

<b>Töö number</b>	2022_0008_03
<b>Tellija</b>	Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus Pärnu-Paide mnt 2, Vändra alev 87701 Telefon 4430330 e-post: vald@pparnumaa.ee
<b>Huvitatud isik</b>	Osaühing Rail Baltic Estonia Veskiposti 2/1, 10138 Tallinn e-post: info@rbe.ee Registrikood: 12734109
<b>Konsultant</b>	Skepast&Puhkim OÜ Laki põik 2, 12915 Tallinn Telefon: 664 5808; e-post: info@skpk.ee Registrikood: 11255795
<b>Seisund</b>	DP
<b>Kuupäev</b>	25.06.2024

## Rail Baltica Tootsi kohaliku peatuse detailplaneering



## I SELETUSKIRI

### SISUKORD

<b>1.</b>	<b>DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED.....</b>	<b>6</b>
1.1.	Planeeringu eesmärk .....	6
1.2.	Detailplaneeringu koostamise alused .....	6
1.3.	Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid .....	6
1.4.	Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud.....	6
<b>2.</b>	<b>OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS .....</b>	<b>7</b>
2.1.	Planeeringuala suurus ja selle muutmise ettepanek .....	7
2.2.	Olemasolev olukord .....	7
2.3.	Olemasolevad kitsendused .....	8
<b>3.</b>	<b>PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOSD .....</b>	<b>10</b>
3.1.	Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed .....	10
3.2.	Vastavus Pärnu maakonna planeeringu ning Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele.....	10
3.2.1.	Pärnu maakonna planeering .....	10
3.2.2.	Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ .....	10
3.3.	Vastavus üldplaneeringule ja valla arengukavale.....	12
<b>4.</b>	<b>PLANEERINGULAHENDUS.....</b>	<b>15</b>
4.1.	Krundijaotus ja ehitusõigus .....	15
4.2.	Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded .....	16
4.3.	Teed, liiklus ja parkimine .....	16
4.4.	Haljastus ja heakord.....	17
4.5.	Jäätmekäitlus .....	18
4.6.	Tuleohutusnõuded.....	18
4.7.	Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud.....	18
4.7.1.	Rohevõrgustik .....	19
4.7.2.	Radoon .....	19
4.7.3.	Keskkonnamüra .....	20
4.7.4.	Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused .....	21
4.7.5.	Abinõud valgusreostuse vähendamiseks.....	21
4.8.	Vertikaalplaneerimine .....	21
4.9.	Servituutide seadmise vajadus.....	22
4.10.	Kuritegevuse riske vähendavad meetmed .....	22
<b>5.</b>	<b>TEHNOVÕRGUD .....</b>	<b>23</b>
5.1.	Veevarustus .....	23
5.2.	Tuletõrje veevarustus .....	23
5.3.	Reovee kanalisatsioon .....	24
5.4.	Sademevee käitlemine.....	24
5.5.	Elektrivarustus.....	25
5.6.	Sidevarustus .....	25
5.7.	Välisvalgustus.....	25
5.8.	Soojusvarustus .....	25
<b>6.</b>	<b>PLANEERINGU ELLUVIIMINE.....</b>	<b>26</b>

## II JOONISED

- DP-01 Situatsiooniskeem
- DP-02 Kontaktvöönd/Väljavõte koostatavast üldplaneeringust
- DP-03 Tugiplaan
- DP-04 Põhijoonis
- DP-05 Tehnovõrkude koondplaan

## III MENETLUSDOKUMENDID

1. Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu 19.10.2022 otsus nr 45;
2. Detailplaneeringu algatamise teade 28.10.2022 Ametlikes Teadaannetes;
3. Keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise teade 28.10.2022 Ametlikes Teadaannetes;
4. Põhja-Pärnumaa Vallavalitsuse 01.11.2022 detailplaneeringu algatamise teavituskiri puudutatud isikutele nr 7-2/2115-4;
5. Transpordiameti 25.11.2022 seisukohad nr 7.2-2/22/24738-2;
6. Terviseameti 17.02.2023 lähteseisukohad nr 9.3-1/23/1086-2;
7. Põllumajandus- ja Toiduameti 27.02.2023 arvamus detailplaneeringu eelnõule nr 6.2-6/1542-2;
8. Keskkonnaameti 06.03.2023 lähteseisukohad nr 6-2/23/2983-2;
9. Lähteseisukohad detailplaneeringu koostamiseks;
10. Põhja-Pärnumaa Vallavalitsuse 25.09.2023 eskiisi avaliku väljapaneku teade puudutatud isikutele nr 7-2/383-7;
11. Riigimetsa Majandamise Keskuse 26.10.2023 vastuskiri nr 3-1.1/2023/5918;
12. Transpordiameti 01.11.2023 ettepanekud detailplaneeringu eelnõule nr 7.2-1/23/20334-2;
13. Kalev Kaljuste 10.11.2023 ettepanek;
14. Keskkonnaameti 10.11.2023 seiskoht detailplaneeringu eskiisilahenduse kohta nr 6-2/23/19427-2;
15. Kliiministeriumi 10.11.2023 kiri nr 19-11/23/4412-2;
16. Detailplaneeringu eskiisi 17.11.2023 avaliku tutvustuse protokoll;
17. Keskkonnaameti 07.12.2023 kiri nr 14-4/23/24112-2 puurkaevu sanitaarkaitseala/hooldusala moodustamisest.

## IV LISAD

- Lisa 1 Liiklusuuring
- Lisa 2 Metsainventuur
- Lisa 3 Tänavavalgustuse tehnilised tingimused
- Lisa 4 Elektrilevi OÜ tehnilised tingimused 420655
- Lisa 5 Ehitus- ja hüdrogeoloogiline uuring
- Lisa 6 Kirjavahetus veevarustuse ja kanalisatsiooni tehniliste tingimuste teemal
- Lisa 7 Keskkonnamüra hinnang
- Lisa 8 Illustratsioonid

## V KOOSKÕLASTUSED JA ARVAMUSED

## Planeeringu koostajad

Detailplaneering koostatakse Põhja-Pärnumaa 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)

Piret Kirs

Planeerija-maastikuarhitekt (diplom BD002070)

Evelin Kuusik

Planeerija

Margus Mikk

Volitatud teedeinsener, tase 8 (200624)

Piret Kikkas

VK projekteerija

### Korraldaja

Reet Olev

vallaarhitekt, Põhja-Pärnumaa 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 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;
- Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu 19.10.2022 otsus nr 45 „Rail Baltica Tootsi kohaliku peatuse detailplaneeringu koostamise algatamine ja keskkonnamõtjude 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;
- Viluvere küla osas kehtiv Vändra valla üldplaneering (kehtestatud Vändra Vallavolikogu 21.09.2010 määrusega nr 30)
- koostatav Põhja-Pärnumaa valla üldplaneering (algatatud Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu 21.10.2018 otsusega nr 53);
- Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu 16.08.2023 määrusega nr 15 vastuvõetud Põhja-Pärnumaa 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-22-2;
- Skepast&Puhkim OÜ poolt märtsis 2023 koostatud Rail Baltica kohalikud peatused – Tootsi peatuse liiklusuuring, töö nr 2022\_0007\_05;
- Skepast&Puhkim OÜ poolt koostatud Rail Baltica Tootsi kohaliku peatuse detailplaneeringu uuringud: Metsainventuur ja Rohevõrgustiku toimivuse hinnang, töö nr 2022\_0008\_06;
- Maves OÜ poolt juunis 2023 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdroteoloogilised uuringud URGE, töö nr 22063.
- Kajaja Acoustics OÜ poolt augustis 2023 koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 22076-02.

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

## 2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS

### 2.1. Planeeringuala suurus ja selle muutmise ettepanek

Vastavalt Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu 19.10.2022 otsusele nr 45 on planeeringuala suurus kokku ca 4,9 ha. Otsusega määratud planeeringuala 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.

Eeltoodust tulenevalt on tehtud ettepanek planeeringuala piiri korrigeerimiseks selliselt, et see kulgeks loogiliselt seoses planeeringu lahendusega. Planeeringuala piiriettepaneku suurus on endiselt ca 4,9 ha.

### 2.2. Olemasolev olukord

Planeeritav ala asub Pärnu maakonnas Põhja-Pärnumaa vallas Tootsi alevi ja Viluvere küla piiril jäädes Tootsi alevi keskusest ca 2 km kaugusele. Juurdepääsutee on ühendatud 19271 Tootsi-Piistaoja teega. Kavandatava peatuse asukohas on praegu looduslik maastik ning seda ümbritsevad peamiselt maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksused.

**Tabel 1. Planeeringuala kinnistud**

Address	Katastri tunnus	Pindala	Sihtotstarve
<b>Vändra metskond 6 *</b>	93001:001:0061	480,11 ha	Maatulundusmaa 100%
<b>Tootsi mnt 3*</b>	63801:001:0665	14 868 m <sup>2</sup>	Sihtotstarbeta maa 100%
<b>Tootsi mnt 1</b>	80501:001:0076	6826 m <sup>2</sup>	Tootmismaa 100%
<b>Tootsi mnt 5*</b>	63801:001:0797	4094 m <sup>2</sup>	Sihtotstarbeta maa 100%
<b>19271 Tootsi-Piistaoja tee*</b>	80501:001:0071	28 744 m <sup>2</sup>	Transpordimaa 100%
<b>Rein Luubi*</b>	80501:001:0092	69 106 m <sup>2</sup>	Maatulundusmaa 100%
<b>Anastassia Ivanoffi*</b>	80501:001:0093	234 670 m <sup>2</sup>	Maatulundusmaa 100%
<b>Kergliiklustee*</b>	63801:001:0154	71 383 m <sup>2</sup>	Maatulundusmaa 70% Transpordimaa 30%
<b>*</b>	63801:001:0577	10 171 m <sup>2</sup>	Sihtotstarbeta maa 100%

\* Osaliselt planeeringualasse haaratud maaüksused.

Planeeringuga kavandatud maa-alale jäävad üksikud ehitised, mis ehitusregistris ei kajastu. Nimetatud ehitised jäävad Tootsi mnt 1 ja Tootsi mnt 5 kinnistutele. Juurdepääsutee on ühendatud 19271 Tootsi-Piistaoja teega. Tee projekteerimist käesolevas planeeringus ei käsitleta.



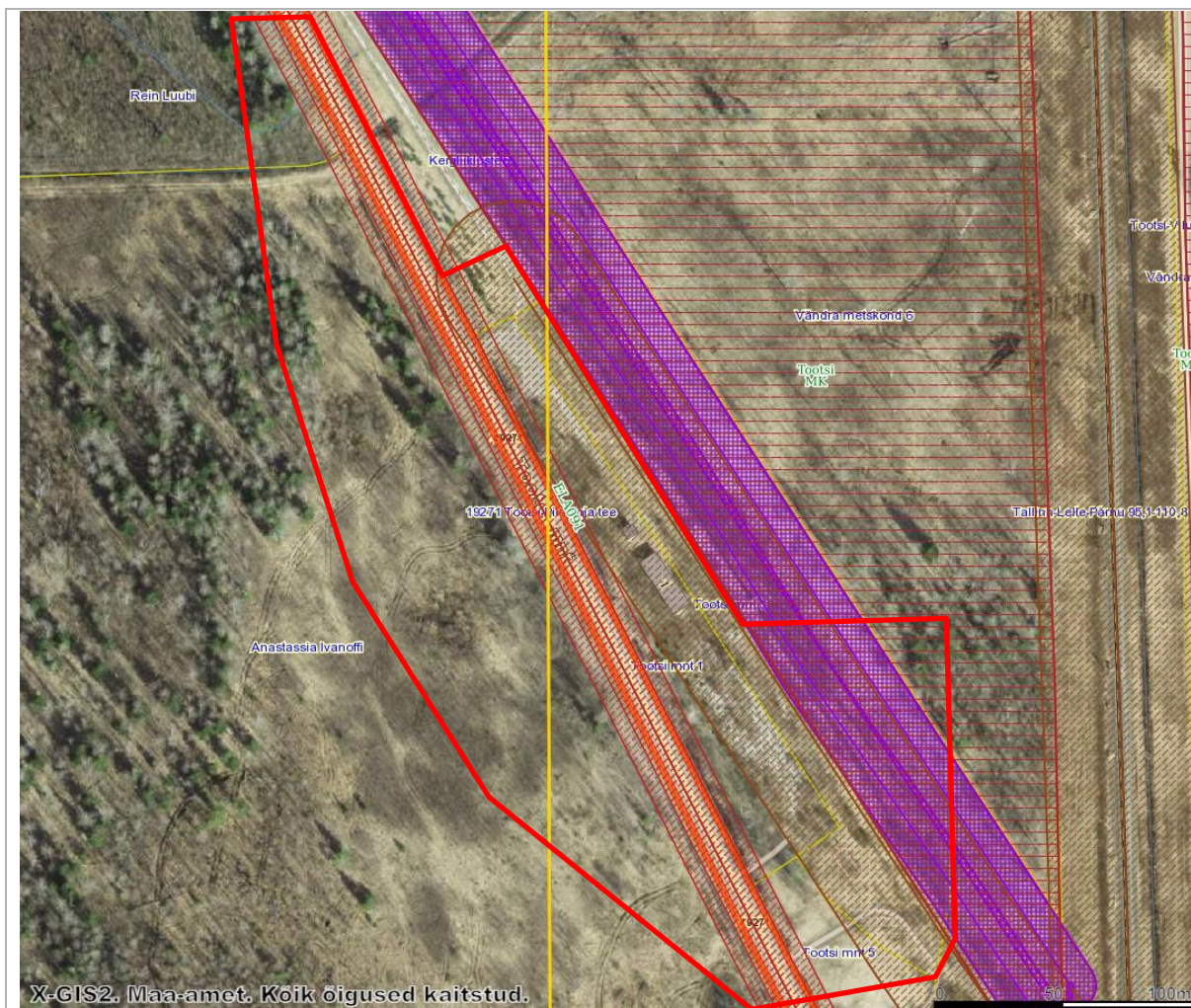


**Joonis 1.** Vaade planeeritavale alale (kaldaerofoto, Maa-ameti fotoladu 19.04.2021)

### 2.3. Olemasolevad kitsendused

Planeeritav ala jääb TOOTSI MK maaparandussüsteemi maa-alale. Ala läbib Elektrilevi OÜ keskpinge õhuliinid ning paralleelselt kõrvalmaateega kulgevad sidepaigaldised. Lisaks jääb planeeritavale alale laiarööpmelise raudtee kaitsevöönd ning 19271 Tootsi-Piistaoja tee avalikult kasutatava tee kaitsevöönd.





-  maaparandushoiu piirangud
-  raudtee kaitsevöönd
-  teega seotud piirangud
-  sideehitise kaitsevöönd
-  elektripaigaldise kaitsevöönd
-  planeeringuala

**Joonis 2.** Väljavõte Maa-ameti kitsenduste kaardilt

### 3. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOS

#### 3.1. Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed

Vaadeldavat ala ümbritsevad peamiselt maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksused ning kavandava peatuse asukohas on praegu looduslik maastik. Tihedam linnaline asustus jääb ca 900 m kaugusele Tootsi alevisse. Kavandatava tegevusega luuakse uus kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikum võimalus inimeste liikumiseks keskuste vahel, mis omakorda tugevdab piirkondade konkurentsivõimet. Tegevus võimaldab liigelda paindlikumalt töökohtadele ning mitmekesistab ettevõtlust piirkonnas.

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.

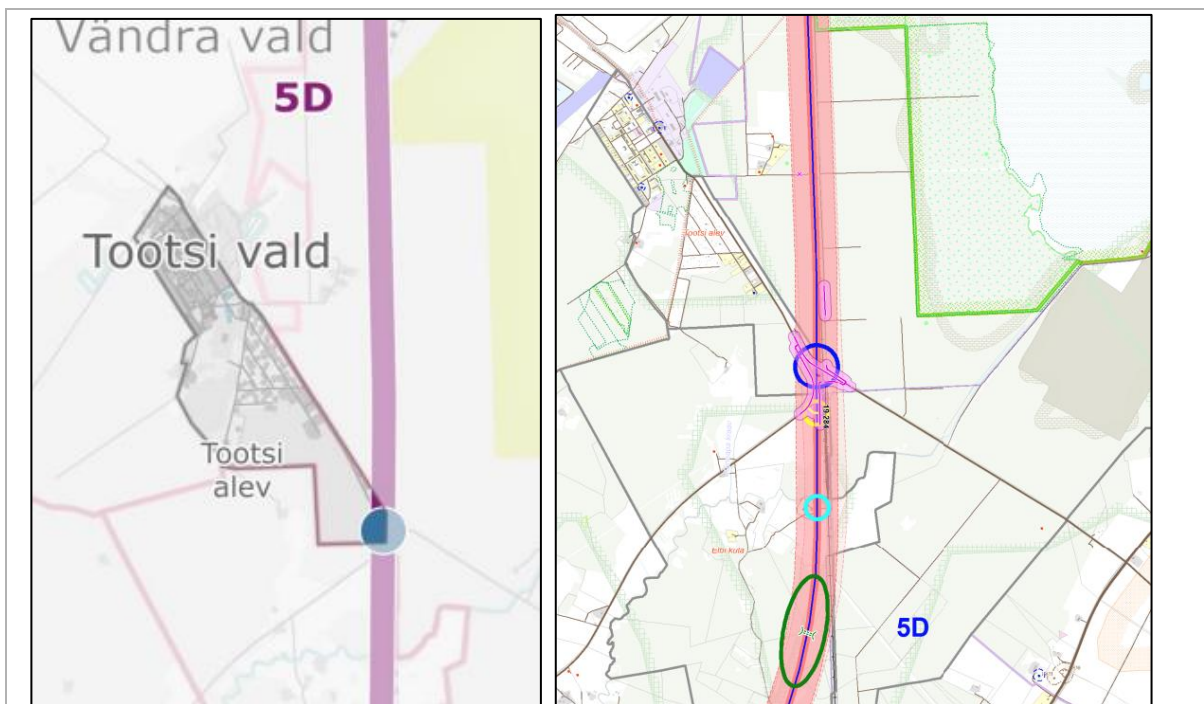
Rail Balticu kiirraudtee rajamine, koos kohalike peatustega, toob maakonnale aegruumiliselt lähemale nii Tallinna kui ka Riia, rääkimata sellele trassile jäävatest kaugematest keskustest. See annab maakonna sotsiaalmajanduslikule arengule uue impulsi.

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Pärnu maakonnaplaneeringule.

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

Rail Baltic trassi koridor (lõik 5D) riivab Tootsi alevi kaguserva maanteed ristumiskohas. Planeeritud trassi koridori laius on 350 m.

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule.

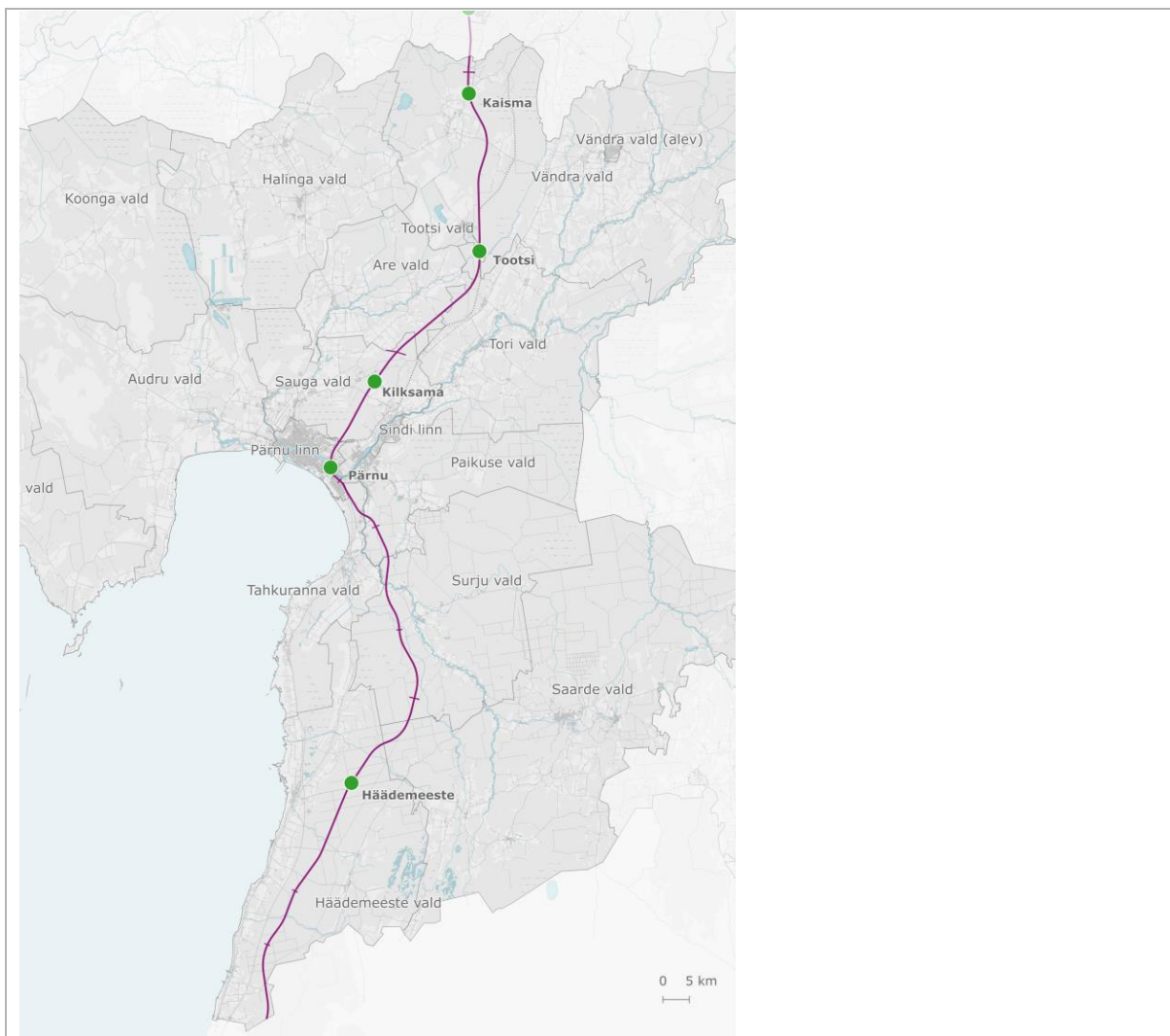


**PLANEERITAV**

-  Rail Baltic trassi koridor
-  Eritasandiline ristumine teega/rööbastega (mootorsõidukitele liiklemiseks, maanteeviadukti lahenduses luuakse tingimused ohutuks liiklemiseks ka kergliiklejale)
-  Eritasandiline ristumine vooluveekoguga (silla lahenduse väljatöötamisel eelprojekti etapis tuleb lähtuvalt KSH hinnangust arvestada vajadusega jätta kergliiklejatele ja loomadele piki looduslike vooluveekogude kallast liikumiseks kaldariba)
-  Eritasandiline ristumine jalg- ja/või jalgrattateega
-  Suurimetajate läbipääsu piirkond
-  Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav tee (koos puhvriga 50+50 m)

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





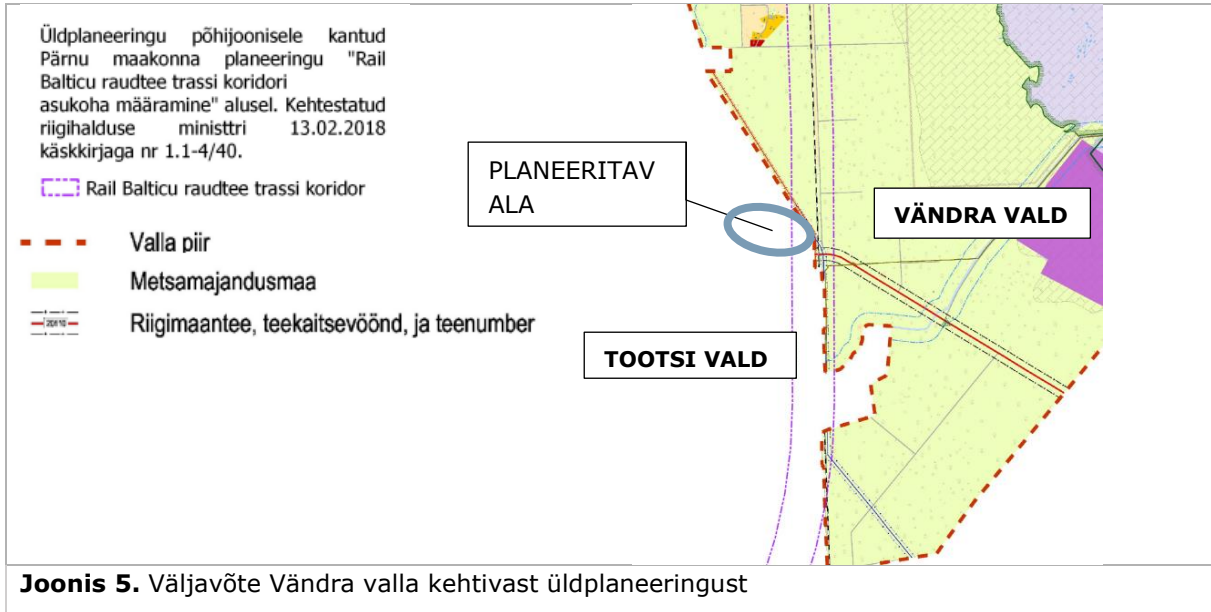
**Joonis 4.** Väljavõte Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu seletuskirjast. Skeem võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas.

### 3.3. Vastavus üldplaneeringule ja valla arengukavale

Põhja-Pärnumaa, ühinenud omavalitsuse territooriumi hõlmav üldplaneeringu koostamine algatati Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu 24.10.2018 otsusega nr 53. Käesolevalt on koostamisel olev ühinenud valdade üldplaneeringu eelnõu läbinud avaliku väljapaneku eskiisi staadiumi.

**Tootsi valla varasem kehtiv üldplaneering puudub.** Planeeritav ala paikneb Tootsi valla ja Vändra valla piiril, kus Vändra valla territooriumil kehtib üldplaneering, mis on kehtestatud Vändra Vallavolikogu 21.09.2010 määrusega nr 30.

Vändra valla kehtivasse üldplaneeringusse on Rail Baltica trassikoridor sisse kantud vastavalt maakonnaplaneeringus kehtestatud lahendusele. Rail Baltic kohalik peatus, kui joonehitise juurde kuuluv ning selle kasutusega seotud hoonete ja rajatiste kogum, jääb maakonnaplaneeringus määratud ja kehtivasse Vändra valla üldplaneeringusse kantud Rail Baltic raudtee trassikoridori.



Koostatavas Põhja-Pärnumaa valla üldplaneeringus on kajastatud kokkulepitud kohalike peatuste asukohad ning Tootsi peatuse asukohaks on määratud riigitee nr 19271 Tootsi-Piistaoja ja riigitee nr 19270 Suigu-Tootsi ristumise piirkond, nagu on kavandatud ka maakonnaplaneeringuga. Põhja-Pärnumaa valla üldplaneeringus on kirjeldatud valla ruumilise arengu põhimõtted, millest üheks olulisemaks on tagada riiklikult kavandatavate taristuobjektide toel (Via Baltica, Rail Baltic) kohalik arengupotentsiaal.



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), mistõttu on tegemist üldplaneeringu kohase detailplaneeringuga.

Põhja-Pärnumaa valla arengukava aastani 2030 kohaselt on valla üheks peamiseks arengusuunaks koos tulemise saavutamiseks seatud eesmärkide ja tegevustega 1) elukeskkonna säilitamine koos korrastatud ühistranspordivõrguga ja 2) ettevõtlikkust soodustav keskkond koos ettevõtlusalade ning taristu arendamise ja kaasajastamisega. Kiirraudtee ja sellest tulenevate kohalike peatuste kavandamine on kooskõlas valla arengukava eesmärkide ja selle ootustega.



## 4. PLANEERINGULAHENDUS

Tootsi 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 Tootsi kohaliku peatuse rajamiseks.

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



**Joonis 7.** Illustratiivne pilt võimalikust peatusest

### 4.1. Krundijaotus ja ehitusõigus

Planeeringuga on kavandatud moodustada kaks krunti. Jaama hoone ja selle väliala tarbeks moodustatakse Vändra metskond 6, Tootsi mnt 3 ning Tootsi mnt 5 maaüksustest 5 350 m<sup>2</sup> suurune 80% reisijaid teenindava transpordimaa ja 20% kaubandus-, toitlustus- ja teenindushoone maa sihtotstarbega krunt pos.1 . Tootsi mnt 1, Tootsi mnt 3 ja Tootsi mnt 5 maaüksustest moodustatakse juurdepääsuks ja parkimiseks 5 662 m<sup>2</sup> suurune tee ja tänava ja parkimisehitise maa sihtotstarbega krunt pos.2. Kavandatav jaamahoone koos seda teenindavate rajatistega ning tee- ja tänavamaad koos parkimisega on ette nähtud munitsipaalomandisse. Kruntide jagamise käigus alles jäävatel maaüksustel säilib senine maakasutus.

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 (14.07.2023 nr 2311802/02706) ning ehitus- ja kasutusloa Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet. Kavandatav ehitisealune pind on kuni 1000 m<sup>2</sup>. Kavandatava väliala mõõtmed 40x115 m.

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

Lisaks jaamahoonele on lubatud püstitada ehitusteatis kohustusega väikeehitisi ehitisealuse pinnaga 0...60 m<sup>2</sup> 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 lähtunud 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 vastavalt Rail Baltica Design Guidelines-ile nõue kasutada Balti riikidele iseloomulikke ja arhitektuurselt sobivaid traditsioonilisi ehitismaterjale. 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.

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 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

Planeeritav Rail Baltica Tootsi kohalik peatus asub Pärnu maakonnas Põhja-Pärnumaa vallas Viluvere külas. Tootsi kohalik peatus on kavandatud kõrvalmaantee nr 19271 Tootsi-Piistaoja äärde, Tootsi alevi ja Viluvere küla piirile. Juurdepääs planeeringualale on kavandatud Tootsi maanteelt.

Tootsi 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).

Üldparkimine on kavandatud eraldi krundil pos.2. Hoone välialale on ette nähtud parkimiskohad 4 invasõidukile, 2 elektrilaadimisega sõidukile ja minimaalselt 4 taksole. Kokku on kavandatud 70 parkimiskohta. Kuigi suur osa kasutajaskonnast vajab peatusesse jõudmiseks lisatransporti kas sõiduauto või ühistranspordi näol, on kavandatud parkimiskohtade arv eelpool nimetaud hinnangu

kohaselt piisav. Üldparkla pos.2 on kavandatud välja ehitada kahes etapis. Esimeses järjekorras on kavas rajada 24 parkimiskohta ning II etapi 30 parkimiskoha rajamine selgub vastavalt realsele parkimisvajadusele.

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.

Kergliiklejate juurdepääs on kavandatud ühendada endisel raudteetammil kulgeva olemasoleva jalgratta- ja jalgteega. Kergliiklejate viaduktilt mahatulek on kajastatud perspektiivsena ja lahendatakse põhitrassi projektiga. Perspektiivset kergliiklusteed saab kasutada Tootsi-Piistaoja viadukti hooldustee juurdepääsuna ning täpsem lahendus tuleb projekteerimise käigus.

Teede osa projekteerimisel koostada projekti mahus eraldiseisvad asendiskeemi joonised, kus samal joonisel on eri värvi tingmärkidega ära näidatud kõik teeomanikud: riigiteed (omaniku ülesandeid täidab Transpordiamet, edaspidi TRAM), kohalikud teed (KOV), sh volikogu poolt avalikuks kasutamiseks määratud erateed kinnistutele juurdepääsuks mööda teistel erakinnistutel olevat teed pidi, erateed, metsateed (RMK), raudtee hooldusteed ehk mitteavalikud raudteerajatiste hooldusteed (RB) ning mitteavalikud teed riigi transpordimaal riigitee rajatiste hooldamiseks (TRAM).

#### 4.4. Haljastus ja heakord

Planeeritava alal on teostatud metsainventuur (vt Lisa 2), mille tulemusena on välja selgitatud alal kasvava kõrghaljastuse väärtus. Alal puuduvad metsakooslused, mis looduskaitsetel või muudel põhjustel vajaksid säilitamist. Raadamise üldpõhimõttena tuleks siiski metsad raiuda vaid aladelt, millelt see on vajalik ehk ehitusaluselt pinnalt, peatuse välialalt, teede alalt koos minimaalse vajaliku nähtavuskoridoriga. Spontaanselt võsastunud-metsastunud alade osas võib teostada raadamist maastikukujunduse eesmärgil kuna võsastunud alad ei oma ei looduslikku ega haljastuslikku väärtust. Säilitada tuleks haljastuslikul eesmärgil rajatud männinoorendik ala põhjaosas.

Peatuse alal domineerib spontaanselt võsastunud ala, milles pole olulisel määral sobivaid puid, mida haljastuslikel eesmärkidel säilitada. Peatuse põhjaossa jääb keskealine mets, mille puhul on peatuse välialal tõenäoliselt võimalik säilitada väiksemaid (kuni 5 m kõrgusi) kuuski või kuuskede gruppe. Väiksemad kuused pole tormihellad ning lagedal kasvades omandavad tiheda ja dekoratiivse võra. Olemasolevaid kaski ja haabu säilitada on keerukam kuna need on kõrged ja laasunud ning ei ole haljastuse mõttes dekoratiivsed ega sobivad. Samuti on kõrgete üksikpuude puhul suurem tormiheite oht.

Inventuuril kaardistati vaid üks haljastuslikku väärtust omav üksikobjekt, milleks on planeeringuala lõunaservas asuval lagendikul kasvav 7-haruline remmelgas. Tegu on spontaanselt kasvanud pajupõõsast kujunenud puuga, mis ei ole kõrge väärtusega kuna pole väga dekoratiivne ega pikaealine puuliik, kuid mis võimaluse korral on soovitatav säilitada.

Ette on nähtud likvideerida olemasolevat haljastust ca 10 229 m<sup>2</sup>, mis jääb kavandatava peatuse hoone, väliala, juurdepääsuteede ja parklate alla. Jaamahoonega seotud välialal (krundil pos.1) tagada minimaalselt 20% haljastust. Haljastus on ette nähtud rajada üksikpuudena ja väiksemate murualadena. Haljastuse kavandamisel juhendada standardist EVS 939-2:2020 „Puittaimed haljastuses. Osa 2: Ilupuude ja -põõsaste istikute kvaliteedinõuded“. Haljastuse planeerimisel tagada istikutele liigiomased kasvutingimused. Kuumasaarte vältimiseks ja meeldiva keskkonna tagamiseks on parklaalad liigendatud haljasaladega. Soovituslik on teede äärde rajada tänavahaljastus. Täpsem haljastuse lahendus selgub edasise projekteerimise käigus.

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 Põhja-Pärnumaa 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 Põhja-Pärnumaa valla jäätmehoolduseeskirja nõuetele.

#### 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 ehitusprojekti. Väline tuletõrje veevarustus kajastatakse eraldi peatükis 5.2.

Territooriumi sõidutee, juurdepääs ehitistele ja tuletõrje-veevõtukohtadele, hüdrantidele tuleb hoida vaba ning aastaringiselt kasutamiskõlblikus seisukorras. Teede projekteerimisel tuleohutusõuete seisukohast lähtuda EVS 812-7:2018 standardis toodud nõuetest. Minimaalne sõidutee laius päästeautoga juurdepääsu tagamiseks peab olema vähemalt 3,5 m.

Tulenevalt elektiraoutode üha laiema levikuga on vajalik tähelepanu pöörata ka elektriutode tuleohutuse seisukohalt. Sellest tulenevalt on vajalik nt parklate rajamisel arvestada võimalike riskide maandamisega. Täpsemad lahendused antakse ehitusprojektiga. Ühe võimaliku lahendusena elektriutode põlemasüttimisel on nõue tagada parklates tulekustutustekkide olemasolu.

#### 4.7. Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud

Planeeritava maa-ala kohta on Skepast&Puhkim OÜ poolt koostatud "Rail Baltica kohalike peatuste detailplaneeringute koostamine. Teabe andmine Tootsi peatuse KSH eelhinnangu koostamiseks. Aruanne" (töö nr 2022\_0008), mille põhjal koostas vallaarhitekt Reet Olev keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) eelhinnangu, kus on analüüsitud võimalikke planeeringualaga seotud keskkonnamõjusid ning mille tulemusel jättis Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu 19.10.2022 otsusega nr 45 keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata.

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 kiired, ohutud ja keskkonnasäästlikumat viisi.

Planeeringualale ei ole kavandatud keskkonda saastavaid objekte. Käesoleva detailplaneeringuga määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused Rail Baltica Tootsi kohaliku peatuse jaamahoone ja seda teenindava infrastruktuuri ehitamiseks. Planeeringus kavandatud tegevusega kaasneda 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. Rohevõrgustik**

Planeeringualal on teostatud rohevõrgustiku toimivuse eksperthinnang (vt Lisa 2). RB Tootsi kohaliku peatuse piirkonna rohevõrgustik on määratud Pärnu maakonnaplaneeringuga (kehtestatud riigihalduse ministri 29.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/74).

Kavandatav Tootsi peatus ja kogu planeeringuala paikneb Pärnu maakonnaplaneeringu kohasel rohekoridori alal konfliktse asukohas, kus põhiliseks rohevõrgustiku sidususe katkestajaks on tarastatud RB raudtee, mis põhjustab barjääriefekti loomade liikumisele ja rohekoridori toimimisele, ning mille mõjusid on hinnatud vastava raudteelõigu keskkonnamõjude hindamisel (KMH). Ühtlasi näeb KMH ette meetmed võimalike negatiivsete keskkonnamõjude leevendamiseks. Raudtee äärde kavandatav peatus enam olulisel määral antud barjääriefekti ei suurenda, kuid peatuse alal pole võimalik ka sidusust leevendusmeetmete (loomapääsude) abil tagada.

Põhja-Pärnumaa valla üldplaneeringu koostamise käigus on rohevõrgustiku paiknemist täpsustatud, mille tulemusena üldplaneeringu eelnõu ei näe rohekoridori ette maakonnaplaneeringuga määratud asukohas, vaid see on nihutatud lõuna poole Sauga jõe äärde (olemasoleva Tootsi raudteejaama ja jõe vahele). Maakonnaplaneeringus näidatud rohekoridori asukohta, sh planeeritava peatuse lähedusse on koostatava üldplaneeringuga kavandatud arenguala.

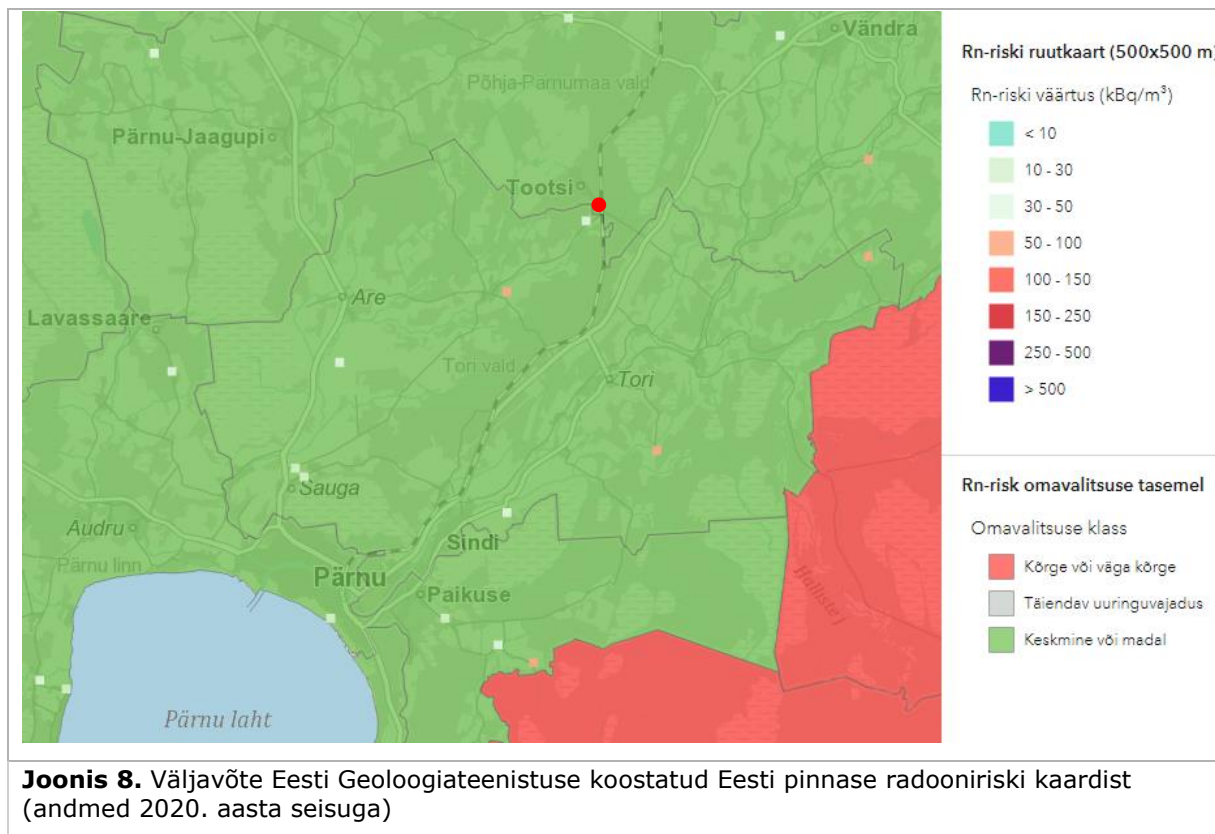
Arvestades rohevõrgustiku täpsustamist koostatava Põhja-Pärnumaa valla üldplaneeringuga, puuduvad seoses Tootsi peatuse rajamisega negatiivsed mõjud rohevõrgustiku sidususele ja funktsioneerimisele.

#### **4.7.2. Radoon**

Vastavalt Eesti Geoloogiateenistuse Eesti pinnase radooniriski kaardile varieerub Eestis pinnaseõhus on radoonisisaldus väga varieeruv ning sõltub paljuski piirkonna geoloogilisest ehitusest ning võib ületada kohati 500 kBq/m<sup>3</sup> piiri. Selleks, et Rn-sisaldus hoonete siseõhus ei ületaks paljudes EL maades tunnustatud viitetaset 200 Bq/m<sup>3</sup>, ei peaks radoonisisaldus pinnaseõhus ületama 50 kBq/m<sup>3</sup>.

Radooniriski kaardi kohaselt asub planeeritav ala keskmise või madala 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.





#### 4.7.3. Keskkonnamüra

Selleks, et hinnata Rail Baltica Tootsi 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 hinnang, töö nr 22076-02 (vt Lisa 7).

Planeeringualale lähimad müratundlikud kinnistud Metsa tn 15, Metsa tn19, Metsa tn 22 ja Metsa tn 26 asuvad planeeritava kohaliku peatuse planeeringualast ca  $\geq 240$  m kaugusel loodesuunas ning perspektiivsest Rail Baltica raudteetrassist ca  $\geq 400$  m kaugusel läänesuunas.

Käesoleva kohaliku peatuse detailplaneeringu kontekstis on summaarsete müratasemete mõttes kõige kriitilisemad need müratundlikud hooned ja alad, mis asuvad perspektiivsest raudteetrassist läänesuunal ning on mõjutatud korraga perspektiivse raudteetrassi ning kõrvalmaantee 19271 Tootsi-Piistaoja müra. Selliselt on müratasemete kontekstis kõige kriitilisemad hoonestatud elumumaad Metsa tn 15, Metsa tn 19 ja Metsa tn 22 ning hoonestamata elumumaa Metsa tn 26.

Vastavalt perspektiivse (2040+) olukorra liikluse müra leviku arvutustele selgus, et kohaliku peatuse planeerimise piirkonda jääva maantee- ja raudteeliikluse koosmõjust tulenev arvutuslik müra ekvivalenttase müratundlikele hoonetele on 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 liikluse müra piirväärtus).

Kohaliku Tootsi peatuse planeeringu realiseerimiseks ei ole vaja müratundlike hoonete kaitseks 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.



#### 4.7.4. Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused

Selgitamaks välja geoloogilised ja hüdrogeoloogilised tingimused Tootsi peatuse planeeringuala territooriumil on Maves OÜ poolt juunis 2023 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud TOOTSI, töö nr 22063 (vt Lisa 5).

Veevarustuse lahendamiseks saab aluspõhjakiivimisesse, mis on keskmiselt suhteliselt rahuldava veeandvuse ja valdavalt rahuldava kvaliteediga, rajada Tootsi raudteepeatuse kaevu.

Reoveekäitluseks on mitmeid võimalusi: kasutada kogumismahutit või juhtida eelnevalt bioloogiliselt puhastatud (biopuhasti, filtriväljak) heitvesi alal olevatesse kraavidesse, tagades nendest vee äravoolu. Imbväljaku rajamisel tuleb arvestada suhteliselt kõrge põhjavee tasemega ja seetõttu peavad imbtorud asuma praegusest maapinnast kuni 1 m kõrgemal imbpeenras. Probleeme võib tekkida pinnase (moreeni) väikese veejuhtivuse tõttu.

Ehitusgeoloogilised tingimused teede ja parklate rajamiseks on rahuldavad.

Hoone vundeerimissügavusele jääb ehitusalal kruusaga ja rohke liivaga savimõll, mis on heade geotehniliste omadustega. Vältida tuleb vee kogunemist vundamendisüvenditesse kuna kruusaga ja rohke liivaga savimõll on kergesti loenduv pinnas, mille kandevõime vee all seistes väheneb.

#### 4.7.5. 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 tähistava 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 valgustustasemete 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 krundil pos.2 ning naabermaaüksustel Anastassia Ivanoffi ja 19271 Tootsi-Piistaoja tee;
- kavandatud puurkaevu 10 m hooldusala naabermaaüksusel Tootsi mnt 3;
- 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 keskpinge maakaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2 ja naabermaaüksustele 19271 Tootsi-Piistaoja tee ning Anastassia Ivanoffi;
- planeeritud trafoalajaamale ulatusega 2 m alajaama välisseinast tehnovõrgu valdaja kasuks krundil pos.2;
- planeeritud tänavavalgustuse kaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2 ja naabermaaüksustele Tootsi mnt 3 ja 19271 Tootsi-Piistaoja tee;
- juurdepääsu servituudi vajadus kruntimisel alles jäävale Tootsi mnt 3 ja Kergliiklustee maaüksustele kavandatavale kergteele.

#### 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 ehitusprojekti.

### 5.1. Veevarustus

Veevarustuse planeerimise aluseks on AS-i Mako 13.02.2023.a väljastatud tehnilised tingimused (vt Lisa 6).

AS-il Mako on Kaisma küla varustamiseks välja ehitatud ühisveevärk, mille lähim punkt asub Tootsi alevis sees (Tootsi katlamaja) ehk ca 2 km kaugusel planeeritavast Tootsi peatusest.

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

Külastajad - keskmiselt 111 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:

$$Q_{\text{kesk}}=0,95 \text{ m}^3/\text{d}$$

$$Q_{\text{max}}=0,40 \text{ m}^3/\text{h}$$

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

Planeeringuala veevarustus on lahendatud planeeritud puurkaev-pumpla baasil. Planeeringuala asub keskmiselt kaitstud põhjaveega alal. Vastavalt Veeseaduse § 154 on puurkaevul, mille kaudu võetakse vett alla kümne kuupmeetri ööpäevas hooldusala 10 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 m<sup>3</sup> 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. Välise tulekustutusvee projekteerimisel tuleb lähtuda siseministri 18.02.2021 määrus nr 10 „Veevõtukoha rajamise, katsetamise, kasutamise, korrashoiu, tähistamise ja teabevahetuse nõuded, tingimused ning kord“ nõuetest.

### 5.3. Reovee kanalisatsioon

Kanalisatsiooni planeerimise aluseks on AS-i Mako 13.02.2023.a väljastatud tehnilised tingimused (vt Lisa 6).

AS-il Mako on Kaisma küla varustamiseks välja ehitatud ühiskanalisatsioonivõrk, mille lähim punkt asub Tootsi alevi sees (Tootsi katlamaja) ehk ca 2 km kaugusel planeeritavast Tootsi peatusest.

Planeeringuala arvutuslik reovee vooluhulk on:

$Q_{\text{kesk}}=0,95 \text{ m}^3/\text{d}$

$Q_{\text{max}}=0,40 \text{ m}^3/\text{h}$

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

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 olemasolevasse kraavi. Enne heitvee kraavi juhtimist tuleb paigaldada 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 79 m<sup>3</sup>. 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 olemasolev kraav. Sademevee juhtimiseks nimetatud kraavi on planeeritud sademeveepumpla, mille abil pumbatakse kraavi vooluhulka 5 l/s, mis ei tohiks olemasoleva kraavi läbilaskevõimet oluliselt mõjutada. Tingimused sademevee juhtimiseks kraavi tuleb taotleda projekteerimise käigus.

Peale õlipüüdurit ja ka enne väljalasku kraavi tuleb paigaldada proovivõtukaev. Suublasse juhitav 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<sup>1</sup>” kehtestatud nõuetele.

Planeeringuala arvutuslik sademevee äravool on 138 l/s. Püüduri suuruse valikul arvestada ka torustiku ja kaevude enda osalise akumulieriva (ühtlustava) mahuga. Sademevee vooluhulga arvutuste aluseks on EVS 848:2021 Väliskanalisatsioonivõrk. Arvutusvihma korduvuseks on võetud 3 aastat ja kestuseks 10 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 settepilliga 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 420655 (vt Lisa 4).

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 planeeritava juurdepääsutee algusest sisselõikena RB raudteeprojektiga ette nähtud ümbertõstetavasse maakaablistesse.

Madalpinge liitumispunkt on ette nähtud planeeritavasse komplektalajaama peakaitsme suurusega 560 A. Elekritoide liitumispunkti näetakse 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 näetakse 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.

## 6. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

Käesolev detailplaneering on pärast kehtestamist aluseks planeeringualal edaspidi teostavatele maakorralduslikele, ehituslikele ja tehnilistele projektidele. Planeeringualal edaspidi koostatavad ehitusprojektid peavad olema koostatud vastavalt Eesti Vabariigis kehtivatele projekteerimismääradele.

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;
- ehitusprojekti koostamine ja ehitusloa taotlemine;
- jaamahoone ehitamine ja vastuvõtmine;
- enne kasutusloa taotlemist jaamahoonele tuleb välja ehitada tehnovõrgud kuni liitumispunktini.

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

Vastavalt Rail Baltic Estonia ja Põhja-Pärnumaa Vallavalitsuse vahel 2021 aastal sõlmitud koostöökokkuleppele ei ole Põhja-Pärnumaa Vallavalitsusel kohustust välja ehitada detailplaneeringu kohaseid rajatisi sealhulgas avalikuks kasutamiseks ettenähtud teid ja sellega seonduvaid rajatisi, haljastust, välisvalgustust ning tehnorajatisi. Detailplaneeringu kohased rajatised ehitab välja huvitatud isik. Täpsem kohustuste jaotus lepatakse kokku detailplaneeringu elluviimise kokkuleppes.

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, (sh tuleb arvestada ka perspektiivse riigitee asukohaga) tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks. Riigitee ristumiskoha ümberehitamiseks või tehnovõrkude rajamiseks riigitee piirides (EHS § 99 lg 3) tuleb taotleda nõuded projektile Transpordiametilt.