



## EELNÕU

### KORRALDUS

xx.xx.2025 nr

Projekteerimistingimused Kesklinna silla ja selle peale- ja mahaõitute rekonstrueerimiseks ning kontaktvööndi tänavate liikluskorralduse kavandamiseks

### PROJEKTEERIMISTINGIMUSTE SISU JA PÕHJENDUSED

Projekteerimistingimused annavad aluse Kesklinna silla, Pärnu jõe parem- ja vasakkaldal sillale viivate tänavate ning nende ristmike ja kontaktvööndisse jäävate alade ehitusprojektide koostamiseks ning aladele kehtivate detailplaneeringute täpsustamiseks haljastuse, heakorra või liikluskorralduslike põhimõtete osas.

Projektalasse jäävad Pärnu linnas järgmised kinnistud: Pärnu jõgi L1 (katastritunnus 62401:001:3095), Pärnu jõgi L2 (katastritunnus 62520:001:0005), Lai tn T9 (katastritunnus 62501:001:0456), Lai tn 2 (katastritunnus 62510:131:0009), Lai tn T1 (katastritunnus 62510:127:0021), Vee tn 2a (katastritunnus 62510:127:0031), Vee tn T1 (katastritunnus 62510:124:0004), Pikk tänav T1 (katastritunnus 62510:127:0027), Keskväljak (katastritunnus 62501:001:0695), Akadeemia tn T1 (katastritunnus 62510:123:0003), Tallinna maantee T1 (katastritunnus 62501:001:0005), Tallinna maantee T2 (katastritunnus 62502:016:0006), Suur-Jõekalda tänav T3 (katastritunnus 62501:001:0457), Suur-Jõekalda tn T1 (katastritunnus 62501:001:0940), Paremkalda kallasrada L1 (katastritunnus 62507:048:0003), Suur-Jõekalda tn 1 (katastritunnus 62502:001:6420).

Ehitusseadustiku lisa 1 kohaselt on avalikult kasutatava tee ümberehitamiseks nõutav ehitusluba. Ehitusseadustiku § 99 lg 1 kohaselt on projekteerimistingimused nõutavad ehitusloakohustusliku tee ehitusprojekti koostamiseks juhul, kui planeeringuga ei ole tee asukoht täpselt määratud. Osadel eelpool kirjeldatud kinnistutel kehtivad detailplaneeringud, mistõttu antakse käesoleva korraldusega kehtiva detailplaneeringuta aladel ehitusseadustiku § 99 lg 1 kohased projekteerimistingimused. Aladel, kus kehtib detailplaneering, täpsustatakse põhjendatud vajadusel detailplaneeringuid ehitusseadustiku § 27 lg 1 p 1 ja lg 4 lubatud osas. Detailplaneeringute täpsustuse vajadus tuleneb eelkõige soovist tagada käesolevate projekteerimistingimustega kaetud alal mõislik, efektiivne ning võimalikult väikeste mõjudega projekteerimine ja hilisem ehitamine.

Ehitusseadustiku § 31 lg 2 ja lg 4 p-st 1 ja 2 kohaselt korraldab omaavalitsus avaliku kasutusega alade, sh rajatiste ja ehitiste rajamiseks projekteerimistingimuste andmise avaliku menetlusena, mille raames esitatakse projekteerimistingimuste eelnõu arvamuse andmiseks asutustele või isikutele, kelle huve võivad kavandatavad tööd riivata.

Ehitusseadustik § 27 lg 1 p 1 ja lg 4 p 7, § 99 lg 1 ning Pärnu Linnavolikogu 01.02.2018 määrusega nr 4 kehtestatud „Planeerimise ja ehitusalase tegevuse korraldamine Pärnu linnas“ § 5 punkti 3 alusel antakse järgmised projekteerimistingimused

#### 1. PROJEKTEERIMISE LÄHTEMATERJAL

- 1.1. Kehtivad normid (EPN), standardid (EVS) jm Eesti Vabariigi õigusaktid.
- 1.2. Pärnu linna strateegilised dokumendid:

- 1) Kehtiv üldplaneering: Pärnu Linnavolikogu 20.05.2021 otsusega nr 21 kehtestatud „Pärnu linna asustatuse üldplaneering 2025+”.
- 2) Pärnu arengukava aastani 2035.
- 3) Pärnu linnapiirkonna strateegia 2022-2027 (tervikliku jalg- ja rattateedevõrgustiku loomine ja ehitus, kaasaegsetest keskkonnasäästlikest põhimõtetest lähtuvalt säästlike liikumisviiside kasutuse suurendamine ja avaliku ruumi kvaliteedi ning jalakäija ja jalgratta kasutaja sõbralikkuse tõstmine).
- 4) Pärnu kliimakava 2030 (kliimamõju vähendamiseks ühistranspordi kättesaadavuse, parkimiskorralduse, rattataristu ja kõrghaljastuse kavandamine).
- 1.3. Euroopa uue Bauhausi (EUB) põhimõtted: kestlik, kaunis, kaasav.
- 1.4. Kvaliteetse ruumi aluspõhimõtted: aja- ja asjakohasus, otstarbekus, kohandatavus, säästlikkus ja tõhusus, kliimakohasus ja keskkonnasõbralikkus, ohutus ja tervislikkus, ligipääsetavus, sotsiaalne sidusus, mitmekesisus, eristatavus ja kohataju, pärandisõbralikkus, esteetika.
- 1.5. Kehtiv Pärnu maakonna teemaplaneering „Pärnu jõe ja kaldaala ruumilise arengu perspektiiv ning seosed mereplaneeringuga”.
- 1.6. Muinsuskaitse eritingimused Pärnu linna üldplaneeringule p 5 „Muinsuskaitse eritingimused kavandavatele teedele, trassidele ja tehnorajatistele (seadmetele)”. Pärnu linna Kesklinna sild on üldplaneeringuga määratud väärtuslikuks üksikobjektiks.
- 1.7. Kehtiv Pärnu Muinsuskaitseala kaitsekord: Vabariigi Valitsuse 02.02.2023 korraldusega nr 42 kehtestatud „Pärnu Muinsuskaitseala kaitsekord”. Pärnu jõe vasakkaldal, Kesklinna poolse osas, olevad kinnistud Vee tänav T1 ja Vaasa park jäävad Pärnu vanalinna ja kuurordi muinsuskaitsealale (reg. nr 27007) ning arheoloogiamälestise alale (reg. nr 11792-11793) ja selle kaitsevööndisse. Vee tn 2a kinnistu jääb muinsuskaitseala kaitsevööndisse. Kaitsekorra alusel jääb käsitletav ala Muinsuskaitseala vaadeldavuse vaatekoridori vaade 3 avaneb Ülejõe kallasrajalt muinsuskaitsealale ja vaade 4 avaneb Tallinna maanteelt ja kallasrajalt Eliisabeti kiriku tornile. Pärnu jõe paremkaldal olevad kinnistud Tallinna maantee T1, Suur-Jõekalda tänav T3, Suur-Jõekalda tänav T1, Paremkalda kallasrada L1 ja Suur-Jõekalda tn 1 jäävad arheoloogiamälestise alale (reg. nr 11792-11793) ja selle kaitsevööndisse.
- 1.8. Projektiga käsitletaval alal kehtivad detailplaneeringud:
  - 1) Pärnu jõe vasakkalda ja Vallikraavi ala detailplaneering, kehtestatud Pärnu Linnavolikogu 18.02.1999 otsusega nr 14.
  - 2) Kalda tn 2 ja Kalda tn 4 kinnistute detailplaneering, kehtestatud Pärnu Linnavolikogu 20.06.2019 otsusega nr 55.
  - 3) Lai tn 2 kinnistu detailplaneeringu, kehtestatud Pärnu Linnavolikogu 15.09.2016 otsusega nr 85.
  - 4) Põhja tn, Vee tn, Riia mnt ja Ringi tn vahelise maa-ala detailplaneering, kehtestatud Pärnu Linnavolikogu 20.12.2001 otsusega nr 83.
  - 5) Pärnu jõe kallaste ja akvatooriumi detailplaneeringu kehtestamine, kehtestatud Pärnu Linnavolikogu 18.11.2010 otsusega nr 82.
  - 6) J. V. Jannseni tn ja Tallinna mnt nurgal oleva maa-ala detailplaneering, kehtestatud Pärnu Linnavolikogu 20.12.2001 otsusega nr 83.
- 1.9. Vastavalt Pärnu linna üldplaneeringule on Kesklinna silla juures ehituskeeluvöönd täpsustatud järgmiselt. Pärnu jõe vasakkaldal ehk Kesklinna poolel on sillast allavoolu ehituskeeluvööndi laius 30 meetrit, mis on osaliselt vähendatud 20 meetrini, ning sillast ülesvoolu on vööndi laius 10 meetrit. Jõe paremkaldal ehk Ülejõe poolel on ehituskeeluvöönd sillast allavoolu vähendatud 15 meetrini, samas kui sillast ülesvoolu kehtib 30 meetri laiune vöönd. Ehituskeeluvööndi täpne asukoht on näidatud üldplaneeringu lisas „Piirangute plaan”.
- 1.10. Pärnu jõe paremkaldal lihekohtlikkuse tsoonis E on soovituslik ehituskeeluvööndi ulatus võimalike maalihete seisukohast 75m ulatuses jõe põhikaardijärgsest veepiirist, kus kaldaala täitmiseks absoluutkõrguseni 2,7m ümp ja gravitatsioonilise kaldakindlustuse rajamiseks on vaja teostada pinnaseuuringud ja stabiilsusarvutused. Pärnu jõe vasakkaldal on lihekohtlikkuse tsoonis F soovituslik ehituskeeluvööndi ulatus võimalike maalihete seisukohast 75m ulatuses jõe põhikaardijärgsest veepiirist, kus igasuguse ehitustegevuse (sh kaldakindlustused, täitmine) jaoks on vaja teha pinnaseuuringud ja stabiilsusarvutused. Lihkekohtlikkuse kaart on leitav Pärnu linna kodulehe geoveebi kaardirakenduselt „Lihkekohtlikkuse uuring (2024)”.
- 1.11. Inseneribüroo Stratum poolt koostatud Pärnu linna liiklusuuring „Pärnu linna teedevõrgu arendamise variandi V5a modelleerimine aastaks 2040”.

- 1.12. Selektor Projekt OÜ koostatud silla rekonstrueerimise projekt töö nr P19050 „Pärnu kesklinna silla laiendamine ja rekonstrueerimine“.
- 1.13. Arvestada maa-alale või maa-alaga külgnevatele kinnistutele jäävate kehtestatud ja koostamisel olevate detailplaneeringute ja ehitusprojektidega, vajadusel teha koostööd koostamisel olevate detailplaneeringute ja ehitusprojektide projekteerijatega. Ehitusprojektid leitavad ehitusarhiivist või Ehitisregistrist, detailplaneeringud Pärnu linna kodulehe geoveebi kaardirakendusest „Detailplaneeringud ja projekteerimistingimused“.
- 1.14. Kruntide üldplaneeringujärgne juhtfunktsioon: liikluse maa-ala 100% ja puhke- ja haljasala maa-ala 100%.
- 1.15. Katastriüksuste sihtotstarve: transpordimaa 100%, üldkasutatav maa 100%. Suur-Jõekalda tänav T1 (katastritunnus 62501:001:0940) ühiskondlike ehitiste maa 50% ja ärimaa 50%.

## **2. LINNEHITUSLIKUD NÕUDED PROJEKTEERIMISEKS**

### **2.1. EESMÄRK:**

Kesklinna sild ja seda ümbritsev ala on üks linna visiitkaardi olulisi elemente, mille väärtust ja kasutatavust tõstetakse läbi kõrgetasemelise, kõiki kaasava avaliku ruumi loomise. Kesklinna silla, sillale viivate tänavate, nende ristmike ning kontaktvööndisse jäävate alade ajakohane ja eesmärgipärane rekonstrueerimine ning ümberehitamine tõstab märkimisväärselt linnaruumi kvaliteeti ja väärtust. See muudab linlaste liikumisharjumusi ning aitab samal ajal vähendada transpordist tingitud süsinikuheidet.

Sild tervikuna soodustab kergliiklust ja ühistranspordi kasutamist linnaosade vahel, aidates vältida kesklinna ummistumist autoliiklusest. Kesklinna silla kasutajasõbralik jalg- ja rattatee on kergliiklejate jaoks üks olulisemaid ühenduslülisid, mis aitab luua toimiva tervikteekonna ning tugevdab kergliikluse põhivõrku.

Kavandatud projekt avaldab olulist mõju autostumise vähendamisele ja parandab linnaosadevahelist ligipääsetavust. Samuti toetab see Pärnu linna kliimaeesmärke, luues tervikliku, säästvaid liikumisviise arvestava, mugava ja turvalise jalakäijate ning jalgrattataristu, millega on võimalik vähendada CO<sub>2</sub> heitmeid.

Pärnu jõe vasak- ja paremkallast ühendava väärtusliku Kesklinna silla ning sillale viivate tänavate ja nende ristmike rekonstrueerimisel ja ümberehitamisel lähtutakse silla kui visuaalselt mõjusa maamärgi atraktiivsusest ning vajadusest kujundada kõrgetasemeline ja inimsõbralik linnaruum.

Planeeritava lahenduse eesmärk on parandada jalakäijate ja jalgratturite liikumismugavust, tagada ligipääsetavus kõikidele liiklejatele ning kujundada heakorrastatud, haljastatud ja kasutajasõbralik avalik tänavaruum.

### **2.2. PROJEKTEERIMISALA:**

Projektiga käsitletav maa-ala on esitatud lisas 1 (väljavõte Maa-ameti kaardirakendusest).

### **2.3. LÄHTEÜLESANNE:**

Kesklinna silla rekonstrueerimine kavandada kahes alternatiivis: lahtikäiva või mittelahtikäiva sillana koos peale- ja mahasõitudega ning kergliiklusteede ja jalgrattateede põhivõrgu sidususega olemasoleva taristuga (nt Jaansonirada, J. V. Janseni tn, Akadeemia tn jt).

Vasakkaldal kavandada ringliiklus Lai tänav T9 kinnistule, vajadusel kaasates ka Lai tn 2, Lai tänav T1 ja Vee tn 2a kinnistud, et tagada sujuv ühendus Kesklinna silla, Lai, Vee, Akadeemia ja Kalda tänavaga. Kehtivas planeeringus ettenähtud ringristmiku asukoha muutmine on lubatav ning seda tuleb käsitleda vajadusest kujundada Pärnu Keskväljaku ja Pika tänav piirkonda terviklik ja kõrgetasemeline avaliku ruumi võrgustik, mis seob vanalinna jõeäärsete rekreatsiooni- ja ettevõtlusaladega ning loob võimaluse Vee tänav T1 kujundamiseks kahesuunalisena.

Paremkaldal kavandada peale- ja mahasõidud Tallinna maantee T1, Suur-Jõekalda tänavatele T1 ja T3.

Ülejäänud projektialal tuleb kavandada ja korraldada liikluskorraldus, et tagada sillale ligipääs jalakäijatele, kergliiklejatele ja sõidukitele peale- ja mahasõitudeks.

Pärnu linna üldplaneeringuga 2025+ on Kesklinna sild määratud väärtuslikuks üksikobjektiks, kuivõrd sillal on ajaloolist miljööd ja kultuuriväärtuslikku konteksti kujundav väärtus.

Väärtuslikud üksikobjektid tuleb säilitada, tingimused väärtusliku objekti säilimise tagamiseks

määratakse planeerimise või projekteerimise käigus. Väärtusliku üksikobjekti rekonstrueerimisel ja ümberehitamisel tuleb säilitada algupärane arhitektuurne lahendus ning iseloomulikud ja väärtuslikud detailid koos materjalikasutusega.

Pärnu jõe vasak- ja paremkallast ühendava olemasoleva Kesklinna silla, sillale viivate tänavate ja nende ristmike ning kontaktvööndisse jäävate alade rekonstrueerimisel ja ümberehitamisel lähtuda silla kui hästi vaadeldava maamärgi atraktiivsusest ning kõrgetasemelise inimsõbraliku linnaruumi vajadustest, tõstes jalakäijate- ja jalgratturite liikumismugavust, tagades ligipääsetavuse nõuded kõigile liiklejatele luues seeläbi heakorrastatud ja haljastatud avalik kasutajasõbralik tänavaruum. Kasutajasõbraliku tänavaruumi ja elurikkuse ning kliimakindluse seisukohast lähtuvalt tuleb olemasolev väärtuslik kõrghaljastus säilitada ja kavandada uued haljastuse lahendused, suured kõvakattega alad liigendada haljastusega.

Käsitletavad tänavad liigituvad „kohaliku tee“ kategooriasse, kus kvaliteetse ning inimsõbraliku tänavaruumi kavandamisel on oluline eelistada jalakäijaid ja rattureid autoliiklusele. Kohalikud teed on mõeldud peamiselt kohalikele elanikele ja turistidele liiklemiseks, need tänavad peavad tagama eelkõige kõigi liiklejate ohutuse ja olema kutsuvad jalakäijatele ja ratturitele igapäevaliikumisteks ja sihtkohtadesse pääsemiseks. Pärnu linna üldplaneeringuga on projektiga käsitletavale alale ette nähtud kergliiklusteede võrgustik, mis tagab võimalikult kiire ja turvalise kergliiklusteede ühenduse kõikide linnaosade vahel.

Projekteerimisel lähtuda olemasolevatel tänavatel ruumilise kvaliteedi tõstmisest, lahendades kontaktvööndisse jäävatel aladel liiklus- ja parkimiskorraldus, eelistades sealjuures kergliiklejate kasutusmugavust. Arvestada kõigi kasutajate gruppide vajadustega sh ligipääsetavuse, universaalse disaini põhimõtete, tänavahaljastuse ja heakorraga (rattateed, kõnniteed, liikluskorraldus, haljastus, valgustus, inventar jms).

Silla ning selle peale- ja mahasõitude projekteerimisel tuleb arvestada Suur-Jõealda tn 1 kinnistule kavandatava puhke- ja parkimisalaga vastavalt Pärnu Linnavalitsuse 11.08.2025 projekteerimistingimustele nr 3-5.4/525. Tagada tuleb sujuv ja toimiv ühendus planeeritava „pargi ja reisi“ tüüpi parkla ning Jaansonite raja kergliiklusteedega.

Kavandada kasutajasõbralikud ja kaasaegsed ühistranspordi peatuste lahendused, nõuetele vastav valgustus, sademevete ärajuhtimine, vajadusel transpordimaale jäävate kommunikatsiooni trasside ning transpordimaa kinnistutega külgnevatele kinnistutete juurdepääsude rajamine ja/või rekonstrueerimine.

Projekteerimisel teha koostööd asjasse puutuvate ametite/asutustega ja tehnilise taristu trassivaldajate ning Pärnumaa Ühistranspordikeskusega.

Projekteerida tuleb teede ristmike ja teede plaaniline lahendus koos teede funktsionaalsete ristlõigete ja katenditega ning tänavahaljastuse ja nõuete kohase valgustusega, lahendused peavad arvestama ja kokku sobima ning jätkama hiljuti lähipiirkonnas projekteeritud või rajatud lahendustega. Katendite lahendused esitada projekti koosseisus eraldi joonisena. Projekteerimisel tuleb arvestada ala ülejutusohuga ning kavandada lahendused, mis välistavad või vähendavad ülejutuse kahjulikku mõju ehitisele ja selle kasutamisele.

Projekteerimisel kaasata arhitektid ja/või maastikuarhitektid.

Näha ette ehitusprojektide etapilisus. Etappidele koostada eraldi eelarve maksumused.

Projekteerimisel arvestada, et iga etapi väljahitamisega, oleks võimalik vastavat ehitusetappi kasutusele võtta (ei sõltu järgmisel etapil tehtavatest töödest). Esitada 3D mudel valminud projektilahendusele.

#### 2.4. MUINSUSKAITSE:

Pärnu jõe vasakkaldal projektiga käsitletava maa-alal olevad kinnistud jäävad Pärnu vanalinna ja kuurordi muinsuskaitsealale (reg. nr 27007), Pärnu linnakindlustused (reg. nr 16677) ja arheoloogiamälestised alale (reg. nr 11792-11793) ning nende kaitsevöönditesse, Pärnu jõe paremkaldal projektiga käsitletava maa-alal olevad kinnistud jäävad arheoloogiamälestise alale (reg. nr 11792-11793) ning selle kaitsevöönditesse. Kehtiv Pärnu Muinsuskaitseala kaitsekorra alusel jääb ala Muinsuskaitseala vaadeldavuse vaatekoridori - vaade 3 avaneb Ülejõe kallasrajalt muinsuskaitsealale ja vaade 4 avaneb Tallinna maanteelt ja kallasrajalt Eliisabeti kiriku tornile – mille eesmärgid tuleb tagada.

Vastavalt muinsuskaitsealadele tuleb uute lahenduste kavandamisel arvestada, et need toetaksid ja aitaksid tuua esile varem loodud väärtusi. Muinsuskaitsealadele suunatud tegevused peavad lähtuma ettevaatuspõhimõttest ja vähendama mälestiste hävimise ohtu ning toetama nende väärtuste säilimist (MuKS § 3 lg 4), samuti tuleb hoiduda mälestise puhul tegevustest,

mis võib neid ohustada, rikkuda või hävitada (MuKS § 33 lg 1). Muinsuskaitsealal töid kavandades ning tehes lähtuda autentsuse ja terviklikkuse säilitamise põhimõttest, pidades oluliseks eri ajastute väärtuslikke kihistusi tagades tegevuse ohutus mälestise säilimisel (MuKS § 43 lg 1). Arvestada Pärnu linna üldplaneeringule 2025+ koostatud Muinsuskaitse eritingimustega.

Projekt kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

## 2.5. SILLA ARHITEKTUURSED JA EHITUSLIKUD NÕUDED:

Pärnu jõe vasak- ja paremkallast ühendava olemasoleva Kesklinna silla rekonstrueerimisel ja ümberehitamisel lähtuda silla kui hästi vaadeldava maamärgi atraktiivsusest ning kõrgetasemelise inimsõbraliku linnaruumi vajadustest, tõstes jalakäijate- ja jalgratturite liikumismugavust, tagades ligipääsetavuse nõuded kõigile liiklejatele luues seeläbi sillal avaliku kasutajasõbralik ruumi. Pärnu linna üldplaneeringuga 2025+ on Kesklinna sild määratud väärtuslikuks üksikobjektiks, kuivõrd sillal on ajaloolist miljööd ja kultuuriväärtuslikku konteksti kujundav väärtus. Väärtuslikud üksikobjektid tuleb säilitada, tingimused väärtusliku objekti säilimise tagamiseks määratakse planeerimise või projekteerimise käigus. Väärtusliku üksikobjekti rekonstrueerimisel ja ümberehitamisel tuleb säilitatakse algupärane arhitektuurne lahendus ning iseloomulikud ja väärtuslikud detailid koos materjalikasutusega.

### 2.5.1. Silla kui väärtusliku üksikobjekti rekonstrueerimisel ja ümberehitamisel säilitada, vääridada, taastada ja taaskasutada silla algupärased ajalooliselt iseloomulikud ja väärtuslikud detailid koos materjalikasutusega sj, ajaloolised sillapostid koos algupärase dekooriga, piirded, valgustid jms, katendid valida asukohta ja konteksti sobivad.

### 2.5.2. Eelprojekti staadiumis esitada kaks erinevat lahendust koos orienteeruva maksumuse hinnanguga, mille alusel valitakse üks variant põhiprojekti koostamiseks:

#### 1) Sild ei ole avatav.

#### 2) Sild on avatav, kusjuures tuleb arvestada järgmiste tingimustega:

- Silla avanemisskeem lahendada kaheklapilisena.
- Avatavad klapid paiknevad kahe jõesamba vahel.
- Silla konstruktsioonile paigaldatud või sinna kavandatavad tehnovõrgud, mis takistavad silla avatavust, tuleb ümber projekteerida ja paigutada viisil, mis tagab silla avatavuse toimimise.
- Sild tuleb projekteerida nii, et silla klappide avamine toimub üldjuhul ainult navigatsiooniperioodil.
- Silla projekteeritav minimaalne töötüklite (üks avamine koos sulgemisega) arv peab aastase arvestusperioodi jooksul olema vähemalt 700.
- Projekti mahus tuleb analüüsida ja projekteerimisel arvestada avatava silla avamistsüklite sagedust ööpäevas ja nädalas ning selle hooajalist varieeruvust ja mõju liikluskorraldusele sh ühistranspordile ja esitada ettepanek avamistsüklite ajale.
- Projektiga tuleb kavandada avatava silla käitamisrežiimid, sealhulgas automaatne ja manuaalne juhtimissüsteem, määrata avamismehhanismi töötükli tehnilised parameetrid ning tagada nende parameetrite integreeritus ja sidusus elektrooniliste muutliikluskorraldusvahenditega.
- Projekteerimisel tuleb välja töötada terviklik liikluskorralduse lahendus silla avamiseks ja sulgemiseks. Lahendus peab sisaldama:
  - Maismaaliikluse jaoks: ajutise liikluskorralduse skeeme, mis tagavad sõidukite, kergliiklejate ja jalakäijate liikluse sujuvuse ning ohutuse enne silla avamist ja selle ajal. Skeemid peavad sisaldama kõigile liiklejagruppidele vajalikke märke, viitasid, tõkkeid ja fooritsükleid. Ajutised ühistranspordi liiklusskeemid tuleb välja töötada koostöös Pärnu Ühistranspordikeskusega.
  - Jõeliikluse jaoks: navigatsioonimärke ja signaale (nt valgusfoorid veesõidukitele), mis teavitavad veesõidukijuhte õigeaegselt silla avanemisest, sulgumisest ja läbipääsu võimalustest. Veeliikluse lahendus tuleb välja töötada koostöös Transpordiametiga.
- Projektiga tuleb kavandada avatava silla töötükli käigus rakendatavad ohutusmeetmed ning avamistoimingutega kaasnevate riskide maandamise lahendused, sh hädaolukordade käsitlemise põhimõtted ja lahendused.
- Projekteerida tuleb autonoomne või dubleeritud energiavarustus mis tagab silla avamise ja sulgemise ka elektrikatkestuse korral.

- 2.5.3. Silla projekteeritav kandevõime ei tohi olla väiksem olemasoleva silla projekteeritud kandevõimest.
  - 2.5.4. Silla kogulaius kavandada vähemalt 15,6 m, millest kahesuunaline sõidutee peab olema vähemalt 6,5 m lai. Sõidutee mõlemale poole kavandada 4,25 m laiused kergliiklusteed. Suurim lubatav liikumiskiirus sillal on 40 km/h.
  - 2.5.5. Silla materjalide valikul tuleb eelistada vastupidavaid ja ilmastikukindlaid lahendusi, mis vähendavad hoolduskulusid ja pikendavad kasutusiga.
  - 2.5.6. Silla konstruktsioonide projekteeritav eluiga peab olema vähemalt 100 aastat.
  - 2.5.7. Kavandada silla otste ja silla aluse ruumi maastikuarhitektuurne lahendus (puhkealad, haljastus, väikevormid, valgustus jms), lähtuvalt kõrgetasemelise inimsõbraliku linnaruumi vajadustest, tõstes jalakäijate- ja jalgratturite liikumismugavust, tagades ligipääsetavuse nõuded kõigile liiklejatele ning heakorrastatud ja haljastatud avaliku kasutajasõbralik tänavaruum. Lahendus peab tekitama turvalise ja meeldiva keskkonna ja selge liiklusruumi jalgratturitele ja jalakäijatele.
  - 2.5.8. Kergliiklejatele kavandada läbivalt ühtede põhimõtete alusel terviklik ja turvaline teekond. Tagades sujuv ja sidus kergliiklustristu nii sillal kui silla all ning silla peale- ja mahasõitudel ning nende ühendus jõe parem- ja vasakkaldal. Teede katendid kavandada vastavalt tee otstarbele läbivalt ühesugused, selgelt eristuvad ja arusaadavad.
  - 2.5.9. Kergliiklusteed kavandada kõigi kasutajate vajadusi arvestavalt, lähtudes ligipääsetavuse ja universaalse disaini põhimõtetest. Vajadusel kavandada sillale peale- ja maha pääsuks liftid.
  - 2.5.10. Kavandada kergliiklejatele sillal puhke ja vaate nautlemise kohad.
  - 2.5.11. Kavandada valgustuse lahendus silla atraktiivsuse tõstmiseks ja näha ette võimalused meeleolu valguse loomiseks. Tagades sealjuures nõuetele vastav valgustus, nii silla peal kui peale- ja mahasõitudel ning silla alustel läbipääsudel.
  - 2.5.12. Mitte kavandada valgusti poste vms liikluskorraldusliku märgistust kergliiklusteedele liikumise takistamiseks.
  - 2.5.13. Kavandada võimalused linna info/reklaami jms paigaldamiseks (nt ekraanid, kus kuvatakse turismiobjekte, tähtsamaid sündmuseid jne). Sillale kavandada parima vaatega foto jäädvustus koht. Kavandada atraktiivsed, turvalised valgustatud lahendused silla alustel kergliiklusteede läbipääsudel, kaaluda Pärnule iseloomuliku sümboolika ja/või kunsti kasutamise võimalust.
  - 2.5.14. Sillal säilitada jalgratturite loendur.
  - 2.5.15. Veeliikluse piiramise vältimiseks ei tohi sillaalune kõrgus olemasolevaga võrreldes väheneda, võimalusel leida lahendus sillaaluse kõrguse suurendamiseks, projektis tuua välja olemasolev ja projekteeritud silla alune kõrgus.
  - 2.5.16. Kavandada silla aluste konstruktsioonide ja kommunikatsiooni taristu varjestamiseks visuaalselt sobivad varjestavad lahendused.
  - 2.5.17. Projekteerida silla peale- ja mahasõitude lahendused, vuukide lahendused vastavalt liikuvusarvutustele, hüdroisolatsiooni ja veeviimarite lahendused, katendite lahendused, kõikide elementide ja sõlmede põhilised lahendused jms.
  - 2.5.18. Esitada nõuded materjalidele ja toodetele ning silla hooldusele.
  - 2.5.19. Projekteerida elektri ja nõrkvoolu lahendused, püsivoolu kilbid jms.
  - 2.5.20. Tagada sidus, terviklik ja turvaline kergliiklustristu nii sillal kui silla all ning silla peale- ja mahasõitudel ning nende ühendus jõe parem- ja vasakkalda kallasrajal olemasoleva kergliiklustristuga.
  - 2.5.21. Ehitusprojekti koosseisus tuleb projekteerijal koostada kõikide projektialaga seotud tehnovõrkude (sh soojus-, veevarustus-, reovee- ja sademeveekanalisatsiooni-, elektri- ning sidevõrgud jms) ümberehituse terviklik projekt. Projekt tuleb koostada lähtuvalt iga võrgu omaniku väljastatud tehnilistest tingimustest. Lahendus peab katma nii tehnovõrkude ajutise toimimise ehitusperioodil, nende lõpliku asukoha ja tehnilise lahenduse kui ka kasutusest välja jäävate olemasolevate võrkudega seotud tegevused.
- 2.6. TÄNAVATE EHITUSLIKUD NÕUDED JA LIIKLUSKORRALDUS:
- Projektiga haaratud tänavad liigituvad „kohaliku tee“ kategooriasse, kus kvaliteetse ning inimsõbraliku tänavaruumi kavandamisel on oluline eelistada jalakäijaid ja rattureid autoliiklusele. Tänavate rekonstrueerimisel ja ümberehitamisel lähtuda kõrgetasemelise inimsõbraliku linnaruumi vajadustest, tõstes jalakäijate- ja jalgratturite liikumismugavust, tagades ligipääsetavuse nõuded kõigile liiklejatele luues seeläbi heakorrastatud ja haljastatud avalik kasutajasõbralik tänavaruum. Kasutajasõbraliku tänavaruumi ja elurikkuse ning

kliimakindluse seisukohast lähtuvalt tuleb olemasolev väärtuslik kõrghaljastus võimalusel säilitada ja kavandada uued haljastuse lahendused, suured kõvakattega alad liigendada haljastusega. Arvestada kõigi kasutajate gruppide vajadustega sh ligipääsetavuse, universaalse disaini põhimõtete, tänava haljastuse ja heakorraga (rattateed, kõnniteed, liikluskorraldus, haljastus, valgustus, inventar jms).

- 2.6.1. Kavandada maastikuarhitektuursed lahendused (puhkealad, haljastus, väikevormid, valgustus jms) lähtuvalt kõrgetasemelise inimsõbraliku linnaruumi vajadustest, tõstes jalakäijate- ja jalgratturite liikumismugavust ja tagades ligipääsetavuse nõuded kõigile liiklejatele ning heakorrastatud ja haljastatud avaliku kasutajasõbralik tänavaruum. Lahendus peab tekitama turvalise ja meeldiva keskkonna ja selge liiklusruumi jalgratturitele ja jalakäijatele.
- 2.6.2. Kergliiklusteede projekteerimisel arvestada Pärnu linna üldplaneeringuga 2025+ teedele ja tänavatele määratud tingimustega ning kergliiklusteede võrgustikuga, mis tagaks võimalikult kiire ja turvalise kergliiklejate liikumise.
- 2.6.3. Kergliiklejatele kavandada läbivalt ühtede põhimõtete alusel terviklik ja turvaline teekond. Teede katendid kavandada vastavalt tee otstarbele läbivalt ühesugused, selgelt eristuvad ja arusaadavad. Põhjustatud vajadusel kasutada nõuetele vastavaid jagatud liiklusruumi lahendusi.
- 2.6.4. Kergliiklejatele kavandada sõiduteedega ristumisel turvalised, võimalikult jätkuvana sirgelt, kergliiklejat eelistavad ülekäigud, tagades ligipääsetavuse nõuded lähtudes universaalse disaini põhimõtetest. Ülekäiguradade valgustus projekteerida erilahendusega spetsiaalvalgustusega („vilkuvad“ ülekäiguraja märgid) ning valgusvihk peab eristuma üldisest valgusfoonist, ulatuma üle kogu sõidutee ka kõnniteedele nii, et kõnniteel tee ületust ootav jalakäija oleks sõltuvalt ilmastikuoludest samuti valgustatud.
- 2.6.5. Olemasolevad kergliiklusteed kaasajastada, vajadusel korrastada ja parendada, tagada 10 cm kõrgused äärekivid ja ligipääsetavuse nõuetele vastavad lahendused. Sademevee renne mitte kergliiklusteedele kavandada.
- 2.6.6. Tõsta silla peale- ja mahasõitude ümbruses olevate avalike alade kasutatavust. Pärnu jõe paremkaldale kavandada avaliku kasutusega parkimisala „pargi/kõnni,vänta,reisi“ põhimõttel ning lisada olemasoleva kergliiklustee „Jaansoniraja“ äärsele haljasalale funktsionaalsust ja atraktiivsust kavandades terviklik jõe äärne puhkeala, mis toetab infrastruktuuri mitmekülgsemat kasutust ning võimaldab pakkuda jõe äärsel alal puhkust toetavaid teenuseid.
- 2.6.7. Projekteerida tuleb teede ristmike ja teede plaaniline lahendus koos teede funktsionaalsete ristlõigete ja katenditega ning tänava inventari, haljastuse ja nõuete kohase valgustusega, lahendused peavad arvestama ja kokku sobima ning jätkama hiljuti projekteeritud lahendustega. Katendite lahendused esitada projekti koosseisus eraldi joonisena.
- 2.6.8. Sõidukite projektkiiruseks näha ette 40 km/h.
- 2.6.9. Kavandada ristuvate tänavatega ristmikud võimalikult kompaktseks ning sõidutee ruum võimalikult kitsaks laiendades kõnnitee ja haljasala pinda. Kavandada vähemalt minimaalsed standardi kohased pöörderaadiused.
- 2.6.10. Kavandada kasutajasõbralikud ja kaasaegsed ühistranspordipeatuste lahendused, mis vastavad kõigi kasutajate vajadustele. Tagada ligipääsetavus vastavalt universaalse disaini põhimõtetele, arvestades sealhulgas vaegliiklejate, lapsevankritega liiklejate ja teiste erivajadustega inimeste vajadusi. Ühistranspordi liikluskorraldus lahendada koostöös Pärnumaa Ühistranspordikeskus MTÜ-ga.
- 2.6.11. Kavandada nõuetele vastav tänava valgustus, sademevee ärajuhtimine, vajadusel kavandada transpordimaale jäävate kommunikatsiooni trasside ning transpordimaa kinnistutega külgnevatele kinnistutele juurdepääsude rajamine ja/või rekonstrueerimine.
- 2.6.12. Kinnistutele sissesõidud projekteerida üle kõnnitee katendi, vajadusel seda tugevdada ilma teed alla laskmata.
- 2.6.13. Liikluskorraldusvahendite projekteerimisel arvestada täiendavalt:
  - 1) Kergliiklusteedele mitte kavandada tänavavalgustuse ja liiklusemärgi poste vms, postid tuleb paigaldada tee serva, vajadusel kasutada konsoolseid lahendusi.
  - 2) Aluskatted ja inventar kavandatakse sõltuvalt kasutusotstarbest, kehtivatest nõuetest ja standarditest, ohutus- ja turvanõuetest, vandaalikindlusest ning heakorra tagamise lihtsusest.
  - 3) Mitte projekteerida torupiirdeid, vajadusel kasutada väikevorme ja linnamööblit, pollareid.
  - 4) Kõik paigaldatavad metallkonstruktsioonid peavad olema kuumtsingitud vastavalt EVS-EN 1461 ja pulbervärvitud.

- 5) Märgid ja kinnitusdetailid tuleb valmistada korrosioonikindlast materjalist, kasutatav materjal peab tagama märgi konstruktsiooni püsivuse (ei ole lubatud kasutada tsinkplekist märgialuseid).
- 6) Liikluskorraldusvahendite paigaldamisel tuleb kasutada selliseid vundamente ja kandekonstruktsioone, mis tagavad nende püsivuse. Liiklusmärkide postid peavad olema maapinda püsivust tagavalt betoneeritud.
- 7) Liiklusmärkide suurusgrupid ja kasutatav helkurmaterjali klass näidata projekti joonistel ja spetsifikatsioonis.
- 8) Liikluskorraldusvahenditel kasutada standardi nõuetele vastavaid valgust peegeldavaid kilesid;
- 9) Kavandada üheselt arusaadavad termoplastikust teemärgised sõiduteele ja värviga kergliiklusteedele.

## 2.7. VALGUSTUS:

- 2.7.1. Nõuetekohane valgustus kavandada lähtuvalt konkreetse ala kasutusotstarbest, valgusoludest, kasutatavusest, vajadusest, turvalisusest ja vandaalikindlusest. Olemasolevatel pargiala piiravatel kõnniteedel tagada kasutusotstarbele vastav valgustus. Tänavavalgustus peab eelkõige valgustama jalakäijate ja ratturite liikumisruumi. Lahendused peavad arvestama ja kokku sobima ning jätkama hiljuti lähipiirkonnas projekteeritud lahendustega.
- 2.7.2. Ülekäiguradade valgustus projekteerida erilahendusega spetsiaalvalgustusega („vilkuvad“ ülekäiguraja märgid) ning valgusvihk peab eristuma üldisest valgusfoonist, ulatuma üle kogu sõidutee ka kõnniteedele nii, et kõnniteel tee ületust ootav jalakäija oleks sõltumata ilmastikuoludest samuti valgustatud.
- 2.7.3. Tänavavalgustuse projekteerimisel arvestada olemasolevate puude võra ulatusega.
- 2.7.4. Valgustite asukohad esitada ehitusloaprojektis, sh kasutatava postvalgusti tüüp ja vundeerimise lahendus.

## 2.8. KESKKONNAKAITSE:

- 2.8.1. Projekteeritav Kesklinna sild paikneb osaliselt Pärnu jõe hoiualas (registrikood KL02000293), kuuludes ühtlasi Natura 2000 alade võrgustikku. Maa-ameti xGIS rakenduse ja Looduskaitse ja Natura 2000 teemakaardi järgi puuduvad Kesklinna sild koridoris olulised looduskaitsepiirangud ja kaitsealuste liikide elupaigad. Pärnu jõel on 10 m laiune kallasrada, kus tuleb tagada vaba jalgsi liikumine.
- 2.8.2. Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lg 2 p 10 kohaselt peab otsustaja andma eelhindangu, kas infrastruktuuri ehitamisel või kasutamisel on oluline keskkonnamõju. Kesklinna silla laiendamisel ja rekonstrueerimisel jäävad alles olemasolevad tugisambad ja kaldapealsed kehandid, mistõttu silla laiendamisega ja rekonstrueerimisega ning silla kasutamisega ei kaasne olulistnegatiivset mõju inimese tervisele, ei ületata piirkonna looduskeskkonna koormustaluvust, ei kavandata olulise negatiivse keskkonnamõjuga tegevusi, mistõttu Kesklinna silla laiendamisel ja rekonstrueerimisel ei ole ettenähtavat olulist keskkonnamõju.
- 2.8.3. Lahenduse puhul, mis eeldab ehitustegevust veekogus, tuleb koostada keskkonnamõjude eelhindang koos Natura eelhindanguga ning esitada koos keskkonnamõju algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõuga asjaomastele asutustele seisukohavõtuks. Ühtlasi arvestada, et ehitustegevus jões eeldab vee erikasutusluba.
- 2.8.4. Planeeritava ehitustegevusega ei kavandata keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõikes 1 nimetatud olulise keskkonnamõjuga tegevusi, millega kaasneks keskkonnaseisundi kahjustamist, sh vee, pinnase, õhu saastamist. Kui võrd tegemist on olemasoleva linnatänav ümberehitamisega, ei too kavandatav tegevus kaasa olulist keskkonnamõju. Kavandada tuleb terviklik tänavahaljastus. Kasutada kogu projekteeritava ala lõikes mitmekesise ja mitmerindelise haljastuse lahendust.
- 2.8.5. Projekteerimisel tuleb esmajärjekorras eelistada sademevee maksimaalset immutamist tekkekohas, kasutades selleks haljasalasid ja vett läbilaskvaid teekattematerjale. Kui immutamine pole võimalik, tuleb kogutav sademevesi enne ärajuhtimist lokaalselt puhastada ning seejärel suunata kas olemasolevasse sademeveesüsteemi või otse Pärnu jõkke.
- 2.8.6. Maa-alal, millel kasvavad puit- ja rohttaimed teostada projektiga hõlmatud alal ja sellest 5 m ulatuses haljastuse inventeerimine. Tagada I ja II väärtusklassi kõrghaljastuse säilimine ning



võimalusel III väärtusklassi kõrghaljastuse säilimine, joonistele kanda puittaimestiku võrad või juurestiku kaitsealad.

- 2.8.7. Tagada piirkonna väärtusliku haljastuselemendi, alleede terviklik säilimine.
- 2.8.8. Puujuurte kaitsmiseks lähemal kui 2,5 m ei ole soovitatav kaevata ning üle 4 cm läbimõõduga juuri ei tohiks läbi raiuda, kuna see ei taga puude säilimist. Tagada tingimused puude edasiseks kasvuks, sh sobiv pinnase struktuur, et vesi, hapnik ja toitained jõuavad juurestikuni.
- 2.8.9. Kommunikatsioonitrassid kavandada maksimaalses ulatuses teed/tänavate kõvakatte alla. Sademevee äravoolukohtades kasutada tänaval külgvoolseid kaevuluuke.
- 2.8.10. Tuua välja liigiliselt, arvuliselt ja väärtusklasside kaupa likvideeritav haljastus ning põhjendus selle likvideerimiseks. Esitada asendusistutuse arvutus vastavalt Pärnu linnas kehtivatele õigusaktidele.
- 2.8.11. Kavandada terviklik tänavahaljastus kogu projektiga hõlmatava tänavaruumi ulatuses. Esitada nõuded istikutele (lehtpuuistiku kõrgus ja rinnasdiameeter, okaspuuistiku kõrgus ja juurekaela läbimõõt, põõsaistiku kõrgus ja vähim okste arv) ning istutus- ja hooldustöödele. Kaasata projekteerimistöödesse volitatud maastikuarhitekti tase 7 kutsetunnistust omav maastikuarhitekt.
- 2.8.12. Käsitleda ehitustööde aegseid kõrghaljastuse kaitsemeetmeid (juurestik, tüvi, võra). Puude kaitse kirjelduse koostamisel juhinduda standardis EVS 939-3:2020 ning Pärnu linna kaevetööde eeskirjas märgitud nõuetest.
- 2.8.13. Ehitustööde tulemusena ei tohi halveneda naaberkruntide veerežiim. Vertikaalplaneerimisega välistada sademevee valgumine teemaalt naaberkinnistutele.
- 2.8.14. Käsitletav ala jääb kõrge müratasemega piirkonda. Teostada autoliiklusest tuleneva müra prognoos päevase ja öise ajavahemiku ning liikluse tipptunni kohta koos mürakaartide ning müra tasemetega hoonete fassaadidel, määrata müraleevendusmeetmed.
- 2.8.15. Juhul kui tehnilised trassid paigaldatakse suundpuurimise teel läbi Pärnu jõe aluse pinnase tuleb koostada keskkonnamõjude eelhindang.

## 2.9. TEHNOVÕRGUD

- 2.9.1. Enne projekteerimistööde kavandamist taotleda vajadusel trasside valdajatelt tehnilised tingimused.

## 2.10. UURINGUD:

- 2.10.1 Pärnu jõe paremkaldal on lihkeohtlikkuse tsoonis E soovituslik ehituskeeluvööndi ulatus võimalike maalihete seisukohast 75m ulatuses jõe põhikaardijärgsest veepiirist, kus kaldaala täitmiseks absoluutkõrguseni 2,7m ümp ja gravitatsioonilise kaldakindlustuse rajamiseks on vaja teostada pinnaseuuringud ja stabiilsusarvutused. Pärnu jõe vasakkaldal on lihkeohtlikkuse tsoonis F soovituslik ehituskeeluvööndi ulatus võimalike maalihete seisukohast 75m ulatuses jõe põhikaardijärgsest veepiirist, kus igasuguse ehitustegevuse (sh kaldakindlustused, täitmine) jaoks on vaja teha pinnaseuuringud ja stabiilsusarvutused.
- 2.10.2 Teostada silla sammaste, talade vms uuringud
- 2.10.3 Ehitusprojekti koosseisus esitada projekteerija poolt läbiviidavate uuringute kokkuvõte kõikide silla elementide kohta koos illustreerivate materjalidega.

## 3. MUUD NÕUDED

- 3.1. Projekteerimisel tuleb teha koostööd kõigi asjasse puutuvate ametite, asutuste, tehnovõrkude trasside valdajate, ettevõtete ja isikutega.
- 3.2. Projekteerimisel järgida projekteerimisala suhtes kehtestatud planeeringuid.
- 3.3. Tööde teostamiseks peab olema kehtiv maakasutusõigus vastaval kinnistul.
- 3.4. Enne projekteerimistööde kavandamist taotleda vajadusel trasside valdajatelt tehnilised tingimused.
- 3.5. Rajatis kavandada ja tööd kaitsevööndites planeerida kitsendusi arvestades.
- 3.6. Ehitusprojekti aluseks tuleb koostada uus topo-geodeetiline alusplaan mõõtkavas 1:500 või detailsemas, lähtudes Pärnu Linnavalitsuse 17.12.2018 määrusest nr 22 „Topo-geodeetiliste mõõdistus- ja uurimistööde tegemise kord“. Ehitusprojekti koostamise hetkel ei tohi alusplaan olla vanem kui kaks aastat.
- 3.7. Projekteeritavad rajatised siduda L-EST97 tasapinnaliste ristkoordinaatide süsteemis ja EH2000 kõrgussüsteemis. Täiendavad sidemed anda joonmõõtudega kas olemasolevatest hoonetest või krundi piirist.
- 3.8. Tehnovõrkude koondplaan koostada topo-geodeetilisel alusplaanal, millele on kantud olemasolevad, projekteeritud ja planeeritud tehnovõrgud, haljastus ning asendiplaaniline lahendus.

- 3.9. Ehitusprojekt peab vastama majandus- ja taristuministri 21.07.2015 määrusele nr 97 „Nõuded ehitusprojektile“ ja 01.02.2020 määrusele nr 2 „Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded“.
- 3.10. Kooskõlastamiseks esitatava ehitusprojekti asendiplaan, sidumisjoonis, vertikaalplaneerimine ja insenerkommunikatsioonide projektjoonised esitada tekst .doc- või .rtf-formaadis ja graafiline osa .dwg- või .dgn-formaadis failidena lisaks paberkandjale digitaalsel andmekandjal. Väljastatud projekteerimistingimused ja muu projektiga seonduv informatsioon lisada projekti kausta.
- 3.11. Ehitusprojektis tuleb käsitleda kavandatava tegevuse võimalikku keskkonnamõju.
- 3.12. Kaevetöödel ja katendite taastamisel lähtuda Pärnu linna kaevetööde eeskirja nõuetest.
- 3.13. Teede sulgemisel lähtuda Pärnu linna Teede ja tänavate sulgemise kord nõuetest.
- 3.14. Juhul kui ehitustegevuse käigus on vajalik teostada puude raiet tuleb koos ehitusprojekti esitamisega taotleda Pärnu Linnavalitsuse linnamajanduse osakonnast raieluba.
- 3.15. Teostada vajalikud uuringud ehitusprojekti koostamisel.
- 3.16. Projekti koosseisus tuleb esitada tehtavate tööde mahtude ja maksumuste töömahtude tabelid vastavuses projekteerimise hetkel kehtiva teetööde tehniliste kirjelduste versiooniga.
- 3.17. Ehitusprojekti seletuskirjas esitada vajadusel andmed muinsuskaitseaduse, selle asjakohastele rakendusaktidele ja neist tulenevatele nõuete ja kitsenduste kohta (vt EhS § 14 lg 1 p 4).
- 3.18. Ehitusprojekt edastada arvamuse andmiseks asutustele, kelle huve võivad kavandavad tööd riivata.
- 3.19. Kõiki projekteerimistingimuste nõudeid käsitleda ehitusprojektis.
- 3.20. Ehitusloa taotlemiseks esitatav projekt esitada elektrooniliselt Ehitisregistri kaudu või Suur-Sepa 16 I korruse infolauda või planeerimisosakonda.
4. Käesolevad projekteerimistingimused kehtivad seitse aastat, võimaldades alal mitmeetapilist projekteerimist ja ehitamist.
5. Korraldust on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul teatavakstegemisest, esitades vaide Pärnu Linnavalitsusele haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või kaebuse halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.
6. Korraldus jõustub teatavakstegemisest.

(allkirjastatud digitaalselt)  
Romek Kosenkranius  
linnapea

(allkirjastatud digitaalselt)  
Taavi Käärid  
linnasekretär