

Töö number

2022_0008_04

Tellijä

Tori Vallavalitsus
Pärnu mnt 12, Sindi, Tori vald
Telefon 445 1881
e-post: tori@torivald.ee

Huvitatud isik

Osaühing Rail Baltic Estonia
Veskiposti 2/1, Tallinn 10138
e-post: info@rbe.ee
Registrikood: 12734109

Konsultant

Skepast&Puhkim OÜ
Laki põik 2, 12915 Tallinn
Telefon: 664 5808; e-post: info@skpk.ee
Registrikood: 11255795

Seisund

DP

Kuupäev

20.02.2024

Rail Baltica Urge peatuse detailplaneering



I SELETUSKIRI

SISUKORD

1.	DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED	6
1.1.	Planeeringu eesmärk	6
1.2.	Detailplaneeringu koostamise alused	6
1.3.	Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid	6
1.4.	Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud	6
2.	OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS	7
2.1.	Olemasolevad kitsendused	8
3.	PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOSED	9
3.1.	Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed	9
3.2.	Vastavus Pärnu maakonna planeeringu ning Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele	9
3.2.1.	Pärnu maakonna planeering	9
3.2.2.	Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“	9
3.3.	Vastavus kehtivale üldplaneeringule ja valla arengukavale	11
4.	PLANEERINGULAHENDUS	13
4.1.	Krundijaotus ja ehitusõigus	13
4.2.	Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded	14
4.3.	Teed, liiklus ja parkimine	14
4.4.	Haljastus ja heakord	15
4.5.	Jäätmekäitlus	15
4.6.	Tuleohutusnõuded	15
4.7.	Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud	16
4.7.1.	Radoon	16
4.7.2.	Keskkonnamüra	17
4.7.3.	Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused	18
4.7.4.	Abinõud valgusreostuse vähendamiseks	18
4.8.	Vertikaalplaneerimine	18
4.9.	Servituutide seadmise vajadus	19
4.10.	Kuritegevuse riske vähendavad meetmed	19
5.	TEHNOVÕRGUD	20
5.1.	Veevarustus	20
5.2.	Tuletõrje veevarustus	20
5.3.	Reovee kanalisatsioon	20
5.4.	Sademevee käitlemine	21
5.5.	Elektrivarustus	22
5.6.	Sidevarustus	22
5.7.	Välisvalgustus	22
5.8.	Soojusvarustus	22
5.9.	Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal	22
6.	PLANEERINGU ELLUVIIMINE	24

II JOONISED

- DP-01 Situatsiooniskeem
- DP-02 Väljavõte kehtivast Sauga valla üldplaneeringust
- DP-03 Tugiplaan
- DP-04 Põhijoonis
- DP-05 Tehnovõrkude koondplaan

III MENETLUSDOKUMENDID

1. Avaldus detailplaneeringu algatamiseks
2. Transpordiameti 29.04.2022 kiri nr 7.2-3/22/9043-2
3. Keskkonnaameti 10.05.2022 seisukohakiri KSH vajalikkuse kohta nr 6-5/22/7836-2
4. Rahandusministeeriumi 18.05.2022 seisukohakiri KSH vajalikkuse kohta nr15-3/3595-2
5. Tori Vallavalitsuse 27.05.2022 korraldus nr 401
6. Detailplaneeringu algatamise teade Ametlikes Teadaannetes
7. Keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise teade Ametlikes Teadaannetes
8. Tori Vallavalitsuse 13.06.2022 teavituskiri puudutatud isikutele nr 6-2.1/3626
9. Väljavõte detailplaneeringu algatamise teatest Tori Valla Teatajas nr 6 (58) 2022
10. L.Poska 27.09.2022 seisukohad planeeringulahendusele
11. Tori Vallavalitsuse 01.11.2022 eskiislahenduse avalikustamise kiri puudutatud isikutele nr 6-2.1/5505
12. Tarbijakaitse ja tehnilise Järelevalve Ameti 16.11.2022 kiri nr 16-6/22-15580-002
13. Transpordiameti 17.11.2022 kiri nr 7.2-2/22/24816-2
14. L.Poska 20.11.2022 seisukohad planeeringulahendusele
15. RB Urge peatuse detailplaneeringu eskiislahendust tutvustava arutelu protokoll 24.11.2022

IV LISAD

- Lisa 1 Liiklusuuring
- Lisa 2 osaühing Sindi Vesi 23.05.2022 e-kiri
- Lisa 3 Elektrilevi OÜ tehnilised tingimused 418213
- Lisa 4 Telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 36644239
- Lisa 5 Keskkonnamüra hinnang
- Lisa 6 Ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud
- Lisa 7 Illustratsioonid

V KOOSKÕLASTUSED JA ARVAMUSED

Planeeringu koostajad

Detailplaneering koostatakse Tori Vallavalitsuse, Osaühing Rail Baltic Estonia ning Skepast&Puhkim OÜ konsultantide koostöös:

Skepast&Puhkim OÜ

Ivan Gavrilov	projektijuht (kuni juuni 2023)
Triin Koorits	projektijuht, vastutav planeerija (kutsetunnistus nr 151414)
Evelin Kuusik	planeerija
Piret Kikkas	projekteerija

Korraldaja

Piret Kallas	planeerimisspetsialist, Tori Vallavalitsus
--------------	--

Huvitatud isik

Rauno Lee	vanemprojektijuht, Osaühing Rail Baltic Estonia
Jan-Ander Kaur	nooremprojektijuht, Osaühing Rail Baltic Estonia

Sissejuhatus

Rail Baltica on 1435 mm rööpmelaiusega kaheööpmeline elektrifitseeritud rahvusvaheline kiirraudtee koos kogu selle juurde kuuluva infrastruktuuriga. Kiirraudtee projektkiirus on rahvusvahelisel reisijateveol 249 km/h, kaubaveol 120 km/h ja kohalikul reisijateveol 200 km/h. Raudtee projekteeritakse ja ehitatakse ühtsetel tehnilistel alustel täielikus vastavuses üleeuroopaliste raudtee koostalitlusvõime tehniliste nõuetega võimaldades reisi- ja kaubarongi liiklust samal raudteel. Rail Baltica trassi pikkus on ligikaudu 870 kilomeetrit, millest Eesti Vabariigi territooriumil 213 km. Eestis läbib trass Harju-, Rapla- ja Pärnumaad. Raudtee trassikoridori täpsem asukoht on määratletud kehtestatud maakonnaplaneeringutes (Harju-, Rapla-, Pärnumaa).

Rail Baltica kohalike peatuste peamine eesmärk on rajada raudtee põhitrassile peatuste võrgustik, mis tagab regionaalse ühendatuse, tugevdab piirkondade konkurentsivõimet ning pakub võimaluse valida keskuste vahel liikumiseks kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikuma viisi. Regionaalsete rongide peatused on plaanis rajada 12 erinevasse asukohta.

1. DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED

1.1. Planeeringu eesmärk

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada vajalikud äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud, mis on vajalikud kohaliku peatuse rajamiseks. Lisaks antakse planeeringuga heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise, liikluskorralduse ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendus.

1.2. Detailplaneeringu koostamise alused

- Planeerimisseadus;
- riigihalduse ministri 17. oktoobri 2019 määrus nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“;
- 08.03.2022 planeeringu algatamise ettepanek;
- Tori Vallavalitsuse 27.05.2022 korraldus nr 401 „Rail Baltica Urge peatuse detailplaneeringu koostamise algatamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine“.

1.3. Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid

- Riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/40 kehtestatud Pärnu maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“
- Riigihalduse ministri 29.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/74 kehtestatud Pärnu maakonnaplaneering
- Rail Baltica Design Guidelines;
- Sauga Vallavolikogu 05.12.2016 otsusega nr 97 kehtestatud Sauga valla üldplaneering;
- koostatav Tori valla üldplaneering (algatatud Tori Vallavolikogu 18.10.2018 otsusega nr 114);
- Tori Vallavolikogu 17.02.2022 määrusega nr 3 vastuvõetud Tori valla arengukava aastani 2030;
- muud Eesti Vabariigis kehtivad asjakohased õigusaktid, normid, standardid jm nõuded.

1.4. Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud

- AAMOS ATLAS OÜ poolt 2022 novembris koostatud topo-geodeetiline uuring, töö nr 162-G-22-3;
- Skepast&Puhkim OÜ poolt juulis 2022 koostatud Rail Baltica kohalikud peatused – Urge peatuse liiklusuuring, töö nr 2021_0096_05;
- Kajaja Acoustics OÜ poolt novembris 2022 koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 22076-03.
- Maves OÜ poolt juunis 2023 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud URGE, töö nr 22063.

Lisaks on planeeringu koostamisel kasutatud Maa-ameti põhikaarti ja ortofotot.

2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS

2.1. Planeeringuala suurus ja selle muutmise ettepanek

Vastavalt Tori Vallavalitsuse 27.05.2022 korraldusele nr 401 on planeeringuala suurus kokku ca 3,1 ha hõlmates osa Orasselja (73001:008:0213) ning osa 19214 Jänesselja-Urge tee (73001:008:0993) kinnistutest. Sama korralduse lisas „Asukohaskeem” toodud planeeringuala ei hõlma 19214 Jänesselja-Urge tee transpordimaad ja on antud arvestamata tegelikku raudteekompleksi toimimise tagamiseks vajalikku maavajadust.

Vastavalt planeerimisseaduse § 124 lõikele 2 on detailplaneeringu eesmärk planeeringualale ruumilise terviklahenduse loomine ning § 126 lõikele 2 on detailplaneeringu koostamisel kohustuslik planeeringuala kruntideks jaotamine ja krundi ehitusõiguse määramine.

Detailplaneeringu koostamise käigus on läbiviidud liiklusuuring, mille tulemusel selgus parkimiskohtade prognoositav arv. Kuna prognoositud parkimiskohtade arv ei mahu korraldusega nr 401 määratud detailplaneeringuala piiridesse, siis oli planeeringu koostamise käigus vajalik konkreetses asukohas detailplaneeringuala piire suurendada.

Eeltoodust tulenevalt on tehtud ettepanek planeeringuala piiri korrigeerimiseks, et see kulgeks loogiliselt seoses planeeringu lahendusega. Planeeringuala piiriettepaneku suurus on ca 2,6 ha.

2.2. Olemasolev olukord



Joonis 1. Vaade planeeritavale alale (kaldaerofoto, Maa-ameti fotoladu 20.04.2022)

3. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOS

3.1. Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed

Urge kohalik peatus kavandatakse Tori valda Urge küla lääneossa. Esialgselt kavandatud Kilksama peatuse asukoht nihutati ligipääsetavuse parandamise huvides kõrvalmaantee nr 19214 äärde, millega soodustatakse peatuse ligipääsetavust kavandatud kergliiklusteelt.¹ Kavandatava Urge peatuse asukoht asub Kilksama külast 1,5 km ja Sindi linnast 3 km kaugusel. Vaadeldavat ala piiravad maatulundusmaa maaüksused.

Planeeritava ala vahetu lähedus on hoonestamata. Peatusele lähemad elamud jäävad sellest vähemalt 160 m kaugusele Jänesselja-Urge kõrvalmaanteele projekteeritava riste muldkeha taha. Järgmised lähimad elamud paiknevad kavandatavast peatusest lõunas ca 500 m kaugusel Kasela maaüksusel ja ca 800 m kaugusel Margu maaüksusel.

Planeeritava ala vahetus läheduses asuvate maaüksuste kohta lähiajal kehtestatud või menetluses olevad detailplaneeringud puuduvad.

3.2. Vastavus Pärnu maakonna planeeringu ning Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele.

3.2.1. Pärnu maakonna planeering

Riigihalduse ministri 29.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/74 kehtestatud Pärnu maakonna planeeringus on välja toodud, et Pärnumaa ühendus reisiliikluse ja kaubavedude jaoks saab paraneda pärast raudteetaristu kaasajastamist. Aeg-ruumiliste vahemaade vähendamiseks annab olulist efekti Rail Balticu kiirraudtee valmimine, mis loob täiesti uue kvaliteediga ühenduse nii Tallinna ja Riia vahel kui ka Lääne-Euroopa suunal.

Rail Balticu kiirraudtee rajamine, koos kohalike peatustega, toob maakonnale aegruumiliselt lähemale nii Tallinna kui ka Riia, rääkimata sellele trassile jäävatest kaugematest keskustest. See annab maakonna sotsiaalmajanduslikule arengule uue impulsi.

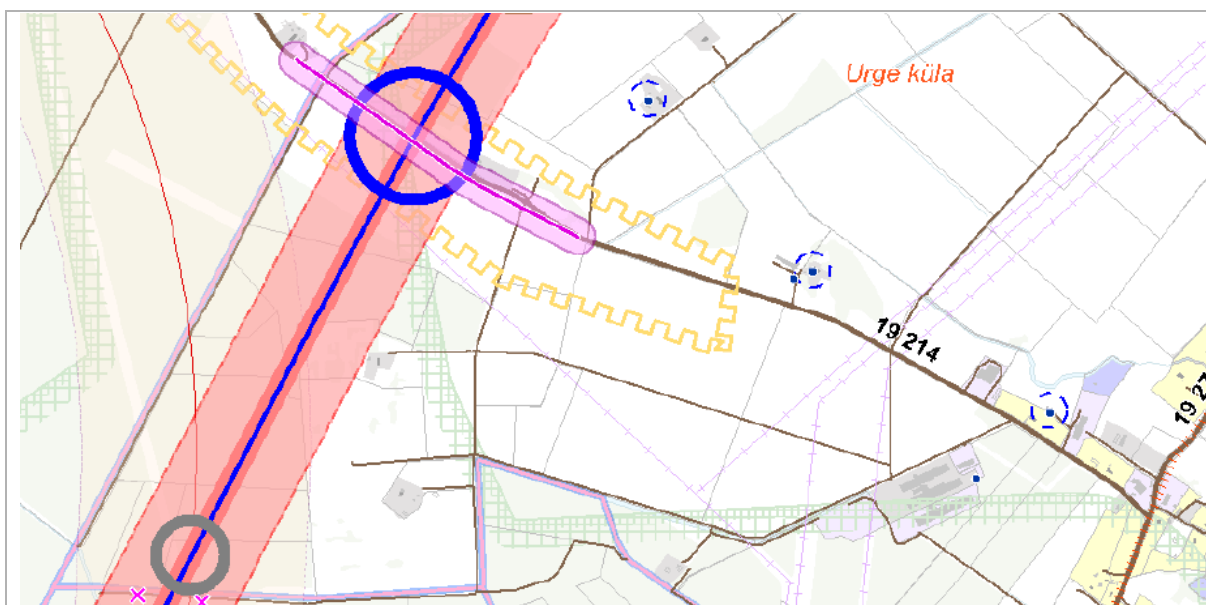
Detailplaneeringuga kavandatu vastab Pärnu maakonnaplaneeringule.

3.2.2. Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

Rail Baltic trassi koridor (lõigud 4F, 5D) Tori valla territooriumil läbib Tammiste, Kilksama, Kiisa, Urge ja Rütavere küla, Võlla, Suigu ja Murru küla kaguserva ning Kuiaru, Selja ja Elbi küla. Trass kulgeb valdavalt metsamaadel, Urge külas paikneb trassi koridoris ka põllumaad. Kogu Tori valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Elbi küla kirdeosas suundub trass olemasoleva 1520 mm raudtee koridori.

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule.

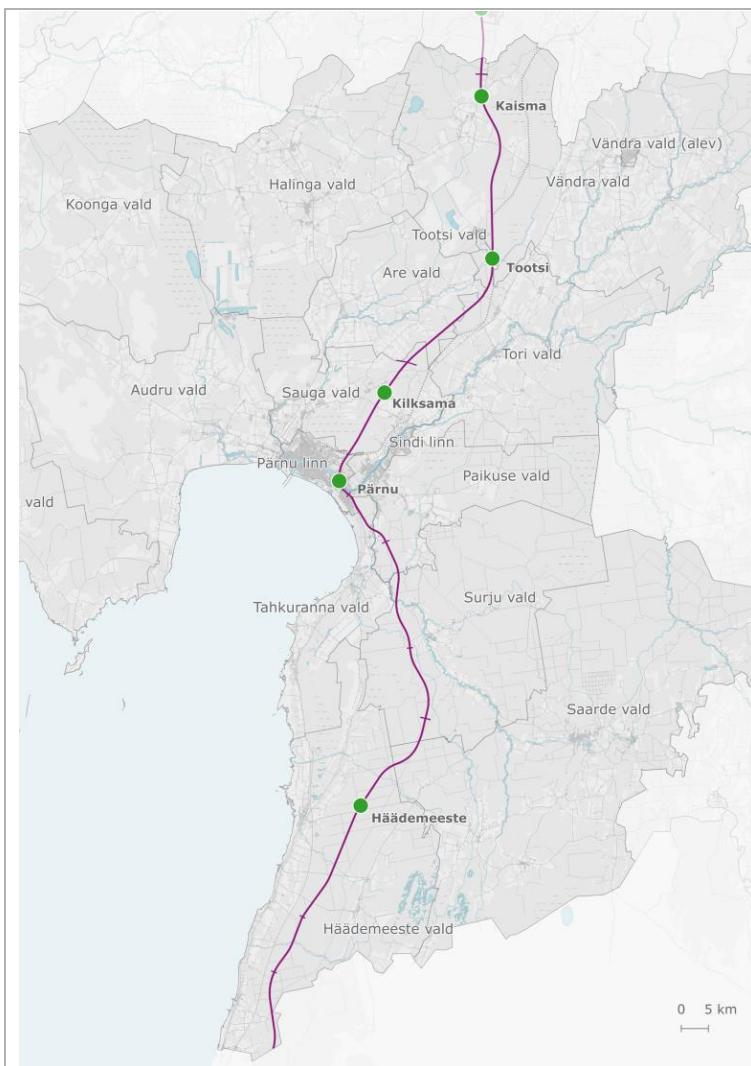
¹ Rail Balticu Pärnumaa arengukoridor. Skepast&Puhkim OÜ 2021, töö nr 2020-0037



PLANEERITAV

-  Rail Baltic trassi koridor
-  Lõigu algus ja - lõpp
-  Eritasandiline ristumine teega/rööbastega
(mootorsõidukitele liiklemiseks, maanteeviadukti
lahenduses luuakse tingimused ohutuks
liiklemiseks ka kergliiklejale)
-  Eritasandiline ristumine perspektiivse teega
-  Kavandatav teesulg
-  Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud
kavandatav/ümberehitatav tee
(koos puhvriga 50+50 m)
-  "Ürgloodusraamatu objekt"

Joonis 3. Väljavõte Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringust „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“



Joonis 4. Väljavõte Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu seletuskirjast. Skeem võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas.

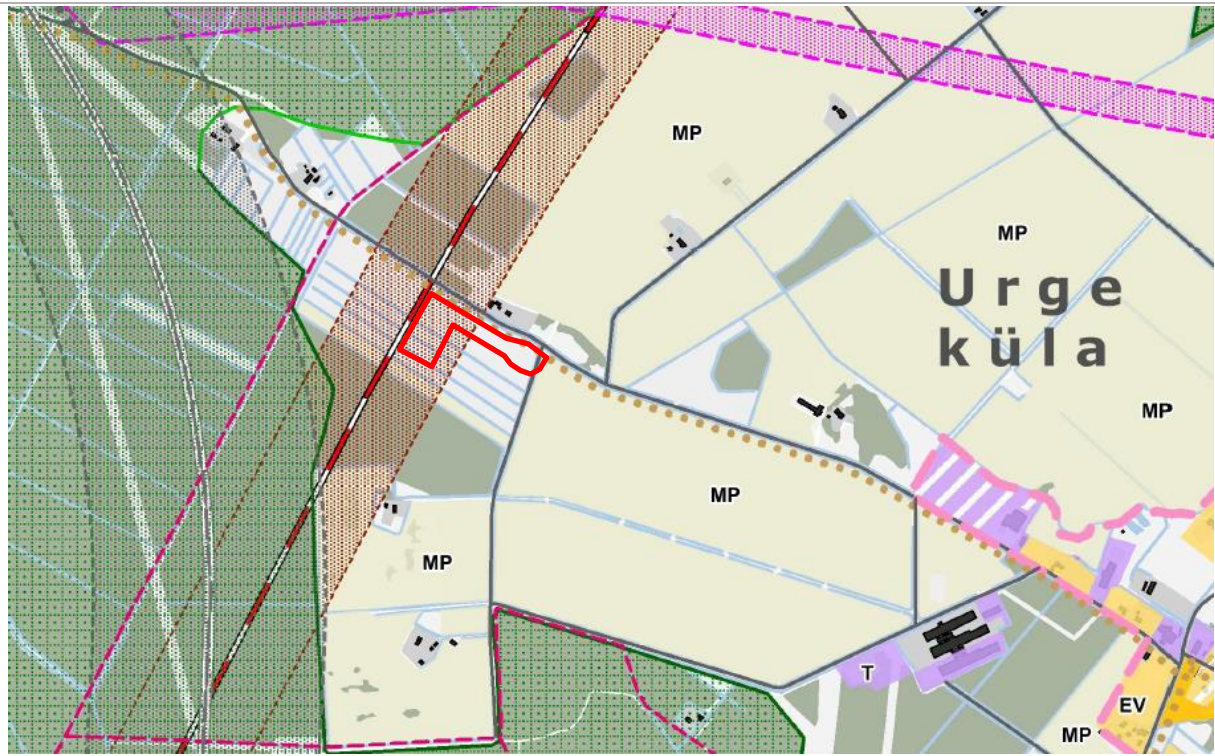
3.3. Vastavus kehtivale üldplaneeringule ja valla arengukavale

Kuni uue, kogu ühinenud omavalitsuse territooriumi hõlmava üldplaneeringu (algatatud Tori Vallavolikogu 18.10.2018 otsusega nr 114) kehtestamiseni kehtivad Tori vallas ühinenud valdade senised üldplaneeringud.

Sauga valla kehtiva üldplaneeringu kohaselt (kehtestatud Sauga Vallavolikogu 5. detsembri 2016 otsusega nr 97) paikneb planeeringuala juhtotstarbeta maal. Rail Baltica raudtee on üldplaneeringus kajastatud perspektiivsena ning kohalikke peatust ei ole kajastatud. Raudtee maa-ala on kehtivas üldplaneeringus määratletud kui raudtee ja seda teenindavate ehitiste maa-ala. Üldised kasutamise- ja ehitustingimused raudtee maa-alal on:

- Maa-ala juhtotstarve on raudteemaa.
- Elamuala läbivale raudteelõigule kaitsehaljastuse rajamisel tuleb kaitsehaljastus rajada väljapoole raudteemaad.
- Uue raudtee rajamisel või olemasoleva arendamisel tuleb järgida kõiki keskkonnakaitse põhinõudeid ja vajadusel antakse keskkonnamõjude eelhindang.

Kuna kavandatav kohalik peatus jääb üldplaneeringuga määratud raudtee trassikoridori ning kavandatav kohalik peatus on joonehitise juurde kuuluv selle kasutamisega seotud hoonete ja rajatiste kogum (raudteejaama hooned, alajaam või muu selline), siis antud juhul on tegemist üldplaneeringu kohase detailplaneeringuga.



 planeeringuala

Joonis 5. Väljavõte Sauga valla kehtivast üldplaneeringust

Tori valla arengukava aastani 2030 kohaselt on valla soov olla näoga inimeste poole ja koos muuta maailma. Tori valla üheks arengueesmärgiks on toimivad optimaalse sageduse ja kellaaegadega ühistranspordiühendused valla suuremate asulate ja Pärnu vahel ning väiksema asustustihedusega asumid omavad ühistranspordiühendusi valla linnaliste asustustega. Kiirraudtee ja sellest tuleneva kohaliku peatuse kavandamine on kooskõlas valla arengukava eesmärkide ja selle ootustega.

4. PLANEERINGULAHENDUS

Urge peatuse rajamiseks ehitatakse jaamahoone, väliala koos parkimisalaga, juurdepääsu- ja kergliiklustee, ooteplatvormid ja ooteplatvormide vaheline altpääs.

Planeeringu eesmärgiks on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada äri- ja transpordimaa sihtotstarbega krundid, mis on vajalikud Rail Baltica Urge kohaliku peatuse rajamiseks.

Alale kavandatakse ühekorruseline peatuse hoone ning välirajatised, lisaks luuakse reisijatele ühendus altpääsuga.



Joonis 6. Illustratiivne pilt võimalikust peatusest

4.1. Krundijaotus ja ehitusõigus

Planeeringuga on kavandatud moodustada viis krunti. Jaama hoone ja selle väliala tarbeks moodustatakse Orasselja maaüksusest 5 400 m² suurune 80% reisijaid teenindava transpordimaa ja 20% kaubandus-, toitlustus- ja teenindushoone maa sihtotstarbega krunt pos.1, juurdepääsuks ja parkimiseks 13 384 m² suurune tee ja tänava ja parkimisehitise maa sihtotstarbega krunt pos.2, II etapis vajadusel väljaehitatava parkla tarbeks 2 161 m² suurune parkimisehitise maa krunt pos.3 ning puurkaevu tarbeks 644 m² suurune vee tootmise ja jaotamise maa krunt pos.4. Juurdepääsu tagamiseks planeeringualalt avalikult kasutatavale teele on ette nähtud ajutine krunt pos.5, mis hiljem liidetakse viadukti tarbeks moodustava transpordimaa koosseisu.

Kavandatav jaamahoone koos seda teenindavate rajatistega ning tee- ja tänavamaad koos parkimisega on ette nähtud munitsipaalomandisse, va II etapi parkla, mis esialgu jääb Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi bilanssi.

Planeeringuga nähakse ette, et krundi pos.1 hoonestusala ulatub kinnistu raudteepoolses küljes krundi piirini, et jätta võimalus ühendada peatusehoone hilisema ooteplatvormiga. Kavandatavaid raudteerajatisi (ooteplatvormid, raudtee ja raudteealune altpääs) näidatakse planeeringus informatiivsena.

Alale kavandatakse ühekorruseline kuni 12 m kõrgune peatuse hoone ning välirajatised. Lisaks luuakse ühendus altpääsuga, mille täpsemad lahendused jäävad järgmistesse projekteerimisetappidesse ning mille osas väljastab projekteerimistingimused ning ehitus- ja kasutusloa Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet. Kavandatav ehitisealune pind on kuni 1000 m². Kavandatava väliala mõõtmed 40x115 m.

Planeeringulahendus hoone mahu ja asukoha osas täpsustub hoone projekteerimise etapis planeeringuga etteantud piirides.

Lisaks jaamahoonele on lubatud püstitada ehitusteatise kohustusega väikeehitisi ehitisealuse pinnaga 0...60 m² ja kõrgusega kuni 5 m. Sellised hooned ja rajatised peavad olema põhihoone funktsiooni toetavad, nagu nt katusealune jalgrattaparkla, prügihoone vms. Nimetatud rajatised ja hooned peavad mahtuma lubatud ehitisealuse pinna sisse ja tuleb kavandada arhitektuurselt ning mahuliselt sidusatena jaamahoonega ja kooskõlastada kohaliku omavalitsusega.

4.2. Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded

Käesoleva planeeringu puhul on lähtutud keskkonnateadliku ja energiasäästu põhimõtetest ning antud soovitus lähtuda jaamahoone projekteerimisel energiasäästliku hoone põhimõttest.

Jaamahoone projekteerimisel tuleb lähtuda ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 11.12.2018 määrusest nr 63 „Energiatõhususe miinimumnõuded“. Lisaks hoone soojapidavusele ja tehnosüsteemide heale kasutegurile tuleb hoone projekteerimisel tähelepanu pöörata ka hoone jääksoojuse kasutamisele (ventilatsiooni soojustagastusele ja valgustite vabasoojus), taastuvenergia ja looduslike ressursside kasutamisele (päikeseenergia ja sademevee kasutamine) ning automaatika ja mugavusseadmete kasutamisele (tark hoone, valguse, valgusavade ja peegeldavate pindade sihiteadlik planeerimine).

Jaamahoone projekteerimiseks on määratud nõue kasutada Balti riikidele iseloomulikke ja arhitektuurselt sobivaid traditsioonilisi ehitusmaterjale ja konstruktsioone. Rajatav hoone peab olema kaasaegse ja kõrge arhitektuurse tasemega, visuaalselt nauditav. Värvilahenduses eelistada naturaalseid toone ja Balti riikide tunnusvärve, Eesti - sinine. Väikeehitised peavad sobima terminalihoone arhitektuuriga.

Rongijaama terminalihoone konstruktsioon on planeeritud teraskarkass kandekonstruktsioonil modulaarsete kergpaneelidest fassaadidega.

Arhitektuurinõuded:

Hoonestusviis:	lahtine
Katuse kalle ja tüüp:	vaba
Katuse harja suund:	vaba
Piire:	ei kavandata*
Välisviimistlus:	betoon, metall, puit, klaas ja/või kombineeritud materjalid

* Piirdeaedu ei kavandata. Turvaaiad ja müratõkked on lubatud perrooni ja väliala vahele ning täpsed lahendused antakse raudtee projekti koosseisus.

Tagamaks puudega inimeste takistusest ehitise kasutamine, tuleb projekteerimisel arvestada ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 29.05.2018 määrusega nr 28 „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele“.

4.3. Teed, liiklus ja parkimine

Kavandatav Urge kohalik peatus asub Pärnu maakonnas Tori vallas Urge külas, küla keskusest ca 2,3 km kaugusel. Juurdepääsutee on ühendatud Jännesselja-Urge teega (nr 19214), mida mööda pääseb Urge-Kuiaru teele nr 19274, mis omakorda on ühendatud Pärnu-Rakvere-Sõmeru põhimaantee nr 5.

Kõik piirkonna teed on 1+1 sõidurajaga teed, mis tulenevalt RB projektist rekonstrueeritakse ja kohandatakse uuele olukorrale vastavaks.

Urge kohaliku peatuse osas on koostatud liiklusuuring, mille eesmärk on anda hinnang kohaliku peatusega seotud liiklusele arvutamaks projekteeritavate ristmike läbilaskvusi, prognoosida

erinevaid liikumisviise, liiklussagedust ja vajalikku sõidukite parkimiskohtade arvu, määrata teenindustasemed ning teha ettepanekuid ohutuse ja kasutusmugavuse tagamiseks (vt Lisa 1).

Urge peatuse ühendusteks on Jänesselja-Urge tee nr 19214, mille liiklussagedus on suhteliselt väike, mistõttu peatusest lisanduv liiklus ei põhjusta läbilaskvusprobleeme.

Üldparkimine on kavandatud eraldi krundil pos.2 ning II etapis vajadusel väljaehitatavasse parklasse krundil pos.3. Hoone välialale on ette nähtud parkimiskohad 4 invasõidukile, 2 elektrilaadimisega sõidukile ja minimaalselt 4 taksole. Kokku on kavandatud 72 parkimiskohta. Kuigi suur osa kasutajaskonnast vajab peatusesse jõudmiseks lisatransporti kas sõiduauto või ühistranspordi näol, on kavandatud parkimiskohtade arv eelpool nimetaud hinnangu kohaselt piisav. Üldparkla on kavandatud välja ehitada kahes etapis. Esimeses järjekorras on kavas rajada esimene etapp 24-kohalise parklana krundil pos.2. II etapi rajamine selgub vastavalt reaalsele parkimisvajadusele ning on omakorda võimalik jagada ehitusjärgudeks reaalsele parkimiskohtade vajadusele.

Jaamahoone juurde autode parkimise alast eraldi on kavandatud kaetud jalgrattahoidla. Vastavalt Eesti standardis EVS 843:2016 „Linnatänavad“ toodud „Pargi ja reisi“ parklale on planeeringualal tagatud vähemalt 10 kohta.

Jaama teenindav bussipeatus jääb juurdepääsutee äärde.

Paralleelselt kavandatud juurdepääsuteega on kavandatud 3 m laiune jalgratta- ja jalgte kergliiklejatele. Samuti on kavandatud jalgsi ligipääs Urge-Jänesselja tee kavandatud viaduktilt trepistikuga.

4.4. Haljastus ja heakord

Jaamahoonega seotud välialal (krundil pos.01) tagada minimaalselt 20% haljastust. Haljastus on ette nähtud rajada üksikpuudena ja väiksemate murualadena. Haljastuse kavandamisel juhendada standardist EVS 939-2:2020 „Puitained haljastuses. Osa 2: Ilupuude ja -põõsaste istikute kvaliteedinõuded“. Haljastuse planeerimisel tagada istikutele liigiomased kasvutingimused.

Kuumasaarte vältimiseks ja meeldiva keskkonna tagamiseks on parklaalad liigendatud haljasaladega. Täpsem haljastuse lahendus selgub edasise projekteerimise käigus.

Võimalikud väikevormid selgitatakse välja edasisel projekteerimisel. Väliruumi projekteerimiseks on vajalik kaasata 7. taseme maastikuarhitekt ning väliruumi kujundamisel tuleb tähelepanu pöörata ka selle hoolduse võimalustele.

4.5. Jäätmekäitlus

Planeeringualal tagatakse heakord platside ja haljasalade hea ehitustava järgi väljaehitamisel ning tekkivate jäätmete korralise äreveoga. Jäätmete käitlemisel tuleb lähtuda jäätmeseadusest ja Tori valla jäätmehoolduseeskirjast. Vastavalt jäätmeseadusele tuleb jäätmete kogumisel ja hoidmisel jäätmed nende tekkekohas paigutada liikide kaupa eraldi mahutitesse või selleks ettenähtud kohtadesse. Jäätmekonteinerid paigutada kõvakattelisele alusele.

Ehitusjäätmed kogutakse kokku ning antakse üle jäätmeluba või jäätmekäitleja registreerimistõendit omavale isikule (firmale) ja käideldakse vastavalt Tori valla jäätmehoolduseeskirja nõuetele.

4.6. Tuleohutusnõuded

Käesoleva detailplaneeringu koostamisel arvestatakse 30.03.2017 vastu võetud Siseministri määrusega nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“. Konkreetseid nõudeid täpsustatakse ehitusprojekti käigus. Käesoleva detailplaneeringuga ei määrata ehitistevahelisi kajasid, tuleleviku

takistamine ühelt ehitist teisele toimub ehituslike meetmetega ja täpsustub ehitusprojekti. Väline tuletoorje veevarustus on kajastatud peatükis 5.2.

4.7. Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud

Kavandatava tegevuse elluviimisega ei kaasne olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid. Vaadeldaval alal ega lähipiirkonnas ei asu Natura 2000 alasid, hoiualasid, kaitsealasid, kaitsealuseid liike, püsielupaiku, kaitstavaid looduse üksikobjekte, väärtuslikku põllumajandusmaad ega kultuurimälestisi.

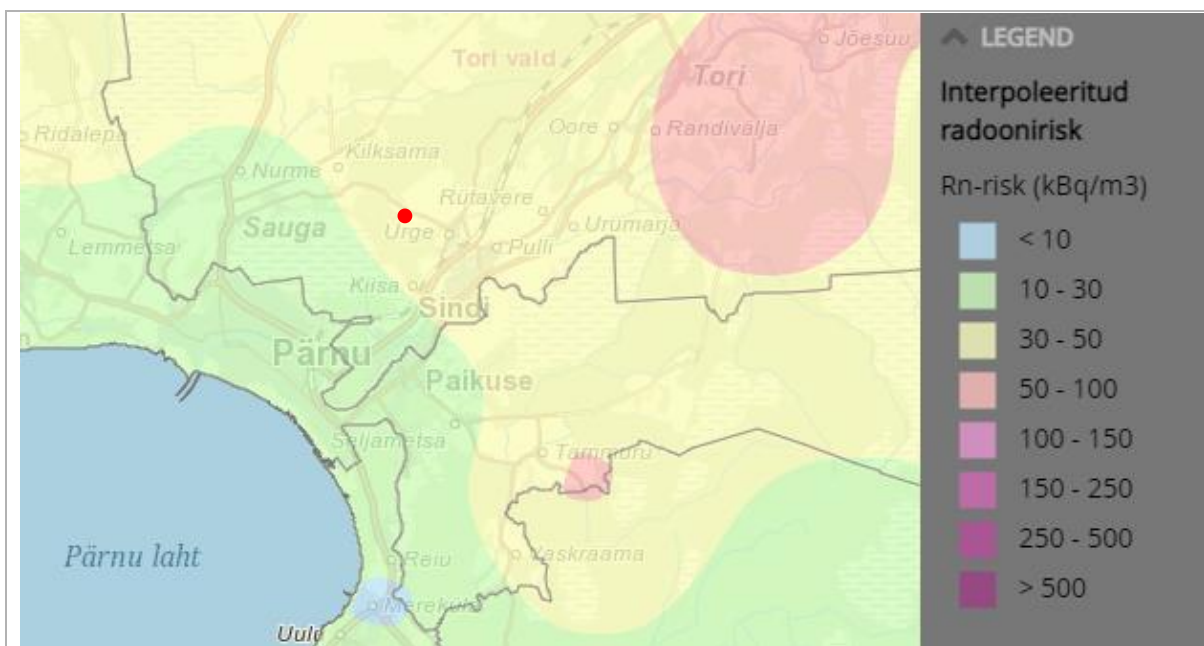
Tegevuse elluviimisega kaasneb positiivne mõju regionaalse ühendatuse ja piirkondade konkurentsivõime tugevdamisega, kuna tekib võimalus kasutada keskuste vahel liikumiseks kiiret, ohutut ja keskkonnasäästlikumat viisi.

Planeeringualale ei ole kavandatud keskkonda saastavaid objekte. Käesoleva detailplaneeringuga määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused Rail Baltica Urge kohaliku peatuse jaamahoonel ja seda teenindava infrastruktuuri ehitamiseks. Planeeringus kavandatud tegevusega kaasnevad võivad negatiivsed mõjud on valdavalt seotud ehitustegevusega. Nende ulatus piirneb planeeritava kinnistu ning selle vahetu lähialaga, kuhu võib levida ehitustegevusest ja ehitustehnika liikumisest tulenev vibratsioon, müra ja tolm. Nimetatud häiringud võivad kaasa tuua ebamugavusi piirkonna elanikele ning takistusi liikluses. Nimetatud häiringud on ajutised ning ei ole ette näha ohtu inimeste tervisele või varale. Ehitustööde kavandamisel tuleb tööohutuse plaanis kavandada ja kirjeldada ehitusplatsi vahetusse naabrusesse levida võiva tolmu, müra ja vibratsiooni tõkestamise abinõud ning ehitustegevusega kaasnevate jäätmete veo korraldust.

4.7.1. Radoon

Vastavalt Eesti Geoloogiateenistuse Eesti pinnase radooniriski kaardile varieerub Eestis pinnaseõhus mõõdetud radoonisisaldus enamasti 23–75 kBq/m³ piirides, kuid võib ületada kohati 500 kBq/m³ piiri. Selleks, et Rn-sisaldus hoonete siseõhus ei ületaks paljudes EL maades tunnustatud viitetaset 200 Bq/m³, ei peaks radoonisisaldus pinnaseõhus ületama 50 kBq/m³.

Radooniriski kaardi kohaselt asub planeeritav ala normaalse radoonisisaldusega pinnasega alal. Radooniohu täpsustamiseks planeeritaval alal on soovituslik enne hoone projekteerimist mõõta täpne pinnase radoonisisaldus ja vastavalt mõõtmistulemustele rakendada ehituslikke meetmeid radooni siseruumidesse sisseimbumise tõkestamiseks vastavalt Eesti standardis EVS 840:2017 "Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes" esitatud nõuetele. Hea ehituskvaliteet kõikide läbiviikude (postide ja kommunikatsioonide) hermetiseerimine ning hea ventilatsioon tagavad madala radoonitaseme hoones.



Joonis 7. Väljavõte Eesti geoloogiateenistuse interpoleeritud radooniriski kaardist (andmed 2020. aasta seisuga)

4.7.2. Keskkonnamüra

Selleks, et hinnata Rail Baltica Urge kohaliku peatuse detailplaneeringu koosseisus kavandatava tegevusega kaasnevat müraolukorda projektiala läheduses asuvatele müratundlikele hoonetele ja aladele ning vajadusel välja pakkuda leevendusmeetmed on Kajaja Acoustics OÜ poolt novembris 2022 koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 22076-03 (vt Lisa 5).

Planeeringualale lähim müratundlik kinnistu Orasselja piirneb vahetult Jänesselja-Urge teega. Orasselja kinnistu eluhoone jääb ca 25 m kaugusele Jänesselja-Urge teest ning ca ≥ 250 m kaugusele raudtee põhitrasist.

Raudtee ja maantee summaarse arvutusliku müra tasemed on Orasselja kinnistu õuealal madalamad kui $L_d = 65$ dB päevasel ajal ning $L_n = 55$ öisel ajal. Kinnistul asuvale eluhoonele mõjuvad müratasemed on arvutuslikult madalamad kui kui $L_d = 60$ dB päevasel ajal ning $L_n = 50$ öisel ajal. Selliselt on Orasselja kinnistu õuealal täidetud II kategooria piirväärtuse nõuded. Kuna hoone teepoolsel küljel on lubatud +5 dB kõrgemad müratasemed, siis Urge kohaliku peatuse detailplaneeringu realiseerimiseks ei ole vaja müratundlike hoonete kaitseks lisaks raudtee põhitrasssi projektis ette nähtud leevendusmeetmetele täiendavaid liikluse müra leevendavaid meetmeid kavandada.

Kohaliku peatuse projekteerimisel peab olema tehnoseadmete valik ja paigutus tehtud selliselt, et lähimate müratundlike kinnistuteni leviv müra oleks madalam kui keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisas 1 toodud tööstusmüra normtasemed.

Kui tulevikus tekib vajadus planeeringuala lähedusse (ca 100-300 m kaugusele) uute müratundlike alade või kinnistute rajamiseks, siis tuleb planeerimisprotsessis arvestada perspektiivse raudtee ning piirkonnas asuvate maanteed müra mõjuga, analüüsida müra levikut ning välja töötada sobivad müra vähendamise võimalused.

Kui tulevikus selgub, et mingil ajahetkel kehtivaid keskkonnamüra normtasemeid ületatakse näiteks seoses suurema raudtee või maantee liiklussagedusega, siis tuleb vajadusel rakendada täiendavaid leevendusmeetmeid.

4.7.3. Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused

Selgitamaks välja geoloogilised ja hüdrogeoloogilised tingimused Urge peatuse planeeringuala territooriumil on Maves OÜ poolt juunis 2023 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud URGE, töö nr 22063 (vt Lisa 6).

Selle kohaselt ei tohi veetaseme säilitamiseks praegusel tasemel drenaažisüsteemi kahjustada. Kui ehitustööde käigus ulatuvad kaevised kuivendussüsteemini või sellest sügavamale tuleb tagada drenide edasine toimimine, juhtides kuivendusvee rajatistestkõrvale või ümber nende.

Veevarustuse lahendamiseks saab aluspõhjakiivimisesse, mis on suhteliselt hea veeandvuse ja rahuldava kvaliteediga, rajada Urge raudteepeatuse kaevu.

Reoveekäitluseks on mitmeid võimalusi: kasutada kogumismahutit või juhtida eelnevalt bioloogiliselt puhastatud (biopuhasti, filtriväljak) heitvesi maaparandussüsteemi, s.h maaparanduskraavi. Imbväljaku rajamine on problemaatiline pinnase savika iseloomu tõttu, mis takistab immutusvee infiltreerumist.

Ehitusgeoloogilised tingimused teede ja parklate rajamiseks on rahuldavad.

Hoone vundeerimissügavusele jääb suhteliselt nõrk savipinnas. Kergemad hooned saab rajada madalvundamendile, olenevalt koormusest lint- või plaatvundamendile. Savi pinna ja vundamendi taldmike vahele tuleb teha heade geotehniliste omadustega tihendatud täitepinnasest kiht. Vältida tuleb vee kogunemist vundamendisüvenditesse kuna savi on kergesti loenduv pinnas, mille kandevõime vee all seistes väheneb.

4.7.4. Abinõud valgusreostuse vähendamiseks

Suur osa öösel kasutatavast välisvalgustusest on ebaefektiivne, liiga hele, halvasti suunatud, valesti varjestatud ja paljudel juhtudel täiesti tarbetu. Valgust ja selle loomiseks kasutatud elektri raiskamise selle taevasse valgumise asemel tuleb keskenduda tegelikele objektidele ja aladele, mida valgustada tahetakse.

Nutikas valgustus, mis suunab valguse sinna, kuhu vaja, loob tasakaalu ohutuse ja tähistatavuse vahel. Välisvalgustus on mõeldud öise ohutuse ja turvalisuse suurendamiseks, kuid liiga palju valgustust võib anda vastupidise efekti. Alati peaks olema eesmärk nähtavus.

Säästev välisvalgustus tagab turvalisuse, loob atmosfääri ja mõjutab otsustavalt kohalikku keskkonda ja elukvaliteeti.

Valgusreostuse kahjulike mõjude minimeerimiseks peaks valgustus:

- olema hämardatav töövälisel ajal minimaalsele tasemele;
- madala ja ebaregulaarsete kasutustega aladel olema juhitav läbi liikumisanduri;
- hämardatav võimalikult sujuvalt, et vältida liiga kiirelt valgustustasemetete muutusi;
- valgustama ainult seda ala, mis seda vajab;
- projekteeritud selliselt, et valgus leviks naaberkinnistule võimalikult vähe;
- ei tohi olla eredam kui vaja;
- peab vähendama sinise valguse emissiooni;
- olema täielikult varjestatud (allapoole suunatud);
- eelistada katendites madala peegeldusvõimega materjale;
- eelistada asustatud piirkondadesse sobivat valgustite värvustemperatuuri 3000K.

4.8. Vertikaalplaneerimine

Vertikaalplaneerimine tuleb koostada ehitusprojekti mahus vastavalt teede ja hoone(te) täpsetele asukohtadele. Sademevee ärajuhtimisel tuleb välistada vee valgumine naaberkinnistutele ja

transpordimaa kinnistutele ja arvestada transiitvee ärajuhtimisega. Sademevee ärajuhtimise projekteerimisel lähtuda standardist EVS 843 „Linnatänavad“.

4.9. Servituutide seadmise vajadus

Seoses planeeritud tehnovõrkude lahendustega on vajalik seada järgmised servituudid:

- planeeritud veetorule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks kruntidele pos.2, pos.3 ja pos.4;
- kavandatud puurkaevu 30 m sanitaarkaitseala krundidel pos.2, pos.3, pos.4 ja naabermaaüksusel Orasselja;
- planeeritud isevoolsekanalisatsiooni torule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2;
- planeeritud survekanalisatsiooni torule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2;
- planeeritud sademeveetorustikule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2;
- planeeritud sademevee survetorustikule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks kruntidele pos.1 ja pos.2;
- planeeritud keskpinge maakaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2 ja naabermaaüksusele Orasselja;
- planeeritud trafoalajaamale ulatusega 2 m alajaama välisseinast tehnovõrgu valdaja kasuks krundil pos.2 ja naabermaaüksusele Orasselja;
- planeeritud tänavavalgustuse kaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2.

4.10. Kuritegevuse riske vähendavad meetmed

Planeeritava ala turvalisuse tagamiseks vajalikud meetmed:

- Rajada hoone ümber, parkimisaladele ja juurdepääsuteedele välisvalgustus.
- Kasutada vastupidavaid ja kvaliteetseid materjale.
- Luua atraktiivne maastikukujundus, arhitektuur, tänavaruum jm avaliku ruumi elemendid.
- Hoida planeeritav ala korras.
- Kasutada süttimatust materjalist prügikonteinereid ja välimööblit.
- Orienteerida hoone peasissepääs tänava suunas.
- Kasutada turvavarustust – alarmid (signalisatsioon), videojälgimissüsteem.

Kuritegevuse ennetamise meetmete osas on lähtutud normatiivist EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“.

5. TEHNOVÕRGUD

Tehnovõrkude lahenduse aluseks on võrguvaldajate tehnilised tingimused.

Tehnovõrkude põhimõtteline lahendus on kajastatud tehnovõrkude koondplaanil ja seda täpsustatakse ehitusprojekti.

5.1. Veevarustus

Veevarustuse planeerimise aluseks on OÜ Sindi Vesi 23.05.2022 saadetud e-kiri (vt Lisa 2).

Vastavalt tehniliste tingimustele on lähim võimalus ühendamiseks ühisveevärgiga on 1800 m kaugusel.

Planeeringuala ligikaudsete olmevee ja reovee vooluhulkade arvutamisel on aluseks võetud järgmised lähteandmed:

Külastajad - keskmiselt 142 inimest päevas, külastajatest ca 80% kasutab WC-d, ühiktarbimine 10 l/d.

Töötajad - 2 inimest, ühiktarbimine 30 l/d.

Hetke tarbimise (l/s) arvutuste aluseks on vastava hoone tüübi põhikorruse plaanil toodud lahendused.

Planeeringuala arvutuslik olmevee tarbimine on:

$Q_{\text{kesk}} = 1,2 \text{ m}^3/\text{d},$

$Q_{\text{max}} = 0,5 \text{ m}^3/\text{h}$

$Q_{\text{arv}} = 0,68 \text{ l/s}$

Planeeringuala veevarustus on lahendatud planeeritud puurkaev-pumpla baasil. Planeeringuala asub suhteliselt kaitstud põhjaveega alal. Vastavalt Veeseaduse § 149 on puurkaevu sanitaarkaitseala min 30 m. Puurkaevu sügavus ja vajalik veekäitlus täpsustatakse projekteerimisel.

Puurkaevust on planeeritud veetorustik hooneni.

Ühisveevärgi torustik tuleb rajada PE PN10 torustikust. Planeeritud veetorustike rajamissügavus on minimaalselt 1,8 m torustiku peale.

Planeeringuala veetarve, puurkaev-pumpla parameetrid, torustike läbimõõdud ja paiknemine täpsustatakse projekteerimistööde käigus.

5.2. Tuletõrje veevarustus

Väline tuletõrje veevarustus piirkonnas puudub.

Planeeringuala tuletõrje veevarustus on lahendatud lokaalselt. Planeeringuala välistulekustutusvee vajadus on 10 l/s 3 tunni jooksul (EVS 812-6:2012+A1+A2), mis saadakse planeeritud tuletõrjevee mahutist 2x60 m³ kuivhüdrandi abil. Hüdrandi kaugus hoonest peab olema min 30 m. Planeeritud tuletõrjevee mahuti täitmine toimub planeeritud veetorustikust. Välistulekustutusvee vajadus tuleb täpsustada hoone projektiga ning mahuti suurus vajadusel muuta.

5.3. Reovee kanalisatsioon

Kanalisatsiooni planeerimise aluseks on OÜ Sindi Vesi 23.05.2022 saadetud e-kiri (vt Lisa 2).

Vastavalt tehniliste tingimustele on lähim võimalus ühendamiseks ühiskanalisatsiooniga 2000 m kaugusel.

Planeeringuala arvutuslik reovee vooluhulk on:

$Q_{\text{kesk}}=1,2 \text{ m}^3/\text{d}$

$Q_{\text{max}}=0,5 \text{ m}^3/\text{h}$

$Q_{\text{arv}}=4,0 \text{ l/s}$

Arvutuste alused vt peatükist Veevarustus.

Planeeringuala reovesi kogutakse isevoolselt kokku ja suunatakse planeeritud reoveepuhastisse (biopuhastisse) kujaga 25 m. Peale reoveepuhastit on planeeritud reoveepumpla kujaga 10 m, mis pumpab heitvee RB teeprojektiga projekteeritud kraavi. Enne heitvee kraavi juhtimist on planeeritud proovivõtukaev.

Isevoolne torustik tuleb rajada De160 PVC või PP SN8 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,2 m toru peale. Survetorustik tuleb rajada PE PN10 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,8 m toru peale.

5.4. Sademevee käitlemine

Planeeringuala ärajuhtimist vajav sademevesi koguneb hoone katuselt ning kõvakattega teedelt ja platsidelt.

Planeeringualalt kogutakse sademevesi restkaevude ja torustike abil kokku ning juhitakse möödavooluga liiva-mudapüüduriga õlipüüdurisse. Peale lokaalset puhastust on sademevesi planeeritud juhtida planeeritud ühtlustusmahutisse mahuga 96 m³. Ühtlustusmahuti võib rajada mahutitest või geomembraaniga ümbritsetud plastist immutuskastidest. Juhul kui välialalt (v.a. planeeritud asfaltkattega parkla) kogutakse kokku tinglikult puhas sademevesi, võib selle juhtida eraldi sademeveetorustikuga õlipüüdurist mööda otse ühtlustusmahutisse.

Planeeringuala sademevee eesvooluks on RB teeprojektiga projekteeritud kraav. Sademevee juhtimiseks nimetatud kraavi on planeeritud sademeveepumpla, mille abil pumbatakse kraavi vooluhulka 5 l/s, mis ei tohiks kraavi läbilaskevõimet oluliselt mõjutada. Tingimused sademevee juhtimiseks kraavi tuleb taotleda projekteerimise käigus.

Peale õlipüüdurit ja ka enne väljalasku kraavi tuleb paigaldada proovivõtukaev. Suublasse juhitud sademevesi peab vastama Keskkonnaministri 08.11.2019 määrusega nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused¹” kehtestatud nõuetele.

Planeeringuala arvutuslik sademevee äravool on 158 l/s. Püüduri suuruse valikul arvestada ka torustiku ja kaevude enda osalise akumuleeriva (ühtlustava) mahuga. Sademevee vooluhulga arvutuste aluseks on EVS 848:2021 Väliskanaliseerimisvõrk. Arvutusvihma korduvuseks on võetud 3 aastat ja kestuseks 5 minutit.

Sademeveetorustik tuleb rajada isevoolsetest PP SN8 torustikest, min rajamissügavus 1,2 m toru peale. Survetorustik tuleb rajada PE PN10 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,8 m toru peale. Restkaevud settekotiga min 0,6 m, soovitatavalt settepalliga mahuga 300 liitrit.

Täpne sademevee ärajuhtimise lahendus, täpsustatud vooluhulgad ja vajadusel sademeveekoormuste vähendamise meetmed antakse projekteerimise käigus ning lahendatakse koos ala vertikaalplaneerimisega.

5.5. Elektrivarustus

Elektrivarustuse planeerimise aluseks on OÜ Elektrilevi väljastatud tehnilised tingimused 418213 (vt Lisa 3).

Detailplaneeringu alal on ette nähtud koht uuele komplektalajaamale võimalikult koormuskeskme lähedusse, planeeritava tee äärde, et tagada selle teenindamiseks ööpäevaringne vaba juurdepääs. Uue alajaama toide on planeeritud keskpinge maakaabelliiniga uue kavandatava juurdepääsu tee algusest JÄNESSELJA:SND keskpinge õhuliinist.

Madalpinge liitumispunkt on ette nähtud planeeritavasse komplektalajaama peakaitsme suurusega 560 A. Elektritoide liitumispunktist nähakse ette maakaabliga.

5.6. Sidevarustus

Sidevarustus tagatakse raudtee sisevõrgu või 5G võrgu kaudu.

5.7. Välisvalgustus

Detailplaneeringuga on näidatud tänavavalgustuse põhimõtteline lahendus.

Käesolev detailplaneering näeb ette parkla, kõnni- ja sõidutee ning jaamahoone väliala nõuetekohase valgustamise. Valgustuse toide saadakse kavandatava komplektalajaama vahetus lähedusse kavandavast liitumiskilbist. Tänavavalgustusele nähakse ette juhtimiskilp ja tänavavalgustuse elektrivarustus lahendatakse maakaabelliinidega.

Tänavavalgustuse lahendus peab arvestama, et oleks tagatud nii nägemisülesanneteks vajalik valgustus, valgustuse kvalitatiivsed nõuded kui ka kasutajate nägemismugavus. Valgustuslahendus ei tohi tekitada valgusreostust, häirivat valgust ümbritsevale keskkonnale ega kutsuks esile räguse aistinguid. Samuti peab valgustuspaigaldis olema keskkonnasõbralik ja jätkusuutlik, sobituma esteetiliselt ja disainilt keskkonda ning tekitama koos olemasolevate ehitistega ühtse terviku.

Valgustitena kasutada leedvalgusteid. Valgusti vandaalikindlus tuleb valida vastavalt valgusti paigalduskõrgusele: kuni 6 m – IK08, 6 m ja kõrgem – IK07. Kasutatavad valgusallikad peavad vastama fotobioloogilise ohutuse standardi ohutuse klassile minimaalselt RG0 või RG1. Kuna õhtusel ja öisel ajal liikluse intensiivsus väheneb oluliselt, tuleks õhtusel ja öisel ajal valgustustaset hämardada või lülitada välja, kuid tagades selle süttimise läbi andurite teede kasutamisel.

Täpsed valgustusklassid vastavalt teevalgustuse standardile, hämardamise graafik, valgustuse värvsustemperatuur (CCT), värviedastuse üldindeks (CRI), valgustite paigalduskõrgused, mastide paigustus ning maakaablite tüübid ja trasside täpsed asukohad lahendatakse ehitusprojekti käigus. Valgustuse projekteerimisel lähtuda teevalgustuse standardist EVS-EN 13201 ja välistöökohtade standardist EVS-EN 12464-2.

5.8. Soojusvarustus

Piirkonnas puudub soojusvõrk. Jaamahoone küte lahendatakse lokaalselt soojuspumba baasil.

5.9. Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal

Kavandatav Urge peatus asub maaparandussüsteemide maa-alal. Vastavalt maaparandusseaduse (edaspidi MaaParS) § 47 tuleb tagada maaparandussüsteemi toimimine. Ilma Põllumajandus- ja

Toiduameti (edaspidi PTA) loa või kooskõlastuseta on maaparandussüsteemis keelatud takistada veevoolu ja paisutada vett.

Peatuse projekteerimise käigus tuleb tagada naaberkinnisasjadele jäävate maaparandussüsteemide ja maaparandussüsteemi eesvoolu nõuetekohane toimimine. Ehitamisega ei tohi halvendada naaberkinnisasjade kuivendusseisundit ega kahjustada naaberkinnisasjadele jäävate maaparandussüsteemide toimimist.

Lisavee juhtimisega maaparandussüsteemi tuleb arvestada MaaParS § 53 toodud nõuetega. Sadevee ehk lisavee suunamiseks kraavi, tuleb edasise projekteerimise käigus teha vajalikud arvutused, mille tulemustest nähtub, et maaparandussüsteem toimib tõrgeteta ka peale lisanduvate veehulkade saabumist ja kas on vajalik teha vee kraavijuhtimisel kraavikindlustustöid.

Hoonete projekteerimisel on soovitatav olemasoleva drenaaž hoonete alt eemaldada ning rajada uus drenaažisüsteemi, et välistada hilisemaid liigniiskusest tekkida võivaid kahjusid.

Lahenduste koostamisel kaasata maaparandusalal tegutsevate ettevõtjate registri (MATER) registreeringuga spetsialist (MaaParS § 36 lg 2). Kui MATER registreeringuga spetsialisti hinnangul takistavad kavandatavad ehitised maaparandussüsteemi toimimist, tuleb drenaažisüsteem ümber ehitada. Projekteerimistingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks väljastab PTA (MaaParS § 50 lg 5 ja § 12).

Detailplaneeringu alusel maaparandussüsteemile, eesvoolule ja eesvoolu kaitsevööndisse rajatavate ehitiste projektid kooskõlastada PTA-ga (MaaParS § 50 lg 1, § 48 lg 3).

6. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

Kehtestatud detailplaneering määrab planeeringuala edaspidise maakasutuse ja on aluseks ehitusprojektide koostamiseks.

Planeering rakendub vastavalt Eesti Vabariigi seadustele ja õigusaktidele.

Planeeringulahenduse kehtestamine ja kehtetuks tunnistamine toimub planeerimisseaduses ette nähtud korras.

Planeeringu elluviimiseks tuleb teostada järgmised toimingud:

- kehtestatud detailplaneeringu alusel katastriüksuste moodustamine ja kinnistusraamatusse kandmine;
- vajalike servituutide seadmine;
- enne kasutusloa taotlemist jaamahoonele tuleb välja ehitada tehnovõrgud kuni liitumispunktini;
- sõlmida liitumislepingud;
- ehitusprojekti koostamine ja ehitusloa taotlemine;
- jaamahoone ehitamine ja vastuvõtmine.

Raudteerajatistele väljastab projekteerimistingimused ning ehitus- ja kasutusloa Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet.