

Töö nr. IB07DP07

TARTU LINN

# SÕPRUSE SILLA PAADISADAMA DETAILPLANEERING

ESKIISLAHENDUS

Tellija: TARTU LINNAVALITSUS

Koostas: IB URMAS NUGIN OÜ

Planeerija:

/Terko Veensalu/

TARTU 2009

## SISUKORD

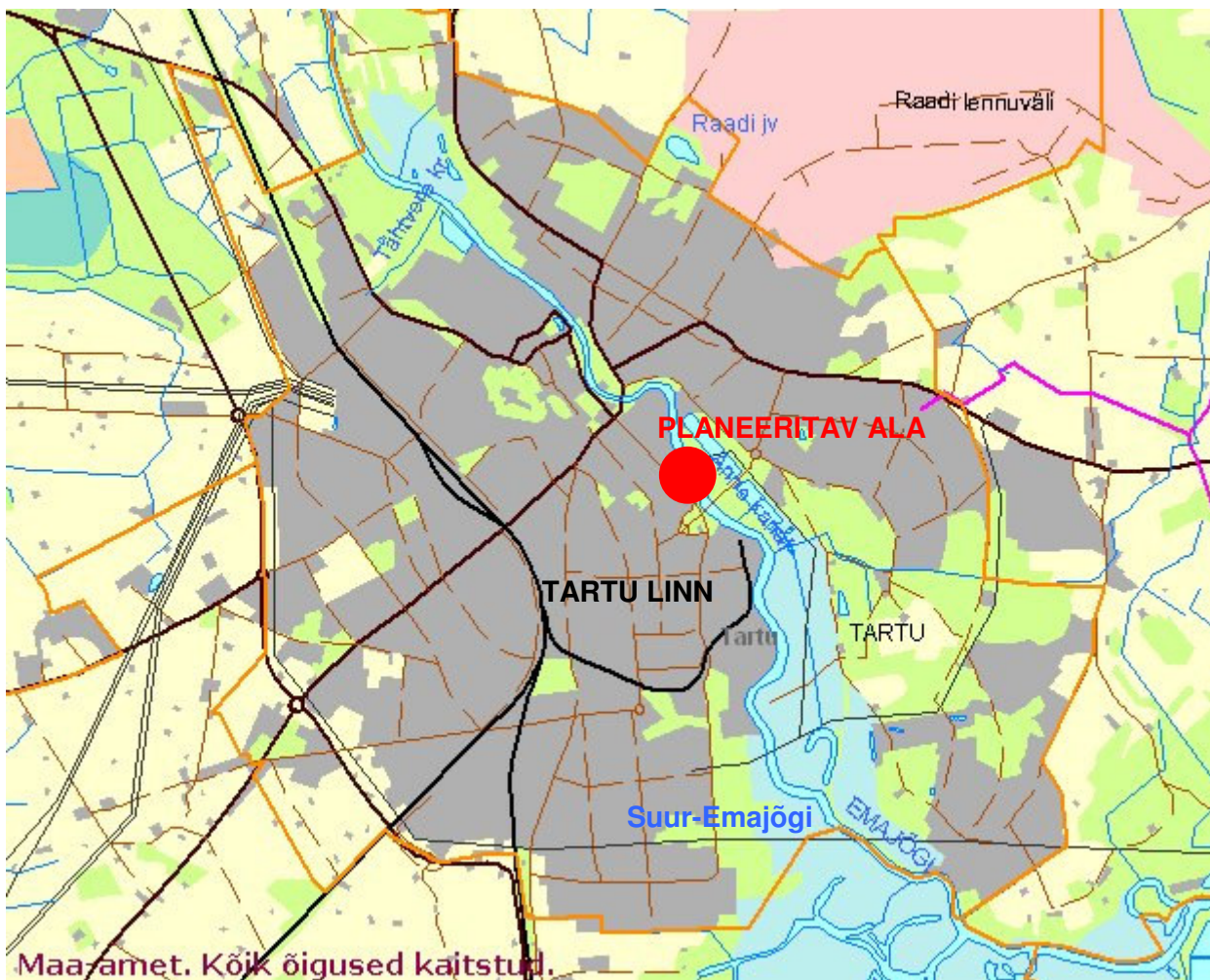
SELETUSKIRI .....	3
1. SISSEJUHATUS .....	4
1.1. Planeeringuala asukoht, suurus ja olemasolev maakasutuse sihtotstarve .....	4
1.2. Detailplaneeringu algatamise alus ning planeeringu eesmärk .....	5
1.3. Arvestamisele kuuluvad materjalid ja olemasolevad geodeetilised alusplaanid.....	5
1.4. Planeeringu tellija ja koostaja andmed.....	5
2. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI FUNKTSIONAALSED SEOSSED .....	5
3. OLEMASOLEVA SITUATSIOONI KIRJELDUS.....	6
3.1. Maakasutus .....	6
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 .....	8
4. PLANEERINGUETTEPANEK .....	8
4.1. Maa-ala kruntideks jaotamine ja planeeritud maakasutus .....	8
4.2. Hoonestus, krundi ehitusõigus ja ehitiste kasutusotstarbed.....	9
4.3. Ehitistevahelised kujad ja krundi hoonestusala piiritlemine.....	9
4.4. Olulisemad arhitektuurinõuded ehitistele .....	9
4.5. Piirded.....	10
4.6. Paadisadam .....	10
4.6.1. Teenindatavad ujuvvahendid .....	11
4.6.2. Paadisadamale esitatavad nõuded ja pakutavad teenused .....	11
4.6.3. Paadisillad.....	12
4.6.4. Navigatsioonimärgistus .....	12
4.7. Tehnovõrgud ja -rajatised .....	13
4.7.1. Tankla .....	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 analüüs.....	14
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
GRAAFILINE MATERJAL .....	17
Kaart 1. Situatsiooniskeem M 1:10 000 .....	18
Kaart 2. Olemasolev situatsioon M 1:500 .....	19
Kaart 3. Eskiislahendus M 1:500 .....	20
LISAD.....	21

## 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 ha. Planeeringualast osa moodustab Emajõe akvatoorium piki jõe kaldapiiri (pindala ca 1,25 ha). Planeeringualale jäävad Turu 24T ja Rebase 22 krundid; ülejäänud territoorium on jätkuvalt 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).

## 1.4. Planeeringu tellija ja koostaja andmed

Planeeringu tellija:  
Tartu Linnavalitsus  
Raekoda  
50089 Tartu

Planeerija:  
Kristiina Habicht, Terko Veensalu  
IB Urmas Nugin OÜ  
Turu 30, Tartu  
Tel. 7 303 735

## 2. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI FUNKTSIONAALSED SEOSSED

Planeeringuala asub Suur-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 paiknevat ulatuslikku äri- ja tootmishoonete piirkonda, mistõttu planeeringuala on oluliseks sõlmpunktiks antud alade ühendamisel. Teine suurem põhitänav ühendab omavahel Emajõe vastaskaldale jäävat Annelinna elumupiirkonda 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. Planeeringualal paiknev AS-ile Eesti Raudtee kuuluv raudtee on hetkel kasutuseta ning ei oma piirkonna raudteetranspordis erilist rolli.

Lähimad tanklad paiknevad Emajõe vasakkaldal Sõpruse silla mahasõidu läheduses ning ca 1 km kaugusel kummalgi pool Sõpruse silda Turu tänav 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 m<sup>2</sup> 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 24T krunt (11326m<sup>2</sup>). 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 <sup>1</sup>	10 m tavalisest veepiirist
Emajõe kalda ehituskeeluvöönd <sup>2</sup>	50 m tavalisest veepiirist
Emajõe kalda piiranguvöönd <sup>3</sup>	100 m tavalisest veepiirist
Emajõe kallasrada <sup>4</sup>	10 m tavalisest veepiirist
Madalpinge elektri-maakaabli kaitsevöönd <sup>5</sup>	1 m liini teljest
Gaasitorustiku kaitsevöönd	1 m trassi teljest
Raudtee kaitsevöönd <sup>6</sup>	30 m äärmise rööpme teljest
Arheoloogiline miljööpiirkond <sup>7</sup>	Emajõe-alusel maa-alal ning 50m veepiirist

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Veekogu kalda ehituskeeluvööndi ulatus ja piirangu sisu on määratletud Looduskaitseeaduse §-s 38 (RT I 2004, 38, 258).

<sup>3</sup> Kalda piiranguvööndi mõiste ja kitsenduse sisu on toodud Looduskaitseeaduse §-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 tiheasustusosalal haljasala hooldustööde tegemiseks, kutselise või harrastusliku kalapüügiõigusega isikul kalapüügiks vajaliku veesõiduki veekogusse viimiseks ning maatulundusmaal metsamajandustöödeks ja põllumajandustöödeks.

<sup>4</sup> Kallasraja mõiste ja kitsenduse sisu on määratletud Veeseaduse §-s 10 RT I 1994, 40, 655) ning Looduskaitseeaduse §-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.

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

<sup>6</sup> Raudtee kaitsevöönd on raudtee sihtotstarbelise toimimise ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks ning raudteelt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks ettenähtud maa-ala, mille laius rööpme teljest (mitmeteelistel raudteedel ja jaamades äärmise rööpme teljest) linnades ja asulates on 30 meetrit ning väljaspool linnu ja asulaid 50 meetrit, kui seaduse või seaduse alusel kehtestatud õigusaktidega ei ole ette nähtud kaitsevööndi suuremat laiust (Raudteeseadus RT I 2003, 79, 530 §3). Raudtee kaitsevööndis toimuvat tegevust reguleerib Raudteeseaduse §37.

<sup>7</sup> Vastavalt kehtivale Tartu linna üldplaneeringule on arheoloogilise miljööpiirkonna eesmärk kaitsta ajalooliselt väärtuslikku kultuurikihti 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

Planeeringualal paikneb AS-ile Eesti Raudtee kuuluv raudtee. 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 pajuliigid. Ala idaosas paineb lage rohumaa ning ulatuslikud kruus- ja asfalkattega 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 drenaatorustikud. Servituute olemasolevatele tehnovõrkudele seatud ei ole. Olemasolevate tehnovõrkude asukohad on toodud kaardil 2.

## 4. PLANEERINGUETTEPANEK

### 4.1. Maa-ala kruntideks jaotamine ja planeeritud maakasutus

Planeeringuala kruntideks jaotamise ettepanek on toodud eskiislahenduse kaardil. Planeeringuga tehakse ettepanek moodustada Turu 24T krundist kaks eraldi krunti, millest üks liidetakse planeeringualasse ulatuva Rebase 22 krundi osaga (Pos 2) ja teine riigi omandis oleva maaga (Pos 1). Tankla on planeeritud eraldi krundile Pos 3.

Tabel 2. Maakasutuse bilanss

Krundi aadress	Moodustatakse maaüksusest	Planeeritud krundi pindala (m <sup>2</sup> )	Planeeritud maakasutuse sihtotstarve
Pos 1	Turu 24T; riigi omandis olev maa	12339	Üldkasutatav maa 100%
Pos 2	Turu 24T (7213 m <sup>2</sup> ); Rebase 22 (1799 m <sup>2</sup> )	8404	Ärimaa 100 %
Pos 3	Turu 24T	608	Ärimaa 100%



## 4.2. Hoonestus, krundi ehitusõigus ja ehitiste kasutusotstarbed

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

Sadamahoone lubatud suurimaks ehitusaluseks pinnaks on 250 m<sup>2</sup>, eskiiskaardil näidatud hoonestusala suuruseks 410 m<sup>2</sup>. Hoonet tohib ehitada ainult kaardil näidatud hoonestusalasse. Hoone üks külg peab paiknema paatide hoiuala ääres kaardil näidatud hoonestusala piiril. Paatide hoiualale on ette nähtud paigaldada varikatus kogu ulatuses.

Krundi ehitusõiguse tabel on toodud eskiislahenduse kaardil. 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 ja krundi hoonestusala piiritlemine

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". Planeeringus on hoonestusala paigutusel arvestatud nõudega, et planeeritud sadamahoone ei paikneks naaberkinnistul paiknevatele olemasolevatele hoonetele lähemal kui 8 m (VV määrus nr 315 27.okt. 2004). Käesoleva detailplaneeringuga lubatud madalaim hoone tulepüsivusklass on TP3; samas on lubatud ehitada kõrgema tulepüsivusklassiga hoonet. Ehitiste täpne tulepüsivusklass tuleb määrata hoone projekteerimise käigus.

Planeeritud hoonet on lubatud ehitada ainult eskiislahenduse kaardil näidatud hoonestusalasse vastavalt maksimaalsele hoonestusalusele pinnale (vt tabel 3). 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.

## 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 harmoneeruma 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: 1;
- 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

paatide hoiuala on ette nähtud ümbritseda piirdeaiaga, teisi sadamarajatisi on lubatud piirata võrkaiaga. Piirete täpne paiknemine tuleb anda sadama projekteerimise käigus vastavalt rajatiste täpsustatud paigutusele.

Olemasolev piire on ette nähtud likvideerida Turu 24T krundi piires.

## 4.6. Paadisadam

Krundile Pos 3 nähakse planeeringuga ette paadisadama ehitamine vastavalt Teede- ja sideministri 12.07.1999 määrusele nr 40 „Harrastusmeresõitjatele teenuseid osutavate sadamate klassifikatsioon ja nendes sadamates osutatavate teenuste üld- ja miinimumnõuded”. Sadamaehitiste ja -teenuste planeerimisel on arvestatud nimetatud määruses ning Sadamaseaduses (RT I 1997, 77, 1315) toodud paadisadamatele esitatavate nõuetega.

Looduslikud eeldused sadama rajamiseks on head. Vee sügavuse ning jõelõigu laevatatavuse ning laevatee laiuse ja iseloomu seisukohalt on projekteerimise staadiumis vajalik läbi viia jõepõhja täiendav geodeetiline uuring, määrata täpne jõepõhja puhastamise/süvendamise vajadus ning vajadusel läbi viia keskkonnamõjude hindamine.

#### 4.6.1. Teenindatavad ujuvvahendid

Planeeringualale jäävale Emajõeõigule planeeritakse väikesadam C- ja D-kategooria\* väikelaevadele.

Sadamas võivad peatuda ka kõik muud nimetamata väikeujuvahendid.

Maksimaalne teenindatava väikealuse pikkus on 35m. Maksimaalne süvis tuleb täpsustada sadama projekteerimise ning jõepõhja täiendava geodeetilise mõõdistuse järel. Vajadusel on ette nähtud Emajõe põhja süvendus. Jõepõhja süvendamise vajaduse selgumise korral tuleb vajadusel läbi viia keskkonnamõtjude hindamine.

\* Vastavalt Vabariigi Valitsuse 17. detsembri 2002. a määrusele nr 407 „Väikelaevadele esitatavad ohutus- ja kvaliteedinõuded ja nende nõuetele vastavuse tõendamise kord“:

*C-kategooria* – rannasõiduks, kaasa arvatud sõiduks suurtel lahtedel, järvedel ja jõesuudmetel, ehitatud väikelaevad, kasutamiseks tuule tugevusega kuni 6 palli ja laine kõrgusega kuni 2 meetrit;

*D-kategooria* – kaitstud vetel sõiduks ehitatud väikelaevad, kasutamiseks tuule tugevusega kuni 4 palli ja laine kõrgusega kuni 0,5 meetrit.

#### 4.6.2. Paadisadamale esitatavad nõuded ja pakutavad teenused

Vastavalt Teede- ja sideministri 12. juuli 1999. a määruse nr 40 “Harrastusmeresõitjatele teenuseid osutavate sadamate klassifikatsioon ja nendes sadamates osutatavate teenuste üld- ja miinimumnõuded” II osale kehtivad paadisadamatele järgnevad nõuded:

1) paadisadamasse sissesõidu ja akvatooriumi navigatsioonimärgistus peab tagama ohutuse; sadamasse sissesõidu ja akvatooriumi navigatsioonimärgistus peab olema standardne – laevateed ning sissesõiduteed sadamasse tuleb vastavalt tähistada; tuleb koostada navigatsioonimärgistuse projekt (vt ka ptk 4.6.4).

2) hüdrotehnilised rajatised peavad tagama paatide ja väikelaevade turvalise seismise sadamas – rajatised tuleb projekteerida antud nõuet järgides (vt ka ptk 4.6.3. ja 4.6.4.).

3) peab olema korraldatud pilsivee, fekaalvee, prügi, kasutatud õlide ja muude jäätmete vastuvõtt – vastavad teenused tuleb tagada. Reovee ning jäätmete äraandmist käsitletakse planeeringu põhilahenduses. Eskiislahenduse kaardil on antud planeeritud prügikonteinerite asukohad (vt kaart 3).

4) ohutusnõuete täitmist paadisadamas kontrollib sadama valdaja määratud ja Veeteede Ameti poolt kooskõlastatud isik, kellel on vähemalt paadijuhi tunnistus – vastav ametiisik on ette nähtud ametisse määrata.

5) sadam peab olema valgustatud – valgustust käsitletakse planeeringu põhilahenduses.

6) peab olema korraldatud ööpäevaringne valveteenistus ja peetakse väikelaevade sisse- ja väljasõidu registreerimise raamatut – vastava registri pidamise kord peab olema sätestatud sadama kasutuseeskirjas.

Paadisadamas osutatavate teenuste kohta kehtivad järgnevad nõuded:

1) **joogivesi** – joogiveevarustus peab olema tagatud planeeritud sadamahoones; veevarustust käsitletakse põhjalikumalt planeeringu põhilahenduses.

2) **tualett** – on ette nähtud lahendada sadamahoone mahus.

3) **pesemisvõimalus** – vajadus tuleb täpsustada täiendavalt sadama ekaspluatatsiooni käigus. Vajadusel tuleb pesemisvõimalus lahendada sadamahoone mahus.

4) **talveperioodil paatide hoidmise võimalus** – ette nähtud korraldada planeeritud sadamahoonega külgneval alal ning planeeritud kõvakattega alal statsionaarse paadisilla ääres, mida navigatsiooniperioodil kasutatakse mitmesuguseks

laadimistegevuseks (vt kaart 3). Ujuvate paadisildade detailide talvine hoid on ette nähtud korraldada planeeritud sadamahoone mahus.

**5) soovitav on telefon, elekter** – elektri- ja sidevarustust käsitletakse planeeringu põhilahenduses.

**6) esmatarbevahendite ostmise võimalus** – vajadus tuleb määrata täiendavalt ning võimalusel tagada esmaabitarvete olemasolu sadamahoones.

**7) kütuse tankimine** – on ette nähtud lahendada planeeritava ujuvsõidukite tankla baasil (vt kaart 3 ja ptk 4.7.1).

**8) slipp või (auto)kraana** – autokraana pideva sadamasviibimise vajadus tuleb otsustada täiendavalt sadama eksploatatsiooni käigus. Kraana kasutuseks on ette nähtud kõvakattega ala rajamine planeeritud statsionaarse paadisilla äärde (vt kaart leht 3). Slipi rajamist planeeringuga ette ei nähta. Veesõidukite vettelaskmiseks on ette nähtud kasutada muid Tartu linna piires rajatavaid või olemasolevaid slippe (projekteeritud slipp Rebase tänavaga piirneval Emajõeõigul, olemasolev slipp Kvissentali elamurajoonis).

**9) kaldaelektrivõrgu kasutamise võimalus** – elektivarustust käsitletakse planeeringu põhilahenduses.

**10) ööpäevaringne telefoni või raadioside kasutamise võimalus, postkast** – sadamahoones tuleb tagada raadioside; postkasti vajadus tuleb otsustada sadama kasutuselevõtul täiendavalt lähtuvalt piirkonna vajadusest.

Info kõigi sadamas osutatavate teenuste ning nende tasustamise vms kohta tuleb sätestada sadama kasutuseeskirjas ning info sadamas pakutavate teenuste kohta peab olema kättesaadav kõigile sadama külastajatele. Vajadusel tuleb sadama-alale paigaldada vastavaid infotahvleid.

#### **4.6.3. Paadisillad**

Planeeritud sadamarajatised on toodud eskiislahenduse kaardil.

Planeeringuga tehakse ettepanek statsionaarse paadisilla ja ujuvate paadisildade (navigatsiooniperioodi lõppemisel osaliselt või täielikult eemaldatavate sildade) ehituseks planeeritud krundile Pos 3. Eskiislahenduse kaardil 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 40 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 10m. Planeeringulahenduses toodut ületavad paadisildade pikendused ja võimalikud ujuvkonstruktsioonide ümberpaigutamised tuleb kooskõlastada Veeteede Ameti, kohaliku omavalitsuse ja keskkonnateenistusega.

#### **4.6.4. Navigatsioonimärgistus**

Vastavalt Majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määrusele nr 18 Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise,

järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord, jagunevad navigatsioonimärgistused:

1) Reglementeeritud navigatsioonimärgistused – üldkasutatavate veeteede, kaubandusliku meresõidu ülesannetega sadamate ja külalissadamate ning nende sissesõiduteede navigatsioonimärgistus. Reglementeeritud navigatsioonimärgistuse kohta koostatakse navigatsioonimärgistuse ja selle rekonstrueerimise projektid.

2) Reglementeerimata navigatsioonimärgistused – harrastusmeresõitjatele teenuseid osutavate paadisadamate ja laurite navigatsioonimärgid.

Kuna Emajõgi on üldkasutatav veeteed, tuleb sadamaalale rajada reglementeeritud navigatsioonimärgistus ning koostada selleks navigatsioonimärgistuse projekt. Projekt tuleb kooskõlastada Veeteede Ametiga.

Käesoleva planeeringuga nähakse alal ette hooajalise (navigatsiooniperioodi-aegse) ujumärgistuse kasutamine. Eeldatav navigatsiooniperiood Emajõel on 20. aprillist 20. novembrini.

#### **4.7. Tehnovõrgud ja -rajatised**

Käesolevas eskiislahenduses on näidatud planeeritud mootorsõidukite tankla ning veesõidukite tankla asukoht, kütusemahutite paiknemine ning neid ühendav torustik (vt eskiislahenduse kaarti). Ülejäänud planeeritud tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad antakse planeeringu põhilahenduses.

##### **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.

#### **4.8. 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 lähtunud uue väikese küllastajate arvuga asutuse parkimismormatiivist 1 koht 80m<sup>2</sup> suletud brutopinna kohta. Maksimaalselt 250 m<sup>2</sup> 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 piirneval jõekaldalõigul tuleb täpsustada paadisildade ja sildadele juurdepääsu projekteerimise käigus.

Planeeringualale pole lubatud ladustada ohtlikke 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 keskkonnakaitseõuetele.

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 analüüs**

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

Pinnase paigaldustööde maht on suurem Sõpruse silla ja Vana-Ihaste paadisadamate ning Sava paadisilla rajamisel. Veekogust väljavõetava pinnase maht Sõpruse silla paadisadamas on 6 tuh. m<sup>3</sup>. 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.

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

Pinnase paigaldamistöde tegemiseks esitatud soovitus järgides on välistatud Emajõe elustikule kahjuliku mõju tekitamine. Mõju linnustikule puudub. Paadisildade monteerimine ja eksploatatsioon 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 järelvalve all, vajadusel tuleb teostada täiendavad uuringud. Uuringute käigus avastatud arheoloogilised ehitised tuleb säilitada või markeerida kultuuriväärtuste teenistuse vastavasisuliste 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 eksploatatsioonil 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**

Olemasolevaid kitsendusi planeeringualal käsitleb ptk 3.2.

Servituutide seadmise vajadus määratakse planeeringu põhilahenduses.

Planeeritud tehnovõrkude ja -rajatistega seotud kitsendused antakse planeeringu põhilahenduses.

#### **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.

Sadama väljaehitamine ning sadamana arvelevõtmine toimub sadama valdaja ning Veeteede Ameti vahelisel kokkuleppel. Sadamarajatiste väljaehitamine ja paigaldamine ning sadamas pakutavate teenuste kasutuselevõtt on võimalik etappidena vastavalt tegelikule vajadusele.

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



## **GRAAFILINE MATERJAL**

**Kaart 1. Situatsiooniskeem M 1:10 000**

**Kaart 2. Olemasolev situatsioon**

**M 1:500**

## **Kaart 3. Eskiislahendus M 1:500**

**LISAD**