

## 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 .....	8
2.1.	Planeeringuala kruntideks jaotamine .....	8
2.2.	Krundi hoonestusala ja ehitusõigus .....	8
2.3.	Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused .....	8
2.4.	Liikluskorralduse põhimõtted .....	9
2.5.	Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....	14
2.6.	Tehnovõrgud.....	15
2.6.1.	Üldosa .....	15
2.6.2.	Veevarustus .....	15
2.6.3.	Kanaliseatsioon, sademevesi ja drenaaž .....	16
2.6.4.	Elektrivarustus ja tänavavalgustus .....	18
2.6.5.	Soojavarustus ja jahutus.....	18
2.6.6.	Telekommunikatsioonivarustus .....	19
2.7.	Kujad .....	19
2.8.	Kuritegevuse riski vähendavad tingimused .....	19
2.9.	Keskkonnatingimused.....	19
2.10.	Servituutide seadmise vajadus .....	21
2.11.	Planeeringu elluviimine .....	23
3.	Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte.....	25

## JOONISED (digitaalselt esitatud eraldi failidena)

Joonis 1. Situatsiooniskeem

Joonis 2. Planeeringuala kontaktvööndi funktsionaalsed ja linnaehituslikud seosed

Joonis 3. Olemasolev olukord

Joonis 4. Põhijoonis

Joonis 5. Tehnovõrgud





## 1. Üldosa

### 1.1. Sissejuhatus

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

Planeeringuala suurus on Tartu linnavalitsuse 28.04.2020 korralduse nr 472 järgi ligikaudu 6,8 ha. Planeeringu koostamise käigus on planeeringualast välja arvatud Sõbra tn 63 maaüksus, kuna antud alale lähiaastatel ehitustegevust ei kavandata. Planeeringuala uus suurus on ligikaudu 6,7 ha.

### 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 autoliikluse tekke ja parkimise nõudluse analüüsi (töö nr 231007, vt planeeringu lisad).

Liikluslahendus OÜ on 2025. a veebruaris koostanud autoliikluse tekke ja läbilaskvuste hinnangu (töö nr 250806, 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.

Juurdepääsud planeeringualale on mootorsõidukitele põhja suunast Sõbra tänavalt ning jalakäijatele lisaks lääne suunast Saekoja, Purde ja Odra tänavalt ja ida suunast endise sadamaraudtee koridoris olevalt kergliiklusteelt. 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 tänav 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 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 asumis 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 korruselisis 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 korruselisis 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 jaotustänavat, 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.



## 2. Planeerimise lahendus

### 2.1. Planeeringuala kruntideks jaotamine

Planeeritud on moodustada 20 krunti, lisaks säilib 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 rajatisi 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.

Vastavalt üldplaneeringu seletuskirja punktile 1.2.13 on korruse arvestuslikuks keskmiseks kõrguseks (koos vahelaega) elamul ja büroopinnal 3,2 m. Planeeritud hoonete suurima lubatud kõrguse planeerimisel on lisaks arvestatud, et katusekonstruktsioon võtab 0,6 m, katusele paigaldatavate päikesepaneelide ümber oleva piirde kõrguseks on 1,1 m ning sokli kõrgus on kuni 1 m. Seega tuleb nt 7-korruselise kortermaja suhteliseks kõrguseks  $7 \times 3,2 + 0,6 + 1,1 + 1 = 25,1$  m. Planeeritud (osalise) ärifunktsiooniga hoonete esimese korruse kõrguseks on arvestatud kuni 4 m (vt Skeem 1).

25,1	0,6	1,1	PÄIKESEPANEELIDE PIIRE
			KATUSEKONSTRUKTSIOON
	3,2		VII KORRUS
	3,2		VI KORRUS
	3,2		V KORRUS
	3,2		IV KORRUS
	3,2		III KORRUS
	3,2		II KORRUS
	3,2		I KORRUS
	1,0		SOKKEL
25,9	0,6	1,1	PÄIKESEPANEELIDE PIIRE
			KATUSEKONSTRUKTSIOON
	3,2		VII KORRUS
	3,2		VI KORRUS
	3,2		V KORRUS
	3,2		IV KORRUS
	3,2		III KORRUS
	3,2		II KORRUS
	4,0		I KORRUS
	1,0		SOKKEL

Skeem 1. Planeeritud hoonete arvestuslik kõrguslik lõige – vasakul 7-korruselise kortermaja, paremal (osalise) ärifunktsiooniga hoone.

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. Pos 11 ja Pos 14 planeeritud hooned peavad astmeliselt langema Odra tänava suunas, nende hoonete Odra tänava poolses küljes võib olla kuni kolm korrust. Hoonete arhitektuur peab olema kaasaegne, kõrgetasemeline ja keskkonda sobituv. Hooned tuleb arhitektuuriliselt, mahuliselt ja kõrguslikult liigendada. Elamute projekteerimisel tuleb ette näha 2...3 erinevat majatüüpi.

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. Planeerimisel on arvestatud, et planeeritud hoonete  $\pm 0.00$  kõrgus on minimaalselt absoluutkõrgusel 34.30,  $\pm 0.00$  kõrgus hoonet ümbritsevast maapinnast võib olla kuni 1 m. Kui parkimine lahendatakse esimese korruse mahus, siis parkimiskorruse  $\pm 0.00$  kõrgus võib olla kuni 1 m hoonet ümbritsevast maapinnast madalam. Esimese korruse äripindade puhul tuleb tagada mugav juurdepääs nendele pindadele muu hulgas ka liikumisvaegusega inimestele.

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, lapsekäru, kelkude jms hoidmiseks mugavalt kasutatavas asukohas.

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

Rammvaiade kasutamine on keelatud.

## 2.4. Liikluskorralduse põhimõtted

Moodustatavate kruntide kasutamine eeldab nii mootorsõidukitega kui ka kergliikluse juurdepääsu. Mootorsõidukite juurdepääsud planeeringualale on planeeritud Sõbra tänavalt. Jalakäijatele ja jalgratturitele luuakse juurdepääs lisaks sadamaraudtee kergliiklustee kaudu. Väljaspool planeeringuala olevatele Saekoja ja Odra tänavale ei ole täiendavat autoliiklust kavandatud, jalakäijate liikumine planeeringuala ning nendele tänavate vahel on võimalik.

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.

Endise sadamaraudtee koridoris (katastriüksus Teguri tänav T55) oleva Teguri tänava pikenduse üldplaneeringus näidatud väljaehitamise korral on võimalik planeeritud Pos 19 tänav sellega ühendada.

Vastavalt autoliikluse tekke ja läbilaskvuse hinnangule lisandub planeeringu realiseerimisel Turu-Sõbra ristmikule sisenevat liiklust ca 150 a/h (4 a/tsükliks, õhtune tiptund) ja väljuvat liiklust ca 130 a/h (3 a/tsükliks, hommikune tiptund), mis jaguneb kolme liiklussuuna vahel ja lisanduv autoliiklus ei muuda mõõdetavalt ooteaegasid ega teenindustaset. Planeeringu realiseerimisel kujuneb Sassi tänava liikluskoormuseks 230 a/h ja Sõbra tänava liikluskoormuseks 600 a/h, läbilaskvused jäävad heale tasemele.

Planeeritud elamu- ja ärikruntide siseselt 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. Läbi planeeritud kruntide Pos 1...Pos 16 on planeeritud jalgteed, kus tuleb vastava servituudiga 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.

Jalg- ja/või jalgrattateede ristumine sõiduteedega tuleb teha jalg- ja/või jalgrattatee 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 jalgsikäigu 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 2. Tartlaste liikumisviisid 2003-2018 ning eesmärgid aastateks 2030 ja 2040 (Tartu jalgrattaliikluse strateegiline tegevuskava 2020-2040).

Vähendatud parkimismormatiiv, 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 tipptunnil on sisenev liiklus 1 auto iga 40 korteri kohta ja väljuv liiklus 1 auto iga 6 korteri kohta;
- õhtusel 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 õhtul 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 kruntidel 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 parkimismormatiiv 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. Pos 1 normatiivist puudu jäävad parkimiskohad asuvad naabruses asuvates avalikes parklates. 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 korrusest väljuda ilma trepi abita ning teeb hoovi kasutamise mugavamaks.

Tabel 1. Näitlik parkimiskohtade arvutus

Planeeritud krunt	Planeeritud krundi kasutamise sihtotstarve	Näitlik mitte-eluhoone suletud brutopind	Näitlik koormusindeks (krundi pind korteri kohta)	Näitlik korterite arv	Näitlik sõiduautode parkimiskohtade arv väljas	Näitlik sõiduautode parkimiskohtade arv hoone mahus	Näitlik sõiduautode parkimiskohtade arv kokku	Näitlik normatiivne korterite sõiduautode parkimiskohtade arv (0,8 kohta/korter)	Näitlik normatiivne büroo sõiduautode parkimiskohtade arv (1 koht/60 m <sup>2</sup> brutopinna kohta)	Näitlik normatiivne lasteaia 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	100% kontori- ja büroohoone maa	2520	-	-	22	0	22	-	42	-	-	25
Pos 2	60...100% kontori- ja büroohoone maa; 0...40% korterelamu maa	1080	90,8	10	18	8	26	8,0	18	-	20	6
Pos 3	100% korterelamu maa	-	80,9	27	8	14	22	21,6	-	-	54	-
Pos 4	100% korterelamu maa	-	83,2	31	11	14	25	24,8	-	-	62	-
Pos 5	100% korterelamu maa	-	76,0	31	5	20	25	24,8	-	-	62	-
Pos 6	100% korterelamu maa	-	76,0	31	5	20	25	24,8	-	-	62	-
Pos 7	100% korterelamu maa	-	80,0	38	10	20	30	30,4	-	-	76	-
Pos 8	100% korterelamu maa	-	80,6	38	11	20	31	30,4	-	-	76	-
Pos 9	60...100% kontori- ja büroohoone maa; 0...40% korterelamu maa	1840	86,0	14	16	14	30	11,2	18,4	-	31	11
Pos 10	100% korterelamu maa	4095	77,8	33	7	20	27	26,4	-	-	66	-
Pos 11	100% korterelamu maa	-	100,0	24	19	0	19	19,2	-	-	38	-
Pos 12	100% korterelamu maa	-	79,0	24	6	14	20	19,2	-	-	40	-
Pos 13	100% korterelamu maa	-	84,4	33	13	14	27	26,4	-	-	54	-
Pos 14	100% korterelamu maa	-	100,0	29	23	0	23	23,2	-	-	46	-
Pos 15	100% korterelamu maa	-	78,6	34	8	20	28	27,2	-	-	56	-
Pos 16	100% korterelamu maa	-	81,7	28	9	14	23	22,4	-	-	46	-
Pos 17	100% koolielse lasteasutuse maa	3400	-	-	10 (+tänaval 19)	-	-	-	-	17	-	määratakse projektiga
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.



Pos 20 krundil alates Pos 18 planeeritud sõiduteest kuni Pos 20 läbiva sõiduteeni ning Pos 19 planeeritud sõidutee idapoolsest otsast endise sadamaraudtee koridoris kulgeva teeni on planeeritud 3,5 m laiune ning 25 tonnise kandevõimega tee, mis on hädaolukorras kasutatav operatiivsõidukite liikumiseks (joonisel 4 tähistatud tingmärgiga „planeeritud operatiivsõidukite varutee“), tavaolukorras on need teed kasutusel jalgteena.

## 2.5. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Säilitada tuleb Sõbra tänava ääres vastava tingmärgiga 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 krundisisele 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 planeeritud Pos 19 tänava poolses küljes ning Pos 11 ja Pos 14 Odra tänava poolses küljes tuleb kavandada puhvrina toimiv mitmerindelne haljastuslahendus (sh kõrghaljastus).

Pos 20 on planeeritud piirkonna keskseks avalikuks haljas- ja virgestusalaks, kuhu võib projekteerida erinevaid vaba aja veetmise rajatisi ning haljastust. Pos 20 esitatud teede, sademevee tiikide ja haljastuse asukohad on joonisel 4 esitatud näitlikuna ning neid täpsustatakse projektiga. Pos 2 ala projekteerimisel arvestada järgnevaga:

- puhkeala peab ruumiliselt olema terviklik, seotud funktsionaalselt ja visuaalselt ümbritseva keskkonnaga ja rakendada tuleb nüüdisaegse maastikuarhitektuuri parimat praktikat;
- puhkeala peab olema kasutatav ja atraktiivne kõigil aastaaegadel, peab pakkuma tegevust ja kasutusvõimalusi erinevatele vanusegruppidele (sh erivajadustega inimestele);
- ümbritsevad krundid peavad haljasalaga loogiliselt seotud läbi kergliiklusteede võrgustiku;
- lahendus peab olema pikaajaliselt säästlik, eelistatud on looduslikult reguleeruvad ruumilahendused, vältida tuleb massiivseid ja intensiivset hooldust nõudvaid lahendusi;
- teed ja haljasalad on kavandatud aastaringselt kergesti hooldatavatena ja vastupidavatena;
- ühiskasutatav haljasala ja hoonestatud kruntide üleselt on loodud innovatiivne ja looduslähedane sademevee ärajuhtimise lahendus;
- valitud taimmaterjal kajastab kaasaegset lähenemist maastikuarhitektuurile ning arvestab kohalike kliimaatiliste eripäradega. Taimed peavad olema kättesaadavad Eestist või naaberriikide puukoolidest ning meie kliimatingimustele omased;
- on tehtud ettepanekud inventari paigutuslahendusele ja disainile (pingid, prügikastid, muud väikevormid, infotahvlid; kõik eeltoodud väikevormid on kergesti hooldatavad, võimalikult vandalismi- ja ilmastikukindlad);
- lisaks traditsioonilistele puhke kohtadele on alale loodud alternatiivseid puhkekohti elustikutüvede ja kivide näol;
- valgustuslahendus on kavandatud esteetiliselt ning komplekselt, soovitatav on kasutada LED-valgusteid ning ei tohi tekitada valgusreostust;

- lahendatud on jäätmete kogumine (sh sorteerimismahutitega konteinerid).

Joonisel 4 on planeeritud haljasala tingmärgiga 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. Jäätmekogumisrajatise paigutamisel arvestada, et need ei takistaks ristmikel nähtavust.

## **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. Väljaspool planeeringuala esitatud tehnovõrguliinide paiknemine on tinglik ning tuleb lahendada projekteerimisel. Teguri tänav T55 maaüksuse alal tuleb tehnovõrgud paigutada võimalikult tee alla. Planeeritud tehnovõrgud on esitatud joonisel 5.

### **2.6.2. Veevarustus**

Planeeritud hoonete veevarustus on planeeritud ühisveevõrgust vastavalt AS Tartu Veevärgi tehnilistele tingimustele nr INF/66.

Olemasolev Sõbra tänava malmveetorustik DN 100 koos haruühendustega on eraomandis. Piirkonna veearvestikaev asub Sõbra tänav T54 kinnistul, olemasolev veearvestikaev tuleb planeeringu elluviimisel likvideerida. Sõbra tänava amortiseerunud DN100 malmtorustik on planeeritud asendada plasttoruga koos haruühendustega, tagada tuleb olevate tarbijate ümberühendused.

Planeeritud kruntide veega varustamiseks on planeeringuala tänavatele (sh osadele kruntide sisestele ühiskasutatavatele teedele) ning üldkasutatavale alale planeeritud veetoru, mis on ringistatud Turu tänava, Siili tänava, Odra tänava ning Purde tänava torustikega. Igale krundile projekteerida eraldi veeühendustoru krundiga tänavatorustikust. Purde tänaval kuni Turu tänavani ja Odra tänaval on hetkel veetorustik, mis pole mõeldud kortermajade piirkonna teenindamiseks. Varustuskindluse tõstmiseks on vajalik üks või teine olemasolev veetorustik vahetada välja suurema vastu, sobiv lahendus määrata projekteerimisel.







Skeem 3. Planeeritud veetorustike skeem. Rohelise ringiga on tähistatud ühenduskohad olemasolevate torustikega.

Tuletõrjevee tagamisel tuleb arvestada siseministri 18.02.2021 määruse nr 10 Veevõtukoha rajamise, katsetamise, kasutamise, korrashoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord ning EVS 812-6:2012 Ehitiste tuleohutus. Osa 6: Tuletõrje veevarustus nõuetega. Planeeritud tänavatele Pos 18 ja Pos 19 ning Teguri tänav T55 on planeeritud ühisveevõrgu torustikule tuletõrjehüdrantide asukohad, Odra tänaval ning Siili tänavalt asuvad planeeringuala läheduses olemasolevad hüdrandid. Tuletõrjevett saab hüdrantidest tagada maksimaalselt 10l/s, juhul kui vajalik on suurem veeloovutus tuleb tuletõrjevesi lahendada muul viisil (nt mahutite baasil või kuivhüdrandiga Emajõesst). Mahutite täitmise tarbeks on lubatud veevõtt ühisveevõrgust pärast kinnistu peamöödusõlme.

### 2.6.3. Kanalisatsioon, sademevesi ja drenaaž

Planeeritud hoonete reovesi on vastavalt AS Tartu Veevärgi tehnilistele tingimustele nr INF/66 planeeritud juhtida ühisreoveekanaliseerimisele. Reoveekanaliseerimise eesvooluks on Turu tänava DN 2200 tunnelkollektor. Olemasolevad detailplaneeringualal asuvad reoveepumplad ning Purde tänava reoveepumpla tuleb likvideerida. Pos 20 on planeeritud uus reoveepumpla, mis peab vastama AS Tartu Veevärk nõuetele ning mille kuja ulatus 20 m. Pumpla projekteerimisel arvestada kogu piirkonna vooluhulgaga. Planeeritud on olemasolevate torustike ümberühendused uude pumplasse. Pumpla tuleb varustada AS Tartu Veevärk nõuetele vastava automaatika- ja elektripaigaldisega. Pumplale tuleb tagada ligipääs tänavamaalt ja juurdepääs hooldustehnikaga. Reoveepumpla täpsemad nõuded täpsustatakse ehitusprojekti tingimuste koosseisus. Planeeritud hoonetest kuni pumplani on planeeritud iseoolne reoveekanaliseerimistorustik ning pumplast surveveekanaliseerimise toru mööda Teguri, Purde ja Pos 19 planeeritud tänavat olemasoleva eesvooluni Turu tänaval. Purde tänaval asub olemasolev surveveekanaliseerimise torustik, mis tuleb vajadusel rekonstrueerida. Igale krundile on planeeritud eraldi ühendustoru krundiga



külgnevast tänavatorustikust või krundi sisese ühiskasutatava tee alale planeeritud torustikust. Sõbra tänaval tuleb uue planeeritud reoveetorustikuga ümber ühendada Sõbra tn 56, Sõbra tn 58 ja Sõbra tn 63 reoveekanaliseerimise torustikud. Reoveepumplale on planeeritud avariülevoolutoru Emajõkke.



Skeem 4. Planeeritud reoveekanaliseerimise skeem. Tumeroheliste joonte ja nooltega on planeeritud isevooline reoveekanaliseerimine ning heleroheliste joonte ja nooltega survereoveekanaliseerimine.

Sõbra tänaval asuv olemasolev DN 500 ja DN 600 sademeveetorustik on planeeritud asendada De 800 plasttoruga, mis on planeeritud ühendada Sõbra tänaval lõigus Emajõgi kuni Sõbra 65 paigaldatud De 800 sademeveekanaliseerimise torustikuga. Olemasolevad ühendused on planeeritud ümber ühendada uue torustikuga. Planeeritud kruntidele ja tänavatele on planeeritud sademeveekanaliseerimise torustikud, mille eesvooluks on Emajõgi. Kuna torude täpne asukoht määratakse pärast konkreetseid arvutusi projekteerimisel, on planeeringus reserveeritud sademeveetorule ruum mitmes erinevas koridoris, millest kõiki ei ole vaja kasutusele võtta. Valingvihma aegse ülekoormuse vähendamiseks sademeveesüsteemis tuleb planeeringualt ärajuhitava sademevee vooluhulka (l/s) piirata. Planeeringualt sademeveesüsteemi juhitava sademevee vooluhulga (l/s) vähendamiseks ja ühtlustamiseks kasutada võimalikul määral väikese äravooluteguriga pinnakatteid, kokkuvooluaega pikendavat vertikaalplaneerimist, puhvermahtu ning võimalusel sademevee taaskasutamist. Pos 20 haljasala maa krundile on planeeritud sademevee viibetiigid, kuhu võimalusel juhtida planeeringualal kogunevat sademevett. Viibetiikide ülevooluks on planeeritud torustik Emajõeni. Pos 20 haljasalale kavandatud tiigid, mis küll toimivad ka sademevee kogumisaladena, jäävad haljasala osaks ning nende hooldamine kuulub haljasala hoolduse alla. Pos 1 kuni Pos 17 kruntidel on joonisel 5 esitatud võimalikud puhvermahutite, mis jäävad eraomandisse, asukoht. Puhvermahutid dimensioneerida projekteerimisel. Sademeveekanaliseerimise projekteerimisel arvestada võimaliku maksimaalse paisutustasemega torustikus. Allpool võimalikku paisutustaset asuvate sademeveeneelude kanaliseerimiseks kasutada pumpamist. Planeeringualt, sealhulgas parklatest, ärajuhitav 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 ning AS-i Tartu Veevärk vee- ja kanalisatsiooniteenuse osutamise tüüptingimustele. Planeeritud parkimisalade ja tänavate sademevee puhastamiseks on sademeveetorustikele planeeritud puhastid enne tiikidesse ja Emajõkke suubumist, puhastite asukohad täpsustatakse projektiga.

Sademe- ja drenaaživee juhtimine olmekanalisatsioonitorustikku on keelatud.

#### 2.6.4. Elektrivarustus ja tänavavalgustus

Planeeringuala elektrivarustus on planeeritud vastavalt Elektrilevi OÜ tehnilistele tingimustele nr 435549. Pos 4 krundile on planeeritud koht uuele komplektalajaamale, mille toide on planeeritud 10 kV maakaabelliiniga Prisma II 469 ja Ärimaja 452 alajaamadest. Alajaama teenindamiseks peab jääma ööpäevaringne vaba juurdepääs. Uuest planeeritud alajaamast kuni planeeritud kruntideni on planeeritud eraldi fiidrite ringtoiteliinidena 0,4 kV maakaabelliinid ning kruntide piiridele on planeeritud 0,4 kV liitumis- ja jaotuskilbid. Liitumiskilbid on planeeritud võimalusel mitmekohalistena. Liitumiskilbid peavad olema alati vabalt teenindatavad. Elektritoide liitumiskilbist hooneteni on planeeritud maakaabliga. Teguri tänavale on planeeritud liitumiskilp ja maakaablid planeeritud reoveepumplale.

Planeeritud teede äärde on planeeritud tänavavalgustuse elektrikaabli asukoht, valgustite paiknemine määratakse projekteerimisel. Planeeritud kruntide sisene valgustus lahendatakse projekteerimisel vastavalt vajadusele ning kruntide kujunduslahendusele, krundi sisese valgustusega ei tohi põhjustada ülemääraseid häiringuid piirnevatel tänavatel liikujatele.

Vastavalt ehitusseadustikule tuleb sellise hoone püstitamisel, mille teenindamiseks on ette nähtud rohkem kui kümme parkimiskohta, paigaldada:

- juhtmetaristu igale parkimiskohale, kui tegemist on elamuga;
- juhtmetaristu vähemalt igale viiendale parkimiskohale ja elektriauto laadimispunkt vähemalt ühele parkimiskohale, kui tegemist on mitteelamuga.

#### 2.6.5. Soojavarustus ja jahutus

Planeeringuala asub üldplaneeringu kohases kaugküttepiirkonnas. Planeeritud hoonete soojavarustus on planeeritud vastavalt Gren Tartu AS tehnilistele tingimustele nr 2/23 lahendada kaugküttega. Samuti on lubatud kütteks kasutada taastuvenergiat põhinevaid küttekiike (sh päikesepaneelid- ja kollektorid, maaküte). Päikesepaneelide paigaldamise korral hoone katusele võivad need ulatuda kuni 1 m üle suurima lubatud hoone kõrguse.

Ühenduskohad olemasolevate soojustorustikega on kavandatud Siili, Teguri, Saekoja, Purde ja/või Sõbra tänava torustikul ning Pos 18 säilival olemasoleval torustikul. Kuna torude täpne asukoht määratakse pärast konkreetseid arvutusi projekteerimisel, on planeeringus reserveeritud soojustorustikule ruum mitmes erinevas koridoris, millest kõiki ei ole vaja kasutusele võtta. Soojustorustik projekteerida rõhuklass PN16 eelisoleeritud torustikuna, lähtuda EVS 843 “Linnatänavad” nõuetest tehnovõrkude kujade ja kaitsetsoonide kohta.

Sõbra tänavale on planeeritud üldplaneeringu kohane kaugjahutustorustik, mille ühenduskoht olemasoleva jahutustorustikuga on Turu tn 16a kinnistul. Projekteerimisel võib vajadusel planeeritud hooned liita kaugjahutusvõrguga.

Olemasolevate töötavate kaugküttetorustike ümbertöstmise kulud kannab huvitatud isik.

Kaugküttevõrgu valdaja soovil on joonisel 5 esitatud planeeritud kaugküttevõrgu kaitsevööndi piir, ehitise kaitsevööndile kehtivad nõuded on esitatud „Ehitusseadustiku“ ptk-s 8.

### 2.6.6. Telekommunikatsioonivarustus

Planeeritud hoonete telekommunikatsioonivarustus on planeeritud vastavalt Telia Eesti AS-i tehnilistele tingimustele nr 37583207Sõbra tänaval olevast telekommunikatsioonivõrgust. Planeeritud on põhitrass lähtuvana Sõbra tänaval kulgevast sidetaristust. Igale krundile on nähtud ette individuaalsed sisendid planeeritud põhitrassist.

### 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 valgustatus;
- 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 absoluutkõrgus minimaalselt 33.50 (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 sademeveekanalisatsiooni, mitte lasta valguda naaberkruntidele. Veekogusse 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 elamumaana kasutusele võtuks tuleb olla veendunud, et pinnas vastab keskkonnaministri 28.06.2019. a määruse nr 26 "Ohtlike ainete sisalduse piirväärtused pinnases" kehtestatud piirarvudele elamumaal. 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 Mööblitsehh, 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, polütsükliliste 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 elamumaa 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 olfaktoorseid (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). Sealne tegevuste mõju ei tohi ületada kehtivate normidega sätestatud piire, kuid võib siiski naabreid häirida. Elamurajooni arendamisel tuleb arvestada konfliktide suurenemise võimalusega tööstusalaga. Hoonete ja välialade projekteerimisel tuleb võimalike naaberaladelt tulevate häiringutega arvestada ning näha ette ehituslikud meetmed mõjude leevendamiseks (nt kaitsehaljastus, mürakindlad avatäited). Müra seadusega piirides hoidmise eest vastutavad müra tekitajad.

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

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



Eesti pinnase radooniriski kaardi alusel<sup>1</sup> võivad Tartu linnas esineda kõrge või väga kõrge radooniriskiga alad. Eluhoonete puhul viidatakse tavaliselt standardile EVS 840:2017 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“, mille alusel tuleb teha pinnase radoonitaseme mõõtmisi hoone ehitusprojekti koostamisel ja rakendada radoonikaitse meetmeid. Siseringide õhu radoonisisaldus on reguleeritud ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 28.02.2019 määrusega nr 19 „Hoone ruumiõhu radoonisisalduse ja hoone tarindi ehitusmaterjalidest siseringidesse emiteeritavast gammakiirgusest saadava efektiivdoosi viitetase“, mis on samas õiguslikult siduvam dokument kui standard. Standard kirjeldab head praktikat, kuidas soovitud tulemuseni jõuda. Hiljemalt enne hoonete projekteerimist teostada radooniriski uuring, et vajadusel oleks võimalik projekteerimisel kõrgendatud radooniriskiga toimetulekuks (vastava vajaduse ilmnemisel) vajalikke meetmeid rakendada.

## 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.

Vastavalt vajadusele on planeeritud servituutide seadmise vajadus krundi sisestele tehnovõrguliinidele vastava võrgu valdaja kasuks.

Gren Tartu AS kasuks on 2010. a seatud servituudialad (notariaalakt ametitoimingute raamatus 2010.a nr 1009, Tartu Notar Tiina Tomberg) (vt joonis 3). Nimetatud servituudialade paiknemist on vajalik planeeringu elluviimisel muuta lähtuvalt joonisel 5 esitatud lahendusest ning koostatavast projektist.

Tabel 2. Servituutide seadmise vajadus

Servituut	Teeniv kinnisasi	Valitsev kinnisasi / isik, kelle kasuks servituut seatakse
teeservituut või isiklik kasutusõigus juurdepääsutee kasutamiseks	Pos 1	Pos 3, Pos 4, Pos 6, Pos 7, Pos 11, Pos 12, Pos 13, Pos 14, Pos 15, Pos 16
	Pos 3	Pos 1, Pos 4, Pos 5, Pos 6, Pos 7, Pos 11, Pos 12, Pos 13, Pos 14, Pos 15, Pos 16
	Pos 4	Pos 1, Pos 6, Pos 7, Pos 11, Pos 12, Pos 13, Pos 14, Pos 15, Pos 16
	Pos 5	Pos 3
	Pos 6	Pos 4, Pos 7, Pos 11, Pos 12, Pos 13, Pos 14, Pos 15, Pos 16
	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 12, Pos 13, Pos 15, Pos 16
	Pos 15	Pos 12, Pos 13, Pos 16
	Pos 16	Pos 12, Pos 13, Pos 15

<sup>1</sup> <https://gis.egt.ee/portal/apps/experiencebuilder/experience/?id=f4363bc3bae34fe19e04458dc875375e>  
(külastatud 19.05.2025)



	Pos 12	Pos 13
	Pos 11	Pos 12, Pos 13, Pos 14, Pos 15, Pos 16
	Pos 13	Pos 12
isiklik kasutusõigus jalgteede avalikuks kasutuseks	Pos 1...Pos 16	Tartu linn
liiniservituut või isiklik kasutusõigus	Pos 1	reoveekanalisisatsioonivõrgu valdaja; sademeveekanalisisatsiooni võrgu valdaja; kaugküttevõrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja; telekommunikatsioonivõrgu valdaja
	Pos 2	sademeveekanalisisatsiooni võrgu valdaja
	Pos 3	kaugküttevõrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja; telekommunikatsioonivõrgu valdaja; ühisveevõrgu valdaja
	Pos 4	reoveekanalisisatsioonivõrgu valdaja; sademeveekanalisisatsiooni võrgu valdaja; ühisveevõrgu valdaja; kaugküttevõrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja; telekommunikatsioonivõrgu valdaja
	Pos 5	telekommunikatsioonivõrgu valdaja; kaugküttevõrgu valdaja
	Pos 6	reoveekanalisisatsioonivõrgu valdaja; sademeveekanalisisatsiooni võrgu valdaja; ühisveevõrgu valdaja; kaugküttevõrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja
	Pos 7	ühisveevõrgu valdaja; kaugküttevõrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja
	Pos 8	kaugküttevõrgu valdaja
	Pos 9	reoveekanalisisatsioonivõrgu valdaja; sademeveekanalisisatsiooni võrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja; telekommunikatsioonivõrgu valdaja; kaugküttevõrgu valdaja
	Pos 10	reoveekanalisisatsioonivõrgu valdaja; sademeveekanalisisatsiooni võrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja; telekommunikatsioonivõrgu valdaja; kaugküttevõrgu valdaja
	Pos 11	kaugküttevõrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja; telekommunikatsioonivõrgu valdaja
	Pos 12	elektrivõrgu valdaja; telekommunikatsioonivõrgu valdaja;





		kaugküttevõrgu valdaja
	Pos 13	elektrivõrgu valdaja; telekommunikatsioonivõrgu valdaja; sademeveekanaliseerimise võrgu valdaja; kaugküttevõrgu valdaja
	Pos 14	kaugküttevõrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja
	Pos 15	kaugküttevõrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja; reoveekanaliseerimise võrgu valdaja; ühisveevõrgu valdaja;
	Pos 16	sademeveekanaliseerimise võrgu valdaja; elektrivõrgu valdaja; kaugküttevõrgu valdaja

Servituudialad on esitatud joonistel 4 ja 5.

### 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 koheselt hüvitama 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 ehitustegevuse eelduseks on, et planeeringualalt on likvideeritud reostunud pinnas, 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.

Mistahes esimesele hoonete 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 ja Pos 20 planeeritud tänava planeeringu ja projekti kohane väljaehitamine. 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 moodustamist 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: