

SELETUSKIRI

1. ÜLDOSA	3
1.1. Objekti nimetus	3
1.2. Objekti asukoht.....	3
1.3. Objekti seotus teedevõrguga	3
1.4. Tee liik	3
1.5. Lähtematerjalid.....	3
1.6. Töö aluseks olevad uuringud.....	4
1.7. Seotud ehitusprojektid	4
2. OLEMASOLEV OLUKORD	4
2.1. Olemasolev situatsioon	4
2.2. Geoloogia.....	5
2.3. Muinsuskaitse ja looduskaitsealad	6
3. TEEDEEHITUSLIKU OSA PROJEKTLAHENDUS	6
3.1. Üldandmed	6
3.1.1. Tehnilised andmed.....	6
3.1.2. Teeosade ja rajatiste kavandatud eluiga	6
3.2. Plaanilahendus.....	6
3.3. Vertikaalplaneering.....	7
3.3.1. Kalded.....	7
3.3.2. Äärekiivid.....	7
3.4. Muldkeha.....	8
3.5. Katend	9
3.5.1. Sõidutee eeldatav koormussagedus ja katendi vajalik üldine elastsusmoodul	9
3.5.2. Katendi materjal koos kihtide paksusega	9
3.6. Veeviimarid	9
3.6.1. Olemasolevate veeviimarite olukord	9
3.6.2. Veeviimarite vajadus	10
3.6.3. Sademe- ja pinnasevee ärajuhtimise lahendus	10
3.7. Konstruktsioonid.....	10

3.8.	Liikluskorraldus- ja ohutusvahendid.....	10
3.9.	Tehnovõrgud.....	10
3.9.1.	Olemasolevate tehnovõrkude paiknemine	10
3.9.2.	Tehnovõrkude põhimõtteline lahendus ja kavandatud tööd.....	10
3.10.	Keskkonnakaitse	11
3.11.	Maastikukujundustööd.....	11

1. ÜLDOSA

1.1. Objekti nimetus

Projektiga käsitletavaks objektiks on Tallinna lennujaama lõunaala pääsla teedeehitusliku osa lahendamine.

1.2. Objekti asukoht

Objekt asub Harju maakonnas Rae vallas Rae külas Lennuradari tee 38 (65301:001:6150) kinnistul.

1.3. Objekti seotus teedevõrguga

Vaadeldav kinnistu piirneb lõunast Lennuradari teega ning põhja poole jääb olemasolev freespurukattega lennujaama patrulltee.

1.4. Tee liik

Vaadeldavaid teelõike ja platse käsitletakse kui kinnistusesiseid teid.

1.5. Lähtematerjalid

Projekteerimise aluseks on Tellija lähteülesanne, detailplaneering ja tehnovõrkude valdajate tehnilised tingimused.

Tellija, ehitaja ja omanikujärelevalve teavitavad projekteerijat avastatud puudustest, vigadest ja muudest riskiteguritest enne kui võtavad vastu konkreetse teostamise otsuse. Ehitaja peab kohale kutsuma oma kooskõlastuses nõudeid esitanud omaniku, et ühiselt üle vaadata omaniku poolt püstitatud tingimused, ära hoidmaks hilisemaid erimeelsusi probleemi tõlgendamisel.

Projekteerimisel on arvestatud Eestis kehtivaid seadusi, standardeid, normdokumente ning juhendeid, mis on kätte saadavad Elektroonilise Riigi Teataja kataloogist – www.riigiteataja.ee, Standardimis- ja Akrediteerimiskeskuse kodulehelt www.evs.ee ning Transpordiameti veebilehelt www.transpordiamet.ee rubriigist „Riigiteede juhendid“.

- Planeerimiseseadus ja sellest tulenevad nõuded;
- Ehitusseadustik ja sellest tulenevad nõuded;
- Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded;
- Tee ehitamise kvaliteedi nõuded;
- Tee projekteerimise normid;
- EVS 843 Linnatänavad;
- EVS 901-1 Asfaltsegude täitematerjalid;
- EVS 901-2 Bituumensideained;
- EVS 901-3 Asfaltsegud;
- Asfaldist katendikihtide ehitamise juhised;

- Killustikust katendikihtide ehitamise juhend;
- Muldkeha ja drenkihi projekteerimise, ehitamise ja remondi juhis;
- Teetööde tehniline kirjeldus;
- Rae valla kaevetööde eeskiri.

Seletuskiri on koostatud vastavalt määrusele „Tee ehitusprojektile esitatavad nõuded“. Projektis mitte käsitletud peatükid on seletuskirjast ülevaatlikkuse huvides välja jäetud.

1.6. Töö aluseks olevad uuringud

Töö aluseks on võetud varasemalt valminud uuringud:

- Geodeetiline mõõdistus – koostatud Geodeesia Partner OÜ poolt töö nr 1541-23. Koordinaadid L-Est 97 ja kõrgused EH2000 süsteemis.
- Geoloogiline uuring – koostatud Maves OÜ poolt töö nr 22047.

1.7. Seotud ehitusprojektid

Antud töös on arvestatud teisi koostatud projekte:

- Detailplaneering – koostatud K-Projekt AS poolt töö nr 18010.
- Arhitektuurne lahendus – koostatud Projektibüroo OÜ poolt töö nr 2315. Koostatud tööd tuleb käsitleda koos TL osaga ühiselt.
- VVK asendiplaan – koostatud AL Consult OÜ poolt töö nr 23014. Koostatud tööd tuleb käsitleda koos TL osaga ühiselt.
- ELV ja ENV asendiplaan – koostatud NSW E OÜ poolt töö nr 2403. Koostatud tööd tuleb käsitleda koos TL osaga ühiselt.

2. OLEMASOLEV OLUKORD

2.1. Olemasolev situatsioon

Lennuradari tee 38 kinnistu on kaetud haljasalaga ning sellel puudub kõrghaljastus. Kinnistule on tagatud ligipääs põhjapool paiknevalt lennujaama patrullteelt. Patrulltee on freespurukattega ning selle servas on kraav. Patrullteest teisele poole jääb piirdeaed, mille taga on lennuväli.

Vaadeldavast kinnistust lõunapoole jääb olemasolev asfaltkattega Lennuradari tee. Lennuradari tee ning projektala vahel on haljasalaga eraldatud asfaltkattega kergliiklustee. Sõidutee teises servas on piire, mille taga paikneb olemasolev kraav.

Lennuradari tee 38 kinnistu paikneb lennuvälja kaitsevööndis.

2.2. Geoloogia

Järgnevalt on kasutatud väljavõtet ehitusgeoloogiliste uuringute aruandest. Täismahus ehitusgeoloogiline uuring on koostatud eraldi tööna.

Geoloogiline uuring tehti Tallinnas Lasnamäe linnaosas AS Tallinna Lennujaam tellimisel (Hange TL_H_0347). Uuringuala jaguneb neljaks osaks. Käesoleva projektiga on seotud uuringupunktid PA-DP01 kuni PA-DP43 Lennujaama lõuna ala detailplaneeringu kinnistud. Lennuradari 38 kinnistul asuvad uuringupunktid PA-DP-11, PA-DP-12, PA-DP-13 ja PA-DP-14.

Puurimisandmete põhjal on uuringualal eristatud nelja kihti.

Täitepinnas (kiht 1) levib kogu uuringualal ja koosneb erinevas vahekorras mullasegusest liivast, kruusast, lubjakivi tükkidest, kohati sisaldab ehitusprahti. Kiht levib suurima paksusega Valukoja tänava kinnistutel ulatudes PA-VA05 3,1 meetrini. Täpsem kirjeldus erinevates puuraukudes on toodud geoloogilistel tulpadel.

Turvas (kiht 2) levib lennujaama lõuna ala detailplaneeringu kinnistutel ja K perrooni piirkonnas lennuvälja suletud territooriumil puuraukudes PA-K04, PA-K05, PA-K06. Turvas on pruuni kuni musta värvi, kiuline- pseudokiuline vähelagunenud kuni keskmiselt lagunenud. Kihi paksus on suurim PA-DP16 3,10 m. Turba kuumutuskadu (u) on 86,9...88,5 %, Orgaanilise aine sisaldus (EVS 1997-1:2003 tab.1.4) on väga rohke (LISA 1). Täpsem kirjeldus erinevates puuraukudes on toodud geoloogilistel tulpadel.

Rohke liivaga savimõll - mõllsavi moreen (kiht 3) lasub lubjakivil, on halli värvi, väheplastne, konsistentsilt pehme-poolkõva. Jämepurru osakaal moreenis varieerub <5%-50%, kontsentratsioon suureneb sügavuse suunas. Kohati esineb mõne sentimeetriseid jämeliiva kihte. Suurima paksusega, PA-DP38 2 meetrit ning liivarohkeim on kiht uuringuala kagunurgas. Looduslik veesisaldus (wn,) on 16,6...27,3%, voolavuspiir (wLs) 22,6...25,3%, plastsuspiir (wP) 15,4...17,2%, plastsusarv (IPS) 7,2...8,1%, voolavusarv (IL) 0,91...1,04, külmaohtlik (LISA 1). Täpsem kirjeldus erinevates puuraukudes on toodud geoloogilistel tulpadel.

Lubjakivi (kiht 4) on halli värvusega õhukese- kuni keskmisekihiline. Lubjakivi lasub 0,40...4,35 m sügavusel, absoluutkõrgusel 35,43...44,35 m. Lubjakivi on keskmise tugevusega. Käesoleva uuringu käigus lubjakivi puuritud ei ole.

Geoloogilise kaardistamise andmetel asub uuringuala Ülem-Ordoviitsiumi Kukruse lademe Viivikonna kihistu kukersiidi vahekihtidega savika lubjakivi avamusalal. Posti kinnistul (65301:002:1673) asuva puurkaevu PRK0005986 andmetel on karbonaatsete kivimite kogupaksus uuringuala piirkonnas 23 m. Lubjakivi all lamab 1,8 m glaukoniitliivakivi ja 4,6 m graptoliitargilliiti. Kanali põik 3 kinnistule (65301:002:0700) 2021 aastal rajatud puurkaevu PRK0063424 andmetel on karbonaatsete kivimite kogupaksus uuringuala piirkonnas 24,8 m.

Pinnaseveetase.

Välitööde ajal esines pinnasevett täitepinnastes ja turbas 0,20...2,40 m sügavusel maapinnast, absoluutkõrgustel 37,88...42,71m. Pidev vabapinnaline Silur-Ordoviitsiumi põhjaveekiht paikneb lubjakivides, vee liikumine toimub lubjakivi lõhedes. Geoloogilise kaardistamise andmetel on Silur-Ordoviitsiumi põhjavee tase uuringualal absoluut kõrgusel ca 37 m, põhjavee liikumissuund on põhja. Pinnase- ja põhjavee toitumine toimub sademetest ja on vabapinnaline. Uuringuala piirkonnas on põhjavesi looduslikult nõrgalt kaitstud või kaitstus puudub maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes.

Moreen on külmaohtlik ning leondumisohtlik. Turvas on palju kokkusurutav ja tuleks vundamentide alt välja kaevata. Ehitustingimused on üldiselt head, vundeerimis sügavusele jääb enamasti hea kandevõimega lubjakivi. Lubjakivi pinnale võib sademete järgselt tekkida ülavett, põhjavesi jääb abs. kõrgusele 37 m.

2.3. Muinsuskaitse ja looduskaitsealad

Muinsuskaitsealuseid ja pärandikultuuri objekte ning looduskaitsealasid vahetult projektiga hõlmatud maa-alal või selle läheduses ei esine.

3. TEEDEEHITUSLIKU OSA PROJEKTLAHENDUS

3.1. Üldandmed

3.1.1. Tehnilised andmed

○ Parkimiskohtade arv	226, millest:
○ MTA töötajate parkimiskohti	2
○ Elektriautolaadijaga	40
○ Perspektiivsed elektriautolaadijaga kohad	50
○ Parkimiskoha laius	2,6...2,7m
○ Parkimiskoha pikkus	5,0m

3.1.2. Teeosade ja rajatiste kavandatud eluiga

Püsikatendi elueaks on ette nähtud 20 aastat ja kergkatendil 10 aastat.

3.2. Plaanilahendus

Kinnistule on projekteeritud Tallinna Lennujaama lõunapääsla, mille juurde kuulub kolm lüüsi veokite läbipääsuks. Hoone täpne lahendus koos lüüsidega on välja toodud AR-osas. Kaks projekteeritud lüüsi paiknevad risti lennuvälja ümbritseva patrulltee suhtes ning üks lüüs on ette nähtud rajada antud patrullteele. Lüüsid on ette nähtud ühesuunalistena. Lisaks lüüsidade

paikneb hoones varude kontrollala, mille ette sõidavad veokid kaubaga ning neile on tagatud vajalik manööverdusala hoone ees ümber pööramiseks.

Kinnistule on projekteeritud ligipääs Lennuradari teelt ning mahasõit on pikenduseks lüüsidele, et veokid peaksid võimalikult vähe kinnistul manööverdama. Lennuvälja territooriumile siseneva lüüsi ees on ca 50m pikkune ooteala veokitele. Eraldi ooteala on ka varude kontrollala ees.

Jalakäijatele on tagatud ligipääs eraldatud kõnniteega projekteeritud hooneni olemasolevalt kergliiklusteelt. Lisaks on ette nähtud kõnnitee ühendus hoonest kuni Lennuradari tee 36 kinnistupiirini. Samuti on kõnniteega ühendatud läänepoolne parkla.

Hoone ümber on projekteeritud sõiduautode parkla, mis on jagatud kaheks. Mahasõidust lääne poole on projekteeritud väiksem parklaala, kus parkimiskohad on 60-kraadise nurga all ning parkla lõppu on ette nähtud rajada sõidukite ümberpööramiseks vajalik ring.

Mahasõidust ida poole on projekteeritud suurem parkla, kus parkla lõuna osas paiknevad parkimiskohad lõuna-põhjasuunaliselt ning parkla põhja osas on parkimiskohad ida-läänesuunaliselt. Põhja poolses parkla osas on parkimisrivate keskele projekteeritud 6,3m laiused haljasala saared ning saarte ümber on elektriautolaadijaga parkimiskohad. Parkla servas on perspektiivsed elektriautolaadijaga parkimiskohad. Hoone sissepääsu ees on eraldatud kaks parkimiskohta maksu- ja tolliameti töötajatele.

Lõunapoolses parklas on parkimiskohad jagatud vähemalt iga 20 parkimiskohaga gruppidesse haljasalasaartega.

3.3. Vertikaalplaneering

3.3.1. Kalded

Vertikaalplaneeringu koostamisel on arvestatud olemasoleva maapinna kõrgusi, projekteeritud hoone null-kõrgust ning vee ärajuhtimise võimalusi. Sademevesi on juhitud projekteeritud restkaevudesse.

3.3.2. Äärekivid

Betoonist äärekivid (150x290mm) on projekteeritud järgnevalt:

- 10cm – parkla ümber;
- 10cm – haljasalasaarte ümber;
- 0cm – teeületuskohtade ees.

Betoonist äärekivid (80x200mm) on projekteeritud järgnevalt:

- 0cm – kõnnitee betoonkivisillutise ja haljasala vahele.

Äärekivid paigaldada vastavalt Tee ehitamise kvaliteedi nõuded § 23 toodud nõuetele. Äärekividega lõikude algustes ja lõppudes viia äärekivid kahe kivi ulatuses projekteeritud kõrguselt 0cm kõrgusele. Üleminekud madaldatud äärekivile teostada kahe kivi ulatuses.

Projekteeritud äärekivid paigaldada 10cm paksusele muldniiskele betoonile margiga C16/20. Betoonkihi alla ehitada killustikust tihendatud alus. Äärekivid toetada mõlemalt poolt kivi betooniga.

3.4. Muldkeha

Kõikide rajatavate katendikonstruktsioonide alt on ette nähtud likvideerida täitepinnas (kiht 1) ja turvas (kiht 2) kogu ulatuses. Katendi konstruktsioon on ette nähtud rajada moreenile.

Moreen (kiht 3) on külmaohtlik ning leondumisohtlik. Projekteeritud katendikonstruktsiooni võib rajada ainult kuival ning sademete vaesel perioodil, et aluspind ei leonduks. Tehnoloogiliselt tuleb tööd ette näha selliselt, et kaevik ei oleks avatud liialt pikalt, seega tuleb kaevik kohe pärast välja kaevet tagasitäita uue materjaliga. Soovituslik on kaevamist ning täitmist teostada sektsioonide kaupa.

Muldkehas kasutatavad pinnased peavad olema külmakerkekindlad. Dreeniv pinnas on kalju ja jämepurdpinnas, kruusliiv, jäme ja keskliiv. Mittedreeniv pinnas on savi ja tolmlüiv.

EVS-EN 13242 ja EVS-EN 13285 standardite järgi toodetud materjal või peenliiv loetakse dreenivaks juhul kui nad täidavad järgmisi tingimusi:

- 1) osakesi tera suurusega alla 0,063 mm on vähem kui 10 % ning samal ajal osakesi tera suurusega alla 0,006 mm on vähem kui 2% või
- 2) osakesi tera suurusega alla 0,063 mm on vähem kui 7%.

Külmakindlaks loetakse pinnased ning EVS-EN 13242 ja EVS-EN 13285 standardite järgi toodetud materjalid juhul, kui korraga on täidetud kõik järgmised tingimused:

- 1) osakesi tera suurusega alla 0,125 mm on vähem kui 25%;
- 2) osakesi tera suurusega alla 0,063 mm on vähem kui 7%;
- 3) osakesi tera suurusega alla 0,002 mm on vähem kui 0,5%.

Kui eelnevalt esitatud tingimused ei ole täidetud, peab nende pinnaste või materjalide filtratsioonimoodul olema suurem kui 0,5m/ööp. Filtratsioonimooduli määramine on kirjeldatud standardis EVS 901-20. Nõuetele mittevastav materjal tuleb tee konstruktsioonist eemaldada.

Dreenihi ja liivaluse paksuseks on projekteeritud 20cm.

Sõltumata arvutusest on dreenihi lubatud vähim filtratsioonimoodul esimeses ja teises niiskuspaikkonnas 2m/ööp ning kihi minimaalne paksus 20cm, kolmandas niiskuspaikkonnas

3m/ööp ja minimaalne kihi paksus 30cm. Filtratsioonimooduli määramine on kirjeldatud standardis EVS 901-20.

3.5. Katend

3.5.1. Sõidutee eeldatav koormussagedus ja katendi vajalik üldine elastsusmoodul

Projektiga ei ole määratud eeldatavat koormussagedust. Püsikatendi minimaalne elastsusmoodul on 180MPa.

3.5.2. Katendi materjal koos kihtide paksusega

Tüüp I – Asfaltkate sõiduteel:

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| ○ AC 16 surf 70/100 | h=4cm |
| ○ AC 20 base 70/100 | h=5cm |
| ○ Paekivikillustikalus fr 4/63 | h=25cm |
| ○ Liivalus | h=20cm |
| ○ Täitepinnas | $h_{\text{kesk}}=220\text{cm}$ |
| ○ Tihendatud aluspinnas | |

Tüüp II – Kõnnitee betoonkivikate:

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| ○ Betoonkivi | h=6cm |
| ○ Paigalduskiht | h=3cm |
| ○ Paekivikillustikalus fr 4/63 | h=20cm |
| ○ Liivalus | h=20cm |
| ○ Täitepinnas | $h_{\text{kesk}}=230\text{cm}$ |
| ○ Tihendatud aluspinnas | |

Tüüp III – Kõnnitee asfaltkate taastamine:

- | | |
|--------------------------------|--------|
| ○ AC 8 surf 70/100 | h=5cm |
| ○ Paekivikillustikalus fr 4/63 | h=20cm |
| ○ Liivalus | h=20cm |
| ○ Täitepinnas (vajadusel) | |
| ○ Tihendatud aluspinnas | |

Tugipeenra kate:

- | | |
|----------------------------------|-------|
| ○ Optimaalse terakoostisega segu | h=9cm |
|----------------------------------|-------|

3.6. Veeviimarid

3.6.1. Olemasolevate veeviimarite olukord

Olemasoleva patrulltee servas on kraav, samuti on kraav Lennuradari tee kõrval.

3.6.2. Veeviimarite vajadus

Tagamaks sademevee äravoolu katte pinnalt on projekteeritud restkaevud.

3.6.3. Sademe- ja pinnasevee ärajuhtimise lahendus

Täpne sademeveekanaliseerimise lahendus on koostatud ja esitatud eraldi VK osas ning antud köites pikemalt ei käsitleta.

Olemasolev kraav patrulltee servas on ette nähtud likvideerida Lennuradari tee 38 kinnistu ulatuses. Täpsem lahendus on välja toodud VK osas.

3.7. Konstruktsioonid

Käesolevas töös konstruktsioone või rajatise projekteeritud ei ole.

3.8. Liikluskorraldus- ja ohutusvahendid

Kinnistult väljasõidule on projekteeritud liiklusmärk 221 „anna teed“. Hoone peasissepääsu juurde on projekteeritud kaks parkimiskohta Maksu- ja Tolliameti töötjate jaoks. Antud kohad on ette nähtud tähistada vastavate liikluskorraldusvahenditega. Kinnistu põhjapoolsesse parklasse on projekteeritud 40 parkimiskohta elektriautolaadijaga. Antud kohad on samuti ette nähtud tähistada vastavate liikluskorraldusvahenditega.

Puuetega inimeste liikumise lihtsustamiseks rajatakse kõik teeületused vajalikule kõrgusele. Teeületuskohade ees vastavaid taktiilseid kive ette nähtud ei ole.

3.9. Tehnovõrgud

3.9.1. Olemasolevate tehnovõrkude paiknemine

Projektiga hõlmatud alal asub olemasolev veetrass, elektrikaabel ja sidetrass.

Detailplaneeringu järgselt on Lennuradari teele ette nähtud järgmised tehnovõrgud:

- Vee-, kanalisatsiooni- ja sademekanaliseerimise torustikud;
- Sidekanaliseerimine;
- Tänavavalgustuse maakaablid;
- Elektri madal- ja keskpinge maakaablid;
- Gaasitorustikud.

3.9.2. Tehnovõrkude põhimõtteline lahendus ja kavandatud tööd

Tööde teostamise ajal arvestada tehnovõrkude valdajate tehnilistes tingimustes ja kooskõlastustes toodud ettekirjutusi. Ehitus- ja kaevetööd olemasolevate kommunikatsioonide läheduses tuleb teostada äärmise ettevaatlikkusega. Vastutus lõhutud kommunikatsioonide osas lasub ehituse Peatöövõtjal.

Olemasolevate tehnovõrkude ümberehitamist ega kaablite täiendavat kaitsmist antud projektiga ette nähtud ei ole. Kui siiski kaevetööde käigus paljanduvad tehnovõrgud või selgub, et need asuvad looduses teises kohas või teisel kõrgusel, tuleb need langetada nõuetekohasele sügavusele või kaitsta.

Maa-alale jäävate tehnovõrkude kohta on koostatud eraldi tehnovõrkude projektid, mis on esitatud eraldi köidetena ja käesolevas köites pikemalt ei käsitleta.

3.10. Keskkonnakaitse

Ehitusel tekkivad jäätmed käideldakse vastavalt kehtivale korrale. Täitematerjalide, mulla ning pinnase ladustamiskohad kooskõlastatakse Tellijaga.

Ehitustööde teostaja peab tagama ehitustööde teostamise, ehitusplatsi kontrolli ja töötervishoiu ning tööohutuse nõuded vastavalt eelmainitud määrusele nr. 377. Ehitustööde teostajal peavad olema olema määrukses nõutud dokumendid.

Ehituse töövõtja vastutab ehitusperioodil keskkonnakaitse eest ehitusplatsil ja sellega vahetult piirnevail aladel vastavalt Eesti Vabariigis ja kohalikus omavalitsuses kehtivatele seadustele ja nõuetele ning Tellija poolt esitatud juhisteid.

Tähelepanu tuleb pöörata ehitustöödel tekkivate jäätmete käitlusele. Ohtlikud jäätmed (ka ehitustööde käigus leitavad) tuleb koguda muudest jäätmetest eraldi ning üle anda ohtlike jäätmete käsitlemise litsentsi omavatele ettevõtetele. Ehitusjäätmete käitlemise eest vastutab jäätmete valdaja. Kaevetöödel kaevandatavad ja mittesobivad pinnased tuleb vedada Tellija poolt kooskõlastatud kohta.

3.11. Maastikukujundustööd

Haljastusena on ette nähtud kasvupinnase paigaldamine ja murukülv. Kasvumuld peab olema taimekasvuks sobiv ega tohi sisaldada ohtlikke aineid üle piirmäära. Kasvumuld ei tohi sisaldada võõraid esemeid, prahti, kive ega mitmeaastaste juurumbrohtude juuri. Kasvumuld ei tohi olla külmunud, liiga tihke ja kõvastunud: peab surumisel kergesti lagunema. Objektilt väljakaevatud kasvupinnasele, mida on soov kasutada haljasaladel kasvumullana ning sõelutud ja mättavabal kujul murualade planeerimisel peavad olema tellitud mullaproovid, et veenduda mulla sobivuses.

Haljastus:

- Murukülv (klass I)
- Kasvualus h=15cm

Lennuradari tee poolsesse serva on projekteeritud kõrghaljastus vastavalt detailplaneeringule. Täpne haljastuse lahendus on koostatud ja esitatud eraldi arhitektuuri osas ja antud köites pikemalt ei käsitleta.

Kasutuses väljajäävatel aladel on ette nähtud katte pinna eemaldamine ning vabanenud maa-ala haljastamine.

Aedade ja väravate täpsed nõuded on välja toodud AR-osas ning käesolevas köites pikemalt ei käsitleta.

Seletuskirja koostas:

Kerttu Volk

Vastutav spetsialist:

Indrek Kustavus

Volitatud teedeinsener, tase 8