

Sisukord

1.	<i>Sissejuhatus</i>	2
2.	<i>Detailplaneeringu lähtedokumendid</i>	2
3.	<i>Detailplaneeringu planeerimisettepanek</i>	3
3.1.	Alusplaan	3
3.2.	Olemasoleva olukorra kirjeldus	3
3.3.	Tänavate maa-alad ja liikluskorraldus	4
3.3.1.	Väike kaar – Võru tänav	7
3.3.2.	Võru tänav – Tähe tänav	8
3.3.3.	Tähe tänav – Turu tänav	11
3.3.4.	Turu tänav	12
3.3.5.	Turu tänava äärsed ärimaakrundid	13
	Hoonestusala, arhitektuurinõuded ehitistele	14
	Kujad	15
	Haljastus	16
	Tehnovõrgud	16
3.3.6.	Turu tänav – Ihaste tee	16
3.3.7.	Ihaste tee – Kalda tee	18
3.4.	Haljastus	19
3.5.	Vertikaalplaneerimine ja sajuvete ärajuhtimine	20
3.6.	Keskkonnakaitse	20
3.7.	Võõrandatavad maa-alad	22
3.8.	Planeeringu rakendumine	23
4.	<i>Kooskõlastused</i>	24
5.	<i>Koostöö</i>	25
6.	<i>Kaardid</i>	26
	Situatsiooniskeem	27
	Linnaehituslikud ja funktsionaalsed seosed	28
	Olemasolev olukord	29
	Koondplaan	30
	Planeeringu põhikaart	31
	Ropka silla pikiprofiil	32
	Tänavamaa-ala ristiprofiil	33

1. Sissejuhatus

Käesoleva detailplaneeringu koostamise algatajaks on Tartu Linnavalitsus. Detailplaneering hõlmab Tartu linnas, lõigus Väike kaar kuni Turu tänav ning Turu tänav kuni Kalda tee, ca 67 ha suurust maa-ala.

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

2. Detailplaneeringu lähtedokumendid

Planeeringu lähtedokumentideks on Tartu Linnavalitsuse 08. märts 2005 a. korraldus nr 326 ja selle lisana olev Ropka silla, selle juurdepääsude ja sadamaraudtee koridori (lõigus Väike kaar – Turu tn) kavandatava tänava ja lähiala detailplaneeringu lähteülesanne (töö nr LÜ-017-2005).

Detailplaneeringu koostamisel on arvestatud järgmisi planeeringuid ja dokumente:

- Tartu Linnavolikogu 06. oktoobri 2005. a määrusega nr 125 kehtestatud Tartu linna üldplaneering;
- Sadamaraudtee koridori kavandatud Riia tänavat Turu tänavaga ühendava tänava eelprojekt OÜ Stratum 2004;
- Tartu Linnavolikogu 07. veebruari 2002. a otsusega nr 501 kehtestatud Kalda tee ja Emajõe vahelise ala detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 28. märtsi 2002. a otsusega nr 531 kehtestatud Kalda tee 43 ja 51 kruntide detailplaneering;
- Anne generaalplaani korrektuur 1988;
- Tartu Linnavolikogu 10. mai 2001. a otsusega nr 348 kehtestatud Vana – Ihaste I ehitusjärjekorra I etapi detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 04. oktoobri 2001. a otsusega nr 427 kehtestatud Ropka tee 22 krundi ja lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 18. jaanuari 2001. a otsusega nr 269 kehtestatud Teguri 55, Ropka tee 29 ja Turu tn vahelise ala detailplaneering;

- Tartu Linnavolikogu 19. oktoobri 2000. a otsusega nr 212 kehtestatud Turu 37 detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 19. septembri 2002. a otsusega nr 605 kehtestatud Turu 32/32a krundi detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 05. septembri 2002. a otsusega nr 596 kehtestatud Turu 39 krundi ja lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavalitsuse 08. septembri 2005. a korraldusega nr 1384 kehtestatud Tähe 105 ja Teguri 35 kruntide ning lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavalitsuse 18. mai 2004. a korraldusega nr 1044 algatud Teguri 37b, 39, 39a, 39b, 43, 45b ja 45c kruntide detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 08. septembri 2005. a otsusega nr 475 kehtestatud Teguri 55a ja 57 kruntide ja lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavalitsuse 07. novembri 2002. a korraldusega nr 3831 algatud Ihaste tee 12, 12a kruntide ja lähiala detailplaneering;
- Tartu Linnavolikogu 08. septembri 2005. a otsusega nr 474 kehtestatud krundile Mõisavahe 69 ja Lammi tee äärsele alale rajatava spordikompleksi detailplaneering;
- Tartu Linnavalitsuse 01. märtsi 2005. a korraldusega nr 300 kehtestatud Kalda tee 24 krundi detailplaneering.

3. Detailplaneeringu planeerimisettepanek

3.1. Alusplaan

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

3.2. Olemasoleva olukorra kirjeldus

Planeeringuala asub Tartu linnas, lõigus Väike kaar kuni Turu tänav (sadamaraudtee koridor) ning Turu tänav kuni Kalda tee. Käesoleva detailplaneeringuala suuruseks on ca 67 ha.

Väike kaare tänavast alguse saav planeeringuala kulgeb pikki sadamaraudtee koridori Turu tänava suunas. Planeeritav maa-ala on ümbritsevast kontaktalast kohati kuni 2,5 meetrit madalam.

Väike kaare tänavast kuni Tähe tänavani kulgeva sadamaraudtee koridori kontaktvööndis paiknevad valdavas osas elamumaa krundid. Siia jäävad väikeelamu- ja korruselamumaa ning segahoonestusalad (Võru tänava ja sadamaraudtee koridori ristmiku vahetus läheduses). Tähe tänava ja sadamaraudtee ristmiku vahetus naabruses asub ühiskondlike hoonete maa-ala, kus paikneb lastepäevakodu. Tähe tänava ja Turu tänava vahele jäävale planeeringualale jäävad nii väiketootmis- ja ärimaa funktsiooniga alad kui ka üldkasutatavad puhke – ja haljasalad. Vastavalt Tartu linna üldplaneeringule on antud planeeringulõigus kavandatud ka perspektiivne korruselamumaa. Turu tänava ja Emajõe vahele jäävale planeeringualale jäävad vastavalt üldplaneeringule teenindusettevõtete ja tööstusmaad. Emajõest kuni Kalda teeni läbib planeeringuala vastavalt Tartu linna üldplaneeringule nii üldkasutatavaid puhke- ja haljasalaid kui ka teenindusettevõtete ja segahoonestusega (elamu- ja ärimaa) alasid.

3.3. Tänavate maa-ala ja liikluskorraldus

Käesolevate planeeringulahenduste väljatöötamisel on arvestatud olemasoleva situatsiooniga, osaliselt või täielikult detailplaneeringu lähteülesandes nimetatud dokumentide ja kehtivate detailplaneeringutega ning samuti on silmas peetud Tartu linna liiklusskeemi perspektiivseid suundi. Väike kaare tänavast kuni Turu tänavani kulgeva perspektiivse põhitänava planeeringulahenduste juures on arvestatud suures osas OÜ Stratum poolt 2004 aastal koostatud tööga "Sadamaraudtee koridori kavandatud Riia tänavat Turu tänavaga ühendava tänava eelprojekt".

Planeeringulahenduse juures on perspektiivse tänavatrassi projektkiirusena aluseks võetud 70 km/h, transpordi reaalseks liikumiskiiruseks 50km/h. Arvestades seda, et planeeritav tänavatrass paikneb linnaruumis, siis ei ole võimalik tagada terves ulatuses normdokumentidele vastavat projektkiirust.

Antud mittevastavuse põhjustajaks on maaomanditega seonduvad küsimused, mis ei luba projekteerida ja ehitada ilma, et maaomanik sellega ka nõus oleks. Planeeritud liikluslahenduste juures on ette nähtud kummaski sõidusuunas kaks sõidurada. Sõiduraja laiuseks Väike kaare tänavast kuni Turu tänavani on arvestatud 3,5 m. Turu tänaval ning Turu tänavast kuni Kalda tee ja Lammi tee ristmikuni on kavandatud sõiduradade laiuseks 3,75 m. Sõidutee üldlaiuse planeerimisel on lisaks sõiduraja laiusele ette nähtud kummalegi poole sõiduteed 0,5 m laiune tagasiaste. Sõidutee keskele jäävate liiklussaarte juures on tagasiaste laiuseks 0,25 m. Lisaks otsesuuna radadele on ristmike piirkonnas ette nähtud eraldi parem- ja vasakpöörderajad, millede laiuseks on planeeritud 3,5 m.

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

Planeeritud kergliiklusteede laiuseks on ette nähtud 3,0; 3,5 ja 4,0 m, et tagada nii jalakäijate kui ka jalgratturite liikumine. Sõidutee ja kergliiklustee on viidud väljaspool ristmike piirkonda omavahel lahku. Antud lõikudes on planeeritud sõidutee ja kergliiklustee vahele 3,0 ja 5,0 m laiune haljasala. Valdavalt on sõidutee ja kergliiklustee vahel olevale haljسالale ette nähtud kõrghaljastus, mis vaheldub madalhalbastusega. Jalakäijate ja jalgratturite liikumine lahendatakse edaspidi projekteerimisel eraldi (arvestades nii olemasolevaid kui perspektiivseid suundi).

Planeeritud ohutussaarte laiused perspektiivsel tänavatrassil on laiusega vähemalt 2,5 m. Detailplaneeringu lahenduses ei ole kergliiklejate sõiduradade ületuskohad pikemad kui 14,0 m. Juhul kui projekteerimisel nähakse ette

muudatusi, mille tõttu sõiduradade ületuskoht kergliiklejale on pikem kui 14,0 m, tuleb kavandada antud ristumine võimalusel eritasapinnaliselt.

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

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

- Juurdepääsutee Tähe tn 100 ja 100a ning Teguri tn 37a ja 43 kruntidele – juhul kui likvideeritakse sadamaraudtee enne kui hakatakse ehitama planeeritud perspektiivset tänavat, on eelpool mainitud kinnistuomanikel/arendajatel võimalus soovi korral välja ehitada juurdepääsutee kuni Tähe tänavani. Rajatav juurdepääsutee ei pea vastama planeeritud perspektiivse tänava laiusgabariitidele, küll aga peab olema lahendatud korrektselt ristumine Tähe tänavaga (vajadusel näha ette ka foorjuhitav ristmik). Juhul kui antud kinnistuid soovitakse uushoonestada enne kui on likvideeritud sadamaraudtee, tuleb ette näha ajutine teeservituut läbi Teguri tänav 37 kinnistu (juurdepääs Teguri tänavalt).
- Juurdepääsuteed Turu tn 34 ja 34b ning Ropka tee 29 kruntidele - juurdepääs antud kinnistutele tuleb rajada olemasolevalt Ropka teelt vastavalt käesoleva detailplaneeringuga planeeritud asukohtadele. Juurdepääsuteede rajamise ja vajadusel olemasoleva Ropka tee rekonstrueerimise kohustus on antud kinnistute arendajal(tel).
- Juurdepääsuteed Ihaste põik 2 kinnistule – vastavalt Ihaste põik 2 krundi koostatavale detailplaneeringule on ette nähtud kaks juurdepääsuteed perspektiivselt tänavalt ja üks juurdepääs Lammi teelt. Juhul kui antud

planeeringulahendus realiseerub ennem, kui rajatakse Ropka sild ja sinna juurde kuuluvad tänavaelemendid, on lubatud antud maa-ala arendajal välja ehitada perspektiivse tänavamaa-ala ruumi kasutades juurdepääsutee kuni Lammi teeni. Rajatav juurdepääsutee ei pea vastama planeeritud perspektiivse tänava laiusgabariitidele, küll aga peab olema lahendatud korrektselt ristumine Lammi teega (vajadusel näha ette ka foorjuhitav ristmik).

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

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

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

3.3.1. Väike kaar – Võru tänav

Väike kaare tänava piirkonnas on perspektiivse tänavamaa-ala planeeringulahenduse juures arvestatud AS Eesti Raudtee poolt väljastatud projekteerimis-/ kooskõlastusnõuetega. Vastavalt AS Eesti Raudtee nõudele ei tohi uut tänavamaa-ala planeerida lähemale kui 13,0 m Tartu- Reola perspektiivse raudteeharu teeteljest. Raudteekaitsevööndi ulatus antud lõigus on 30 m. Raudteemaa-ala ületamine kergliiklejatele peab Väike kaar tänava otsas toimuma kahetasandiliselt. Tulevikus raudteemaa-ala ületamine peab toimuma kas jalakäijate silla või siis tunneli abil. Käesolevas detailplaneeringus on näidatud raudteemaa-ala ületamine kergliiklustunneli abil (täpne tehniline lahendus koos laius- ja kõrgusgabariitidega määratakse projektiga). Tänavala ja raudtee maa-ala vahele planeeritud piire/ mürakaitsesein on kavandatud väljaspoole tänavamaa-ala piiri (vastavalt AS Eesti Raudtee poolt esitatud kooskõlastamise tingimused, 04.03.2005 nr 9.3-1/6052). Rongiliiklusest

tuleneva müra summutamiseks on planeeritud raudteemaa-ala piirile mürakaitsesein. Mürakaitseseina asukohavalikul ning paigutusel on lähtutud/arvestatud perspektiivse Tartu-Reola raudteeharuga. Mürakaitseseina tehniline lahendus ning selle kõrgus tuleb määrata projekteerimise käigus. Mürakaitseseina projekteerimisel tuleb arvestada järgmiste tingimustega:

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

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

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

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

Lõigus Väike kaar kuni Võru tänav on planeeritud tänavamaa-ala võrreldes külgnevate kontaktaladega kuni 2,5 m madalam. Maapinna kõrguste erinevusest tulenevad täpsed lahendused (nõlvad, tugimüürid) ning nende paiknemine määratakse hilisema projekteerimise käigus.

3.3.2. Võru tänav – Tähe tänav

Võru tänava ristumine perspektiivse tänavaga on kavandatud kahetasapinnaliselt – Võru tänava otseliikumise suund on viidud viadukti abil üle perspektiivse tänava. Võru tänavalt pöörded perspektiivsele tänavale ja vastupidi on lahendatud foorjuhitava ristmikuna. Detailplaneeringuga ei välistata, et tulevikus võib antud ristmiku vajadusel välja ehitada ka

ühetasapinnaliselt. Ristmiku täpne tüüp ja lahendus määratakse edasise projekteerimise käigus. Antud liiklussõlme projekteerimisega peab kaasnema tasuvusarvutus. Seoses antud liiklussõlme lahendustega on vajaliku liiklusruumi tagamiseks ette nähtud üheksa elamukrundi (Võru tn 71; 73; 75; 148; 152; 154; 154b; Teguri 1 ja Kabeli tn 1) kas osaline või täielik võõrandamine ning nelja elamu lammutamine.

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

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

Perspektiivse ja Võru tänava ristmikupiirkonda on ette nähtud Pos 9 krundile (antud liiklusmaakrunt moodustub Võru tn 154 ja 154b võõrandamisel kuuluvatest elamukruntidest) rajada avalikuks kasutamiseks olev parkimisplats. Planeeritud parkimisplats on ette nähtud eelkõige Pauluse kalmistu küllastajate teenindamiseks. Sissesõit planeeritud parkimisplatsile on kavandatud Võru ja perspektiivselt tänavalt ning parkimisplatsilt väljasõit ainult perspektiivsele tänavale. Parkimiskorraldus on ette nähtud 90° nurgaga. Parkimiskoha mõõtuteks on 2,5 x 5,0 m ning teenindustee laiuks on 7,0 m. Parkimisplatsi mahutavuseks on 50 parkimiskohta. Tulenevalt Võru tänava ja perspektiivse tänava ristmiku võimalikest projektlahendustest on lubatud vajadusel parkimisplatsi kuju ja selle mahutavust muuta.

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

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

Perspektiivsele tänavale lõigus Võru tänav kuni Tähe tänav on kavandatud sõidu- ja kergliiklustee vahele mõlemale poole sõiduteed mürakaitseseina olemasolevate korterelamute ning individuaalramute kaitseks. Mürakaitseseina tehniline lahendus ning selle kõrgus tuleb määrata projekteerimise käigus.

Mürakaitseseina projekteerimisel tuleb arvestada järgmiste tingimustega:

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

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

Perspektiivse tänava ja Võru ning Tähe tänavate ristmike piirkonnas on tänavamaa-ala ja sellega külgnevate kontaktalade vahel kuni 2,5 meetrine kõrguste vahe. Maapinna kõrguste erinevusest tulenevad täpsed lahendused (nõlvad, tugimüürid) ning nende paiknemine määratakse hilisema projekteerimise käigus.

3.3.3. Tähe tänav – Turu tänav

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

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

Teguri tänav 35 krundi juures on näidatud ühistranspordi peatuse asukoht enam vähem vastavuses kehtivale detailplaneeringu lahendusele (Tähe 105 ja Teguri 35 kruntide ja lähiala detailplaneering). Muudatus võrreldes kehtiva planeeringuga seisneb bussipeatuse asukoha nihutamises perspektiivse tänava suunas.

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

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

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

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

3.3.4. Turu tänav

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

Detailplaneeringu lahendus näeb ette likvideerida ümber Teguri tn 53 kinnistu kulgev poolkaare kujuline Turu tänava lõik. Antud alal on viidud tänav otseks ning sellest tulenevalt on korrigeeritud ka Turu ja Teguri tänavate ristmiku asukohta. Turu-Teguri ja Turu-Ropka tee ristmikud on lahendatud

foorjuhitavate ristmikena. Ristmike liikluskorralduse juures on silmas peetud maksimaalset ruumivajadust. Lisaks otsesuunas liikuvatele sõiduradadele on ette nähtud ka eraldi pöörderajad.

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

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

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

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

3.3.5. Turu tänava äärsed ärimaakrundid

Turu tänava äärsel kahetasapinnalise liiklussõlme tekkimine mõjutab Turu 34, 34a, 34b ja Ropka tee 29 kruntide suurust ning sealset liikluskorraldust. Käesolevad planeeringulahendused muudavad eelpool nimetatud kruntide olemasolevat kehtivat detailplaneeringut. Käesoleva detailplaneeringuga

korrigeeritakse Turu 34, 34a, 34b ja Ropka tee 29 kruntide kinnistupiire, nähakse ette uued juurdepääsuteed ning määratakse hoonestusõigused.

Hoonestusala, arhitektuurinõuded ehitistele

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

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

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

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

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

Planeeritavate kruntide pindala, kruntide ehitusõigus, lubatud katusekalle

Tabel 2

Krundi aadress	Pindala (m ²)	Sihtotstarve	Hoonete suurim lubatud arv	Hoonete suurim lubatud ehitusalune pindala (m ²)	Hoonete suurim lubatud kõrgus (suhteline kõrgus (m) ; abs, kõrgus	Lubatud katusekalle (kraadides)
Turu 34	1775	100% Ä	3	4208	15/ 50.00	0-20
Turu 34b	5066	100% Ä	3	4116	15/ 50.00	0-20
Ropka tee 29	1225	100% S	4	3520	9/ 44.00	0-20

Ä – teenindusettevõtete maa; S – sadamamaa.

Kujad

Ehitiste vahelised kujad on lahendatud vastavalt Eesti Vabariigi 27. oktoobri 2004. a määrusele nr 315 "Ehitisele ja selle osale esitatavad tuleohutuse nõuded." Hoonetevaheliste kujade määramisel on aluseks võetud, et lubatud madalaim tulepüsivusklass on Turu tn 34 ja 34 b kruntidel TP1 ja Ropka tee 29 krundil TP2.

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

Haljastus

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

Tehnovõrgud

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

3.3.6. Turu tänav – Ihaste tee

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

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

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

Turu tn 39 a krundi juurest alguse saav Ropka sild kulgeb betoonpostidel peaaegu lhaste teeni. Planeeritud Ropka silla sammastel oleva osa kogupikkuseks on 1220 m. Emajõe ja lhaste tee vaheline osa on ette nähtud rajada maksimaalses osas betoonsammastele, et tagada sealse ala taimestiku, loomastiku ja lindude elukeskkonna ning antud maa-ala niiskusrežiimi säilimine. Detailplaneeringus on näidatud silla orienteeruv pikiprofiil ning olemasolev maapinnaprofiil. Silla täpne tüüp ning tehnilised lahendused antakse hilisema projekteerimise käigus (samuti peale- ja mahasõidurampide pikikalded, silla piki- ja põikkalded). Silla projekteerimise juures Emajõe ja lhaste tee vahelisel lõigul tuleb arvestada järgmiste tingimustega:

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

Silla kulgemisel üle Emajõe tuleb arvestada olemasoleva laevateega. Laevatee laiuks on jõe teljest kummalegi poole 13 m. Laevatele ei tohi rajada silla tugikonstruktsioone. Planeeritava silla laevatatava ava kõrgus ei tohi olla madalamal kui Sõpruse sillal, st vähemalt 40.73.

Vastavalt Tartu linna üldplaneeringule on kavandatud Emajõe ja lhaste tee vahelisele maa-alale perspektiivse sõudekanali rajamine. Käesolevas detailplaneeringus on ühe variandina näidatud Emajõe ja lhaste tee vahelise maa-ala planeeringulahendus juhiks, kui rajatakse perspektiivne sõudekanal. Antud lahendusevariandi juures on ette nähtud kahe järjestiku paikneva silla rajamine. Üks sild saab alguse Turu tn 39 krundi juurest, kulgedes üle Turu tänava ja Emajõe. Teine sild saab alguse Emajõe ja perspektiivse sõudekanali vahel, kulgedes sealt kuni lhaste teeni. Emajõe ja perspektiivse sõudekanali vaheline teelõik on ette nähtud rajada muldesse. Kahe silla vahel olevale teelõigule on planeeritud parempööretega ristmik. Sõudekanalit ületava silla alt

on planeeritud jaotustee, mis tagab võimaluse vajaliku sõidusuuna valikul. Kahe veekogu vahele kavandatud liiklussõlm koos juurdepääsuteedega on ette nähtud perspektiivse sõudekanali ja Emajõe vahelise maa-ala teenindamiseks. Planeeritava sõudekanali laiuks on näidatud 171 meetrit, millest sõudeosa laius on 81 meetrit. Planeeritud sõudeosa ulatuses ei tohi rajada silla tugikonstruktsioone.

Emajõe ja sõudekanali vaheline tänavatrass on antud lahenduse puhul kavandatud valdavas osas muldesse. Postidel olevat sillaosa on kavandatud minimaalselt, vähendamaks rajatava trassi ehitusmaksumust. Planeeritud kahe silla postidel olev osa on suurusjärguks kujuneb ca 930 meetrit.

Planeeritud sildadel on mõlemas sõidusuunas kaks sõidurada. Kergliiklusteed on planeeritud silla mõlemale poolele. Kergliiklustee laiuks on 3,0 ja 4,0 meetrit. Jalgratturite ja jalakäijate liikumine Ropka sillal tuleb omavahel eraldada. Eraldusvariantidena on lubatud kasutada nii madalat piiret kui ka teekatte eritasapinnalisust. Samuti tohib kõnnitee ja jalgrattatee eraldamiseks kasutada erinevaid teekatteid (asfalt, tänavakivi). Kõnni- ja jalgrattatee eraldusvariant määratakse projektiga). Silla kogulaius ristiprofiilis on 28,5 m.

Emajõe ja Ihaste tee vahelisel alal ristub perspektiivse Ropka sillaga olemasolev 35 kV kõrgepingeõhuliin. Perspektiivis on antud õhuliin ette nähtud üle viia 110 kV õhuliiniks. Planeeritud Ropka silla rajamisel tuleb õhukaabel asendada maakaabliga. Juhul kui alustataks olemasoleva 35 kV õhliini üleviimist 110 kV õhuliinile, tuleks kaaluda võimalust õhuliini asendamist maakaabliga (maakaablisse viidava lõigu pikkus tuleb määrata projektiga).

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

3.3.7. Ihaste tee – Kalda tee

Kavandatud lõigus ristub perspektiivne tänavatrass kahe olemasoleva tänavaga – Ihaste tee ja Lammi teega. Ristmikud on lahendatud foorjuhitavana. Ristmike

liikluskorralduse juures on silmas peetud maksimaalset ruumivajadust. Lisaks otsesuunas liikuvatele sõiduradadele on ette nähtud ka eraldi pöörderajad.

Jalakäijate liikumine ristmiku piirkonnas on ette nähtud reguleeritult ning lahendatud ohutusaarte abil.

Lammi tee ristmiku piirkonnas on ette nähtud kaks bussipeatust. Ühistranspordi peatumise tüüp on ette nähtud avatud bussitasku (laius 3,0 m). Tänavamaa-alale planeeritud kõrghaljastus tuleb rajada olemasolevate väikeelamute vahetuslähedusse tänavatrassi rajamise algfaasis. Istutatavate puude istikud peavad olema võimalikult suured (mitte alla 1,5 m).

Vastavalt Tartu Linnavalitsuse korraldusele 17.01.2006 nr 93 "Ropka silla, selle juurdepääsude ja sadamaraudtee koridori (lõigus Väike kaar – Turu tn) kavandatava tänava ja lähiala detailplaneeringu koostamine" on ette nähtud vähendada lähteülesandega kinnitatud detailplaneeringuala Annelinna poolses osas kuni Lammi Tänavani.

3.4. Haljastus

Detailplaneeringuga on ette nähtud tänavamaa-alale uue kõrg- ja madalhaljastuse rajamine. Detailplaneeringus esitatud kõrg- ja madalhaljastuse paigutus on antud kui võimaliku variandina. Täpne kujundus ja taimmaterjali paigutus tuleb määrata projektiga. Projekteerimisel määratakse ära liigiline koosseis ning sellest tulenev istutus- ja paigutustihedus.

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

1. Istikud peavad olema liigi,- sordi- või vormiehtsad
2. Istikute kõrgus, laius ja võrsekasv peavad olema liigi-, sordi- või vormitüüpilised.
3. Istikul ei tohi olla :
 - ohtlikke ja karantiinseid haigusi ega kahjureid;
 - kuivanud oksatüükaid ega oksid;
 - rebendeid, murdumisi ega muid vigastusi;

- kuivamistunnuseid.

4. Istikud peavad olema nii terved ja tugevad, et nende edasine normaalne kasvamine oleks tagatud.

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

3.5. Vertikaalplaneerimine ja sajuvete ärajuhtimine

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

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

Sajuvete kogumiseks tuleb kogu planeeritud tänavatrassi ulatuses välja ehitada sajuveekanalisatsioon. Kokku kogutud sajuvesi juhitakse Emajõkke. Ennem Emajõkke juhtimist Pos 20 transpordimaakrundil planeeritud parkimisplatsi ja Emajõe vahele tuleb ette näha voolurahusti ning õlipüüdur. Täpsed lahendused antakse projekteerimise käigus.

3.6. Keskkonnakaitse

Käesoleval planeeringualal võib olla aegade jooksul ladestunud saasteaineid, mille kontsentratsioon piirkonniti võib olla väga erinev.

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

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

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

Teguri tänav 53 kinnistu juures esineb tõenäoliselt põhjavee väljakiilumine. Edasise projekteerimise käigus tuleb antud küsimust täpsustada (määratleda ära piirkond) ning edasiste projektlahenduste juures arvestada antud teemaga ning leida probleemile sobiliku lahendused.

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

Käesoelava detailplaneeringu koostamisega paralleelselt on teostatud kogu planeeringualale strateegiline keskkonnamõjude hindamine (Kobras AS, töö nr R 036). Tulenevalt keskkonnamõju hindamise aruandest on jõutud järelduseni, et käesolevas detailplaneeringus kavandatud Ropka silla variant (kogu sild betoonpostidel) on kõige väiksemate negatiivsete mõjudega olemasolevale looduskeskkonnale. Olenemata sellest, milline on tehniline lahendus, tuleb siiski arvestada mitmete kaitsealuste liikide hävimisega. Keskkonnamõjude hindamisega tõdetakse, et antud sild on Tartu linnale eluliselt vajalik.

3.7. Võõrandatavad maa-alad

Seoses perspektiivse tänavatrassi kulgemisega läbi mitmete erakinnistute, kuulub võõrandamisele kokku **56897 m²**. Detailplaneeringu põhikaardil on ära näidatud võõrandatava maa-ala paiknemine ning ära toodud selle suurus.

Võõrandatavad maad:

- Võru tn 55 – 849 m²
- Väike kaar tn 4 – 288 m²
- Kabeli tn 1 – 602 m²
- Võru tn 75 – 598 m²
- Võru tn 73 – 255 m²
- Võru tn 71 – 166 m²
- Võru tn 156 – 79 m²
- Võru tn 156 – 55 m²
- Võru tn 148 – 885 m²
- Võru tn 152 – 1457 m²
- Võru tn 154 – 1882 m²
- Võru tn 154b – 707 m²
- Teguri tn 1 – 104 m²
- Tähe tn 100 – 529 m²
- Tähe tn 100a – 196 m²
- Tähe tn 105 – 43 m²
- Ropka tee 34 – 70 m²
- Teguri tn 37a – 1256 m²
- Ropka tee 21 – 1899 m²
- Teguri tn 43 – 515 m²
- Teguri tn 45d – 914 m²
- Teguri tn 47b – 137 m²
- Teguri tn 51 – 335 m²
- Teguri tn 53 – 5339 m²
- Teguri tn 55 – 1391 m²

- Turu tn 39a – 3035 m²
- Turu tn 39b – 3623 m²
- Ropka tee 22 – 3615 m²
- Ropka tee 29 – 5035 m²
- Turu tn 34 – 1047m²
- Turu tn 34a – 13887 m²
- Turu tn 34b – 3394 m²
- Ihaste tee 12 – 2710 m²

3.8. Planeeringu rakendumine

Detailplaneeringus näidatud olemasolevad ja planeeritud tänavad on ette nähtud avalikus kasutuses olevate sõiduteede ja kergliiklusteedena. Planeeritud sõidu- ja kergliiklusteede ehitamine koos sajuvete ärajuhtimisega, mürakaitsesteinte ja tänavahaljastuse rajamise kohustus on Tartu linnal.

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

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



4. Kooskõlastused



5. Koostöö



6. Kaardid

<i>Situatsiooniskeem</i>	<i>LK 27</i>
<i>Linnaehituslikud ja funktsionaalsed seosed</i>	<i>LK 28</i>
<i>Olemasolev olukord</i>	<i>LK 29</i>
<i>Koondplaan</i>	<i>LK 30</i>
<i>Planeeringu põhikaart</i>	<i>LK 31</i>
<i>Ropka silla pikiprofiil</i>	<i>LK 32</i>
<i>Tänavamaa-ala ristiprofiil</i>	<i>LK 33</i>



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