

**KARDLA KÜLA KARDLA BAASI MAAÜKSUSE
JA LÄHIALA DETAILPLANEERING
SELETUSKIRI JA JOONISED**

Objekti aadress: *TARTU MAAKOND, TARTU LINN,
KARDLA KÜLA, KARDLA BAAS
(83101:001:0277)*

Tellijä: *TARTU LINNAVALITSUS*
Huvitatud isik: *AS TREV-2 GRUPP*

Töö täitja: *KOBRAS AS*

Juhataja:

URMAS URI

Projektijuht/planeerija:

TEELE NIGOLA

Maastikuarhitekt-planeerija:

*Volitatud maastikuarhitekt, tase 7
SILVIA TÜRKSON*

Kontrollija:

PRIIT PAALO

Volitatud maastikuarhitekt, tase 7

Üldinfo

TÖÖ NIMETUS:	Kardla küla Kardla baasi maaüksuse ja lähiala detailplaneering
OBJEKTI ASUKOHT:	Tartu maakond, Tartu linn, Kardla küla, Kardla baas (83101:001:0277).
TÖÖ EESMÄRK:	Detailplaneeringu eesmärk on kaaluda võimalusi üldplaneeringu kohase maakasutuse juhtfunktsiooni muutmiseks ja asfaltbetoonsegisti ehitusõiguse määramiseks. Planeeringuala suurus on ca 35 ha.
TÖÖ LIIK:	Detailplaneering
KOHALIK OMAVALITSUS/TELLIJA:	Tartu Linnavalitsus Raekoja plats 1a, 50089, Tartu
KONTAKTISIK:	Janne Schasmin - planeerija Tel 736 1261 Janne.Schasmin@raad.tartu.ee
HUVITATUD ISIK:	AS TREV-2 Grupp Reg nr: 10047362 Pärnu mnt 463, 10916 Tallinn trev2@trev2.ee
KONTAKTISIK:	Taivo Nebokat taivo.nebokat@trev2.ee Tel +372 517 1740
TÖÖ TÄITJA:	Kobras AS Registrikood 10171636 Riia 35, 50410 Tartu Tel 730 0310 http://www.kobras.ee
Projektijuht / planeerija:	Teele Nigola - projektijuht Tel 730 0310, 518 7602 teele@kobras.ee
Planeeringu koostaja:	Silvia Türkson - maastikuarhitekt-planeerija
Konsultandid:	Urmas Uri - geoloog, keskkonnaekspert (KMH0046) Reet Lehtla - maastikuarhitekt-planeerija Noela Kulm - keskkonnaekspert Maris Palo - keskkonnaekspert Artjom Larjušin - teedeinsener, tase 7 Erki Kõnd - projektijuht, projekteerija

Kontrollijad:

Priit Paalo - maastikuarhitekt-planeerija

Ene Kõnd - tehniline kontrollija

Kobras AS litsentsid / tegevusload:

1. Keskkonnamõju hindamise tegevuslitsentsid:
KMH0046 Urmas Uri;
KMH0159 Noeela Kulm.
2. Keskkonnamõju strateegilise hindamise juhteksperdid:
Urmas Uri;
Teele Nigola.
3. Hüdrogeoloogiliste tööde tegevusluba nr 379.
Hüdrogeoloogilised uuringud.
Hüdrogeoloogiline kaardistamine.
4. Maakorraldustööde tegevuslitsents nr 635 MA-k.
5. MTR-i majandustegevusteed:
 - Ehitusuuringud EG10171636-0001;
 - Ehitusprojekti ekspertiis EK10171636-0002;
 - Omanikujärelevalve EO10171636-0001;
 - Projekteerimine EP10171636-0001;
 - Muinsuskaitse E 377/2008.
6. Maaparandusalal Tegutsevate Ettevõtjate Registri (MATER) registreeringud:
 - Maaparandussüsteemi omanikujärelevalve MO0010-00;
 - Maaparandussüsteemi projekteerimine MP0010-00;
 - Maaparanduse uurimistöö MU0010-00;
 - Maaparanduse ekspertiis MK0010-00.
7. Muinsuskaitseameti pädevustunnistus PT 606/2012:
Mälestise liigid: ehitismälestis, ajaloomälestis, maailmapärandi objektil asuv ehitis.
Tööde liik: konserveerimise ja restaureerimise projektide koostamine, konserveerimis- ja restaureerimistööde tegevuskavade koostamine maastikuarhitektuuri valdkonnas, muinsuskaitsejärelvalve, planeeringu muinsuskaitse eritingimuste koostamine, uuringud ja uuringu tegevuskavade koostamine.
8. Veeuuringut teostava proovivõtja atesteerimistunnistus (reoveesetest, pinnaveest, põhjaveest, heit- ja reoveest proovivõtmine) Noeela Kulm - Nr 1536/18, Tanel Mäger – Nr 1535/18.
9. Kutsetunnistused:
 - Diplomeeritud mäeinsener, tase 7, kutsetunnistus nr 116662 – Tanel Mäger;
 - Volitatud hüdrotehnikainsener, tase 8, kutsetunnistus nr 167534 – Erki Kõnd;
 - Volitatud hüdrotehnikainsener, tase 8, kutsetunnistus nr 131647 – Oleg Sosnovski;
 - Diplomeeritud hüdrotehnikainsener, tase 7, kutsetunnistus nr 120446 – Martin Võru;
 - Diplomeeritud hüdrotehnikainsener, tase 7, kutsetunnistus nr 167600 – Ervin R. Piirsalu;
 - Diplomeeritud veevarustuse- ja kanalisatsiooniinsener, tase 7, kutsetunnistus nr E000482 – Ervin R. Piirsalu;
 - Diplomeeritud hüdrotehnikainsener, tase 7, kutsetunnistus nr E004017 – Kert Kartau;
 - Diplomeeritud veevarustuse- ja kanalisatsiooniinsener, tase 7, kutsetunnistus nr E004029 – Kert Kartau;
 - Volitatud maastikuarhitekt, tase 7, kutsetunnistus nr 142815 – Teele Nigola;
 - Volitatud maastikuarhitekt, tase 7, kutsetunnistus nr 152113 – Kadri Kattai;
 - Volitatud maastikuarhitekt, tase 7, kutsetunnistus nr 155387 – Priit Paalo;
 - Ruumilise keskkonna planeerija, tase 7, kutsetunnistus 109264 – Teele Nigola;
 - Geodeet, tase 7, kutsetunnistus nr 131951 – Ivo Maasik;
 - Geodeet, tase 7, kutsetunnistus nr 131953 – Marek Maaring;
 - Maakorraldaja, tase 6, kutsetunnistus nr 141508 – Ivo Maasik;
 - Markšneider, tase 6, kutsetunnistus nr 135966 – Ivo Maasik.

SISUKORD

1. PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUS JA EESMÄRK	6
1.1. ARVESTAMISELE KUULUVAD VAREM KOOSTATUD PLANEERINGUD JA DOKUMENDID.....	6
1.2. OLEMASOLEVAD ALUSPLAANID JA MUU INFO ALA KOHTA.....	6
2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS.....	7
2.1. ÜLDINFO	7
2.2. LINNAEHITUSLIKE JA FUNKTSIONAALSETE SEOSTE ANALÜÜS.....	7
2.3. OLEMASOLEV OLUKORD.....	10
3. PLANEERIMISETTEPANEK.....	12
3.1. PLANEERITAVA ALA KRUNTIDE MOODUSTAMINE JA KRUNDI EHITUSÕIGUS	12
3.2. KRUNDI HOONESTUSALA PIIRITLEMINE	12
3.3. ARHITEKTUURINÕUDED EHITISTELE	12
3.4. JUURDEPÄÄS KRUNDILE, LIIKLUS- JA PARKIMISKORRALDUS	12
3.5. HALJASTUSE JA HEAKORRA PÕHIMÕTTED.....	17
3.6. TEHNOVÕRKUDE JA –RAJATISTE ASUKOHAD.....	17
3.7.1. SADEMEVEE- JA REOVEEKANALISATSIOON	17
3.7.2. VEEVARUSTUS	18
3.7.3. ELEKTRIVARUSTUS, SH VÄLISVALGUSTUS.....	18
3.7.4. SOOJAVARUSTUS	19
3.7.5. TELEKOMMUNIKATSIOONIVÕRK.....	19
3.7. KESKKONNATINGIMUSED PLANEERINGUGA KAVANDATU ELLUVIIMISEKS.....	19
3.8. KURITEGEVUSE RISKE VÄHENDAVAD NÕUDED JA TINGIMUSED	21
3.9. PLANEERINGU KEHTESTAMISEST TULENEVATE VÕIMALIKE KAHJUDE HÜVITAJA.....	21
3.10. SERVITUUTIDE VAJADUSE MÄÄRAMINE	21
3.11. PLANEERINGU ELLUVIIMISE VÕIMALUSED.....	21
4. KOOSKÕLASTUSTE JA KOOSTÖÖ KOKKUVÕTE	23
5. JOONISED - DIGITAALSELT ON JOONISED ESITATUD ERALDI FAILIDENA	
5.1. ASENDIPLAAN	
5.2. FUNKTSIONAALSED SEOSSED	
5.3. OLEMASOLEV OLUKORD	
5.4. PÕHIJONIS JA TEHNOVÕRGUD	

1. Planeeringu koostamise alus ja eesmärk

Detailplaneeringu koostamise aluseks on Tartu Linnavolikogu 20.02.2020 otsus nr 229 "Kardla küla Kardla baasi maaüksuse ja lähiala detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine".

Detailplaneeringu algatamise eesmärk oli kaaluda võimalusi Tähtvere Vallavolikogu 21.07.2006. a määrusega nr 14 kehtestatud Tähtvere valla üldplaneeringu kohase maakasutuse juhtfunktsiooni muutmiseks ja asfaltbetoonsegisti ehitusõiguse määramiseks. Detailplaneeringuala oli toonase üldplaneeringu kohaselt detailplaneeringu koostamise kohustusega puhke- ja virgestusala.

Tartu Linnavolikogu 07.10.2021 otsusega nr 373 kehtestatud „Tartu linna üldplaneering“ kohaselt paikneb Kardla baasi ala puhke-, spordi- ja kultuurirajatise maa-alal (KAR4). Kardla küla puhke-, spordi- ja kultuurirajatise maa-ala (KAR4) juhtotstarbe määramise eesmärk on leida alale täiendavad kasutusotstarbed, mis võimaldavad ala korrastada ja selgepiirilisemalt arendada. Maa-ala jääb jätkuvalt kasutusse põhiliselt õppe- ja harjutusalana, toetavad otstarbed on tootmishoone maa-ala (asfaltbetooni segisti asukoht) ja riigikaitse maa-ala (alaline lõhkamiskoht). Seega on Kardla baasi maaüksuse detailplaneering on kooskõlas täna kehtiva Tartu linna üldplaneeringuga.

1.1. Arvestamisele kuuluvad varem koostatud planeeringud ja dokumendid

- Tartu Linnavolikogu 20.02.2020 otsus nr 229 "Kardla küla Kardla baasi maaüksuse ja lähiala detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine";
- Tartu Linnavolikogu 07.10.2021 otsusega nr 373 kehtestatud „Tartu linna üldplaneering“;
- Tartu maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 183,0“;
- Riigihalduse ministri 27.02.2019 käskkiri nr 1.1-4/29 "Tartu maakonnaplaneering 2030+"

1.2. Olemasolevad alusplaanid ja muu info ala kohta

Detailplaneeringu alusplaaniks on Kobras AS poolt koostatud digitaalne alusplaan mõõtkavas 1:500, töö nr 2020-060, mõõdistatud aprillis 2020. Koordinaadid L-Est 97 ja kõrgused EH2000 süsteemis. Täiendav info tugineb Maa-ameti geoportaali andmetele.

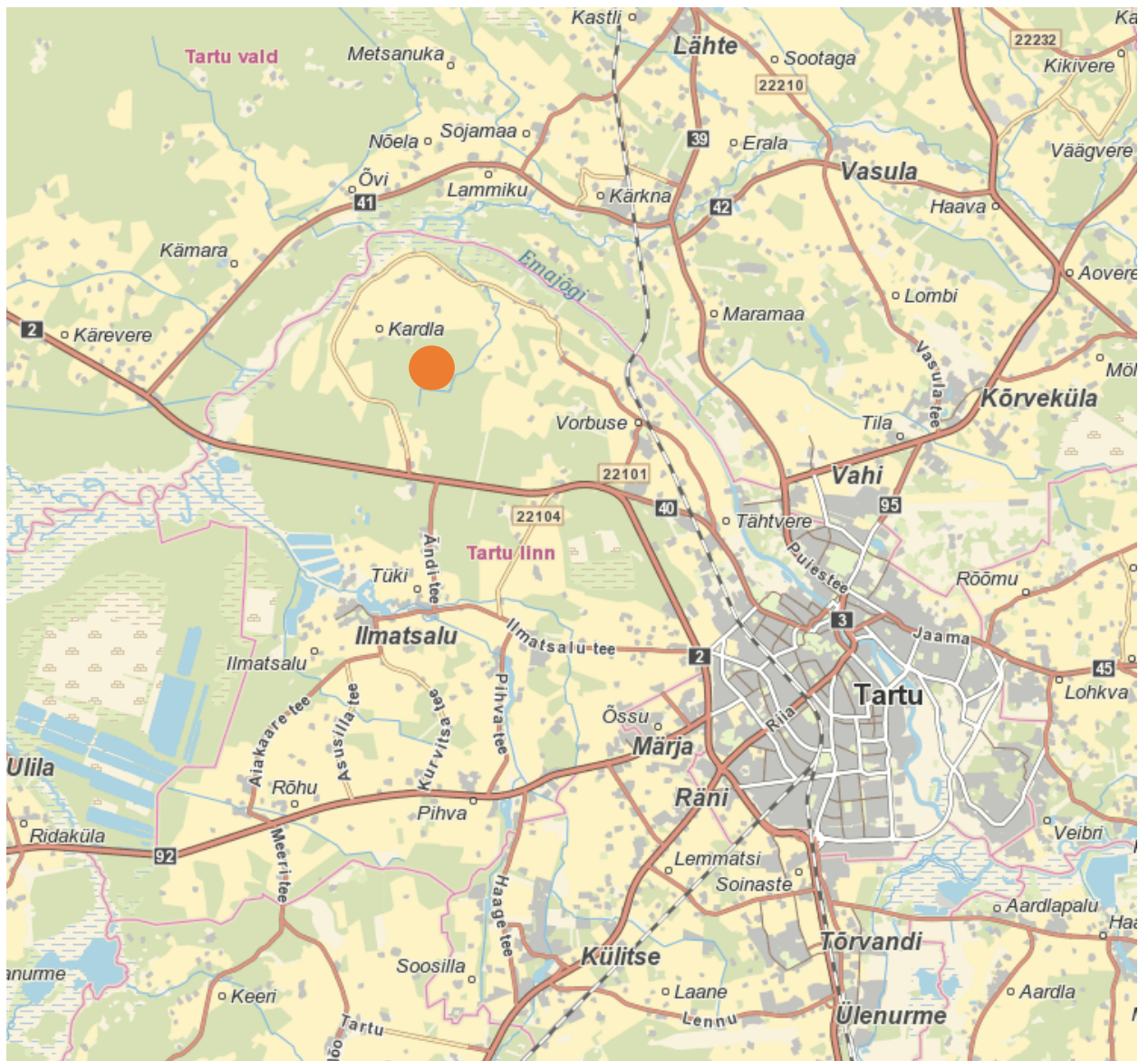
Planeeringualas asuvad katastriüksused ja nende omanikud:

- Kardla baas (83101:001:0277) - katastriüksuse omanikuks on Kaitseliit;
- Lokaatorite tee (83101:001:0278) - katastriüksuse omanikuks on Eesti riik, mille riigivara valitsejaks on Keskkonnaamet ja volitatud asutuseks Riigimetsa Majandamise Keskus.

2. Olemasoleva olukorra iseloomustus

2.1. Üldinfo

Planeeringuala asub Tartu maakonnas Tartu linnas Kardla külas aadressil Kardla baas (kü tunnus: 83101:001:0277). Planeeringuala pindala on ca 35 ha hõlmates ka krundini viivat Lokaatorite teed (kü tunnus: 83101:001:0278). Kõlvikuliselt jaguneb krunt metsamaaks ja muuks maaks. Kardla baasi krundi suurus on 25,02 ha, mille krundi kasutusotstarve on 100% maatulundusmaa. Lokaatorite tee krundi suurus on 2,87 ha ja tegemist on 100% transpordimaaga. Planeeringuala asukoht on toodud skeemil 1 ning joonisel 1.



Skeem 1. Planeeringuala asukoht. Asukoht on tähistatud oranži ringiga. Aluskaart: Maa-amet.

2.2. Linnaehituslike ja funktsionaalsete seoste analüüs

Planeeringuala asub Tartu linna keskmeest (Raekoja plats) linnulennult ca 10 km kaugusel loodes.

Planeeringuala ümbritsevad 100% maatulundusmaad - Laeva metskond 101, Laeva metskond 100 ja Kuusiku katastriüksus. Planeeritavast alast ca 2,3 km kaugusel lõunas asuvad Kardla bussipeatused.

Planeeringuala asub Tartu linnas Kardla külas suhteliselt madala asustustihedusega piirkonnas. Lähimad eluhooned asuvad Kardla baasi katastriüksuse piirist vähemalt ca 570 m kaugusel loodes ja jäävad asfaltbetoonisegisti asukohast vähemalt ca 780 m kaugusele. Idas, põhjas ja edelas jäävad eluhooned asfaltbetoonisegisti asukohast 1–1,3 km kaugusele ja kirdes ca 1,4 km kaugusele. Lokaatorite tee ümbruses asuvad lähimad eluhooned teest ca 800 m kaugusel läänes. (Maa-amet, 05.11.2020)

Asfaltbetoonisegisti asukohast vähemalt ca 2,2 km ja Kardla baasi katastriüksuse piirist ca 1,8 km kaugusele lõunasse jääb Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa põhimaantee nr 2. Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee kilomeetril 171,77 asub Lokaatorite tee ristmik. (Maa-amet, 05.11.2020)

Planeeringu piirinaabriteks on järgmised krundid:

Lõunas:

- Põhimaantee 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa (katastriüksuse tunnus 83101:001:0018, 100% transpordimaa).

Läänes:

- Laeva metskond 101 (katastriüksuse tunnus 83101:001:0282, 100% maatulundusmaa).

Idas:

- Laeva metskond 100 (katastriüksuse tunnus 83101:001:0279, 100% maatulundusmaa);
- Laeva metskond 122 (katastriüksuse tunnus 83101:001:0102, 100% maatulundusmaa);
- Laeva metskond 79 (katastriüksuse tunnus 83101:001:0281, 100% maatulundusmaa);
- Tõnise (katastriüksuse tunnus 83101:001:0144, 100% maatulundusmaa).

Põhjas:

- Kuusiku (katastriüksuse tunnus 83101:001:0040, 100% maatulundusmaa).

Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa mnt lõigul 168,37 km kuni 178,344 km oli 2019. aasta andmetel keskmine ööpäevane liiklussagedus 6 510 autot/ööp. Veoautode ja autobusside liiklussagedus oli 235 autot/ööp ja autorongide liiklussagedus 825 autot/ööp, üle 6 m pikkused sõidukid moodustasid seega ca 16,3% liiklussagedusest. (Teede Tehnokeskus AS, 2020)

Kardla baasist läänes asuvad osaliselt kattuvad Kärevere looduskaitseala (KLO1000600), Kärevere loodusala (RAH0000626), Kärevere linnuala (RAH0000633) ja IBA linnuala (EE055). Nimetatud alad jäävad asfaltbetoonisegisti asukohast vähemalt 600 m kaugusele. Planeeringuala ulatub katastriüksuse piirini ning jääb IBA linnualast lähimas punktis ca 110 m kaugusele ja teistest nimetatud aladest ca 180 m kaugusele.

Keskonnaregistri andmetel jäävad (vähemalt osaliselt) asfaltbetoonisegisti asukohast 1,5 km raadiusesse järgmiste kaitsealuste linnuliikide leiukohad (EELIS, 11.11.2020):

- I kaitsekategooria liik väike-konnakotkas (*Aquila pomarina*) (leiukoht KLO9126776 ja KLO9126526);

- II kaitsekategooria liik valgeselg-kirjurähn (*Dendrocopos leucotos*) (leiukoht KLO9100229);
- III kaitsekategooria liik händkakk (*Strix uralensis*) (leiukoht KLO9120036).

Kärevere linnuala kaitse eesmärgiks olevatest linnuliikidest jääb asfaltbetoonisegisti mõjualasse väikekonnakotka leiukoht KLO9126776 ja must-toonekure (*Ciconia nigra*) leiukoht KLO9126774).

Läänes ulatub Kardla baasi katastriüksuse piirini kavandatav Kardla metsa looduskaitseala Kardla metsa sihtkaitsevöönd (PLO2001756) ja kavandatav Raja-Kärevere looduskaitseala (PLO1001335). Kardla metsa looduskaitseala kaitse alla võtmise ja kaitse-eeskirja menetlus on algatatud keskkonnaministri 12.12.2017 käskkirjaga nr 1-2/17/1204. Raja-Kärevere looduskaitseala moodustamine on algatatud keskkonnaministri 18.06.2020 käskkirjaga nr 1-2/20/273. (EELIS, 17.12.2020)

Piirkonnas on mitmeid III kategooria kaitsealuseid taimi, need jäävad asfaltbetoonisegisti asukohast rohkem kui 400 m kaugusele. Mõned kaitsealuste taimede leiukohad asuvad Lokaatorite tee lähistel ja lisaks asub tee ääres kaks vääriselupaigana määratud ala: VEP141059 ja VEPL00279 (tüüp B2. Haavikud). (EELIS, 11.11.2020)

Tartumaa maakonnaplaneeringuga (2019) on määratletud piirkonna rohevõrgustiku paiknemine. Planeeringuala asub täielikult maakondliku tähtsusega rohevõrgustiku tugalal.

Keskkonnaregistri andmetel (EELIS, 21.02.2020) ei asu alal jääkreostusobjekte. 2014. aastal eemaldati KIK toetuse abil varasemalt jääkreostuse ohtu põhjustanud maa-alused kütusehoidlad. Asfaltbetoonisegisti rajamiseks seni toimunud ehitustööde käigus jääkreostuse jälgi ei tuvastatud.

Kardla baasi katastriüksuse ümbruses on asustustihedus suhteliselt väike. Tegemist on ühe kõige hõredamalt asustatud piirkonnaga Tartu ümbruses. Seega on asfaltbetoonisegisti asukoha ümbruses võimalike häiringute esinemisel mõjutatud inimeste arv väike. Lähimad elamud asuvad asfaltbetoonisegisti asukohast vähemalt ca 780 m kaugusel. Asfaltbetoonisegistist 1 km raadiusesse jääb vaid kolm eluhoonet. Käitis on ümbritsetud metsase alaga, mis vähendab visuaalset häiringut ja takistab õhusaaste (sh lõhna) ja müra levikut eluhooneteni.

Kardla baasi katastriüksuse omanik Kaitseliit on detailplaneeringu algatamisel teatanud, et kavatseb jätkata Kardla baasi kinnisasja kasutamist riigi- ja sisekaitseliste ülesannete täitmiseks. Lisaks on Kardla baasi katastriüksusele seatud Päästeameti kasuks isiklik kasutusõigus, mille alusel kasutab Päästeamet maaüksuse loodeosa lõhkematerjali demineerimistöödeks. Kõrgema taseme strateegilistes planeerimisdokumentides on küll ette nähtud ala kasutamist puhke-eesmärgil, kuid alal juba toimuv ning jätkuv Kaitseliidu ja Päästeameti tegevus ei ole sellega kooskõlas. Ühtlasi on tegemist endise sõjaväepolügooni alaga ning asfaltbetoonisegisti jääb varasemalt lammutatud hoonete alale. Ala on seega inimtegevusest juba varasemalt tugevalt mõjutatud. Planeeringuala ja lähipiirkonna funktsionaalsed seosed on toodud joonisel 2.

2.3. Olemasolev olukord

Alal on osaliselt säilinud sõjaväepolügooni rajatised (angaarid, kasarmute varemed, laskeavadega betoonist rajatised, laskeharjutusplatsid), millel kasutus puudub. Planeeringuala edelanurgas asub alaline lõhkamiskoht (foto 1), millele on seatud isiklik kasutusõigus Päästeameti kasuks.



Foto 1. Päästeameti alaline lõhkamiskoht. (Allikas: Teele Nigola erakogu)

Asfaltbetoonisegisti on alale omavoliliselt valmis ehitatud (foto 2). Platsist kagus asub kraav, mis suubub 5,6 km pikkusesse ja 13,1 km² suuruse valgala Piiroja peakraavi (ka Vorbuse peakraav, VEE1044000), mis suubub omakorda ca 4 km allavoolu Emajõkke (VEE1023600). Kardla baas asub maaparandussüsteemi 2102360010650 (KUUSIKU) alal, eesvooluks on eelnimetatud Vorbuse peakraav (Maa-amet, 19.02.2020).



Foto 2. Olemasolev asfaltbetoonisegisti. (Allikas: Maris Palo erakogu)

Maa-ameti andmetel on tegemist keskmiselt kaitstud põhjaveega alaga (Maa-amet, 19.02.2020).

Planeeringuala olemasolevat olukorda on kajastatud olemasoleva olukorra joonisel (joonis 3).

3. Planeerimisettepanek

3.1. Planeeritava ala kruntide moodustamine ja krundi ehitusõigus

Planeeringuala hõlmab kolme krundi: POS 1 – Kardla baas, POS 2 - Lokaatorite tee ning POS 3 - osa Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteest.

Maaüksuste piiride muutuseid käesoleva detailplaneeringuga ei kavandata. Planeeringualale on lubatud ehitada kuni üksteist hoonet ja/või rajatist.

Ehitusõiguse tabel on esitatud põhijoonisel (joonis 4).

3.2. Krundi hoonestusala piiritlemine

Krundile POS 1 on määratud kolm hoonestusala. Hoonestusala A on ette nähtud asfaltbetoontehasele ning selle juurde kuuluvatele hoonetele ja/või rajatistele. Hoonestusalale B on kavandatud ehitada lõhkamisplatsi tarbeks hooneid ja/või rajatiseid. Hoonestusalal C asub olemasolev maa-alune angaar. Joonisel graafiliselt kujutatud hoonestusalad on suuremad kui seda on suurim ehitusloakohustuslike hoonete pindala. Suur hoonestusala jätab krundi omanikule paremad võimalused hoonete ja/või rajatiste asukoha valikuks. Hoonete kavandamine väljaspoole hoonestusala ei ole lubatud. Positsioonil 2 ja 3 on ehitusõigus tee rajamiseks.

3.3. Arhitektuurinõuded ehitistele

Arhitektuurinõuded puuduvad.

3.4. Juurdepääs krundile, liiklus- ja parkimiskorraldus

Planeeringualale juurdepääs on kavandatud Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maanteelt Lokaatorite tee mahasõidu kaudu. Riigitee lõik on kaetud Järvamaa, Jõgevamaa ja Tartumaa maakonnaplaneeringuid täpsustava teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa trassi asukoha täpsustamine km 92,0-183,0“. Teemaplaneering näeb ette 2+2 sõidurajaga tee rajamise, antud metsatee ristmik on tähistatud kui võimalik suletav ristmik ning metsatee ühendatakse kogujatee kaudu naabrusse kavandatud liiklussõlme. Käesoleval hetkel toimub riigimaanteele eelprojekti koostamine. Siinkohal on ära toodud analüüs eelnimetatud ristmiku praeguse ja kavandatava liiklussageduse kohta.

Olemasolev liiklussagedus

Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee planeeringualale jääval teelõigul on kättesaadavad iga-aastased Transpordiameti loendustulemused, mis annavad hea ülevaate viimaste aastate liikluskoormusest.

Tabel 1. Transpordiameti liiklusloenduse tulemused 2017-2020 Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa mnt lõigul 165,111 km kuni 175,090 km.

Loendamise aasta	2017	2018	2019	2020
------------------	------	------	------	------

Aasta keskmine ööpäevane liiklus	7519	7581	6510	6668
Sõiduautod ja pakiautod (%)	87	87	80	84
Veoautod ja autobussid (%)*	3	3	4	3
Autorongid (%)*	10	10	16	13

* Veoautode ja autobusside ning autorongide statistika on edasises liiklusanalüüsis kokku liidetud üheks ning välja toodud mõistena üle 6 m pikkused sõidukid.

Tabelis 1 kajastuvate liiklusloenduste tulemuste nelja aasta lõikes ei ole olulist muutust märgata. Autorongide osakaal on vähesel määral kasvanud sõiduautode arvelt, tõustes 2019. aastal 16%-ni. Nelja aasta lõikes on liiklus planeeringu alale jääval teelõigul vähenenud ca 11%.

Lokaatorite tee on RMK valduses olev vähese liiklusega metsatee, kus loendusandmed puuduvad. Teed kasutavad suhteliselt juhusliku või ajutise liikluskoormusega Kaitseliit, Päästeamet, läheduses asuvate maaüksuste omanikud (eelkõige RMK) ja metsa seeni või marju korjama tulevad inimesed.

Kaitseliit kasutab Lokaatorite teed ligipääsuks Kardla baasi katastriüksusele 4–5 korda aastas toimuva taktikalise väljaõppe ajal. Väljaõppe toimub eelkõige nädalavahetustel, seega ei kattu väljaõppe aeg asfaltbetoonisegisti põhilise tööajaga. Väljaõppe toimumisel ei kaasne liiklussageduse olulist suurenemist, hinnanguliselt ca 10 autot ööpäevas.

Tänase seisuga on põhilised Lokaatorite tee kasutajad RMK metsaveokid. RMK info põhjal toimub metsa väljavedu iga viie aasta järel, mil liiklusintensiivsus tõuseb paari kuu vältel. Hinnanguliselt kasutab teed selle aja jooksul kokku ca 130 metsaveoautot ehk ca 2 autot ööpäevas. Ajutise liikluskoormuse tõusuga kaasnev liiklussagedus moodustab Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee olemasolevast liiklussagedusest alla 0,03% ning üle 6 m pikkuste sõidukite liiklussagedusest alla 0,2%. Ülejäänud ajal kasutavad teed üksikud RMK metsatöölised, kes kasutavad selleks sõiduautot.

Lokaatorite tee kasutamine metsa seeni või marju korjama tulevate inimeste poolt oleneb aastaajast ja ilmast ning on suhteliselt juhusliku iseloomuga. Eeldatavalt on kaasnev liikluskoormus väike, keskmiselt 1-2 autot ööpäevas.

Päästeameti demineerimistöö on kiireloomulise iseloomuga ja ajaliselt piiritlemata, see võib toimuda igal päeval ja igal kellaajal. Kaasnev liikluskoormus on juhusliku iseloomuga. Eeldatavalt on kaasnev liikluskoormus väike, alla 1 auto ööpäevas.

Lokaatorite tee ei teeninda majapidamisi ega teisi käitisi. Liikluskoormuse suurenemine ei mõjuta seega ümbruse elanikke ja ettevõtteid juurdepääsuteede liiklussageduse muutumise kaudu.

Planeeringujärgne liiklussageduse prognoos

Detailplaneeringuga kavandatud asfaltbetoonisegisti töö periood ja tootmise intensiivsus oleneb TREV-2 poolt samal ajal tehtavatest teetöödest, mistõttu on tootmisega kaasnev liiklussagedus väga varieeruv. Olulist rolli tööaja dünaamilisuses mängivad muuhulgas ilmastikuolud. Samas materjali kohalevedu toimub

kõigil päevadel, ka nädalavahetustel. Tehas ei tööta üldjuhul talvekuudel, mistõttu analüüsis on käsitletud perioodi aprillist novembrini.

Tehase tööaeg jääb vahemikku 07:00-21:00 ning samaaegselt töötab tehases maksimaalselt 5 inimest, kuid tõenäosus, et tehas töötab ühel päeval järjest 14 tundi on üsna väike. Igapäevane tööle tulek ja töölt lahkumine reeglina ei kattu tiptunniga, sest tööle sõidetakse siis kui algab tootmine, mis omakorda sõltub samal ajal tehtavatest teetöödest ja sellest tulenevast nõudlusest ja ilmastikuoludest.

Tehas ei tööta vihmase ilmaga päevadel. Eesti meteoroloogia aastaraamatute info põhjal oli aastatel 2016-2018 sademetega päevi Tartus keskmiselt aprillist novembrini kokku 109 (neist 74 päeval oli sademete hulk kuni 1 mm ning 35 päeval enam kui 1 mm). Arvestuslik tehase töötamise aeg on 128 päeva aastas. Tabelis 2 on ära toodud selgitus, kuidas saadud hinnangu ni jõuti.

Tabel 2. Tehase arvestusliku tööpäevade hulga kujunemine

Selgitus	Lahenduskäik	Päevad
Tööpäevade arv aprillist novembrini	244 päeva (8 kuud) x 5/7 (tööpäevad)	174
Vihmaste päevade arv tööpäevadest	5/7 (tööpäevad) x 109 (keskmine vihmaste päevade hulk)*	78
Hinnanguliselt vihmast mõjutatud tööpäevade hulk (sadu toimub vahemikus 7.00-21.00)	14/24 (töötunnid) x 78	46
Tehase arvestuslike tööpäevade hulk aastas	174 - 46	128

* Keskmine vihmaste päevade hulk vastavalt EMHI andmetele Tartu-Tõravere mõõtmisjaamas aastatel 2016-2018

Tabelis 3 on ära toodud analüüs liiklussageduse kujunemise kohta Lokatoorite tee ja Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa mnt ristmikul. Analüüs toob välja liiklussageduse keskmisel päeval, samuti arvestusliku aastase liiklussageduse kasvu. Aanalüüsitud on ka ühe intensiivse tööpäeva võimalikku maksimaalset liiklussagedust.

Keskmisel tehase tööpäeval on liiklussagedus ristmikul ca 80 sõidukit, teistel päevadel ca 20. Maksimaalseks võimalikuks sageduseks on hinnatud 230 sõidukit päevas. Tegemist on väga vähe tõenäolise olukorraga, mil töö on eriti intensiivne ning tehas töötab sisuliselt maksimaalsel koormusel ja toodangut vedavad autod liiguvad ca 10 minutilise laadimistsükliga.

Tehase tööpäevadel toimub lisaks toodangu väljaveole ka paralleelselt materjali kohalevedu (killustik, filler, bituumen ja põlevkiviõli). Analüüsis on arvestatud, et hinnanguliselt ca 50% kogu killustiku transpordist on võimalik ühildada toodangu väljaveoga. Killustiku kohalevedu toimub ka teistel päevadel.

Tabel 3. Liiklussagedus Lokaatori tee ja Tallinn-Luhamaa maantee ristmikul (arvud kajastavad tehasest külastavate sõidukite edasi-tagasi liikumist)

Sõiduki tüüp	Keskmine liiklussagedus ööpäevas		Maksimaalne võimalik liiklussagedus ühes päevas	Arvestuslik sõidukite hulk aastas	Arvestuslik aasta keskmine liiklussagedus ööpäevas
	tehase tööpäev	nädalavahetus /tehas ei tööta	tehase tööpäev		
		aprill - november			

Veoauto <i>(toodang või kombineeritud materjali veoga)</i>	60 sõidukit <i>(30 sõidukit x 2, edasi-tagasi kombineeritult killustiku kohalevedu ja toodangu äravedu)*</i>	puudub	ca 170 sõidukit <i>(pidev toodangu laadimine, mille tsükkel ca 10 minutit, periood 14 tundi)</i>	7 680 60 * 128 (tööpäevad)	21 (7680/365)
Veoauto <i>(materjal)</i>	10 sõidukit <i>(5 sõidukit x 2, filleri, bituumeni ja põlevkiviõli ja osa killustikuvedu edasi-tagasi)</i>	20 sõidukit <i>(10 x 2, killustiku kohalevedu edasi-tagasi)</i>	50 sõidukit <i>(25 sõidukit x 2, edasi-tagasi täiendava killustiku kohalevedu)</i>	3 600 20 x (70+46) (nädalavahetus/tehas ei tööta) + 10 x 128 (tehase tööpäevadel materjali vedu)	10 (3600/365)
Sõiduauto	10 sõidukit <i>(5 töötajat x 2, edasi-tagasi)</i>	puudub	10 sõidukit <i>(5 töötajat x 2, edasi-tagasi)</i>	1 280 10 * 128 (tööpäevad)	4 (1280/365)
Kokku:	80	20	230	12 560	35

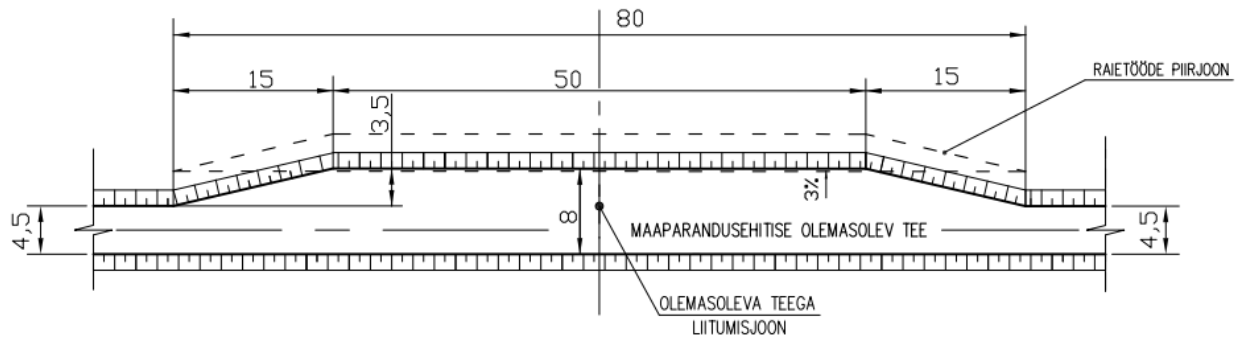
*Arvestuslikult ca 50% killustikust veetakse kohale kombineeritult toodangu väljaveoga

Kavandatava tegevusega kaasnev aasta keskmine liiklussagedus moodustab Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee olemasolevast liiklussagedusest 0,5% ning üle 6 m pikkuste sõidukite liiklussagedusest 2,9%. Küll aga lisandub tänasega võrreldes Lokaatorite teele oluliselt suurem liikluskoormus kui seni. Seetõttu on olulisel määral mõjutatud Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa maantee liiklusohutus Lokaatorite teelt peateele keeramisel.

Liikluslahendus

Transpordiamet on 09.11.2020 kirjaga nr 15-2/20/36188-4 väljastanud projekteerimise tingimused Lokaatorite tee ja Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa mnt ristumiskohale. Põhijoonisel olev liikluslahendus on valminud vastavalt koostööle teedeinseneri ning Transpordiametiga ning kavandatud lahendus võimaldab planeeritud ristmikul ohutut liiklemist.

Lokaatorite teele on rajatud 2019. aastal kaks möödasõidutaskut Kuusiku-Ilmatsalu maaparandusehitiste rekonstrueerimise projekti alusel (Kobras AS töö nr 2015-081). Põhjapoolne möödasõidukoht asub Händkaku leiupaiga juures, kuhu linnustiku ekspertarvamuse järgi möödasõidutaskut rajada ei tohi. Tänapäevaks on see valmis ehitatud, kuid RMK kasutab möödasõidukohta harva. Käitise tegevusega seotud transpordi tõttu kasvab Lokaatorite tee liikluskoormus oluliselt. Händkaku pesitsuspaigale negatiivse mõju minimeerimiseks tuleb käitise tegevusega seotud transpordi jaoks rajada uus möödasõidukoht keskkonnaregistris piiritletud händkaku leiukohast vähemalt 150 m kaugusele (põhijoonisel on kajastatud vastav keeluala). Selleks, et vältida händkaku leiukoha läheduses olemasoleva möödasõidukoha kasutamine käitise tegevusega seotud transpordi poolt, tuleb olemasolev möödasõidukoht vastavate liiklusmärkidega piirata.



Skeem 3. Möödasõidutasku tööprojekt. (Allikas: Maaparandusrajatiste tüüpjoonised)

Arvestades, et intensiivse tootmise perioodil (kuni 6 toodangu ära vedu tunnis) on kahe veoauto kokkusattumine Lokaatorite teel pigem väikese tõenäosusega ning liikluse sujuvust soodustab lisaks vedude koordineerimine raadiosaatjate abil, piisab Lokaatorite teel kahest möödasõidukohtast. Möödasõidukohtade kasutamisel tuleb arvestada 3.8 nimetatud meetmeid, millest tulenevalt tuleb rajada täiendav möödasõidukoht. Detailplaneeringuga kavandatud möödasõidukohas on olemasoleva tee ja kraavi vaheline ala piisavalt lai möödasõidutasku rajamiseks.

Tootmistegevusega seotud transpordi tõttu suureneb Lokaatorite tee liikluskoormus olulisel määral ja tootmisperioodil kasutatakse teed igapäevaselt. Lokaatorite tee mulle on rajatud sõjaväetehnika jaoks ning eeldatavalt talub tee konstruktsioon seega hästi raskeveokeid. Tee rekonstrueerimisel ei ole küll arvestatud nii suure liikluskoormusega, kuid tee on heas korras ning pideva hoolduse korral ei ole põhjust eeldada probleemide esinemist. Juhul kui tootmistegevusega seotud transport teed kahjustab, siis peab TREV-2 liiklusohutuse tagamiseks tegema vajalikud hooldus- ja parandustööd vastavalt kokkulepetele tee omaniku RMK-ga.

Planeeritud möödasõidukoht tuleb projekteerida vastavalt kogumikule „Maaparandusrajatiste tüüpjoonised“, Tallinn 2013 (skeem 3). Tasku peab tagama ka metsaveo auto kandvuse. Asfaltbetoontehast teenindav auto kaalub ca 27 tonni.

Parkimine

Parkimine on lahendatud krundisisesele vastavalt kavandatavale tegevusele ja sellest lähtuvale parkimiskohtade vajadusele. Planeerimisel on võetud arvesse, et korraga on asfaltbetoontehases tööl kuni viis inimest, mistõttu viie parkimiskoha rajamine on planeeringuga ette nähtud. Põhijoonisele (joonis 4) on märgitud parkimise põhimõtteline lahendus.

Kergliiklejad

Kergliiklejate kasvu ei ole oodata. Arvestades planeeringuala asukohta pole otstarbekas seda ühendust ka luua.

3.5. Haljastuse ja heakorra põhimõtted

Planeeringuala läänenurgas asuv alaline lõhkamiskoht tuleb viia vastavusse siseministri 01.07.2020 määrusega nr 24 "Päästeameti poolt lõhkematerjali käitlemise kord ja nõuded lõhkamiskohale" peatükis 3 märgitud tingimustele.

Alalise lõhkamiskoha ümber tuleb rajada piirdeaed, mis on vähemalt 2 meetrit kõrge ja mida ümbritseb 2 meetrit lai piirisiht.

Tootmistegevusega ei kaasne suuremahulist jäätmete teket. Vähesel määral tekib ohtlikke jäätmeid (õlid vmt). Käitise eeldatav töötajate arv on kuni viis inimest, seega ei ole ka kaasnev olmejäätmete kogus suur. Olmejäätmete aastane hinnanguline kogus on ca 20 m³ aastas. Soovituslik jäätmemahuti asukoht on märgitud põhijoonisel (joonis 4).

Vastavalt keskkonnaministri 01.10.2019 määruse nr 42 § 5 peab tankimiskoht kõrvaliste isikute juurdepääsu vältimiseks olema ümbritsetud aiaga. Küll aga arvestades planeeritud käitise küllaltki kompaktselt ülesehitust võib üksnes tankimisala ümber aia paigaldamine osutada keeruliseks, samas kõrvaliste isikute juurdepääsu tankimiskohale on võimalik vältida ka laiemat ala ümbritseva aiaga. Määruse nõuete tagamiseks mõeldud aia asukoht tuleb lahendada edasise projekteerimise käigus.

3.6. Tuleohutusnõuded ja tuletõrje veevarustus

Tuletõrje veevarustus peab vastama siseministri 18.02.2021 a määrusele nr 10 "Veevõtukohta rajamise, katsetamise, kasutamise, korrashoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord".

Veevõtukoht tuleb rajada kas mahuti või lahtise veekogu baasil koos kuiv hüdrandiga. Veevõtukoht peab tagama ca 325 m³ kustutusveevaru. Tagatud peab olema arvutuslik minimaalne tuletõrjevee voluhulk 30 l/s vähemalt 3 h jooksul. Projekteerimisel tuleb täpsustada kustutusveevaru hulk ja veevõtukohta asukoht.

3.7. Tehnovõrkude ja –rajatiste asukohad

3.7.1. Sademevee- ja reoveekanaliseerimine

Tinter-Projekt OÜ poolt koostatud asfaltbetoonisegisti platsi rajamise projektis (töö nr 44-18-TP) on ära määratud teisaldatava kuivkäimla asukoht platsi lõunanurgas. Reovesi on planeeritud koguda regulaarselt tühjendatavasse kogumismahutisse. Reoveekäitluse korraldamisel tuleb lähtuda veeseaduse ja selle alamaktides kehtestatud nõuetest ning järgida Tartu Linnavolikogu 13.09.2018 määrusega nr 36 sätestatud nõudeid. Kohtkäitlussüsteemi asukohale peab olema tagatud purgimissõiduki aastaringne juurdepääs. Kogumismahutile sobiv asukoht asub platsi lõunaosas, mis on sissesõidutee läheduses ja mahuti tühjendamiseks hästi ligipääsetavas asukohas. Kogumismahuti asukoht tuleb täpsustada edasise projekteerimise käigus.

Keskkonnaministri 01.10.2019 määruses nr 42 § 6 on määratud nõuded hoidlast sademevee ärajuhtimise kohta. Sademevee kogumise nõuete eesmärk on vältida vihmase ilma ajal tehtavatel töödel ohtlike ainete

kaasa kandumist sademeveega ning ohtlike ainete uhtumist saastunud pindadelt. § 6 lõike 3 kohaselt tuleb kohtreoveepuhasti koormuse vähendamiseks eraldada võimaliku saastatuse tekke piirkond, kust saastus kõrvaldatakse kuivpuhastusega.

Mahutid ühendatakse otse asfaltbetoonisegisti süsteemiga, st süsteem on kinnine, mistõttu lekete esinemine on vähetõenäoline. Reostusohu esineb eelkõige mahuti täitmisel. Käitises ei toimu vihmase ilma ajal mahutite täitmist, mille käigus võiks lekete esinemisel ohtlike aineid otseselt sademetega kaasa kanduda ja keskkonda jõuda.

Sademevee äravooluks on planeeritud freespurukatendiga plats languga edela ja kagu suunas. Vastavalt keskkonnaministri 20.09.2019 määrusele nr 42 § 5 lõikele 3 tuleb mahutid paigaldada betoonist vundamendile ja mahuti ümbrus asfalteerida. Freespurukatend platsi planeerimisel on arvestatud olemasolevate langudega, mis on vahemikus 0,48% - 2,19%. Sademevesi voolab tulenevalt platsi langust osaliselt olemasolevatesse kraavidesse ning osaliselt imbub maapinda. Platsi äärde on kavandatud 30 cm kõrgune liivast vall, mis on filtriks platsilt valguvale sademeveele.

Bituumeni kui ka põlevkiviõli puhul on planeeritud kasutada kuivpuhastusmeetodit. Selle abil on võimalik minimeerida sademetega saastunud pindadelt ohtlike ainete kaasakandumist. Nende meetodite rakendamisel ei põhjusta mahutite alalt ja nende tankimisplatsidelt keskkonda juhitud sademevesi ohtu veekeskkonnale.

Vastavalt veeseaduse § 187 lõikele 6 tuleb taotleda veeluba, kui juhatakse sademevett suublasse jäätmekäitlusmaalt, tööstuse territooriumilt, sadamaehitiste maalt, turbatööstusmaalt ja muudest kohtadest, kus on saastatuse risk või oht veekogu seisundile. Planeeringuga määratakse krundile 15% tootmishoone maad ja 15% riigikaitsemaad. Sellele tuginedes tuleb Keskkonnaametil otsustada veeloa vajalikkuse üle.

3.7.2. Veevarustus

Planeeringuala veevarustus tagatakse puurkaevu baasil, mille tootlikkus on alla 10 m³ päevas. Veeseaduse § 148 lg 2 kohaselt põhjaveehaarde ümber ei moodustata sanitaarkaitseala juhul, kui võetakse vett joogiveeks kasutamise või joogivee tootmise eesmärgil alla kümne kuupmeetri ööpäevas või tootmisvett. Sellise põhjaveehaarde ümber moodustatakse veeseaduse § 154 kohane hooldusala. Puurkaevul on 10 meetri raadiusega hooldusala. Puurkaevu soovituslik asukoht on määratud põhijoonisel (joonis 4). Puurkaevu täpne asukoht tuleb välja selgitada edasise projekteerimise käigus.

Tuletõrje veevarustust planeeringualale ei kavandata.

3.7.3. Elektrivarustus, sh välisvalgustus

Elektrivarustus on kavandatud Vanaaseme tee T5 kinnistul asuvast õhuliini mastist 10 kV maakaabelliiniga alajaamani. Kardla baasi kinnistule juurepääsu vahetus läheduses asub olemasolev 10 Kv alajaam ning selle läheduses on jaotuskilp (joonis 3). Elektritoide jaotuskilbist objektini on ette nähtud maakaabliga.

Planeeringu funktsionaalsete seoste joonisele (joonis 2) on peale kantud planeeritud maakaabelliini kulgemine ning selle ühenduskoht.

Planeeringualale on kavandatud välisvalgustus vaid asfaltbetoonisegisti valgustamiseks. Hoonestusalale B ei ole ette nähtud elektriliitumist, kuna tegemist on varjumispunkritega, mis elektriliitumist ei vaja. Lokaatorite teele ja löhkamiskohale valgustust kavandatud ei ole.

3.7.4. Soojavarustus

Ei kavandata.

3.7.5. Telekommunikatsioonivõrk

Ei kavandata.

3.8. Keskkonningimused planeeringuga kavandatu elluviimiseks

Jäätmemajandus lahendatakse vastavalt kehtivatele normatiividele ja seadusandlusele. Olmejäätmete äravedu tuleb korraldada jäätmekäitlusluba omavate firmade kaudu. Kõik ohtlikud jäätmed tuleb koguda vastavalt kehtivatele eeskirjadele.

Riigitee kaitsevöönd on kantud planeeringu põhijoonisele. Vastavalt ehitusseadstiku § 71 lõike 1 kohaselt on avalikult kasutatava tee kaitsevöönd teed ümbritsev maa-ala, mis tagab tee kaitse, teehoiu korraldamise, liiklusohutuse ning vähendab teelt lähtuvaid keskkonnakahjulikke ja inimestele ohtlikke mõjusid. Tee ehitusprojekte võib koostada vaid vastavat pädevust omav isik (EhS § 24 lg 2 p 2). Riigiteega liitumise või ristumiskoha ümberehituse korral (EhS § 99 lg 3) annab nõuded projektile Transpordiamet ja riigitee aluse maaüksuse piires väljastab tee ehitusloa Transpordiamet.

Planeeringulahenduse realiseerimisel tuleb tagada olemasoleva kraavituse töötamine, kraavide likvideerimine on keelatud, kraavi ristumise kohale teega tuleb rajada truubid. Vastavalt looduskaitseaduse § 55 lg 6 tuleb kogu piirkonna kraavide ja truupide puhastamise ning uute kraavide ja truupide rajamise tööd kavandada väljaspool lindude pesitsusaega (15.02–30.06).

Elektritrassi rajamise tööd tuleb kavandada väljaspool händkaku pesitsusaega (15.02–30.06). Käitise tegevusega seotud transpordi jaoks tuleb rajada uus möödasõidukoht keskkonnaregistris piiritletud händkaku leiukohast vähemalt 150 m kaugusele, olemasoleva möödasõidukoha kasutamist tuleb piirata vastavate liiklusmärkidega. Keskkonnaregistris piiritletud elupaigaga piirneval lõigul tuleb teha teetõid väljaspool händkaku pesitsusaega (15.02–30.06).

Händkaku jaoks olulise mõju (liiklusrütm, visuaalne häiring) osaliseks kompenseerimiseks tuleb olemasoleva elupaiga teest kaugemasse ehk idaosasse paigaldada händkakule sobivad pesakastid, pakkudes liigile võimaluse sobiliku elupaiga piires pesitseda häiringuallikast võimalikult kaugel. Pesakastid peavad olema händkakule spetsiifiliselt sobivad (põhi ca 35x35 cm; kõrgus ca 65 cm, lennuava ca 20 cm või pool-lahtise esiseinaga) ja nende disaini, asukohavaliku ning paigaldamise juures peab konsulteerima

händkaku elupaiganõudlust hästi tundva liigiekspordiga. Ka sel juhul ei ole kindel, et kakk kasti asustab ja seetõttu tuleb elupaika paigaldada 3 kasti, andes kakule rohkem valikuvõimalusi. Pesakastide paigaldamine tuleb korraldada arendajal, saades selleks maaomaniku nõusoleku (elupaik jääb eramaale (Tõnise katastriüksus, kü tunnus 83101:001:0144) ja osaliselt riigimaale (Laeva metskond 79, kü tunnus 83101:001:0281).

Keskkonnaameti 04.08.2021 kirjast nr 6-5/21/15057-2 tulenevalt tuleb arendaja kulul teha händkaku elupaiga seire (perioodiga 5 aastat), mille andmed esitatakse Keskkonnaametile.

Kavandatava tegevuse puhul ei ole ette näha olulist mõju pinnasele, pinna- ja põhjaveele. Põlevkiviõli ja bituumeni hoidlad ja nende kasutamine peab vastama veeseaduses ja selle alamaktides sätestatud nõuetele, mis võimaldab minimeerida võimalikku negatiivset mõju pinnasele, pinna- ja põhjaveele. Lisaks tuleb asfaltbetoonisegisti põlevkiviõli ja bituumeni hoidlate ehitamisel ja kasutamisel järgida keskkonnaministri 01.10.2019 määruse nr 42 "Naftasaaduse, põlevkiviõli, selle saaduse või biokütuse hoidla ehitamise ja kasutamise nõuded ning kuja täpsustatud ulatus" nõudeid.

Põlevkiviõli hoidla (mahuti koos torustiku ja seadmetega ning laadimis- või tankimisplatsiga) olulisemad nõuded:

- kuja ulatus peab olema vähemalt 50 m. (Keskkonnaministri 01.10.2019 määrus nr 42 § 12 lõige 2) Käesolevas planeeringus tuleb seda arvesse võtta puurkaevu rajamisel, mis tuleb kavandada vähemalt 50 m kaugusel;
- naftasaaduse, põlevkiviõli, selle saaduse või biokütuse hoidla asukoha valikul tuleb järgida veeseaduses § 139 lõikes 1 ära toodud nõuded. Selle kohaselt tuleb naftasaaduse ja põlevkiviõli hoidlate asukoha valikul eelistada ala, kus põhjavesi on saastumise eest keskmiselt kaitstud, suhteliselt kaitstud või kaitstud. Planeeritud hoidla asukohas on põhjavesi keskmiselt kaitstud, seega vastab see veeseaduses nõutule. Mahutid peavad jääma läheduses asuvate põhjaveehaarete põhjaveevoolu suhtes allavoolu ja neist võimalikult kaugemale. Lähim keskkonnaregistrisse kantud põhjaveehaare on ca 600 m kaugusel asuv olmevee puurkaev (PRK0019039) (EELIS, 20.05.2020). Ala ei tohi ohustada üleujutused, kuid et Kardla baasi katastriüksusel on maapinna absoluutkõrgus ligi 15 m kõrgem kui Emajõe normaalne veetase ning läheduses ei asu teisi veekogusid, siis üleujutusohu eelduslikult ei ole;
- tankimiskoht peab kõrvaliste isikute juurdepääsu vältimiseks olema ümbritsetud aiaga. (Keskkonnaministri 01.10.2019 määrus nr 42 § 5);
- hoidla tankimiskoht tuleb katta asfalkattega. (Keskkonnaministri 01.10.2019 määrus nr 42 § 5);
- Põlevkiviõli mahuti tankimise ajal peab kasutama mobiilseid lekkevanne.

Bituumeni hoidla (kaks mahutit koos torustiku ja seadmetega ning laadimis- või tankimisplatsiga) olulisemad nõuded:

- Ei pea olema ümbritsetud piirdega, kuid ehitusprojektis tuleb ette näha naftabituumeni kogumise abinõud avarii korral. (Keskkonnaministri 01.10.2019 määrus nr 42 § 4 lõige 4)

- Kuja ulatus peab olema vähemalt 50 m. (Keskonnaministri 01.10.2019 määrus nr 42 § 12 lõige 2) Käesolevas planeeringus tuleb seda arvesse võtta puurkaevu rajamisel, mis tuleb kavandada vähemalt 50 m kaugusel.
- Soovituslik on bituumeni hoidla tankimisplatsi asfalkattega katmine, kuna see lihtsustab bituumeni jääkide eemaldamist.

Planeeritud tootmistegevuse puhul on ohtlike ainete keskkonda sattumine vähetõenäoline. Kui mahutite ja tankimisplatsi puhul järgitakse eelkirjeldatud nõudeid, siis ei põhjusta käitise alalt keskkonda juhitud sademevesi ohtu veekeskkonnale.

Kui ehitustegevuse või asfaltbetoonisegisti käitamise perioodil tuvastatakse jääkreostust, siis tuleb reostunud pinnas ja vesi nõuetele vastavalt käidelda. Puurkaevu rajamise ja reovee käitluslahenduste puhul tuleb järgida veeseaduses ja selle alamaktides sätestatud nõudeid.

Käitise tegevuse puhul ei ole ette näha lähimate elanike tervist mõjutava õhusaaste (sh lõhna) esinemist ega vajadust leevendavate meetmete kavandamiseks. Kui käitise töötamisel siiski selgub, et tegevusega kaasnev lõhnaärring vastuvõtja juures ei ole talutav, siis on põhjendatud leevendava meetmena alternatiivsete kütuste kasutamise kaalumise.

3.9. Kuritegevuse riske vähendavad nõuded ja tingimused

Soovitav on kasutada alal videoalvet ja alarmsüsteeme.

3.10. Planeeringu kehtestamisest tulenevate võimalike kahjude hüvitaja

Juhul, kui planeeritava tegevusega tekitatakse kahju kolmandatele osapooltele, kohustub kahjud hüvitama vastava krundi igakordne omanik.

3.11. Servituutide vajaduse määramine

Käesoleva detailplaneeringuga määratakse Elektrilevi OÜ kasuks servituut maakaablile 1 m mõlemale poole liini teljest. Päästeametile peab olema tagatud servituudiga juurdepääs lõhkamiskohani.

3.12. Planeeringu elluviimise võimalused

Tartu linn ei võta kohustust avalikuks kasutamiseks ette nähtud tee, ristmiku ja sellega seonduvate rajatiste, haljastuse, välisvalgustuse ning tehnorajatiste (edaspidi rajatised) väljaehitamiseks või vastavate kulude kandmiseks. Kokkulepe avalikult kasutatavate rajatiste väljaehitamise ja planeeringu kehtestamise eelduste kohta on sõlmitud enne detailplaneeringu algatamist. Detailplaneeringukohaste rajatiste väljaehitamiseks sõlmib Tartu linn enne planeeringu kehtestamist planeeringust huvitatud isikuga halduslepingu, kus nähakse ette piisavad tagatised huvitatud isiku poolt võetud ehitamisega seotud kulude kandmise kohustuse täitmise tagamiseks.

Planeeringuga kavandatud hoonetele/rajatistele ehitusloa andmise eelduseks on planeeringuga sätestatud tingimuste täitmine. Juhul kui nimetatud tingimusi ei ole täidetud, on Tartu linnal õigus keelduda planeeringukohase hoone või rajatise ehitusloa andmisest või tunnistada detailplaneering kehtetuks.

Planeeringu elluviimisega säilib Kardla baasi katastriüksusel seatud isiklik kasutusõigus Päästeameti kasuks. Päästeametil on õigus kasutada maaüksust tähtajatult demineerimistööl lõhkematerjali

lõhkamiseks lepingus kokkulepitud alal. Päästeametil on endiselt lubatud igal kellajal alale siseneda ning demineerimistöoga tegeleda.

Lokaatorite tee ja Tallinna-Tartu-Võru-Luhamaa mnt ristumiskoha koos aeglustusradadega projekteerimise ja väljaehitamise kulud peab kandma huvitatud isik. Lisaks peab huvitatud isik välja ehitama Lokaatorite teele planeeritud möödasõidutaskud. Maanteeameti antud tingimustega arvestamine ja vastavate kokkulepete sõlmimine on planeeringu kehtestamise ja realiseerimise eeldus.

Händkaku jaoks tuleb olemasoleva elupaiga teest kaugemasse ehk idaosasse paigaldada kolm händkakule sobivat pesakasti. Pesakastid peavad olema händkakule spetsiifiliselt sobivad ja nende disaini, asukohavaliku ning paigaldamise juures peab konsulteerima händkaku elupaiganõudlust hästi tundva liigiekspertiga. Pesakastide paigaldamine tuleb korraldada huvitatud isikul, saades selleks maaomaniku nõusoleku (elupaik jääb eramaale (Tõnise katastriüksus, kü tunnus 83101:001:0144) ja osaliselt riigimaale (Laeva metskond 79, kü tunnus 83101:001:0281).

Keskkonnaameti 04.08.2021 kirjast nr 6-5/21/15057-2 tulenevalt tuleb huvitatud isiku kulul teha ka händkaku elupaiga seire (perioodiga 5 aastat), mille andmed esitatakse Keskkonnaametile.

4. Kooskõlastuste ja koostöö kokkuvõte

Kokkuvõtte kooskõlastustest ja koostööst planeeringu ajal on esitatud tabelis 4.

Tabel 4. Kooskõlastused ja koostöö

Kuupäev	Asutuse või ettevõtte nimetus / kinnistu nimetus ja tunnus	Kooskõlastuse tingimused või seisukoht (koopia asub planeeringu lisades)	Nimi ja amet
	Keskkonnaamet		
	Transpordiamet		
	RMK		
	Päästeamet		
	Kaitseministeerium		

5. Joonised - digitaalselt on joonised esitatud eraldi failidena