

Luunja vallas Lohkva külas Ratasvälja tee 1 maaüksuse ja lähiala detailplaneering

Seletuskiri ja joonised

PlanID 61647

Töö nr 20003782

Tartu 2026

Luunja Vallavalitsus

Planeeringu koostamise korraldaja

Liisi Ventsel

Projektijuht-planeerija (alates 04.2022)
Ruumilise keskkonna planeerija, tase 7 (nr 176298)

Jaana Veskimeister

Projektijuht-planeerija (kuni 03.2022)
Ruumilise keskkonna planeerija, tase 7 (nr 163363)

Giga Investeeringud OÜ

Planeeringu koostamisest huvitatud isik

Sisukord

A - SELETUSKIRI.....	5
1 PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUS JA EESMÄRK	5
2 PLANEERINGU- JA MÕJUALA ÜLEVAADE, ANALÜÜS NING JÄRELDUSED...	6
2.1 Olemasolev olukord.....	6
2.2 Planeeringuala mõjuala analüüs	7
2.3 Vastavus strateegilistele planeerimisdokumentidele.....	9
2.4 Liikumisviiside analüüs	11
2.5 Ruumilise arengu eesmärgid.....	12
3 DETAILPLANEERINGU PLANEERIMISETTEPANEK	13
3.1 Planeeringulahenduse kirjeldus ning valiku põhjendused	13
3.2 Planeeringuala kruntideks jaotamine	13
3.3 Kruntide hoonestusala	13
3.4 Kruntide ehitusõigus.....	14
3.5 Juurdepääsuteede asukohad ja liiklus- ning parkimiskorraldus	14
3.6 Ehitiste arhitektuurilised ja kujunduslikud ning ehituslikud tingimused	16
3.7 Haljastus ja heakord ning vertikaalplaneerimine	17
3.8 Tehnovõrkude ja rajatiste asukohad	18
3.8.1 Veevarustus, reoveekanalisatsioon ja sademevesi	18
3.8.2 Elektrivarustus. Välisvalgustus.....	19
3.8.3 Soojusvarustus.....	19
3.8.4 Telekommunikatsioonivarustus.....	20
3.9 Ehitiste vahelised kujud ja tuleohutus	21
3.10 Kuritegevuse riske vähendavad tingimused.....	21
3.11 Keskkonnatingimuste seadmine	22
3.11.1 Radoon.....	23
3.11.2 Müra ja vibratsioon	23
3.12 Servituudi seadmise vajadus	25
3.13 Planeeringu elluviimine	26
3.13.1 Planeeringu elluviimisega kaasnevate asjakohaste mõjude hindamine	26
3.13.2 Planeeringu elluviimise kokkulepped	27
B - JOONISED	29

(Joonised esitatud digitaalselt eraldi failidena)

1. Situatsiooniskeem ja mõjuala analüüs	M 1 : 5 000
2. Olemasolev olukord	M 1 : 500
3. Põhijoonis	M 1 : 500
4. Tehnovõrgud	M 1 : 500
5. Ruumilised illustratsioonid	-

A - SELETUSKIRI

1 PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUS JA EESMÄRK

Planeeringu koostamise lähtedokumentideks on:

- Luunja Vallavolikogu 27.05.2021 otsus nr 31 „Lohkva külas Aia maaüksuse ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamine ning lähtetingimuste, planeeringuala piiri ja suuruse kinnitamine“;
- Luunja Vallavolikogu 28.09.2023 otsus nr 1-3/26 „Luunja Vallavolikogu 27.05.2021 otsuse nr 32 „Lohkva külas Aia maaüksuse ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamine ning lähtetingimuste, planeeringuala piiri ja suuruse kinnitamine“ muutmise“, millega muudeti planeeringuala nime ning uuendati kehtetuks muutunud lähtetingimusi;
- Luunja Vallavolikogu 21.03.2024 otsus nr 1-3/14 „Luunja Vallavolikogu 27.05.2021 otsuse nr 32 „Lohkva külas Aia maaüksuse ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamine ning lähtetingimuste, planeeringuala piiri ja suuruse kinnitamine“ muutmise“. Otsusega muudeti planeeringuala piiri ning planeeringualast jäeti välja Veere tee katastriüksus, kuna juurdepääsu Veere teelt ei kavandata.

Planeeringu koostamise eesmärk on kaaluda võimalusi üksikelumumaa kruntide moodustamiseks ja kruntidele ehitusõiguse andmist üksikelumute ja abihoonete ehitamiseks.

Planeeringu koostamisel on aluskaardina kasutatud Geodeesia OÜ poolt 23.10.2023 mõõdistatud topo-geodeetilist alusplaani (töö nr GE-4060). Geodeetilise alusplaani koordinaadid on L-EST 97 süsteemis, kõrgused EH2000 süsteemis, mõõtkava M 1:500.

Planeeringuala ei ole seotud ühegi kehtiva detailplaneeringuga, mis seaks piiranguid lahenduse koostamisel.

Lahenduse koostamisel on alusdokumentatsioonina arvestatud ja asjakohasel juhul kasutatud:

- *Tartumaa maakonnaplaneeringut 2030+* (kehtestatud riigihalduse ministri 27.02.2019 käskkirjaga nr 1.1-4/29);
- *Luunja valla üldplaneeringut* (kehtestatud Luunja Vallavolikogu 26.06.2008 määrusega nr 8-1);
- Eelprojekti *Riigitee 22252 Lohkva - Kabina - Vanamõisa km 0,35-0,84 lõigus asuvate liiklusohutlike kohtade likvideerimine* (Roadplan OÜ, töö nr 22029);
- Tööprojekti *Ratasvälja tee, Veere tee, Kabina tee ja Kraavi tee kinnistute ühendamine ühisveevärgi ja -kanalisatsiooniga* (Tinter-Projekt OÜ, töö nr 49-24-VK);
- *Planeerimisseadust* ning teisi Eesti Vabariigis kehtivaid käesolevale detailplaneeringule kohalduvaid õigusakte ja standardeid.

Planeeringu käigus toimunud kirjavahetus, dokumendid ja kooskõlastused asuvad lisade kaustas.

2 PLANEERINGU- JA MÕJUALA ÜLEVAADE, ANALÜÜS NING JÄRELDUSED

2.1 Olemasolev olukord

Olemasolev olukord on kajastatud joonisel nr 2 *Olemasolev olukord*.

Detailplaneeringu 27.05.2021 algatamise otsusega¹ hõlmas planeeringuala Ratasvälja tee 1 maaüksust (kt 43201:001:0385, pindala 11 694 m², elumumaa 100 %), osaliselt 4320081 Ratasvälja tee L1 maaüksust (kt 43201:001:1969, pindala 2 178 m², millest planeeringualas u 1 167 m², transpordimaa 100 %) ja osaliselt Veere tee maaüksust (kt 43201:003:0380, pindala 1 316 m², millest planeeringualas u 600 m², transpordimaa 100 %). 21.03.2024 otsusega² muudeti planeeringuala piiri ning jäeti välja Veere tee maaüksus.

Planeeringuala pindala on u 1,3 ha.

Planeeringuala asub Luunja vallas Lohkva külas kõrvalmaantee nr 22252 Lohkva – Kabina – Vanamõisa (Kabina tee), kohaliku avalikult kasutatava Ratasvälja tee (tee nr 4320081) ja Veere tee (tee nr 4320244) vahelisel alal.

Ratasvälja tee 1 maaüksus on looduslik rohumaa, millel on ehitusregistri andmetel üks elamu (EHR kood 104005686) ja kaks abihoonet (EHR kood 104005687 ja 104005688). Hooned on likvideeritud.

Maaüksusel asunud endisest talukompleksist annavad märku salvkaevud ja elektriühenduseks olnud madalpinge õhuliin koos postiga. Haljastus (hekid, puud, puude ja põõsaste read) iseloomustab kunagise õueala ulatust. Talukompleksi kasutusajal on juurdepääs toimunud Kabina teelt (maaüksuse edelaosast). Käesoleval ajal, kui hoonestus on lammutatud, on juurdepääs võimalik ka Ratasvälja teelt.

Ratasvälja tee 1 maaüksusest läände jääb kõrvalmaantee nr 22252 Lohkva – Kabina – Vanamõisa (Kabina tee), mille üldplaneeringu kohane kaitsevöönd on 50 m sõiduraja teljest ja ehitusseadustiku³ kohane kaitsevöönd 30 m sõiduraja välimisest servast. Tee kaitsevööndite ulatuse erinevus tuleneb asjaolust, et üldplaneeringu kohane kaitsevöönd lähtus toona (2008. a) kehtinud teeseaduses sätestatud kaitsevööndi ulatusest, milleks riigiteedel oli 50 m sõiduraja teljest. Kõrvalmaantee asfaltkattega sõidutee laius planeeringualaga piirnevas lõigus on u 7 m, kõnni ja/või jalg- ja jalgrattateed planeeringuala poolses tee servas puuduvad.

Planeeringuala põhjaservas kulgeva Ratasvälja tee (tee nr 4320081) katastriüksuse laius planeeringualaga piirnevas lõigus on u 7-8 m ja sellel asub u 3,5 m laiuse asfaltkattega sõidutee, kõnniteed puuduvad. Tee on planeeringualaga piirnevas lõigus haljastuse, kurvilisuse ja tee reljeefi tõttu piiratud nähtavusega. Ratasvälja tee on Luunja valla üldplaneeringu kohaselt kohalik maantee, mille kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge on 20 m. Teel kehtib liikluskiirus 30 km/h.

Planeeringualast lõunas asuva Veere tee (tee nr 4320244) tänavamaa laius on 9 m ja sellel asub u 3 m laiune killustikkattega sõidutee, kõnniteed puuduvad. Veere tee on tupiktänav, mida kasutab kolm majapidamist. Veere tee on eraomandis asuval maaüksusel ja avalikus kasutuses.

¹ Luunja Vallavolikogu 27.05.2021 otsus nr 31 „Lohkva külas Aia maaüksuse ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamine ning lähtetingimuste, planeeringuala piiri ja suuruse kinnitamine“

² Luunja Vallavolikogu 21.03.2024 otsus nr 1-3/14 „Luunja Vallavolikogu 27.05.2021 otsuse nr 32 „Lohkva külas Aia maaüksuse ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamine ning lähtetingimuste, planeeringuala piiri ja suuruse kinnitamine“ muutmise“

³ Ehitusseadustik § 71 lg 2

Planeeringuala reljeef on languga lõuna ja ida suunas. Ratasvälja tee olemasolev absoluutkõrguste vahemik on u 41,2 - 43,7 m. Ratasvälja tee 1 maaüksuse absoluutkõrgused ala põhjapool ja keskosas on u 42,0 - 44,0 m, langedes lõuna- ja idapoolsemas osas absoluutkõrguseni u 40,3 m.

2.2 Planeeringuala mõjuala analüüs

Planeeringuala situatsioon ja mõjuala on kujutatud joonisel nr 1 *Situatsiooniskeem ja mõjuala analüüs*.

Planeeringuala asub Lohkva küla läbiva Kabina tee ääres, Tartu linna lhaste linnaosa vahetus läheduses. Olemasolev situatsioon mõjualas on erinev ühel ja teisel pool kõrvalmaanteed nr 22252 Lohkva – Kabina – Vanamõisa (Kabina tee) (vt skeem 1).

Planeeringualaga piirneva Kabina tee vastasküljel, planeeringualast läänes, paikneb 2-3-korruseliste korterelamute ja 2-korruseliste ridaelamute piirkond. Korter- ja ridaelamute ehitisealused pindalad on vahemikus 266 m² ja 998 m². Sellest põhjasuunda jäävad puukooli istikute ja kasvuhoonete alad, lõunasuunda Tartu linna lhaste linnaosa looduslikud rohumaad ja üksikelamute piirkond.

Kabina teest planeeringuala poole (idapoole) jääva hoonestuse puhul on nähtav veel kunagiste talukomplekside hoonestuslaad (hoonestus vaheldumas põllumaadega). Talumaade vahelist ala on 2000ndate alguses hakatud arendama üksikelamute piirkonnaks. Elamuarendus on seni olnud pigem tagasihoidlik, kuid üldplaneeringu ja kehtestatud detailplaneeringute alusel on võimalus üksikelamutega hoonestatud maa-alade oluliseks laienemiseks. Piirkonna krundistruktuur ja hoonestus on mitmekesine. Endiste talukomplekside kinnistute pindalad jäävad vahemikku u 0,5 kuni 3,8 ha (millest olulise osa moodustab põllumaa või looduslik rohumaad), kinnistutel paiknevad kuni 2-korruselised üksikelamud mitmete kõrvalhoonetega. Väiksemad üksikelamute kinnistud on osaliselt moodustatud (enne üldplaneeringu kehtestamist 2008. a. ja sellega krundi minimaalse suuruse 1 000 m² määramist) kehtestatud detailplaneeringute alusel. Selliste kinnistute pindalad on vahemikus u 2135 – 9870 m², kinnistutel paikneb kuni 2-korruseline üksikelamu. Leidub hoonestatud kinnistuid mitme eluhoonega, ilma kõrvalhooneta või koos mitme kõrvalhoonega. Kinnistutel asuvate hoonete ehitisealused pindalad jäävad vahemikku u 80 – 460 m², kruntide täisehitus on vahemikus 2 – 15 %.

Planeeringualaga külgneval Ratasvälja tee ja Veere tee äärsel hoonestusel puudub väljakujunenud ehitusjoon.



Skeem 1. Vaade planeeringu- ja mõjualale kirdest. Foto: Maa-ameti fotoladu, pildistatud 23.04.2023.

Lohkva alevikus on olemas lasteaed (u 700 m kaugusel põhjasuunas), ühises hoones spordihoone ja kogukonnakeskus (u 350 m põhjasuunas). Lähim ühistranspordipeatus „Puupilli“, kus peatub Tartu linnaliin, paikneb u 240 m kaugusel põhjasuunas Kabina tee ääres.

Mõjualas kehtestatud detailplaneeringud

Kuna maantee eraldab ruumiliselt selle ühele ja teisele poole jäävad alad erineva iseloomuga piirkondadeks, on kirjeldatud mõjuala detailplaneeringuid Kabina teest ida suunda jäävatel maa-aladel.

Planeeringuala piirneb lõuna ja ida suunal **Pihlaka kinnistu detailplaneeringuga** (kehtestatud Luunja vallavolikogu 23.03.2006 otsusega nr 3-6.3), mille alusel on moodustatud Veere tee, Veere tee 1, 2 ja 3 katastriüksused ning määratud ehitusõigus Veere tee 1 ja 3 kinnistutele kuni kahele hoonele (üks põhi- ja üks abihoone) suurima lubatud ehitusealuse pinnaga 210 m² ja kõrgusega kuni 8 m. Korruselisus on lubatud kuni kaks, katusekalde vahemik 33-45 kraadi. Veere tee 2 kinnistul säilis olemasolev olukord (2-korruselise üksiklamu kahe kõrvalhoonega, ehitisealune pind u 320 m²). Ehitatud üksiklamute ehitisealune pind ja kõrgus on Veere tee 1 üksiklamul 176,9 m² ja 7,8 m, Veere tee 3 üksiklamul 164,8 m² ja 7,9 m. Elamute katusekalle on paralleelne Veere teega. Käesoleva planeeringu koostamise ajal abihooned ehitatud ei ole. Planeeringuga on ette nähtud Veere tee sõidutee laiuseks 5 m.

Planeeringualast u 160 m kaugusel idas asub **Kraavi kinnistu detailplaneeringu** (kehtestatud Luunja vallavolikogu 19.08.2003 otsusega nr 8-12) alusel väljaehitatud üksiklamute ala. Planeeringu alusel on moodustatud 8 elamumaa katastriüksust pindalaga u 2770-3040 m², millest seitsmele on ehitatud üksiklamu. Planeeritud ehitusõigus näeb elamumaadele ette kuni 2 hoonet, suurima ehitusaluse pinnaga 360 m², kõrgusega kuni 8 m. Olemasolevate hoonete ehitisealused pinnad on vahemikus u 115 – 395 m².

Kraavi kinnistu lähiümbruses on kehtestatud **Kollu ja Ratasvälja maaüksuste detailplaneering** (kehtestatud Luunja vallavolikogu 28.08.2008 otsusega nr 10-4.1), mis näeb ette 42 elamumaa krundi moodustamist (29 üksiklamu ja 19 kaksiklamu krunti). Elamumaa kruntide pindalad on vahemikus u 1200 – 2800 m². Ehitusõigus lubab kruntidele 1-2 hoonet suurima ehitusaluse pinnaga valdavalt 360 m² või 450 m² ning vahemikus 560 –

750 m², hooneid kõrgusega 8,5 või 9 m, katusekaldega 35-45 kraadi. Planeeringut ei ole ellu viidud. Nimetatud planeeringul puudub käesoleva detailplaneeringuga funktsionaalne seos, kuna *Kollu ja Ratasvälja maaüksuste detailplaneeringuga* on planeeringualale juurdepääs ette nähtud Kabina teelt läbi kehtestatud **Veske maaüksuse detailplaneeringu** (krunditud Sinilinnu tee elamuala, vt joonis 1 *Situatsiooniskeem ja mõjuala analüüs*) maa-ala.

Mõjualas kehtestatud detailplaneeringute alusel säilib planeeringuala lähiümbruses olemasolev maakasutus, krundistruktuur ning hoonestus. Maakasutuse ja krundistruktuuri muutusi on ette näha planeeringualast u 200 m kaugusel põhja ja idakaares (*Kollu ja Ratasvälja tee maaüksuste* ning *Veske maaüksuse detailplaneeringute* alusel), mis visuaalselt omab planeeringualale väikest mõju ning funktsionaalne mõju (nt mõju Ratasvälja tee liikluskooormusele) puudub.

Mõjuala analüüsil põhinevad järeldused

Arvestades mõjuala maakasutust, üldplaneeringu tingimusi (vt ka ptk 2.3) ja Tartu linna lähedust, on sobilik planeeringualale kavandada üksikelamu krundid. Planeeringualal on teedega piirnemise tõttu head ühendused teenindavate objektideni ja töökohtadeni (st Tartu linna). Mõjuala hoonestust arvestades on planeeringualale sobilik määrata ehitusõigus üksikelamu ja abihoonete ehitamiseks, arvestades piirkonnas väljakujunenud ehitusõigust ja arhitektuurinõudeid.

Planeeringuala krundimisel tiheneb olemasolev asustus arvestades piirkonda iseloomustavat asustumustrit (nii olemasolevat kui arvestades üldplaneeringuga määratud tiheasutusalala tingimusi) ja kasutades olemasolevat/rajatavat taristut (teed, tehnovõrgud).

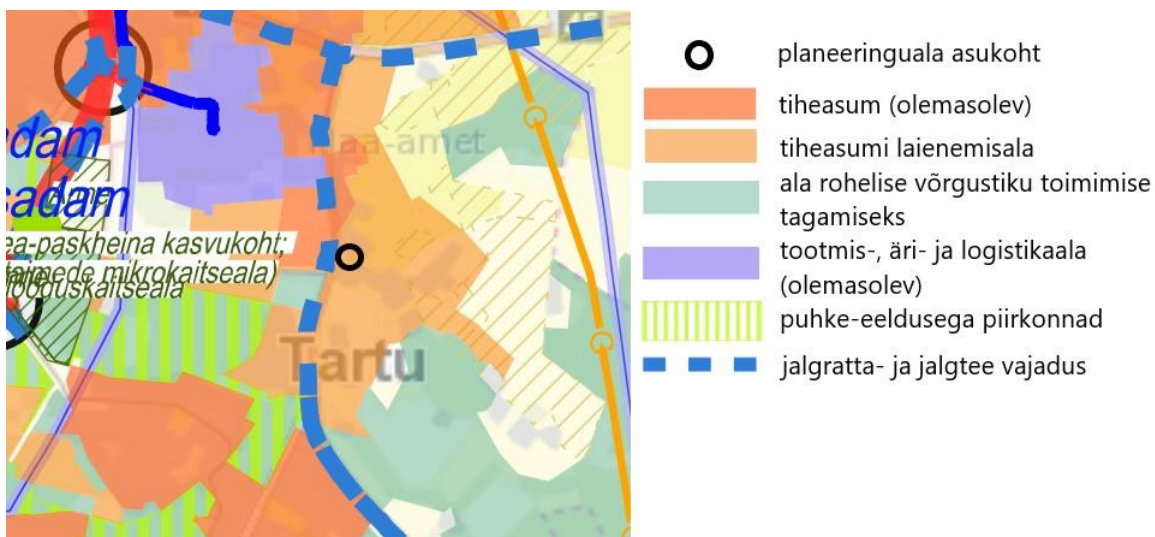
Planeeringuala krundistruktuuri kavandamise aluseks on hinnang kontaktvööndi krundistruktuurile. Kontaktvööndis puudub selgelt väljakujunenud krundistruktuur – leidub endistele talumaadele iseloomulikke suurepindalalisi katastriüksuseid kui kehtestatud detailplaneeringutega kavandatud väiksemate kruntidega (pindalad u 1 200-3 300 m²) elamupiirkondi. Üldplaneeringuga on planeeringualal ning kontaktvööndis määratud krundi minimaalseks suuruseks 1 000 m². Arvestades olemasolevat krundistruktuuri, võib eeldada, et tõenäoliselt ei muutu krundistruktuur Veere tee 1, 3, Ratasvälja tee 6, 11, 13, 15 katastriüksustel. Olemasolev krundistruktuur saab üldplaneeringu kohaselt tiheneda nt Veere tee 2, Ratasvälja tee 2, 4 ja 8 katastriüksustel. Arvestades kontaktvööndi olemasolevat ning perspektiivset krundistruktuuri on planeeringualal sobiv ja optimaalne kruntide minimaalne suurus u 1 300 m². Planeeringuga kavandatud elamumaa kruntide pindalad on vahemikus 1 776-2 264 m².

Planeeringualal on head ühendused mööda Kabina teed ja selle ääres kulgevat jalg- ja jalgrattateed ning kasutades Kabina teel asuvaid bussipeatuseid.

2.3 Vastavus strateegilistele planeerimisdokumentidele

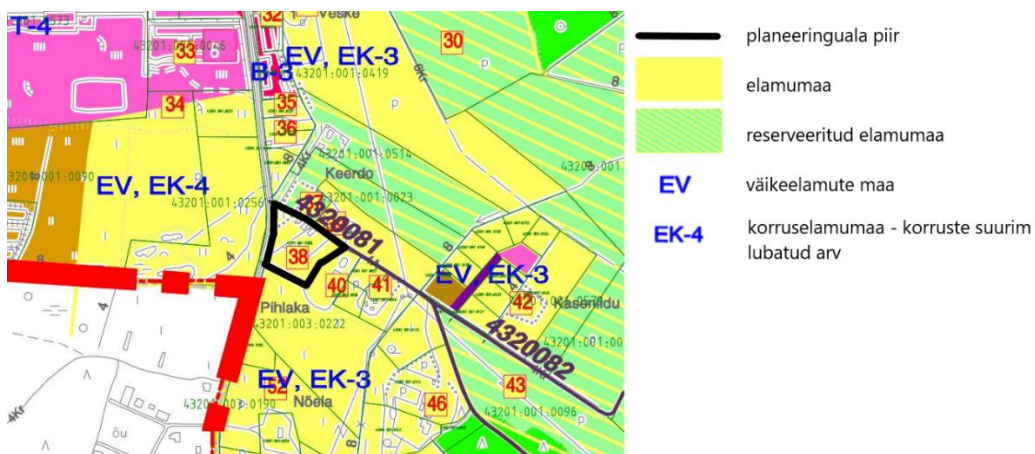
Detailplaneeringu alal planeeritava tegevusega seotud asjakohased strateegilised planeerimisdokumendid on **Tartu maakonnaplaneering 2030+** (kehtestatud 2018. a.) ja **Luunja valla üldplaneering** (kehtestatud 2008. a.).

Maakonnaplaneeringu kohaselt (vt skeem 2) jääb planeeringuala tiheasumi laienemisalale. Maakonnaplaneering näeb asustuse arendusaladeks ette olemasolevad tiheasumid koos nende võimaliku laienemisalaga.

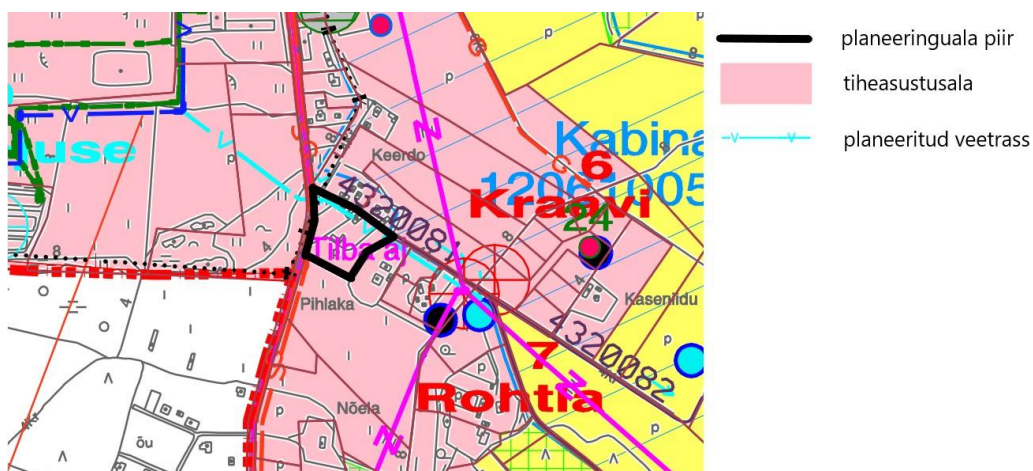


Skeem 2. Väljavõte Tartu maakonnaplaneeringust 2030+

Luunja valla üldplaneeringu kohaselt paikneb planeeringuala elamumaa juhtotstarbega alal (vt skeem 3) ja asustuse tüübiks on tiheasustusega ala (vt skeem 4).



Skeem 3. Väljavõte Luunja valla üldplaneeringu maakasutuse kaardist.



Skeem 4. Väljavõte Luunja valla üldplaneeringu ehitustingimuste joonisest.

Tiheasustusalal on elamumaade krundi minimaalne lubatud suurus 1 000 m². Ehitamisel tuleb hoone fassaad (arhitektuurselt liigendatud hoone esinduskülg) ehitada avaliku tee poole. Kruntidele pääsemiseks rajatud teede äärde planeerida alleesid rõhutamaks Luunja vallas juba valitsevat puistuste rohkest. Avalikud teed tuleb planeerida lähtudes standardist *Linnatänavad* EVS 843:2016 (toona kehtis standard EVS 843:2003) nii, et sellel oleks võimalus liikuda nii jalakäijatel kui jalgratturitel. Planeeritavate teekoridoride vähim lubatud laius on 10 m. Ehitatavad hooned peavad oma suuruse, kõrguse ja asukohaga moodustama ruumilise rütmi. Tiheasustatud aladele ehitise rajamiseks tuleb keskkonnakaitselistel kaalutlustel enne hoone kasutuselevõtmist liituda ühisveevärgi- ja reoveesüsteemiga.

Planeeringuga on ette nähtud viie (5) üksikelamu maa moodustamine pindalaga vahemikus 1 776 – 2 264 m². Planeeritud krundi kasutamise otstarve vastab üldplaneeringu kohasele elamumaa juhtotstarbele. Hoonete fassaadid on kavandatud planeeritud tee (krunt nr 6) poole. Planeeritud tee äärde ei ole alleed planeeritud, kuna tupiktee u 50 m pikkuse tõttu ei täidaksallee eesmärki rõhutada maastiku perspektiivi. Võimalusel on soovitatav rajada Ratasvälja tee ühele poolele puude rida. Planeeritud tee ja tänava maa (krunt nr 6) laius on 10 m. Ratasvälja tee maa-ala on kavandatud laiendada, kogulaiusega vähemalt 13 m. Kogu planeeringualale on arhitektuurilise tingimusena ette nähtud ühtse hoonestuskava koostamine (vt ptk 3.6), millega tuleb lahendada hoonete ruumiline rütm. Planeeritud krundid on planeeritud liita ühisveevärgi- ja kanalisatsiooniga.

Eelnevat arvestades, vastab planeeringulahendus nii üldplaneeringule kui maakonnaplaneeringule. Planeeringuala ulatuses elamukruntide moodustamisega ei kaasne piirkonna ebaproportsionaalset tihenemist, piirkonnale mitteomast hoonestuslaadi ega ületata eeldatavalt piirkonna keskkonnataluvust, kuna tehniline taristu on olemas (teedevõrk, osaliselt tehnovõrgud).

2.4 Liikumisviiside analüüs

Liikumisviiside analüüsi koostamisel on aluseks olemasolev ja planeeritud olukord ning antud hinnatud Ratasvälja tee kasutusele tulenevalt kehtivatest detailplaneeringutest ja üldplaneeringu kohasest arendust.

Planeeringualaga piirnevat Kabina teed mööda toimub piirkonna elanike peamine liiklus teenindavate objektideni ja töökohtadeni (st Tartu linna), mistõttu planeeringu elluviimisel tekkiv liiklus suundub mööda Ratasvälja teed ja Veere teed Kabina tee. Kabina tee (riigitee nr 22252 Lohkva - Kabina – Vanamõisa) aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2024.a. oli 1711 autot.

Ratasvälja tee ja Veere tee liiklussageduse andmed puuduvad, kuid Maa- ja Ruumiameti kaartide alusel kasutab planeeringu koostamise ajal Ratasvälja teed u 25 üksikelamuga hoonestatud maaüksust ning Veere teed 3 üksikelamuga hoonestatud maaüksust. Arvestades, et peres on kuni 2 sõiduauto ja autoga liigutakse päevas 2 korda (nt hommikul ja õhtul), on Ratasvälja tee ööpäevane liiklussagedus kuni 100 sõidukit ja Veere tee liiklussagedus kuni 12 sõidukit.

Planeeringuga määratakse ehitusõigus kokku viiele üksikelamule. Üksikelamute (krundid nr 1-5) liiklus suundub Ratasvälja tee. Planeeringu elluviimisel suureneb Ratasvälja tee ööpäevane liiklussagedus kuni 20 sõiduauto võrra, kokku hinnanguliselt kuni 120 sõidukit ööpäevas Ratasvälja tee alguslõigul u 80 m ulatuses, mistõttu lisanduva liikluse mõju kogu Ratasvälja tee liiklussagedusele kui ka riigiteega ristumisele on väike.

Ratasvälja teel puuduvad kõnniteed, jalakäijad ja jalgratturid kasutavad liiklemiseks tee servasid. Kabina tee ääres kulgeb jalg- ja jalgrattatee, mis on seotud Tartu linna jalg- ja jalgrattateedega. Planeeringualalt Kabina tee ääres kulgeva jalg- ja jalgrattateeni puudub ohutu sõidutee ületuskoht. Tartu linna lähedust ning olemasoleva jalg- ja jalgrattatee olemasolu arvestades on oluline tagada Ratasvälja tee suunalt jalakäijatele ja jalgratturitele ohutud liikumisvõimalused.

Planeeringuala mõjualas kehtestatud detailplaneeringutest (ptk 2.2) nähtub, et Ratasvälja teele suunduva liikluse osas säilib olemasolev olukord – *Kraavi kinnistu detailplaneeringuga* moodustatud 8 elamumaast 7 on hoonestatud, ehk lisanduda saab ühe elamumaa liiklus; *Kollu ja Ratasvälja maaüksuste detailplaneeringu* lahenduse kohaselt on planeeringuala liiklus juhitud Kabina teele läbi kehtestatud *Veske maaüksuse detailplaneeringu* (krunditud Sinilinnu tee elamuala) kavandatud tee. Mõlemad planeeringualad on välja ehitamata.

Üldplaneeringu kohaselt on perspektiivsed elamualad Ratasvälja tee 2, 4 ja 6 maaüksustel. Hinnanguliselt on kehtiva üldplaneeringu tingimustel võimalik antud maa-aladele moodustada u 30-40 üksikelamumaa krunti juurdepääsuga osaliselt Ratasvälja teelt, osaliselt Ratasvälja tee 2 ja 4 läbivalt sõiduteelt. Nimetatud ala väljaehitamisel lisandub Ratasvälja teele hinnanguliselt 60-80 sõiduautot ööpäevas, olles oluline muutus võrreldes olemasoleva liiklussagedusega (olemasolevalt 25 üksikelamuga hoonestatud maaüksust, liiklussagedus kuni 50 sõiduautot ööpäevas). Tõenäoliselt on tegelikult lisanduv liiklussagedus siiski mõnevõrra väiksem ning hajutatud päeva peale, kuna paljudel inimestel on võimalus teha kodus kaugtööd, pidevalt on arenemises alternatiivsed liikumisviisid ning Ratasvälja tee rekonstrueerimisel paranevad võimalused jalgsi ja jalgrattaga liikumiseks.

Ratasvälja tee piirkonna arenedes perspektiivis tiheasustuseks, võib Ratasvälja tee liigiks arvestada standardi EVS 843:2016 *Linnatänavad* kriteeriumite kohasel kõrvaltänav.

Arvestades Ratasvälja tee olemasolevat olukorda (kitsas sõidutee, piiratud nähtavus (vt ptk 2.1)), käesoleva planeeringuga kavandatakse ning üldplaneeringu kohast perspektiivset arengut, on oluline muuta tee liiklusohutumaks – kavandada normikohane sõidutee laius, jalg- ja jalgrattatee, haljasalad ning reserveerida selleks vajalik maa-ala.

Kabina teele on koostatud eelprojekt *Riigitee 22252 Lohkva - Kabina - Vanamõisa km 0,35-0,84 lõigus asuvate liiklusohutlike kohtade likvideerimine* (Roadplan OÜ, töö nr 22029), mis näeb võimaliku lahendusena ette Ratasvälja tee ja Kabina tee ristmiku nihutamist u 7 m lõunasuunas ning teeb ettepaneku Ratasvälja tee äärde kavandatud jalg- ja jalgrattatee ületuskoha paiknemisele riigiteel.

Hinnanguliselt on planeeringulahendusest tuleneva liikluskoormuse mõju ümbritsevatele teedele (sh Kabina teele) väike. Ratasvälja tee rekonstrueerimisel ning Kabina tee ja Ratasvälja tee ristmiku ümberehitamisel muutuvad Ratasvälja tee liiklusolud ohutumaks nii olemasolevale liiklusele kui ka liikluskoormuse kasvu korral. Planeeringuga kavandatud liikluslahendus on kirjeldatud ptk 3.5.

2.5 Ruumilise arengu eesmärgid

Planeeringuala ruumilise arengu eesmärgid tuginevad planeeringuala, selle mõjuala ning liikumisviiside analüüsile ning üldplaneeringule. Planeeringu ruumilise arengu eesmärgid on:

- Luunja valla üldplaneeringu elluviimine – elamuehituse arenduseks eelduste loomine piirkonna hoonestuslaadi arvestavalt;

- Ratasvälja tee rekonstrueerimiseks vajalike tingimuste seadmine – sõidutee laienduse ning jalg- ja jalgrattatee ehitamise võimaldamine ning selleks vajaliku maa-ala moodustamine;
- Ratasvälja tee ja Kabina tee ristmiku ohutumaks rekonstrueerimise ning riigiteele ületuskoha rajamise võimaldamine;
- Planeeritud jalg- ja jalgrattatee sidumine olemasoleva jalg- ja jalgrattateega.

3 DETAILPLANEERINGU PLANEERIMISETTEPANEK

3.1 Planeeringulahenduse kirjeldus ning valiku põhjendused

Planeeringulahendusega kavandatakse Ratasvälja tee 1 kinnistust viis üksikelamu maa krunti ning kolm tee ja tänava maa krunti, võimaldades Ratasvälja tee laiendamist ja juurdepääsu planeeritud kruntidele. Kavandatud krundijaotus ning määratud ehitusõigus arvestab mõjula krundistruktuuriga ning vastab üldplaneeringule. Planeeringuga on kavandatud Ratasvälja tee rekonstrueerimine koos lisanduva jalg- ja jalgteega, suurendamaks liiklusohutust. Tehnovõrkude lahendus arvestab olemasolevate ja projekteeritud tehnovõrkude lahendusega.

3.2 Planeeringuala kruntideks jaotamine

Detailplaneeringu lahendusega on ette nähtud jagada Ratasvälja tee 1 maaüksus kaheksaks (8) krundiks: krundid nr 1 - 5 – üksikelamu maa ning krundid nr 6, 7 ja 8 – tee ja tänava maa. Krunt nr 6 on kavandatud juurdepääsuteeks kruntidele nr 1-5. Krundid nr 7 ja 8 on kavandatud Ratasvälja tee maa-ala koridori laienduseks. Planeeritud krundid nr 7 ja 8 on lubatud liita omavahel ja/või 4320081 Ratasvälja tee L1 katastriüksusega.

Kruntide moodustamine on kujutatud *Põhijoonisel*. Planeeritud kruntide pindalad täpsustatakse katastrimõõdistamise käigus.

3.3 Kruntide hoonestusala

Planeeringuga on määratud hoonestusala, mille piires on lubatud rajada ehitusõigusega määratud hooneid. Hoonete paiknemine väljaspool hoonestusala ei ole lubatud. Hoonestusala piiritlemisel on arvestatud kõrvalmaantee nr 22252 Lohkva – Kabina – Vanamõisa (Kabina tee) 30 m laiuse kaitsevööndiga. Ratasvälja tee poolsest krundi piirist on hoonestusala kauguseks määratud 10 m, Veere tee poolsest krundi piirist 4 m. Tuleohutusnõuete tagamiseks on üksikelamumaa vahelistest krundi piiridest hoonestusala kauguseks määratud 4 m.

Kruntide nr 1 ja 5 hoonestusala ulatuvad u 4,2 m ulatuses rekonstrueeritava Ratasvälja tee (kohaliku tee) kaitsevööndisse (20 m äärmise sõiduraja välimisest servast⁴). Vastavalt ehitusseadustik¹ § 72 lg 4, võib detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel detailplaneeringu koostamise kohustusega hooneid ehitada tee kaitsevööndisse, kui see on lubatud detailplaneeringus.

⁴ Planeeringulahenduses on täpsustatud kohaliku tee kaitsevööndi ulatuse arvestust lähtuvalt ehitusseadustik¹ § 71.

Hoonestusala sidumine krundipiiridega on näidatud *Põhijoonisel*.

3.4 Kruntide ehitusõigus

Kruntide ehitusõigus on toodud *Põhijoonisel* tabelina.

Planeeritud üksikelamu maa kruntidele nr 1-5 on määratud ehitusõigus ühe üksikelamu ja ühe kuni kahe abihooned ehitamiseks. Tee ja tänava maa kruntide nr 6, 7 ja 8 ei hoonestata.

Ehitusõigusega lubatud hoonestus on lubatud püstitada hoonestusala piirides. Transpordiameti nõusolekul⁵ on riigitee kaitsevööndisse kuni 20 m kaugusele riigitee äärmise sõiduraja servast lubatud kavandada hooneid tingimusel, et kõik planeeringu alusel kavandatavad elukondlikud hooned asuvad väljaspool riigitee kaitsevööndit ning mitteelukondlikud hooned võivad asuda riigiteele lähemal (st kuni 20 m kaugusel).

Lisaks ehitusõiguses toodud hoonestusele on elamukruntidele lubatud täiendavalt ehitada kaks (2) ehitusloa kohustuseta ehitist (ehitisealuse pinnaga 20 m² ja kuni 5 m kõrge hoone) nagu kasvuhoone, varjualune, lehtla, väliköök, jmt. Kirjeldatud tingimustele vastav ehitist peab asuma hoonestusalas.

Planeeringu põhijoonisel näidatud hoonete suurima lubatud ehitisealuse pinna illustreeriv lahendus kajastab maksimaalseid ehitiste pindasid. Täpsem lahendus tuleb leida projekteerimisel.

3.5 Juurdepääsuteede asukohad ja liiklus- ning parkimiskorraldus

Ratasvälja tee (tee nr 4320081) on *Luunja valla üldplaneeringu* kohaselt kohalik maantee, mille kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge on 20 m. Planeeringuga on ajakohastatud tee kaitsevööndi arvestust äärmise sõiduraja välimisest servast (ÜP kohaselt arvestatakse tee kaitsevööndit tee teljest). Planeeringu joonistel on kujutatud Ratasvälja tee kaitsevööndi rekonstrueeritava sõidutee serva illustreerivast lahendusest. Vastavalt ehitusseadustik¹ § 72 lg 4, võib detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel detailplaneeringu koostamise kohustusega hooneid ehitada tee kaitsevööndisse, kui see on lubatud detailplaneeringus. Tee kaitsevööndi paiknemine tuleb täpsustada teeprojektiga.

Planeeringuga on ette nähtud Ratasvälja tee rekonstrueerimine: sõidutee laiendus koos jalg- ja jalgrattatee ning haljasribade rajamisega. Rekonstrueerimise võimaldamiseks on planeeritud krundid nr 7 ja 8, mida on lubatud liita omavahel ja/või 4320081 Ratasvälja tee L1 katastriüksusega. Ratasvälja tee maa-ala minimaalseks laiuseks on kavandatud 13 m. Sõidutee laiuseks on kavandatud 6 m, jalg- ja jalgrattatee laiuseks 2,5 m ning haljasribasid ja/või nõva rajamiseks on ruumi kogulaiuses vähemalt 4,5 m. Sõidutee ning jalg- ja jalgrattatee on planeeritud eraldada haljasribaga, kuhu on soovitatav rajada puude rida ning rajada sademevee ärajuhtimiseks, imutamiseks ning lume vallitamiseks nõva. Sõidutee ning jalg- ja jalgrattatee on planeeritud asfaltbetoonkattega.

Tee ja tänavate projekteerimisel on lubatud tee elementide (sõidutee, haljasriba, jalg- ja jalgrattatee) parameetrite ja paigutuse muutmine lähtudes kehtivast seadusandlusest ja standarditest ning tee/tänava liigist. Projekteerimisel tuleb arvestada, et oleks tagatud jalg- ja jalgrattatee kasutajate ohutus ja mugavus ning sõiduteel piirkiirusest kinnipidamine (nt

⁵ Transpordiameti 23.09.2025 kiri nr 7.2-2/25/13319-8, esitatud planeeringu lisade koosseisus.

rakendades liikluse rahustamise võtteid: kitsam sõidutee annab indikatsiooni madalamaks sõidukiiruse valikuks, künnised, tõstetud teeosa, jm).

Ratasvälja tee planeeringualast väljapoole jääva teelõigu rekonstrueerimiseks vajamineva maa-ala ulatus ja lahendus tuleb täpsustada edasiste projektide või planeeringutega koostöös puudutatud maaüksuse omanikega.

Planeeritud jalg- ja jalgrattatee tuleb siduda Kabina tee ääres kulgeva jalg- ja jalgrattateega. Jalg- ja jalgrattatee ületuskoha asukoht riigiteel täpsustatakse projekteerimisel, arvestades eelprojektiga „Riigitee 22252 Lohkva - Kabina - Vanamõisa km 0,35-0,84 lõigus asuvate liiklusohutlike kohtade likvideerimine“ (Roadplan OÜ, töö nr 22029). Planeeringu põhi- ja tehnoõrgu joonisel on kujutatud nimetatud projekti arvestav illustreeriv ristmiku lahendus. Ristmiku ümberehitamine tuleb lahendada edasiste projektidega.

Vähese liiklussageduse tõttu tupikteele (krunt nr 6) kõnniteed ei planeerita, jalakäijatele ja jalgratturitele on liiklemiseks ette nähtud teepeenrad.

Planeeritud üksikelamu maa kruntidele on juurdepääsuks kavandatud u 50 m pikkune Ratasvälja teega ristuv tupiktee (krunt nr 6). Tupiktee maa-ala laiuseks on kavandatud 10 m, millest kuni 5 m on kavandatud asfaltbetoonkattega sõiduteele. Standardi EVS 843-2016 *Linnatänavad* kohaselt on planeeritud tupiktee *kvartalisene tänav* (teenindavate eramute arv 1-10), kus tasemel *Hea* ja sõidukiirusel 20 km/h on sobilik sõidutee laius 3,5 m. Sõidutee äärsetele haljasalade on lubatud rajada nõvad sademevee ärajuhtimiseks ja immutamiseks ning lume vallitamiseks. Tupiktee lõppu on kavandatud 12 x 12 m ümberpööramiskoht. Kruntide juurdepääsude asukohad täpsustatakse hoone projekti käigus.

Planeeringu põhijoonisel on esitatud illustreerivad teede kõrgusarvud, mis tuleb täpsustada tee projekteerimisel.

Parkimine on ette nähtud lahendada krundisiseselt. Parkimisnormatiivi valikul on aluseks võetud standardis EVS 843-2016 *Linnatänavad* toodud normi eramule väike-elamute alal⁶, mille kohaselt tuleb krundil tagada parkimiskoht 3-le sõiduautole eramu kohta. Ratasvälja teel ja planeeritud tupikteel (krunt nr 6) ei ole parkimine lubatud.

Riigiteega seotud normid

Planeeringualale ulatub kõrvalmaantee nr 22252, Lohkva – Kabina - Vanamõisa tee (Kabina tee) kaitsevöönd, mis on 30 m sõidutee välimisest servast⁷. Transpordiameti nõusolekul⁸ on riigitee kaitsevööndisse kuni 20 m kaugusele riigitee äärmise sõiduraja servast lubatud kavandada hooneid tingimusel, et kõik planeeringu alusel kavandatavad elukondlikud hooned asuvad väljaspool riigitee kaitsevööndit ning mitteelukondlikud hooned võivad asuda riigiteele lähemal (st kuni 20 m kaugusel).

Riigiteel parkimist ja tagurdamist ette nähtud ei ole.

Olemasolev Ratasvälja tee ristumine riigiteega (Kabina teega) on ette nähtud rekonstrueerida koos jalg- ja jalgrattatee ületuskoha rajamisega.

Riigiteega ristumistel tuleb tagada nähtavus. Nähtavuskolmnurkade ulatuse määramise aluseks on *Tee projekteerimise normide* § 24, lisa 1 tabelid 18-21 ning lisa 2 joonis 8. Ratasvälja tee ja riigitee ristumiskoha tüübiks on valitud *teeandmise kohustusega ristmik*. Nähtavusalade parameetrite määramisel on arvestatud, et liituva tee (Ratasvälja tee)

⁶ EVS 843:2016 ptk.9.2.3 p.3 rakendusjuhise (RJ): väike-elamute ala on valdavalt hoonestatud eramute ja ridaelamutega, sh võib olla ka üksikuid väiksemaid (2-3-korruselisi, 10-12 korteriga) korruselamuid.

⁷ Ehitusseadustik § 71 lg 3.

⁸ Transpordiameti 23.09.2025 kiri nr 7.2-2/25/13319-8, esitatud planeeringu lisade koosseisus.

perspektiivne liiklussagedus on üle 100 sõiduki ööpäevas (vt ptk 2.4). Valitud tüübile rakenduvad järgmised nähtavusala parameetrid: *liituv tee liitumisnähtavus LN2* on 15 m (liituv tee liiklussagedus üle 100 sõidukit ööpäevas); *peatee liitumisnähtavus LN1* on 105 m (peatee projektkiirusel 50 km/h); *peatee peatumisnähtavus PN1* on 60 m (peatee projektkiirus 50 km/h), *liituv tee peatumisnähtavus PN2* on ≥ 25 m (liituv tee on muu asulaväline tee). Liitumisnähtavuse alale planeeringuala ulatuses nähtavust piiravaid takistusi ei jää. Peatumisnähtavuse alale jääb krundil nr 1 paiknev puude grupp, mille likvideerimise vajadus tuleb täpsustada tee rekonstrueerimise projektiga. Nähtavusalas ei tohi paikneda nähtavust piiravaid takistusi, nähtavust piiravad takistused tuleb likvideerida.

Ratasvälja tee ja riigitee ristumise rekonstrueerimise projekti käigus tuleb täpsustada nähtavusalade ulatus ja likvideeritavad objektid. Nähtavuskolmnurga alale ei tohi rajada nähtavust piiravat haljastust ega piirdeaedu. Nähtavuskolmnurgad on kantud *Põhijoonisele* (joonis nr 3).

3.6 Ehitiste arhitektuurilised ja kujunduslikud ning ehituslikud tingimused

Kavandatavate hoonete arhitektuur peab olema piirkonda sobiv, kaasaegne, kõrgetasemeline ja keskkonda arhitektuurset kvaliteeti parandav. Hooned peavad oma suuruse, kõrguse ja asukohaga moodustama ruumilise rütmi. Kogu planeeringualale tuleb koostada ühtne hoonestuskava, kus on lahendatud juurdepääsud, hoonete paigutus, vertikaalplaneerimine ja hoonete võimalik +/- 0.00 sidumine. Hoonestuskava koostamisel ja vertikaalplaneerimisel tuleb tagada, et kinnistute pinnad ei jääks teedest madalamaks ning et hoonete nulltasemed paikneksid üle ühiskanalisatsiooni paisutustaseme, võimaldades hoonete iseoolset kanalisatsioon ja vältides luukide ning neelude rajamist alla paisutustaseme.

Põhjendatud juhul on hoonestuskavaga lubatud täiendada planeeringuga määratud arhitektuurilisi ja kujunduslikke tingimusi.

Üksikelamu maa kruntide olulisemad arhitektuurilised ja kujunduslikud nõuded*:

- Korruselisus: elamul (põhihoonel) kuni kaks maapealset korrust ja kuni üks maa-alune korrus, abihoonel üks maapealne ja kuni üks maa-alune korrus;
- Suurim lubatud suhteline kõrgus: elamul 9 m ja abihoonel 5 m maapinnast;
- Katusetüüp: põhihoonel põhimahus viil-, kelp- või poolkelpkatus; abihoonel vaba;
- Katusekalde: põhihoone põhimahul 10-45 kraadi, abihoonel vaba;
- Katuseharja suund: põhihoonel paralleelselt või risti planeeritud tee ja tänava maaga (krunt nr 6);
- Katusekattematerjalid: katusekaldele vastav materjal;
- Välisviimistlusmaterjalid: kvaliteetsed materjalid; keelatud on imiteerivad viimistlusmaterjalid ja välisviimistluseta palk;
- +/- 0.00 sidumine: lahendatakse kogu planeeringuala hoonestuskavaga ja täpsustatakse hoone projektiga.

*Kogu planeeringualale kuuluvad hooned peavad omavahel stiililt sobima (moodustama arhitektuurse terviku).

Arvestades ptk-s 3.11 tooduga, on ehitise ehituslike tingimustena lubatud hoonete projekteerimisel ette näha päikeseenergia kasutamise võimalusi, kavandades need hoone

osade (nt fassaad, katus, akende varjestus) külge ja sidudes arhitektuurse lahendusega. Päikesepaneelide kasutamisel peavad olema tagatud järgmised nõuded ja tingimused:

- päikesepaneelid ei tekita läheduses paiknevatele hoonetele valgusreostust;
- päikesepaneelid ei kahjusta naaberhooneid ja –territooriume ning looduskeskkonda;
- päikesepaneelid ei häiri liiklust ja teedel liiklejaid.

3.7 Haljastus ja heakord ning vertikaalplaneerimine

Planeeringulahendus näeb ette, et vähemalt 20 % üksikelamu maa krundist peab olema kõrghaljastatud. Võimalik uushaljastus lahendatakse vastavalt vastava krundi omaniku soovile. Haljastuse kavandamisel tuleb arvestada planeeritud tehovõrkude ja rajatiste asukohtadega. Kõrghaljastust on soovitatav rajada krunte piiravate teede (Kabina tee, Ratasvälja tee ja Veere tee) poolsetele külgedele, vähendamaks teedelt tulenevat müra, õhusaastet ja visuaalset häiringut.

Soovitatav on säilitada puud, mis on terved, esteetilise väärtusega ega kujuta ohtu hoonetele. Ehitustööde ajal tuleb tagada säilitatavate puude kasvutingimuste säilimine, rakendades kaitsemeetmeid puude juurestiku, tüve ja võra kaitsmiseks. Ehitusplatsi ja selle juurdepääsutee lähedale jäävate puude võrade all tuleb kaevetöödel ja mehhanismidega sõites võimalikult vältida puu maapinnalähedaste juurte kahjustamist. Hea on viia läbi enne suuremaid kaevetöid puude lähedal proovikaevamised, et täpsustada jämedamate juurte paiknemist mullas. Võimalikult tuleb säilitada puu jämedamaid kui 25 mm läbimõõduga juuri, sest jämedamate juurte läbikaevamisel võivad puud muutuda tormihellaks.

Lubatud on likvideerida hoonestuse, tee maa-ala (sh Ratasvälja tee rekonstrueerimiseks), parkimisalade ja tehovõrkude rajamisele ette jääv haljastus ning riigitee nähtavusaladele jääv haljastus.

Lubatud on üksikelamu maa kruntide täiendav haljastamine puude ja põõsastega ning rajada murupinda. Arvestades kliimamuutustest põhjustatud sademete hulga suurenemist (ekstreemsete sademete sageduse kasvu) ja suviseid tihenevaid põuaperioode, tuleb hoonestusest, parkimiskohtadest ja teedest/platsidest vabad pinnad haljastada, et tagada hea õhukvaliteet ja anda võimalus sademevee hajutamiseks.

Planeeritud üksikelamu maa krundid on lubatud piirata kuni 1,5 m kõrguste piirdeaedadega. Piirded peavad olema hoone arhitektuurse lahendusega sobivat tüüpi ja antud hoone arhitektuurse projekti koosseisus. Piiretena on lubatud kasutada puit- ja vörkaeda, metallprofiilidest võreaeda ja/või kuni 1,5 m kõrgune põetav hekk. Riigiteega piirnevatele krundi piiridele on lubatud rajada lubatust kõrgem hekk (sh vabakujuline). Piirdeaiad ja hekid ei tohi takistada nähtavust riigiteel. Naaberkruntide omavahelistel piiridel tuleb lahendus kooskõlastada piirinaabriga. Piirdeid on keelatud rajada väljaspoole krundi piiri ning tehovõrguvaldaja servituudialale, kui tehovõrguvaldajaga ei ole kokku lepitud teisiti.

Kruntide olemasolevat maapinda on lubatud tõsta ja tasanda selliselt, et oleks välistatud sademevee valgumine naaberkruntidele ja -kinnistutele ning teemaale (sh riigitee alusele maaüksusele). Täpne vertikaalplaneerimine tuleb lahendada planeeringuala ühtse hoonestuskava koostamisel.

3.8 Tehnovõrkude ja rajatiste asukohad

Planeeringuga on lahendatud kruntide tehnovõrkudega varustatus ja põhimõtteline lahendus. Tehnovõrkude täpsed lahendused, asukohad ja hooneühendused tuleb täpsustada projekteerimise käigus. Tehnovõrkude hilisem projekteerimine ja ehitus tuleb võrguvaldajatega täiendavalt kooskõlastada. Projekteerimisel tuleb arvestada juurdepääsude (nii hoonesse kui krundile) asukohtade ja haljastusega.

Planeeringualast väljaspoole planeeritud tehnovõrkude väljaehitamisel tuleb teha koostööd tehnovõrgu alale jäävate maaomanikega.

Planeeritud riigiteega ristuvad tehnovõrgud tuleb rajada kinnisel meetodil.

Tehnovõrkude lahendused on kujutatud joonisel nr 1 *Situatsiooniskeem ja mõjuala analüüs* ning joonisel nr 4 *Tehnovõrgud*.

3.8.1 Veevarustus, reoveekanaliseerimine ja sademevesi

Veevarustuse ja reoveekanaliseerimine on lahendatud vastavalt AS Tartu Veevärk 15.04.2025 väljastatud tehnilistele tingimustele nr 25ARE-2-DT-7.

Detailplaneering arvestab ning planeeringulahendus on seotud Tinter-Projekt OÜ koostatava tööprojektiga „Ratasvälja tee, Veere tee, Kabina tee ja Kraavi tee kinnistute ühendamine ühisveevärgi ja -kanaliseerimisega“, töö nr 49-24-VK. Planeeringu realiseerimise eelduseks on planeeritud kruntide liitumist võimaldavate torustike välja ehitamine. Juhul kui projekteeritud torustikud ei ole planeeringu realiseerimise ajaks välja ehitatud, tuleb huvitatud isikul need vastavalt tööprojektile välja ehitada kuni olemasolevate torustikeni.

Planeeringuala tuletõrjeveega varustuse lahendus on kirjeldatud ptk 3.9.

Veevarustus

Planeeritud krundid tuleb liita ühisveevärgiga. Planeeringuala veevarustus on kavandatud Ratasvälja tee L1 kinnistule projekteeritud veetorustikust De 160. Planeeritud veetorustikust on ette nähtud eraldi ühendused planeeritud kruntidele.

Reoveekanaliseerimine

Planeeritud krundid tuleb liita ühiskanalisatsiooniga. Planeeritud kruntide reovee eesvooluks on Veere teele projekteeritud reoveekanaliseerimistorustik De 160. Planeeringuga on tupikteele ja läbi krundi nr 3 kuni eesvooluni ette nähtud reoveekanaliseerimistorustik, kuhu tuleb eraldi ühendustorustikuga juhtida kruntide reovesi. Reoveekanaliseerimistoru kaitsevööndisse (planeeritud servituudi seadmise vajadusega ala) ei ole lubatud rajada piirdeaedu. Servituudialal tuleb tagada torustikule vaba juurdepääs igal ajal.

Sademevesi

Sademe-, pinna- ja drenaaživee juhtimine ühiskanalisatsiooni on keelatud.

Kruntide sademeveed (sh hoone drenaaž, katustelt ja kõvakattega pindadelt kogunev sademevesi) tuleb immutada krundisiseselt, kasutades selleks soovitatavalt looduslähedasi sademeveesüsteeme⁹. Katustelt tuleneva sademevee äravoolu kiiruse ja mahu vähendamiseks sobib kasutada kasvukaste ja vihmapeenraid. Krundisiseseks sademevee immutamiseks võib rajada erineva vee läbilaskvusega filterkihtidest nõvasid, imbkraave või madalamaid lohkusid. Soovitatav on sadevett koguda ja taaskasutada. Parkimisalal on

⁹ <https://urbanstorm.viimsivald.ee/materjalid/>

soovitatakse kasutada vett läbilaskvaid katendeid, nt vahedega sillutuskivid. Tagatud peab olema kruntide sademevee mittevalgumine naaberkruntidele ja -kinnistutele.

Tee ja tänava maalt sademe- ja lumesulavee ärajuhtimiseks ning immutamiseks on ette nähtud haljasribadele nõvad, imbkraavid, vms. Vajadusel on Ratasvälja teele lubatud rajada sademeveekanalisatsioonitorustik, mis tuleb juhtida osaliselt (maapinna langu suundade tõttu) Kabina tee ääres asuvasse riigitee äärsesse teekraavi ja Kabina maaparandussüsteemi eesvoolu. Täpne lahendus tuleb leida eraldi projektiga ja kooskõlastada eesvoolude valdaja ja kohaliku omavalitsusega. Kraavidesse või pinnasesse juhitud sademevesi peab vastama Eesti Vabariigi seadusandlusega kehtestatud nõuetele.

Vastavalt EhS § 72 lg 1 punktile 5 ja § 70 lg 2 punktile 1 on riigitee kaitsevööndis keelatud teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandustööd ning ohustada ehitist ja selle korrakohast kasutamist. Vältimaks tee muldkeha uhtumist ja üleniiskumist ei tohi sademevett juhtida riigitee alusele maaüksusele. Põhjendatud juhul, kui teekraavidesse sademevete juhtimine on vältimatu, tuleb tagada truupeide, kraavide läbilaskevõime ja muldkeha niiskusrežiim. Selleks tuleb hinnata arendustegevusest lisanduvaid vooluhulki, riigitee kraavide ja truupeide seisukorda ja läbilaskevõimet ning teostada läbilaskevõimearuanded. Käesoleva planeeringuga ei kavandata sademevee juhtimist riigitee alusele maaüksusele ega riigitee koosseisu kuuluvatesse teekraavidesse. Juhul, kui edaspidi vastav vajadus tekib, tuleb täpsem lahendus leida eraldi projektiga ja koostöös Transpordiametiga.

3.8.2 Elektrivarustus. Välisvalgustus

Planeeringuala elektrivarustus on planeeritud vastavalt Elektrilevi OÜ 23.09.2025 väljastatud tehnilistele tingimustele nr 503395.

Planeeringualal asuv endist hoonetekompleksi teenindav madalpinge õhuliin ja postid tuleb likvideerida alates Ratasvälja tee 8 (kt 43201:001:0035) asuvast hargnemisest.

Planeeritud kruntide elektrivarustus on lahendatud Tilba 10/0,4 kV alajaama (Ratasvälja tee 15, kt 43201:001:0056) baasil. Nimetatud alajaamast on planeeritud rekonstrueeritava Ratasvälja tee maa-alale eraldi fiidrina 0,4 kV kaabelliinid. Ratasvälja teele on planeeritud ka perspektiivse 10 kV maakaabli koridor, võimaldamaks ühendada Tilba ja Puupilli alajaamasid.

Planeeringuala elektrivarustus on lubatud lahendada ka Puupilli alajaama baasil, vajadusel seada servituudid nr läbi krundi nr 2.

Kruntide elektrivarustuseks on kruntide piiridele teealasse planeeritud 0,4 kV liitumiskilbid (soovitatavalt mitmekohalisena) ja jaotuskilbid. Liitumiskilbid peavad olema alati vabalt teenindatavad. Elektritoide liitumiskilbist objektini on ette nähtud maakaabliga.

Elektrilevi OÜ tehnorajatistele on ette nähtud maakasutusõiguse seadmine (vt ptk 3.12).

Kruntide sisene välisvalgustus lahendatakse projekteerimisel vastavalt krundiomaniku soovidele ja vajadustele.

3.8.3 Soojusvarustus

Planeeringuala soojusvarustus on planeeritud vastavalt Gren Tartu AS 13.06.2025 väljastatud tehnilistele tingimustele nr 126/25.

Planeeritud kruntide soojusvarustus on lubatud lahendada kaugküttega või lokaalse küttega. Planeeritud kaugkütte soojustorustiku ühenduskoht on kavandatud Veere tee 1

katastriüksusel asuva soojustorustiku (80*2/280) sobivalt lõigult. Soojustorustik on planeeritud rõhuklass PN16 eelisoleeritud torustikuna.

Soojusvarustuse lahendamisel lokaalselt on lubatud keskkonnasäästlikud lahendused, nt soojuspumbad (sh horisontaalne või vertikaalne maaküte), puidul põhinev tahkeküte, taastuenergia lahendused (nt päikesepaneelid, vt ptk 3.6) või muud projekteerimise ajal keskkonnasäästlikud lahendused. Keelatud on kasutada olulist saastet tekitavaid kütteaineid nagu kivisüsi, brikett ja kütteõli.

Soojuspuuraugud peavad paiknema kinnistul hoonega, mida puuraugud teenindavad. Soojuspuuraukude asukoha valikul tuleb arvestada projekteerimise hetkel parimat teadaolevat praktikat ja nõudeid (nt puuraukude omavaheline kaugus, kaugus hoonest, krundi piirist, jm). Soojuspuuraukude projekteerimisel tuleb puuraukude arvu ja sügavuse määramisel arvestada projekteeritava hoone energiavajadust. Täpne lahendus, sh võimalikud kombinatsioonid tuleb anda projekteerimise käigus.

3.8.4 Telekommunikatsioonivarustus

Planeeringuala telekommunikatsioonivarustus on planeeritud vastavalt Telia Eesti AS 29.09.2025 väljastatud tehnilistele tingimustele nr 39900129.

Sidevarustuse rajamiseks on planeeritud kaks varianti:

Variant 1 – leppida kokku sidekanali omanikuga kanali kasutamises. Optiline kaabel kanalis kuulub Teliale kuid sidekanal kuulub kolmandatele isikutele. Juhul kui kokkulepe on olemas, siis ehitada alates sidekaevust V4757 vajalikus mahus sidetrass kuni arendusala keskele. Arendusala keskele tuleb paigaldada sidekaev KKS2. Planeeritud sidekaevu paigaldada jätk FOSC400-A8. Jätaku paigaldada splitter 1/16. Alates planeeritud sidekaevust paigaldada igasse hoonesse vajalikus mahus sidetrass. Puhuda alates sidekaevust V4757 24 kiuline optiline kaabel kuni planeeritud sidekaevuni. Paigaldada kaabel jätku. Alates jätkust puhuda igasse hoonesse 12 kiuline *singlemode* optiline kaabel. Keevitada planeeritud sidekaevu splitteris 12 kiudu. Keevitada kaabel hoonetes.

Variant 2 – sidevarustuse ühenduskoht alates sidekaevust 4741, kust paigaldada vajalikus mahus sidetrass kuni arendusala keskele. Arendusala keskele tuleb paigaldada sidekaev KKS2. Planeeritud sidekaevu paigaldada jätk FOSC400-A8. Alates planeeritud sidekaevust paigaldada igasse hoonesse vajalikus mahus sidetrass. Puhuda alates sidekaevust 4741 24 kiuline optiline kaabel kuni planeeritud sidekaevuni. Paigaldada kaabel jätku. Alates jätkust puhuda igasse hoonesse 12 kiuline *singlemode* optiline kaabel. Keevitada sidekaevust 4741 asuvas splitteris 12 kiudu. Keevitada kaabel hoonetes.

Mõlema variandi korral peab kogu rajatav sidetrass olema terves ulatuses elektriliselt tuvastatav. Hoonete sisevõrgud tuleb lahendada cat5/cat6 sidekaablitega. Sidejaotlas peab olema paigaldatud elektritoide seadmete ühendamiseks 230V elektrivõrguga.

Kõikide tööde teostamine sidevõrgu kaitsevööndis võib toimuda kooskõlastatult Telia järelevalvega.

3.9 Ehitiste vahelised kujad ja tuleohutus

Detailplaneeringu koostamisel on arvestatud siseministri 30.03.2017. a määrusega nr 17 *Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded*, mille lisa 1 alusel on planeeritavad üksikelamud I kasutusviisiga hooned. Sama määruse lisa 2 alusel on planeeritavate üksikelamute tuleohutusklassiks TP3, mis ei keela kõrgema tuleohutusklassiga hoone projekteerimist.

Siseministri 18.02.2021 määruse nr 10¹⁰ § 7 lg 6 kohaselt peab I kasutusviisiga hoone veevõtukoha veeallika veekogus olema vähemalt 30 m³. Veevõtukoht peab paiknema ehitisest üldjuhul 30 meetri kaugusel, et tagada päästetehnika ohutus. Veevõtukoha kaugus peab paiknema ehitise sissepääsust ja tuleohutuspaigaldiste päästemeeskonna toitesisenditest kuni 200 m kaugusel, kaugust mõõdetakse mööda päästetehnikaga sõidetavaid teid. Tuletõrje veevõtukohani peab olema tagatud päästesõidukite juurdepääs igal ajal.

Planeeringuala tuletõrje veevõtt on lahendatud Tinter-Projekt OÜ tööprojektiga¹¹ Ratasvälja teele projekteeritud maa-aluse hüdrantiga. Planeeringualale rajatava uue veetorustiku puhul ei pruugi uute hüdrantide registreerimine olla võimalik enne tegeliku vooluhulga selgumist. Pärast veetorustiku ehitustööde lõppu tuleb teostada läbipesukaevude vooluhulga katse. Kui mõõtmise tulemusel on vooluhulk ≥ 10 l/s, registreeritakse vastavad läbipesukaevud eraldiseisvate hüdrantidena ja kantakse Ehitisregistrisse. Juhul kui läbipesukaev ei ole võimalik hüdrantidena registreerida, tuleb hoone tulekustutusvee varustatus lahendada muul viisil. Alternatiivse lahendusena on lubatud rajada 30 m³ maa-alune tuletõrjevee mahuti koos veevõtukohaga avalikult kasutatavale tänavamaale (nt kruntidel 7 või 8). Täpsem asukoht tuleb leida projekteerimisel, kui on täpsustunud Ratasvälja tee elementide ulatus ja paiknemine.

Päästeautode juurdepääs hoonetele on tagatud planeeritud teelt (krunt nr 6).

Hoonetevaheline kuja¹² peab olema vähemalt 8 meetrit. Kui hoonetevaheline kuja on vähem kui 8 meetrit, piiratakse tule levikut ehituslike abinõudega. Kuja nõuet rakendatakse ka rajatisele, kui rajatis võimaldab tulelevikut. Hoonetevahelist kuja mõõdetakse üldjuhul välisseinast. Kui välisseinast on üle poole meetri pikkuseid eenduvald põlevmaterjalist osi, mõõdetakse kuja selle osa välisservast. Kuja nõuet ei ole, kui hooned asuvad ühel kinnistul, on samast tuleohutusklassist ja TP3 hoonete kogupindala on ≤ 400 m².

Ehitiste täpne tulepüsisivusklass ja tule levikut takistavad ehituslikud abinõud (sh ehitisesisene tuletõrjeveevärk) tuleb määrata projekteerimise käigus vastavalt kehtivale seadusandlusele ja normdokumentidele. Arvestada tuleb ka päästetehnika juurdepääsu tagamisega hoonetesse ja päästetehnika raskusega (min 25 t).

3.10 Kuritegevuse riske vähendavad tingimused

Planeeringu koostamisel on arvestatud Eesti standardi EVS 809-1:2002 kohaselt elamupiirkonna planeerimise põhimõtteid. Kuritegevuse riskide vähendamiseks on planeeringulahenduse väljatöötamisel arvestatud järgmiste linnakujunduse strateegiatega:

- Oluline on hea nähtavus – krundile juurdepääsu ja hoonete ümbruse valgustatus, kohalikule teele valgustuse rajamine;
- Territoriaalsus – üldkasutatava ja eraala selge eristamine ja vajadusel piiramine piirdega (piirdeaed tuleb rajada riigitee poolsesse krundi serva);

¹⁰ Siseministri 18.02.2021 määrus nr 10 *Veevõtukoha rajamise, katsetamise, kasutamise, korrashoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord*

¹¹ *Ratasvälja tee, Veere tee, Kabina tee ja Kraavi tee kinnistute ühendamine ühisveevärgi ja -kanalisatsiooniga*, Tinter-Projekt OÜ, töö nr 49-24-VK

¹² Siseministri 30.03.2017. a määrus nr 17 *Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded* § 22

- Sissepääsudele kavandatud lukustatavad väravad.

Hoone projekteerimisel ja hilisemal rajamisel on kuriteohirmu vähendamiseks ja vandalismiakttsioonide ärahoidmiseks soovitatav arvestada veel järgnevaga:

- Paigaldada videovalve ja kohtvalgustid;
- Kasutada atraktiivseid arhitektuuri elemente, maastikukujundust;
- Hoida ala korras;
- Kasutada vastupidavaid ja kvaliteetseid materjale (uksed, aknad, lukud);
- Autode parkimine elamu lähedal.

3.11 Keskkonnatingimuste seadmine

Detailplaneeringuga ei kavandata objekte, mille raames tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine. Kavandatud tegevus ei põhjusta eeldatavalt negatiivset keskkonnamõju kui järgitakse detailplaneeringus ette nähtut ja planeeritud krundi igakordne omanik peab rangelt kinni seadusega sätestatud keskkonnakaitse põhimõtetest. Tegevusega kaasnevad võimalikud mõjud, peamiselt ehitustegevuse ajal, on eeldatavalt väikesed ja nende ulatus piirneb peamiselt planeeringualaga. Ehitustegevuse ajal on soovitatav perspektiivsetel haljastatavatel aladel rasketehnika liikumisteedele paigaldada mulla kaitseks (vältimaks mullakihtide kokku pressimist ning vee läbilaskevõime vähenemist) pinnase kaitsematte.

Vähendamaks kliimamuutustest tulenevate sademete hulga suurenemisest tingitud koormust ja sademevee valgumise ohtu naaberkruntidele ja -kinnistutele, on soovitatav kogu planeeringualal rakendada looduslähedasi sademeveesüsteeme¹³ – katustelt tuleva sademevee kogumine ja kasutamine, juhtida haljasalale katustelt tulenevad sademeveed, vihmaveerennide alla rajada kasvukaste või vihmapeenraid, vms. Sademeveesüsteemi valimisel arvestada piirkonna mullastikuga – Klg (gleistunud leetjas gleimuld, ajutiselt (nõrgalt) liigniiske) ja LP (kahkjass leetunud muld, kannatab ülaveest tingitud lühiajalise liigniiskuse all) ning põhjavee tasemega (u 3,5-4 m maapinnast¹⁴).

Jäätmekäitlus tuleb lahendada vastavalt kehtivatele normatiividele ja seadusandlusele. Jäätmed tuleb koguda sorteeritult vastavatesse kinnistesse prügikonteineritesse, mis on soovitatav paigutada krundi juurdepääsude juurde. Konteiner peab asetsema eluhoonest ohutus kauguses¹⁵. Biojäätmed on tuleb kompostida krundil või korraldada ära vedu jäätmeveo raames. Olmejäätmete ära vedu tuleb korraldada jäätmeluba omavate firmade kaudu. Tagatud peab olema jäätmeveoks vajaliku transpordi juurdepääs. Vastavalt *Luunja valla jäätmehoolduseeskirjale* peab jäätmemahuti paiknema naaberkinnistust vähemalt 3 meetri kaugusel, kui naabrid ei lepi eelnevalt kokku teisiti.

Tee ja tänava maal on lume vallitamiseks ette nähtud haljasribad.

¹³ Looduslähedased sademeveesüsteemid: Eesti kliimasse sobivate sademeveelahenduste käsiraamat, M.Kuris, G:Mandre, V.Kuusemets, 2023, <https://urbanstorm.viimsivald.ee/valmis-eesti-kliimasse-sobivate-saastvate-sademeveelahenduste-kasiraamat/>

¹⁴ Maa- ja Ruumiameti 1:50 000 geoloogilise baaskaardi kaardirakendus, teemakaart põhjavee kaitstus

¹⁵ Siseministri 27.05.2024 määruse nr 14 *Põlevmaterjalide ja ohtlike ainete ladustamise tuleohutusnõuded* § 7 lg 2 ja 3, mille kohaselt peab enam kui 75 liitri jäätmete ladustamise koht olema eluhoonest ohutus kauguses. Kui ohutu kaugus ei ole tõendatud muul usaldusväärsel viisil, loetakse selleks vähemalt neli meetrit süttiva pinnakihiga või mis tahes tulepüsivusega hoone välisseina ukse-, akna- või muust avast, välja arvatud kuni kahe korteriga elamu puhul.

3.11.1 Radoon

Inimese tervise mõjude seisukohalt tuleb arvestada piirkonnas oleva radooniriskiga. Eesti Geoloogiateenistuse poolt koostatud pinnase radooniriski kaardi¹⁶ kohaselt on Lohkva küla ja Luunja vald omaavalistuse tasemel kõrge või väga kõrge radooniriski klassis. Keskkonnaministri 30.07.2018 määruse nr 28 *Tööruumide õhu radoonisisalduse viitetase, õhu radoonisisalduse mõõtmise kord ja tööandja kohustused kõrgendatud radooniriskiga töökohtadel* lisas 1 nimetatakse kõrgendatud radooniriskiga alana ka Luunja valda.

Rajatavate hoonete siseruumides, kus inimesed viibivad igapäevaselt ja pikemaajaliselt, tuleb tagada radooniohutu keskkond. Projekteerimise käigus, kui selgub hoonete täpne asukoht on tuleb läbi viia radooniuuring. Uuringu tulemuste alusel vajadusel rakendada ehituslikke meetmeid vastavalt EVS 840:2023 *Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes* toodule.

3.11.2 Müra ja vibratsioon

Müra ja vibratsiooni hinnangu on koostanud Hendrikson & Ko OÜ keskkonnakorralduse spetsialist Veiko Kärbla.

Planeeringuala mürasituatsiooni hindamisel lähtutakse keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 *Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid* nõuetest ning keskkonnaministri 03.10.2016 määrusest nr 32 *Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded. Luunja valla üldplaneeringu* kohaselt on planeeringuala puhul tegemist elamumaa juhtotstarbega alaga ja asustuse tüübiks on tiheasustatud ala.

Planeeringuala (elamumaa) tuleb määruse kohaselt müra hindamisel lugeda II kategooria alaks (haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandeasutuste ning elamu maa-alad).

Planeeringutes ja projekteerimisel kasutatakse järgmisi müra normtasemete liigitusi:

- müra piirväärtus – suurim lubatud müratase, mille ületamine põhjustab olulist keskkonnahäiringut ja mille ületamisel tuleb rakendada müra vähendamise abinõusid;
- müra sihtväärtus – suurim lubatud müratase uute üldplaneeringutega aladel. Planeeringust huvitatud isik tagab, et müra sihtväärtust ei ületata.

Tiheasustusalal ja/või kompaktse hoonestusega piirkonnas uute hoonete kavandamisel (nt olemasolevate eluhoonete piirkonnas uute hoonete rajamisel või olemasolevate elupiirkondade laiendamisel) tuleb keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 kohaselt välisõhu müraolukorra normidele vastavuse hindamisel lähtuda müra piirväärtuse nõuetest (Tabel 1).

Tabel 1. Liikluse müra normtasemed (päeval/öösel, dBA)

Ala kategooria üldplaneeringu alusel	II kategooria - haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande-asutuste ning elamu maa-alad, rohealad (päeval/öösel)
Müra sihtväärtus	55/50
Müra piirväärtus	65 ¹ /60 ¹

¹ lubatud müratundlike hoonete sõidutee poolse küljel

Kuna uusi hooneid kavandatakse üldplaneeringus märgitud maakasutusega kooskõlas, samuti on üldplaneeringu kohaselt tegemist tiheasustusalaga, tuleb müra normeerimisel lähtuda piirväärtuse nõuetest ehk II kategooria alade (sh elamud) puhul on vastavad

¹⁶ <https://gis.egt.ee/portal/home/>

piirväärtused 60 dB päeval (L_d)¹⁷ ning 55 dB öösel (L_n)¹⁸, sh on hoonete teepoolisel küljel lubatud 65 dB päeval ning 60 dB öösel.

Planeeringuala piirneb Lohkva–Kabina–Vanamõisa teega, mille liikluskoormus planeeringualaga piirnevas teelõigus on Transpordiameti 2024. a andmete kohaselt 1711 sõidukit ööpäevas (sh 3,6% raskeliiklust). Arvestades, et vastava liikluskoormusega Transpordiameti loenduspunkt (2024. a seisuga tee kilomeetripunkt 1,129) jääb planeeringuala vahetusse lähedusse (ainult ca 200 m planeeringualast lõunasuunas) võib planeeringualaga piirneva teelõigu liikluskoormuse info lugeda täpseks ja usaldusväärseks. Tee kiiruspiirang vaadeldavas lõigus on 50 km/h.

Lähtudes 2024. a liikluskoormusest ning ümardades andmed ülespoole (ehk 2000 autot ööpäevas) võib arvutuslikult¹⁹ kavandatud eluhoonete hoonestusaladeni (ca 30 m kaugusel äärmise sõiduraja servast) ulatuda müra hinnatud tase ca 54 dB päeval (L_d) ning ca 46 dB öösel (L_n). Liiklusemüra tase kavandatud eluhoonete asukohas vastab nii II kategooria alade liiklusemüra piirväärtuse (60 dB päeval/55 dB öösel, sh hoonete teepoolisel küljel vastavalt 65/60 dB) kui ka sihtväärtuse (55 dB päeval/50 dB öösel) nõuetele.

Kavandatud hoonestusalade piirini (ca 20 m kaugusel äärmise sõiduraja servast, kuhu kavandatakse abihooneid) võib arvutuslikult ulatuda müra hinnatud tase ca 56 dB päeval (L_d) ning ca 48 dB öösel (L_n). Liiklusemüra tase kavandatud abihoonete asukohas vastab II kategooria alade liiklusemüra piirväärtuse (60 dB päeval/55 dB öösel, sh hoonete teepoolisel küljel vastavalt 65/60 dB) nõuetele.

Perspektiivses olukorras (nt liikluskoormuste kasv 50% ehk 3000 a/ööp) võivad müratasemed olla 1,5-2 dB võrra suuremad, kuid ka sel juhul vastab hoonestusalade müraolukord selgelt piirväärtuse nõuetele.

Seega ei ole liiklusemüra piiramise meetmed välisõhus otseselt vajalikud, samuti ei kujune suhteliselt tagasihoidlikust liikluskoormusest ning piisavast puhverala suurusest tingituna planeeringualal probleemseks liiklusest tingitud saasteainete kontsentratsioonid ega ka võimalik vibratsioon. Tervisekaitsenormidele vastavad tingimused on tagatud ka kavandatud hoonestusala piiril, mistõttu rangeid piiranguid projekteerimiseks või arhitektuurilahenduse väljatöötamiseks ei ole otstarbekas seada.

Hoonete siseruumides heade tingimuste tagamiseks tuleb uute hoonete rajamisel järgida standardit *EVS 842:2003 Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest* (või samaväärset uuemat standardit), mille kohaselt kavandades eluruumi kuni 55 dB müratsooni on standardi kohane välispiirde (välissein koos akendega) ühisisolatsiooni nõue ($R'_{tr,s,w}$) 30 dB. Samas on uute headele tingimustele vastavate eluruumide kavandamisel soovituslik rakendada mõnevõrra suuremat ühisisolatsiooni väärtust (vaatamata planeeringuala suhteliselt madalale müratasemele, kuid nt arvestades võimalikku liikluskoormuse kasvu) ehk välispiirde ühisisolatsiooni vahemikus 35...40 dB.

Ehitustegevused tuleb käsitletaval maa-alal korraldada keskkonnasõbralikult, vastavalt heale tavale ja kehtivatele normidele. Ehitustegevuse ajal on võimalik mõningane vibratsioon ja tolmu ning tavalisest suuremas koguses jäätmete teke. Ehitustööde toimumisel võib ilmneda müra ja tolmine, mida saab leevendada vastavaid töövõtteid kasutades:

- Soovitav on müra ja vibratsiooni põhjustavaid töid teostada ainult tööpäevadel ajavahemikus kell 8.00 - 18.00 (vältida tavapäraseid puhkeaegsid (varahommik, hilisõhtu, nädalavahetus));

¹⁷ L_d - müra hinnatud tase päeval (7.00-23.00)

¹⁸ L_n - müra hinnatud tase öösel (23.00-7.00)

¹⁹ Liiklusemüra levik arvutati spetsiaaltarkvaraga SoundPLAN 9.1, kasutades EL-i heakskiidetud ning Eestis siseriiklikult kasutatavat arvutusmeetodit "NMPB-Routes-96".

- Tolmuemissioonide vähendamiseks ehitustöödel tuleb vähendada materjalide langemiskõrgust, katta ehitusmaterjalid veol ja ladustamisel, vajadusel niisutada lenduvat materjali, perioodiliselt puhastada ehitusplatsi teid ja seadmeid ning vältida ehitusmaterjalide laadimist tugeva tuulega;
- Ehitustegevuse käigus tuleb vältida vibratsiooni teket, mis ületaks piirnorme. Ehitusprojektiga tuleb valida ehituskonstruksioon ja -viis, mis tagaks vibrokiirenduse väärtused, mis ei põhjusta ohtu ümbritsevatele hoonetele.

3.12 Servituudi seadmise vajadus

Detailplaneeringu lahendusega määratakse avalikult kasutatavaks krundid nr 6, 7 ja 8. Servituudi seadmise vajadus on kruntidel nr 2 ja 3 tehnovõrkude rajamiseks ja hooldamiseks tehnovõrkude kaitsevööndi ulatuses. Tehnovõrkude servituudi seadmise vajadus on kujutatud *Tehnovõrkude* joonisel (joonis nr 4).

Detailplaneeringuga on määratud servituutide seadmise vajadus vastavalt Tabel 2 toodule. Planeeritud tehnovõrkudele tuleb seada isiklikud kasutusõigused või sundvaldus võrguvaldajate kasuks tehnovõrgu kaitsevööndi ulatuses vastavalt kehtivatele õigusaktidele. Servituudialad täpsustatakse tehnovõrkude projekteerimise käigus või servituudi kokkuleppe seadmisel.

Tabel 2. Servituutide seadmise ja tagamise vajadus

<i>Teeniv kinnisasi</i>	<i>Valitsev kinnisasi/ isik</i>	<i>Servituut</i>	<i>Servituudi sisu</i>
Krunt nr 6, 7 ja 8	Luunja vald	Avalik kasutus	Kruntide sihtotstarbeline kasutus.
Krunt nr 7	Tuletõrjevee mahuti valdaja	Isiklik kasutusõigus või sundvaldus	Isiklik kasutusõigus annab tuletõrjevee mahuti valdajale õiguse ehitada ja hooldada kinnisasjal paiknevat tuletõrjevee mahutit.
4320081 Ratasvälja tee L1 (kt 43201:001:1969), Veere tee (kt 43201:003:0380), krundid nr 3, 4, 6, 7.	Vee- ja kanalisatsiooni- võrgu valdaja	Isiklik kasutusõigus või sundvaldus	Isiklik kasutusõigus annab vee- ja kanalisatsioonivõrgu valdajale õiguse ehitada ja hooldada läbi kinnisasja kulgevaid ja kinnisasjal asuvaid tehnovõrke ja -rajatisi.
Puupilli tee 3 (43201:001:0711), Puupilli tee L1 (kt 43201:001:1213), 22252 Lohkva-Kabina-Vanamõisa tee L5 (kt 43201:001:1214), 22252 Lohkva-Kabina-Vanamõisa tee T1 (kt 43201:001:0611), krundid nr 2, 6, 7 ja 8, 4320081 Ratasvälja tee L1 (kt 43201:001:1969), Ratasvälja tee 15 (kt 43201:001:0056)	Elektrivõrgu valdaja	Isiklik kasutusõigus või sundvaldus	Isiklik kasutusõigus annab elektrivõrgu valdajale õiguse ehitada ja hooldada läbi kinnisasja kulgevaid ja kinnisasjal asuvaid tehnovõrke ja -rajatisi.
Veere tee 1 (kt 43201:003:0378), Veere tee (kt 43201:003:0380), krundid nr 2, 3, 6	Soojusvõrgu valdaja	Isiklik kasutusõigus või sundvaldus	Isiklik kasutusõigus annab soojusvõrgu valdajale õiguse ehitada ja hooldada läbi kinnisasja kulgevaid ja kinnisasjal asuvaid tehnovõrke ja -rajatisi.

Teeniv kinnisasi	Valitsev kinnisasi/ isik	Servituut	Servituudi sisu
Purpuri tänav T1 (kt 79517:079:0018), Purpuri tänav T5 (kt 79517:004:0011), Purpuri tänav T3 (kt 79501:002:0059), 22252 Lohkva-Kabina-Vanamõisa tee L5 (kt 43201:001:1214), 22252 Lohkva-Kabina-Vanamõisa tee T1 (kt 43201:001:0611), Krundid 3, 6	Telekommunikat- sioonivõrgu valdaja	Isiklik kasutusõigus või sundvaldus	Isiklik kasutusõigus annab telekommunikatsioonivõrgu valdajale õiguse ehitada ja hooldada läbi kinnisasja kulgevaid ja kinnisasjal asuvaid tehnovõrke ja -rajatise.

3.13 Planeeringu elluviimine

3.13.1 Planeeringu elluviimisega kaasnevate asjakohaste mõjude hindamine

Planeeringu koostamise käigus tuleb hinnata planeeringu elluviimisega kaasnevaid asjakohaseid majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonnale avalduvaid mõjusid ning vajadusel määrata seiremeetmed²⁰.

Asjakohane otsene majanduslik mõju on peamiselt seotud planeeringu elluviimisest huvitatud isiku finantsiliste võimalustega, mis on seotud p 3.13.2 kirjeldatuga. Kaudne majanduslik mõju avaldub valda sisse kirjutatud elanike arvus ja nende poolt laekavas tulumaksus elukohajärgsele omavalitsusele, mis omakorda suurendab omavalitsuse tulubaasi parema elukeskkonna arendamiseks.

Planeeringualal ja selle mõjualas puuduvad väärtustatud hooned, miljööalad ja väärtuslikud maastikud, mistõttu puudub antud kontekstis käesoleva detailplaneeringuga avaldub kultuuriline mõju. Planeeritud elamukruntide ulatuses muutub osaliselt maastik. Muudatus on siiski laiemat pilti vaadates väike.

Planeeringulahenduse elluviimisel avaldub sotsiaalne mõju on seotud jalg- ja jalgrattatee lahendusega. Ratasvälja teele kavandatud jalg- ja jalgrattatee muudab jalakäijate ja jalgratturite liikumise Ratasvälja teel ohutumaks ning mugavamaks ning selle sidumine Kabina tee ääres kulgeva jalg- ja jalgrattateega parandab kergliiklejatele piirkonnas olevate teenuste kättesaadavust ning muudab jalgsi või jalgrattaga liikumise atraktiivsemaks liikumisvõimaluseks. Planeeringulahendusega ei ole piirkonnas olulist liikluskoormuse tõusu ette näha, mistõttu liiklussagedusest tulenev mõju piirkonnale on marginaalne.

Planeeringulahendusel on positiivne mõju uute atraktiivsete elukohtade loomisele, mis kasutab suuresti ära olemasolevat taristut (eelkõige teed, valdavalt on läheduses tehnovõrgud liitumiseks). Võimalik negatiivne mõju on valglinnastumisega kaasnev sõltuvus autotranspordist, mida leevendavad olemasolev Kabina tee ääres kulgev jalg- ja jalgrattatee ning sellega seotav planeeritud Ratasvälja äärne jalg- ja jalgrattatee ning olemasolevad ühistranspordi võimalused.

Planeeringu elluviimisel ei ole ette näha olulise negatiivse mõju avaldumist looduskeskkonnale, kuna ala on varem kasutusel olnud elamumaana. Lisaks asub planeeringuala olemasoleva asustuse vahel, olles piiratud kolmest küljest teedega. Alal ei asu kõrge loodusväärtusega alasid või objekte.

²⁰ Riigihalduse ministri 17.10.2019 määrus nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“ § 3 lg 2

Planeeringulahenduse elluviimise mõjud on pigem positiivsed. Planeeringus on kirjeldatud leevendusmeetmeid ja soovitusi võimalike negatiivsete mõjude vältimiseks või vähendamiseks.

3.13.2 Planeeringu elluviimise kokkulepped

Planeeritud lahenduse elluviimisel (projektlahenduste koostamisel) tuleb välistada negatiivsed mõjud looduskeskkonnale ning inimese tervisele ja heaolule. Planeeringu elluviimisel tuleb tagada lahendused, mis ei põhjusta kolmandatele osapooltele kahjusid. Selleks tuleb projektlahendustega tagada, et püstitatavad ehitised ei kahjustaks naaberkinnistute kasutamise võimalusi ei ehitamise ega kasutamise käigus. Tekitatud kahjud hüvitab isik, kelle poolt kahju põhjustanud tegevus lähtus.

Kehtestatud detailplaneering on aluseks ehitusprojekti(de) koostamisel ja maakorralduslike toimingute teostamisel. Ehitised peavad olema projekteeritud ja ehitatud hea ehitustava, energiatõhususe ja üldtunnustatud linnaehituslike põhimõtete järgi ning vastama Eesti Vabariigis kehtivatele projekteerimismäärustele.

Planeeringukohaste ja planeeringulahenduse elluviimiseks otseselt vajalike ning sellega funktsionaalselt seotud avalikuks kasutamiseks ette nähtud teede ja nendega seonduvate rajatiste, haljastuse ning tehnorajatiste väljaehitamise (nii planeeringuala sees kui ka planeeringuala väliselt osas, mis on ette nähtud detailplaneeringu elluviimiseks ühendamiseks planeeringuala ülejäänud avaliku taristuga) või ümberehitamise tagab ja vastavad kulud kannab planeeringust huvitatud isik vastavalt 14.05.2021 allkirjastatud lepingule nr 24-1/7. Kokkulepe avalikult kasutatavate rajatiste väljaehitamiseks, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

Planeeringu elluviimisel ei kaasne vallale kohustust avalikult kasutatavate teede ja nendega seonduvate rajatiste, haljastuse ning tehnorajatiste väljaehitamiseks/ümberehitamiseks või vastavate kulude kandmiseks.

Planeeritud hoonetele ehitusloa väljastamise eelduseks on planeeringukohaste kinnistute moodustamine, planeeringualale koostatud hoonestuskava (vt ptk 3.6), tehnovõrkude väljaehitamine koos liitumispunktidega koostöös tehnovõrkude valdajatega, Ratasvälja tee rekonstrueerimine planeeringuala ulatuses, riigiteele jalg- ja jalgrattatee ületuskoha rajamine ning sidumine kabina tee äärse jalg- ja jalgrattateega, tee ja tänava maa rajamine krundil nr 6, neile kasutusloa või -teatise saamine ja vajalike servituutide seadmine. Avalikuks kasutamiseks ette nähtud sõiduteed on lubatud rajada kuni killustikaluseni vastavalt tee ehitusprojektile. Nimetatud ehitiste rajamine ja sellega seotud kulude kandmine on huvitatud isiku kohustus. Kabina tee ja Ratasvälja tee ristmiku ümberehitamine ei ole Transpordiameti ja valla seisukohalt käesoleva detailplaneeringu elluviimise eelduseks, kuna olemasolev ristmik on planeeritud kruntide liikluskoormust arvestades piisav ohutu juurdepääsu tagamiseks.

Planeeritud hoonete kasutuslubade väljastamise eelduseks on avalikult kasutatavate teede lõplikku väljaehitamist ja neile kasutuslubade või -teatiste saamist.

Üksikelamumaa kruntide ehitusõigus realiseeritakse igakordse krundi valdaja või omaniku poolt. Krundi igakordne omanik kohustub ehitise(d) välja ehitama ehitusloaga ehitusprojekti alusel koos krundi haljastuse, juurdepääsutee, krundisisese parkimisalaga ja piirdeaedadega. Vastavad tegevused toimuvad krundiomaniku kulul.

Krundid nr 6, 7 ja 8 võõrandatakse vallale tasuta pärast kruntide moodustamist ning tee ja tänava maa väljaehitamist (kasutusloa saamist).

Arendusega seotud teed tuleb rajada ning nähtavust piiravad takistused (istandik, puu, põõsas või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldada (alus EhS § 72 lg 2) enne planeeringualale mistahes hoone kasutusloa väljastamist.

Transpordiamet ei võta PlanS § 131 lg 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste (sh riigiteele kavandatud jalg- ja jalgrattatee ületuskohtade) väljaehitamiseks. Transpordiamet ei võta endale kohustusi planeeringuga kavandatud leevendusmeetmete rakendamiseks.

Kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks. Riigiteega ristumiskoha ümberehituse, planeeritud jalg- ja jalgrattatee ületuskoha ning riigiteega planeeritud lõikuvate tehnovõrkude rajamise korral (EhS § 99 lg 3) tuleb taotleda nõuded projektile Transpordiametilt.

B - JOONISED
