaks on antud krundi pindala, ehitiste lubatud kasutusotstarbed ning suurim lubatud korruste arv.

Hoone lubatud kasutusotstarbe määramisel on lähtutud Majandus- ja kommunikatsiooniministri 26. novembri 2002.a. määruses nr 10 "Ehitise kasutamise otstarvete loetelu" toodud ehitise kasutamise otstarvetest:

- sadamahoone (12416);
- sadama kai (21511);
- muu sadama juurde kuuluv rajatis (21519);
- rajatis vedel- või gaasikütuse hoidmiseks (24221).

4.3. Ehitistevahelised kujad

Ehitistevaheliste kujade määramisel on lähtutud Eesti projekteerimisnormidest EPN 10.1 „Eesti tuleohutus“ ning Vabariigi Valitsuse 27. oktoobri 2004 määrusest nr 315 „Ehitisele ja selle osale esitatavad tuleohutusnõuded“.

Planeeritud paatide hoiuruumi puhul jääb hoonetevaheline kuja laius alla 8 m, seetõttu on ette nähtud paigaldada tulemüür tule edasise leviku takistamiseks (peab olema kõrgem kui vastas asuvad hooned). Planeeritud sadamahoone kaugus olemasolevatest hoonetest on 8 m.

Käesoleva detailplaneeringuga lubatud madalaim hoone tulepüsivusklass on TP3; samas on lubatud ehitada kõrgema tulepüsivusklassiga hoonet. Ehitiste täpne tulepüsivusklass tuleb määrata hoone projekteerimise käigus.

4.4. Olulisemad arhitektuurinõuded ehitistele

Käesoleva planeeringuga seatakse arhitektuurinõuded planeeritud sadamahoone, tankla ning paadisildade projekteerimiseks.

Sadamahoone arhitektuursed nõuded on järgnevad:

- Planeeritud hoone arhitektuur peab olema kaasaegne ning kõrgetasemeline;
- Sadamahoone välisilme peab harmoneerima ümbritseva piirkonna hoonete valdava välisilmega ning arvestama Turu tänavalt ning planeeritud tanklast avanevat vaadet;
- Parima arhitektuurse lahenduse saamiseks tuleb korraldada vähemalt kolme osalejaga arhitektuurikonkurss või tellida kolm eskiisi kolmelt mainekalt arhitektuuribüroolt;
- Lubatud välisviimistlusmaterjalid: kvaliteetsed esinduslikud välisviimistlusmaterjalid (puit- ja kivimaterjalid, tellis). Mitte kasutada matkivaid materjale ja profiilplekki;
- Lubatud katusekattematerjalid: katusekivi, katuseplekk;
- Keelatud on palkmaja ehitamine;
- Lubatud katusekattematerjalid: algseid matkivaid katusekattematerjale mitte kasutada;
- Lubatud katusekalle: 20-40°;
- Lubatud korruselisus: 2;
- Hoone rõdud ja terrassid võivad ulatuda üle võimaliku ehitusala eeldusel, et sellega ei takistata autode ega jalakäijate liiklemist.

Arhitektuursed nõuded tanklale:

- Projekteeritud varjualused, tankimisautomaadid jms peavad stiililt sobima ümbritsevasse keskkonda (Emajõe ja paadisildade, haljasala ning Sõpruse silla lähedus).

Arhitektuursed nõuded paadisildadele ja veesõidukite tanklale:

- Ujuvate paadisildade välisviimistlusmaterjal: puit;
- Statsionaarse paadisilla välisviimistlusmaterjal: puit, betoon, kiviplaadid.

4.5. Piirded

Sadamarajatisi on lubatud piirata võrkaiaga. Piirete täpne paiknemine tuleb anda sadama projekteerimise käigus vastavalt rajatiste täpsustatud paigutusele.

Olemasolev piirdeaed on ette nähtud likvideerida planeeritud kruntide piires.

4.6. Paadisadam

Planeeritud krundile Pos 1 nähakse planeeringuga ette väikesadama⁵ ehitamine. Sadamaehitiste ja -teenuste planeerimisel on arvestatud Sadamaseaduses toodud nõuetega paadisadamatele. Maksimaalne teenindatava väikealuse pikkus on kuni 24 m. Maksimaalne süvis tuleb täpsustada sadama projekteerimise ning jõepõhja täiendava geodeetilise mõõdistuse järel. Vajadusel on ette nähtud Emajõe põhja süvendus.

⁵ Vastavalt Sadamaseadusele (RT I 2009, 37, 251) on sadam veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised. Sadamal peab olema akvatoorium ehk piiritletud veete osa, mis on vajalik veesõidukite ohutu sildumise korraldamiseks ning kus sadama pidaja vastutab laevaliikluse ohutuse, turvalisuse ja keskkonnakaitse nõuete täitmise eest.

Väikesadam on Sadamaseaduse mõistes sadam või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele.

Planeeritud sadama ja sildumisrajatiste kasutamiseks peab koostama sadama eeskirja, mis sätestab sadama valdamise ja kasutamise põhimõtted. Sadama pidaja peab sadamale määrama sadamakapteni.

4.6.1. Paadisadamale esitatavad nõuded ja pakutavad teenused

Vastavalt Sadamaseadusele (RT I 2009, 37, 251) tuleb info kõigi sadamas osutatavate teenuste ning nende tasustamise vms kohta sätestada sadama eeskirjas ning info sadamas pakutavate teenuste kohta peab olema kättesaadav kõigile sadamas tegutsevatele või seal viibivatele isikutele. Välisriigi veesõidukeid teenindava sadama eeskiri peab olema tõlgitud inglise keelde. Vajadusel tuleb sadama-alale paigaldada vastavaid infotahvleid.

4.6.2. Paadisillad

Planeeringuga tehakse ettepanek statsionaarse paadisilla ja ujuvate paadisildade (navigatsiooniperioodi lõppemisel osaliselt või täielikult eemaldatavate sildade) ehitamiseks planeeritud krundile Pos 1 ja Pos 2. Põhikaardil on toodud ujuvate paadisildade moodulite paigutus, mis tuleb täpsustada paadisildade projekteerimise käigus vastavalt paadisilla tegelikule ühendamisele kaldaga, kusjuures sildumisrajatiste projekteerimisel ja paigutamisel tuleb arvestada, et rajatistega tohib tõkestada kuni 1/3 laevatatava vooluveekogu laiusest (Veeseadus RT I 1994, 40, 655).

Detailplaneeringuga on ette nähtud maksimaalselt 60 (44+16) väikealuse üheaegne sildumine paadisildade ääres, ent ujuva paadisilla väljaehitamine on ette nähtud korraldada mitme etapina vastavalt reaalsele paadikohtade vajadusele. Hinnanguline väikealuse pikkus planeeringuga antud maksimaalse paatide arvu juures on 10 m.

Pos 1 krundi äärne ujukai on paigutatud selliselt, et väga madala veeseisu korral on võimalik kaid liigutada jõe poole (selleks on ette nähtud eraldi kinnitused). Asend 1 põhikaardil näitab kai asukohta navigatsiooni keskmise veetaseme korral ja asend 2 näitab kai asukohta navigatsiooni madalaima veetaseme korral.

Planeeringulahenduses toodut ületavad paadisildade pikendused ja võimalikud ujukonstruktsioonide ümberpaigutamised tuleb kooskõlastada Veeteede Ameti, kohaliku omavalitsuse ja keskkonnaametiga.

4.6.3. Navigatsioonimärgistus

Vastavalt Sadamaseadusele (RT I 2009, 37, 251) tuleb väikesadamas, kus pakutakse tasulisi teenuseid, tagada sadama navigatsioonimärgistuse rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, tühistamise ja eemaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise vastavus meresõiduohutuse seaduse alusel kehtestatud korrale.

4.7. Tehnovõrgud ja -rajatised

4.7.1. Tankla

Planeeringualale on ette nähtud automaattankla rajamine sõiduautode teenindamiseks. Kaks tankimisautomaati koos maa-aluste mahutitega on ette nähtud paigaldada planeeritud krundile Pos 3. Eraldi on paatide tankimiseks rajatud tankla statsionaarse kai äärde.

Tankimisautomaatidele on lubatud rajada lahtised varikatused.

4.7.2. Veevarustus

Planeeritud sadamahoone veevarustuseks on ette nähtud ühendus olemasoleva veetorustikuga De110 Rebase tänaval. Torustike asukohad tuleb täpsustada vastava projektiga.

4.7.3. Tuletõrje veevarustus

Tuletõrje veevarustus on ette nähtud lahendada planeeritud tuletõrje veevõtukaevu baasil isevoolse tarnetoruga Emajõest. Lisaks on võimalik kasutada olemasolevat tuletõrjevee hüdranti Rebase tänaval Rebase 16, Turu 24 krundi vahetus läheduses.

4.7.4. Reoveekanaliseerimine

Planeeringuala reovee eesvooluks on kavandatud Rebase reoveepumplasse suubuv kanalisatsioonitorustik De200. Võimalusel näha ette isevoolne torustik (lähtuvalt planeeritud sadamahoone projekteerimisel antud vertikaalplaneerimisest). Kui maapinna ja toru profiil ei võimalda isevoolse torustiku paigaldamist, tuleb ette näha survekanaliseerimine (pump ja survetorustik). Torustiku paiknemine ja survekanaliseerimise vajadus tuleb täpsustada vastava projektiga.

4.7.5. Sademeveekanaliseerimine

Sademevee ära juhtimiseks on planeeritud torustik sõidukite parkimisalale ning Pos 3 asuva tankla sademevee ära juhtimiseks. Sademevesi on ette nähtud puhastada muda-õlipüüduris, enne selle suubumist Emajõkke (asukoht näidatud tehnovõrkude kaardil). Sademevee ärajuhtimise süsteemist Emajõkke suubuv vesi peab vastama Vabariigi Valitsuse 31. juuli 2001. a määruses nr 269 „Heitvee veekogusse või pinnasesse juhtimise kord” toodud nõuetele. Torustiku täpsustatud asukoht tuleb määrata edasise projekteerimise käigus lähtuvalt planeeritud sadamahoone projekteerimisel antud vertikaalplaneerimisest.

4.7.6. Elektrivarustus

Planeeringuala elektrivarustuseks on ette nähtud eraldi vundamendil paiknev 0,4 kV transiitkapp koos liitumiskilbiga. Transiitkapi toide on ette nähtud Rebase 25 olemasolevast transiitkapist maa-aluse kaabelliiniga. Toide liitumiskilbist sadamahoonele on ette nähtud samuti maakaablitega.

Elektrivarustus on planeeritud lisaks mõlema ujuva paadisillani ja tuleb projekteerida selliselt, et elektrivõrku oleks võimalik ühendada üheaegselt kuni 15 väikealust. Ühenduskohad peavad olema (kõrg)vee eest kaitstud ning nende paigutus paadisilla ääres tuleb määrata sadama projekteerimise käigus.

Elektripaigaldiste täpne asukoht tuleb anda vastava projektiga.

4.7.7. Välisvalgustus

Tehnovõrkude kaardil on näidatud tänavavalgustuskaablite paiknemine. Täpne valgustuslahendus tuleb anda parkla-alade projekteerimise käigus.

Sadama-ala normikohaseks valgustuseks tuleb koostada eraldi projekt vastavalt paadisildade ja sadamahoone tegelikule paigutusele.

4.7.8. Soojavarustus

Planeeritud sadamahoone soojavarustus on ette nähtud gaasikütte baasil. Planeeritud torustiku asukoht on näidatud tehnovõrkude kaardil. Torustike asukohad tuleb täpsustada vastava projektiga.

4.7.9. Sidevarustus

Planeeringuala sidevarustus on lahendatud olemasoleva Rebase tänava sidekanalisatsiooni baasil. Tehnovõrkude kaardil on näidatud perspektiivse sidetrassi asukoht, kui tulevikus otsustatakse sidetrassi võrguga liituda.

Sidepidamisvahendi olemasolu planeeritud sadamahoones on kohustuslik.

4.8. Juurdepääs krundile, liikluskorraldus ja parkimine

Mootorsõidukite juurdepääs planeeritud sadamakompleksile on ette nähtud Rebase tänavalt. Planeeritud mootorsõidukite liikumissuunad ning liikluskorraldus teedel ja tanklas on toodud eskiislahenduse kaardil.

Osaliselt on säilitatud olemasolevad kõnniteed (vt eskiislahenduse kaarti). Lisaks on ette nähtud rajada piki Emajõe kallast kulgev 4 m laiune asfaltkattega kergliiklustee/kallasrada, mille siht planeeringuala kirdeosas on määratletud Rebase 25 ja 27 kruntide ning lähiala detailplaneeringuga (Artes Terrae OÜ töö nr 20DP04).

Eskiislahenduse kaardil on näidatud jalakäijate trepi rajamise asukoht Emajõe-äärselt haljasalalt Sõpruse sillale. Antud asukoht arvestab ligipääsuga planeeritud jalakäijate teelt ja kergliiklusteelt. Tegelik rajatise iseloom tuleb anda projekteerimisel.

Vastavalt Tartu linna üldplaneeringule kuulub planeeringuala parkimiskorralduse seisukohast vahevööndisse. Parkimiskohtade planeerimisel on lähtutud EVS 843:2003 „Linnatänavad” toodud nõuetest vahevööndile. Vastavalt antud standardile on vahevööndis paiknevas sadamas parkimismormatiiviks 1 parkimiskoht 5 paadi kohta. Seega on planeeritud kuni 40 paadikohaga sadama nominaalne parkimiskohtade arv 8.

Planeeritud sadamahoone parkimiskohtade arvutusel on lähtutud uue väikese küllastajate arvuga asutuse parkimismäärast 1 koht 80m² suletud brutopinna kohta. Maksimaalselt 250 m² ehitusaluse pinnaga 2-korruselise hoone normatiivne parkimiskohtade arv on seega 250/80=6,25 parkimiskohta. Ette on nähtud 6 kohta. Sadamahoonega külgnevale alale on planeeritud sõiduautode parkla 14 autole. Lisaks on ette nähtud sadamahoonega külgnevale alale rajada paatide/haagiste hoiuala 20 paadi hoiustamiseks.

Sadama territooriumil on lubatud vajadusel kiiruspiirangute kehtestamine, kergliiklus- ja jalgteede tähistamine ning vastavate liikluskorraldusmärkide paigaldamine.

Olemasolev raudtee kuulub likvideerimisele.

4.9. Vertikaalplaneerimine

Eskiislahenduse kaardil on näidatud peamised olemasolevad ja planeeritud absoluutkõrgused.

Tõenäoline on Emajõe põhja puhastamise või süvendamise vajadus sadama rajamiseks ning vastav pinnasetööde maht tuleb anda teede, parkimisalade ja paadisildade projekteerimise käigus.

4.10. Haljastus, heakord ning keskkonnakaitse abinõud

Olemasolev ehitusaladele jääv kõrghaljastus tuleb võimalusel maksimaalselt säilitada. Kõrghaljastuse likvideerimise vajadust planeeritud paadisillaga piirnevatel jõekaldalõikudel tuleb täpsustada paadisildade ja sildadele juurdepääsu projekteerimise käigus.

Planeeringualale pole lubatud ladustada ohtlike jäätmeid. Tava- ning ohtlike jäätmete äraveoks tuleb sõlmida leping jäätmeluba või vastavat litsentsi omava ettevõttega. Kaardil 3 on toodud planeeritud prügikonteinerite asukohad.

Keskkonnaohtlikud rajatised tuleb projekteerida vastavalt kehtivatele keskkonnakaitsenõuetele.

Tehnovõrkude ja -rajatistega seotud keskkonnakaitse nõuded antakse planeeringu põhilahenduses vastavalt planeeritud rajatistele.

Üle 10-kohalisest parklast lähtuv sademevesi tuleb puhastada muda-õlipüüduris.

4.10.1. Keskkonna mõju hindamise aruanne

Alljärgnevalt on toodud väljavõtted 2008 aastal koostatud Emajõe-Peipsi-Velikaja veete eettevalmistavate tööde keskkonnamõju hindamise aruandest Sõpruse silla paadisadama rajamise mõju kohta keskkonnale.

4.10.1.1. Süvendustööd

Pinnase paigaldustööde maht on suurem Sõpruse silla ja Vana-lhaste paadisadamate ning Sava paadisilla rajamisel. Veekogust väljavõetava pinnase maht Sõpruse silla paadisadamas on 6 tuh. m³. Seal on tegemist Emajõe põhja süvendamisega paadisilla

kohal ning kaldaprofiili ümberkujundamisega, mille käigus ei muudeta Emajõe kaldajoont. Kaldajoon on kujunenud suurveetingimustes ja vastab suurveeaegsele veetasemele.

Paadisildade rajamisalal väljavõetava pinnase paigaldamisel arvestada, et orgaanikasegust materjali jõe kaldale mitte paigutada. Küll võib niisugust pinnast kasutada jõest kaugemal olevate madalate alade täiteks. Uuringute andmeil jõe sängist väljavõetav materjal ei ole reostunud ning pinnase ümberpaigutamine ei kujuta ohtu keskkonnale. KMH välivaatluste ajal selgus, et projekteeritud sildumisrajatiste kohtades ja nende lähikonnas reostusallikaid ega visuaalset reostust ei esine.

Hinnanguliselt ei ole käesoleva projektiga ette nähtud pinnase ümberpaigutamisega kaasnev heljumi sisalduse tõus suurem laevade poolt tekitatavast heljumi liikumisest ega suurveeaegsest heljumi looduslikust sisaldusest. Siiski tuleb soovitada teha pinnase paigaldustöid ja kaldanõlva ümberprofileerimist suve-sügise madalveeperioodil, kui profileeritav nõlva ülemine pool on kõrgemal veepiirist. Kaevandatava pinnase kaadamise vajadus käesoleva projekti puhul puudub.

4.10.1.2. Mõju põhjataimestikule, loomastikule ja kalastikule

Mõju Emajõe elustikule praktiliselt puudub kui pinnase paigaldamistöid teha madalveetingimustes, mil vooluhulk on väike ja vool aeglane. Soovitada võib pinnase paigaldamistööde tegemist olukorras, kus Emajõe veetase Sõpruse silla paadisadamas on 30.0 m (abs. kõrgus).

Pinnase paigaldamistööde tegemiseks esitatud soovitus järgides on välistatud Emajõe elustikule kahjuliku mõju tekitamine. Mõju linnustikule puudub. Paadisildade monteerimine ja ekspluatatsioon keskkonnale kahjulikku mõju ei tekita.

Nimetatud keskkonnamõjude aruanne on täismahus esitatud planeeringu lisades.

4.11. Muinsuskaitse tingimused

Kaevetöid on planeeringualal ette nähtud teha ainult arheoloogilise järelevalve all, vajadusel tuleb teostada täiendavad uuringud. Uuringute käigus avastatud arheoloogilised ehitised tuleb säilitada või markeerida kultuuriväärtuste teenistuse vastavasisulisete suuniste alusel.

4.12. Kuritegevuse riske vähendavad nõuded ja tingimused

Kuritegevuse riske vähendavate tingimuste esitamisel on lähtutud EVS-s 809-1:2002 toodust. Planeeringualal on kuritegevuse riskide vähendamiseks seatud järgmised tingimused:

- autode parkimine ning veesõidukite hoid on lahendatud sadamahoone läheduses;
- sadamahoones on võimalusel ette nähtud aastaringne valve ja sidepidamisvõimalus;
- planeeritud uuele tänavalõigule, kergliiklusteele ning sadama-alale on ette nähtud välisvalgustuse rajamine (käsitletakse planeeringu põhilahenduses);
- sadama territooriumil läbipaistvate või kuni 1m kõrgete läbipaistmatute piirete kasutamine, mis võimaldab hea nähtavuse;

- selgelt eristatavate juurdepääsude rajamine.

Lisaks antud nõuetele tuleb alade edasisel projekteerimisel ning ekspluatatsioonil tagada:

- Emajõe kalda ja sadama-ala korrashoid ja prügi kiire eemaldamine;
- vastupidavate (vandaalikindlate) ja kvaliteetsete ehitusmaterjalide kasutamine (uksed, aknad, lukud, liiklustakistavad objektid, piirded, paadisillad).

4.13. Servituudid ja kitsendused

Servituutide vajadus on graafiliselt kujutatud maakasutuse ja kitsenduste kaardil. Vajalik on liiniservituudi või isikliku kasutusõiguse seadmine planeeringualal paiknevatele elektriliinidele, misjuhul servituudi ala võrdub elektriliini kaitsevööndi ulatusega. Servituut tekib vastavalt Asjaõigusseadusele servituudilepingu sõlmimisel.

Olemasolevaid kitsendusi planeeringualal käsitleb ptk 3.2. Planeeritud tehnovõrkude ja -rajatistega seotud kitsendused on näidatud tehnovõrkude kaardil.

Planeeringuga tekib kitsendusena juurde elektri-maakaabli kaitsevöönd laiusega 1m liini teljest. Juurdepääsu (tee) servituut on määratud Pos 3 (valitsev kinnisasi) kasuks, teenivaks kinnisasjaks on Pos 2.

4.15. Planeeringu kehtestamisest tulenevate võimalike kahjude hüvitamine

Kõik planeeringu kehtestamisest tulenevad võimalikud varjatud kahjud hüvitab tellija. Planeeringuga ei tohi põhjustada kahjusid kolmandatele osapooltele. Tuleb tagada, et ehitatavad hooned ja rajatised ning rajatav haljastus ei kahjustaks naaberkruntide kasutamise võimalusi ei ehitamise/rajamise ega kasutamise käigus. Juhul kui planeeritava tegevusega tekitatakse kahju kolmandatele osapooltele, kohustub kahjud hüvitama vastava krundi igakordne omanik.

4.16. Planeeringu rakendamise võimalused

Kruntide ehitusõigused realiseeritakse krundi valdaja poolt. Krundi igakordne omanik kohustub ehitise(d) välja ehitama ehitusloaga ehitusprojekti(de) alusel. Ühendused tehnovõrkudega rajab krundi valdaja kokkuleppel tehnovõrke valdava ettevõttega. Planeeritud tehnovõrkude lahendust on võimalik realiseerida pärast vastavate servituudilepingute sõlmimist. Servituutide seadmine toimub asjaõigusseaduses sätestatud korras.

Ehitustegevus veeteedel (sadama väljaehitamine ning sadamana arvelevõtmine) toimub kooskõlastatult Veeteede Ametiga. Sadamarajatiste väljaehitamine ja paigaldamine ning sadamas pakutavate teenuste kasutuselevõtt on võimalik etappidena vastavalt tegelikule vajadusele.

Juhul kui planeeritud tankla käive ületab 2000 m³ aastas, siis on vajalik enne ehitusloa taotlemist taotleda välisõhu saasteluba. Kui paadisildade rajamiseks on vajalik veekogu süvendamine, tuleb taotleda Keskkonnaametist vee erikasutusluba.

Käesolev detailplaneering on pärast kehtestamist aluseks planeeringualal edaspidi teostatavatele ehituslikele ja tehnilistele projektidele.

4.17. Koostöö ja kooskõlastuste kokkuvõte

KOOSKÕLASTAV INSTITUTSIOON	KOOSKÕLASTAJA (NIMI, AMET)	KOOSKÕLASTUSE TINGIMUS/MÄRKUS	KOOSKÕLASTUSE ASUKOHT
EG Võrguteenus	Peeter Jansons, vanemspetsialist	-	Seletuskiri, lk 20
OÜ Jaotusvõrk Tartu piirkond	Enn Kitsnik, juhtivspetsialist	Tööprojektid kooskõlastada täiendavalt	Seletuskiri, lk 20
Elion Ettevõtted AS	Valdur Lints, sideliiniinsener	Tööprojektid kooskõlastada täiendavalt	Seletuskiri, lk 20
Tartu Veevõrk	Peeter Pindma, arendusjuht	-	Seletuskiri, lk 20
Lõuna-Eesti Päästkeskuse Inseneritehniline büroo	Pjotr Vorobjov, peainspektor	-	Põhikaart
Maa-amet	Raivo Vallner, peadirektori esimene asetäitja peadirektori ülesannetes	-	Eraldi lehel
Veeteede Amet	Toivo Prela, Hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistuse juhataja – peadirektori asetäitja	-	Eraldi lehel
Keskkonnaamet	Rainis Uiga, juhataja kohusetäitja	-	Eraldi lehel
Tehnilise Järelevalve Amet	Raigo Uukkivi, peadirektor	-	Eraldi lehel

4.18. Koostöö planeeringu koostamisel

GRAAFILINE MATERJAL