

Haljastus

7. Linn on planeeringu algatamisel ühe eesmärgina rõhutanud esindusliku kõrghaljastuse rajamise vajadust.

Tartu linna üldplaneeringu kohaselt tuleb detailplaneeringute ja ehitusprojektide koostamisel, maastiku ilmet muutvate tööde (pinnase täitmine, kaeveload jm) puhul iga kord kaaluda dendroloogilise hindamise vajalikkust. Esitatud töös on küll väidetud, et olemasolevat kõrghaljastust on võimalikult palju säilitatud, kuid lahenduses see ei kajastu. Lahenduse põhjenduse andmiseks koostada ja tugineda puittaimestikuga haljastusliku väärtuse hinnangule (kompleks tervisest, dekoratiivsusest, kasvukohta sobivusest, liigilisest väärtusest jne), määrata säilitamist vajav väärtuslik kõrghaljastus, näidata säilitatavate puude juurestiku kaitseala.

8. Anda krundi haljastuse (sh kõrghaljastuse) ja heakorrastamise ning vertikaalplaneerimise põhimõtete lühikirjeldus, arvestades muu hulgas Tartu linna üldplaneeringus sätestatud tingimustega ja standardites EVS 843:2016 ja EVS 939-3:2020 tooduga ning kanda joonisele (olemasolevad ja kavandatavad maapinna kõrgusmärgid, planeeritav, säilitatav ja likvideeritav kõrg- ja madalhaljastus jm).

9. Kõrghaljastuse vähim osakaal krundi pinnast on 10%. Avalikkusele mõeldud tegevuse korral (kaubandus- ja vabaajakeskused ning teenindusettevõtted) peavad välialad olema esinduslikult kujundatud ning võimaldama lühipuhkust (istumisvõimalused).

10. Puude juurestikule vajalik kasvupinnase ulatus kuupmeetrites ja kasvupinnase sügavus olenevalt puu suurusest (madala-, keskmise-, suurekasvuline puu) on esitatud standardis EVS 939 – 4:2020 „Puittaimed haljastuses, osa 4: Puuhooldustööd.“. Seal on kirjeldatud ka kasvupinnase nõutavad omadused, nõuded istutamisele jmt. Joonisel näidatud P 70 parkimiskohale laiusega 2,7 m puud planeerida ei ole jätkusuutlik, samuti P 44 ja P 36 väljasõidul.

11. Avaparklad liigendada väiksemateks, maksimaalselt kuni 20-kohalisteks üksusteks, kasutades haljasribasid, madal- ning kõrghaljastust. Parklasse projekteerida vähemalt üks puu 20 parkimiskoha kohta.

12. Sätestada, et haljastusprojekt tuleb koostada koos hoone(te) projektiga ning haljastus rajada koos hoone(te)ga.

Liikluslahendus

13. Liikluskorralduse põhimõtted tuleb anda vastavalt Tartu linna üldplaneeringule, detailplaneeringu lähteseisukohtadele, funktsionaalsete ja linnaehituslike seoste analüüsile ning planeeringu koostamisel läbi viidud erinevate liikumisviiside analüüsile, mis sisaldab liikluse tekke ja parkimise nõudluse väljaselgitamist. Anda viide joonisele, kus liikluskorraldus on kajastatud (jalakäijate katkematu kulgemine, autoliikluse, kergliikluse sõidurajad, sõidusuunad ja nende eraldatus, autode ja rataste parkimine).

Soovitav on arvestada ka [Tartu linna energia- ja kliimakava](#) eesmärkidega.

14. Maa-ala asub riigimaanteede ja magistraaltänavate ristumiskohas, kvartalis asuvad ja on kavandamisel mitmed äriobjektid ja elumukvartal. Vastavalt planeerimiseseadusele tuleb detailplaneeringus määrata olemasoleva või kavandatava tee avalikult kasutatavaks teeks määramise vajadus. Tartu linna üldplaneeringu kohaselt on Riia tn 142 krundil olev ca 110 m pikkune tee planeeritud avalikult kasutatava erateena. Ka naaberalale on sätestatud nõue kavandada ala läbiv avalikult kasutatav tee.

Arvestades ala suurust ja planeeritavat mahtu, on ehitusõiguse realiseerimiseks ja liikluskorralduse sujuvaks tagamiseks vajalik kvartalisisesel avalikult kasutatava tänava maa-ala moodustamine ja väljaehitamine. Eelnevat arvestades tuleb avalikult tänavamaalt kvartalile juurdepääsu tagamiseks planeerida (koostöös Riia tn 148 krundi omanikuga) avalik tänavamaa lõigus Riia tänav T179 - Riia tn 142 - Riia tn 148 - Aardla tänav T107.

15. Avalikult kasutatavatele tänavatele planeerida kahepoolsed kõnniteed / kergliiklusteed.

16. Juurdepääs krundile Aardla tn 113 on kajastatud olemasolevana, aga soovitatav on planeerida parem lahendus, teha kinnistu omanikuga koostööd. Määrata juurdepääsuservituudi seadmise vajadus.

17. Alale juurdepääs / mahasõit on planeeritud Ringtee tn 81 krundi kaudu, esitada maaomanikuga toimunud koostöö ja nõusolek.

18. Väga halb detailplaneering kergliiklejate seisukohast. Riia tänava suunast tuleb kitsas kahemeetrine olemasolev kõnnitee, kuhu jalgratturit suunata ei saa. Aardla tänava viadukti (Ränilinna Selveri) suunas ei kulge ühtegi kergliiklusteed. Millist teed mööda peaks planeeritud 220 jalgratta parkimiskoha kasutajat tulema?

19. Jalakäijate ühendused joonisel on kehvasti arusaadavad ning ka sisuliselt mitmes kohas puudulikud. Planeerida katkematud jalakäijate liikumistrajektorid, arvestades planeeritud hoonestuse ja parkimise loogilise sidumisega ning planeeritud teede sidumisega olemasolevate kõnniteedega. Seejuures tuleb seletuskirjas kirjeldada ja joonisel kujutada olulisi põhimõtteid, millega projekteerimise faasis peab jalakäijate trajektoore loomisel arvestama (mh otsesus, kõnnitee tasapinna ja katendi jätkumine, ristudes sõidutee või parklaga, parklates pikkade lõikude vältimine, kus jalakäijal puudub sõidukitest eraldatud ruum). Detailsemad juhendid on leitavad tööst *Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustikud* (Artes Terrae 2021). Siinkohal eeskujuks väljavõtte koostatavast Riia tn 148 krundi detailplaneeringust: *Jalg- ja/või jalgrattateede ristumine sõiduteedega tuleb teha jalg- ja/või jalgrattatee tasapinnas (tagades reljeefse kiviga ka nägemispuudega inimesele sõnumi teist liiki liiklusega ristumisest), sõiduteest eristuva katendiga, et potentsiaalne suurem ohuala eristuks muust teest. Jalgratta- ja/või jalgteedel peab olema tagatud standardi kohane külgohutusala. Hoonete kavandamisel tuleb pöörata tähelepanu jalakäijate liikumise turvalisusele ja mugavusele. Hoone(te) projekti koosseisus peab olema joonis, mis kajastab jalakäijate põhisuundade kavandamist. Parklasiseselt tuleb kas markeerida või teha sõiduteest eristuvast materjalist vähemalt 1,5 m (+ külgohutusala) laiune ja parkimiskohtadest vähemalt 0,5 m kaugusel olev jalakäiguala parkimiskohtadest hoone sissepääsuni. Jalakäijate juurdepääsud on joonisel tinglikud, asukohad täpsustada projekteerimise käigus.*

20. Anda parkimiskohtade arvutus, mis arvestab planeeritud suurima võimaliku ehitusõigusega ja vastab joonisel näidatud parkimislahendusele. Anda nõuded puuetega inimeste liikumise tagamiseks.

21. Parkla ruumikasutuses arvestada elektriautode laadimistaristu ja välisvalgustuse lahendamise vajadusega.

22. Parklas tuleb luua ohutu ja mugav liikumisruum, sidudes parkla hoone sissepääsuga. Tähelepanu tuleb pöörata ka erivajadustega liiklejatele.

Lisaks

23. Ajastule kohaselt on kindlasti vajalik käsitleda ka taastuvenergia kasutamist.

24. Fikseerida jahutussüsteemi projekteerimise põhimõtteline lahendus ja kavandada kaugjahutustorustikule trassikoridor.

Rõhutame, et enne linnale planeeringu esitamist, peab autor olema veendunud ja vastutama, et töö vastab nõuetele ja on korrektselt vormistatud, et esitatavad lahendused on seletuskirjas põhjalikult läbi kaalutud, analüüsitud ja põhjendatud, miks just selliste lahendusteni on jõutud ning on selgelt välja toodud, mis planeeringu realiseerimisel planeeringualal ja selle mõjualal muutub võrreldes olemasoleva olukorraga, missugused on eeldatavad muudatused/mõjutused linnaruumis ning planeeringu elluviimisega kaasneda võivad majanduslikud, sotsiaalsed ja kultuurilised mõjud ning mõju looduskeskonnale. Palume süveneda nii eeltoodusse kui ka kirjale lisatud failides olevatesse kommentaaridesse.

Jääme ootama korrektset, põhjendatud lahendusega planeeringut, misjärel on võimalik esitatud lahendust kaaluda ja anda täiendavaid hinnanguid.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Urmas Ahven

juhataja

Liis Randmets
736 1253 Liis.Randmets@tartu.ee