

**PUHTALEIVA-VOLDI KERGLIIKLUSTEE EHITAMISE
EELPROJEKT**

SELETUSKIRI

SISUKORD

1	ÜLDOSA	3
1.1	Ehitusprojekti sisu.....	3
1.2	Lähtealused	3
2	OLEMASOLEV OLUKORD	3
2.1	Üldine olukord.....	3
2.2	Ehitusgeoloogilised tingimused	4
2.3	Muinsuskaitsealased kitsendused	4
3	PROJEKTLAHENDUS.....	6
3.1	Üldandmed.....	6
3.2	Plaanilahendus	6
3.3	Vertikaalplaneering.....	7
3.4	Muldkeha	7
3.5	Katend.....	7
3.6	Veeviimarid	8
3.7	Konstruksioonid.....	8
3.8	Liikluskorraldus- ja ohutusvahendid	8
3.9	Tehnovõrgud.....	9
3.10	Keskkonnakaitse ja maastikukujundustööd	9
3.10.1	Keskkonnamõju hindamise eelhindang.....	9
3.10.2	Keskkonnakaitse üldnõuded	9
3.10.3	Maastikukujundus ja haljastus	10

1 ÜLDOSA

1.1 Ehitusprojekti sisu

Käesolev tee ehitusprojekt eelprojekti staadiumis on koostatud Tartu Vallavalitsuse tellimusel ning sisaldab lõigus Puhtaleiva-Voldi riigi tugimaantee nr 39 Tartu–Jõgeva–Aravete äärde kergliiklustee ehitamise projektdokumentatsiooni. Antud tugimaantee lõik ja kavandatav kergliiklustee asuvad Tartu vallas, Tartu maakonnas vastavalt Puhtaleiva ja Voldu külade territooriumil.

Käesolevat tee ehitusprojekti täiendab välisvalgustuse ehitusprojekt (Line Engineering OÜ, töö nr EL2221), mis näeb ette kergliiklustee osalise valgustamise. Valgustuse ehitusprojekt esitatakse käesolevast ehitusprojektist eraldi.

1.2 Lähtealused

Koostatud projektlahendus põhineb järgmistel uurimistöödel:

- Topo-geodeetiline uurimistöö – teostatud WeW OÜ poolt, töö nr GEO-039-22. Mõõdistus teostatud märtsis ja aprillis 2022. aastal.
- Geotehniline pinnaseuuring – teostatud Reaalprojekt OÜ poolt, töö nr GL22022. Välitööd on läbiviidud mais 2022. aastal.

Lisaks eespool toodule on projektlahenduse koostamisel arvestatud järgnevaga:

- Tartu Vallavalitsuse hanke „Tartu vallas Puhtaleiva-Voldi jalg- ja jalgrattatee eelprojekti koostamine“ (viitenumber 237620) alusdokumendid, sh projekteerimise lähteülesanne;
- tehnovõrkude valdajata väljastatud tehnilised tingimused;
- hangitud kooskõlastuste tingimused.

2 OLEMASOLEV OLUKORD

2.1 Üldine olukord

Riigi tugimaantee nr 39 Tartu–Jõgeva–Aravete lõik (km ca 11,50 – 15,00) ja kavandatav kergliiklustee asuvad Tartu maakonnas, Tartu vallas, Puhtaleiva ja Voldi külade territooriumil. Tugimaantee aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus antud lõigus on teeregistri andmetel 4261 aut/ööp (2021. aasta loendus). Sellest sõidua autod ja pakiautod moodustavad 95%, veoautod ja bussid 1% ning autorongid 4%. Antud lõigus kergliiklustee puudub. Tugimaanteel kehtib kogu lõigu ulatuses kiiruspiirang 90 km/h. Riigitee transpordimaa laius varieerub, kuid valdavalt jääb vahemikku 18-20m ja ei võimalda kergliiklustee projekteerimist riigi transpordimaale. Tugimaantee ei ole valgustatud.

Tugimaanteega külgnevad valdavalt maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksused. Hajutatult paiknevad tugimaantee ääres aastaringses kasutuses olevad elamumaad. Puhtaleiva järve piirkonnas paiknevad elamumaad ja eraelamud tihedamalt.

2.2 Ehitusgeoloogilised tingimused¹

Uuritud ala paikneb Saadjärve voorestikus, kus reljeef on muutlik. Pinnakate koosneb valdavalt liiv- ja savipinnastest, mis on kaetud täitematerjali ja pindmise mullakihihiga. Järgnevalt on iseloomustatud uuritud ala geoloogilises lõikes väljaeraldatud pinnaseid kihi kaupa ülevalt alla.

Asfalt – esineb pindmise kihina olemasolevale kergliiklusteele ja bussipeatusesse tehtud puuraukudes nr 1 ja 12 ning 4...7 cm paksuselt.

Lubjakivikillustik – materjali esineb teekatte alusena puuraukudes nr 1 ja 12. Kihi paksus on 0,15...0,46 meetrit. Kiht on halli värvi.

Kruuspinnased – materjal on tumehalli, hallikaspruuni ja pruuni värvusega. Kihti esineb puuraukudes nr 12 ja 20 ning 0,58...1,50 meetri paksuselt. Visuaalse hinnangu kohaselt on materjali ISO klassifikatsiooni järgseks nimetusteks grSa ja grSiSa. Neist viimasel juhul on kiht visuaalselt tolmne ja hinnanguliselt kuulub A pinnasegruppi. Puuraugus nr 20 on materjal maapinnal segunenud orgaanikaga, sellisel juhul lisandub nimetusele eesliide or.

Liivpinnased – läbilõikes esineb peenliiva (FSa) ja keskliiva (MSa), kiht lasub 0,45...0,80 meetri sügavusel maapinnast puuraukudes nr 1, 6 ja 12. Kihi paksus on 0,40...0,80 meetrit. Visuaalsel vaatlusel on pinnase ISO järgseks nimetuseks määratud FSa ja MSa.

Muld – moodustab planeeritava jalgratta- ja jalgte asukohas maapinna ülemise kihi paksusega 0,15...0,75 meetrit. Kiht on segunenud mineraalpinnasega. Puuraukudes nr 1 ja 20 on mulda ka täite all 1,30...1,50 m sügavusel puuraukude suudmetest.

Plastsed pinnased – esindatud on erineva koostisega savi – ja möllpinnased, mis kohati sisaldavad orgaanikat. Pinnas moodustab loodusliku aluse mulla ja täite all. Kihti on läbitud 0,10...0,45 meetrit. Kiht on halli, pruunikashalli ja pruuni värvusega, niiske. Pinnas on mitte filtreeriv. Kogemuslikult on kihi nimetuseks määratud clSa, orsaclSi, siSa ja saclSi ning hinnanguliselt on valdavalt tegemist C pinnasegrupiga ning paiguti ka D. Kihi ülaosa on paiguti segunenud mullaga, sellisel juhul lisandub nimetusele eesliide or.

Pinnasevesi

Vett esines välitöö käigus (05–06.05.2022) puuraukudes nr 1, 12, 17, 18, 19 ja 20 ning maapinnalt 0,30...1,60 meetri sügavusel. Läbilõikes esinevad pinnased on aeglase veejuhtivusega ja sademeterohketel aegadel tõuseb vesi madalamates kohtades ajutiselt maapinnale.

Elastsete teekatendite projekteerimise juhendi (MA 2017-003) tabeli L1.T1. määrangul kuulub ala 3. niiskuspaikkonda.

2.3 Muinsuskaitseelased kitsendused

Kavandatava kergliiklustee vahetus läheduses asuvad mitmed kinnismälestised. Lõigu keskel asub 19. sajandi Sootaga kõrtsihoone (ehitismälestis, registri nr 7280)² ning lõigu lõpus Vabadussõja mälestussammas (ajaloomälestis, registri nr 27114)³ ja Äksi pastoraadi peahoone (ehitismälestis, registri nr 24073)⁴. Kinnismälestistel on kaitsevöönd, Vabadussõja mälestussambal ja Äksi pastoraadi peahoonel on ühine kaitsevöönd. Vabadussõja mälestussamba juures jäävad

¹ Väljavõtte geotehnilisest pinnaseuurimusest (Reaalprojekt OÜ, töö nr GL22022).

² <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument&action=view&id=7280>

³ <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument&action=view&id=27114>

⁴ <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument&action=view&id=24073>

kavandatava kergliiklustee piirkonda mitmed kultuuriväärtuslikud elemendid ja põlispuud, mis on ühtlasi pargi ja mälestiste kaitsevööndi kujunduselemendid.

Muinsuskaitseamet andis 24.01.2022 kirjaga nr 5.1-17.6/9-1 alljärgnevad tingimused.

Haljastus.

1. Puujuurte kahjustamise vältimiseks kasutada Äksi kirikumõisa ja Vabadussõna mälestussamba ühises kaitsevööndis tõstetud muldega, kaevavabalt rajatavat katendit, kus teekatendi kihid paigaldatakse maapinnale olulist süvendit kaevamata.
2. Soovitame Äksis asuvate mälestiste ühises kaitsevööndis projekteerimise käigus näha ette puittaimede inventeerimine, et määratleda väärtusliku kõrghaljastuse säilimine ja väärtuslike puude võrade ja juurestikuga arvestamine kergliiklustee rajamisel. Ehitusprojektiga määrata säilitatavad (tamme) puud ja raiutavad puud. Lubatud on eemaldada lehtpõõsahekk Vabadussõja mälestussamba pargi servas.
3. Lisada projekti seletuskirja ja joonistele hoiatused puude ehitusaegseks kaitseks.

Väikevormid, valgustus, teekate.

1. Kergliiklustee ääresete väikevormide ja istepinkide kavandamisel mälestiste kaitsevööndisse vältida ajaloolisi stiile jälgendavaid tooteid.
2. Valgustite valikul on soovitatav kavandada mälestiste kaitsevööndisse pargivalgustid ning asukohtade valikul vältida nende paigutamist puude võradesse.
3. Kergliiklustee kattena Vabadussõja mälestusmärgi haljasalal võib kasutada betoon- või graniitkive (sh ka töödeldud graniitkive) omavahel kombineerides. Asfaltbetooni võib kasutada kergliiklustee kattena ülejäänud tee osas.

Vabadussõja mälestussamba park.

1. Säilitada Vabadussõja mälestussammast piirav kettpiire koos postide ja väravaehitisega algses asukohas. Lubatud on postide ja väravaehitise remontimine ja vajadusel restaureerimine.
2. Rajada kergliiklustee kettpiirde ja väravaehtise tagant ja kavandada edaspidi Vabadussõja mälestussamba platsi ühtne kujundamine.
3. Soovitame Vabadussõja mälestussamba ja Äksi pastoraadi pargi piirkonnas kaasata projekteerimisprotsessi pädevustunnistusega maastikuarhitekt.

Arheoloogia.

Arheoloogilised uuringud kergliiklustee rajamiseks ei ole Muinsuskaitseameti esialgsel hinnangul vajalikud. Kogu projektialal tuleb kaevetöödel sellegipoolest arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lõige 1 ja § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.

Eelprojektis on vastavalt eelprojekti staadiumi detailsusele Muinsuskaitseameti tingimustega arvestatud. Muude tingimustega (nt kaevuvaba katendi täpne lahendus ja puude ehitusaegne kaitse) on võimalik arvestada projektlahenduse täpsustamisel põhiprojekti staadiumis.

3 PROJEKTLAHENDUS

3.1 Üldandmed

Koostatud projektlahendust iseloomustavad järgmised üldandmed.

- Kergliiklustee pikkus: 3635m
- Kergliiklustee katte laius: 3,0m (4,0m pörkepiirdega ristlõikes)
- Kergliiklustee peenrad: mõlemalt poolt 0,25m haljastatavad
- Kergliiklustee põiklalle: ühepoolne 2%
- Kergliiklustee pikikalle: 0,30...3,95%

3.2 Plaanilahendus

Kergliiklustee on kavandatud Lähte poolse olemasoleva kergliiklustee jätkuna (alates ristmikust riigi kõrvalmaanteeaga 22220 Lähte-Elistvere tee) ning lõpeb Äksi pastoraadi peahoone läheduses Mänguväljaku kinnistul (77301:002:0084).

Kergliiklustee põhimõttelise asukoha määramisel on aluseks võetud olemasoleva hoonestuse ja infrastruktuuri (eelkõige olemasolevad kergliiklusteed ja bussipeatused) paiknemine, transpordimaa laius ning maaomanike soovid.

Põhilahendusena on kergliiklustee kavandatud nõuetekohase 10m eraldusribaga⁵ paralleelselt riigi tugimaanteeaga nr 39 Tartu-Jõgeva-Aravete. Erandina, olemasoleva hoonestuse tõttu on kergliiklustee viidud sõidutee äärde ja on eraldatud sõiduteest pörkepiirdega. Antud lõigud asuvad Vissaku kinnistu (PK 8+50...9+50) ning Kõrtsimäe kinnistu (PK 19+20...19+65) juures. Ülejäänud osas on kergliiklustee kavandatud võimalikult sujuva geomeetriaga, mis arvestab nii erinevaid takistusi (olemasolevad õhuliinide mastid, kõrghaljastus jt) kui ka maaomanike soovet.

Kergliiklustee katte laiuks on ette nähtud 3,0m. Pörkepiirdega ristlõikes on kergliiklusteele ette nähtu laiem kate (4,0m), kuivõrd pörkepiire, sellega kaasnev ohutusriba ning talvised olud vähendavad tegelikku kergliiklustee liiklusruumi.

Kergliiklustee projekteerimisel on arvestatud olemasolevate mahasõitude säilitamisega, v.a Kaio kinnistu olemasolev mahasõit (PK 0+20), mida liiklusohutuse kaalutlustel on ette nähtud likvideerida. Uus mahasõit Kaio kinnistule on ette nähtud PK 1+92. Vastavalt olukorrale ja vajadusele, on mahasõitudele ette nähtud uus asfaltbetoonist või kruusast kate.

Kõrtsimäe ja Postimaja kinnistute juures (PK 19+20) on kavandatud teeületuskoht ning tagatud on juurdepääs kergliiklusteed mööda bussipeatusesse. Kõrtsi tänavale on ette nähtud täiendav kergliiklustee lõik, mis tagab ühenduse kavandatud kergliiklustee, bussipeatuste ja muu infrastruktuuriga. Alates teeületuskohast kulgeb kergliiklustee tugimaanteeist põhja pool.

Lõigu lõpus, Vabadussõja mälestussamba juures on kergliiklustee lahendatud kooskõlas Maa-ameti nõuete⁶ ja keskkonnamõju hindamise eelhindanguga⁷. Selliselt kulgeb kergliiklustee mälestussamba pargi territooriumil säilitades pargi ja mälestise kujunduselemente. Samuti on

⁵ Majandus- ja taristuministri 05.08.2015 määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa, tabel 7.5 (projektkiirus 100 km/h, tase „R“).

⁶ Muinsuskaitseameti 24.01.2022 kiri nr 5.1-17.6/9-1.

⁷ Alkranel OÜ „Tartu vallas Puhtaleiva-Voldi jalg- ja jalgrattatee eelprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhindang“, 2022.

arvestatud haljastuse säilitamisega maksimaalses võimalikus ulatuses. Pärast mälestussamba parki kulgeb kergliiklustee Mänguväljaku kinnistul ning lõpeb Saadjärve teel.

3.3 Vertikaalplaneering

Eelprojekti raames on koostatud esialgne kergliiklustee vertikaalplaneering. Vertikaalplaneeringu koostamisel on lähtutud olemasolevast maapinnast, sõidutee ja mahasõitude kõrgusmärkidest, truupide asukohast ja truupide kõrgusmärkidest ning sademevee äravoolu tagamiseks vajalikest kalletest. Sademevesi on põik- ja pikikalletega juhitud kergliiklusteelt ümbritsevale haljasalale

Projekteeritud kergliiklustee järgib olemasolevat maapinda olles sellest keskmiselt 0.20m kuni 0,60m kõrgemal. Kohati, kraavide tõttu või tulenevalt reljeefist võib kergliiklustee muldkeha olla kuni 1,40m kõrge.

Kergliiklustee on ette nähtud läbivalt 2% põikkaldega. Põikkalde suund varieerub olenevalt reljeefist ja olukorrast. Kergliiklustee pikikalle on kavandatud vahemikku 0,30% kuni 3,95%. Lõikudes pikikaldega 0,3% on kergliiklustee kavandatud madalale muldkehale koos vajaliku põikkaldega, mis tagab sademevee äravoolu.

Kergliiklustee nõlvad on kavandatud nõlvusega 1:2. Kitsastes oludes (nt truubi kohal või olemasolevate rajatiste vahetus läheduses) võidakse kasutada nõlvust 1:1.5 tagades kergliiklustee muldkeha ja nõlvade stabiilsuse.

3.4 Muldkeha

Kergliiklustee on valdavalt projekteeritud madala muldkehaga, et see oleks olemasolevast maapinnast mõnevõrra kõrgemal. Vajalike kõrgusmärkide saavutamiseks enne katendi ehitamist, samuti ka mullakihi ja muude aluspinnaste asendamisel tuleb kasutada juurdeveetavat täitepinnast. Nõuded täitepinnasele ja muldkeha ehitamisele määratakse põhiprojektis.

3.5 Katend

Projektlahendusega on kavandatud järgmised esialgsed katendikonstruktsioonid.

Tüüp I (kergliiklustee asfaltbetoonkate)

- | | |
|----------------------------|-------------|
| ▪ AC 8 surf | h=5cm |
| ▪ Paekivikillustikust alus | h=20cm |
| ▪ Dreenkiht | h=30cm |
| ▪ Täitepinnas | h=vajadusel |

Kergliiklustee katendikonstruktsioonina kasutatakse üldlevinud tüüplahendust, mis tagab piisava kandevõime ja võimaldab kergliiklustee mehhaniseeritud hooldust (sõiduki teljekoormus kuni 6t).

Tüüp II (mahasõidu asfaltbetoonkate)

- | | |
|----------------------------|-------------|
| ▪ AC 12 surf | h=6cm |
| ▪ Paekivikillustikust alus | h=25cm |
| ▪ Dreenkiht | h=30cm |
| ▪ Täitepinnas | h=vajadusel |

Mahasõitudele on ette nähtud ühekihiline asfaltbetoonkate koos aluse ja dreenukihiga. Põhiprojekti staadiumis tuleb kokkuhoiu eesmärgil kaaluda olemasolevate mahasõitude katte freesimist ja ühekihilise ülekatte tegemist.

Tüüp III (sillutiskate)

- | | |
|----------------------------|-------------|
| ▪ Betoonkivi | h=6cm |
| ▪ Tasanduskiht | h=3cm |
| ▪ Paekivikillustikust alus | h=20cm |
| ▪ Dreenkiht | h=30cm |
| ▪ Täitepinnas | h=vajadusel |

Katendikonstruktsiooni kasutatakse Vabadussõja mälestussamba pargis ning bussipeatuste katte ehitamisel. Tegemist on üldlevinud tüüplahendusega.

Tüüp IV (killustikkate)

- | | |
|----------------------------------|-------------|
| ▪ Killustik või purustatud kruus | h=15cm |
| ▪ Täitepinnas | h=vajadusel |

Killustikkate on ette nähtud mahasõitude lõpus. Kattes kasutatakse killustikku või purustatud kruusa. Vajadusel kasutatakse vajalike kõrgusmärkide saavutamiseks täitepinnast. Sõidutee tugipinna ehitamisel on ette nähtud kasutada sama katet.

NB! Toodud on materjalide geomeetrilised kihipaksused tihendatud olekus, mistõttu tuleb töömahtude hindamisel arvestada materjalide tehnoloogilise varuga.

NB! Täpsemad katendikonstruktsioonid ning kvaliteedinõuded esitatakse põhiprojektis. Eelprojektis on arvestatud külmakindla konstruktsiooniga vähemalt 1,0m ulatuses asfaltkatte pinnast.

3.6 Veeviimariid

Sademevesi on põik- ja pikikalletega juhitud kergliiklusteelt ümbritsevale haljasalale, seega sademevee ärajuhtimiseks kergliiklusteelt ei ole veeviimareid ette nähtud.

Ehitusprojektiga on ette nähtud kolmes kohas truubi paigaldamine (PK 3+35, 7+15 ja 18+35) – tegemist on olemasolevate maantee truupidega. Kergliiklustee truubid paigaldatakse eraldiseisvalt juurdepääsuga mõlemalt poolt või alternatiivina pikendades maantee truupi. Topo-geodeetilise uuringi ja teeregistri kohaselt on tegemist 2007. aastal ehitatud D800 plasttruupidega. Informatsioon PK 3+35 truubi kohta teeregistris puudub. Seetõttu tuleb kergliiklustee alla samuti paigaldada D800-D900 plasttruubid. Täpne lahendus (sh truupide ja kraavide puhastamise vajadus ning truubipäiste kindlustamine) määratakse põhiprojektis.

3.7 Konstruktsioonid

Ehitusprojektiga ei ole ette nähtud erirajatisi või konstruktsioone.

3.8 Liikluskorraldus- ja ohutusvahendid

Projektlahendusega on ette nähtud tõsta ümber mõned üksikud liiklusmärgid. Projektlahendus ei näe ette uusi liiklusmärke ega katemärgistust. Vastavalt vajadusele nähakse uued liikluskorraldusvahendid ette põhiprojektis.

Pörkepiirdena tuleb kasutada sümmeetrilise ristlõikega piiret või sellist piiret, kus on tootja poolt ette nähtud kergliiklustee poolne ohutusdetail. Piirdena võidakse kasutada ka muud pörkepiiret, mis arvestab kergliiklustee kulgemisega piirde taga ning tagab kergliiklustee kasutajatele ohutuse. Nõuded pörkepiirdele ja selle terminalidele esitatakse põhiprojektis.

3.9 Tehnovõrgud

Ehitustööde tsooni jäävad mitmed olemasolevad tehnovõrgud. Kaeve- ja ehitustööde teostamisel tehnovõrkude piirkonnas (sh kaitsevööndis) tuleb sellest eelnevalt teavitada tehnovõrgu valdajat ning tegutseda tema antud juhiste järgi. Samuti tuleb järgida kooskõlastuses esitatud tingimusi ja nõudeid.

3.10 Keskkonnakaitse ja maastikukujundustööd

3.10.1 Keskkonnamõju hindamise eelhindang

Eelprojekti raames on koostatud keskkonnamõju hindamise eelhindang⁸. Keskkonnamõju hindamise eelhindangu kohaselt puudub vajadus alata keskkonnamõju hindamise (KMH) protsessi, kuna ei ole tuvastatud olulist negatiivset mõju keskkonnale. Kuna Vabadussõja mälestussamba piirkond (PK 34+90...35+80, ajaloomälestise nr 7114) on osutunud sobivaks paigaks mitmekesisele elusloodusele (mh 4 nahkhiire liiki), siis keskkonnamõju eelhindangu raames on pakutud alljärgnevad kaitse- ja leevendusmeetmed.

1. Kinnismälestise piirkonnas tuleb vältida ehitustööde teostamist öhtusel ja öisel ajal (21.00–07.00). Juhul kui ehitustööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil ja piirkonnas vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks perioodi 23.00–06.00.
2. Kinnismälestise kaitsevööndis puude raiet mitte kavandada ning ehitustöid mitte teostada juunis ja juulis.
3. Välisvalgustuse kavandamisel kasutada LED valgusteid värvustemperatuuriga 2700K. Kõik LED-tänavavalgustid peavad olema tasapinnalise klaasiga ja need paigaldatakse horisontaalselt, et otsene valgusreostus valgusti tasapinnast ülespoole oleks välistatud ning see ei tekitaks loomadele liigseid häiringuid.

Lisaks sellele tuleb ehitustööde käigus kogu tööpiirkonna ulatuses kasutada prügikonteinereid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata (nt kooritud pinnas), tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Samuti tuleb tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“⁹ toodud nõuete järgimine.

Eelprojekti on arvestatud eelhindangus toodud kaitsemeetmetega. Nii põhiprojekti koostamisel kui ka ehitustööde läbiviimisel tuleb arvestada keskkonnamõju hindamise eelhindangus esitatud nõuetega.

3.10.2 Keskkonnakaitse üldnõuded

Ehitustööde käigus tuleb rakendada üldisi keskkonnakaitsemeetmeid, sh vältida saasteainete sattumist pinnasesse, pinnasevette või veekogudesse, maastiku kahjustamist ning kütuse ja muude materjalide leket. Kuival perioodil tuleb vajadusel rakendada tolmutõrjet (veega kastmist). Võimalusel vältida liigse müra ja vibratsiooni tekitamist elamute läheduses.

⁸ Alkranel OÜ „Tartu vallas Puhtaleiva-Voldi jalg- ja jalgrattatee eelprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhindang“, 2022.

⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/129072020003?leiaKehtiv>

Põhiprojektis ja ehitustööde teostamisel tuleb näha ette meetmed välja kaevatud pinnase maksimaalseks taaskasutamiseks. Ehitustöödel tuleb järgida Tartu Vallavolikogu 26.08.2021 määrust nr 9 „Tartu valla jäätmehoolduseeskiri“¹⁰.

3.10.3 Maastikukujundus ja haljastus

Kergliiklustee ehitamine näeb ette kavandatava kergliiklustee trassil olemasolevate puude likvideerimise. Likvideeritavate puude arvu tuleb põhiprojektis täpsustada. Säilitatavate puude osas tuleb ehitustöödel rakendada kaitsemeetmeid ning tagada puutüvede kaitsmine.

Ehitustööde lõppemisel kannatada saanud haljasalasid taastatakse ning haljastatakse koos muu kergliiklusteega külgneva maa-ala ja nõlvadega. Haljastamine on ette nähtud muru külvamise teel. Selleks paigaldatava kasvupinnase paksus peab olema vähemalt 10cm. Muru külvamisel tuleb kasutada kodumaise või naaberriikide päritoluga seemneid, mis on antud piirkonda sobilikud.

Koostas: Pavel Karev

¹⁰ <https://www.riigiteataja.ee/akt/407092021028>