

Rohelise pargi ala detailplaneering

Tartu linn

Planeeringu eskiislahendus



Töö nr: 22147DP1

Huvitatud isik: Cesana Grupp OÜ

Planeeringu korraldaja: Tartu linnavalitsus

Projekti juht, volitatud ruumilise keskkonna planeerija: Mart Hiob

Koostaja, volitatud maastikuarhitekt: Tanel Breede



Esikaanel maa- ja ruumiameti kaldaerofoto.

Sisukord

SELETUSKIRI

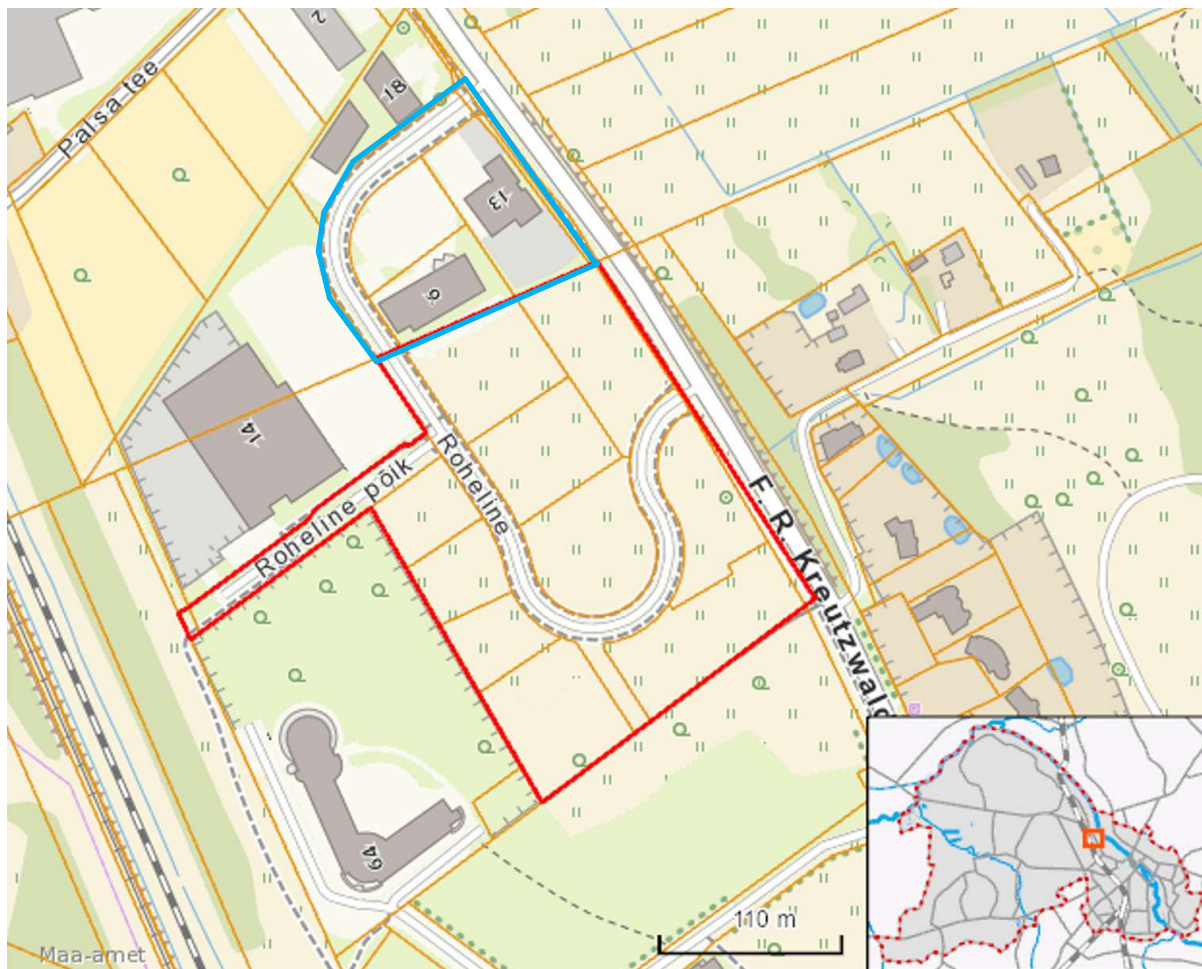
1.	Üldosa.....	5
1.1	Sissejuhatus	5
1.2	Planeeringu lähtedokumendid	5
1.3	Olemasoleva olukorra iseloomustus.....	6
1.4	Kehtiv detailplaneering.....	6
1.5	Vastavus üldplaneeringule.....	6
1.6	Arhitektuurivõistlus	8
1.7	Planeeringuala ja kontaktvööndi linnaehituslikud ja funktsionaalsed seosed	8
1.8	Liikumisviiside analüüs.....	10
2.	Planeeringulahendus.....	12
2.1	Planeeringulahenduse kontseptsioon	12
2.2	Planeeringuala kruntideks jaotamine, hoonestusala ja ehitusõigus	12
2.3	Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused	14
2.4	Liikluskorralduse põhimõtted	15
2.5	Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....	17
2.6	Tehnovõrgud.....	19
2.6.1	Side	19
2.6.2	Elekter	19
2.6.3	Tänavavalgustus	20
2.6.4	Vesi	20
2.6.5	Tuletõrjevesi	20
2.6.6	Reoveekanaliseerimine	21
2.6.7	Sademeveekanaliseerimine	21
2.6.8	Küte.....	23
2.6.9	Jahutus.....	23
2.7	Kujad	23
2.8	Kuritegevuse riski vähendavad tingimused	23
2.9	Müra-, vibratsiooni- ja muud keskkonnatingimused.....	24
2.10	Servituutide ja/või sundvalduse seadmise vajadus.....	25
2.11	Planeeringu elluviimisega kaasnevad majanduslikud, kultuurilised, sotsiaalsed ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud	26
2.12	Planeeringu elluviimine	26
3.	Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte.....	29

4.	Joonised (<i>esitatud eraldi failidena</i>)	31
1.	Põhijoonis	
2.	Kontaktvööndi joonis	
3.	Olemasolev olukord	
4.	Tehnovõrgud	

1. Üldosa

1.1 Sissejuhatus

Planeeringuala pindalaga u 7 ha asub Tähtvere linnaosas F. R. Kreutzwaldi tänava ja Tartu-Tallinna raudtee vahelisel alal.



Joonis 1. Planeeringuala asukoht. Väljavõtte detailplaneeringu algatamise korraldusest – planeeringuala piir punase jämeda joonega. Planeeringu koostamise käigus suurendatud planeeringuala – sinise jämeda joonega.

Detailplaneeringu eesmärk on kehtiva detailplaneeringu muutmise ning uutele äri- ja eluhoonetele ehitusõiguse määramise võimaluste kaalumise.

1.2 Planeeringu lähtedokumendid

Planeeringu lähtedokument on Tartu linnavalitsuse 16.07.2024. a korraldus nr 596 „Rohelise pargi ala detailplaneeringu koostamise algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine“ ja Tartu linna üldplaneering.

Geodeetilise alusplaani mõõdistas WeW OÜ augustis 2025. a. Koordinaadid on L-Est 97 koordinaatsüsteemis, kõrgused EH2000 süsteemis.

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

1.3 Olemasoleva olukorra iseloomustus

Planeeringuala pindalaga u 7 ha asub Tähtvere linnaosas F. R. Kreutzwaldi tänava, Tartu Waldorfgümnaasiumi, Tartu-Tallinna raudtee ja aianduskeskuse *Gardest* vahelisel alal.

Roheline tn 1 kuni 8, Roheline tn 10 ja Roheline tn 12 katastriüksuste sihtotstarve on ärimaa, Rohelise tänava ja Rohelise põigu sihtotstarve on transpordimaa.

Ala on suures osas hoonestamata, hoonestatud on Roheline tn 9 ja 13, ehitusluba on väljastatud Roheline tn 3 krundile (Pos 1) 20-korruselise ärihoone ehitamiseks. Roheline tn 11 kinnistule on rajatud parkla. Alal kasvavad üksikud puud. Juurdepääs alale toimub eraomanduses oleva Rohelise tänava kaudu, kus on välja ehitatud sõidutee ja kahepoolne kõnnitee.

Planeeringuala reljeef langeb kergelt kirde suunas. Suurim kõrguste vahe on u 3,5 m.

Planeeringualal oli Eesti looduse infosüsteemis EELIS registreeritud III kaitsekategooriasse kuuluva laialehise neiuvaiba (*Epipactis helleborine*) leiukoht. Leiukohta vaadeldi viimati 2011. aastal, mil alal registreeriti üks isend. Keskkonnaamet arhiveeris leiukoha 01.07.2026, kuna elupaik on muutunud liigile sobimatuks ning liik on tõenäoliselt hävinud. Kaitsealuste liikide esinemisest planeeringule piiranguid ega eritingimusi ei tulene.

Maa- ja ruumiameti karuputke kaardirakenduse andmetel paiknevad planeeringualal aktiivses tõrjes olev karuputke koloonia JT351 ning hävinuks tunnistatud kolooniad JT120 ja JT351-1. Kuigi nimetatud aladel ei ole karuputke taimi alates 2019. aastast täheldatud, võivad karuputke seemned pinnases säilida üle kümne aasta. Kolooniate asukohad on näidatud planeeringu joonistel.

1.4 Kehtiv detailplaneering

Fr. R. Kreutzwaldi 66 detailplaneering

Alal kehtib Tartu linnavolikogu 26.06.2008. a otsusega nr 388 kehtestatud Fr. R. Kreutzwaldi 66 detailplaneering, millega on ette nähtud ala jagada 11 ärimaa krundiks ning 3 transpordimaa krundiks. Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind jääb vahemikku 600...5000 m², suurim lubatud absoluutkõrgus Balti BK77 süsteemis 63.50 kuni 111.00. Kehtiva planeeringuga on kavandatud kolm avalikult kasutatava tee krunti (Pos 2, Pos 3 ja Pos 14), mis on ette nähtud võõrandada Tartu linnale tasuta koos neile rajatud ehitistega. Juurdepääsude osas on seatud tingimus, et detailplaneeringu täielikuks realiseerimiseks tuleb välja ehitada Vaksali tänava pikendus planeeringu alalt kuni Betooni tänavani või lähima raudteeületuskohani koos ületuskoha väljaehitusega.

Käesoleva detailplaneeringu kehtestamisega muutub sama ala kohta varem kehtestatud detailplaneering kehtetuks.

Päido ja Sossi kruntide maa-ala detailplaneering

Alal kehtib Tähtvere vallavalitsuse 16.10.2009. a korraldusega nr 2-1/214 kehtestatud Päido ja Sossi kruntide maa-ala detailplaneering, millega on ette nähtud ala jagada 6 ärimaa ning 3 transpordimaa krundiks. Hoonete suurim lubatud ehitisealune pind jääb vahemikku 800...6000 m², suurim lubatud kõrgus maapinnast 13 m.

1.5 Vastavus üldplaneeringule

Tartu linna üldplaneeringuga on ala juhtotstarbeks määratud osalise korterelamu otstarbega ärihoone maa-ala. Maa-alale on lubatud kuni 40% ulatuses hoonestuse brutopinnast planeerida korterelamu otstarvet, mis võib paikneda nii eraldi hoonetena kui ka ärihoonete mahus, juhul kui

arhitektuuriüksuse tingimustes ei ole sätestatud teisiti. Maa-alale ei ole lubatud kavandada majutushooneid.

Üldplaneering näeb ette ala tervikliku väljaarendamise ja elluviimise ning selle ühendamise kesklinnaga Vaksali tänava pikenduse kaudu.

Planeeringuala asub arhitektuurilises üksuses Tähtvere TH15, kus suurim lubatud korruselisus on 2–4, välja arvatud Roheline tn 3 krunt, kuhu on maa-ala dominandina linna sissesõidul lubatud rajada kuni 18-korruseline kõrghoone. Täisehitus asumis on kuni 40%, kuid olenevalt krundi paiknemisest ja kujust on lubatud täisehitus kohati kuni 50%. Kohustuslik on järgida ehitusjoont.

Haljastustingimustes on sätestatud, et ärihoonete maal peab minimaalselt 10% krundist olema kõrghaljastatud. Avalikkusele mõeldud tegevuse korral peavad välialad olema esinduslikult kujundatud ning kaaluda tuleb krundisistele haljasaladele töötajatele ja külastajatele mõeldud puhkeala rajamist. Korterelamute maal peab haljastatud ala üldjuhul moodustama vähemalt 40% krundi pindalast, sealhulgas peab kõrghaljastuse osakaal moodustama vähemalt 25% haljastatud alast.

Parkimine tuleb lahendada oma krundil, üldjuhul kooskõlas standardiga EVS 843 „Linnatänavad“ ja arvestades muid parkimisvajadust reguleerivaid dokumente. Avaparklad tuleb liigendada väiksemateks, maksimaalselt kuni 20-kohalisteks üksusteks. Hoonevälised rattaparklad tuleb lahendada turvaliselt ja ilmastikukindlalt. Ulatuslike kõvakattega alade kavandamisel tuleb halveneva mikrokliima kompenseerimiseks, sealhulgas soojussaarte tekkimise riski maandamiseks, rajada põõsa- või kõrghaljastusega eraldushaljastus. Suuremad kõvakattega alad tuleb liigendada ning vähem kasutatavad alad katta vett läbilaskvate pinnakattematerjalidega. Sademevesi tuleb koguda ja kohtkaideldal krundil või juhtida ära lahkvoolsest. Kohtkäitlust ja viibesüsteeme tuleb alati kaaluda esimese võimalusena.

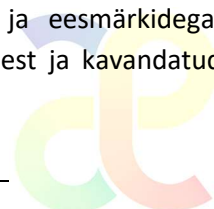
Kruntide moodustamisel tuleb määrata krundile lihtne ja selge kuju, vältides kiilusid, ribasid ja pikki kitsaid juurdepääse. Igale krundile tuleb tagada otsene juurdepääs avalikult kasutatavalt teemaalt.

Tartu linna üldplaneeringuga on planeeringualale ja selle lähiümbrusesse kavandatud jalgrattateede tugivõrk. Detailplaneeringuga täpsustatakse üldplaneeringus näidatud tugivõrgu paiknemist, lähtudes planeeringuga kavandatud tänavavõrgu lahendusest. Üldplaneeringu koostamise ajal oli Roheline tänav kavandatud poolringikujulisena, mistõttu olid jalgrattateede ühendused näidatud muu hulgas Gardesti parkla ida- ja kirdeküljele.

Detailplaneeringu lahenduse kohaselt kavandatakse Roheline tänav varasema poolringikujulise lahenduse asemel otseühendusena Friedrich Reinhold Kreutzwaldi tänava ja Gardesti kaubanduskeskuse piirkonna vahel. Rohelise tänava äärde kavandatakse terviklik ja katkematu jalgrattatee, mis tagab üldplaneeringuga soovitud ühenduse planeeringuala, Gardesti piirkonna ja Friedrich Reinhold Kreutzwaldi tänava jalgrattateede vahel. Lühema ja liiklejale arusaadavama ühenduse rajamise tõttu puudub vajadus kavandada eraldiseisvaid jalgrattateid Gardesti parkla ida- ja kirdeküljele.

Jalgrattateede tugivõrgu asukoha täpsustamine parandab ühenduse loogilisust, vähendab tarbetuid kõrvalepõikeid ning seob jalgrattatee planeeringuala põhilise tänavavõrguga. Tugivõrgu funktsioon, ühendatavad sihtkohad ja üldplaneeringuga seatud jalgrattaliikluse arendamise eesmärgid säilivad.

Planeeringu lahendus on kooskõlas Tartu linna üldplaneeringu põhimõtete ja eesmärkidega. Jalgrattateede tugivõrgu paiknemist täpsustatakse detailplaneeringu täpsusastmest ja kavandatud tänavavõrgu lahendusest lähtudes.



1.6 Arhitektuurivõistlus

Planeeringuala on üldplaneeringuga määratud arhitektuurivõistluse kohustusega alaks, kus ruumilise lahenduse leidmiseks kaalutakse arhitektuurivõistluse, planeeringuvõistluse või avaliku ruumi võistluse korraldamist.

2022. a viidi läbi kutsutud osalejatega arhitektuurivõistlus, mille eesmärgiks oli kavandada võistlusalale kaasaegse ja kvaliteetse linnaruumiga terviklik kvartal, mis oleks atraktiivse ning esindusliku arhitektuuriga ning kus oleksid omavahel orgaaniliselt põimunud nii elukondlikud kui ka ärifunktsioonid. Võistluse võitis Rootsi arhitektuuribüroo Wingardhs tööga „The Green Park“. Võistlusala hõlmas ka planeeringualast kirde suunas jäävaid ärikrunte, mis on osaliselt välja ehitatud.

Arhitektuurivõistluse võidutöö „The Green Park“ põhiidee oli kujundada F. R. Kreutzwaldi tänava ja Rohelise tänava piirkonda terviklik, roheline avaliku ruumiga seotud äri- ja elukvartal, kus hoonestus, liikumisruum ja haljastus moodustavad ühtse linnalise ansambli. Detailplaneeringu lahenduses on võidutöö põhimõtetega arvestatud järgmiselt:

- F. R. Kreutzwaldi tänava äärde kujundatakse selge ja linlik tänavafrent, mis tähistab Tartusse sisenemist ning toetab tänavaruumi ruumilist lõpetatust;
- tänaväärsete hoonete esimesed korrused peavad olema aktiivsed ja tänavaruumiga seotud; hoonete peasissepääsud tuleb kavandada tänavalt või tänavaga vahetult seotud avalikult kasutatavalt jalakäigualalt;
- parkimine lahendatakse valdavalt hoone mahus, maa-alusel korrusel või parkimismajas, et vähendada suurte avaparklate osakaalu ja võimaldada maapinnal kvaliteetsema avaliku ruumi, haljastuse, jalgteede, puhke- ja mängualade kavandamist;
- hoonestus peab olema mahuliselt liigendatud ning vältima pikki monotoonseid fassaade ja ülemõõdulisi katkestamata hoonemahtusid;
- elamukvartali sisemine tänavaruum kujundatakse aeglase liiklusega, jalakäija- ja ratturisõbraliku keskkonnana, kus on eelistatud haljastatud ja inimõõtmeline avalik ruum;
- haljasalad, tänavahaljastus, sisehoovide haljastus ja sademeveelahendused tuleb kavandada sidusa rohevõrgustikuna, mis toetab piirkonna mikrokliimat, jalakäijate liikumist ja puhkevõimalusi.

Eeltoodud põhimõtted on detailplaneeringu arhitektuursete, liikluslike, haljastuslike ja tehniliste tingimuste aluseks ning neid tuleb järgida hoonete ja avaliku ruumi edasisel projekteerimisel.

2025. aastal kaasati planeeringulahenduse koostamisse arhitektuuribüroo Arhitekt Must, kelle ülesandeks oli edasi arendada planeeringuala elamuala. Detailplaneeringu koostamisel on aluseks võetud Arhitekt Must 2025. a elamuala eskiis.

Planeeringuala keskel oleva tornmaja krundi edasiarendamisel on tehtud koostööd Salto arhitektuuribürooga, kes on ühtlasi ehitusloa saanud hoone autor.

Elamuala läbiva inimõõtmelise tee lahenduse eskiisi koostas Kino Maastikuarhitektid, mida planeeringu edasisel koostamisel on koostöös täiendatud.

1.7 Planeeringuala ja kontaktvööndi linnaehituslikud ja funktsionaalsed seosed

Planeeringuala paikneb Tähtvere linnaosas Tartu läänepoolsel sissepääsualal F. R. Kreutzwaldi tänava ja Tartu–Tallinna raudtee vahel. Tegemist on linnaehituslikult olulise asukohaga, kuna F. R. Kreutzwaldi tänav on üks peamisi läänepoolseid juurdepääse Tartu linnale ning selle äärne hoonestus mõjutab linna saabumisel kujunevat esmamuljet.

Planeeringuala paikneb erineva kasutusotstarbe, hoonestuslaadi ja ruumilise mõõtkavaga piirkondade kokkupuutekohas. Lõunas paikneb Eesti Maaülikooli linnak koos õppe-, teadus-, spordi- ja teenindushoonetega, idas Tartu Waldorfgümnaasium ning Rohelise tänava valdavalt väiksema mõõtkavaga hoonestus. Põhjas ja kirdes paiknevad suurema hoonestusmahu ning ulatuslike parkimis- ja teenindusaladega äri- ja tootmisfunktsioonid. Läänes piirneb ala Tartu–Tallinna raudteekoridoriga, mille taga paiknevad valdavalt välja arendamata maa-alad.

Planeeringuala hõlmab valdavalt olemasolevaid ärimaa sihtotstarbega katastriüksusi ja neid teenindavaid transpordimaa krunte. Olemasolev hoonestus paikneb üksikudel kruntidel ning suure osa alast moodustavad hoonestamata rohumaad. Seetõttu ei ole alal praegu terviklikku tänava- ega hoonestusstruktuuri. Olemasolevad hooned ei moodusta ühtset tänavaf fronti ning erinevate kruntide vahelised jalakäigu- ja rattaliikluse ühendused on osaliselt katkendlikud.

Kontaktvööndi hoonestus on ruumiliselt ebaühtlane. F. R. Kreutzwaldi tänava ääres, Eesti Maaülikooli linnakus ning planeeringualast põhja pool paikneb suurema ehitisealuse pinna ja mahuga hoonestus. Rohelise tänava ja Tartu Waldorfgümnaasiumi piirkonda iseloomustab väiksema ehitisealuse pinna, madalama kõrguse ja hõredama paiknemisega hoonestus. Planeeringuala moodustab nende erineva mõõtkavaga piirkondade vahel ruumilise üleminekuala.

Kontaktvööndis kehtivate detailplaneeringute alusel on piirkonnas lubatud erineva kasutusotstarbe ja hoonestusmahuga lahendused. Suurema liikluskoormusega tänavate läheduses on kavandatud eelkõige suurema ehitisealuse pinna ning kõrgusega äri-, teenindus- ja ühiskondlikud hooned. Rohelise tänava ja olemasolevate elamualade suunas vähenevad hoonete kõrgus, ehitisealune pind ning hoonestuse tihedus. Kehtivate detailplaneeringutega määratud ehitusõigus näitab, et piirkond ei ole ühtse hoonestuslaadiga, vaid selles vahelduvad suuremahulised avalikud ja ärihooned, väiksemad teenindushooned ning madalam elamuhoonestus.

Planeeringualast edelas oleval kinnistul kehtib 2007. aastast Fr. R. Kreutzwaldi 64 krundi detailplaneering, mille eesmärgiks on õppe-katseala rajamine koos kasvuhoonete ja katseala abihoonetega. Suurim lubatud täisehitus on 16%, lubatud on kuni 10 m kõrgused hooned. Planeeringulahendus on ellu viimata.

Planeeringualast loodes oleval maa-alal kehtib 2015. aastast Ees-Palsa kinnistu ja lähiala detailplaneering, mille eesmärgiks on äri- ja tootmismaa kruntidele ehitusõiguse määramine. Ehitusõigus on antud kuni 15 m hoonete ehitamiseks. Suurim täisehitus jääb vahemikku 30...40%. Planeering on osaliselt ellu viidud, välja on ehitatud Saku õlletehase logistikakeskus.

Vahetult planeeringualaga külgneval kinnistul, kus tegutseb *Gardesti* kauplus, kehtib Fr. R. Kreutzwaldi 66 detailplaneering ja Päido ja Sossi kruntide maa-ala detailplaneering. Käesolev planeeringu lahendus on tihedalt seotud Gardesti maa-alaga ning arvestab sellega. Vt ka ptk 1.4.

Käesoleva detailplaneeringuga kavandatud põhihoonestuse 2–4-korruselise kõrgus ja valdavalt kuni 40% täisehitus sobituvad piirkonnas väljakujunenud ning kehtivate detailplaneeringutega kavandatud hoonestusõiguse näitajatega. Selline hoonestus on mõõtkavalt võrreldav piirkonna äri-, õppe- ja teenindushoonetega.

F. R. Kreutzwaldi tänava äärde kavandatav suurema mahuga hoonestus on põhjendatud tänava olulisuse, olemasoleva suuremahulise hoonestuse ning Tartu läänepoolse sissepääsuala linnaehitusliku rolliga.



Krundile Pos 1 kavandatud kuni 18-korruselise hoone erineb kontaktvööndi valdavast hoonestuskõrgusest. Kõrghoone võimalus tuleneb Tartu linna üldplaneeringust, mille kohaselt on sellesse asukohta ette nähtud Tartu läänepoolset sissesõitu tähistav dominant. Kõrghoone sobivust toetavad selle paiknemine F. R. Kreutzwaldi tänava ja Vaksali tänava pikenduse läheduses, kaugus olemasolevast madalamast elamuhoonestusest ning kontaktvööndis paiknevad Eesti Maaülikooli suuremamahulised hooned. Ülejäänud planeeringuala madalam hoonestus tagab dominandi eristumise ja selge hoonestushierarhia.

Planeeringuala vahetus läheduses paiknevad mitmed haridus-, töö- ja vabaajafunktsioonid, sealhulgas Eesti Maaülikooli õppe- ja teadushooned, Tartu Waldorfgümnaasium, Waldorfgümnaasiumi huvikool, Waldorflasteaed Taevasina ning spordi- ja vabaajarahajatised. Piirkonnas paiknevad ka äri- ja teenindusettevõtted. Planeeringuala arendamine võimaldab täiendada olemasolevat funktsionaalset kooslust elamu-, äri- ja teenindusfunktsioonidega ning parandada erinevate sihtkohtade omavahelist sidusust.

Ühistranspordi teenindus on piirkonnas hea. Bussipeatus „Roheline park“ paikneb planeeringuala vahetus läheduses ning peatused „Zoomedikum“ ja „Vorbuse tee“ jäävad jalgsikäigu kaugusele. Planeeringuala ühendavad kesklinna ja teiste linnaosadega F. R. Kreutzwaldi tänava jalgratta- ja jalgteed ning perspektiivne Vaksali tänava pikendus. Läheduses paiknevad Tartu rattaringluse parkla ja elektriautode laadimispunkt.

Tartu linna teenuste kättesaadavuse uuringu kohaselt ei kuulu planeeringuala piirkondade hulka, kus oleks põhjendatud parkimismäärade vähendamine. Kuigi piirkond on ühistranspordi, jalgrattaliikluse ja jalgsi liikumise seisukohalt hästi ligipääsetav ning läheduses paiknevad mitmed haridusasutused ja töökohad, ei ole igapäevateenuste valik praegu piisav, et vähendada olulisel määral autokasutuse vajadust.

Planeeringuala paikneb maakonnaplaneeringus määratud väärtusmaastiku „Kardla–Vorbuse“ läheduses ning rohevõrgustiku ala jääb planeeringualast ligikaudu 90 m kaugusele. Planeeringuala ise ei paikne rohevõrgustiku tuumalal ega koridoris. Piirkonna roheline struktuuri moodustavad peamiselt hoonestamata rohumaad, tänavahaljastus, Maaülikooli linnaku haljasalad ning raudteeäärsed haljastatud alad.

Planeeringualal ei paikne kultuurimälestisi ega teadaolevaid kultuuripärandi objekte. Lähim muinsuskaitseala paikneb ligikaudu 370 m kaugusel. Planeeringuala ei paikne ka kõrgema ohukategooriaga ettevõtete ohualas. Lähima ohtliku käitise ohuala jääb ligikaudu 400 m kaugusele.

Kontaktvööndi analüüsi põhjal sobib planeeringuala segafunktsioonilise äri- ja elamukvartali rajamiseks. Kavandatud põhihoonestuse täisehituse ja kõrguse näitajad järgivad piirkonna suuremamahuliste äri-, haridus- ja teenindushoonete mõõtkava. Üldplaneeringuga ette nähtud kõrghoone moodustab erandliku piirkondliku dominandi, mille paiknemine Tartu läänepoolset sissepääsualal on linnaehituslikult põhjendatud.

Planeeringuala kontaktvöönd, piirkonna funktsioonid, olemasolev hoonestus ning kehtivate detailplaneeringutega määratud ehitusõiguse põhinäitajad on kajastatud joonisel 2 „Kontaktvööndi joonis“.

1.8 Liikumisviiside analüüs

Planeeringuala asub linna ääres, kesklinnast u 3 km kaugusel, autoga kulub selle vahemaa läbimiseks seitse minutit (tipptunnil kauem), jalgsi 45 minutit, bussiga 15 minutit ning jalgrattaga 15 minutit.

Arvestades transpordile kuluvat aega, on planeeringuala eri liikumisviisidega kesklinnast hästi ligipääsetav.

Planeeringuala ühendab kesklinnaga hea jalgratta- ja jalgteede võrgustik nii piki F. R. Kreutzwaldi tänavat kui Vaksali tänavat. Planeeringuala läbib buss nr 6 ning bussipeatus asub vahetus läheduses, bussi nr 3 peatus asub planeeringualast u 200 m kaugusel F. R. Kreutzwaldi tänaval. Autoga pääseb planeeringualale F. R. Kreutzwaldi tänavalt ja paralleelselt raudteega ehitatud Vaksali tänava pikenduselt. Planeeringualas sees liikumiseks kasutatakse Rohelist tänavat ja Rohelist põiku. Rattateede põhivõrk asub Vaksali tänaval ning ulatub planeeringualani, millest edasi on kavandatud tugivõrk. Rattateede tugivõrk asub ka F. R. Kreutzwaldi tänaval.

Transpordiameti teeregistri alusel on F. R. Kreutzwaldi tänava aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 3876 autot, millest 93% moodustavad sõidua autod. Kesklinnasuunalise liikluse pudelikaelaks oli enne Vaksali tänava pikenduse valmimist F. R. Kreutzwaldi – Tuglase fooristmik, mille juures tipptunnil tekib ooteaeg. Varem kehtestatud F. R. Kreutzwaldi tn 66 krundi detailplaneeringu lahenduse täies mahus väljaehitamiseks oli seatud tingimus Vaksali tänava pikenduse väljaehitamine kuni planeeringualani. Täna sel päeval on Vaksali tänava pikendus planeeringualani välja ehitatud ning seega on ka ehitusõiguse realiseerimise piirang asjakohatu.

Liikluseksperit Ain Kendra on seisukohal, et käesoleva detailplaneeringu alaga seoses lisanduv liiklus valib pikema ooteaja vältimise tõttu F. R. Kreutzwaldi tänava asemel linnaühenduse Vaksali tänava pikenduse kaudu ning siit tulenevalt ei prognoosi F. R. Kreutzwaldi–Tuglase ristmiku koormuse suurenemist tippaegadel.

Planeeringualale on kavandatud parkimine valdavalt hoone mahus maa-alusel korrusel ja parkimismajas. Parkimine on lahendatud vastavalt kehtivale normatiivile EVS:843 Linnatänavad ja muudele dokumentidele.



2. Planeeringulahendus

2.1 Planeeringulahenduse kontseptsioon

Detailplaneeringu lahenduse koostamisel on arvestatud:

- 2022. a arhitektuurivõistluse võidutöö Rootsi arhitektuurbüroolt Wingardhs (*The Green Park*);
- arhitektuurbüroo Arhitekt Must 2025. a elamualade eskiislahendus;
- maastikuarhitektuurbüroo Kino Maastikuarhitektid 2025. a elamuala läbiva tänava eskiislahendus.

Planeeringulahenduse eesmärk on kujundada alast rohelist avalikku ruumi, äri- ja elukondlikke funktsioone ning kestlikke liikumisviise ühendav kvartal. Rohelise pargi põhimõtte ei tähenda üksnes parkimiskohtade viimist maa alla või parkimismajja, vaid terviklikku ruumilist lahendust, kus hoonestus, haljastus, sademevee käitlus, liikumisruum ja energialahendused töötavad koos.

Planeeringus rakendatakse järgmisi roheline mõtlemise ja kliimakindla linnaruumi põhimõtteid:

- suuremad parkimismahud on kavandatud maa-alustesse parklatesse ja parkimismajja, et vähendada maapealseid avaparklaid ning vabastada maapinda haljastuse, jalakäiguruumi, puhkealade ja mängualade jaoks;
- kõvakattega alad tuleb liigendada haljastusega ning vähemkoormatud parkimis-, jalgte- ja platsialadel tuleb eelistada vett läbilaskvaid või osaliselt vett läbilaskvaid katendeid;
- sademevee käitlemisel tuleb eelistada kohtkäitlust ja viibelahendusi, sh vihmapeenraid, haljasalasid, imb- ja viibealasid, mahuteid või muid samaväärseid lahendusi;
- haljastus tuleb kavandada sidusa süsteemina, mis ühendab tänavahaljastuse, kvartalisese haljastuse, elamute õuealad ja ärihoonete puhkealad;
- kõrghaljastus tuleb kavandada eelkõige loodusliku pinnasega aladele; maa-aluste parklate kohale võib suurekasvulisi puid kavandada üksnes juhul, kui ehitusprojekti tagatakse puude pikaajaliseks kasvuks vajalik kasvupinnase maht, kasvualuse konstruktsioon, kastmis- ja sademeveelahendus;
- hoonete katustele on lubatud ja soovitatav integreerida päikesepaneelid, kui nende paigutus on lahendatud hoone arhitektuuri osana.

Nimetatud põhimõtted täpsustatakse ehitusprojektides. Detailplaneering annab suunised, et edasisel projekteerimisel tuleb lähtuda Rohelise pargi tervikideest ning vältida lahendusi, kus roheline mõtlemise põhimõtted jäävad üksnes deklaratiivseks.

Enne ärikvartali (Pos 4–6 ja Pos 14–16) kruntide ehitusõiguse realiseerimist tuleb korraldada kogu ärikvartalit hõlmav ühine vähemalt kolme kutsutud osalejaga arhitektuurivõistlus. Võistluse eesmärk on leida ärihoonete kvartalile terviklik ruumiline ja arhitektuurne lahendus, mis sobitub F. R. Kreutzwaldi tänava äärsesse linnaruumiliselt esinduslikku asukohta, arvestab arhitektuurivõistluse “The Green Park” põhimõtteid ning tagab kvaliteetse jalakäija- ja ratturisõbraliku avaliku ruumi.

Olemasolevad hooned lammutatakse või ehitatakse ümber, kehtivale parkimislahendusele leitakse uus lahendus.

2.2 Planeeringuala kruntideks jaotamine, hoonestusala ja ehitusõigus

Kruntideks jaotamine on esitatud joonisel 1 *Põhijoonis*.

Ehitusõigus on määratud arvestades arhitektuurbüroode eskiislahendusi ja üldplaneeringuga seatud tingimusi. Vastavalt üldplaneeringule ja detailplaneeringu algatamise taotlusele on hoonestatavate kruntide kasutamise lubatud sihtotstarbed kaubandus-, teenindus-, toitlustus-, büroo- või

majutushoone maa. Maa-alale on lubatud kuni 40% ulatuses hoonestuse brutopinnast planeerida korterelamu otstarvet, mis võib paikneda nii eraldi hoonetena kui ärihoonete mahus juhul, kui arhitektuuriüksuse tingimustes ei ole sätestatud teisiti.

Planeeritud ärifunktsiooniga kruntide (Pos 1–8 ja Pos 14–16) keskmine täisehitusprotsent on 40%. Kavandatud parkimismaja krundil (Pos 4) ületab täisehitusprotsent 40%, mistõttu on mitme teise krundi täisehitusprotsenti vähendatud. Nii tagatakse, et lahendus vastab üldplaneeringus sätestatud tingimusele, mille kohaselt Ä*TH15 kvartali suurim lubatud täisehitusprotsent ei tohi ületada kogu alal 40%.

Elamukruntide keskmine täisehituse protsent on 40%. Korterehamute suletud brutopind planeeringualal on 40% kogu planeeringuala kavandatud suurimast lubatud brutopinnast.

Krundile **Pos 1** on määratud ehitusõigus kuni 20-korruselise äri ja/või korterelamu püstitamiseks. Krundile on seatud kõrguspiirangud kahes osas – kõrghoone suurim lubatud ehitisealune pind on kuni 500 m² ning absoluutkõrgus kuni 117,3 m. Madalama hooneosa absoluutkõrgus on kuni 68.00.

Kruntidele **Pos 2, Pos 3, Pos 4, Pos 5, Pos 6, Pos 7, Pos 8, Pos 14, Pos 15 ja Pos 16** on määratud ehitusõigus ärihoonete püstitamiseks.

Krundile **Pos 4** on määratud ehitusõigus parkimishoone püstitamiseks. Krundile võib püstitada ka ärihoone, kui kogu planeeringuala kruntide parkimiskohad on tagatud.

Hoonestus tuleb lahendada ärikvartali terviklahendusena. Kruntide võimalik liitmine ei anna õigust kavandada üht suurt monotoonset hoonemahtu. Ka kruntide liitmise korral tuleb hoonestus lahendada kas lahushoonetena või arhitektuuriselt selgelt liigendatud mahtudena, mille vahel on tagatud avalikku ruumi, jalakäijate liikumist, haljastust ja vaatekoridore toetavad katkestused.

Ärimaa krunte on lubatud liita järgmiselt:

- Krunte Pos 2 ja Pos 3 on lubatud liita.
- Krunte Pos 4, Pos 5, Pos 6, Pos 14, Pos 15 ja Pos 16 on lubatud liita.

Krunte Pos 7 ja Pos 8 on lubatud liita. Kruntidele **Pos 9, Pos 10, Pos 11, Pos 12 ja Pos 13** on määratud ehitusõigus kortermajade püstitamiseks. Kortermajadel on planeeritud ühine maa-alune parkimiskorrus. Kortermajade maapealsed osad tuleb ehitada lahushoonetena ka kruntide liitmise korral.

Elamumaa krunte on lubatud liita järgmiselt:

- Krunte Pos 9 kuni Pos 13 on lubatud liita.

Krundid **Pos 17 kuni Pos 21** on planeeritud tee ja tänavamaa kruntideks. Tänavamaa krunte võib liita vastavalt vajadusele.

Krunt Pos 22 moodustatakse Rohelise põigu kinnistust eesmärgiga korrigeerida olemasoleva krundipiiri asetust nii, et aianduskeskuse erakasutuses olev kõnnitee jääks aianduskeskuse maale. Krunt Pos 22 liidetakse Roheline põik 1 kinnistuga.

F. R. Kreutzwaldi tänava äärsetele kruntidele on seatud kohustuslik ehitusjoon teepoolse hoonestusala piirile.

Kruntide hoonestusala ja ehitusõigus on esitatud joonisel 1 *Põhijoonis*.



2.3 Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused

Planeeringuala uued ehitised peavad ehituslikult, arhitektuuriliselt ning kujunduslikult toetama planeeringu eesmärki luua jalakäijasõbralikku ja rohelist rikkast keskkonda. Valdav enamus parkimiskohti planeeringualal on kavandatud maa-alusele parkimiskorrusele või parkimismajja.

F. R. Kreutzwaldi tänava äärsete uute hoonete eesmärk on luua linlik tänavafraat Tartusse saabujatele. Planeeringuala keskel asub piirkonna maamärgiks kujunev tornmaja (Pos 1). Korterelamud on planeeritud suurema liiklusega teedest kaugemale ning on kavandatud väiksemate mahtudena luues hoonete vahele ruumi mänguväljakute, treeningväljakute, haljastuse ja kogunemiskohtade kavandamiseks.

Kõikide kavandatavate hoonete arhitektuurikeel peab olema kaasaegne ning kõrgetasemeline.

F. R. Kreutzwaldi tänava äärsete hoonete esimeste korruste lahendus peab toetama aktiivset ja jalakäijasõbralikku tänavaruumi. Hoonete peasissepääsud tuleb soovituslikult kavandada tänavalt või tänavaga vahetult seotud avalikult kasutatavalt jalakäigualalt.

Uushoonestuse mahud peavad olema liigendatud nii mahuliselt kui fassaadikäsitletult. Pikki monotoonseid fassaade ei ole lubatud kavandada. Suuremate hoonemahtude puhul tuleb hoone jagada visuaalselt tajutavateks osadeks hoonemahu, fassaadirütmi, materjalikasutuse, sissepääsude, terrasside, varikatuste, haljastuse või muude arhitektuursete võtetega.

Parkimismaja arhitektuur peab olema käsitletud kvartali terviklahenduse osana. Parkimismaja fassaadid tuleb liigendada ning võimalusel siduda vertikaalhaljastuse, varjestuse, aktiivsete esimese korruse kasutuste või muu avalikku ruumi toetava lahendusega.

Päikesepaneelid, tehnoseadmed, varjestus, katusehaljastus ja muud kliimakindlust toetavad elemendid tuleb lahendada hoone arhitektuuri osana.

Korterelamute projekteerimisel tuleb tagada eluruumide nõuetekohane insolatsioon ja päevavalgus vastavalt kehtivale standardile. Projekti koostamisel tuleb hoonete täpne paiknemine, korruselisus, kõrgus, hoonemahtude liigendus, avatäide paiknemine, rõdude, varikatuste ja muude varjestavate elementide lahendus määrata selliselt, et korterites oleks tagatud nõuetekohane insolatsioon.

Detailplaneeringuga seatakse uute hoonete projekteerimiseks järgnevad üldised tingimused:

- elamumaa kruntidel peab hoonete neljanda korruse maht olema väiksem esimese korruse mahust, et tekiks tajutav mahuline liigendus; neljas korrus tuleb projekteerida sellise mahulise tagasiastega, et hoone ei mõjuks maapinnalt lähivaatlusel neljakorruselisena, vaid säiliks visuaalne taju 3-korruselisest hoonemahust;
- katuse, räästa ja varikatuse eenduvus neljanda korruse välisseinast sõltub neljanda korruse välisseina tagasiastest ja hoone üldisest arhitektuursest lahendusest; täpne projektlahendus kooskõlastatakse linnaarhitektiga ning arhitektuuri ja ehituse osakonnaga;
- korterelamumaa kruntidel tuleb hooned lahendada kolme erineva hoonetüübiga, millel tuleb rakendada kolmanda ja neljanda korruse tagasiastet hoone suurimast ehitisealusest pinnast järgmiselt:
 - hoone A – neljanda korruse pindala ei tohi ületada 80% hoone ehitisealusest pinnast;
 - hoone B – kolmanda korruse pindala ei tohi ületada 95% hoone ehitisealusest pinnast ning neljanda korruse pindala ei tohi ületada 90% hoone ehitisealusest pinnast;
 - hoone C – neljanda korruse pindala ei tohi ületada 85% hoone ehitisealusest pinnast;
- põhimahu katuse vorm – lamekatuse ja väikese kaldega kaldkatuse;

- välisviimistluse materjal – kombineeritud materjalid: puit, betoon, kivi, krohv, plekk, klaas, komposiitplaat;
- maapealse hooneosa kõrvale ulatuv maa-aluse parkimiskorruse kõrgus ei tohi ulatuda ümbritsevast maapinnast kõrgemale. Erandiks on krunt Pos 9, kus Kreutzwaldi tänava pool on lubatud kõrguste erinevus lahendada põhijoonisel esitatud illustratiivse lõike kohaselt.
- piirete ja tõkkepuude rajamine on keelatud, erandina on lubatud tõkkepuid paigaldada hoonesisisesse parklasse sisenemisel;
- hoonete mahus tuleb näha ette mugavas asukohas võimalus lapsekärude, rataste jmt hoiustamiseks;
- õhksoojuspumbad jt tehnoloogilised seadmed tuleb arhitektuursete võtetega lõimida hoone mahtu.

2.4 Liikluskorralduse põhimõtted

Liikluslahenduse planeerimisel on konsulteeritud teeinseneridega Elmo Jahhu ja Ain Kendra. Liikumisviiside analüüs vt ptk 1.8.

Planeeringuala liikluskorraldust on kavandatud muuta. Olemasolev Rohelise tänava kaarekujuline osa on planeeritud ümber ehitada looklevaks vaikseks kodutänavaks. Sõidukite liiklus on kavandatud uue läbimurdega läbi planeeringuala – Pos 18. Muudetud on ka olemasoleva Rohelise põigu tänava ristlõiget.

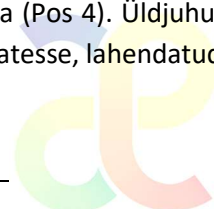
Rohelise põigu ja Pos 18 läbimurde sõidutee on planeeritud üldjuhul 6,5 m laiusena, kuid seda on kurvis laiendatud 7,0 m laiuseks, et suuremal transpordil (buss, veok) oleks antud teelõiku parem ja ohutum läbida. Jalgratta- ja jalgteed on kavandatud nii Rohelise põigu kui ka uue juurdepääsutee Pos 18 koosseisus 4,0 m laiused ja tee maa-ala linnapoolsemale küljele põhjendusel, et alale tulijad ja lahkujad kasutavad kas Vaksali tänava pikendust või F. R. Kreutzwaldi tänavat. Pos 18 põhjapoolsel küljel on kavandatud ka 2,5 m laiune jalgtee.

Rohelise tänava kaarekujuline osa (Pos 17) ehitatakse ümber kitsaks ja suures osas ühesuunaliseks kodutänavaks. Tänaval on mõlemad otsad kahe-suunalised kuni ärifunktsiooniga kruntide juurdepääsuni, tee keskmine lõik on ühesuunaline. Sõidutee laius kahe-suunalisel osal on kuni 6 m ning ühesuunalisel osal kuni 4 m. Arvestatud on 3,5 m laiust ala liiklemiseks ning 0,5 m laiust ala lume vallitamiseks. Kuna maapealsed parkimiskohad kortermajade kruntidel puuduvad, on kavandatud tänavale lühiajalise parkimise ja peatumise kohti külalistele, taksodele ja kullerteenuste osutajatele (kokku kuni 16 kohta). Sõidukiirus viiakse ehituslike, kujunduslike ja administratiivsete meetmetega madalaks – kuni 20 km/h.

Rohelisel tänaval säilib olemasolev bussipeatus. Ühistranspordi teeninduse parandamiseks on planeeringuga kavandatud täiendav bussipeatuse asukoht Rohelisele tänavale vastassuunas liikuva bussiliikluse teenindamiseks.

Korterelamumaa kruntidel on esitatud peamine sissepääs hoonesse, kuid täpne krundisise teede, platside, mänguväljakute, spordiväljakute ja haljastuse lahendus tuleb lahendada ehitusprojektiis. Ärikruntidel on esitatud illustratiivne parklate, jalgteede ja haljastuse lahendus. Täpne lahendus määratakse ehitusprojektiis.

Sõidukite parklad on viidud valdavas osas maa alla ja eraldiseisvasse parkimismajja (Pos 4). Üldjuhul on kruntide juurdepääsud, sh juurdepääsud maapealsetesse ja maa-alustesse parklatesse, lahendatud planeeringualasisestelt juurdepääsuteedelt.



Krunte Pos 7–13 teenindavale ühisele maa-alusele parklale on kavandatud kaks sõidukite juurdepääsu, millest üks paikneb Rohelise põigu tänaval ning teine F. R. Kreutzwaldi tänaval. Kahe juurdepääsu kasutamine võimaldab hajutada parkla liikluskootmust ning jaotada liiklust erinevate ühendussuundade vahel.

F. R. Kreutzwaldi tänavalt kavandatud juurdepääs tagab maa-alusele parklale otsese ühenduse linna tänavavõrguga ning võimaldab F. R. Kreutzwaldi tänava suunast saabuvatel ja sinna suunduvatel sõidukitel pääseda parklasse planeeringuala sisemist tänavavõrku läbimata. Sellega väheneb täiendav liikluskootmus elamukvartali sisemisel, madala kiirusega tänavavõrgul ning paraneb liikluse jaotus planeeringualal.

Planeeringuala teine oluline ühendus linna tänavavõrguga on Vaksali tänava pikendus. Liikluseksperdi hinnangul kasutab oluline osa planeeringualalt lisanduvast liiklusest Vaksali tänava pikendust, mistõttu ei koonu planeeringualalt lähtuv ega sinna suunduv liiklus F. R. Kreutzwaldi tänavale. Selline ühenduste jaotus toetab liikluse sujuvat toimimist ega tekita F. R. Kreutzwaldi tänavale põhjendamatu täiendavat koortust.

Perspektiivis on Tartu põhjapoolse ümbersõidu väljaehitamise järel eeldatav läbiva liikluse vähenemine Tiksoja teel ja F. R. Kreutzwaldi tänaval. Koos Vaksali tänava pikenduse kaudu toimiva ühendusega hajub planeeringuala liiklus erinevate suundade vahel ning kavandatud juurdepääs ei põhjusta eeldatavalt F. R. Kreutzwaldi tänaval liikluse sujuvuse halvenemist. Juurdepääsu täpne liikluskorralduslik lahendus, geomeetria ja tehnilised parameetrid määratakse ehitusprojekti.

Maa-alusest parklast väljumisel tuleb kavandada vähemalt 5 m pikkune horisontaalne ala enne kõnniteega ristumist, et oleks tagatud jalakäijate ohutus. Hoonetesse pääseb maa-alustest parklatest jalgsi, kas trepi ja/või liftiga. Nähtavuse parandamiseks on maa-aluse parkla sisse- ja väljasõidud viidud tänavafondist kaugemale.

Parkimiskohtade arv ja lahendus täpsustatakse projekteerimise staadiumis lähtudes projekteerimise hetkel kehtivatest Tartu linna õigusaktidest, üldplaneeringust ning standardist. Detailplaneeringu koostamise ajal kehtiva Tartu linna ligipäätavuse uuringus ei ole planeeringuala ulatuses leevendusi võimaldatud.

Tabel 1. Parkimiskohtade ligikaudne kontrollarvutus. Planeeringuala asub väljaspool kesklinna, mistõttu on parkimisnormi rakendatud kehtivas standardis EVS 843 etteantud vähima lubatud väärtusena. (Parkimiskohtade arvu täpsustatakse vastavalt elluviimise ajal kehtivatele nõuetele).

Parkimiskohtade kontrollarvutus							
Pos number	Brutopind (m ²)	Asutus / korterite arv	Sõidukite normatiiv ja arvutuslik parkimiskohtade arv vastavalt suletud brutopinnale või korterite arvule	Planeeritud sõidukite parkimiskohtade arv krundil	Planeeritud sõidukite parkimiskohtade arv Pos 4 parkimismajas	Jalgrataste normatiiv ja arvutuslik parkimiskohtade arv vastavalt suletud brutopinnale või korterite arvule	Planeeritud jalgrataste parkimiskohtade arv
Pos 1	7855	Asutus	7855/60=130,9	59	72	7855/100=78,6	79
	3000	28	28*1,5=42	42	0	28/0,5=56	56
Pos 2	3648	Asutus	3648/60=60,8	35	26	3648/100=36,5	37
Pos 3	3112	Asutus	3112/60=51,9	35	17	3112/100=31,1	31
Pos 4	9904	Parkimismaja või asutus. Ärifunktsiooni on lubatud kavandada vaid siis kui normikohane parkimiskohtade arv on tagatud					
Pos 5	3472	Asutus	3472/60=57,9	25	33	3472/100=34,7	35
Pos 6	2628	Asutus	2628/60=43,8	24	20	2628/100=26,3	26
Pos 7	2560	Asutus	2560/60=42,7	28	15	2560/100=25,6	26

Parkimiskohtade kontrollarvutus							
Pos number	Brutopind (m ²)	Asutus / korterite arv	Sõidukite normatiiv ja arvutuslik parkimiskohtade arv vastavalt suletud brutopinnale või korterite arvule	Planeeritud sõidukite parkimiskohtade arv krundil	Planeeritud sõidukite parkimiskohtade arv Pos 4 parkimismajas	Jalgrataste normatiiv ja arvutuslik parkimiskohtade arv vastavalt suletud brutopinnale või korterite arvule	Planeeritud jalgrataste parkimiskohtade arv
Pos 8	2076	Asutus	2076/60=34,6	18	17	2076/100=20,8	21
Pos 9	7116	55	55*1,5=82,5	83	0	55/0,5=110	110
Pos 10	5340	52	52*1,5=78	78	0	52/0,5=104	104
Pos 11	7680	74	74*1,5=111	111	0	74/0,5=148	148
Pos 12	5340	54	54*1,5=81	81	0	54/0,5=108	108
Pos 13	7116	57	57*1,5=85,5	86	0	57/0,5=114	114
Pos 14	6180	Kauplus	6180/50=123,6	85	39	6180/100=61,8	62
Pos 15	7752	Asutus	7752/60=129,2	103	0	7752/100=77,5	78
Pos 16	5204	Asutus	5204/60=86,7	32	55	5204/100=52	52
Kokku	89983			924	292		1085

Võimalik korterite arv krundil tuleneb Tartu linna üldplaneeringust, mille kohaselt võib vähim krundipind ühe korteri kohta olla 70 m², eeldusel et parkimine lahendatakse hoone mahus või maa-alusel korrusel. Kui ehitusprojekti koostamise või projekteerimistingimuste taotlemise ajal kehtiv üldplaneering, ligipäätavuse uuring või muu linna kohaldatav kord näeb ette leevendavaid meetmeid, vähendatud parkimisnorme või teistsuguseid arvestusmetoodikaid, arvestatakse parkimiskohtade arvu määramisel projekti koostamise ajal kehtivaid leevendatud nõudeid ilma käesolevat detailplaneeringut muutmata.

Täpne liikluslahendus ja parkimiskohtade paigutus määratakse ehitusprojekti. Parklatesse kavandada elektriautode laadimisvõimalus vastavalt kehtivatele nõuetele.

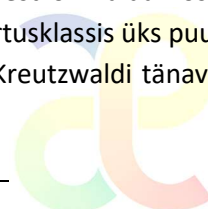
Hoonete ehitamisel tuleb tagada juurdepääs liikumis- ja nägemispuudega inimestele esimese korruse ulatuses või vähemalt hoone sissepääsuni, sh liftini.

Jalgrattateede põhivõrk paikneb Vaksali tänava pikendusel ja ulatub planeeringualani. Planeeringualal jätkub ühendus jalgrattateede tugivõrguna, mis seob Vaksali tänava pikenduse F. R. Kreutzwaldi tänava jalgrattateega. Planeeringualale on kavandatud ühendada Vaksali tänava pikenduse ja F. R. Kreutzwaldi tänava rattateed. Planeeringualaga piirneval Roheline põik 1 kinnistul asub Tartu rattaringluse parkla.

Rataste parkimiskohad on kavandatud maa-aluses parklas ja väljas hoone sissepääsude läheduses. Parkimiskohad on esitatud joonisel illustratiivselt. Parklas peab olema võimalus jalgrattaid raamist lukustada. Väliparkla on soovitatav rajada varju alla – hoone räästa alla või eraldiseisva varikatuse alla. Täpne parkimiskohtade jaotus välis- ja hoonesiseste parkimiskohtade vahel määratakse ehitusprojekti vastavalt hetkel kehtivale standardile. Jalgrattaparklate projekteerimisel tuleb arvestada Tartu linna jalgrattaparklate tüüptingimustega.

2.5 Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Planeeringuala kohta on koostatud dendroloogiline hinnang. Alal hinnatud puudest on valdav osa kolmandas väärtusklassis – 41 puud. II väärtusklassis on 6 puud ning neljandas väärtusklassis üks puu. Haljastuslikult väärtuslikud (II väärtusklass) tammed asuvad planeeringuala F. R. Kreutzwaldi tänava poolses osas. Kolmandas väärtusklassis puid esineb üle planeeringuala.



Planeeringulahenduses säilitatakse väärtuslikud tammed, mis asuvad krundil Pos 7, Pos 8 ja Pos 12.

Olemasolevaid säilitatavaid puid, sh kõiki naaberkruntidel kasvavaid puid ei tohi kahjustada.

Planeeritud kruntidel olevad III ja IV väärtusklassi puud on lubatud raiuda, kuna need asuvad hoonestusalas, sh maa-alusel hoonestusalal (parkla). Projekteerimisel võimalusel eelistada olemasolevate puude säilitamist uute puude istutamisele.

Erandina on lubatud raiuda kaks II väärtusklassi puud krundil Pos 8, kuna hooned on planeeritud F. R. Kreutzwaldi tänaval ühtsele ehitusjoonele.

Haljastuse eesmärk on kujundada planeeringualal sidus roheline võrgustik, mis seob tänavahaljastuse, korterelamute õuealad, ärihoonete puhkealad ning sademevee kohtkäitluse lahendused. Haljastust ei käsitleta üksnes dekoratiivse elemendina, vaid ruumilise, ökoloogilise ja mikrokliimat parandava osana. Tänavatele on planeeritud kõrghaljastus ning krundisisene haljastus tuleb kavandada viisil, mis toetab nii elukeskkonna kvaliteeti, puhkevõimalusi kui ka sademevee säästlikku kasutamist.

Korterelamumaal peab haljasala moodustama 40% krundi pindalast ning kõrghaljastuse osakaal 25% haljastatud alast ja ärimaal peab kõrghaljastuse ala moodustama 10% krundi pindlast. Kõrghaljastuse osakaalu arvestatakse täiskasvanud puu võraulatuse alusel. Kõrghaljastust saab rajada ainult looduslikule pinnasele, mille all ei ole maa-aluseid ehitisi (parkla kelder jms). Põhijoonisel on tähistatud sellised võimalikud kõrghaljastuse alad eraldi tingmäärgiga „Planeeritud kõrghaljastus kruntidel (minimaalne osakaal 10% krundi pindalast)“. Kõrghaljastuse kasvuks vajalik kasvupinnase maht peab vastama standardile.

Planeeringu illustratiivses lahenduses on korterelamu kruntidel haljasala keskmine osakaal 55% krundi pindalast, millest omakorda loodusliku pinnaga haljasala, kuhu saab rajada kõrghaljastust on 50%. Ärimaadel on tagatud kõrghaljastuse osakaal vähemalt 10% krundi pindalast.

Kõvakattega alade ja hoonestuse soojussaare mõju vähendamiseks tuleb avatud parkimisalad, platsid ja laiema kõvakattega alad liigendada haljastusega. Vähemkoormatud parkimis- ja platsialadel tuleb võimalusel eelistada vett läbilaskvaid või osaliselt vett läbilaskvaid katendeid.

Sademevee lahendus ja haljastus tuleb projekteerida omavahel seotult. Sademevett suunata võimalikult suures ulatuses haljasaladele, vihmapeenardesse, viibealadele või kogumismahutitesse ning kasutada seda haljastuse kastmiseks. Haljastuse kavandamisel tuleb eelistada säästlikke kastmislahendusi, näiteks sademevee kasutamist kastmiseks. Vertikaalplaneering tuleb lahendada nii, et vesi valguks hoonetest ja naaberkruntidest eemale. Maa-aluste parklate sissesõidud ja pandused tuleb projekteerida selliselt, et tänava-, kõnnitee-, katuse- ja õuealade sademevesi ei valguks keldrikorruse parklasse. Parkla sissepääsude juures tuleb vertikaalplaneerimisega tagada sademevee juhtimine pandusest eemale. Vajaduse korral tuleb kasutada parkla panduse ülaosas kõrguslikku veetõket, vastukallet, läve, renn-/restkaeve või muid samaväärseid tehnilisi lahendusi.

Korterelamu kruntidel on oluline sotsiaalne funktsioon ning seal peab leiduma tegevust igale vanusegrupile. Korterelamute juurde on planeeritud mängu- või vabaajaväljakud. Sellised alad võib kavandada mitme krundi ühiskasutusse. Mängu- ja vabaajaväljakud tuleb kavandada elamukvartali sisemistele õuealadele, kus need on seotud jalakäijate liikumisteede, haljastuse ja hoonete sissepääsudega ning paiknevad võimalikult eemal suurema liikluskoormusega tänavatest ja parkla sissesõitudest. Mängu- ja vabaajaväljakute kavandamisel tuleb tagada ohutu juurdepääs, piisav nähtavus, kasutusmugavus ja võimalusel hea päevavalgus. Väljakud tuleb siduda haljastuse,

istumiskohtade, varju pakkuvate elementide ning jalakäijate liikumisteedega. Täpne mänguvahendite, inventari, katendite, haljastuse ja valgustuse lahendus määratakse ehitusprojekti koosseisus.

Ärihoonete maal tuleb kavandada krundisiselele haljasaladele töötajatele ja külastajatele mõeldud puhkealad. Avalikkusele mõeldud välialad peavad olema esinduslikult kujundatud ning võimaldama lühipuhkust (istumisvõimalused).

Kogu täpne krundisise uushaljastus, mänguväljakud, erinevad istumise ja ajaveetmise kohad ning jalgteed määratakse ehitusprojekti, detailplaneeringus on esitatud illustratiivne lahendus. Ehitusprojekti koostamisse tuleb kaasata volitatud maastikuarhitekt.

2.6 Tehnovõrgud

2.6.1 Side

Planeeringulahenduse koostamise aluseks on Telia Eesti AS-i 22.10.2025 väljastatud telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 39944920.

Planeeringuala Telia sidevõrguga ühendamise lähtepunkt on sidekaev 5199. Planeeringuala sidekanalisatsiooni põhitrass kavandatakse seotuna piirkonnas paiknevate olemasolevate sidekaevudega 5199, 5200, 5201, 5202, 5203, 5192 ja 5193. Planeeringuala optilise magistraalkaabli ühendus tuleb rajada alates sidekaevust 5199.

Planeeringuala põhisidekanalisatsioon tuleb kavandada tänavamaale 100 mm sidekanalisatsiooni või multitoruna. Igale hoonestatavale krundile ja hoonetele tuleb planeeritavast põhitrassist ette näha eraldi 50 või 100 mm sidekanalisatsiooni sisend koos vajaliku optilise kaabli ja jätkudega. Liitumis- ja jaotuspunktide täpne paiknemine määratakse ehitusprojekti.

Olemasolevad Telia liinirajatised tuleb võimalikult suures ulatuses säilitada. Tänavate, hoonete ja muude rajatiste alla jäävad liinirajatised tuleb vajaduse korral kaitsta, rekonstrueerida või ümber paigutada viisil, mis tagab olemasolevate sideühenduste katkematu toimimise. Teede ja tänavate alla jäävad sidekaablid tuleb kaitsta poolitatavate kaitsetorudega või kavandada olemasoleva kaabli kõrvale reservtoru kaevust kaevuni.

Ümberpaigutatavatele sideehitistele tuleb määrata servituudiala Telia Eesti AS-i kasuks.

Sidevõrgu täpne tehniline lahendus, kaevude vajadus, kaablite arv ja trasside paiknemine määratakse ehitusprojekti võrguvaldaja tehniliste tingimuste alusel.

2.6.2 Elekter

Planeeringulahenduse koostamise aluseks on Elektrilevi OÜ 24.10.2025 väljastatud tehnilised tingimused nr 504428.

Planeeringuala korter- ja ärihoonete elektrivarustus kavandatakse olemasoleva alajaama nr 7895 „Veeriku“ ning planeeringualale rajatava uue komplektalajaama baasil. Uued alajaamad kavandatakse krundile Pos 3 ja Pos 6, mis on võimalikult planeeringuala elektrilise koormuskeskme läheduses ja tänavaaäres. Alajaamadele tuleb tagada ööpäevaringne vaba juurdepääs hooldus- ja teenindussõidukitega.

Uute alajaamade toide kavandatakse 10 kV maakaabelliiniga. Olemasolevast alajaamast nr 7895 ja uutest alajaamadest kavandatakse tarbimiskohtadeni 0,4 kV maakaabelliinid, võimaluse korral ringtoiteliinidena. Kõikide planeeritavate tänavate äärde tuleb reserveerida perspektiivsete elektrikaablite paigaldamiseks vajalik koridor.

Tarbimiskohtade liitumiskilbid ja vajaduse korral jaotuskilbid tuleb kavandada ligipääsetavasse asukohta kinnistu piirile, eelistatult juurdepääsutee lähedusse. Kõrvuti paiknevate kinnistute liitumiskilbid võib kavandada mitmekohalistena kinnistute ühise piiri juurde üldkasutatavale või transpordimaale.

Seoses planeeringuala krundipiiride muutusega on kavandatud ümber tõsta Pos 10 läbivad elektrikaablid. Seoses juurdepääsutee (Pos 17) asukoha muutmisega tuleb ümber tõsta elektrikaablid veel kruntidel Pos 11, Pos 12, Pos 13. Elektrikaablid on planeeritud tõsta Pos 17 teemaale.

Igale hoonetele on planeeritud liitumispunkt tarbija krundile vahetult piiri äärde.

Alajaamale ja Elektrilevi kaablitele tuleb tagada vajalik maakasutusõigus servituudi kaudu. Alajaama tarbeks eraldi krunti ei moodustata.

Tehnilistes tingimustes määratud elektrivõrgu lahendus ja alajaamade arv põhinevad planeeritud hoonete esitatud peakaitsete suurustel ega arvesta perspektiivsete elektriautode laadimiskohtade elektrivajadusega. Elektriautode laadimistaristu täiendav võimsusvajadus ja võimalik mõju alajaamade arvule või võimsusele tuleb täpsustada eraldi liitumistaotluse ja ehitusprojekti koostamise käigus.

Detailplaneeringus antakse põhimõtteline lahendus ning reserveeritakse eeldatav ruumivajadus. Täpne lahendus määratakse projektis.

2.6.3 Tänavavalgustus

Kõikidele tänavatele on kavandatud tänavavalgustus.

Detailplaneeringus antakse põhimõtteline lahendus ning reserveeritakse eeldatav ruumivajadus. Täpne lahendus määratakse projektis.

2.6.4 Vesi

Planeeringulahenduse koostamise aluseks on AS Tartu Veevõrk 30.10.2025 väljastatud tehnilised tingimused nr 25ARE-2-DT-21.

Seoses tänavate muudatustega tuleb ümber ehitada olemasolev torustik. Uus toru asukoht on esitatud Pos 17 ja Pos 18.

Planeeringuala veevarustuseks kavandatakse tänavatorustik Rohelise tänava ja uue ühendustänavaga maa-alale. Planeeritav torustik ühendatakse olemasolevate torudega Pos 6 ja Pos 7 piirkonnas ning Pos 13 piirkonnas.

Tänavavõrgu ja krundipiiride muutmise tõttu kasutusest välja jäävad olemasolevad torustikud ja ühendustorud tuleb likvideerida.

Igale hoonestatavale krundile, millel puudub säilitatav veeühendus, kavandatakse eraldi ühendustoru krundiga külgnevast tänavatorustikust. Liitumispunkt kavandatakse üldjuhul krundi piirile avalikult kasutatava tänavamaa lähedusse. Torustiku täpsed läbimõõdud, liitumispunktide paiknemine ja veevõrgu tehniline lahendus määratakse ehitusprojekti ASI Tartu Veevõrk tehniliste tingimuste alusel.

Detailplaneeringus antakse põhimõtteline lahendus ning reserveeritakse eeldatav ruumivajadus. Täpne lahendus määratakse projektis.

2.6.5 Tuletõrjevesi

Planeeringuala tuletõrjeevarustus lahendatakse ühisveevõrgi torustikule paigaldatud olemasolevate ja Pos 17 tänava maale täiendavalt kavandatavate hüdrantide baasil. Olemasolevad hüdrandid

paiknevad Rohelise tänava ning Rohelise põigu tänavamaa piirkonnas. Hüdrantide asukohad on esitatud tehnoorkude joonisel.

Veevõrgust on tagatud vooluhulk 10 l/s, kuid hoonete vajaliku välise tulekustutusvee vooluhulga kompenseerimiseks on planeeritud täiendav tuletõrjevee mahuti krundile Pos 2.

Täpne tuletõrjevee lahendus määratakse ehitusprojekti vastavalt kehtivatele normidele.

2.6.6 Reoveekanaliseerimine

Planeeringulahenduse koostamise aluseks on AS Tartu Veevärk 30.10.2025 väljastatud tehnilised tingimused nr 25ARE-2-DT-21.

Seoses tänavate muudatustega tuleb ümber ehitada olemasolev torustik kruntidel Pos 17 ja Pos 18. Planeeritav torustik ühendatakse olemasolevate torudega Pos 6 ja Pos 7 piirkonnas ning Pos 13 piirkonnas.

Igale hoonestatavale krundile, millel puudub säilitatav ühendus, kavandatakse eraldi reoveekanaliseerimise ühendustoru krundiga külgnevast tänavatorustikust. Liitumispunkt kavandatakse üldjuhul krundi piirile. Kasutusest välja jäävad olemasolevad reoveekanaliseerimise ühendustorud tuleb likvideerida.

Reoveekanaliseerimise projekteerimisel tuleb arvestada võimaliku maksimaalse paisutustasemega ühiskanaliseerimise torustikus. Vajaduse korral tuleb hoonete ja kruntide kõrguslahendust korrigeerida või kasutada muid tehnilisi meetmeid, millega välditakse reovee paisutamist kinnistutorustikku. Torustike täpsed kõrgused, läbimõõdud, liitumispunktid ja vajaduse korral pumpamise lahendus määratakse ehitusprojekti.

Olemasolevad kasutusest välja jäävad torud tuleb likvideerida.

Detailplaneeringus antakse põhimõtteline lahendus ning reserveeritakse eeldatav ruumivajadus. Täpne lahendus määratakse projektis.

2.6.7 Sademeveekanaliseerimine

Planeeringulahenduse koostamise aluseks on AS-i Tartu Veevärk 30.10.2025 väljastatud tehnilised tingimused nr 25ARE-2-DT-21.

Tänavavõrgu muutmise tõttu tuleb olemasolev sademeveetorustik osaliselt ümber ehitada. Uue torustiku põhimõtteline asukoht on kavandatud Pos 17 ja Pos 18 tänavamaale. Kasutusest välja jäävad torustikud tuleb likvideerida. Igale hoonestatavale krundile on ette nähtud ühendus tänava sademeveetorustikuga. Sademe- ja drenaaživee juhtimine reoveekanaliseerimise on keelatud.

Sademeveekanaliseerimise vastuvõtuvõime on piiratud, mistõttu tuleb vähendada planeeringualalt süsteemi juhitavat maksimaalset vooluhulka ja tagada hoonestatavatel kruntidel sademevee ajutine viibimine. Hoonestatavatel kruntidel sademeveekanaliseerimise juhitav vooluhulk on kavandatud piirata 10 l/s-ni D110 ühendustorustikuga. Sademevee äravoolu vähendamiseks tuleb võimalikult suures ulatuses kasutada väikese äravooluteguriga ja vett läbilaskvaid pinnakatteid ning kruntidel tuleb tagada vajalik reguleeriv ja viibemaht.

Sademevee vooluhulkade ja viibemahtude arvutus (arvutuse koostas Sirkel & Mall OÜ)

Hoonestatavate kruntide Pos 1–16 sademevee vooluhulgad ja vajalikud viibemahud on arvutatud standardi EVS 848:2021 alusel. Arvutuses on arvestatud erinevate pinnakatte äravooluteguritega. Arvutusvihmaks on võetud 5 minutit kestev vihm korduvusega üks kord kolme aasta jooksul.

Arvutuslik sademevee vooluhulk on määratud krundipõhiselt, lähtudes planeeritud hoonete, haljasalade ja kõvakattega alade pindaladest. Tabelis esitatud arvutuslik vooluhulk väljendab kogu krundil arvutusvihma ajal tekkivat sademevee vooluhulka. Vajalik viibemaht on määratud arvestusega, et kinnistult sademeveekanaliseerimisele juhitav vooluhulk on piiratud 10 l/s-ni.

Tabel 2. Sademevee vooluhulkade ja viibemahu arvutus.

Pos nr	Haljasala osakaal (%)	Vooluhulk (l/s)	Kinnistult lubatud väljavool (l/s)	Vajalik viibemahuti maht (m³)	Viibemahuti ümardatud ruumivajadus (m³)
Pos 1	10	150,14	10	57,71	58
Pos 2	10	70,92	10	23,03	24
Pos 3	10	60,49	10	18,76	19
Pos 4	10	103,37	10	36,31	38
Pos 5	10	67,5	10	21,63	22
Pos 6	10	51,09	10	14,91	15
Pos 7	10	49,74	10	14,36	15
Pos 8	10	40,32	10	10,5	11
Pos 9	40	94,99	10	32,88	33
Pos 10	40	86,7	10	29,49	30
Pos 11	40	125,14	10	46,11	47
Pos 12	40	89,99	10	30,83	31
Pos 13	40	97,47	10	33,89	34
Pos 14	10	120,08	10	43,75	44
Pos 15	10	150,65	10	57,95	58
Pos 16	10	101,14	10	35,4	36

Krundipõhise arvutuse kohaselt jäävad hoonestatavate kruntide arvutuslikud sademevee vooluhulgad vahemikku 40,32–150,65 l/s ning vajalikud viibemahud vahemikku 10,50–57,95 m³. Hoonestatavate kruntide summaarne arvutuslik viibemaht on ligikaudu 508 m³.

Vajalik viibemaht ei pea olema lahendatud ühe konkreetse mahutitüübina. Reguleeriv ja viibemaht võib olla tagatud maa-aluse mahuti, viibetorustiku, moodulmahuti või muu samaväärse rajatisega ning erinevaid lahendusi võib omavahel kombineerida. Võimaluse korral tuleb kasutada ka sademevee tekkekohas äravoolu vähendavaid ja looduslähedasi lahendusi, nagu vett läbilaskvad katendid, vihmapikeenrad, nõvad, maastikulohud ja muud viibe- või immutuslahendused.

Detailplaneeringu tasandil on kontrollitud viiberajatiste ruumilist mahutatavust kruntidele. Arvestades indikatiivselt 1,0 m efektiivse veesügavusega, jääb üksiku viiberajatisel vajalik maa-alune pindala ligikaudu 11–58 m² vahele. Sellise suurusega rajatised on võimalik paigutada hoonestatavate kruntide piiridesse, sealhulgas parkimis-, sõidu- ja muude kõvakattega alade alla. Seega on arvutuslikult vajalik viibemaht võimalik tagada ilma selleks eraldi ulatuslikke maapealseid alasid reserveerimata.

Sademevee immutamine pinnasesse on lubatud, kui see on pinnase- ja põhjaveetingimusi ning maa-aluste hooneosade paiknemist arvestades võimalik. Sademevee ajutiseks kogumiseks kavandatavad haljasalad tuleb rajada ümbritsevatest kõvakatenditest madalamale ja kujundada selliste kalletega, mis suunavad vee viibealale ning väldivad selle tagasivalgumist kõvakatenditele või hoonetesse. Parkimisaladel ning sõidu- ja kõnniteedel on soovitatav võimaluse korral kasutada vett läbilaskvaid või osaliselt vett läbilaskvaid katendilahendusi.

Enam kui kümne parkimiskohaga parkla sademevee puhastamiseks tuleb kinnistule kavandada liivapüüdur ja I klassi õlipüüdur. Sademeveekanaliseerimise projektide realiseerimisel tuleb arvestada võimaliku maksimaalse paisutustasemega tänavatorustikus. Allpool võimalikku paisutustaset paiknevate sademeveeallikate vesi tuleb ära juhtida pumpamise teel.

Detailplaneeringus on esitatud sademeveesüsteemi põhimõtteline lahendus ja reserveeritud rajatiste eeldatav ruumivajadus. Krundilt sademeveekanaliseerimise juhitava vooluhulga piiramise täpsed nõuded, viiberajatiste tehniline lahendus ja paiknemine täpsustatakse ehitusprojekti koostamisel AS-i Tartu Veevärk väljastatavate tehniliste tingimuste alusel.

2.6.8 Küte

Planeeringulahenduse koostamise aluseks on Gren Tartu AS 01.10.2025 väljastatud tehnilised tingimused nr 187/25.

Planeeritud kruntide soojusvarustus on kavandatud planeeringualal olevast olemasolevast torustikust. Pos 14 ja Pos 15 krundidel asuvatel hoonetel on toimiv soojustoru ühendus. Krundile Pos 16 on planeeritud soojustoru ühendus krundil Pos 15 olevast torust.

Krundile Pos 5 on kavandatud soojustoru krundil Pos 15 olevast olemasolevast soojustorustikust. Krundi Pos 6 soojusvarustus on planeeritud läbi Pos 5, kuna mõlemale krundile Pos 5 ja Pos 6 on kavandatud ühine maa-alune parkla.

Krundi Pos 4 soojusvarustuse ühendus on kavandatud krundi läbivast torust.

Kruntide Pos 1 kuni 13 soojusvarustuse osas on planeeritud kaks võimalikku lahendust.

Esimeses variandis on planeeritud soojustoru juurdepääsutee Pos 17 alla, millest on planeeritud ühendused kruntidele.

Teises variandis on planeeritud soojustoru Pos 7 kuni Pos 13 ühise maa-aluse parkla kaudu. Lühike lõik soojustoru on siiski vajalik rajada Pos 17 juurdepääsuteele Pos 1 ja Pos 2 ning Pos 3 tarbeks.

2.6.9 Jahutus

Jahutus lahendatakse projekteerimisel lokaalse lahendusega.

2.7 Kujad

Planeeritud hoonestusalale ehitamisel tuleb arvestada tuleohutusklasside ja hoonetevaheliste kujadega vastavalt siseministri 30.03.2017 määrusele nr 17 *Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded*. Planeeritud hoonete minimaalne tulepüsivusklass on TP3. Juhul kui hooned asuvad üksteisele lähemal kui 8 m, tuleb rakendada tuld takistavaid meetmeid.

2.8 Kuritegevuse riski vähendavad tingimused

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

- tagumiste juurdepääsude vältimine;
- selgelt eristatavad juurdepääsud ja liikumisteed.

Projekteerimisel ja hilisemal rajamisel ning kasutamisel tuleb lisaks eelnevale tagada:

- jälgitavus (videovalve);
- atraktiivsed materjalid, värvid;



- vastupidavate ja kvaliteetsete materjalide kasutamine (uksed, aknad, lukud, pingid, prügikastid, märgid);
- atraktiivne maastikukujundus, arhitektuur ja teed;
- üldkasutatavate alade (tänavad) korrashoid.

2.9 Mära-, vibratsiooni- ja muud keskkonnatingimused

Planeeringualale ei kavandata keskkonnaohtlikke objekte. Planeeringualal tuleb arvestada eelkõige liiklus- ja raudteemüraga. Peamised võimalikud müraallikad on F. R. Kreutzwaldi tänava liiklus, Vaksali tänava pikenduse liiklus ning Tartu–Tallinna raudtee liiklus.

Planeeringulahenduses on müratundlikum elamufunktsioon kavandatud valdavalt ala sisemisse ossa, suurema liikluskoormusega tänavatest ja raudteekoridorist võimalikult eemale. Ärihoonestus paikneb suuremas osas aktiivsemate liikluskoridoride ja linnaehituslikult nähtavamate servade pool ning toimib osaliselt ka elumuala ja suuremate müraallikate vahelise puhvrina.

Uute korterelamute projekteerimisel tuleb tagada, et eluruumides, hoonete välispiiretel ning elamute puhke- ja õuealadel oleksid täidetud kehtivate õigusaktide ja standardite kohased müra sihttasemed.

Ehitusprojektide koostamisel tuleb hoonete täpne paiknemine, hoonemahtude liigendus, korterite plaanilahendus, akende ja rõdude paiknemine ning õuealade asukohad määrata selliselt, et müratundlikud ruumid ja puhkealad paikneksid võimalusel vaiksematel külgedel või hoonete varjestatud aladel.

Eluruumide ehitusprojekti tuleb ette näha müra vähendavad ehituslikud ja tehnilised meetmed. Sellisteks meetmeteks võivad olla muu hulgas kõrgendatud heliisolatsiooniga välispiirded, nõuetekohase heliisolatsiooniga aknad ja uksed, klaasitud rõdud või lodžad, müratõkked, hoonemahu varjestav paigutus, vaiksete fassaadikülgede kujundamine ning ventilatsioonilahendus, mis tagab nõuetekohase sisekliima ka mürarikkamal küljel aknaid avamata.

Korterelamute mängu-, puhke- ja vabaajaväljakud tuleb kavandada võimalusel hoonete varjestatud külgedele ning eemale peamistest liiklusrumade allikatest.

Raudteemüra ja -vibratsiooni mõju tuleb arvestada eelkõige raudteele lähimate hoonete projekteerimisel. Vajaduse korral tuleb ehitusprojekti staadiumis täpsustada raudteeliiklusest tulenev müra- ja vibratsioonimõju ning kavandada konstruktsioonilised või tehnilised meetmed, mis tagavad eluruumides nõuetekohased tingimused.

Jäätmed tuleb koguda kinnistesse vastavatesse konteineritesse. Jäätmete äravedu võib teostada vastavat luba omav ettevõtte. Jäätmekonteinerite paigutus on joonisel esitatud illustratiivselt; nende täpne asukoht ja lahendus määratakse ehitusprojekti. Jäätmete kogumine peab olema lahendatud esteetiliselt ning sobima hoonete arhitektuurilise lahendusega. Prügikonteinerid peavad olema paigutatud ligipääsetavasse kohta ning olema varjestatud või maasse süvendatud ja mitte häirivalt nähtavad avalikust ruumist.

Planeeringuala arendamisel tuleb arvestada alal registreeritud karuputke kolooniatega. Karuputke kolooniate piires tuleb vältida masinatega liikumist ja pinnase laialikandmist.

Kui ehitus- või kaevetööde tegemine karuputke koloonia alal on vältimatu, tuleb pinnase pealmine 0,3 m paksune kiht eraldi koorida. Karuputke seemnetega saastunud pinnas tuleb:

- kasutada ehitusobjektil vähemalt 1 m sügavusel paiknevates täite- või konstruktsioonikihtides; või

- teisaldada Keskkonnaametiga eelnevalt kokkulepitud karuputke kolooniasse.

Saastunud pinnase matmisel tuleb tagada, et pinnast hilisemate ehitus-, hooldus- või kaevetööde käigus uuesti lahti ei kaevata. Karuputke koloonia alal kasutatud masinad, töövahendid ja nende pinnasega kokku puutunud osad tuleb enne alalt lahkumist mullast ning muust pinnasest hoolikalt puhastada, vältimaks karuputke seemnete levikut teistele aladele.



Joonis 2. Karuputke koloonia ala maa- ja ruumiameti karuputke kaardirakenduse andmetel.

2.10 Servituutide ja/või sundvalduse seadmise vajadus

Krundile Pos 1 kuni Pos 3 on planeeritud servituudi seadmise vajadus juurdepääsuks ühisele maa-alusele parklale kruntide Pos 1 kuni 3 kasuks.

Krundile Pos 5 on planeeritud servituudi seadmise vajadus juurdepääsuks maa-alusele parklale krundi Pos 6 kasuks.

Krundile Pos 7 kuni Pos 13 on planeeritud servituudi seadmise vajadus juurdepääsuks ühisele maa-alusele parklale kruntide Pos 7 kuni Pos 13 kasuks.

Krundile Pos 3 on planeeritud servituudi seadmise vajadus hoonesisesele alajaamale alajaama valdaja kasuks.

Krundile Pos 6 on planeeritud servituudi seadmise vajadus hoonesisesele alajaamale alajaama valdaja kasuks.

Krundile Pos 5, Pos 6, Pos 7, Pos 8, Pos 9 ja Pos 15 on planeeritud servituudi seadmise vajadus sidekanalisatsioonile võrguvaldaja kasuks.



Krundile Pos 10 ja Pos 11 on planeeritud servituudi seadmise vajadus elektri kaablitele võrguvaldaja kasuks, sealhulgas läbi maa-aluse parkla.

Krundile Pos 4, Pos 5, Pos 6, Pos 7, Pos 8, Pos 9, Pos 10, Pos 11, Pos 12, Pos 13, Pos 14 ja Pos 15 on planeeritud servituudi seadmise vajadus kaugküttetorule võrguvaldaja kasuks. Sealhulgas Pos 5 kuni Pos 13 on toru kavandatud läbi maa-aluse parkla.

Roheline põik 1 kinnistule on planeeritud servituudi seadmise vajadus bussipeatusele, sh bussiootepaviljonile Tartu linna kasuks.

Krundile Pos 9 on seatud servituut juurdepääsuteele krundi Pos 10 kasuks.

Krundile Pos 9 on seatud servituut avalikuks kõnniteeks, mis ühendab F. R. Kreutzwaldi tänavat ja Pos 17 tänavat.

Krundile Pos 13 on seatud servituut juurdepääsuteele krundi Pos 12 kasuks.

2.11 Planeeringu elluviimisega kaasnevad majanduslikud, kultuurilised, sotsiaalsed ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud

Planeeringulahendus on kooskõlas kehtiva üldplaneeringuga. Planeeringu elluviimisega kaasnevad mõjud vastavad üldjoontes üldplaneeringus kavandatud maakasutuse ja hoonestuse mõjudele, kuid planeeringuala väljaehitamine põhjustab nii kohalikke positiivseid kui ka negatiivseid mõjusid.

Planeeringulahenduse elluviimisel kaasnevad positiivsed majanduslikud mõjud, kuna luuakse uusi ja kvaliteetseid töökohti ja eluasemeid, mis avaldavad positiivset mõju linna tulubaasile. Lisaks kasutatakse olemasolevat taristut efektiivsemalt.

Mõju kultuurile on positiivne, kuna uued elanikud hakkavad tarbima ning panustama kohalikkultuuri.

Planeeringu elluviimisega tekib lühiajaline mõju keskkonnale seoses ehitustöödega. Selline ajutine mõju kaasneb tavapäraselt ehitustegevusega. Planeeringu elluviimisega ei toimu maa raiskamist – sõidukite parkimine on lahendatud hoonete mahus ja maa-alusel parkimiskorraldusel, mistõttu saab maa peale kavandada kvaliteetsemat ja looduslähedasemat linnaruumi. Töökohtade ja elanikkonna lisandumisel kaasneb negatiivne mõju transpordisüsteemile, kuid seda leevendatakse täiendava juurdepääsu rajamisega Vaksali tänavale. Planeeringuala ligipääsetavus jalgsi, rattaga ja ühistranspordiga on heal tasemel ning konkureerib edukalt autoliiklusega.

Kokkuvõtvalt avaldab planeeringu elluviimine üldiselt positiivset mõju.

2.12 Planeeringu elluviimine

Tartu linn ei võta kohustusi avalikuks kasutamiseks ette nähtud tee ja sellega seonduvate rajatiste, haljastuse, välisvalgustuse ning tehnorajatiste, sealhulgas sademevee kanalisatsiooni (edaspidi rajatised) väljaehitamiseks ega vastavate kulude kandmiseks. Rajatiste projekteerimine ja väljaehitamine on planeeringust huvitatud isiku (või planeeringuala igakordse omaniku) kohustus.

Ehitusõiguse realiseerimise eeldus on avalike tänavamaade moodustamine, väljaehitamine koos seonduvate rajatiste, haljastuse, välisvalgustuse ning tehnorajatiste, sh sademeveekanalisatsiooniga ning linnale tasuta üleandmine.

Planeeringut on lubatud realiseerida etapiviisiliselt, kuid iga ehitusetapp peab moodustama iseseisvalt toimiva terviku. Iga etapi valmimisel peavad olema tagatud vastava etapi hoonete kasutamiseks vajalikud juurdepääsud, parkimiskohad, jalakäijate ja jalgratturite liikumisteed, päästetehnika

juurdepääsud, tehnovõrgud, jäätmekäitluse lahendus, sademevee ärajuhtimine või kohtkäitlus ning nõutav haljastus.

Ühise maa-aluse parkimiskorrusega korterelamute kruntide ehitamisel tuleb parkla rajada sellises mahus ja sellises järjestuses, et iga kasutusse antava korterelamu parkimisvajadus oleks enne hoone kasutusloa taotlemist täidetud. Korteralamut ei ole lubatud kasutusse võtta enne, kui selle kasutamiseks vajalikud parkimiskohad, parklasse pääs, jalakäijate ühendused ja tehnilised rajatised on välja ehitatud ning kasutusõigus on õiguslikult tagatud.

Korteralamute maa-alust parklat võib rajada ühe või mitme etapina. Kuna maa-alune parkla paikneb mitmel krundil ja teenindab mitut korteralamut, tuleb enne vastava hoone kasutusloa taotlemist seada parkimise, juurdepääsu, tehniliste rajatiste, hoolduse ja kasutamise tagamiseks vajalikud servituudid, kasutuskorrad või muud asjaõiguslikud kokkulepped.

Ärimaa kruntidel, mille parkimine on osaliselt kavandatud ühises parkismajas, ühises maa-aluses parklas või teisel krundil, võib hoone kasutusse võtta üksnes pärast seda, kui vastava hoone parkimisvajadus on välja ehitatud. Kui parkimiskohad paiknevad teisel krundil, tuleb parkimiskohtade kasutusõigus tagada enne hoone kasutusloa taotlemist.

Etapiviisiline ehitamine ei tohi halvendada varem valminud etappide kasutustingimusi. Ajutised lahendused, sh ajutised juurdepääsud, ajutine parkimine, ajutine sademevee ärajuhtimine ja ehitusaegsed liikluslahendused, peavad olema lahendatud selliselt, et tagatud on ohutu liiklemine, päästetehnika juurdepääs ning varem kasutusse antud hoonete nõuetekohane toimimine.

Ehitusetappide täpne järjestus määratakse ehitusprojektide koostamisel, kuid lähtuda tuleb põhimõttest, et kasutusse antav hoone või hoonete grupp peab olema koos seda teenindava taristu ja parkimislahendusega terviklikult toimiv.

Friedrich Reinhold Kreutzwaldi tänav T66 krunt antakse üle linnale. Üleandmise tingimused lepatakse eraldi kokku.



3. Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte

Jrk. nr	Arvamust avaldav organisatsioon/ planeeritud krundi omanik/ planeeritud maa-ala piirinaaber	Number ja kuupäev	Tingimused
1	Gren Tartu AS, Ülar Roose	0926-EC9F-2A4B 14.09.2026	Üle vaadatud
2	Telia Eesti AS, Emil Villemson	40446731 15.09.2026	Esitatud tüüptingimused projekteerimiseks
3	Elektrilevi OÜ, Maie Erik	4688427703 16.09.2026	Tööjoonised kooskõlastada täiendavalt
4	AS Tartu Veevõrk, Liisa Unt	26ARE-3-DP-11 30.09.2026	Üle vaadatud
5	Päästeamet		
6	Transpordiamet		

4. Joonised (*esitatud eraldi failidena*)

1. Põhijoonis
2. Kontaktvööndi joonis
3. Olemasolev olukord
4. Tehnovõrgud