

Töö nr: 13DP13
Asukoht: Tartu linn
Tellijä: Tartu Linnavalitsus

**Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a
kruntide ja lähiala DETAILPLANEERING**

ESIMENE KÖIDE - PLANEERING

Huvtatud isik /AS Emajõe Ärikeskus esindaja/
Projektijuht /Mart Hiob/
Maastikuarhitekt /Tanel Breede/

PLANEERINGU KOOSSEIS

A	SELETUSKIRI	3
1	SISSEJUHATUS	3
2	PLANEERINGU LÄHTEDOKUMENDID JA KIRJAVAHETUS.....	3
3	OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS	4
3.1	<i>Olemasoleva olukorra iseloomustus</i>	<i>4</i>
3.2	<i>Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed</i>	<i>4</i>
4	PLANEERIMISE LAHENDUS.....	5
4.1	<i>Planeeringulahenduse põhjendus.....</i>	<i>5</i>
4.2	<i>Planeeritava maa-ala kruntideks jaotamine.....</i>	<i>6</i>
4.3	<i>Kruntide ehitusõigus</i>	<i>6</i>
4.4	<i>Kruntide hoonestusala piiritlemine.....</i>	<i>6</i>
4.5	<i>Tänavate maa-alad, liiklus- ja parkimiskorraldus.....</i>	<i>7</i>
4.6	<i>Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....</i>	<i>10</i>
4.7	<i>Ehitistevahelised kujad</i>	<i>11</i>
4.8	<i>Tehnovõrgud ja rajatised</i>	<i>11</i>
4.9	<i>Keskonnatingimused planeeringuga kavandatava elluviimiseks.....</i>	<i>12</i>
4.10	<i>Olulisemate arhitektuurinõuete seadmine ehitistele ja ümbritsevale avalikule ruumile... </i>	<i>13</i>
4.11	<i>Servituutide vajaduse määramine</i>	<i>16</i>
4.12	<i>Kuritegevusriske vähendavad nõuded ja tingimused.....</i>	<i>17</i>
4.13	<i>Planeeringu kehtestamisest tulenevate võimalike kahjude hüvitaja</i>	<i>17</i>
4.14	<i>Planeeringu rakendamise võimalused</i>	<i>18</i>
B	JOONISED	19
1	SITUATSIOONI SKEEM M 1:10 000.....	19
2	OLEMASOLEV OLUKORD M 1:500	20
3	PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI FUNKTSIONAALSSED JA LINNAEHITUSLIKUD SEOSSED M 1:2000.....	21
4	PÕHIJONIS M 1:500	22
5	MAAKASUTUS JA KITSENDUSED M 1:500.....	23
6	TEHNOVÕRGUD M 1:500	24
7	ILLUSTRATIIVNE MAHULINE JOONIS.....	25
8	ILLUSTRATIIVSED VAATED	26
C	KOOSTÖÖ JA KOOSKÖLASTUSED	30

A SELETUSKIRI

1 Sissejuhatus

Detailplaneeringu ala hõlmab Tartu kesklinnas krunte Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4, Soola tn 4a, Soola tn 3a, osaliselt Väike-Turu tn 1 ning nende vahele jäävat Soola ja Kaluri tänava osa. Planeeringuala suuruseks on ca 3,2 ha.

Planeeringu eesmärgiks on kaaluda Turu tn 2 krundil asuva hoone laiendamise võimalusi ning täpsustada kruntide piire.

2 Planeeringu lähtedokumendid ja kirjavahetus

Planeeringu lähtedokumendiks on Tartu Linnavolikogu 14. veebruari 2013. a otsus nr 449.

Arvestamisele kuuluvad varasemad kehtestatud planeeringud ja teised tööd:

- Tartu linna üldplaneering - kehtestatud Tartu Linnavolikogu 06. oktoobri 2005. a määrusega nr 125;
- Turu 2, Soola 8 ja lähiala detailplaneering – kehtestatud Tartu Linnavolikogu 24. juuni 2001. a otsusega nr 405;
- Soola, Väike-Turu, Sadama ja Turu tänavate vahelise ala detailplaneering - kehtestatud Tartu Linnavalitsuse 11. Septembri 2007. a korraldusega nr 1089;
- Soola tn 3, Kaluri tn 2 ja Väike-Turu tn 1 kruntide detailplaneering – koostamisel, algatatud Tartu Linnavalitsuse 16. aprilli 2013. a korraldusega nr 435.
- Tartu linnas Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ja lähiala detailplaneeringu liikluskorraldus. Töö nr 0313/35, Liikluslahendus OÜ, Sulev Sannik.
- Eksperthinnang Tartu bussijaama rekonstrueerimislahendusele, Dago Antov 16.12.2013.
- Eksperthinnang Tasku laienduse bussijaama õhu saastatuse kohta, Teet Tark Hevac OÜ, 16.12.13.
- Bussijaama liikluslahenduse test. Protokoll nr 131204-01. AS Emajõe Ärikeskus, AS Sebe, AS Tasku Keskus, OÜ Tarbus, projekteerija E. Jahhu.

Planeeringu käigus toimunud kirjavahetus ametkondade ja eraisikutega asub planeeringu teises köites – planeeringu lisad.

Digitaalse alusplaani mõõtkavas 1:500 mõõdistas OÜ Metricus 2013. a. märtsis, töö nr 13G6276.

3 Olemasoleva olukorra iseloomustus

3.1 Olemasoleva olukorra iseloomustus

Planeeringuala hõlmab Tartu kesklinnas järgmisi krunte:

Turu tn 2 (Tasku keskus ja Hotell Dorpat);

Soola tn 8 (Plasku – Emajõe Ärikeskus);

Soola tn 4 (kaugliinide bussijaam);

Soola tn 4a (Soola tänava kõnnitee);

Soola tn 3a (avalik parkla);

Soola tn 1b (Soola tänava kõnnitee);

Kaluri tänav T1 (Kaluri tänav);

Soola tn 8b (Jalakäijate ala ja haljastuse ala);

Soola tn 8a (Alajaama krunt);

Väike-Turu tn 1 kinnistu osa (üldkasutatav maa);

Soola tn osa;

Väike-Turu tänava osa.

Tartu bussijaama näol on tegemist Eesti kõige suurema väljumiste arvuga bussijaamaga.

Planeeringualal asuvad hooned on enamasti omavahel kokku ehitatud või ühendatud galeriidega. Valdav osa parkimist on lahendatud hoone mahus – keldris, parkimismajas ja katusel. Väliparkla asub vaid Hotell Dorpat ees ning Soola tn 3a krundil.

Kõrghaljastus asub peamiselt sõiduteede äärsetel haljasribadel: Soola–Väike-Turu ristmiku juures, Väike-Turu tn 1 kinnistul, Turu tn ääres ja Riia tn ääres. Ala on tasane.

Hooned on varustatud vajalike tehnovõrkudega.

Kruntide suurused, sihtotstarbed ja hooned on esitatud joonisel nr 2 *Olemasolev olukord*.

3.2 Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed

Planeeringuala asub Tartu kesklinnas, mida piirab põhjast Emajõgi, loodest tiheda liiklusega Riia tänav ja Võidu sild, edelast tiheda liiklusega Turu tänav ja kagust Soola tänav. Kontaktvööndis asuvad väliturg, Ahhaa teaduskeskus, Tigutorn ning äri- ja kaubandushooned.

Tartu linna üldplaneeringu järgi on ala maakasutuse juhtfunktsiooniks teenidusettevõtete maa, lubatud korruselisusega 4–6 korrust. Käsitletav planeeringuala paikneb Tartu olulisemate tänavate, Riia tänava ja Turu tänava sõlmpunktis ning linna ärilises keskuses. Ümberkaudsetes hoonetes asuvad mitmed avalikkusele suunatud äriettevõtted ja asutused ning ala läbib igapäevaselt suur hulk inimesi, seda eriti jalgsi.

Riia–Turu ristmiku ja Emajõe vahelisel alal on Plasku-Tasku koosluse näol välja arendatud suure külastatavusega mitmeotstarbeline keskus: kaubandus, konverentsikeskus, kino, bussijaam, hotell, ärihoone, perearstikeskus jne. Autoga piirkonda tulijatele on tagatud juurdepääsud, piisav arv parkimiskohti ja mugav parkimine.

Jalakäijate liikumine on piiratud ja ebamugav. Võimalus alale jalgsi läheneda on vanalinna poolt piki Emajõe Võidu silla alt, Turu tänava poolt piki Soola tänavat, Ahhaa teaduskeskuse poolt mööda Kaluri tänavat (mille ühes ääres puudub kõnnitee ning kus jalakäijate liikumise katkestab Sadama tänav), mööda Väike-Turu tänavat ja Ülejõe linnaosast üle Turu silla ja Soola tänava kaudu.

Vaata ka joonis nr 3 *Kontaktvööndi funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed.*

4 Planeerimise lahendus

4.1 Planeeringulahenduse põhjendus

Planeeringuala asub Tartu kesklinnas, linna suurima Riia-Turu ristmiku ääres. Planeeringualal ning ümberkaudsetes hoonetes asub palju avalikkusele suunatud äriettevõtteid ja asutusi, millest kõige olulisemad on kaugliinide bussijaam, väliturg, Ahhaa teaduskeskus, Aura veepark, aga samuti üks suuremaid kesklinna kaubandus- ja vabaajakeskusi Tasku, sh Tartu suurim kinokompleks Cinamon ning märgilise kaaluga Plasku büroohoone. Kesklinna tugevdamiseks on vajalik saadaolevate teenuste kvaliteedi parandamine, jalakäijate liikumismugavuse suurendamine ning olemasoleva hoonestustiheduse tõstmine.

Käesolev planeeringulahendus järgib vajadust parandada Tartu kaugliinide bussijaama teenuse kvaliteeti ja turvalisuse taset koos vajalike muudatustega liiklusaladel ja -korralduses, samuti tõsta kruntide kasutusintensiivsust läbi juurdeehituse. Bussijaama kohale planeeritavatele korrustele on kavandatud kaubandus- ja konverentsikeskuse laiendus.

Bussijaama suurimateks puudusteks on hetkel ebamugavalt ja liiga väikesel alal korraldatud bussireisijate teenindamine, mõnede bussipeatuste ebaturvaline paiknemine (nt Tasku sein ääres), jalakäijate halb juurdepääs ning suured autoliikluse alad, mida jalakäijad peavad ületama bussijaamale ligipääsuks ning piirkonnast läbi liikudes.

Planeeringuga on kavandatud enamik bussipeatuskohti selliselt, et bussid peatuvad esiootsaga Tasku keskuse poole. Bussijaamas on reisijate ooteruumid planeeritud ühendada Tasku keskusega samas selgelt eristades ärilist ja ühiskondlikku otstarvet. Soola tänava äärde jäävad samuti bussipeatuskohad, kuid siin laiendatakse jalakäijate ja ootajate liiklusalala ning vähendatakse Soola tänaval Väike-Turu ja Kaluri tänava vahel autode sõiduradasid kahelt ühele. Valdava osa bussipeatuste asukoha muutmisega ei pea bussid enam läbima Soola tänavat bussijaama esises lõigus. Kuna planeeritud bussijaam asub kaubanduskeskuse pool, tagatakse uue lahendusega parem jalakäijate turvalisus – jalakäijad ei satu Turu sillalt või Kaluri tänavalt saabudes ega bussijaamast kaubanduskeskusesse minekul busside tagurdamisalale. Lisaks räägib uue lahenduse kasuks pikem ooteplatvorm Tasku poolses küljes ja ökonoomsem bussipeatuste

paigutamise võimalus (alternatiivide kaalumist vt täpsemalt liikluseksperdi S. Sanniku hinnangut planeeringu lisades).

Jalakäijate ja jalgratturite liikumismugavust parandatakse Soola tänavale laiemate kergliiklusteede kavandamisega, eraldava haljasriba rajamisega, sõidutee ületuskohtade lühendamise, ristumiskohtade parema tähistamise ning Turu sillalt tuleva teeosa kergliiklusteeks määramisega. Kesklinna kasutusintensiivsust suurendatakse bussijaama kohal asuva ruumi hoonestamisega ülejäänud Tasku keskusega samas kõrguses.

Emajõe Ärikeskuse ja bussijaama ümbruse linnaruumi arhitektuurse ideevõistluse tulemustega arvestamine toimub "Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ja lähiala detailplaneeringu" lahenduse väljatöötamisel. Kuna esimese koha võidutööd võistluse tulemusel ei selgunud, tuleb planeeringuga kooskõlas avaliku ruumi kujunduse täpne lahendus leida projekteerimise etapis, arvestades võimalusel auhinnatud võistlustööde lahendusi.

4.2 Planeeritava maa-ala kruntideks jaotamine

Planeeringuga nähakse ette krundipiiride muutmine. Turu tn 2 krundist arvatakse välja Soola tn 6 asuvat hotelli teenindav maa. Soola tn 4 krunt liidetakse Turu tn 2 krundiga.

Ümberkruntimise tulemusena moodustub Turu tn 2 krunt, kus asub kaubanduskeskus koos bussijaamaga. Soola tn 6 krundil asub Dorpat hotell. Soola tn 8 (ärihoone) ja Soola tn 4a krundi piire ei muudeta.

Krundipiiride muutmine on esitatud joonisel nr 5 *Maakasutus ja kitsendused*.

4.3 Kruntide ehitusõigus

Kruntide ehitusõigus on esitatud joonisel nr 4 *Põhijoonis*.

Kruntide olemasolevat suurimat kõrgust ei suurendata, kuid suurendatakse hoonete ehitusalust pindala – kavas on täis ehitada praeguse bussijaama ja Tasku keskuse vaheline ala koos bussijaama paigutamisega hoone sisemusse. Samuti võimaldatakse planeeringuga hotell Dorpati ja Tasku keskuse ühendamine veel teise galeriiga. Galeriiühendus on lubatud alates teisest korrusest, et oleks tagatud hoonetevaheline avalik jalakäijate läbipääs. Galerii suurim lubatud korruselisus on 2 korrust ja suurim laius 4 m.

Olemasolevate ja planeeritavate hoonete üleulatuvaid (konsoolseid) hooneosi ei tohi esimese korruse tasandil kinni ehitada, väljaarvatud hotelli Dorpat Väike-Turu tn poolne üleulatuv hooneosa, mida võib ehitada kinni eesmärgiga rajada esimese korruse mahtu hotelli peasissepääs. Soola tn 8 krundi ehitusõigust ei muudeta.

4.4 Kruntide hoonestusala piiritlemine

Planeeritud hoonestusala on paigutatud Soola tn äärde olemasolevale ehitusjoonele. Hoonestusala sidumine krundipiiride ja olemasolevate hoonetega on esitatud joonisel nr 4 *Põhijoonis*.

4.5 Tänavate maa-alad, liiklus- ja parkimiskorraldus

Liikluslahendus arvestab eelkõige bussiliikluse ja kergliiklejate vajadusi. Planeeringu liikluslahenduse (teede, ristmike, parklate ja bussijaama ala) koostamise aluseks on Liikluslahendus OÜ koostatud töö „Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ja lähiala detailplaneeringu liikluskorraldus“, töö nr 0313/35. Töö on esitatud teises köites *Planeeringu lisad*.

Liikluslahenduse töö käigus teostati liiklusloendus, mille alusel koostati läbilaskvuse kontrolliks tänavavõrgule tegelikku liiklusolukorda võimalikult sarnaselt kirjeldav liikluskorraldus. Mudel näitab, et ka täiendava liikluse lisamisel on läbilaskvused tagatud.

Ristmike läbilaskvuse arvutused on esitatud teises köites *Planeeringu lisad* (Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ja lähiala detailplaneeringu liikluskorraldus“, töö nr 0313/35).

Jalakäijate ja jalgratturite liikumissuundade ja sageduste väljaselgitamiseks viidi läbi liiklusuuringud 2013. aasta aprillis ja mais, tööpäeviti kl 12-13. Liiklusuuringute põhjal selgitati välja jalakäijate olemasolevad teenindustasemed, milleks on kõnniteedel teenindustase A (üldjuhul saab jalakäija liikuda vabalt, ilma et teised tema liikumist mõjutaksid; liikumiskiirust saab vabalt valida).

Jalakäijate teenindustasemete arvutus bussijaama juures on teostatud Sulev Sanniku poolt 5.05.2014 koostatud memos (kõnealune memo asub teises köites *Planeeringu lisad*). Kokkuvõtvalt on bussijaama juures olevate kõnniteede olemasolev ja planeeritud teenindustase A. Bussijaama perrooni, kus üldjuhul ei ole läbivat liiklust, on sobilik valida teenindustasemeks C (hõivatav ala võimaldab veel liikuda normaalse kiirusega ja mööduda teistest jalakäijatest; kus on vastassuunaline või põiksuunaline liiklus, seal esineb konflikte ja kiirus ning läbilaskvus alanevad) või D (võimalus valida kiirust ja mööduda teistest jalakäijatest on piiratud; kui on vastassuunaline või põikliiklus, esinevad sagedased konfliktid, mis mõjutavad kiirust ja paiknemist). Bussiperroonil ei ole lubatud liigelda jalgrattal.

Planeeringu põhijoonisel on Soola tänavale ja Kaluri tänavale ette nähtud heale normile vastav 2,5 m laiune jalgrattatee. Turusilla pikendusel olev teelõik on muudetud kergliiklejate alaks, praegune juurdepääs avaturu Turusilla juures olevatele parklatele ja väliturgu teenindavate sõidukite väljapääs on ette nähtud Sadama tänava pikenduselt. Jalgrattaparklad on ette nähtud hoone kõikide sissepääsude juurde.

Kergliiklejate lõikumisteed mootorsõidukite liiklusega on kujundatud võimalikult lühikestena ning need tuleb lahendada sõiduteest erineva pinnakattematerjali, värvi ja tõstetud pinnana (mõõtmete valimisel teeprojekti koostamisel arvestada bussiliiklusega ja lubatud kiirusega 30 km/h). Laadimis- ja jäätmeala tuleb projekteerimisel lahendada välisruumist eraldatuna ja suletavana. Jalakäijate liikumisteed ei tohi ristuda busside, kaubaautode ja prügiautode manööverusalaga ega piirneda prügi konteineritega.

Ristmike tõstmisel arvestada bussiliiklusega, mistõttu tuleb peale- ja mahaõidud kavandada sujuvalt, et vähendada bussireisijatele ebamugavuse tekitamist. Kõnniteel olevate teenindusjuurdepääsude puhul kasutada erinevat pinnakattematerjali ja värvi.

Tartu bussijaamast toimub käesoleval ajal keskmiselt päevas 295 väljumist. Kokku on väljuvatele ja saabuvatele bussidele planeeritud 15...16 kohta, neist 12 Turu tn 2 krundil, millest vähemalt pooled peavad olema kuni 15 m pikkustele bussidele, ja 3 kuni 4 Soola tänava ääres, mida saab kasutada ka võimalik 16,5 m pikkune buss (tänapäeval Eesti bussifirmade andmetel sellised kaugliinibussid puuduvad, sest sellised bussid peavad vastama erinõuetele). Et tagada regulaarne liinivedu ja mitte koormata tänavavõrku, on mõistlik tagada ootekoht kõigile kuni 3-tunnise ooteajaga bussidele. Selleks on Väike-Turu 6 krundile näidatud 17-kohaline ooteparkla (vt joonis nr 4 *Põhijoonis*). Bussijaama ooteala viiakse Turu tn 2 hoone sisse. Hoone mahus esimesel korrusel toimub nii reisijate busi peale minek kui ka busside manööverdamine. Soola tänava äärseid bussikohtasid on soovitatav kasutada saabuvatele bussidele. Soola tänava äärset busiplatvormi võib kasutada vastavalt reaalsele vajadusele ja võimalustele. Täpne lahendus töötatakse välja projekteerimisel.

Bussijaama lahendusele on andnud eksperthinnangu TTÜ transpordiplaneerimise õpetooli juhataja Dago Antov. Eksperthinnang on esitatud teises köites *Planeeringu lisad*. Hinnangus nõustub ekspert asjaoluga et bussijaama liiklusele ei ole oodata märkimisväärset kasvu seoses rongiliikluse edendamisega. Sellest lähtuvalt on kavandatud bussikohtade arv piisav. Hinnanguliselt võib 17-kohalist ooteparklat Väike-Turu tänava ääres pidada piisavaks.

Ekspert juhib tähelepanu et kui tulevikus kavandatakse Turu tänava ja Emajõe vahelisele alale uusi objekte, on mõistlik eraldada tavaliiiklus bussiliiklusest. Tavaliiiklus on soovitatav suunata Väike-Turu tänava kaudu Turu tänavale. Lisaks soovitab ekspert võimalusel mitte segada sisenevate ja väljuvate busside peatusi. Antud tingimusi tuleb silmas pidada Emajõe äärsete kruntide hoonestamisel antud kvartalis.

Linnaliinibusside peatus Väike-Turu tänaval säilib praeguses asukohas. Planeeringulahendusega jäetakse võimalus busside peatumisala pikendamiseks. Selleks tuleb bussipeatuse taga oleva parkla sissesõit ümber tõsta Sadama tänava pikendusele. Planeeringuga jäetakse võimalus Dorpati hotelli Väike-Turu tn poolse väljaulatuva hooneosa kinni ehitamiseks eesmärgiga rajada esimese korruse mahtu hotelli peasissepääs. Sellisel juhul nähakse hotelli teenindavatele bussidele ette peatuskoht Väike-Turu tänavale, linnaliini bussipeatuse taskusse.

Liikluskorraldusliku lahenduse koostamisel tuleb eelistada bussiliiklust. Soola tänaval on planeeritud muuta üks sõidurada lõigus Väike-Turu-Kaluri ühistranspordirajaks.

Kaluri tänav on kavas muuta ühesuunalise liiklusega tänavaks (erandiks on praegune Turu tn 6 parklast väljasõit, mis säilib olemasolevas kohas kuni Turu tn 6 krundile uue hoone püstitamiseni) ning planeerida see jalakäijate eelistusega tänavaks, mis ühendab Ahhaa teaduskeskuse juures olevat jalakäijate tänavat Tasku keskusega. Selleks on Kaluri tänava mõlemale poole kavandatud kergliiklusteed ning lisatud on kõrghaljastusega eraldusriba. Kaluri tn 2 ja Soola tn 3 parkla juurdepääs on lubatud ümber tõsta praeguselt Kaluri tänava kahesuunaliselt lõigult Sadama tänavale.

Soola tänava lõpp alates Väike-Turu tänavast kuni jalakäijate sillani on kavandatud jalakäijate alana, kus on lubatud ainult teenindav juurdepääs Hotell Dorpatile ja turule

kauba vedamiseks – turukülastajate juurdepääs on kavandatud Sadama tänava pikenduselt.

Ülejäänud planeeringualal ja sellega piirnevatel tänavatel on kavas säilitada senine liikluskorraldus.

Planeeringu põhijoonisel on esitatud kaubalaadimise alad. Kaubalaadimine ja prügiautode liikumine on samuti kavandatud busside liikumisteele siseruumi. Kauba laadimisel ei tohi häirida busside töögraafikut. Planeeringuala teenindavad kaubaautod ei tohi tagurdada jalakäijate alale, vaid peavad tagurdamise manöövrid sooritama kaubalaadimisalal.

Hoonesiseste bussitaskute paiknemisnurk Soola tänava poolse seina suhtes on 50 kraadi ja iga tasku laius 4,2 m (lühemate busside puhul) ja 4,5 m (pikemate busside puhul). Joonise koostamisel on lähtutud asjaolust, et laiendades bussitaskut 10 cm võrra, võib tagumist manööverduala vähendada kuni 0,4 m. Planeeritud lahenduse on Eesti linnatänavate projekteerimisstandardile vastavaks tunnistanud üks standardi koostajatest emeritprofessor Ilmar Pihlak (vt planeeringu lisad).

Hoonestusele vastav parkimiskohtade arv on lahendatud vastavalt Eesti Standardile EVS 843:2003 "Linnatänavad". Parkimiskohti juurde ei planeerita, vajadusel võib kergliiklejate ohutuse tagamiseks parkimiskohti vähendada.

Tabel 1. Sõidukite parkimiskohad

Krundi aadress	Suletud brutopind (m ²)	Parkimis-normatiiv (parkimiskoht/ brutopind)	Normeeritud parkimis-kohtade arv	Planeeritud (e olemasolev) parkimis-kohade arv
Turu tn 2	50 000	1/150	333	410
Soola tn 8	7 900	1/300	26	40
Soola tn 6	10 000	1/400	25	16

Avalik parkla on kavandatud Soola tn 3a krundil, kus asub 7 kohta taksodele ja 17 kohta sõiduautodele. Lisaks on võimalik kavandada taksokohad Kaluri tänavale. Planeeringualast jääb välja 17-kohaline busside ooteparkla Väike-Turu tänava ääres.

Jalgrataste parkimiskohtade vajaduse arvutus on esitatud tabelis 2 vastavalt Eesti Standardile EVS 843:2003 "Linnatänavad". Jalgrattaparklad ehitada välja vastavalt reaalsele vajadusele etapiviisiliselt. Projekteerimisel arvestada normikohase jalgrattaparklate ruumivajadusega. Projekteerimisel arvestada võimalusega paigutada bussijaama lähedusse valveta hoonesisene rattahoid/rattarent.

Tabel 2. Jalgratate parkimiskohad

Krundi aadress	Suletud brutopind (m ²)	Parkimisnorma tiiv (parkimiskoht/ brutopind)	Normeeritud parkimis-kohtade arv	Planeeritud parkimis-kohtade arv
Turu tn 2	50 000	1/200	250	250
Soola tn 8	7 900	1/200	40	40
Soola tn 6	10 000	1/200	50	50

Olemasolev Soola tn ääres asuv jalgrattaparkla on kavandatud tõsta Soola tn 3a krundile. Uute jalgrattaparklate orienteeruvad asukohad on esitatud põhijoonisel. Uued jalgrattaparklad tuleb paigaldada võimalikult hoone sissepääsude lähedale varikatuse alla. Rattahoidlad peavad olema sellise konstruktsiooniga, mis võimaldab jalgratta lukustamist ka raamist, mitte ainult esi- või tagarattast. Jalgrattaparklate projekteerimisel lähtuda Tartu linna jalgrattaparklate tüüptingimustest (vt teine köide planeeringu lisad).

Planeeringuala juures olevale kaile on lubatud rajada veesõidukite sildumisala. Täpne lahendus tuleb koostada projektiga.

Tänavate maa-alad, liiklus- ja parkimiskorraldus on esitatud joonisel nr 4 *Põhijoonis*.

4.6 Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Planeeringuga on esitatud säilitatav, likvideeritav ja planeeritud haljastus. Säilitatavat haljastust võib seejuures asendada, kui seda nõuab puu tervislik seisund. Uusistutuse osas on esitatud põhimõtteline lahendus, mida tuleb täpsustada projektiga.

Soola tänavale on planeeritud ühtne puuderivi sõidutee ja jalgrattatee vahele ning kõnniteed on nihutatud osaliselt olemasolevale haljasalale. Seetõttu on likvideeritavaks märgitud Soola tänava äärsed bussijaama juures asuvad puud. Kuna Soola tn ääres (Turu tn 6 krundi juures) kasvavad puud on halva tervise juures, on need kavandatud asendada uutega. Soola tänava uusistutused tuleb teha üheaegselt, et rajatav haljastus moodustaks ühtse allée. Kaluri tänavale on planeeritud kõrghaljastusega eraldusriba sõidutee ja kõnnitee vahele. Puude istutamisel tuleb järgida tehnovõrkudest tulenevaid kujasid. Kaluri ja Soola tänavale puude istutamiseks tuleb olemasolevad elektrikaablid vajadusel ümber tõsta. Planeeringus on esitatud uued võimalikud kaablite asukohad. Täpne asukoht määratakse projektiga.

Hoonestusest vaba ala (põhijoonisel eraldi tähistatud) pinnakattematerjalid, säilitatav ja rajatav haljastus, väikevormid jms määratakse projekteerimisel. Kuna läbiviidud Emajõe Ärikeskuse ja bussijaama ümbruse linnaruumi arhitektuurse ideevõistluse esimese koha võidutööd võistluse tulemusel ei selgunud, tuleb planeeringuga kooskõlas avaliku ruumi kujunduse täpne lahendus leida projekteerimise etapis, arvestades võimalusel auhinnatud võistlustööde lahendusi, sh tuleb Soola tänava ja turu parkla vahele kavandada linnaväljak. Avaliku ruumi eskiislahendused tuleb kooskõlastada linnaarhitektiga.

Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted on esitatud joonisel nr 4 *Põhijoonis*.

4.7 Ehitistevahelised kujad

Planeeritud hoonestusalale ehitamisel tuleb arvestada kehtivate õigusaktide ja normidega.

Olemasolevate ja kavandatavate hoonete tulepüsivusklassiks on planeeritud TP1.

Tuletõrjevesi on tagatud olemasolevate hüdrantidega Soola tänaval Emajõe ääres.

4.8 Tehnovõrgud ja rajatised

4.8.1 Vesi

Olemasolev veevarustus säilib. Juhul kui hoone juurdeehitusega kaasneb veevajaduse suurenemine tuleb olemasolev veeühendus rekonstrueerida. Täpne lahendus koostatakse projektiga.

4.8.2 Kanalisatsioon

Olemasolev kanalisatsioonivarustus säilib. Juhul kui hoone juurdeehitusega kaasneb vajadus liitumispunkti läbilaskvust suurendada, tuleb olemasolev lahendus rekonstrueerida. Täpne lahendus koostatakse projektiga.

4.8.3 Sademevesi

Olemasolev sademeveelahendus säilib. Planeeringuga ei kavandata suurendada kõvakattega pindasid – hoone juurdeehitus kavandatakse olemasoleva asfaltkattega pinna asemele.

Soola ja Väike-Turu tänaval puudub sademeveetorustik. Sademeveetorustik on välja ehitatud Kaluri ja Sadama tänaval. Planeeringuga esitatakse kavandatavad tänavatorustikud Soola ja Väike-Turu tänavatele. Täpne lahendus koostatakse projektiga. Turu tänavale on reserveeritud perspektiivne sademevee koridor, mis ei ole planeeringu realiseerimiseks vajalik.

4.8.4 Elekter

Planeeringualal asub kolm alajaama Konverentsi nr 455 (Turu tn 2 krundil), Ärikeskuse nr 379 (Turu tn 2 krundil) ning Sadama nr 67 (Soola tn 8a krundil). Täiendavat liitumist planeeringuga ei kavandata. Hoone juurdeehitusega kaasnevad võimalikud uued võimsused ja võimalikud kaablite ümbertõstmised lahendatakse projektiga. Lubatud on nii Sadama nr 67 alajaama kui ka Konverentsi nr 455 alajaama ümbertõstmine või likvideerimine. Alajaama(de) uus asukoht ja üleviimine lahendatakse projektiga. Kaluri tänava ääres asuva alajaama Statoili nr 331 koormust ei ole planeeritud praeguses asukohas suurendada.

Vastavalt üldplaneeringule on kavandatud olemasolev kõrgepinge õhuliin demonteerida. Planeeringus on esitatud kaablikoridor uuele kavandatavale 110 kV maakaablile.

Projekteerimisel tuleb otsustada, kas Soola tänavale projekteeritud puuderea tõttu tuleb elektrikaableid ümber tõsta. Planeeringus on esitatud orienteeruv kaabli uus asukoht.

Tänaval säilib olemasolev valgustus. Projekteerimisel lahendada Soola tn 6 parkla valgustamine kinnistu elektrivõrgu toitet.

4.8.5 *Kaugküte ja gaasivarustus*

Planeeringuala asub üldplaneeringu järgi kaugküte piirkonnas. Olemasolevad hooned on varustatud kaugküttega. Juurdeehituse kütmine on planeeritud kaugküttega. Täpne lahendus koostatakse projektiga.

Soola tn 8 krundil säilib olemasolev gaasivarustus ja olemasolev töötav gaasikatlamaja, sest gaasikatlad on heas korras ning ei vaja rekonstrueerimist. Uusi liitumisi ei planeerita. Küttesüsteemi rekonstrueerimisel tuleb üle minna kaugküttele.

Lisaks kaugküttele on lubatud kasutada elektri- ja soojaenergia tarbimisel täiendavalt päikeseenergia võimalusi.

4.8.1 *Sidevarustus*

Olemasolev sidevarustus säilib.

4.9 Keskkonningimused planeeringuga kavandatava elluviimiseks

Planeeritaval alal ei ole keskkonnaohtlike objekte. Kõvakattega tänavalt ja parklalt tuleb sajuvesi juhtida kanalisatsiooni, mitte lasta voolata kruntidele. Õli- ja muud ohtlikud jäätmed, samuti olmejäätmed tuleb koguda kinnistesse vastavatesse konteineritesse. Jäätmete kogumiskohad on esitatud põhijoonisel. Jäätmete äraveol ei tohi häirida busside töögraafikut. Jäätmete äravedu võib teostada vastavat luba omav ettevõtte.

Planeeringu realiseerimisest tulenev liikluse kasv on marginaalne ja ei suurenda üldist mürataset.

Hoonesisese bussijaama projekteerimisel tuleb tähelepanu pöörata ohtlike gaaside eemaldamisele bussijaama katusealustest ruumidest (vt planeeringu lisades olevat ekspertarvamust). Ventilatsiooniseadmed peavad olema paigutatud selliselt, et reostunud õhku ei suunata jalakäijate ja bussijaama alale. Ventilatsiooniseadmete väljapuhkeavad ei tohi olla suunatud Soola tn äärsele kergliiklejate alale ja bussijaama alale. Lubatud on sooja õhu taaskasutus külmal aastaajal. Bussijaam on avatud välisõhule busside sisse- ja väljasõidu aladelt. Täiendavalt on ette nähtud sundventilatsiooni kavandamine. Projekteerimisel tuleb tagada õhu kvaliteedi vastavus standardile EVS-EN 13779 ning EVS 906. Ventilatsiooni- jm tehnoloogilised seadmed ei tohi häirida tänavamaal liiklejaid ega risustada avalikku ruumi (müra, reostunud õhk, visuaalne esteetika). Kõik tehnoloogilised seadmed tuleb projekteerida varjatult hoone mahtu. Tehnilised lahendused töötatakse välja projekteerimise etapis.

Bussijaama ootesaalide ja siseruumide osa projekteerimisel tuleb lähtuda õigusaktidest ja normidest. Ventilatsiooni projekteerimisel tuleb arvestada, et busside hoonesisene

manööverdusala on Soola tänava poolses küljes sisse- ja väljasõidu vahelises lõigus lubatud ka sulgeda. Samuti tuleb projekteerimisel arvestada nii hoonesisese mürataseme (busside manööverdamisest tulenev müra) kui ka hoonevälise mürataseme (ventilatsiooni ja teistest seadmetest tulenev) minimaliseerimisega kasutades sobivaid tehnilisi lahendusi. Kavandatavate seadmete müratase peab vastama kehtivate normatiividele.

Bussijaama manööverdusala ventilatsioonilahenduse väljatöötamisel kaasata tervisekaitse spetsialistid alates eskiisi staadiumist.

Planeeringuala ulatuses on Emajõe kalda ehituskeeluvöönd juba eelnevalt vähendatud 20 m peale.

4.10 Olulisemate arhitektuurinõuete seadmine ehitistele ja ümbritsevale avalikule ruumile

Detailplaneeringu põhijoonisel (joonis nr 4) on tähistatud hoone võimalik asukoht krundil planeeritava hoonestusalana, st, et planeeritavat hoonet võib ehitada ainult põhijoonisel näidatud hoonestusalasse. Hoonestusalale ehitamisel tuleb järgida kujadest tingitud nõudeid. Planeeritud hoonestusala osas Soola tänava ääres (bussijaama ala) on varikatused kavandatud ka väljapoole hoonestusala kuni bussipeatuse servani (u 6 m laiuselt), et tagada reisijate mugav väljumine/sisenemine bussidest/sse. Varikatuste konstruktsioonid ja hoone konstruktsioonelemendid (sh postid) ei tohi segada liiklust, vähendada tänavaruumi kasutusmugavust ega turvatunnet. Täpne lahendus määratakse projektiga. Samuti on uue varikatuse ehitus lubatud sirgjooneliselt Soola tn 8 hoone kirdenurgast kuni Turu tn 2 hoone kirdenurgani. Varikatuse alla on soovitatav paigaldada jalgrattaparkla, piletiautomaadid, sularahautomaadid, teenindust pakkuvad ajutised ehitised jms. Turu tn 2 Riia tn poolse sissepääsu juures olev varjualune ulatub ca 0,7 m ulatuses üle krundipiiri.

Kavandatava hoone arhitektuur peab olema kaasaegne ja kõrgetasemeline. Kavandatava juurdeehituse fassaad tuleb liigendada kogu tänavafondi kõrguses. Vältida tuleb suurte monotoonsete pindade teket, lahendus peab linnaruumi rikastama (tummade seinte asemel nn elav fassaad. Kasutada tuleb esinduslikke, kvaliteetseid ja ajas kestvaid materjale, mis sobivad linnakeskusesse. Keelatud on imiteerivate materjalide kasutus.

Bussijaama siseosa ja välisosa projekteerimisel tuleb arvestada puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste vajadustega. Ruumi planeerimisel tuleb arvestada ratastooliga bussireisijatega. Bussijaama ootesaali tuleb projekteerida inva WC. Puuetega ja piiratud liikumisvõimega isikute kasutuses olevate või isikuid teenindavate sõidukite peatumise kohaks on planeeritud Soola tn äärne busi peatuskoht.

Hoone sissepääsud peavad tänavaruumist vaadelduna moodustama selged arhitektuursed aktsendid. Eriti oluline on bussijaama sissepääsude kujundamine (sh Turu silla ja Soola tn pool), mis peavad olema väliruumis äratuntavad ja märgatavad ning vajavad eraldi rõhutamist. Samuti tuleb Tasku keskuse teiste sissepääsude juures ning hoone sees anda lahendus, mis kindlustab bussireisijatele probleemitu bussijaama leidmise. Tagada tuleb bussijaama ruumiline kohalolek ning nähtavus linnaruumis.

Bussiterminali ja Soola tn äärde tuleb rajada reisijate teavitamise infosüsteem, kus kuvatakse info kõikide väljuvate ja saabuvate busside saabumis/väljumisaja ja saabumis/väljumiskoha kohta. Saabuvate busside peatusesse ja ootesaali tuleb paigaldada Tartu linna info ja kaart. Hoone väliskujunduses ja hoone ruumisiseses infosüsteemis peavad olema selgelt nähtavad ja loetavad juurdepääsud bussijaamale ja pääsud bussijaamast linna erinevatesse osadesse.

Kavandatav galerii Soola tn 6 ja Turu tn 2 vahel tuleb lahendada kõrge arhitektuurse kvaliteediga, võimalikult õhulise mahuna. Galeriide korruselisus on esitatud ptk. 4.3. Galeriide laius peab olema minimaalne ehk ainult vajaliku käigutee laiune. Galeriide ja varikatuste konstruktsioonid (sh postid) ei tohi segada liiklust ega vähendada avaliku ruumi kasutusmugavust. Jalgrattaparklad, pileti- ja sularahaautomaadid jms tuleb paigaldada varikatuse alla.

Kavandatava hoone juurdeehituse esimesele korrusele planeeritud busside ootetaskud, reisijate oote- ning hajumisala tuleb lahendada nii sise- kui väliruumis – tagada bussijaama kasutajatele piisav oote- ja hajumisruum ka bussijaamaga funktsionaalselt seotud linnaruumis Soola tänava ääres.

Aktiivne tänavafont (tänavale avatud väikepoed, teenused ja toitlustus, kuid selle hulka ei kuulu trepikojad, võreseinad, info- ja näitusestendid, vaateaknad, automaadid jms) tuleb tagada Soola tn 8 ja Soola tn 6 Emajõe poolses servas (vt joonis nr 4 Põhijoonis). Soola tänava front on samuti soovitatav lahendada aktiivse tänavafrendina ning see kujundada jalakäigutänava koos piisava hajumisruumiga bussijaama kasutajatele (läbiv liiklus, ootajad, istumine). Aktiivset tänavafrenti võib kavandada mahus, mis ei häiri tänava ja tänaväärses ruumi põhifunktsioone (bussijaam ja tänavat läbivad liiklejad) ja planeeritud teenindustaset. Jalakäigutänava võib osaliselt katta katusega. Kavandada atraktiivne tänavaruum, võimaluse korral kasutada kujunduslikke lisaaktsente. Tänavaruumi lahenduse aluseks võtta arhitektuurivõistluse auhinnatud töödes väljapakutud ettepanekuid. Hoone laiendusprojekti osaks on ka olemasoleva hooneosa aktiivse tänavafrendi loomine Turu tn ja Emajõe poole.

Avaliku linnaruumi ja väliste ootealade kujundus, väikevormid ja välimööbel, valgustus, infograafika jm elemendid peavad järgima jalakäijate liikumissuundasid ning juurdepääsusid. Lahendus peab olema arhitektuuriselt kvaliteetne, kaasaegne ja kujundama piirkonnale uue linnaruumilise identiteedi.

Kavandatava hoone juurdeehituse esimesele korrusele on planeeritud busside ootetaskud, reisijate ooteala ning hajumisala. Turu silla suunalt (välisruumist) peab pääsema otse (hoonet läbimata) ooteplatvormile. Busside manööverdusala minimaalne puhaskõrgus on 4,6 m.

Bussijaama eskiisprojektist väljavõtte asub lisade kaustas. Täpne bussijaama lahendus koos ootealade, funktsioonide paigutuse ja hajumisaladega lahendatakse projekteerimisel. Miinimumnõuded bussijaama siseruumi suurusele on toodud tabelis 3.

Tabel 3. Miinimumnõuded bussijaama siseruumi suurusele

<i>Kasutusviis</i>	<i>Planeeritav ala</i>
Bussijaama brutopind	850 m ²
Bussijaama reisijate istekohtade arv	110 tk

Bussijaama ala sisse on arvestatud reisijate ooteala, piletikassad ja -automaadid, kohvik, kiosk, WC-d, pakihoid, serveriruum (tehniline ruum) ning bussiliiklusega seotud pakiteenus (hetkel Cargobus). Nimetatud ala sisse ei kuulu trepid, liftid, eskalaatorid ja arvestuslikult 2,5 m laiused ostukeskuse küllastajate juurdepääsud. Reisijate ja pakiteenuse kasutajate juurdepääs bussijaama alale on autoga võimaldatud parkimisega Tasku maa-alusesse parklasse, kust on võimalik sõita eskalaatoriga bussijaama alale. Suuremõõtmelisi pakke käideldakse eraldi harukontoris (planeeringu koostamise hetkel on Cargobusi teeninduspunkt Tähe tänaval).

Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 04.12.2012 a määruse nr 78 „Ehitise kasutamise otsustarvete loetelu“ kohaselt on planeeringualal lubatud järgmised ehitise kasutamise otstarbed:

Turu tn 2:

- 12130 Toitlustushooned;
- 12200 Büroohooned;
- 12300 Kaubandus- ja teenindushooned;
- 12415 Bussijaama hoone;
- 12432 Parkimismaja;
- 12610 Meelelahutushooned;
- 12623 Raamatukogu;
- 12649 Muu tervishoiuhoone.

Soola tn 6:

- 12111 Hotell, motell, külalistemaja;
- 12130 Toitlustushooned;
- 12200 Büroohooned;
- 12300 Kaubandus- ja teenindushooned;
- 12610 Meelelahutushooned;
- 12645 Sanatoorium, spaa;
- 12649 Muu tervishoiuhoone.

Soola tn 8:

- 12130 Toitlustushooned;
- 12200 Büroohooned;
- 12300 Kaubandus- ja teenindushooned;
- 12610 Meelelahutushooned;
- 12432 Parkimismaja;
- 12610 Meelelahutushooned;
- 12649 Muu tervishoiuhoone;
- 12745 Katlamaja, broilerijaam.

Bussijaama territooriumi reisijate vajadustele vastava funktsionaalse ja kujundusliku terviku parima võimaliku lahenduse tagamiseks korraldati Emajõe Ärikeskuse ja bussijaama ümbruse linnaruumi arhitektuurne ideevõistlus. Võistluse eesmärk oli leida bussijaamale ja seda ümbritsevale alale selgelt tajutav linnaruumiline tervik vastavalt planeeringu algatamise otsusele. Kuna esimese koha võidutööd võistluse tulemusel ei selgunud, siis tuleb planeeringuga kooskõlas avaliku ruumi kujunduse täpne lahendus

leida projekteerimise etapis. Planeeringu põhijoonisel on näidatud ala, mille madal- ja kõrghaljastus, pinnakatted, väikevormid jms lahendatakse projekteerimisel. Avaliku ruumi eskiislahendused tuleb kooskõlastada linnaarhitektiga.

Avaliku linnaruumi projekteerimisel tuleb järgida planeeringuga antud liikluskorralduse üldisi põhimõtteid (tänavamaa jaotus kergliiklusteeks, teenindusjuurdepääsuks kõnniteel, sõiduteeks ja sõidutee tõstetud osaks, ühistranspordi peatused) ning nõudeid säilitatavale ja istutatavate haljastusele. Avaliku linnaruumina tuleb planeeringualal käsitleda kogu hoonetevälisist ala.

Hoonete kavandamisel tuleb arvestada Emajõe kõrgveepiiriga (absoluutkõrgus 34.00 m).

4.11 Servituutide vajaduse määramine

Joonisel nr 5 *Maakasutus ja kitsendused* on esitatud tehnovõrkude valdajate kasuks seatav isikliku kasutusõiguse ala.

Soola tn 6 ja Turu tn 2 krundile on seatud isikliku kasutusõigus jalakäijate läbipääsuks. Soola tn 6 servituudi suurus on ca 151 m² ja Turu tn 2 servituudi suurus on ca 260 m². Servituudialad on tähistatud joonisel nr 5. Igaühel on õigus läbida servituudiala jalgsi igapäevaset kella 07:00-st kuni 23:00-ni. Isiklik kasutusõigus ei anna õigust kasutada servituudiala muuks otstarbeks ega muul viisil.

Planeeringus on esitatud täiendavad võimalikud hoonesisesed läbipääsud Turu tn 2 krundil.

Planeeringu joonisel nr 5 *Maakasutus ja kitsendused* on esitatud bussijaama avalik ala. Täpne avaliku ala piir määratakse projektiga. Avalik ala hõlmab busside ootetaskuid, manööverdusala, reisijate ooteala, reisijate hajumisala ja bussijaama hoonesisest reisijate ooteala. Bussijaama hoonesisese avaliku ala lahtioleku aeg ei sõltu kaubanduskeskuse lahtioleku aegadest ning on eraldi reguleeritav koostöös Tartu maavalitsuse, Tartu linnavalitsuse ja bussijaama operaatoriga.

Realservituutide ja isiklike kasutusõiguste seadmise vajadus on esitatud tabelis 4.

Tabel 4. Servituutide seadmise vajadus

<i>teeniv kinnisasi</i>	<i>servituut või isiklik kasutusõigus</i>	<i>valitsev kinnisasi, isik</i>
Turu tn 2, Soola tn 6, Soola tn 8	avalik läbipääs	Tartu linn
Turu tn 2, Soola tn 6, Soola tn 8	tehnovõrgu isiklik kasutusõigus	tehnovõrgu valdaja
Turu tn 2 Soola tn 4a	bussijaama ala	Tartu linn
Turu tn 2	juurdepääs Soola tn 8 katuseparkla läbi Turu tn 2 parkimismaja	Soola tn 8

4.12 Kuritegevusriske vähendavad nõuded ja tingimused

Planeeringut koostades on erinevad välisruumid kavandatud selliselt, et on arvestatud erinevaid kuritegevust vähendavaid meetmeid. Oluliseks on seatud:

- hea nähtavus ja valgustatus;
- konkreetsed ja selgelt eristatavad juurdepääsud ja liikumisteed;
- tagumiste juurdepääsude vältimine;
- erineva kasutusega alade selgepiirilise ruumilise eristamine.

Projekteerimisel ja hilisemal rajamisel ning kasutamisel tuleb lisaks eelnevale arvestada järgnevaga:

- jälgitavus (videovalve);
- eraalale piiratud juurdepääs võõrastele;
- valdusele sissepääsu piiramine;
- atraktiivsed materjalid, värvid;
- vastupidavate ja kvaliteetsete materjalide kasutamine (uksed, aknad, lukud, pingid prügikastid, märgid);
- atraktiivne maastikukujundus, arhitektuur, tänavamööbel ja kõnniteed; suunaviidad;
- üldkasutatavate alade korrashoid.

4.13 Planeeringu kehtestamisest tulenevate võimalike kahjude hüvitaja

Planeeringu elluviimisega kaasnevad võimalikud kahjud kolmandatele isikutele hüvitab krundi igakordne omanik. Selleks tuleb tagada, et rajatavad hooned ei kahjustaks naaberkruntide kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastust) ei ehitamise ega kasutamise käigus. Ehitamise või kasutamise käigus tekitatud kahjud tuleb tekitaja poolt hüvitada koheselt.

4.14 Planeeringu rakendamise võimalused

Planeering rakendub vastavalt Eesti Vabariigi seadustele ja õigusaktidele. Turu tn 2 krundile jäävate juurdepääsuteede, haljastuse, väikevormide jms väljaehitamise kohustus on krundi igakordsel omanikul. Turu tn 2 arendaja finantseerib ja ehitab väljaspool krundipiire välja Soola tn ja Kaluri tn ristmiku, Soola ja Väike-Turu tänava ristmiku ning Soola tänava bussijaama poolse ääre lõigus Turu kuni Väike-Turu tänav. Turu tn 2 hoone juurdeehituse kasutusloa eelduseks on eelnimetatud tänava ääre ja ristmike väljaehitamine. Soola tänava lõik Väike-Turu Kaluri tänava vahel tuleb välja lahendada terviklikult ja välja ehitada üheaegselt. Kaluri tänava väljaehitaja on Tartu linn pärast ajutise bussijaama likvideerimist.

Tehnovõrkude rajamine toimub vastavalt kruntide valdajate ja võrguvaldajate kokkulepetele.

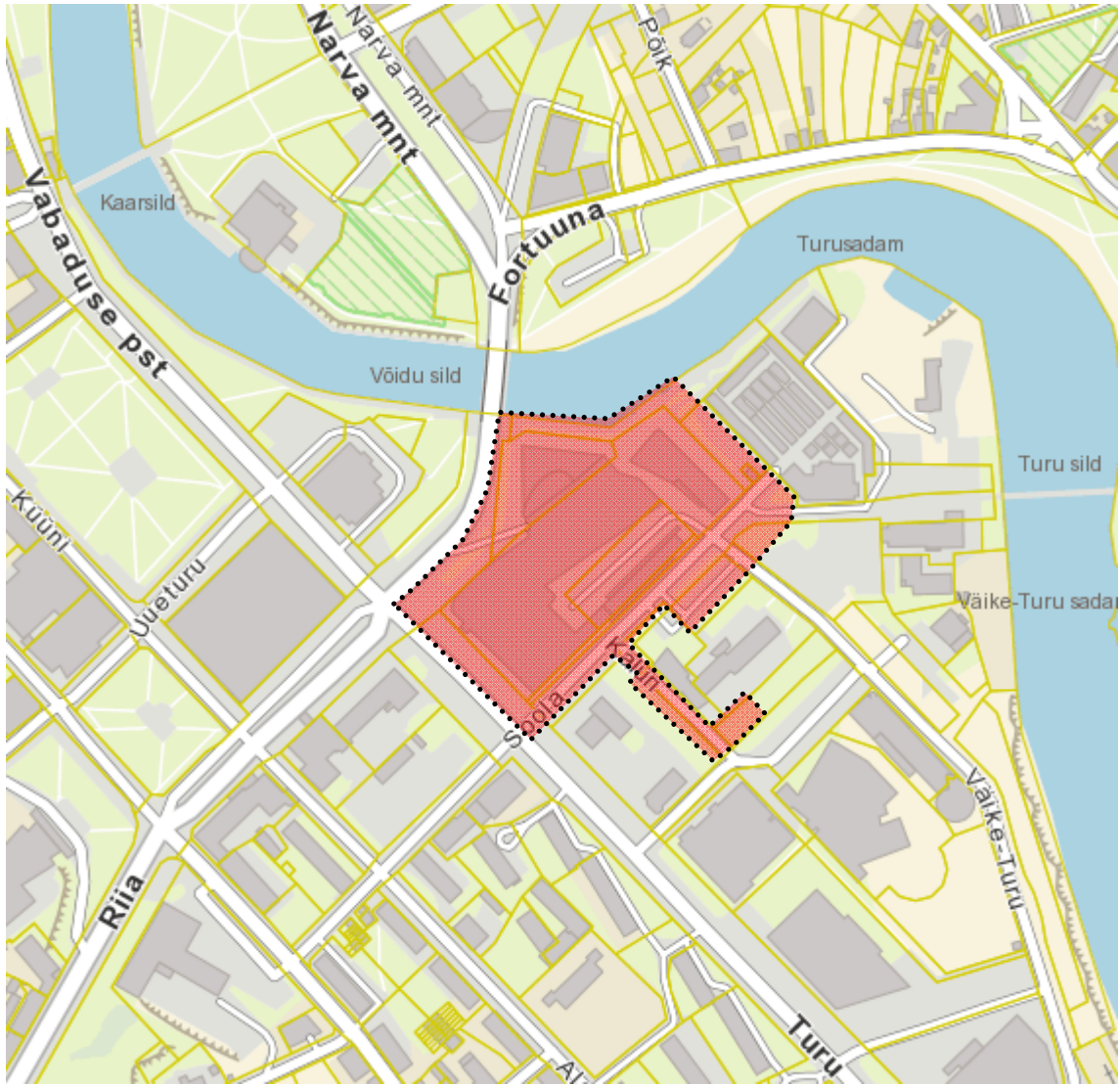
Bussijaama ümberehituse ajal paigaldatakse ajutised bussipeatused koos piletimüügiga Turu tn 6 krundi Kaluri tn äärsesse parklasse. Bussijaama funktsioneerimine ja reisijate turvalisuse tagamine tuleb määrata ehituskorralduse projektiga.


Käesoleva detailplaneeringuga muudetakse Kaluri tänava lahenduse osas Soola, Väike-Turu, Sadama ja Turu tänavate vahelise ala detailplaneeringut (kehtestatud Tartu Linnavalitsuse 11. septembri 2007. a korraldusega nr 1089).

B JOONISED

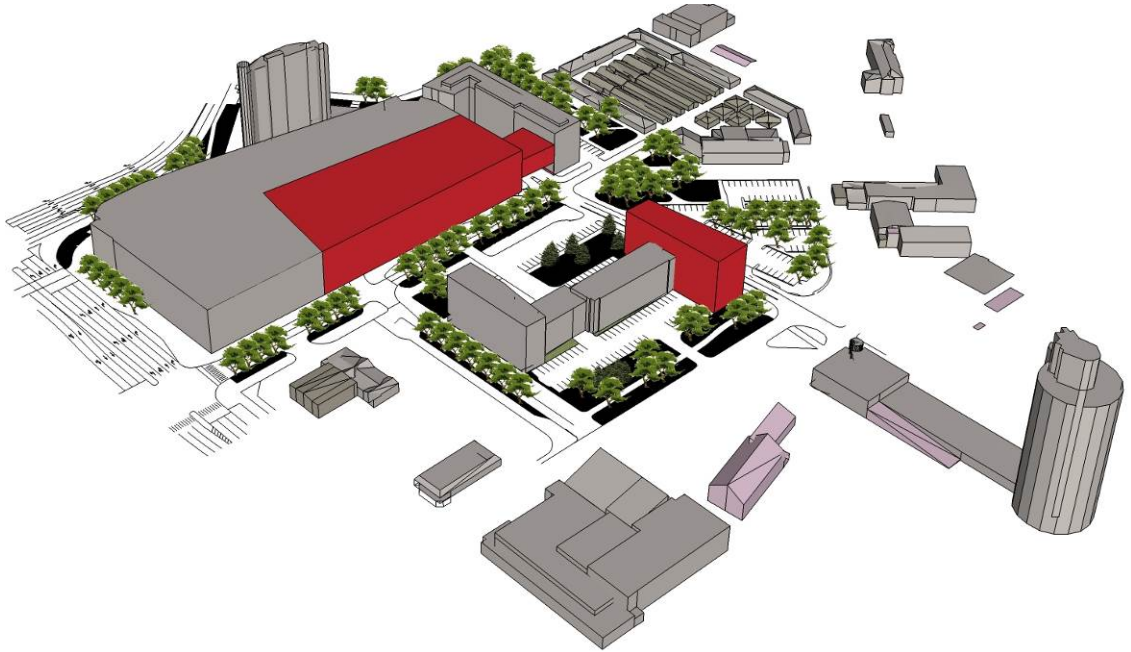
1	Situatsiooni skeem	M 1:10 000
2	Olemasolev olukord	M 1:500
3	Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed	M 1:2000
4	Põhijoonis	M 1:500
5	Maakasutus ja kitsendused	M 1:500
6	Tehnovõrgud	M 1:500
7	Illustratiivne mahuline joonis	
8	Illustratiivsed vaated	

1 Situatsiooniskeem

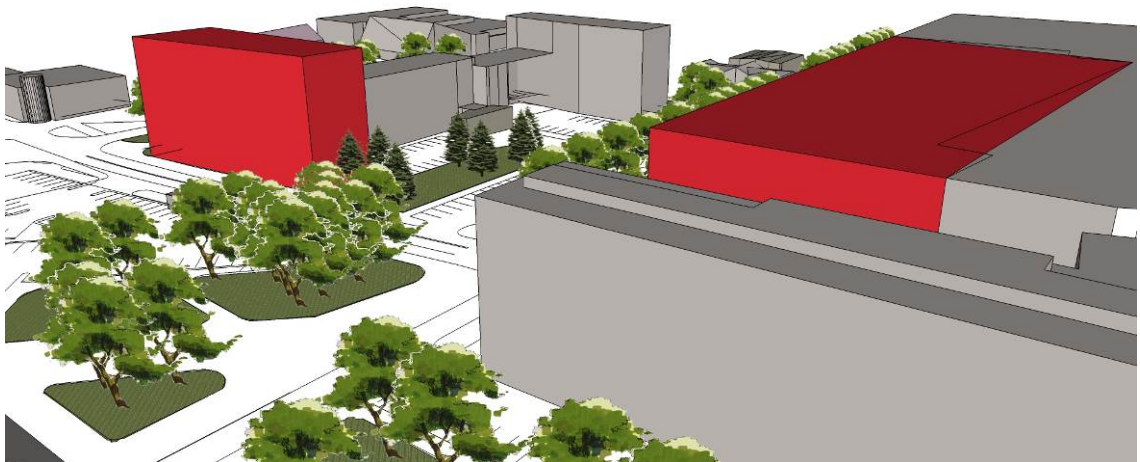


Situatsiooniskeem. Planeeringuala 

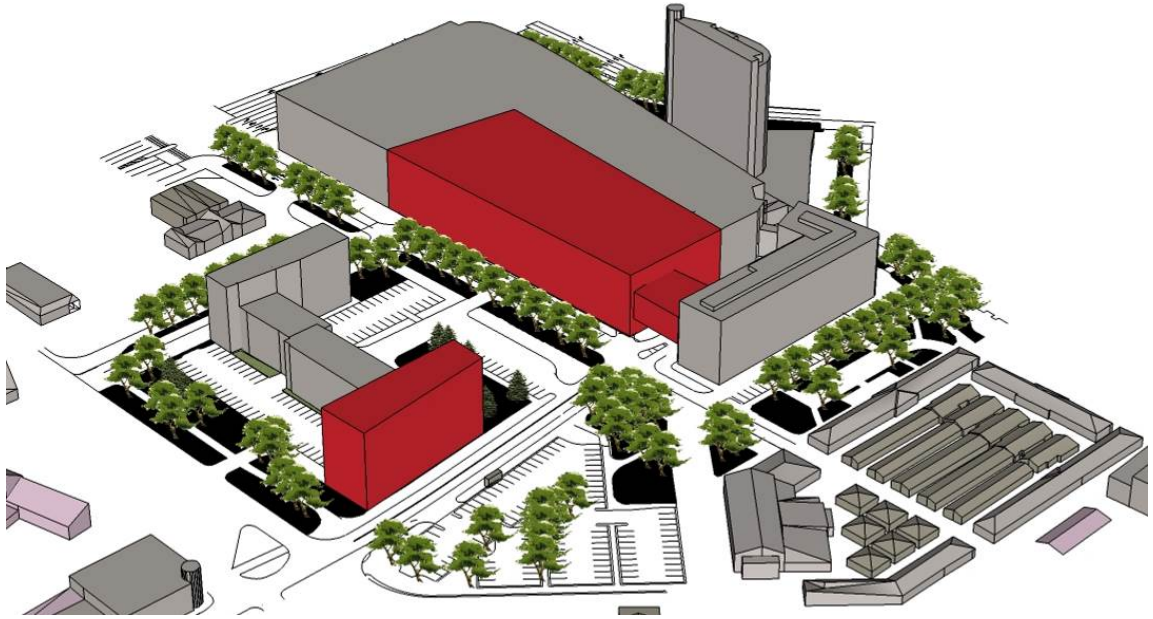
7 Illustratiivne mahuline joonis



Vaade lõunast (punasega uued hooned – Tasku ja Tartu hotelli laiendus).



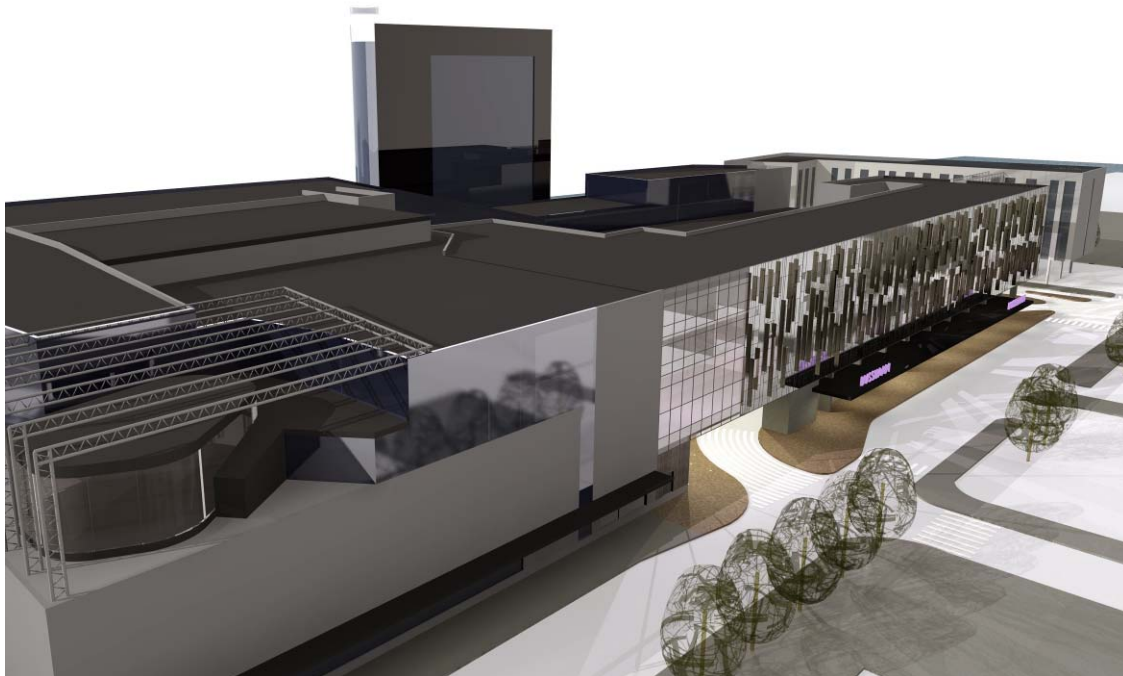
Vaade põhjast (punasega uued hooned – Tasku ja Tartu hotelli laiendus).



Vaade idast (punasega uued hooned – Tasku ja Tartu hotelli laiendus).

8 Illustratiivsed vaated

Illustreerivad vaated koostas Vaikla Disain.







C KOOSTÖÖ JA KOOSKÕLASTUSED

Koostöö ja kooskõlastuste kokkuvõte

- Päästeameti Lõuna Päästekeskus insenertehniline büroo Pjotr Vorobjov
21.08.2013 nr K-PV/29
- Keskkonnaameti Jõgeva-Tartu regiooni juhataja Rainis Uiga 23.08.2013 nr JT 6-5/13/19716-2
- Elektrilevi OÜ arendus-ehitusosakond 23.08.2013 nr 4586374869, Okunev Eduard
- Gaasivõrgud 29.08.2013 nr 275
- AS Tartu Veevärk 27.08.2013 nr 682, Peeter Pindma
- AS Tartu Keskkatlamaja 28.08.2013, Leho Lindmaa
- Elion Ettevõtted AS 22.08.2013 nr 21586167, Aleks Kask
- Elering AS 11.02.2014 nr 14-1/2014/600, Aivar Ilves