

# Sõbra tänava ja sadamaraudtee vahelise ala elamugrupi detailplaneering

Tartu linn

Esimene köide – planeering



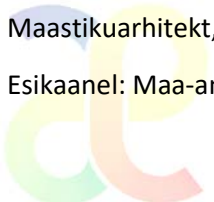
Töö nr: 21112DP1

Huvitatud isik: OÜ Tarmeko KV

Projekti juht, ruumilise keskkonna planeerija: Mart Hiob

Maastikuarhitekt, koostaja: Karl Hansson

Esikaanel: Maa-ameti kaldaerofoto, pildistatud 04.10.2021



## Sisukord

## SELETUSKIRI

1. Üldosa.....	5
1.1. Sissejuhatus .....	5
1.2. Planeeringu lähtedokumendid .....	5
1.3. Olemasoleva olukorra iseloomustus.....	5
1.4. Planeeringuala ja kontaktvööndi linnaehituslikud ja funktsionaalsed seosed .....	6
2. Planeerimise lahendus .....	7
2.1. Planeeringuala kruntideks jaotamine .....	7
2.2. Krundi hoonestusala ja ehitusõigus .....	7
2.3. Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused .....	7
2.4. Liikluskorralduse põhimõtted .....	8
2.5. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....	13
2.6. Tehnovõrgud.....	13
2.6.1. Üldosa .....	13
2.6.2. Veevarustus .....	13
2.6.3. Kanalisatsioon, sademevesi ja drenaaž .....	14
2.6.4. Elektrivarustus ja tänavavalgustus .....	14
2.6.5. Soojavarustus .....	14
2.6.6. Telekommunikatsioonivarustus .....	14
2.7. Kujad .....	14
2.8. Kuritegevuse riski vähendavad tingimused .....	14
2.9. Keskkonnatingimused.....	15
2.10. Servituutide seadmise vajadus .....	16
2.11. Planeeringu elluviimine .....	16
3. Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte.....	19

## JONISED (digitaalselt esitatud eraldi failidena)

Joonis 1. Situatsiooniskeem

Joonis 2. Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed

Joonis 3. Olemasolev olukord

Joonis 4. Põhijoonis-eskiis





## 1. Üldosa

### 1.1. Sissejuhatus

Planeeringuala suurusega ligikaudu 6,8 ha asub Karlova linnaosas. Ala piirneb Sõbra, Saekoja ja Odra tänava ning sadamaraudtee koridori kavandatava tänava maaga. Planeeringu eesmärk on määrata kruntidele üldplaneeringukohane ehitusõigus.

### 1.2. Planeeringu lähtedokumendid

Planeeringu lähtedokument on Tartu linnavalitsuse 28.04.2020 korraldus nr 472 „Sõbra tänava ja sadamaraudtee vahelise ala elamugrupi detailplaneeringu algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine”.

Detailplaneeringu koostamisel on aluseks geodeetiline alusplaan mõõtkavas 1:500, mille koostas OÜ KG-Büroo 2020. a juulis, töö nr 759-20GEO. Koordinaadid on L-EST 97 ja kõrgused EH2000 süsteemis.

Planeeringu lahendus lähtub 2021.a läbi viidud planeeringuvõistluse võidutööst märgusõnaga „AQUA”, mille autorid on Ra Luhse ja Tanel Tuhal Arhitektuuribüroost Luhse ja Tuhal OÜ.

Maves OÜ on 2023. a veebruaris koostanud planeeringuala reostusuuringu ja keskkonnaseisundi ülevaate (vt planeeringu lisad).

Liikluslahendus OÜ on 2023. a aprillis koostanud liikluse tekke ja parkimise nõudluse analüüsi (töö nr 231007, vt planeeringu lisad).

Planeeringu käigus toimunud kirjavahetus ametkondade ja eraisikutega ning muud materjalid asuvad planeeringu II köites „Lisad”.

### 1.3. Olemasoleva olukorra iseloomustus

Planeeringuala kruntide olemasolevad andmed ning olemasolev olukord on esitatud joonisel 3.

Osa planeeringualal asuvatest kruntidest on hoonestatud 1- kuni 3-korruseliste valdavalt amortiseerunud tootmis- ja ärihoonetega. Osa planeeringualal asuvatest kruntidest on hoonestamata, võsastunud jäätmaad. Sõbra tn 63 krundil asub parkla, mis on Sõbra tn 58 krundi kasutajaga (Prisma pood) sõlmitud pikaajalise lepinguga antud avalikku kasutusse.

Juurdepääsud planeeringualale on põhja suunast Sõbra tänavalt ning lääne suunast Saekoja, Purde ja Odra tänavalt. Sõbra tänav on üldplaneeringu järgi kohalik jaotustänav, Saekoja, Purde ja Odra tänav on kõrvaltänavad. Sõbra, Saekoja ja Purde tänav ühenduvad lääne suunas Turu tänavaga, mis on üldplaneeringu järgi jaotusmagistraal. Sõbra tänaval on u 9 m laiune sõidutee ning kahepoolne sõiduteest eraldatud kõnnitee, teistel tänavatel kõnniteid ei ole. Purde tänav on Turu tänava poolses otsas osaliselt kasutuses Turu tn 28 krundi parkimisalana, ülejäänud osas on tänav enamikus ulatuses ligikaudu 5 m laiuse asfaltkattega sõiduteega. Saekoja tänav ja Odra tänav on ligikaudu 3,2...3,5 m laiuse asfaltkattega sõiduteega.

Planeeringuala väärtuslik kõrghaljastus on Sõbra tänava äärsed puuderead ning Sõbra tn 61 ja Sõbra tn 63 krundil kasvavad puuderühmad, ülejäänud planeeringualal väärtuslikku kõrghaljastust ei ole.

Planeeringuala reljeef langeb ida pool asuva Emajõe suunas, suurim maapinna kõrguste vahe planeeringualal on ligikaudu 6 m (lääne- ja idaosa vahel).



Planeeringuala on varustatud ühisveevärgi, reoveekanalisatsiooni, sademeveekanaliseerimise, kaugkütte ning elektrivõrguga, tänavatel on mastvalgustid.

Planeeringualast vahetult ida pool asub Emajõgi, planeeringualale ulatuvad Emajõe kalda ehituskeeluvöönd ja piiranguvöönd.

#### **1.4. Planeeringuala ja kontaktvööndi linnaehituslikud ja funktsionaalsed seosed**

Tartu linna üldplaneeringu kohaselt on planeeringuala maakasutuse juhtfunktsioon Sõbra tänava ääres osalise korterelamu otstarbega ärihoone maa-ala, Sõbra tn 45 krundil haridusasutuse maa-ala ja ülejäänud alal korterelamu maa-ala. Sõbra tänava äärne ala kuulub üldplaneeringu kohaselt All-Karlova asumi arhitektuuriüksusesse AK3, mis on reserveeritud eelkõige magistraaltänavate lähedusest tuleneva äripotentsiaali realiseerimiseks ning vastavate kaubanduskeskuste või teatud kaubarühmale spetsialiseerunud poodide ja teenindusasutuste ehitamiseks. Lubatud on ka büroohooned. Sõbra tänava äärde on lubatud ka osaline korterelamu maa-ala juhtotstarve. Maksimaalne korruselisus on 2 kuni 5.

Üldplaneeringu järgne korterelamu maa-ala kuulub All-Karlova arhitektuuriüksusesse AK1, kus eesmärgiks on terviklikult lahendatud atraktiivsete, sotsiaalselt mitmekesiste, säästva arengu põhimõtete alusel kujundatavate elamurühmade arendamine. Maksimaalne korruselisus on 4 kuni 8.

Planeeringuala piirkonna kruntide kuju on ebakorrapärane ning hoonestuse suurus ja kasutus mitmekesine. Planeeringuala põhja- ja loodeküljel asuvad tänapäevased büroohooned ja kaubanduskeskused, korruste arv on 2 kuni 6, kaubanduskeskuse tõttu on Sõbra tänavaga külgnevalt suured parkimisalad.

Planeeringualast kirde suunas Siili tänava ja Emajõe vahel on kuni 8-korruselised kaasaegsed korterelamud. Planeeringualast kagu suunas asuvad Siili tänava ja Emajõe vahel kaasaegsed lamekatustega ühepereelamud. Eelnevalt nimetatud elamud asuvad Emajõe veepiirist u 32 m kaugusel, st väljakujunenud ehitusjoon planeeringuala piirkonnas on u 32 m kaugusel Emajõe tavalisest veepiirist.

Planeeringualast edela suunas Saekoja, Odra ja Purde tänava vahelises kvartalis asuvad vanemad viilkatusega ühepereelamud ja abihooned.

Planeeringualast lõuna suunas Purde tänava, Turu tänava ja Teguri tänava pikendusel paikneva sadamaraudtee koridori vahelises kvartalis asub valdavalt nõukogude okupatsiooniajast pärit 1 kuni 2 korruseliste teenindushoonete kompleks. Peamiselt on tegu sõidukite teenindusettevõtetega. Välisviimistluses on kasutatud peamiselt plekki ja silikaattellist.

Planeeringuala idakülge piirneb endise sadamaraudtee koridoriga, kuhu üldplaneering näeb ette Turu ja Sõbra tänavat ühendava kohaliku jaotustänavana, kuhu on kavandatud ka jalgrattateede põhivõrk. Sõbra tänavale on üldplaneeringuga ette nähtud jalgrattateede tugivõrk.

Planeeringuala kontaktvöönd on kajastatud joonisel 2.

Detailplaneering on üldplaneeringu kohane ja tegemist on üldplaneeringu elluviimisega. Planeeringulahenduse keskkonda sobivuseks on planeeringu koostamise käigus läbi viidud planeeringuvõistlus, millega on leitud parim lahendus. Sõbra tn 63 krundil on planeeritud säilitada olemasolev parkla, kuna ala on antud pikaajalisele rendile ning lähiaastate ehitustegevust sellele krundile ei kavandata.



## 2. Planeerimise lahendus

### 2.1. Planeeringuala kruntideks jaotamine

Planeeritud on moodustada 20 krunti, lisaks säilivad Sõbra tn 63 ning Sõbra tänav T58 krunt olemasolevates piirides. Planeeritud krundipiirid ja kruntide suurus on esitatud joonisel 4.

### 2.2. Krundi hoonestusala ja ehitusõigus

Kruntide hoonestusala ja ehitusõigus on esitatud joonisel 4. Ehitamine on lubatud joonisel 4 esitatud hoonestusala piires vastavalt ehitusõigusele; hoonestusala piires on lubatud ka jalgtee, sõidutee, parkla, haljasala ja vajalike rajatiste ehitamine. Krundi kasutusotstarbega seotud rajatise ja abihooned võib ehitada ka väljapoole planeeritud hoonestusala (nt autode elektrilaadimine parklas, varjualused, prügimaja, jalgrataste hoiuhoone jne). Hoonete ja rajatiste ehitamisel tuleb järgida kujadest tingitud nõudeid ning haljastuse tagamise nõuet.

Päikesepaneelide paigaldamise korral hoone katusele võivad need ulatuda kuni 1 m üle suurima lubatud hoone kõrguse.

Planeeringualal on kavandatud likvideerida kõik olemasolevad hooned, v.a Pos 1 asuv büroohoone.

### 2.3. Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused

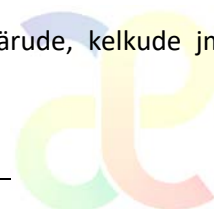
Hoonete arhitektuurses lahenduses tuleb lähtuda planeeringuvõistluse võidutöös välja toodud põhimõtetest. Planeeringuala keskossa on planeeritud keskne pargiala. Kavandatud hooned (v.a Sõbra tänava äärsed hooned) on kõrguslikult järk-järguliste tagasiastetega liigendatud, mis annab võimaluse ülemistele korrustele rajada nii Emajõe kui pargile avanevate vaadetega terrassaedu ning rõduhaljastust. Hoonete arhitektuur peab olema kaasaegne, kõrgetasemeline ja keskkonda sobituv. Hooned tuleb arhitektuuriliselt, mahuliselt ja kõrguslikult liigendada.

Tulepüsivusklass tuleb projekteerimisel määrata lähtuvalt ehitise kasutamise otstarbest ja sellele seatud nõuetest. Planeeritud hoonete tulepüsivusklassi määramisel tuleb juhinduda siseministri 30.03.2017 määrusest nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“.

Vastavalt OÜ Alkranel tööle "Kliimamuutustega kaasneva üleujutusohu prognoosimine Emajõe vesikonnas ning leevendavate meetmete määramine Tartu linna üleujutusriskidega aladel" (2018) asub planeeringuala piirkonnas, kus üleujutuse veetase on 1% tõenäosusega absoluutkõrgusel 33.50 m. Planeerimisel on arvestatud, et planeeritud hoonete  $\pm 0.00$  kõrgus on minimaalselt absoluutkõrgusel 34.30, sokli kõrgus hoonet ümbritsevast maapinnast võib olla kuni 1 m.

Korterite arvu määramisel lähtuda põhimõttest, kus korteri kohta peab olema vähemalt 100 m<sup>2</sup> krundi pinda maapealse parkimise korral ja vähemalt 70 m<sup>2</sup> pinda, kui parkimine on lahendatud hoone mahus või maa-alusena. Juhul, kui parkimine on osaliselt hoone mahus või maa-alune ja osaliselt väljaspool hoone mahtu maa peal, arvestatakse korterite arv proportsionaalselt vastavalt hoone mahus või maa all olevate ning väljaspool hoone mahtu maa peal olevate parkimiskohtade arvule lähtudes üldplaneeringu kohasest põhimõttest, kus korteri kohta peab olema vähemalt 100 m<sup>2</sup> krundi pinda maapealse parkimise korral ja vähemalt 70 m<sup>2</sup> pinda, kui parkimine on lahendatud hoone mahus või maa-alusena. Täpne lahendus tuleb esitada projekteerimisel, kus lähtuvalt kasutatud parkimisviisist tõendada asjakohane korterite arv.

Planeeritud elamute mahus on vaja lahendada abiruumid jalgrataste, lapsekärude, kelkude jms hoidmiseks mugavalt kasutatavas asukohas.





Pos 17 lasteaia krundil tuleb parima arhitektuurse lahenduse leidmiseks läbi viia vähemalt kolme kutsutud osalejaga arhitektuurivõistlus.

#### **2.4. Liikluskorralduse põhimõtted**

Moodustatavate kruntide kasutamine eeldab nii mootorsõidukitega kui ka kergliikluse juurdepääsu. Peamised juurdepääsud planeeringualale on planeeritud Sõbra ja Purde tänava ning sadamaraudtee kergliiklustee kaudu. Väljaspool planeeringuala olevatele Saekoja ja Odra tänavale ei ole täiendavat autoliiklust kavandatud.

Planeeringuala põhjaküljel asuv Sõbra tänav on üldplaneeringu kohaselt kohalik jaotustänav koos jalgrattateede tugivõrguga. Planeeritud on kahele poole tee serva 2 m laiused jalgrattarajad (laius sisaldab ohutusribasid). Joonisel 4 on Sõbra tänaval lääne suunas väljaspool planeeringuala esitatud näitlikud jalgrattarajad kuni Turu tänava ristmikuni, millele vajaliku ruumi võimaldamiseks tuleb eemaldada praegune vasakpöörderada ning ohutussaar eemalda või lühendada parempöörderada. Ristmik ning jalgrattaradade jätkumine tuleb lahendada Turu tänava jalgrattateede põhivõrgu projekteerimisel. Joonisel 4 on Sõbra tänaval ida suunas väljaspool planeeringuala esitatud näitlikud jalgrattarajad kuni üldplaneeringu kohase Emajõe kaldaalal kulgeva jalgrattateede tugivõrguni. Sõbra tänava lõunaküljel säilib olemasolev 2 m laiune jalgtee, tänava põhjaküljele on planeeritud 3 m laiune jalgtee. Sõidutee laiuseks Sõbra tänaval on planeeritud 6 m (tase rahuldav vastavalt standardile EVS 843:2016, tabel 8.1, ristlõige äärekivi kõrgusega kuni 7,5 cm).

Lõunapoolsetele kruntidele Pos 11 kuni Pos 16 autoga juurdepääsuks on planeeritud pikendada Purde tänavat ida suunas. Endise sadamaraudtee koridoris (katastriüksus Teguri tänav T55) oleva Teguri tänava pikenduse üldplaneeringus näidatud väljaehitamise korral on võimalik Purde tänav sellega ühendada. Purde tänava koridor on Turu tn 28 krundi ulatuses nii kitsas, et kahepoolse kõnnitee rajamiseks ei ole ruumi. Vastavalt liikluse tekke ja parkimise nõudluse analüüsile on Purde tänav nii planeeringualal kui väljaspool planeeringuala kuni Turu tänavani kavandatud 5,5 m laiuse sõiduteega ning 2 m laiuse kõnniteega. Purde tänaval on prognoositud sisenevat autoliiklust 30 a/h (igal teisel minutil auto), mis jaguneb kahe suuna vahel. Turu tänaval on vasakpöördeks pöördelaiend ja märgatavat muutust järjekordades ei toimu. Täiendav väljuv autoliiklus on ligikaudu sama, kuid teoreetilised läbilaskvused vasakpöördele on tipptunnil ammendunud, mistõttu päevasel ajal (kl 7-19) on soovitatav lubada ainult parempöoret. Erandlik nähtavuskolmnurk Purde tänavalt Turu tänavale 5x80 m eeldab „Peatu ja anna teed“ liikluskorralduse kasutamist.

Planeeritud elamu- ja ärikruntide siseselt, Purde tänaval ning planeeritud Pos 18 ja Pos 19 tänaval toimub jalgrataste liikumine mootorsõidukitega ühisel teel. Saekoja tänava pikendusena on planeeritud jalakäijate läbipääs läbi planeeritud Pos 20 virgestusmaa Emajõe suunas, mille jätkuna on ka Saekoja tänavale tulenevalt tänava kitsast koridorist planeeritud 2 m laiune kõnnitee. Läbi planeeritud kruntide Pos 1...Pos 16 on planeeritud jalgteed, kus isikliku kasutusõigusega tuleb tagada jalgteede avalik kasutus, mis tagab jalakäijate liikumise võimalused Pos 20 virgestusmaad läbivale jalgteele ning Sõbra ja Purde tänavale, jalgteedel liikumist ei tohi kruntidel piirata.

Mootorsõidukite sõidukiirus kõigil tänavatel on planeeritud kuni 30 km/h. Mootorsõidukite juurdepääs planeeritud kruntidele on planeeritud Sõbra tänavalt ja planeeritud Purde tänava pikenduselt. Planeeritud on kõigi liikumisviiside (autod, jalakäijad, jalgratturid) võimalused planeeritud kruntidele juurdepääsuks.

Jalg- ja/või jalgrattateede ristumine sõiduteedega tuleb teha jalg- ja/või jalgrattateede tasapinnas (tagades reljeefse kiviga ka nägemispuudega inimesele hoiatuse teist liiki liiklusega ristumisest),



sõiduteest eristuva katendiga, et potentsiaalne suurem ohuala eristuks muust teest. Jalgratta- ja/või jalgteel peab olema tagatud standardi kohane külgohutusala.

Jalgrattaparklate rajamine on lubatud kogu planeeritud krundi piires ning hoonete siseselt. Väljalgrattaparklad tuleb rajada hoone sissepääsude lähedusse, raamist lukustamise võimalusega ning soovitatav on need rajada varju alla. Jalgrattaparklate kavandamisel tuleb lähtuda Tartu linna jalgrattaparklate tüüptingimustest ning kehtivast standardist (EVS 843 „Linnatänavad“). Joonisel 4 on Pos 1 kuni Pos 17 krundil näidatud näitlikult jalgrataste väliparkimiskohad krundil, normatiivsed puudu jäävad kohad lahendada täiendavalt hoone mahus hoiuruumides või hoovialal. Jalgrattakohtade paiknemine ja arv täpsustada projekteerimisel.

Planeeringuala on hästi ligipääsetav kergliiklejatele ja ühistranspordiga. Planeeringuala on ümbritsetud olemasolevate ja kavandatud jalgratta- ja jalgteedega, mis suunduvad nii põhja-, lõuna kui ka läänesuunas. Jõe äärde on kavandatud kergliiklejate promenaad. Planeeringualast läänes kuni 400 m jalgikäigu kaugusel asub Turu tänaval bussipeatus *Tarmeko*, kust väljuvad bussid nr 7 ja ööbuss nr 22. Lisaks asub ligi 500 m kaugusel Raua tänaval Raua bussipeatus, kust väljub buss nr 6 kesklinna suunas. Tartu linnal on hästi toimiv ühistranspordi süsteem, mis pakub elanikele mugavat alternatiivi autokasutusele. Seega võimaldab juba olemasolev ühistranspordivõrk inimestel liikuda efektiivselt ilma igapäevase sõiduauto vajaduseta. Kesklinn on ligikaudu 2 km kaugusel, mis on sobilik vahemaa jalgrattaga liikumiseks. Vahetud teenused on kättesaadavad kõrvalkrundil, kus asub suur kaubanduskeskus (ankurrentnik Prisma) ning olulistest teenustest on planeeringualale kavandatud lasteaed. Planeeringualale lasteaia rajamine ning äripindade rajamine, millega lisandub piirkonda töökohti ja teenuste kättesaadavust, vähendab oluliselt planeeringuala tulevaste elanike igapäevast autokasutuse vajadust.

Tartu linna energia- ja kliimakavas „Tartu energia 2030“ on välja toodud, et autostumise kiire kasv on kaasa toonud probleeme Tartu linnaliikluses. Trend ja sellega kaasnevad probleemid süvenevad. Autod kasutavad teiste liiklejatega võrreldes ebaproportsionaalselt palju tänavaruumi ning takistavad jalakäijate, ratturite ja ühistranspordi liikumist, samuti tänavate hooldust. Järjest kasvav vajadus parkimispindade järele vähendab linnaruumi atraktiivsust ja muudab asumisesed hoovid puhkealadest parklateks. Kasvav autokasutus linnas muudab liikluse jalakäijatele ja ratturitele tajutavalt ohtlikumaks ja vähendab sellega liiklejate valmisolekut aktiivseks liikumiseks linnaruumis. Eratranspordi kasutamist soodustavad suhteliselt avar tänavaruum ja mugavad parkimistingimused.

Energia- ja kliimakavas välja valitud stsenaariumi põhjal kujundatud strateegia suunab terviklikult ja integreeritult kogu linna teadlikult tarbides ning sihipäraselt tegutsedes vähendama süsinikujalajälge. Tartu elanike arv kasvab, kuid ökoloogiline jalajälg väheneb. Tartu on aktiivseim linn Eestis, vedades Eesti süsinikuneutraalsuse saavutamist aastaks 2050. Linna ühistransport on süsinikuneutraalne ja kasutatakse ainult taastuvenergiaallikaid. Eelisjärjekorras arendatakse säästlikke ja aktiivseid liikumisviise. Isiklike autode kasutamine asendub järk-järgult alternatiivsete transpordiviisidega. Inimesed on oma igapäevaste liikumiste korraldamisel paindlikud ja valivad liikumisviisi vastavalt oludele ja kontekstile. Populaarsed on säästlikud liikumisviisid, mis aitavad vähendada auto kasutust linnas ja parandavad Tartu õhukvaliteeti.







Tartu linn on sellest tulenevalt teinud jõupingutusi jalakäija- ja jalgratturisõbralike tänavate ja alade loomiseks soodustades seeläbi keskkonnasõbralikke liikumisviise. Keskendudes rohkem jalgsi liikumisele, rattasõidule ja ühistranspordile, saab linn vähendada sõltuvust autodest ning seeläbi luua jätkusuutlikuma linnaruumi. Tartu linna energia- ja kliimakava „Tartu energia 2030“ tegevuskava peamised tegevused eratranspordist tuleneva emissiooni vähendamiseks on suunatud linnasisese

jalgsikäimise ja rattaliikluse suurendamisele, linnapiiri ületava autoliikluse vähenemisele ja autode arvu vähendamisele linnaruumis. Liikuvuse kavandamisel linnas järgitakse põhimõtet, et liikumisviise eelistatakse sellises järjekorras: jalgsi käimine, rattaliiklus (sh elektrimobiilsus), ühistransport, eratransport.

Transpordi valdkonnas keskendub Tartu linna energia- ja kliimakava viie peamise strateegilise eesmärgi saavutamisele:

- jalgsi käimine, rattasõit ja ühistranspordi kasutus on kasvanud;
- autokasutus väheneb;
- tagamaa on ühendatud linnaga kiirete säästva transpordi lahenduste abil;
- liikuvuskeskuseid ühendavad erinevad transpordiliigid;
- transpordi planeerimine on integreeritud kliima-, energia-, keskkonna, tervise ja majanduse planeerimisega.

Tartu jalgrattaliikluse strateegilise tegevuskava 2020-2040 visioon on, et aastaks 2040 on jalgratas aastaringselt eelistatuim liiklusvahend ja jalgsi käimine on eelistatuim liikumisviis – tartlased teevad oma igapäevased liikumised peamiselt jalgrattaga või jalgsi. Eeskätt nähakse strateegiaga ette jalgratta kasutamise tõusu ning autoliikluse vähenemist.

	2003	2008	2009	2013	2018	2030	2040
	45%	41%	36%	28,5%	<b>21,5%</b>	22%	22%
	-	-	4,5%	9%	<b>8%</b>	17%	26%
	25%	22%	31%	21,5%	<b>21,5%</b>	22%	23%
	30%	37%	28,5%	41%	<b>46%</b>	35%	25%
	-	-	-	-	<b>3%</b>	4%	4%
	45%	41%	40,5%	37,5%	<b>29,5%</b>	39%	48%

Skeem 1. Tartlaste liikumisviisid 2003-2018 ning eesmärgid aastateks 2030 ja 2040 (Tartu jalgrattaliikluse strateegiline tegevuskava 2020-2040).

Vähendatud parkimismäär, mis viib ka vähendatud autode arvuni, toetab Tartu üldplaneeringus määratud eesmärkide elluviimist (vt üldplaneeringu seletuskirja ptk 4.1 Ruumiline areng lk 25). Väiksem autode arv liikluses suurendab kergliiklejate ohutust, vähendab liiklusummikute teket, suurendab ühistranspordi läbilaskvust ning võimaldab pikemas perspektiivis kasutada tänavaruumi ühiskonnale kasulikumalt kui seda on sõiduteed ja avaparklad. Tartus on mitmeid tänavalõike, kus liikluse ületab kehtestatud normi ning on seeläbi ohtlik kohalike elanike tervisele. Autode hulga vähendamine aitab saavutada eesmärki viia liikluse tase kogu linnas normi piiridesse.

Parkimise nõudluse ja liikluse tekke väljaselgitamiseks viidi läbi liiklusuuringud Siili tn 2, Siili tn 3 ja Siili tn 8 kortermajade juures. Järeldused kesklinna lähedale rajatud korteri parkimise nõudluse ja liikluse tekke kohta on järgnevad:

- tegelik parkimiskohtade vajadus kortermajade juures on 0,8 parkimiskohta korteri kohta;
- juhul kui parkimiskoht krundil on eraldi tasu eest, eelistab kuni 1/3 elanikke parkida autot tänaval (kui selline võimalus on mugav) ja normatiivsed kohad on tühjad;
- hommikul tiptunnil on sisenev liiklus 1 auto iga 40 korteri kohta ja väljuv liiklus 1 auto iga 6 korteri kohta;

- öhtusel tipptunnil on sisenev liiklus 1 auto iga 5 korteri kohta väljuv liiklus 1 auto iga 9 korteri kohta;
- võrreldes linna äärealadel ja linna lähedal asuvate korteritega on tekkiv liiklus hommikul u 4 korda väiksem ja öhtul u 3 korda väiksem.

Tulenevalt Tartu linna energia- ja kliimakavas „Tartu energia 2030“ ja Tartu jalgrattaliikluse strateegilises tegevuskavas 2020-2040 seatud eesmärkidest, planeeringuala heast ühendusest kergliikluse võrgu ja ühistranspordiga ning liiklusuuringu järeldusest on planeeritud krundidel mootorsõidukitele kavandatud 0,8 parkimiskohta korteri kohta ning äripinnale üks parkimiskoht suletud brutopinna 60 m<sup>2</sup> kohta (vastavalt standardile EVS 843:2016). 0,8 parkimiskohta uue korteri kohta on paremini kohandatud linna arengusuundadele, mis soosivad vähem autokeskset eluviisi. See mitte ainult ei toetaks keskkonnasõbralikke algatusi, vaid võimaldab ka ruumiliselt efektiivsemat linnaplaneerimist ja ressursside optimaalsemat kasutamist. Väiksem parkimisnormatiiv kajastab Tartu linna pühendumust jätkusuutlikkusele ja elukeskkonna parendamisele.

Väiksem kohustuslikus korras rajatav parkimiskohtade arv võimaldab pakkuda taskukohasemat kinnisvara, sest arendaja ei pea tegema kulutusi kasutust mitteleidvate parkimiskohtade rajamiseks. Arendaja saab madalama ehitushinna juures pakkuda madalamat müügihinda, mis teeb linnas uue kodu soetamise inimestele jõukohasemaks. Tarbetute parkimiskohtade rajamata jätmine vähendab energia- ja ressursikulu ning on seeläbi kooskõlas ka üldisemate säästva arengu eesmärkidega.

Parkimine tuleb lahendada oma krundil.

Pos 17 lasteaia planeeritud parkimiskohad võivad osaliselt asuda Pos 18 kavandatud tänavamaal, kuhu on planeeritud näitlikus lahenduses 19 parkimiskohta. Joonisel 4 on esitatud näitlik parkimiskohtade paiknemine nii hoone mahus kui ka hoone väliselt, kohtade asukoht ja arv tuleb täpsustada projekteerimisel. Näitlik parkimiskohtade arvutus on esitatud tabelis 1.

Enamik parkimiskohtadest on kavandatud uute hoonete mahtu esimesele korrusele või soklikorrusele. Siili tänava mõlema külje uutel kortermajadel, mis on planeeringualale lähimad uuselamud, on parkimiskohad samuti rajatud hoone esimesele korrusele. Et siduda elamute esimene korrus paremini majataguse hooviga on soovitatav tõsta hoovi pinda, nagu seda on tehtud Rebase tn 25, Siili tn 2 ja Siili tn 8 maja puhul. See võimaldab hoovi poolt maja esimeselt korruselt väljuda ilma trepi abita ning teeb hoovi kasutamise mugavamaks.



Tabel 1. Näitlik parkimiskohtade arvutus

Planeeritud krunt	Planeeritud krundi kasutamise sihtotstarve	Näitlik parkimiskohtade arv joonisel hoone väliselt	Näitlik sõiduautode parkimiskohtade arv joonisel hoone mahus	Näitlik sõiduautode parkimiskohtade arv joonisel kokku	Näitlik koormusindeks (krundi pind korteri kohta)	Näitlik korterite arv	Näitlik normatiivne korterite sõiduautode parkimiskohtade arv (0,8 kohta/korter)	Näitlik mitte-eluhoone suletud brutopind (m <sup>2</sup> )	Näitlik normatiivne büroo sõiduautode parkimiskohtade arv (1 koht/60 m <sup>2</sup> brutopinna kohta)	Näitlik normatiivne lasteaiade sõiduautode parkimiskohtade arv (1 koht/200 m <sup>2</sup> brutopinna kohta)	Näitlik normatiivne korterite jalgrataste parkimiskohtade arv (2 kohta/korter)	Näitlik normatiivne büroo jalgrataste parkimiskohtade arv (1 koht/100m <sup>2</sup> brutopinna kohta)
Pos 1	60...100% kontori- ja büroohoone maa; 0...40% tervishoiuasutuse maa	40	0	40	-	-	-	2520	42	-	-	25
Pos 2	60...100% kontori- ja büroohoone maa; 0...40% korterelamu	18	8	26	90,8	10	8	960	16	-	20	11
Pos 3	100% korterelamu maa	8	14	22	80,9	27	21,6	-	-	-	54	-
Pos 4	100% korterelamu maa	11	14	25	83,2	31	24,8	-	-	-	62	-
Pos 5	100% korterelamu maa	7	20	27	77,8	33	26,4	-	-	-	66	-
Pos 6	100% korterelamu maa	7	20	27	77,8	33	26,4	-	-	-	66	-
Pos 7	100% korterelamu maa	10	20	30	80,0	38	30,4	-	-	-	76	-
Pos 8	100% korterelamu maa	11	20	31	80,6	38	30,4	-	-	-	76	-
Pos 9	60...100% kontori- ja büroohoone maa; 0...40% korterelamu	16	14	30	86,0	14	11,2	1104	18,4	-	31	11
Pos 10	100% korterelamu maa	7	20	27	77,8	33	26,4	-	-	-	66	-
Pos 11	100% korterelamu maa	19	0	19	100,0	24	19,2	-	-	-	38	-
Pos 12	100% korterelamu maa	6	14	20	79,0	24	19,2	-	-	-	40	-
Pos 13	100% korterelamu maa	13	14	27	84,4	33	26,4	-	-	-	54	-
Pos 14	100% korterelamu maa	23	0	23	100,0	29	23,2	-	-	-	46	-
Pos 15	100% korterelamu maa	8	20	28	78,6	34	27,2	-	-	-	56	-
Pos 16	100% korterelamu maa	9	14	23	81,7	28	22,4	-	-	-	46	-
Pos 17	100% koolieelse lasteasutuse maa	10 (+tänaval 19)	-	-	-	-	-	3400	-	17	-	määratakse projektiga (1 koht 5 töötajale)
Pos 18	100% tee ja tänava maa	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pos 19	100% tee ja tänava maa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pos 20	100% virgestusmaa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Krundile kavandatavaid ehitise kasutamise sihtotstarbeid on lubatud rakendada mahus, mis võimaldab tagada nõutud jalgrataste ja mootorsõidukite parkimise.

Vastavalt ehitusseadustiku § 65<sup>1</sup> tuleb sellise hoone püstitamisel, mille teenindamiseks on ette nähtud rohkem kui kümme parkimiskohta, paigaldada juhtmetaristu vähemalt igale viiendale parkimiskohale ja elektriauto laadimispunkt vähemalt ühele parkimiskohale. Juhtmetaristu ja laadimispunktide asukoht tuleb määrata projekteerimisel.

Läbi Pos 20 krundi on planeeritud 3,5 m laiune ning 25 tonnise kandevõimega tee, mis on hädaolukorras kasutatav operatiivsõidukite liikumiseks (joonisel 4 tähistatud tingmärgiga „planeeritud operatiivsõidukite varutee“) ning on ühendatud endise sadamaraudtee koridoris kulgeva teega ja seeläbi Sõbra tänavaga, tavaolukorras on tee kasutusel jalgteena. Samuti tuleb

tagada operatiivsõidukite pääs 3,5 m laiuse ning 25 tonnise kandevõimega teega Purde tänava pikenduselt (Pos 19) endise sadamaraudtee koridoris kulgevale teele.

## 2.5. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Säilitada tuleb Sõbra tänava ääres vastava tingmäärgiga tähistatud olemasolevad puud. Ülejäänud planeeringualal on soovitatav säilitada olemasolevaid puid ja põõsaid, millel on võimalik tagada vajalik kasvuruum ning mis on heas seisukorras. Minimaalselt 10% Pos 1 ja Pos 2 krundi pinnast peab olema kõrghaljastatud. Ärihoone kavandamisel tuleb kaaluda krundisisesete haljasaladele puhkeala rajamist nii külastajatele kui ka töötajatele. Pos 3 kuni Pos 16 peab vähemalt 40% krundi pinnast olema haljastatud, kõrghaljastuse osakaal haljastatud alast peab olema vähemalt 25%. Krundi haljastatav osa peab olema suurem kui kõvakattega ala. Pos 17 haljastuse, sh kõrghaljastuse vähim osakaal krundi pinnast on 20%. Pos 3 kuni Pos 16 tuleb ette näha krundisisesed mängu- ja vaba aja veetmise alad, joonisel 4 on esitatud näitlikud mänguväljakuasukohad, mida täpsustada projekteerimisel. Pos 17 lasteaia krundil tuleb projektiga ette näha vajalikud mängualad erinevas vanuses lastele vastavalt vajadusele.

Pos 14, 15 ja 16 tuleb Turu tn 28c poolses küljes kavandada puhvrina toimiv mitmerindeline haljastuslahendus.

Pos 20 on planeeritud piirkonna keskseks avalikuks haljas- ja virgestusalaks, kuhu võib projekteerida erinevaid vaba aja veetmise rajatise ning haljastust. Pos 20 esitatud teede, sadamevee tiikide ja haljastuse asukohad on joonisel 4 esitatud näitlikuna ning neid täpsustatakse projektiga.

Joonisel 4 on planeeritud haljasala tingmäärgiga esitatud näitlik haljasala, kus on lubatud äri- ja elamukruntidel ka teede ja parklate ning muude maapealsete rajatiste ehitamine, arvestades minimaalse haljastuse rajamise nõude säilimisega krundil. Liinirajatiste kaitsevööndis projektide koostamisel ja tööde teostamisel tuleb lähtuda lubatud kaugusest ja liinirajatiste kaitsevööndis tegutsemise korrast.

Pos 1 kuni Pos 16 krundil ei ole piirete rajamine lubatud. Pos 17 on lubatud ažuursed piirdeaiaid kõrgusega kuni 1,5 m, keelatud on läbipaistmatud piirded.

Olmejäätmed on planeeritud kokku koguda igale krundile kavandatud jäätmekogumispunktis, mille asukoht täpsustatakse projekteerimisel – joonisel 4 on esitatud näitlikud asukohad.

## 2.6. Tehnovõrgud

### 2.6.1. Üldosa

Projekteerimisel võib planeeritud tehnovõrkude ja rajatiste asukohta täpsustada koostöös kõigi tehnovõrguvaldajatega ning puudutatud maaomanikega. Projekteeritavad tehnovõrguliinid tuleb ette näha maa-alustena. Planeeringualast väljapoole jääv tehnovõrguliinide ühendus on esitatud joonisel 2, väljaspool planeeringuala esitatud tehnovõrguliinide paiknemine on tinglik ning tuleb lahendada projekteerimisel.

### 2.6.2. Veevarustus

Planeeritud hoonete veevarustus on planeeritud ühisveevõrgust.

Tuletõrjevee tagamisel tuleb arvestada EVS 812-6:2012 *Ehitiste tuleohutus. Osa 6: Tuletõrje veevarustus* esitatud nõuetega.



*Täiendatakse edasisel planeerimisel.*

### **2.6.3. Kanalisatsioon, sademevesi ja drenaaz**

Planeeritud hoonete reovesi on planeeritud juhtida reoveekanaliseerimise ning kogunev sademevesi on planeeritud suunata sademeveekanaliseerimisele. Planeeringualal tuleb kasutada võimalikult suures ulatuses vett läbilaskvaid pinnakattematerjale, viibekraave- ja tiike, mis vähendavad koormust sademeveesüsteemile. Planeeringualalt, sealhulgas parklatest, ärajuhitud sademevesi peab vastama keskkonnaministri 15.11.2019 määruses nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“ kehtestatud nõuetele.

Sademe- ja drenaazivee juhtimine olmekanaliseerimisekorustikku on keelatud.

*Täiendatakse edasisel planeerimisel.*

### **2.6.4. Elektrivarustus ja tänavavalgustus**

*Täiendatakse edasisel planeerimisel.*

### **2.6.5. Soojavarustus**

Planeeritud hoonete soojavarustus on planeeritud lahendada kaugküttena ja lokaalküttena. Lubatud on kõik küteliigid (sh päikesepaneelid- ja kollektorid, maaküte), v.a kivisüsi ja muud oluliselt jääkaineid eraldavad küttematerjalid. Päikesepaneelide paigaldamise korral hoone katusele võivad need ulatuda kuni 1 m üle suurima lubatud hoone kõrguse.

*Täiendatakse edasisel planeerimisel.*

### **2.6.6. Telekommunikatsioonivarustus**

*Täiendatakse edasisel planeerimisel.*

## **2.7. Kujad**

Planeeritud hoonestusalale ehitamisel tuleb arvestada tuleohutusklasside ja hoonetevahelise kujaga vastavalt siseministri 30.03.2017 määrusele nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“. Kui ehitatavate hoonete vaheline kaugus on alla 8 m, tuleb projekteerimisel ette näha tule levikut takistavad meetmed.

## **2.8. Kuritegevuse riski vähendavad tingimused**

Projekteerimisel ja hilisemal rajamisel ning kasutamisel tuleb lisaks eelnevale tagada:

- liikumisalade ja hoonetevaheline hea nähtavus ja valgustus;
- üldkasutatavate teede ja eraalade juurde viivate ühiskasutuses olevate sissepääsuteede selge eristamine;
- erineva kasutusega alade selgepiiriline ruumiline eristamine, atraktiivsed materjalid, värvid;
- atraktiivne maastikukujundus, arhitektuur ja teed, suunaviidad;
- vastupidavate ja kvaliteetsete materjalide kasutamine (uksed, aknad, lukud, pingid, prügikastid, märgid);
- jälgitavus (videovalve);
- üldkasutatavate alade korrashoid.



## 2.9. Keskkonnatingimused

Vastavalt OÜ Alkranel tööle "Kliimamuutustega kaasneva üleujutusohu prognoosimine Emajõe vesikonnas ning leevendavate meetmete määramine Tartu linna üleujutusriskidega aladel" (2018) asub planeeringuala piirkonnas, kus üleujutusriskide maandamiseks on maapinna vajalik kõrgus minimaalselt 33.50 m abs (1% üleujutuse kõrguse tõenäosus). Planeeringuala maapind vajab osaliselt tõstmist. Sõbra tänaval, mis on osaliselt juba rajatud nimetatud kõrgusest kuni u 20 cm madalamana, ei ole maapinna tõstmine kohustuslik. Hoonete esimese korruse põranda  $\pm 0.00$  peab asuma minimaalselt absoluutkõrgusel 34,30.

Planeeritud alale ei ole kavandatud keskkonnaohtlikke objekte. Kõvakattega aladelt tulev sademevesi tuleb kokku koguda, parklast lähtuv sademevesi vajadusel puhastada liivapüüduuri ja I-klassi õlipüüduriga ning juhtida sademeveekanaliseerimise, mitte lasta valguda naaberkruntidele. Kraavi juhitud vesi peab vastama keskkonnaministri 15.11.2019 määruses nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“ esitatud nõuetele.

Jäätmed tuleb koguda kinnistesse vastavatesse maa-alustesse mahutitesse või jäätmemajja. Jäätmete äravedu võib teostada vastavat luba omav ettevõtte.

Planeeringualal asus varasemalt Tarmeko mööblitehas (kasutati erinevaid lakke, liime jm kemikaale) koos katlamaja ja kütusemahutitega. Tuleb arvestada võimalusega, et pinnas võib sisaldada jääkreostust ning ala elumumaana kasutusele võtuks tuleb olla veendunud, et pinnas vastab keskkonnaministri 28.06.2019. a määruse nr 26 "Ohtlike ainete sisalduse piirväärtused pinnases" kehtestatud piirarvudele elumumaal. Planeeringuala piirneb endise sadamaraudtee koridoriga, kus võib esineda pinnasereostust.

Maves OÜ läbi viidud reostusuuringuga 2023. a veebruaris saadi järgnevad tulemused:

- Sõbra tn (paaritute numbritega) 43...65 kinnistud on olnud majanduslikus kasutuses (Tartu Metsakombinaadi Mööblitsehhi, idapiiril Sadamaraudtee) kolmveerand sajandit. Otseselt reostavatest objektidest oli kümne aasta vältel kasutuses katlamaja vedelkütuse hoidla.
- Uuringu käigus rajati uuringualale 10 puurauku, kust võeti 10 pinnaseproovi naftasaaduste, polütsükliiliste aromaatsete süsivesinikkude (PAH) ja 7 raskmetalli sisalduse määramiseks.
- Kavandatavat tegevust (korterelamud) arvestades peab pinnase seisund Sõbra tn kinnistutel vastama elumaale, Sadamaraudtee maa-alal, mille maaüksused on transpordimaa sihtotstarbega, tööstusmaale kehtestatud nõuetele.
- Valdaval osal uuringualast, s.h endiste kütusemahutite asukohas, jäid analüüsitud ühendite kontsentratsioonid pinnases neile kehtestatud piirarvudest, enamasti isegi sihtarvudest väiksemaks.
- Sadamaraudtee asukohas tuvastati ühes uuringupunkti pinnases elumumaa piirarve ületavas koguses naftasaadusi, vaske ja pliid. Kuna määratud näitajate sisaldused ei ületanud tööstusmaa piirarve, ei ole seal vaja tegeleda pinnase saneerimistöödega.
- Tugev naftasaaduste reostus (2,5 korda üle tööstusmaa piirarvu) tuvastati ühe uuringupunkti (PA-7) täitepinnases katlamajast ida pool. Reostuse ulatuse ja saastunud pinnase mahu kindlakstegemiseks on seal vaja enne ehitustööde algust läbi viia detailsem reostusuuring.
- Juhul kui ehitustööde käigus tuvastatakse visuaalset (nt vedela õli tilke) või olfaktorset (tugevasti haisvat) pinnasereostust ka mujal, tuleb kaevetööd peatada ja konsulteerida keskkonnaspetsialistiga sellise pinnase edasise käitlemise osas.



Planeeringuala naabruses lõuna suunas on mitmeid keskkonnalube omavaid ettevõtteid, kelle tegevus mõjutab piirkonna õhukvaliteeti (AS TREF asfaltbetooni tehas, välisõhu saasteluba nr L.ÕV.TM-57137 jne) ja võib põhjustada müra (näiteks OÜ Kungla Lammutuskoda jäätmeluba JT 8-4/15/11507). Samuti on sel alal registreeritud jääkreostusobjekt (JRA0000239). Võib eeldada, et sealne tegevuste mõju ei ületa lubadega sätestatud piire, kuid võib siiski naabreid häirida. Elamurajooni arendamisel tuleb arvestada konfliktide suurenemise võimalusega tööstusalaga. Hoonete ja välialade projekteerimisel tuleb võimalike naaberladelt tulevate häiringutega arvestada ning näha ette ehituslikud meetmed mõjude leevendamiseks (nt mürakindlad aknad, kaitsehaljastus).

Planeeringualal ei asu kaitstavaid loodusobjekte. Lähim looduskaitseala (Ropka-lhaste looduskaitseala) asub teisel pool jõge ligikaudu 120 m ja Natura 2000 võrgustiku alad (Ropka-lhaste loodusala ja linnuala) ligikaudu 400 m kaugusel.

Planeeringualale ulatuvad Emajõe kalda ehituskeeluvöönd ja piiranguvöönd. Hoonestusalad ja krundi sisesed teed on planeeritud väljapoole ehituskeeluvööndit.

## 2.10. Servituutide seadmise vajadus

Pos 1...10 ning Pos 12...16 on planeeritud teeservituudi või isikliku kasutusõiguse seadmise vajadus krundi juurdepääsuteede ühiseks kasutamiseks.

Pos 1...Pos 16 on planeeritud isikliku kasutusõiguse seadmise vajadus Tartu linna kasuks planeeritud jalgteedele teede avalikuks kasutuseks.

Tabel 2. Servituutide seadmise vajadus

Servituut	Teeniv kinnisasi	Valitsev kinnisasi / isik, kelle kasuks servituut seatakse
teeservituut või isiklik kasutusõigus juurdepääsuteede kasutamiseks	Pos 1	Pos 3, Pos 4, Pos 6, Pos 7
	Pos 3	Pos 1, Pos 4, Pos 6, Pos 7
	Pos 4	Pos 1, Pos 6, Pos 7
	Pos 5	Pos 3
	Pos 6	Pos 4, Pos 7
	Pos 2	Pos 8, Pos 9, Pos 10
	Pos 9	Pos 2, Pos 8, Pos 10
	Pos 10	Pos 9, Pos 8
	Pos 14	Pos 11
	Pos 15	Pos 12, Pos 13, Pos 16
	Pos 16	Pos 12, Pos 13, Pos 15
	Pos 12	Pos 13
	Pos 13	Pos 12
isiklik kasutusõigus jalgteede avalikuks kasutuseks	Pos 1...Pos 16	Tartu linn

Servituudialad on esitatud joonisel 4.

## 2.11. Planeeringu elluviimine

Kehtestatud detailplaneering on aluseks ehitusprojekti koostamisele ja maakorralduslike toimingute teostamisele. Planeeringuga ei tohi põhjustada kahju kolmandatele osapooltele. Selleks tuleb tagada, et hooned ning rajatised ei kahjustaks naaberkruntide kasutamise võimalust ei ehitamise ega ka

kasutamise käigus. Juhul kui planeeritava tegevusega tekitatakse siiski kahju kolmandatele isikutele, kohustub krundi igakordne omanik kohe selts hütvitama tekitatud kahju.

Planeeringu elluviimisega ei kaasne Tartu linnale kohustust detailplaneeringukohase avalikuks kasutamiseks ettenähtud tee ja sellega seonduvate rajatiste, haljastuse, välisvalgustuse ning tehnorajatiste (sh sademevee kanalisatsiooni) (edaspidi rajatised) projekteerimiseks, rajamiseks, väljaehitamiseks ega vastavate kulude kandmiseks.

Planeeritud rajatiste väljaehitamise planeeringus ettenähtud ulatuses ja sellega seotud kulude kandmise – projektide tellija, ehitaja ja finantseerija – tagab planeeritud kinnistu igakordne omanik (edaspidi arendaja).

Mistahes esimesele hoonele ehitusloa väljastamise eelduseks on, et planeering on realiseeritud kruntimise osas ja välja on ehitatud planeeringukohased rajatised. Pos 2 kuni Pos 17 hoonete ehitusloa väljastamise eelduseks on Sõbra tänava planeeringukohane väljaehitamine. Pos 11 kuni Pos 16 hoonete ehitusloa väljastamise eelduseks on Pos 19 planeeritud tänava planeeringu ja projekti kohane väljaehitamine ning Purde tänava sõidutee ja kõnnitee väljaehitamine kuni Turu tänavani vastavalt liiklusuuringus esitatud põhimõttele (5,5 m laiune sõidutee ja 2 m laiune kõnnitee). Pos 2 kuni Pos 16 hoonete ehitusloa väljastamise eelduseks on Pos 20 planeeritud virgestusala planeeringu ja projekti kohane väljaehitamine.

Tänavamaad Pos 18 ja 19 ning virgestusmaa Pos 20 antakse peale väljaehitamist tasuta üle Tartu linnale. Pos 17 antakse peale planeeringu järgsete kruntide moodustumist tasuta üle Tartu linnale lasteaia ehitamiseks – krundi on lubatud kasutada ainult avalikes huvides ning linn ei tohi krundi edasi müüa. Kui krundi Pos 17 avalikes huvides kasutamist ei toimu, tuleb krunt anda tasuta tagasi praegusele omanikule.

Rajatiste väljaehitamise kohustuse mittetäitmise korral on Tartu linnal õigus keelduda mistahes planeeringukohase hoone ehitusloa väljastamisest. Ehitusloa võib anda enne nimetatud kohustuste täitmist, kui on olemas rajatiste ehitamiseks ehitusprojekt ja ehitusluba ja krundi igakordne omanik on sõlminud enne mistahes esimesele hoonele ehitusloa väljastamist Tartu linnaga lepingu, millega antakse rajatiste väljaehitamise kohustuse täitmiseks hiljemalt esimese hoone valmimise ajaks piisavad tagatised. Hoone loetakse valminuks, kui sellele on antud kasutusluba.

Esitatud tingimuste mittetäitmise korral on Tartu linnal õigus keelduda hoone ehitusloa väljastamisest ja tunnistada detailplaneering kehtetuks.

Tehnovõrkude rajamine toimub vastavalt ehitusõiguse teostaja ja võrguvaldajate kokkulepetele.





### 3. Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte

Planeeringu on kooskõlastanud:

Planeeringu läbi vaadanud ja heaks kiitnud:

