

Töö number	2022_0007_05
Tellija	Saku Vallavalitsus Juubelitammede tee 15, 75501 Saku Telefon 671 2431 e-post: saku@sakuvald.ee
Huvitatud isik	Osaühing Rail Baltic Estonia Veskiposti 2/1, 10138 Tallinn 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	22.02.2024

Rail Baltica Kurtna raudteepeatuse 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	8
2.1.	Planeeringuala suurus ja selle muutmise ettepanek	8
2.2.	Olemasolev olukord	8
2.3.	Olemasolevad kitsendused	9
3.	PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOSD	10
3.1.	Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed	10
3.2.	Vastavus Harju maakonnaplaneeringu 2030+ ning Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele.	10
3.2.1.	Harju maakonnaplaneering 2030+	10
3.2.2.	Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“	10
3.3.	Vastavus kehtivale ja koostatavale üldplaneeringule ning valla arengukavale.....	12
4.	PLANEERINGULAHENDUS.....	14
4.1.	Krundi jaotus ja ehitusõigus	14
4.2.	Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded	15
4.3.	Teed, liiklus ja parkimine	16
4.4.	Haljastus ja heakord.....	16
4.5.	Jäätmekäitlus	17
4.6.	Tuleohutusnõuded.....	17
4.7.	Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud.....	17
4.7.1.	Radoon	18
4.7.2.	Keskkonnamüra	19
4.7.3.	Ehitus- ja hüdrogeoloogiline uuring	19
4.7.4.	Abinõud valgusreostuse vähendamiseks.....	20
4.8.	Vertikaalplaneerimine	20
4.9.	Olemasolevad ja kavandatavad kitsendused	20
4.10.	Kuritegevuse riske vähendavad meetmed	21
5.	TEHNOVÖRGUD	22
5.1.	Elektrivarustus.....	22
5.2.	Sidevarustus	22
5.3.	Välisvalgustus.....	22
5.4.	Veevarustus	23
5.5.	Tuletõrje veevarustus	23
5.6.	Reovee kanalisatsioon	24
5.7.	Sademevee käitlemine.....	24
5.8.	Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal	25
5.9.	Soojusvarustus	25
6.	PLANEERINGU ELLUVIIMINE.....	26

II JOONISED

- DP-01 Situatsiooniskeem
- DP-02 Kontaktvööndi funktsionaalsed ja ehituslikud seosed
- DP-03 Tugiplaan
- DP-04 Põhijoonis
- DP-05 Tehnovõrkude koondplaan

III MENETLUSDOKUMENDID

1. Avaldus detailplaneeringu algatamiseks
2. Põllumajandus- ja Toiduameti 20.06.2022 kiri nr 6.2-2/1111
3. Terviseameti 29.06.2022 seisukoht nr 9.3-4/22/5255-2
4. Saku Vallavalitsuse 20.09.2022 korraldus nr 553
5. Detailplaneeringu algatamise teade Ametlikes Teadaannetes
6. Väljavõte detailplaneeringu algatamise teatest oktoobris 2022 ilmunud Saku Sõnumitest nr 10 (4889)
7. Transpordiameti 20.10.2022 lähteseisukohad nr 7.2-2/22/21483-2
8. Saku Vallavalitsuse 07.03.2023 eskiisi arutelu teavituskiri ametitele nr 7-1/50-8
9. Saku Vallavalitsuse 07.03.2023 eskiisi arutelu teavituskiri puudutatud isikutele nr 7-1/50-9
10. Väljavõte eskiisi avaliku arutelu teatest märtsis 2023 ilmunud Saku Sõnumitest nr 3 (494)
11. Põllumajandus- ja Toiduameti 16.03.2023 e-kiri nr 6.2-5/13038
12. Eskiislahendust tutvustava avaliku arutelu 29.03.2023 memo
13. Transpordiameti 31.03.2023 ettepanekute e-kiri

IV LISAD

- Lisa 1 Liiklusuuring
- Lisa 2 Metsainventuur
- Lisa 3 Radooniuring
- Lisa 4 Ehitus- ja hüdrogeoloogiline uuring
- Lisa 5 Keskkonnamüra hinnang
- Lisa 6 Veevarustuse ja kanalisatsiooni tehnilised tingimused
- Lisa 7 Elektrilevi OÜ tehnilised tingimused 420661
- Lisa 8 Telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 36833428
- Lisa 9 Illustratsioonid

V KOOSKÕLASTUSED JA ARVAMUSED

Planeeringu koostajad

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

Skepast&Puhkim OÜ

Ivan Gavrilov	projektijuht
Triin Koorits	projektijuht - vastutav planeerija (kutsetunnistus nr 151414)
Evelin Kuusik	planeerija
Piret Kikkas	VK-projekteerija

Korraldaja

Karmen Jääger	planeeringuspetsialist, Saku Vallavalitsus
---------------	--

Huivatud 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 planeeringuala kruntideks jaotamine ning hoonestusala ja ehitusõiguse määramine Rail Baltica Kurtna 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 detailplaneeringu algatamise ettepanek;
- Saku Vallavalitsuse 20.09.2022 korraldus nr 553.

1.3. Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid

- Riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 kehtestatud Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukohta määramine“
- Riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78 kehtestatud „Harju maakonnaplaneering 2030+“
- Rail Baltica Design Guidelines;
- Saku Vallavolikogu 09.04.2009 otsusega nr 22 kehtestatud Saku valla üldplaneering;
- Saku Vallavolikogu 17.02.2022 otsusega nr 8 vastuvõetud Saku valla koostatav üldplaneering;
- Saku Vallavolikogu 18.05.2017 määrus nr 3 „Ehitus- ja planeerimisvaldkonna korraldamine Saku vallas“
- Saku Vallavolikogu 17.10.2019 määrusega nr 15 vastu võetud Saku valla arengukava 2035+;
- Eesti standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“;
- Eesti standard EVS 939-2:2020 „Puittaimed haljastuses. Osa 2: Ilupuude ja -põõsaste istikute kvaliteedinõuded“;
- muud Eesti Vabariigis kehtivad asjakohased õigusaktid, normid, standardid jm nõuded.

1.4. Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud

- TOP Geodeesia OÜ poolt 2023 jaanuaris koostatud topo-geodeetiline uuring, töö nr GD-22-636;
- Skepast&Puhkim OÜ poolt koostatud Rail Baltica Kurtna kohaliku peatuse detailplaneeringu Metsainventuur, töö nr 2022_0007_07;
- PML BALTI OÜ poolt 2022 detsembris koostatud radooni aktiivsuskontsentratsiooni mõõtmisaruanne;
- Skepast&Puhkim OÜ poolt veebruaris 2023 koostatud Rail Baltica kohalikud peatused - Kurtna peatuse liiklusuuring, töö nr 2022_0007_05;
- Maves OÜ poolt veebruaris 2023 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud, töö nr 22063;
- Kajaja Acoustics OÜ 2023. aasta augustis koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 22075-01.

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

2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS

2.1. Planeeringuala suurus ja selle muutmise ettepanek

Tulenevalt käesoleva planeeringu koostamise käigus koostatud liiklusanalüüsist selgunud suurenenud parkimisvajadusega on tehtud ettepanek laiendada planeeringuala edelasuunas arvestades nii tegelikku raudteekompleksi toimimise tagamiseks vajalikku maavajadust.

2.2. Olemasolev olukord

Planeeritav ala asub Harju maakonnas Saku vallas Kurtna küla kirde osas. Planeeringuala piirneb Kurtna aiamaa (71901:001:0391), 11152 Kirdalu-Kiisa tee (71901:001:0390), Juurdepääsutee lõik 950 (71901:001:0389), Viimsi metskond 41 (71814:001:0111) ja Viimsi metskond 42 (71814:001:0513) maaüksustega.



Joonis 1. Vaade planeeritavale alale (kaldaerofoto, Maa-ameti fotoladu 12.04.2022)

Tabel 1. Planeeringuga hõlmatud maaüksused

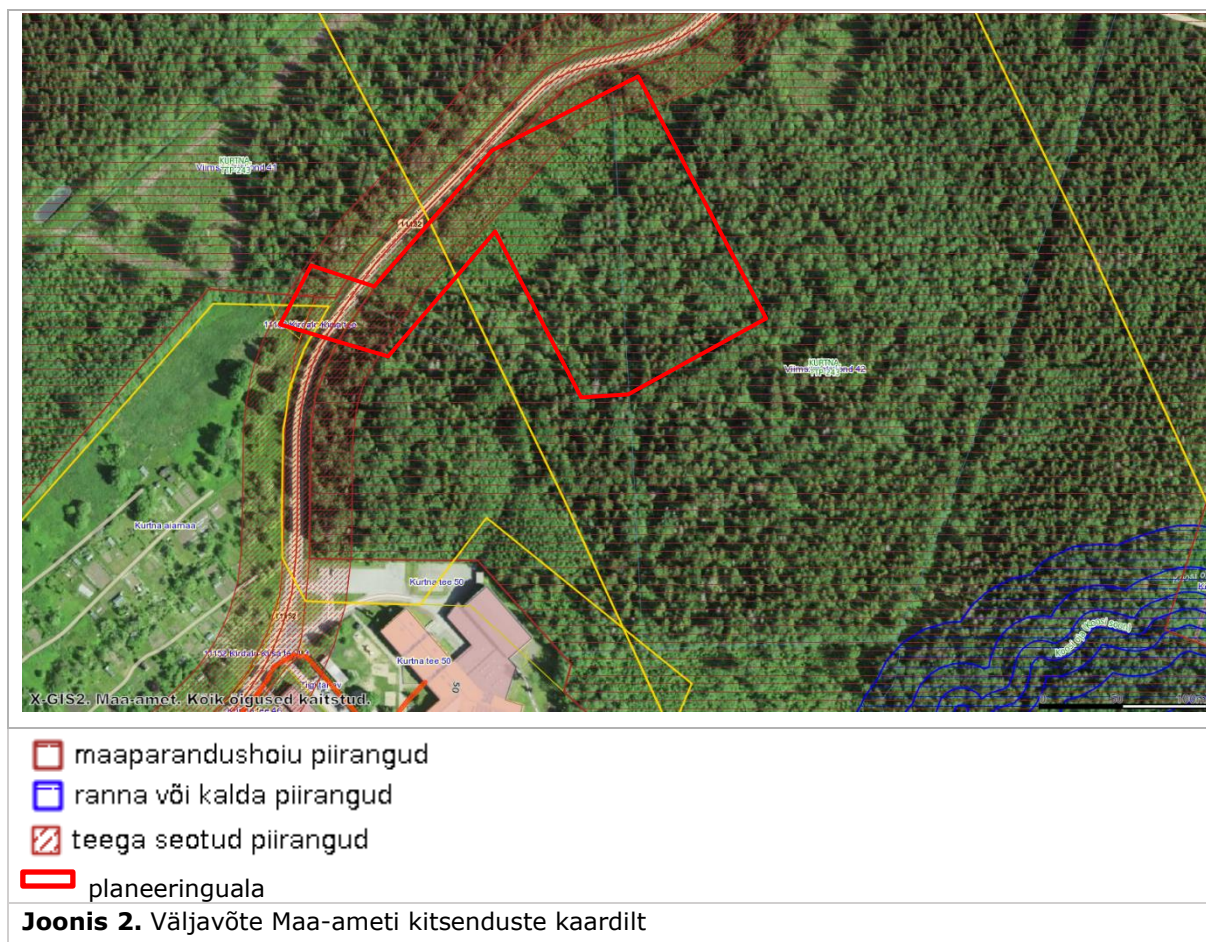
Aadress	Katastri tunnus	Pindala	Sihtotstarve
Viimsi metskond 42*	71814:001:0513	44.71 ha	Maatulundusmaa 100%
11152 Kirdalu-Kiisa tee*	71814:001:0189	8.22 ha	Transpordimaa 100%
Viimsi metskond 41*	71814:001:0111	18.41 ha	Maatulundusmaa 100%
Juurdepääsutee lõik 950*	71901:001:0389	461 m ²	Transpordimaa 100%
11152 Kirdalu-Kiisa tee *	71901:001:0390	341 m ²	Transpordimaa 100%

* Osaliselt planeeringualasse haaratud maaüksused.

Planeeringuala suurus on ca 2,2 ha. Tegemist on tasase reljeefiga metsamaaga, kus hoonestus ja tehnovarustus puudub. Lähim elektrivõrguga, sidevõrguga ning vee- ja kanalisatsiooniga liitumise võimalus asub naaberkiistul.

2.3. Olemasolevad kitsendused

Planeeringuala asub maaparandussüsteemi maa-alal (KURTNA, TTP-243) ja sellele ulatub 11152 Kirdalu-Kiisa tee 30 m teekaitsevöönd.



3. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOS

3.1. Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed

Rail Balticu Kurtna kavandatava peatuse asukoht on Harju maakonnas Saku vallas Kurtna külas, Kurtna külakeskusest kirdes. Vaadeldavat ala piiravad maatulundus-, transpordi- ja sotsiaalmaa kinnistud.

Planeeritava ala vahetu lähedus on hoonestamata riigimetsamaa. Lähimad elamud jäävad kavandatavast peatuse alast teispoole Kurtna Kooli ca 300 m kaugusele edelasse. Samasse suunda ca 450 m kaugusele teisele poole Kurtna teed jäävad olemasolevad aiamaad. Kavandatavast peatusest 350 m kagus voolab Koosi oja (Koosi soon, VEE1098000).

Planeeritava ala vahetus läheduses asuvate maaüksuste kohta on lähiajal kehtestatud (seisuga 15.02.2023) järgmised detailplaneeringud:

- Saku Vallavolikogu 16.08.2007 otsusega nr 73 kehtestatud Saku vallas Kurtna külas Kurtna tee 50 ja lähiümbruse detailplaneering. Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks oli maa sihtotstarbe osaline muutmine sotsiaalmaa sihtotstarbega krundi moodustamiseks ja ehitusõiguse määramine lasteaed-põhikooli rajamiseks.
- Saku Vallavolikogu 28.02.2013 otsusega nr 6 kehtestatud Saku vallas Kurtna külas Jürmani kinnistu detailplaneering, mille ülesandeks oli Jürmani kinnistu kruntideks jagamine ja ehitusõiguse määramine majutushoone ja spordiväljakute (-halli) ning üksikelamu ehitamiseks.
- Saku Vallavolikogu 11.08.2011 otsusega nr 59 kehtestatud Saku vallas Kurtna külas Tagadi tee 7 kinnistu detailplaneering, mille eesmärgiks oli maakasutuse otstarbe muutmine ärimaaks ning ehitusõiguse määramine mootorrattamuuseumi tegevuse laiendamiseks.

3.2. Vastavus Harju maakonnaplaneeringu 2030+ ning Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele.

3.2.1. Harju maakonnaplaneering 2030+

Vastavalt riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78 kehtestatud Harju maakonnaplaneeringus 2030+ toodule on Rail Balticu raudtee eesmärk luua kiire raudteeühendus Lääne-Euroopa suunal. Lisaks tagatakse Eesti siseseelt regionaalne ühendus Pärnu suunal.

Maakonnaplaneeringuga on kavandatud Rail Baltic perspektiivsele trassikoridorile kohalike peatuste põhimõttelised asukohad.

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Harju maakonnaplaneeringule.

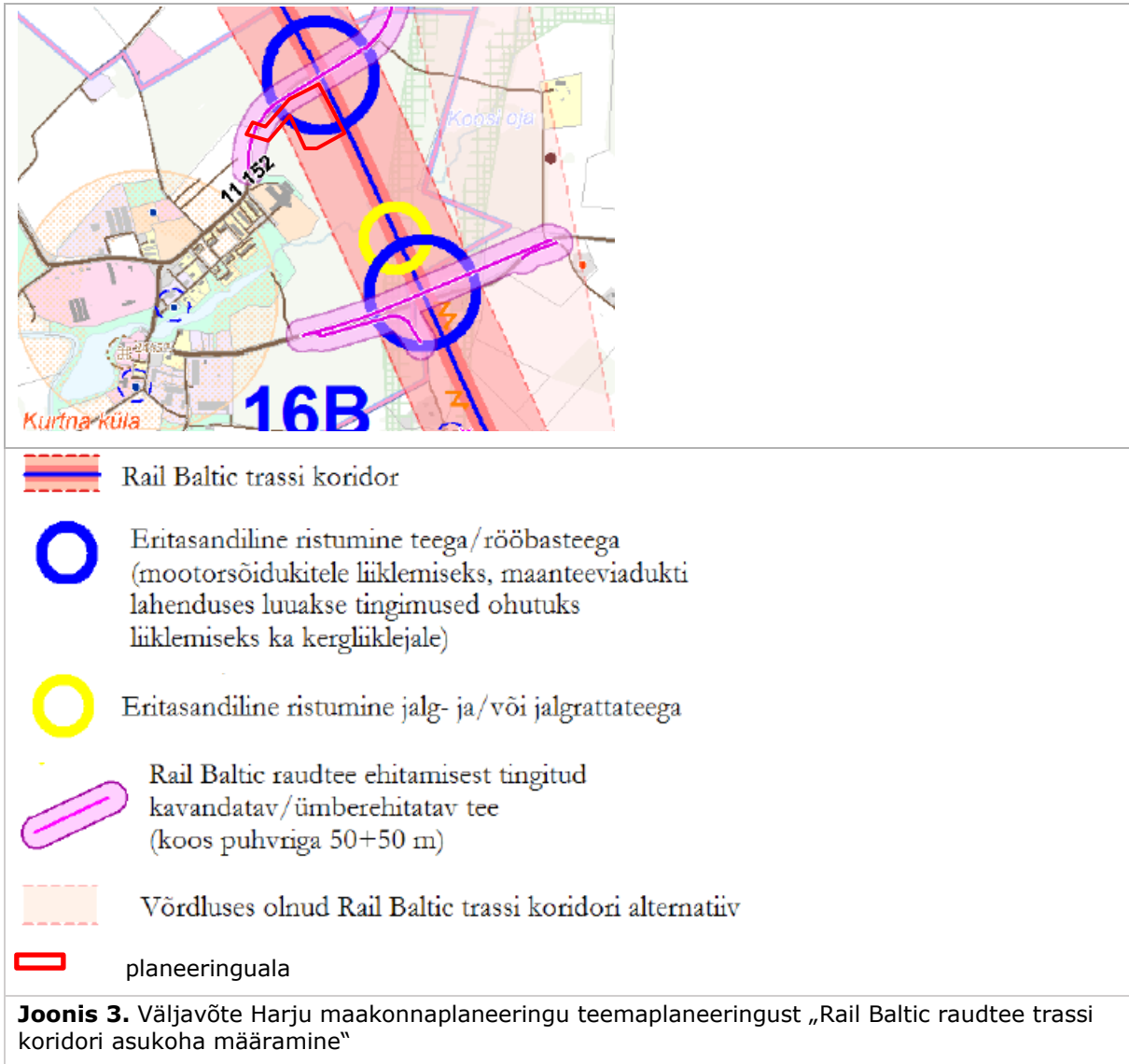
3.2.2. Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

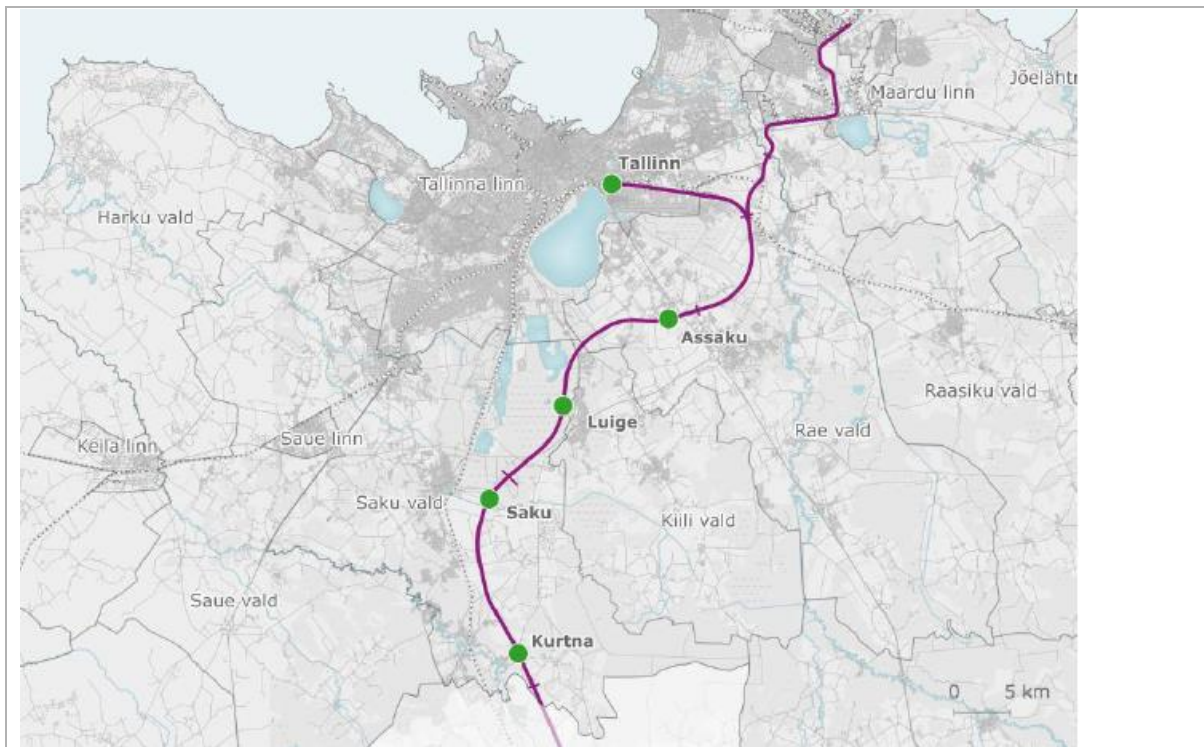
Rail Baltic trassi koridor (osaliselt või kogu ulatuses lõigud 16A, 16B, 14C) kulgeb Saku valla territooriumil läbi Tagadi, Kurtna, Kirdalu, Tõdva, Kajamaa, Saustinõmme, Männiku ja Tammejärve küla. Kogu Saku valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m.

Trassi koridor läbib hajakülasid, kulgedes nii põllumajandus- kui metsamaadel. Lõuna poolt Rapla maakonna Kohila vallast Saku valda sisenedes kulgeb trassi koridor Tagadi ja Kurtna külade hoonestusalade vahelt läbi Kirdalu küla suunas. Ulatuslikumad hoonestusalad jäävad trassi koridorist

(350 m) välja, ühele ja teisele poole, üksikud majapidamised ka trassi koridori sisse. Kurtna külas lõikab trassi koridor Kurtna kooli staadionilt algavaid terviseradasid.

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule.

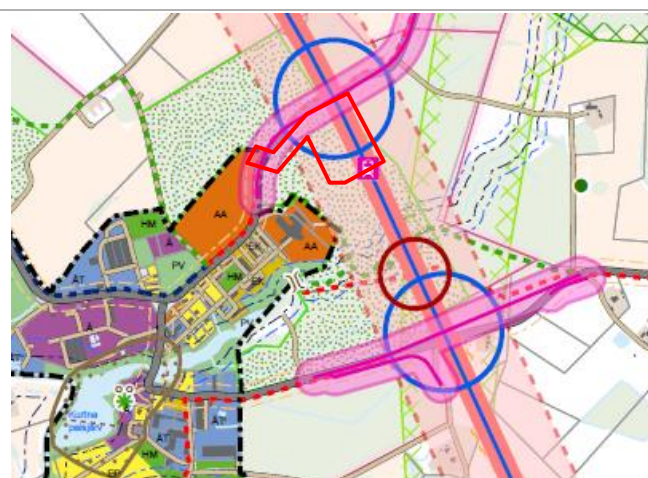




Joonis 4. Väljavõte Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu seletuskirjast. Skeem võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas.

3.3. Vastavus kehtivale ja koostatavale üldplaneeringule ning valla arengukavale

Saku valla kehtiva üldplaneeringu (kehtestatud Saku Vallavolikogu 20.04.2023 otsusega nr 24) kohaselt on planeeritav ala puhul tegemist kõrge puhkeväärtusega ja/või asula kaitseks vajalikud riigimetsaga. Koostatavas üldplaneeringus on kajastatud ka kavandatav Rail Baltica trassikoridor ning kavandatavad kohalike peatuste asukohad.



 planeeringuala

Joonis 5. Väljavõte Saku valla üldplaneeringu maakasutusplaani

Saku valla arengukava 2035+ kohaselt on valla visiooniks olla Eesti parimat pealinnalähedast töö- ja elupaika pakkuv vald. Kiirraudtee ja sellest tuleneva kohaliku peatuse kavandamine pakub võimaluse paremaks ühenduseks pealinnaga.

4. PLANEERINGULAHENDUS

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

Viimsi metskond 42 maaüksuse jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustakse äri- ja transpordimaa sihtotstarbega krundid, mis on vajalikud Rail Baltica Kurtna kohaliku peatuse rajamiseks.

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



Joonis 6. Illustratsioon

4.1. Krundijaotus ja ehitusõigus

Planeeringuga on kavandatud moodustada kolm krunti. Jaama hoone ja selle väliala tarbeks moodustatakse Viimsi metskond 42 maaüksustest 5686 m² suurune 80% reisijaid teenindava transpordimaa ja 20% kaubandus-, toidlustus- ja teenindushoone maa sihtotstarbega krunt pos.1 ning juurdepääsuks ja parkimiseks 8687 m² suurune tee ja tänava ja parkimisehitise maa sihtotstarbega krunt pos.2 ning II etapis vajadusel väljaehitatava parkla tarbeks 4514 m² suurune parkimisehitise maa krunt pos.3.

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 hoonestusala ulatub kinnistu raudteepoolses küljes krundi piirini, et jätta võimalus ühendada peatusehoone hilisema perrooniga. Kavandatavaid raudteerajatisi (ooteplatvormid, raudtee ja reisijate ülepääs) näidatakse planeeringus informatiivsena.

Alale kavandatakse ühekorruseline kuni 12 m kõrgune peatuse hoone ning välirajatised, lisaks luuakse ühendus ülepääsuga. Ülepääsuga liituvad silla mõlemas otsas vertikaalse liikumise

hõlbustamiseks liftid. Ülepääsude täpsemad lahendused jäävad järgmistesse projekteerimisetappidesse. Kavandatav ehitisealune pind kuni 1000 m². Kavandatava väliala mõõtmed 40x115m.

Hoone täpne maht ja asukoht täpsustatakse ehitusprojekti koostamisel.

Lisaks jaamahoonele on lubatud püstitada ehitusteatisel 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 maksimaalse 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 kontseptsioonist.

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 sadevete kasutamine) ning automaatika ja mugavusseadmete kasutamisele (tark hoone, valguse, valgusavade ja peegeldavate pindade sihiteadlik planeerimine).

Jaamahoone projekteerimiseks on määratud vastavalt Rail Baltica Design Guidelines-ile nõue kasutada Balti riikidele iseloomulikke ja arhitektuurselt sobivaid traditsioonilisi ehitusmaterjale. Rajatav hoone peab olema kaasaegse ja kõrge arhitektuurse tasemega, visuaalselt nauditav. Värvilahenduses eelistada naturaalseid toone ja Balti riikide tunnusvärve, Eesti - sinine. Väikeehitised peavad sobima jaamahoone arhitektuuriga. Samad kujunduspõhimõtted kehtivad kogu planeeringuala ja selle detailide kohta, sh väliala ja parkimisala.

Eeltoodust tulenevalt on tegemist erilahendusega, mistõttu ei määrata käesoleva planeeringuga konkreetseid arhitektuurinõudeid, sh hoonestusviisi, katusekallet ega tüüpi, katuseharja ega põhimahu suunda samuti kohustuslikku ehitusjoont.

Rongijaama hoone 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. Turvaaiaid ja müratõkked on lubatud perrooni ja väliala vahele ning täpsed lahendused antakse raudtee projekti koosseisus.

Tagamaks puudega inimeste takistuseta 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

Juurdepääs on kavandatud Kirdalu-Kiisa teelt. Mahasõidu puhul on arvestatud IDOM Consulting Engineering Architecture S.A.U. tööga nr RBDTDEEDS2DPS2 "Põhiprojekt DPS2 Kangru-Rapla, 11152 Kirdalu-Kiisa riigitee" projekteeritud lahendusega, millele on väljastatud ehitusluba 10.12.2021 nr 1.1-3/21/532.

Kurtna kohaliku peatuse osas on koostatud liiklusuuring, mille eesmärk on anda hinnang kohaliku peatusega seotud liiklusele arvatavaks projekteeritavate ristmike läbilaskvusi, prognoosida erinevaid liikumisviise, liiklussagedust ja vajalikku sõidukite parkimiskohtade arvu, määrata teenindustasemed ning teha ettepanekuid ohutuse ja kasutusmugavuse tagamiseks (vt Lisa 1). Liiklusuuring on koostatud perspektiiviga, st lähtudes reisijate arvust 2046 aastal.

Üldparkimine on kavandatud eraldi krundile 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 144 parkimiskohta. Üldparkla on kavandatud välja ehitada kahes etapis. Esimeses järjekorras on kavas rajada esimene etapp 35-kohalise parklana krundil pos.2. II etapi rajamine selgub vastavalt reaalsele parkimisvajadusele ning on omakorda võimalik jagada ehitusjärgudeks reaalsele parkimiskohtade vajadusele.

Eelpool nimetatud liiklusuuringus on analüüsitud ka kavandatavate parkimiskohtade vastavust nõudlusele lähtudes eelnevalt prognoositud liiklussagedustest. Rail Baltica Kurtna kohalik peatus on kavandatud ca 300 m kaugusele lähimast asustusest Kurtna külas, mistõttu suur osa Kurtna kasutajaskonnast pääseb sinna jalgsi. Samas on Kurtna enda elanike arv väike (310). Jalgrattaga liikumise areaalis paiknevad veel Kiisa (680 elanikku), Aespa (1300 elanikku) ja Tagadi (205 elanikku). Peatuse eeldatav kasutajate arv aastal 2046 on 630 inimest keskmisel päeval, mis on piirkonna elanike arvu ja lähimaid tõmbekeskusi Tallinna, Saku ja Kohila arvestades suhteliselt suur arv, sest ka alternatiivsed liikumisviisid (1520 raudtee, buss ja auto) on kätte saadavad. Hinnangu kohaselt on peatusesse vajalik parkimiskohtade arv 140. Kavandatud parkimiskohtade arv vastab hinnangus toodule.

Jaamahoone juurde autode parkimise alast eraldi on kavandatud kaetud jalgrattahoidla jalgrataste ja teiste kergliiklusvahendite laadimise ja lukustamise võimalusega. Vastavalt Eesti standardis EVS 843:2016 „Linnatänavad“ toodud „Pargi ja reisi“ parklale tuleb planeeringualal tagada vähemalt 10 kohta. Tulenevalt kohaliku omavalitsuse soovist nähakse ette planeeringualal minimaalselt 20 jalgratta parkimiskohta.

Jaama teenindav bussipeatus jääb juurdepääsutee äärde.

Paralleelselt kavandatud juurdepääsuteega on kavandatud 3 m laiune jalgratta- ja jalgteel kergliiklejatele, mis viiakse kokku põhitrassilahendusega kavandatud Koosi kergliiklustunneli suunas kulgeva kergliiklusteega.

4.4. Haljastus ja heakord

Planeeritaval alal on teostatud metsainventuur (vt Lisa 2), mille tulemusena on välja selgitatud alal kasvava kõrghaljastuse väärtus. Alal puuduvad metsakooslused, mis tingimata vajaksid säilitamist. Siiski on soovitatav säilitada metsaalasid võimalikult suures mahus. Üksikpuude säilitamine haljastuses on komplitseeritud kuna alal domineerivad kuuse enamusega metsad. Üksikud kuused ei pea tuulele vastu kuid säilitada võib alal kasvavaid väiksemaid kaski ja haabasid. Kõrgete (üle 15 m) metsas kasvanud kaskede ja haabade kasutamine haljastuses on samuti keeruline kuna puud on laasunud (väheste okstega) ja pole üksikpuuna dekoratiivsed. Samuti on lagedale jäetud üksikpuude tuuleheite oht suur. Kui suuremaid puid siiski otsustatakse säilitada on oluline vältida nende juurestiku kahjustamist kuna see soodustatakse haigusi ja vähendaks puude tormikindlust. Kui haljastuse lahendus seda võimaldab on soovitatav kasvama jätta väiksemaid (kuni 5 m kõrgusi)

kuuski või kuuskede gruppe. Väiksemad kuused pole tormihellad ning lagedal kasvades omandavad tiheda ja dekoratiivse võra.

Raadamise üldpõhimõttena tuleks metsad raiuda vaid aladelt, millelt see on vajalik ehk ehitusaluselt pinnalt koos minimaalse töötsooniga, peatuse välialalt, teede alalt koos minimaalse vajaliku nähtavuskoridoriga. Sellega saab minimeerida metsadele ja looduskeskkonnale tervikuna kaasnevaid mõjusid. Väiksem raadamisala põhjustab ka väiksemat süsinikuheidet, vähendades tegevuse kliimamõjusid.

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

Vastavalt Rail Baltica Design Guidelines-ile peab haljastuse lahendus moodustama arhitektuurse terviku jaamahoonega ning lähtuma terve raudteetrassi kohalike peatuste lahendusest. 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 Saku 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 Saku valla jäätmehoolduseeskirja nõuetele.

Krundil tekkivad jäätmed tuleb koguda liigiti vastavalt Saku valla jäätmehoolduseeskirjale. Hoone ehitusprojektis tuleb ära näidata mahutite asukohad, et jäätmete liigiti kogumine oleks tagatud. Jäätmete äraveoks tuleb sõlmida leping piirkonda teenindava jäätmete äreveoga tegeleva ettevõttega.

4.6. Tuleohutusnõuded

Käesoleva detailplaneeringu koostamisel arvestatakse 30.03.2017 vastu võetud Siseministri määrusega nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“. Konkreetsed nõuded täpsustatakse ehitusprojekti käigus. Käesoleva detailplaneeringuga ei määrata ehitistevahelisi kujasid, tuleleviku takistamine ühelt ehitiselt teisele toimub ehituslike meetmetega ja täpsustub ehitusprojektis. Väline tuletõrje veevarustus on kajastatud peatükis 5.5.

4.7. Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud

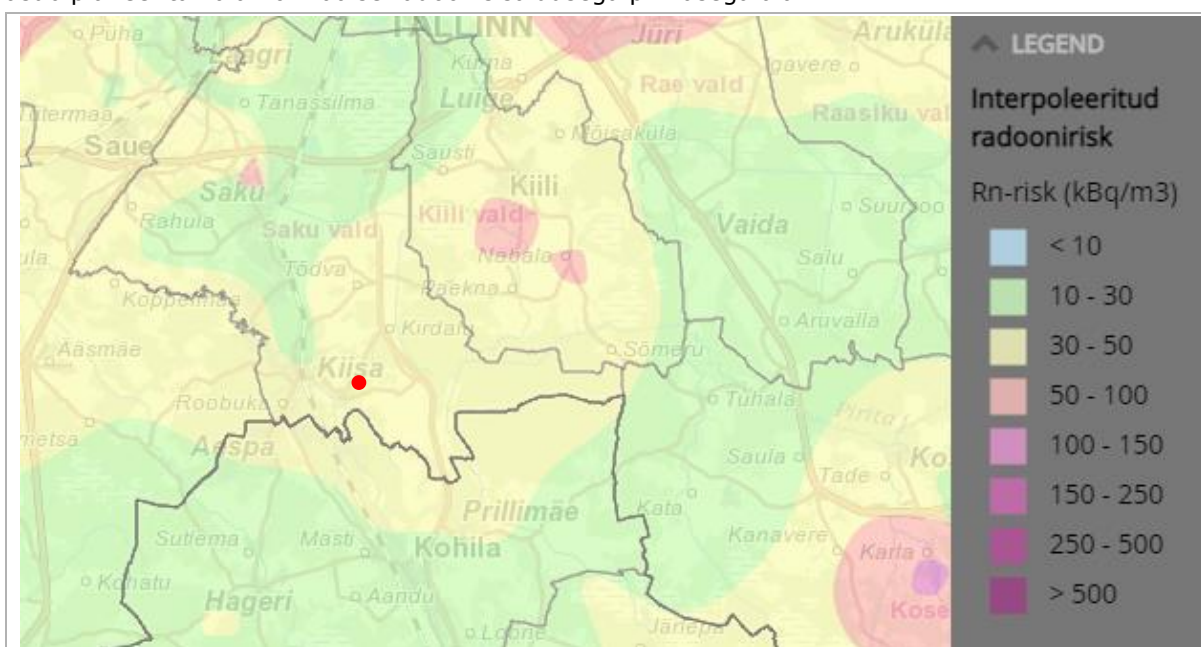
Vastavalt Saku Vallavalitsuse 20.09.2022 korralduse nr 553 lisale 2 „Keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang“ ei kaasne kavandatava tegevuse elluviimisega olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid. Vaadeldaval alal ega lähipiirkonnas ei asu Natura 2000 alasid, hoiualasid, kaitsealasid, kaitsealuseid 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 Kurtna kohaliku peatuse jaamahoone ja seda teenindava infrastruktuuri ehitamiseks. Planeeringus kavandatud tegevusega kaasnedavad 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.



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

PML BALTI OÜ poolt 2022 detsembris koostatud radooni aktiivsuskontsentratsiooni mõõtmisaruarande (vt Lisa 3) kohaselt mõõdeti mõlemas Viimsi metskond 42 kinnistu uuringupunktis normaalne Rn sisalduse tase pinnases. Radooniohu vältimiseks on soovituslik rakendada ehituslikke meetmeid radooni siseruumidesse sisseimbumise tõkestamiseks vastavalt Eesti standardis EVS 840:2023 "Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes" esitatud nõuetele. Soovitav on tihendada ja hermetiseerida kõik torude ja kaablite läbiviigid pörandast. Kui pinnasest hoonesse tulevad kaablid või torud on paigaldatud hülssidesse, tuleb tihendada nii hülssi ja seina liitekoht, kui ka toru ja kaabli ning hülssi vahe. Hea ehituskvaliteet kõikide läbiviikude (postide ja kommunikatsioonide) hermetiseerimine ning hea ventilatsioon tagavad madala radoonitaseme hoonetes.

4.7.2. Keskkonnamüra

Selleks, et hinnata Rail Balticu Kurtna 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 augustis 2023 koostatud keskkonnamüra hinnangu, töö nr 22075-01 (vt Lisa 5).

Lähimad müratundlikud hooned (Kurtna tee 46, Kurtna tee 48 ja Kurtna tee 50) asuvad planeeritavast kohalikust peatusest ca ≥ 120 m kaugusel lõunasuunas ning perspektiivsest Rail Balticu raudteetrassist ca ≥ 200 m kaugusel läänesuunas.

Antud kohaliku peatuse planeeringu kontekstis on summaarsete müratasemete mõttes kõige kriitilisemad need müratundlikud hooned ja alad, mis asuvad perspektiivsest raudteetrassist läänesuunal ning on mõjutatud korruga perspektiivse raudteetrassi ning kõrvalmaantee nr 11152 Kirdalu-Kiisa mürast. Teisi olulisi liiklusrütmilisi piirkonnas ei ole. Selliselt on müratasemete kontekstis kõige kriitilisemad hoonestatud elamumaad Kurtna tee 46 ja Kurtna tee 48 ning hoonestatud ühiskondlike ehitiste maa Kurtna tee 50.

Vastavalt perspektiivse (2040+) olukorra liiklusrütmilise leviku arvutustele selgus, et kohaliku peatuse planeeringuala piirkonda jääva maantee- ja raudteeliikluse koosmõjust tulenev arvutuslik müra ekvivalenttase müratundlikele hoonetele on raudtee põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmete rakendamisel päevasel ajal $L_d \leq 60$ dB ning öisel ajal $L_n \leq 55$ dB ning kinnistutele päevasel ajal $L_d \leq 65$ dB ning öisel ajal $L_n \leq 60$ dB (II kategooria liiklusrütmilise piirväärtus).

Käesoleva detailplaneeringu realiseerimiseks ei ole vaja müratundlike hoonete kaitseks lisaks raudtee põhitrassi põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmetele täiendavaid liiklusrütmilise leevendavaid meetmeid kavandada.

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

Siseruumide müratasemed ei tohi ületada sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ kehtestatud normtasemeid. Vajadusel rakendada müravastaseid meetmeid lähtudes muuhulgas EVS 842:2003 „Ehitiste helisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest.“

4.7.3. Ehitus- ja hüdrogeoloogiline uuring

Selgitamaks välja geoloogilised ja hüdrogeoloogilised tingimused Kurtna peatuse planeeringuala territooriumil on Maves OÜ poolt veebruaris 2023 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud, töö nr 22063 (vt Lisa 4).

Selle kohaselt saab veevarustuse lahendamiseks aluspõhjakiivimisesse, mis on keskmise veeandvuse ja sealne vesi valdavalt rahuldava kvaliteediga (rauarikas), rajada Kurtna raudteepeatuse kaevu.

Reoveekäitluseks on mitmeid võimalusi: kasutada kogumismahutit, juhtida eelnevalt bioloogiliselt puhastatud (biopuhasti, filterväljak) heitvesi kuivenduskraavi või Koosi ojja.

Imbväljaku rajamine on problemaatiline pinnase savika iseloomu tõttu, mis takistab immutusvee filtreerumist. Parimad immutustingimused on ala põhjaosas peenliiva levikualal. Olemasolevatel andmetel on põhjavee tase siin ajutiselt üsna maapinnalähedane, mille tõttu tuleb imbtorud paigaldada imbpeenraste, vähemalt 0,7 m praegusest maapinnast kõrgemale.

Ehitusgeoloogilised tingimused jaamahoone ning teede ja platside rajamiseks on rahuldavad. Ehitusalal saab vundeerida heade geotehniliste omadustega mõllisele peenliivale ning liivaga mõllile ja -savimõllile (kiht 4). Raskendavaks asjaoluks on maapinnalähedane põhjavee tase. Mõlline peenliiv

ei hoiu allpool veetaset seinu. Liivaga möll ja -savimöll on kergesti loenduv pinnas, selle kandevõime vee all seistes väheneb.

Teede ja platside rajamisel tuleb muld teede ja parkimisplatside muldkehade alt välja kaevata.

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.

Puuduvad selged teaduslikud tõendid selle kohta, et suurenenud välisvalgustus hoiaks kuriteod eemal. See võib panna meid ennast turvalisemalt tundma, kuid pole tõestatud, et see meid turvalisemaks muudaks. Välisvalgustus võib ohutust vähendada, muutes ohvrid ja vara paremini nähtavaks, kui see on halvasti projekteeritud ja ebakvaliteetselt väljaehitatud. Samuti mõned kuriteod nagu vandalism ja grafiti õitsevad tegelikult öises valgustuses. Nutikas valgustus, mis suunab valguse sinna, kuhu vaja, st valgustab seda ala, mis valgustamist vajab, samas ei häiri ülearuse valgusega naaberkiinnistuid kui ka ümbritsevat looduskeskkonda, loob tasakaalu ohutuse ja tähistatava vahel. Välisvalgustus on mõeldud öise ohutuse ja turvalisuse suurendamiseks, kuid liiga palju valgustust võib anda vastupidise efekti. Alati peaks olema eesmärk nähtavus.

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

Valgusreostuse kahjulike mõjude minimeerimiseks peab valgustus:

- olema hämardatav töövälisel ajal minimaalsele tasemele;
- valgustama ainult seda ala, mis seda vajab;
- projekteeritud selliselt, et valgus leviks naaberkiinnistule võimalikult vähe;
- ei tohi olla eredam kui vaja;
- peab vähendama sinise valguse emissiooni;
- olema täielikult varjestatud (allapoole suunatud);
- eelistada katendites madala peegeldusvõimega materjale;
- eelistada linnapiirkondadesse 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 naaberkiinnistutele ja transpordimaa kiinnistutele ja arvestada transiitvee ärajuhtimisega. Sademevee ärajuhtimise projekteerimisel lähtuda standardist EVS 843 „Linnatänavad“.

4.9. Olemasolevad ja kavandatavad kitsendused

Planeeringuala kitsendavad järgmised objektid:

- Olemasoleva tee kaitsevöönd 30 m;
- Perspektiivse Kirdalu-Kiisa tee kaitsevöönd 30 m;
- Kavandatava raudtee kaitsevöönd 30 m.

Seoses planeeritud tehnovõrkude lahendustega on vajalik seada järgmised servituudid:

- planeeritud veetoru ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundidel pos.2, pos.3 ning naabermaaüksustel Viimsi metskond 42, Kurtna tee 50 ja Tiigi tänav;

- planeeritud isevoolsele kanalisatsioonitorule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundil pos.2;
- planeeritud survekanalisatsiooni torule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks kruntidel pos.2, pos.3 ning naabermaaüksustel Viimsi metstkond 42, Kurtna tee 50 ja Tiigi tänav;
- planeeritud sademeveetorustikule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2 ja pos.3;
- planeeritud kuivhüdrandile võrguvaldaja kasuks krundil pos.2;
- planeeritud keskpinge maakaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnovõrgu valdaja kasuks kruntidel pos.2, pos.3 ning naabermaaüksustel Viimsi metstkond 42, Kurtna tee 50, 11152 Kirdalu-Kiisa tee, Tiigi tänav ja Kooli alajaam;
- planeeritud trafoalajaamale ulatusega 2 m alajaama välisseinast tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.1;
- planeeritud tänavavalgustuse kaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnovõrgu valdaja kasuks kruntidel pos.1, pos.2, pos.3 ning naabermaaüksustel Viimsi metstkond 42;
- planeeritud sidekanalisatsioonile ulatusega 1+1 m sideehitisest tehnovõrgu valdaja kasuks kruntidel pos.2, pos.3 ning naabermaaüksustel Viimsi metstkond 42, Kurtna tee 50, Tiigi tänav, Kurtna paisjärv V1 ja Tiigi t 16.

Lisaks on vajalik seada servituut 4 m laiuse koridorina juurdepääsu viadukti kõrge mulde hooldamiseks krundil pos.2 ja naabermaaüksusel Viimsi metstkond 42.

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“ ning CPTED (kuritegevuse ennetamine ehitatud keskkonna kujundamise kaudu) esitatud üldistest põhimõtetest.

5. TEHNOVÕRGUD

Tehnovõrkude lahenduse aluseks on võrguvaldajate tehnilised tingimused.

Tehnovõrkude põhimõtteline lahendus on kajastatud tehnovõrkude koondplaani ja seda täpsustatakse ehitusprojektis.

5.1. Elektrivarustus

Elektrivarustuse planeerimise aluseks on OÜ Elektrilevi väljastatud tehnilised tingimused 420661 (vt Lisa 7).

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 kaudu sisselõikega olemasolevasse keskpinge maakaablist KPL15705.

Detailplaneeringuga on määratud ka väljaspool detailplaneeringuga haaratud ala kulgeva kaablitrassi servituudivajadusega ala.

Madalpinge liitumispunkt on ette nähtud planeeritavasse komplektalajaama peakaitsme suurusega 1000 A. Elektritoide liitumispunktist nähakse ette maakaabliga.

5.2. Sidevarustus

Sidevarustus tagatakse raudtee sisevõrgu või 5G võrgu kaudu.

Alternatiivina on vastavalt Telia Eesti AS (edaspidi Telia) telekommunikatsioonialastele tehnilistele tingimustele nr 36833428 (vt Lisa 8) võimalik liituda Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutusele (ELA_SA) kuuluva optilise võrguga. Tellida tuleb täiendavalt tehnilised tingimused ELA_SA-lt.

Jaamahoone Telia sidekanalisatsiooniga liitmiseks on võimalus alustada sidekanali ehitust ka Telia sõlmest HKR Tiigi tn 16 (71814:001:0462) kinnistul. Tehnovõrkude koondplaanile on kantud põhimõtteline sidekanalisatsiooni asukoht. Vastavalt vajadusele kasutada KKS/OPTO tüüpi sidekaevusid. Sidetrassi nõutav sügavus pinnases 0,7 m, teekatte all 1 m. Planeeritavad sidekaevud ei tohi jääda planeeritava sõidutee alale. Ette tuleb näha kõik meetmed ja tööd olemasolevate Telia Eesti liinirajatiste kaitseks, tagamaks nende säilivus ehitustööde käigus.

Telia sideehitiste kaitsevööndis tegevuste planeerimisel ja ehitiste projekteerimisel tagada sideehitise ohutus ja säilimine vastavalt ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 70 ja § 78 nõuetele. Tööde teostamisel sideehitise kaitsevööndis lähtuda EhS peatükkidest 8 ja 9 esitatud nõuetest, majandus- ja taristuministri 25.06.2015 määrusest nr 73 „Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded“, kohaldatavatest standarditest ning sideehitise omaniku juhenditest ja nõuetest.

5.3. Välisvalgustus

Detailplaneeringuga on näidatud tänavavalgustuse põhimõtteline lahendus. Käesolev detailplaneering näeb ette parkla, kõnni- ja sõidutee ning jaamahoone väliala nõuetekohase valgustamise. Parkla valgustus on ette nähtud rajada etappide kaupa vastavalt parkla väljaehitamisele. Tänavavalgustuskaabli ja valgustite täpne paiknemine määratakse ehitusprojektis ning projekteerimisel tuleb lähtuda vastavalt kehtivatest nõuetest. Väljaspool detailplaneeringuala on tänavavalgustus ette nähtud kuni Kurtnani ja paralleelselt hooldusteega kuni Kurtna kergliiklustunnelini, mis lahendatakse eraldi ehitusprojektiga.

Valgustuse toide saadakse kavandatavast komplektalajaamast. Tänavavalgustusele nähakse ette juhtimiskilp. Tänavavalgustuseks on ette nähtud maakaabel. Edasisel projekteerimisel näha ette leedvalgustid. Valgusti vandaalikindlus tuleb valida vastavalt valgusti paigalduskõrgusele: 6 m ja kõrgem – IK07.

Valgustuse projekteerimisel lähtuda tänavavalgustuse standardist EVS-EN 13201.

5.4. Veevarustus

Veevarustuse planeerimise aluseks on AS-i Saku Maja 07.06.2022.a väljastatud tehnilised tingimused nr ET-10456 (vt Lisa 6).

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

Külastajad - keskmiselt 221 inimest päevas (info tellijalt), küllastajatest ca 80% kasutab WC-d, ühiktarbimine 10 l/d.

Töötajad - 4 inimest, ühiktarbimine 30 l/d.

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

Planeeringuala arvutuslik olmevee tarbimine on:

$Q_{\text{kesk}}=1,89 \text{ m}^3/\text{d}$

$Q_{\text{max}}=0,79 \text{ m}^3/\text{h}$

$Q_{\text{arv}}=0,75 \text{ l/s}$

Vastavalt tehniliste tingimustele on lähim liitumisvõimalus ühisveevärgiga Tiigi tänaval korterelamu Kurtna tee 48 kagunurga juures. Väljavõtte olemasolevalt De110PE torustikult tuleb teha sobivas kohas lõigul V-1002 kuni V-1003. Väljavõttele paigaldada siiber spindlipikenduse ja kapega. Peale ühendust De110 PE toruga tuleb paigaldada veemõõdukaevu min D1500mm. Veemõõdukaevu asukohaks peab olema lähim haljasala, markeerida märgistuspostidega. Veemõõdukaevus peab olema võimalus proovi võtmiseks. Veemõõdukaev jääb RB Kurtna peatuse liitumispunktiks ühisveevärgiga. Väljapoole kaevu näha ette sulgarmatuur mõlemale suunale. Vahetult juurdepääsutee kinnistu piirile paigaldada siiber spindlipikenduse ja kapega.

Vastavalt tehniliste tingimustele Kurtna peatusele lubatavad maksimaalsed tarbitavad teenuste mahud (tarbimisvõimsus) on: Veetarve: 57 m³/kuus; 1,89 m³/d; 0,2 m³/h.

AS Saku Maja poolt tagatav minimaalne rõhk ühisveevärgiga liitumispunktis on 2 bar.

Planeeritud veetorustiku pikkus planeeringualani (planeeritud siibrini juurdepääsutee juures) on ca 286 m. Täiendav veetorustik planeeritud hooneni on ca 260 m.

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

Planeeringuala veetarve, torustike läbimõõdud ja paiknemine täpsustatakse projekteerimistöode käigus. Vajadusel tuleb rajada täiendav veemahuti ja survetõstepumpla maksimaalsete veetarbimiste tagamiseks.

5.5. Tuletõrje veevarustus

Vastavalt tehnilistele tingimustele lähim tuletõrjehüdrant HMP-1002 paikneb Kurtna kooli ees koordinaatidel X-6566031.75, Y-541072.62. Hüdrandist on tagatud vooluhulk 10 l/s 3 tunni jooksul.

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 on ette nähtud planeeritud eraldi veetorustikust De32 ja peab olema tagatud vähemalt 72 tunni jooksul. Välistulekustutusvee vajadus tuleb täpsustada hoone projektiga ning mahuti suurus vajadusel muuta.

5.6. Reovee kanalisatsioon

Kanalisatsiooni planeerimise aluseks on AS-i Saku Maja 07.06.2022.a väljastatud tehnilised tingimused nr ET-10456 (vt Lisa 6).

Planeeringuala arvutuslik reovee vooluhulk on:

$$Q_{\text{kesk}}=1,89 \text{ m}^3/\text{d}$$

$$Q_{\text{max}}=0,79 \text{ m}^3/\text{h}$$

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

Arvutuste alused vt peatükist Veevarustus.

Vastavalt tehniliste tingimustele on lähim liitumisvõimalus ühiskanalisatsiooniga Tiigi tänaval.

Planeeritud hoonest on reovesi planeeritud juhtida planeeritud reoveepumplasse ning pumbata voolurahustuskaevu enne ühendamist ühiskanalisatsioonivõrguga Tiigi tänaval. Reoveepumpla kuja on raadiusega 10 m. Planeeritud survetorustiku pikkus reoveepumplast liitumispunktini on ca 447 m.

Ühenduse teostada Tiigi tn olemasolevale De200 PVC ühiskanalisatsioonitorustikule kaevus K-1003, koordinaadid X-6566026.54, Y-541060.24. Kaev tuleb asendada või näha ette uue kaevu paigaldus lõigule K-1003 kuni K-1002. Enne ühendust olemasoleva De200 PVC isevoolse torustikuga näha ette voolurahustuskaevu min D560/500mm rajamine. Kurtna küla peatusest kuni voolurahustuskaevuni rajada reovee survetorustik min De90mm. Liitumispunktiks ühiskanalisatsiooniga jääb rajatav voolurahustuskaev. Vahetult juurdepääsutee kinnistu piirile näha ette siibri paigaldus spindlipikenduse ja kaepaga.

Vastavalt tehniliste tingimustele Kurtna peatusele lubatavad maksimaalsed tarbitavad teenuste mahud (tarbimisvõimsus) on: Kanaliseerimine: 57 m³ /kuus, 1,89 m³ /d, 0,2 m³ /h.

Isevoolne reovee kanalisatsioonitorustik tuleb rajada De160 PVC SN8 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,2 m toru peale. Reovee survetorustik tuleb rajada min De90 PE PN10 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,8 m toru peale.

Planeeringuala reovee vooluhulgad, torustike läbimõõdud ja paiknemine täpsustatakse projekteerimistöde käigus.

5.7. 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 (vooluhulgaga 80/240 l/s).

Peale lokaalset puhastust on sademevesi planeeritud juhtida planeeritud ühtlustusmahutisse mahuga 114 m³. Ühtlustusmahuti võib rajada mahutitest või geomembraaniga ümbritsetud plastist immutuskastidest.

Juhul, kui hoone katuse ja jalakäijate ala tinglikult puhas sademevesi kogutakse kokku eraldi, võib selle juhtida õlipüüdurist mööda otse ühtlustusmahutisse. See võimaldab paigaldada ka väiksema liiva-õlipüüduri nt vooluhulgaga 50/150 l/s.

Planeeringuala sademevee eesvooluks on olemasolev kraav maaparandussüsteemi nr 4109800010010 KURTNA, TTP-243 alal, mille eelvooluks on Koosi oja, mis omakorda suubub Kurtna paisjärve. Olemasolev kraavi lõik peatuse alal on ette nähtud likvideerida (osaliselt juba RB teeprojektiga) ja alalt kokku kogutav sademevesi suunatakse kraavi alles jäävasse osasse. Sademevee juhtimiseks nimetatud kraavi on planeeritud sademeveepumpla, mille abil pumbatakse kraavi vooluhulka 10 l/s, mis ei tohiks olemasoleva kraavi läbilaskevõimet oluliselt mõjutada. Projekteerimise käigus tuleb projektlahendus kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga.

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 piirväärtused kehtestatud nõuetele.

Planeeringuala arvutuslik sademevee äravool on 234 l/s. Püüduri suuruse valikul arvestada ka torustiku enda osalise akumulereiva (ühtlustava) mahuga. Sademevee vooluhulga arvutuste aluseks on EVS 848:2021 Väliskanaliseerimisvõrk. Arvutusvihma korduvuseks on võetud 3 aastat ja kestuseks 5 minutit.

Sademeveetorustik tuleb rajada iseveolsetest 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 settepilliga mahuga 300 liitrit.

Täpne sademeveelahendus, sademeveekoormuste vähendamise meetmed ja täpsustatud vooluhulgad antakse edasiste projekteerimise etappide käigus ning lahendatakse koos vertikaalplaneerimisega.

5.8. Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal

Kavandatav Kurtna peatus asub maaparandusehitistel Kurtna TTP-234 (maaparandussüsteemi/ehitise koodid 4109800010010/001 ja 4109610030470/002). 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 arvestada PTA poolt 05.03.2020 väljastatud Rail Baltica trassi raudteelõigu DS2-DSP2 projekteerimistingimuste otsusega nr 14.1-1/7739, nii et oleks tagatud 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 kraavikindlustustõid.

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

5.9. Soojusvarustus

Piirkonnas puudub soojusvõrk. Jaamahoone küte lahendatakse lokaalselt soojuspumba baasil.

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;
- sõlmida liitumislepingud;
- jaamahoone, selle väliala, juurdepääsutee, tehnovõrkude ja I etapi parkla ehitusprojekti koostamine ja ehitusloa taotlemine;
- jaamahoone, selle väliala, juurdepääsutee, tehnovõrkude ja I etapi parkla ehitamine;
- enne kasutusloa taotlemist jaamahoonele tuleb välja ehitada juurdepääsutee ja tehnovõrgud kuni liitumispunktini;
- kasutusloa taotlemine ja väljastamine.

II etapi parkla rajamine selgub vastavalt reaalsele parkimisvajadusele ning on omakorda võimalik jagada ehitusjärgudeks reaalsele parkimiskohtade vajadusele.

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

Arendusega seotud teed tuleb rajada ning nähtavust piiravad takistused (istandik, puu, põõsas või liiklusele ohtlik rajatis) kõrvaldada vastavalt EhS § 72 lõikele 2 enne planeeringualale mistahes hoone kasutusloa väljastamist. Kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks. Riigitee ristumiskoha ümberehitamiseks või tehnovõrkude rajamiseks riigitee piirides (EhS § 99 lg 3) tuleb taotleda nõuded projektile Transpordiametilt. Transpordiamet ei võta planeerimisseaduse § 131 lõike 1 kohaselt endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks.