

**SINDI-LODJA**
ALLIANS

Tellija:	Transpordiamet Valge tn 4, 11413 Tallinn Registrikood: 70001490	Peaprojekteerija:	Roadplan OÜ Tiigi tn 78 50410 Tartu Registrikood: 12432118 indrek@roadplan.ee +372 503 7979
Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimetus:	Sindi-Lodja silla detailplaneering		
Ehitise aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		
Kinnismälestise ja/või muinsuskaitseala nimetused ja numbrid:	Sindi-Lodja I kiviaja asulakoht (27039)		

Vastutav isik / Projektijuht

Indrek Oden*Kutsetunnistus nr 156006. Volitatud teedeinsener, tase 8*

Vastutav isik / Maastikuarhitekt

Rutt Piir*Kutsetunnistus nr 200752. Volitatud maastikuarhitekt, tase 7***28.06.2024 Tartu**

I SELETUSKIRI

Sisukord

1. Üldosa	4
1.1. Sissejuhatus	4
1.2. Ruumilise arengu eesmärgid ja lähtedokumendid.....	5
1.3. Olemasolev olukord.....	6
2. Planeeringulahendus	12
2.1 Planeeringu kontseptsioon	12
2.2 Planeeritava ala kruntideks jaotamine	12
2.3 Silla ehitusala	13
2.4 Kruntide ehitusõigus.....	13
2.5 Uue silla ehituslikud tingimused.....	14
2.6 Uue silla arhitektuursed tingimused	15
2.7 Olemasoleva silla rekonstrueerimistingimused	15
2.8 Sindi-Lodja olemasoleva silla kaitse alla määramine	16
2.9 Nõuded väikevormidele	17
2.10 Liikluskorralduse põhimõtted.....	17
2.11 Haljastuse, heakorrastuse ja vertikaalplaneerimise põhimõtted	18
2.12 Tehnovõrgud	18
2.13 Tuleohutusabinõud	18
2.14 Kuritegevuse riski vähendavad tingimused	19
2.15 Keskkonnatingimuste seadmine planeeringuga kavandatu elluviimiseks	19
2.16 Säästva planeerimise põhimõtted	20
2.17 Servituutide seadmise vajadus	21
3. Planeeringu elluviimine.....	21

II JOONISED (digitaalselt on joonised esitatud eraldi failidena)

1. Olemasolev olukord
2. Põhijoonis

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala address(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



3. Maakorraldus
4. Visualiseeringud

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



I SELETUSKIRI

1. Üldosa

1.1. Sissejuhatus

Detailplaneering hõlmab Pärnu linnas ja Paikuse alevis ca 6,3 ha suurusega maa-ala. Planeeritavale alale jäävad osaliselt järgnevad maaüksused:

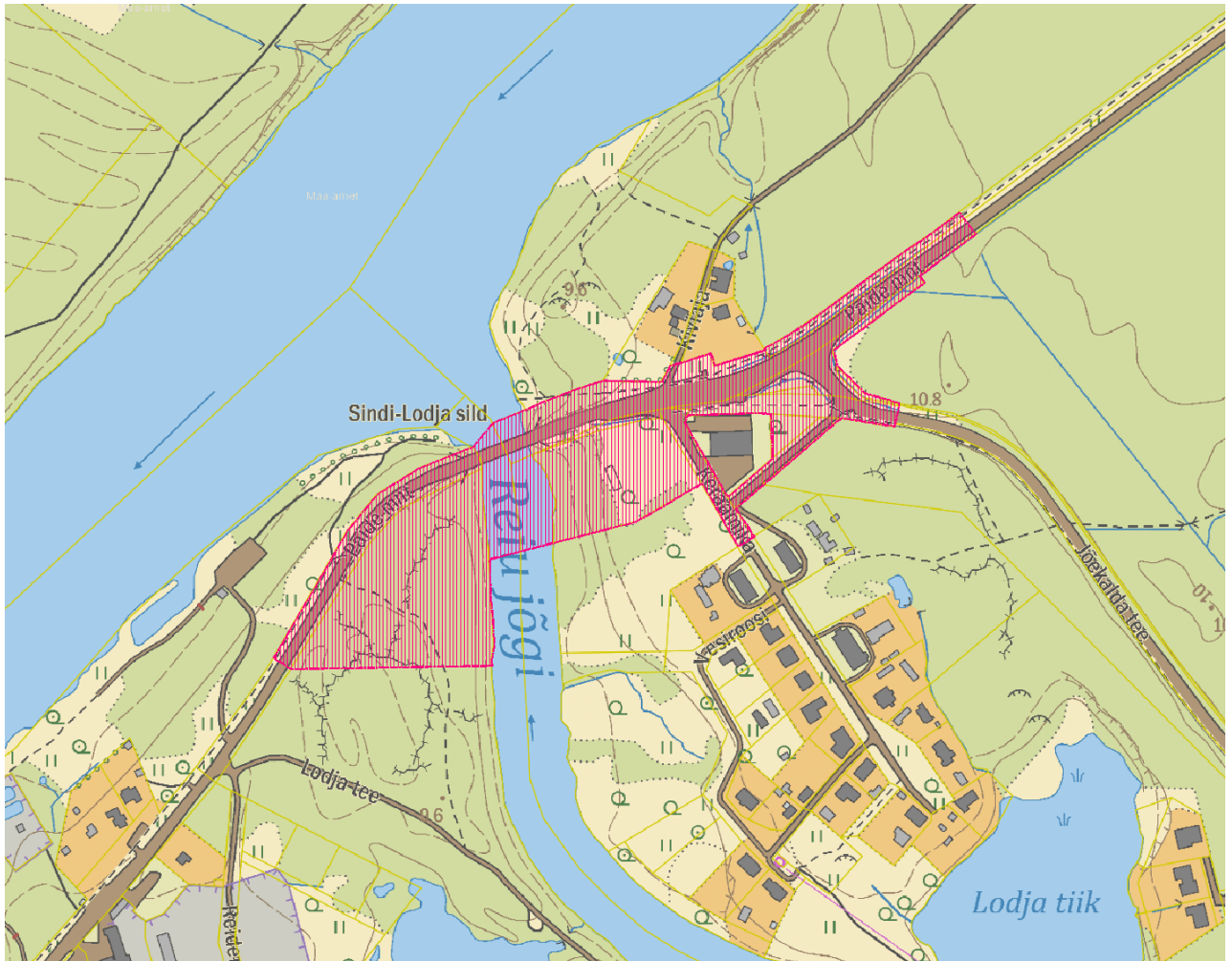
Aadress	Katastriüksuse tunnus	Sihtotstarve	Pindala (m ²)
Paide maantee T4	62501:001:0730	100% transpordimaa	7 676
59 Pärnu-Tori tee	56801:001:0541	100% transpordimaa	79 641
Ristmiku	56801:001:0761	100% transpordimaa	2 732
Vahe	56801:001:0762	100% transpordimaa	180
Paide maantee kergliiklustee T1	56801:001:1199	100% transpordimaa	4 825
Paide maantee kergliiklustee T2	62401:001:1227	100% transpordimaa	482
19278 Sindi-Lodja-Silla tee	56801:001:0507	100% transpordimaa	38 494
19278 Sindi-Lodja-Silla tee T4	62401:001:0911	100% transpordimaa	1 099
5680001 Keraamika tänav L1	56801:001:1080	100% transpordimaa	8 278
5680002 Keraamika tänav L2	56801:001:1369	100% transpordimaa	425
5680002 Keraamika tänav L3	56801:001:1376	100% transpordimaa	928
Keraamika tn 1	56801:001:0244	100% ärimaa	9 545
Keraamika park	56801:001:1377	100% üldkasutatav maa	837
Reiu mets	62501:001:0948	100% üldkasutatav maa	365 413
Reiu jõgi	62401:001:1120	100% veekogude maa	120 493
Reiu jõgi L1	62520:001:0018	100% veekogude maa	36 575

Töö number: 23029 Kaust: Seletuskiri ja joonised

Töö nimi: Sindi-Lodja silla detailplaneering Vastutav isik: Rutt Piir

Planeeringuala aadress(id): Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn





Skeem 1: Planeeringuala asukoht. Aluskaart: Maaameti kaardirakendus, Põhikaart.

1.2. Ruumilise arengu eesmärgid ja lähtedokumendid

Käesoleva detailplaneeringu eesmärk on kaaluda võimalust määrata alale ehitusõigus Sindi-Lodja uue silla ehitamiseks ja olemasoleva rekonstrueerimiseks. Detailplaneeringu koostamise vajadus tuleneb looduskaitseaduse (edaspidi ka LKS) § 38 lg 5 p 9 -st: vooluveekogu (Reiu jõgi) kalda ehituskeeluvööndis tegevuse võimaldamiseks on vajalik tegevusi esmalt suunata planeeringuga.

Planeeringulahenduse põhimõteteks on:

- ✓ turvaliste ühenduste ja liikumisteede kavandamine kõikidele liiklejatele;
- ✓ liikluskoridori autokeskse miljöo vähendamine ning keskendumine jalakäija- ja kergliiklejasõbralikule linnaruumile;
- ✓ kallasradade avamine;
- ✓ võimalikult vähene sekkumine loodus- ja kultuuriväärtuslikku keskkonda.

Detailplaneeringu koostamiseks on läbi viidud järgmised alusuuringud:

- ✓ Sindi-Lodja silla geodeetiline mõõdistus, Raxoest OÜ 22.04.2024 a töö nr GE24028;

Töö number: 23029 Kaust: Seletuskiri ja joonised

Töö nimi: Sindi-Lodja silla detailplaneering Vastutav isik: Rutt Piir

Planeeringuala address(id): Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn



- / Pärnu linnas Sindi-Lodja silla ja juurdepääsuteede detailplaneeringu kava keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang. OÜ Alkranel 2024 a töö;
- / Sindi-lodja projekteeritavad sild ja juurdepääsuteed. Geotehniline pinnaseuuring. Reaalprojekt OÜ 2024 a töö nr GL24010;
- / Kiviaja kinnistu ehitusgeoloogiuuringu aruanne, OÜ REI Geotehnika 2022 a töö nr 5118-22;
- / Veetaseme andmed Pärnu linnas Sindi-Lodja piirkonnas, 18.03.2024;
- / Riigitee nr 59 Pärnu-Tori tee km 1,57 asuva Sindi-Lodja silla hüdraulilised arvutused, Inseneribüroo Urmas Nugin OÜ 2024 a töö nr 2024020;
- / Lihkeohtlikkuse uuring Pärnu linnas Audru, Sauga, Reiu ja Pärnu jõgedel, IPT Projektijuhtimine OÜ 2024 a töö nr 23-08-1831;
- / Pärnu linnas Sindi-Lodja silla projekteerimine ja ehitamine koos juurdepääsuteedega. Liiklusuuring. ERC Konsultatsiooni OÜ 2024 a töö nr ERC/04/2024;
- / Sindi-Lodja silla ajaloolise väärtuse eksperthinnang, Blueray OÜ 2024 a töö;
- / Sindi-Lodja sild. Olemasoleva silla seisukorra eksperthinnang, Ando Funk 2024 a töö.

Detailplaneeringu sisuline osa on toodud nii seletuskirjas kui joonistel. Planeeringu joonised ning seletuskiri moodustavad lahutamatu terviku. Planeerimisprotsessi puudutav ametlik kirjavahetus ning muu dokumentatsioon on toodud planeeringu Lisades.

Seletuskirjas kasutatud fotode autor on Rutt Piir, kui foto all ei ole märgitud teisiti.

1.3. Olemasolev olukord

Planeeringuala keskmeks on Sindi-Lodja sild üle Reiu jõe. Ühel pool silda on Pärnu linn ning teisel pool Pärnu linna alla kuuluv Paikuse alev. Sillal asub kahesuunaline sõidutee, mille mõlemas servas on kitsad ohutusribad. Need on ainsad võimalused jalakäijatele jõe ületamiseks. Sillalt Paikuse suunas saab alguse Pärnu-Tori tugimaantee nr 59. Kiiruspiirang on 50 km/h.

Tugimaantee nr 59 Pärnu-Tori liiklussagedus on kuni Sindi-Lodja ristmikuni ca 10 000 a/ööp ning juba praegu on näha, et hommikul ja õhtusel tipptunnil tekib perioode, mil kõrvalteelt peateele vasakpöörde sooritamiseks sobivaid tühikuid on vähe, kuna peateel on aegajalt katkematu liiklusvoog – hommikuti Pärnu poole ja õhtuti Tori poole. Seetõttu on ristmiku läbilaskvus hommikul tipptunnil end ammendanud, ka õhtusel tipptunnil on ooteaeg väga pikk.

Perspektiivselt on Sindi-Lodja sild Pärnu jalgrattavõrgustiku põhivõrgu osa ning tulevikus on just Sindi-Lodja sild teiste Paikuse piirkonna jalgrattateede põhivõrguga sidujaks.

Ajalooliselt on tegemist vähemalt neljanda sillaga selles asukohas. Esimene sild asus praegusest sillast veidi Pärnu jõe poole ning tegemist oli nn „nahksillaga“, st silla konstruktsioon laotati veepinnale. See seadis kasutuskoormusele teatud piirangud, kuna igal aastal enne kevadist jääminekut tuli sild kokku korjata ning alles jäävabale jõele sai ületuskoha taastada. Parvsiidid olid mõeldud eelkõige koormatud hobuveokite ülesõiduks. 20. sajandiks olid aga nii kaubavedu kui

Töö number: 23029 Kaust: Seletuskiri ja joonised

Töö nimi: Sindi-Lodja silla detailplaneering Vastutav isik: Rutt Piir

Planeeringuala aadress(id): Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn



transpordiviisid hüppeliselt arenenud ning olulised kaubaveekoridorid vajasid funktsionaalsemaid jõueletuskohti.

1932. a. hakatigi Reiu jõe ehitama esimest kaasaegset silda, mis oli tol ajal ka Eesti suurim raudbetoonist kaarsild. Teadaolevalt on Sindi-Lodja kaarsild siinsetes oludes erandlik sillaehitusobjekt, mille betoneerimistööd toimusid talvel miinuskraadide juures. Silla valutööd lõpetati 1933. aasta sügisel. Silla projekteeris toonane Pärnu maavalituse insener Nikolai Leyden ja ehitas ettevõtja Mihkel Kask. See oli 65 m pikk ja 5 m lai. Kaare silde pikkus oli 40 m. Silla maapealne osa hävines teises maailmasõjas. Selle asemel kasutati vahepeal ajutist puitsilda.

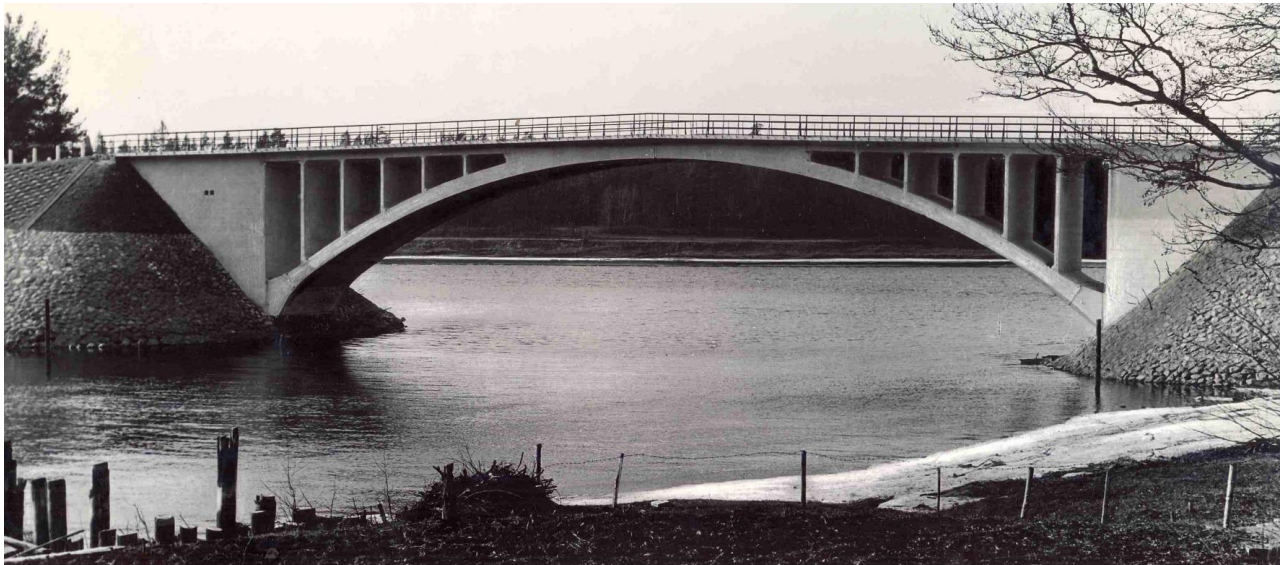


Foto 1: Praeguse silla eelkäija (foto: Eesti Maanteemuuseum EMMF192:21)



Skeem 2: NL 1937-1945 a kaardil on näha ajutise silla asukoht. Eeldatavalt asus samas kohas ka esimene sild - nahksild. (Maaamet)

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala address(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



Praegune sild ehitati 1954. a. eelmise silla vundamentidele. Püüti järgida eelmise silla arhitektoonikat, kuid üht-teist kohandati. Samuti ehitati silla ülemine osa veidi laiem – 7 m. Viimati remonditi silda 2012, kus teda ehitati veel veidi laiemaks. Tänapäevaks on silla seisukord jõudnud kriitilise piirini ning selle gabariidid ning koormustaluvus ei vasta kaasaja nõuetele ja vajadustele. Jalakäijatele ei ole sillal endiselt piisavalt ruumi, nad peavad liikuma väga kitsastel ohutusribadel. Silla alt ei pääse mööda kallasarada liikuma, kui just veetase ebatavaliselt madal ei ole. Sillalt avanevad kenad jõevaated mõlemale poole.



Foto 2: Olemasolev sild 2024 a

Silla kaarjas kuju sobitub arhitektuurselt kõrgete Reiu jõe kallastega. Silla kõige väärtuslikumaid elemendid - kaar ja kaldasambad on säilinud autentsetena. Eesti sillaaajaloo uurija Hubert Matve peab Sindi-Lodja silda üheks kaunimaks Eesti raudbetoonsillaks. Juba 1980. aastate lõpus on ta pidanud Sindi-Lodja silda riikliku kaitse alla võtmise vääriliseks. Ehkki Sindi-Lodja silda võib vaadelda 1930. aastate sillaehituspärandi esindajana, kuulub see ehitustehniliselt nõukogude perioodi, periodiseeringu järgi stalinistlikku ajajärku, ehkki stalinismile omaseid neoklassitsistlikke tunnuseid pole sillal kunagi olnud. Välise sarnasuse ning kasutatud ehitustehniliste lahenduste tõttu on õige käsitleda Sindi-Lodja silda Teises maailmasõjas purustatud silla taastamisena.

Planeeritavatel maaüksustel hoonestust ei asu. Keraamika tn 1 maaüksusel on maastikul nähtav endise laohoone vundament (EHR kood 103044329).

Kiviaja maaüksusele Reiu jõe suudmele ehitati 2023 a. kaldakindlustusega promenaad ning sildumisala paatidele. Metsa all kulgevad jalgteed juhatavad mööda muinsuskaitsealust Kiviaja asulakohta ning teeärsed infotahvlid esitlevad piirkonna kultuurilugu ning arheoloogilisi leide.

Nii Reiu kui Pärnu jõgi on aktiivselt kasutuses nii Eesti kui Läti puhkajate ja kalastajate poolt, nii et jõe äärde pääsemine ning mööda kaldajoont liikumine on inimestele olulised. Reiu jõe idakaldale pääseb Paide mnt 8//10 juurest. Silla mahasõidu lähedale on rajatud ka väike parkla. Parklast edasi kalda poole ei anna väliruumi lahendus üheselt mõista, et edasi võib vaid jalgsi liikuda ning maastikul on näha, et on ka neid, kes on kasutanud võimalust autoga veele lähemale pääseda. Teisel pool

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



Pärnu-Tori teed on Keraamika tn 1 maaüksusele laienenud isetekkeline parkla. Parkimisvajadus on jõe ääres aastaringselt suur.



Foto 3: Kiviaja maaüksusele ehitatud promenaadiala ning sildumisrajatised.

Keraamika tänava, Jõekalda tee ning Pärnu-Tori tee piirkond on väga autokeskne – laiad teed ja kõvakattedega alad, puudulik jalgteede võrgustik, ebamugavad ja liiga vähesed jalakäijate teeületusvõimalused. Kuigi teemaa kõrval laiuvad metsamaad, on teekoridorid ise meeldiva haljastuseta ning mõjuvad miljöo poolest maanteelikult. Jalakäijatel ei ole siin meeldiv viibida ega liikuda.



Foto 4: Vaade Keraamika tn 2 esiselt Sindi-Lodja silla poole. Sõita võib asula kiirusel, kuid keskkond näeb välja nagu maanteeala. (foto: Google Streetview mai 2023)

Reiu jõe läänekaldal puuduvad selged avalikud juurdepääsuvõimalused jõe kallasrajale. Paide mnt 4a maaüksus on asukoha tõttu kõrge puhkeväärtusega, asudes vahetult Pärnu jõe ääres. Seal on koostamisel detailplaneering, millega kavandatakse puhkeala terviklahendust. Praegune isetekkeline liikumis- ja parkimiskorraldus rikub nii loodust kui vähendab ala atraktiivsust. Samuti ei ole selge, kus võib autoga sõita ja kus mitte. Jääb mulje, et iga põõsa alla võib sõita.

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala address(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



Teisel pool Paide maanteed asub Reiu mets, mis on Pärnu linna üldplaneeringuga määratletud kui osa suurest Papiniidu-Raeküla puhkealast. Kuna ala ei ole jalgteede võrgustikuga seotud ning sinna ei pääse ka mööda kallasrada, leiab see praegusel ajal vähe kasutust.

Terviklikku kõrghaljastust on mõlemal jõekaldal, kuid eelkõige Reiu mets maaüksusel. Tegemist on mitmerindelise küpse segametsaga. Ülemises rindes kasvavad valdavalt sanglepp, hall lepp, kask, vaher, mänd. Teise rinde moodustavad peamiselt vaher ja pihlakas. Põõsarinne moodustub toomingast, pihlakast, sarapuust. Kõige väärtuslikuma osa puistust moodustavad Reiu jõe kaldal kasvavad harilikud männid. Seal on tänu avarusele ka rohkem valgust. Kuna puistu on pikalt hooldamata, on puud konkurentsi tõttu väga kõrgelt laasunud ning napi võramahuga. Pikas perspektiivis langetab hoolduseta jätkamine metsa puhkeväärtust.



Foto 5: Puude liitus on ebaühtlane, esineb ka väga tihedaid kasvukohti, kus konkurents puude vahel on suur. Esiplaanil ülesvõtte käänulisest kaevikukoridorist.



Foto 6: Sanglepad Keraamika tn 1 ja 3 maaüksustel.

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



Keraamika 1 ja 3 maaüksuste jõeäärsel alal kasvavad kauni võraga sanglepad. Nad on küll terved puud, kuid oma elukaare viimasel kolmandikul.

Surju metskond 33 maaüksuse puistu on kujunenud rindelisel (I ja II rinde puude võradest moodustub visuaalselt ühtlane suureplaaneline võrade maht) valgustingimuste suhtes ning selle puistu raiesse minek eeldab põhjalikumat analüüsi.

Nii Reiu metsa kui ka Kiviaja maaüksuse metsa vahel kulgevad käänulised ja kohati päris sügavad (hinnanguliselt ca 1,5 m) (kaeviku?)kraavid. Jäljed lumel reedavad, et kaevikumaastik on atraktiivne ekstreemsportlastele. Ilmselt käiakse metsa all *fatbike* dega sõitmas.

Planeeringuala ja üldse piirkonna reljeefi kujunemisel mängivad suurt rolli Reiu ja Pärnu jõed. Maapind langeb suures plaanis jõgede suunas, jõekallastel kohati ka järsult. Üleujutusala ulatus on järskude kallaste puhul väiksem. Lähipiirkonnas on kõige suurema üleujutusriskiga Vesiroosi tn 5 maaüksus, mis asub sillast ca 200 m ülesvoolu. Keraamika tn 1 ja 3 maaüksustel on kalda madalam osa lauge nõlvaga, mistõttu ka seal võib üleujutusi esineda. Reiu jõe sügavus planeeringualal on kuni 3 m.

Planeeritava ala pinnakate koosneb geoloogiliste puuraukude analüüsist tulenevalt merelisest ja jõelisest liivast, mille all lasub jääjärveline savi (viirkihiline) ja moreen. Jõe ääres leidub ka orgaanikarikkaid setteid ja teede mulletes on täitematerjal. Üldgeoloogiliste andmete kohaselt moodustab aluspõhja Devoni ladestu Narva ja Pärnu lademe kivimid, kus liivakivi, aleuroliit ja savi vahelduvad dolomiidi ja domeriidi kihtidega. Reiu jõel esineb lihkeohtlikke lõike nii savi- kui liivalihete seisukohalt ning seda ka planeeritaval alal. Jõe kõrge veetaseme korral, kui liivakihis olev pinnasevesi ei saa jõkke voolata, on tõenäolisem liivalihete esinemine, samas kui jõe veetaseme alanedes, kui nõlv on endiselt nõ vett täis, kasvab savilihete esinemise tõenäosus.

Reiu jõel on 10 m laiune kalda veekaitsevöönd ning sama lai kallasrada. Kalda ehituskeeluvöönd on 50 m, kuid lihkeohu tõttu loetakse soovituslikuks ehituskeeluvööndiks 75 m. Metsaalal laieneb see kalda piiranguvööndini, mis on 100 m. Nii Pärnu jõel kui Reiu jõel asuvad Natura 2000 jõe loodusala hoiualad.

Pärnu poolt sillale lähenedes tugimaantee viimase kurvi plaaniköver ei vasta sellel lõigul lubatud piirkiiruse 50 km/h projektnormile – kurv on liiga järsk ja seega ohtlik.

Tehnovõrkudest asuvad silla trajektooriga side- ja valguskaablid. Tee ääres on tänavavalgustus.

Planeeringu jaoks olulised teised detailplaneeringud on koostamisel olevad Keraamika tn 3 ning Paide mnt 4a detailplaneeringud.

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



2. Planeeringulahendus

2.1 Planeeringu kontseptsioon

Planeeringuga kavandatakse üle Reiu jõe kaasaegsetele nõuetele ja vajadustele vastavat kõigi liiklejate ja keskkonnaga arvestavat liikluskoridori. Olemasolev sild rekonstrueeritakse kergliiklejate sillaks. Uus sild rajatakse autoliiklusele olemasoleva silla kõrvale. See võimaldab uue silla ehitamise ajal veel vana silda kasutada ning liiklus üle jõe säilib kogu ehituse perioodi. Kahe erineva ajastu silla kõrvuti kavandamine on kahtlemata väljakutse nii erinevate konstruktiivsete kui ka arhitektuursete võimaluste osas.

Planeering annab suunised edasiseks projekteerimiseks jalgteeühenduste loomisel erinevate maastikuliste tasapindade vahel, võimaldades liikuda ka mõlemal pool Reiu jõge mööda kallasradu. Planeering teeb ettepaneku lahendada Paide maantee ja Jõekalda tee ristumine ringristmikuna, parandades seeläbi ristmiku läbilaskevõimet ja alandades ohutaset.

2.2 Planeeritava ala kruntideks jaotamine

Planeeringuga korrastatakse olemasolevat krundijaotust, et anda õiguslik maakorralduslik alus uue silla ja selle juurdepääsude rajamiseks.

Planeeringuga moodustatakse olemasolevate kruntide ümberjaotamise teel 16 krunti:

Pos nr	Krundi planeeritav pindala, m ²	Moodustatud olemasolevast maaüksusest: aadress/ katastriüksuse nr/ olemasolev pindala, m ²
Pos1	1 641	Reiu jõgi L1 / 62520:001:0018 / 36 575
Pos2	33 836	Reiu jõgi L1 / 62520:001:0018 / 36 575
Pos3	119 669	Reiu jõgi / 62401:001:1120 / 120 493
Pos4	361 856	Reiu mets / 62501:001:0948 / 365 413
Pos5	3 265	Keraamika tn 1 / 56801:001:0244 / 9 545
Pos6	581	Keraamika park / 56801:001:1377 / 837
Pos7	3 319	Paide maantee T4 / 62501:001:0730 / 7 676
Pos8	5 749	59 Pärnu-Tori tee / 56801:001:0541 / 79 641
Pos9	3 885	Keraamika tn 1 / 56801:001:0244 / 9 545
Pos10	11 774	5680001 Keraamika tänav L1 / 56801:001:1080 / 8 278
Pos11	1 185	Keraamika park / 56801:001:1377 / 837 5680002 Keraamika tänav L3 / 56801:001:1376 / 928
Pos12	1 693	19278 Sindi-Lodja-Silla tee / 56801:001:0507 / 38 494
Pos13	665	Ristmiku / 56801:001:0761 / 2 732
Pos14	36 634	19278 Sindi-Lodja-Silla tee / 56801:001:0507 / 38 494 Ristmiku / 56801:001:0761 / 2 732

Töö number: 23029 Kaust: Seletuskiri ja joonised

Töö nimi: Sindi-Lodja silla detailplaneering Vastutav isik: Rutt Piir

Planeeringuala aadress(id): Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn



Pos15	80 402	59 Pärnu-Tori tee / 56801:001:0541 / 79 641 Ristmiku / 56801:001:0761 / 2 732 Vahe / 56801:001:0762 / 180 19278 Sindi-Lodja-Silla tee / 56801:001:0507 / 38 494 5680001 Keraamika tänav L1 / 56801:001:1080 / 8 278 Paide maantee kergliiklustee T2 / 62401:001:1227 / 482 Keraamika tn 1 / 56801:001:0244 / 9 545
Pos16	9 012	Reiu jõgi L1 / 62520:001:0018 / 36 575 Reiu mets / 62501:001:0948 / 365 413 Paide maantee T4 / 62501:001:0730 / 7 676

Kruntimisel on lähtunud olemasolevatest krundipiiridest, planeeritud maakasutusest ning riigi ja kohaliku omavalitsuse eesmärkidest.

Planeeritava ala krundijaotus on esitatud Maakorralduse joonisel.

2.3 Silla ehitusala

Planeeringu Põhijoonisel on näidatud uue silla asendiplaanilised gabariidid ning maapinnaga seotud konstruktsiooni lubatud ehitusala mõlemal pool jõe kallast. Ehitusalad on kavandatud võimalikult olemasoleva silla lähedale, et minimeerida sekkumist looduskeskkonnas.

Hoonestusalasid ei planeerita.

2.4 Kruntide ehitusõigus

Planeering annab ehitusõiguse krundi kasutamise sihtotstarvetega kooskõlas olevate rajatiste püstitamiseks ja kruntide teenindamiseks vajalike tehno-, liiklus- ja spetsiaalrajatiste, samuti haljastuse rajamiseks.

Andmed ehitusõiguse kohta on esitatud allolevas tabelis:

Pos nr	Krundi planeeritav pindala, m ²	Lubatud krundi kasutamise sihtotstarve (Siseministeeriumi Ruumilise planeerimise leppemärgid 2013)	Lubatud ehitise peamised kasutamise sihtotstarbed (MTM 02.06.2015 määrus nr 51)
Pos1	1 641	100% Veekogude maa	24219 muu nimetamata rajatis
Pos2	33 836	100% Veekogude maa	24219 muu nimetamata rajatis
Pos3	119 669	100% Veekogude maa	24219 muu nimetamata rajatis
Pos4	361 856	100% Üldkasutatav maa	24129 muu nimetamata spordi- või puhkerajatis
Pos5	3 265	100% Üldkasutatav maa	24129 muu nimetamata spordi- või puhkerajatis

Töö number: 23029 Kaust: Seletuskiri ja joonised

Töö nimi: Sindi-Lodja silla detailplaneering Vastutav isik: Rutt Piir

Planeeringuala aadress(id): Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn



Pos6	581	100% Üldkasutatav maa	24129 muu nimetamata spordi- või puhkerajatis
Pos7	3 319	100% Transpordimaa	21100 teed
Pos8	5 749	100% Transpordimaa	21100 teed
Pos9	3 885	100% Transpordimaa	21120 tänavad
Pos10	11 774	100% Transpordimaa	21120 tänavad
Pos11	1 185	100% Transpordimaa	21120 tänavad
Pos12	1 693	100% Transpordimaa	21100 teed
Pos13	665	100% Transpordimaa	21100 teed
Pos14	36 634	100% Transpordimaa	21110 maanteed
Pos15	80 402	100% Transpordimaa	21110 maanteed 21410 sillad ja estakaadid
Pos16	9 012	100% Transpordimaa	21120 tänavad 21410 sillad ja estakaadid

Kõrvuti asuvaid ja sama kasutusotstarbega maaüksuseid võib vajaduse korral liita.

2.5 Uue silla ehituslikud tingimused

Silla projekteerimisel tuleb arvestada Reiu jõe veetasemete ja voolukiirustega silla ristlõikes.

Arvestada tuleb:

- ✓ maksimaalse vee tasemega vähemalt 3.50 m abs;
- ✓ minimaalse vee tasemega -1.2 m abs;
- ✓ voolu kiirusega vähemalt 1.5 m /s (vooluhulga $Q_{1\%}=161 \text{ m}^3/\text{s}$ esinemine mere keskmisel või sellele lähedasel tasemel on reaalne ning lokaalselt võib voolu kiirus silla piirkonnas olla arvutuslikust suurem).

Muudetav kallas ja voolusängi muudetav osa tuleb jõe voolu poolt mõjutatavas ulatuses kindlustada betoon-või maakivikindlustisega (sh rajatavad mulded, vee voolule alluv rikutud pinnakate, likvideeritava silla eemaldatava mulde alale kujundatav kallas jne).

Silla ja kaldakindlustuste rajamine, täite- ja süvendustööd ning tugevat vibratsiooni tekitavad tegevused on lubatud vaid siis, kui on tehtud pinnaseuurimused ja stabiilsusarvutused konkreetse lahenduse kohta ning vajadusel võetud kasutusele meetmed nõlvastabiilsuse suurendamiseks, et tagada lahenduse stabiilsus.

Võimalikud toimingud nõlvastabiilsuse suurendamiseks on:

- ✓ Nõlva muutmine laugemaks kas nõlva kõrguse vähendamise või jalami kõrguse kasvatamise teel (nn vastukaalu loomine) või nende kombinatsioonis;
- ✓ Nõlva muutmine kergemaks, asendades osaliselt pinnase kergmaterjaliga (kergekruus, vahtplastid jt tehismaterjalid);
- ✓ Veerežiimi kontrollmeetmed nõlvatsoonis, eelkõige drenaažisüsteem, mis aitab nõlvast vee välja viia. Seejuures tuleb vältida piki nõlva paiknevate rajatiste ehitamist (tugisein, kraav vms), mis suurendavad vee kogunemist nõlva.

Töö number: 23029 Kaust: Seletuskiri ja joonised

Töö nimi: Sindi-Lodja silla detailplaneering Vastutav isik: Rutt Piir

Planeeringuala aadress(id): Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn



- ✓ Nõrga kihi stabiliseerimine vajalikus ulatuses, nii sügavuses kui ka plaanis, kasutades pinnast tsementeerivaid lisandeid;
- ✓ Nõlva armeerimine vaiade või ankrutega, nõlva toestamine tugiseinaga vajalikus ulatuses;
- ✓ Jõe erodeeriva tegevuse takistamine kaldakindlustusega;
- ✓ Erosiooni vähendamine nõlva haljastamisel;
- ✓ Erinevate meetmete kombinatsioonid.

Geoloogilisele uuringule tuginedes saab silla ehitada vaivundamendile. Vaiad tuleb otsaga süvitada porsumata aluspõhja. Silla pealesõitude muldkeha projekteerimisel tuleb teha vajumis- ja stabiilsusarvutused. Mulde koormus põhjustab nõrkade savipinnaste ja koheva liiva kihi kokkusurumist. Nõrkade kihtide deformeerumisega kaasneb vaiadele nn. negatiivne külghõõre, sellega tuleb arvestada vaiade projekteerimisel. Vaiade kandevõimet tuleb kontrollida staatiliste või dünaamiliste katsetustega.

Kui liivpinnastes rajatakse süvendeid allapoole pinnaseveetaset tuleb arvestada, et peenliiv on tundlik hüdrodünaamilistele mõjutustele. Veeküllastunud liiva süvendi kaevamine või vee väljapumpamine liiva rajatud süvendist põhjustab peenliiva heljundumise (ebavesiliiva teke), mille tulemusena liiva struktuur rikutakse (kandevõime kadu). Liiva heljundumise vältimiseks tuleb veetase eelnevalt alandada kaevatava süvendi põhjast sügavamale.

2.6 Uue silla arhitektuursed tingimused

Olemasoleva silla rekonstrueerimisel taastada silla algupärane maht ja väljanägemine, eemaldades vahepeal lisatud teelaiendused. Kaaluda kallasraja läbitavuse tagamiseks jalgradade läbi viimist silla sammaste vahelt või ümber silla.

Uue silla arhitektuur peab olema keskkonda sobiv, kaasaegne, kõrgetasemeline ja piirkonna elukvaliteeti parandav. Välisviimistluses on lubatud kvaliteetsed ja kestvad materjalid ning kõik kasutatud materjalid peavad sobima nii vana kui uue silla arhitektuurilahenduse ja välisilmega.

Uue silla projekteerimisel tuleb läbi mõelda kahe silla vaadeldavus ning nende omavaheline kokkusobivus. Kaks kõrvuti asuvat silda peavad moodustama arhitektuurse terviku.

Nii olemasoleva silla rekonstrueerimisprojekt kui ka uue silla ehitusprojekt tuleb linnaarhitektiga kooskõlastada juba eskiisi staadiumis.

Sildade arhitektuurne lahendus peab võimaldama kallasrajal liikumist mõlemal pool jõe kallast.

2.7 Olemasoleva silla rekonstrueerimistingimused

2024. aasta aprillis sillale teostatud tehnilises eksperthinnangus tuuakse akuutse vajadusena remontida esimesel võimalusel mõlema kaldasamba teist ribi, sest nende kohal asuvad vuugid on ribisid märkimisväärselt kahjustanud. Remonti vajavad ka kaare liigendid. Ülejäänud konstruktsiooniosade seisund on eksperthinnangu alusel rahuldav, kuid vajab säilitamise korral

Töö number: 23029 Kaust: Seletuskiri ja joonised

Töö nimi: Sindi-Lodja silla detailplaneering Vastutav isik: Rutt Piir

Planeeringuala aadress(id): Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn



ehitismälestisena kapitaalremonti. Kuna olemasolev Sindi-Lodja sild jääb maantee sillana käiku uue silla valmimiseni, on otstarbekas remontida kohe kõige kriitilisemad elemendid ning pärast uue silla valmimist teostada silla kapitaalremont kergliiklejate (jalgratturite ja jalakäijate) sillana, mis võimaldab taastada endise üldilme, sh sõidutee laius ja piirdeid.

Muinsuskaitseelised soovitusused:

- ✓ Säilitada ja vajadusel taastada silla arhitektuurne välisilme;
- ✓ Säilitada silla esimesest ehitusetapist pärinevad kaldasammaste vundamendid;
- ✓ Säilitada ja restaureerida avaehitus koos kaareosaga. Amortiseerunud osad taastada 1932. või 1953. aasta projekti järgi;
- ✓ 1990. aastatel laiendatud sõiduteeosa likvideerida;
- ✓ Uued lisanduvad elemendid kavandada kaasaegses arhitektuurikeeles, arvestades silla arhitektuurset lahendust ja proportsioone.

Kaaluda võimalusi silla alt mõlemal kaldal kallasraja läbipääsude rajamiseks. Vajadusel kasutada läbipääsudeks silla ribidevahelisi avausi. Kui silla alt ei ole võimalik pääse rajada, siis tagada kallasraja läbitavus treppide abil üle silla mõlemal pool kallast.

2.8 Sindi-Lodja olemasoleva silla kaitse alla määramine

Sindi-Lodja sild on Eesti sillapärandis eriline ja esiletõstmist vääriv insenertehniline rajatis. Silla muudab tähelepanuväärseks selle ehituslugu ja tarind, tegemist oli rajamise hetkel Eesti suurima kaarsillaga ja esimese esindusliku kaarsillaga üldse. Arhitektuurset on sild väga heade propotsioonidega ning sobitub suurepäraselt maastiku ja Reiu jõe kõrgete kallastega.

Sindi-Lodja sild esindab Eesti sillaehitusloos harvanähtavat järjepidevust ning on kummardus Eesti esimese põlvkonna insenerkonnale: projekti autorile insener Nikolai Leydenile, järelevalve insenerile Jonas Kinnunenile, teedeministeriumi insenerile Eduard Käpale kui ka hilisematele nõukogude aegsetele ehitusvõtetele ja kohalikele ehitustraditsioonidele. 1954/55 rajatud silla ehitajateks olid Pärnu Teedevalitsuste töötajad.

Sild on rahuldavas seisukorras ning säilinud autentsel kujul. Ehitusetapid on sillal selgelt eristatavad. Ümberehitamist vajab sõidutee osa, mis tuleks taastada 1948/1953. aasta projektlahealusel. Sindi-Lodja sild kajastub kehtivates planeeringutes ja arengudokumentides kui oluline pärandkultuuriobjekt. Riikliku kaitse alla võtmata ei ole silla säilimine tagatud.

Praeguse seisuga ei ole Eestis riikliku kaitse alla võetud mitte ühtegi Eesti Vabariigi perioodil või nõukogude okupatsiooniajal ehitatud raudbetoonsilda. Silla säilimise väljavaated jalakäijate ja jalgratturite sillana on head.

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



2.9 Nõuded väikevormidele

Väikevormide (pingid, prügikastid, erinevat tüüpi valgustid jmt) paigutus ning arhitektuurne ilme antakse projekteerimise etapis maastikuarhitektuuri osas. Väikevormid peavad olema sobilikud avalikule alale, olema vandaalikindlad ning sobituma jõeäärsesse keskkonda. Prügikastid peavad olema sorteerimisjaotusega.

Jalgrataste parklad peavad olema varjualusega kaetud. Põhijoonisel näidatud rattaparklate asukohti võib projekteerimise etapis täpsustada.

Istumiskohti tuleb projekteerida kaldapromenaadi äärde, kergliiklejate sillale, bussipeatustesse.

2.10 Liikluskorralduse põhimõtted

Olemasolev sild säilitatakse kergliiklussillana. See võimaldab kasutada juba olemasolevat ruumi ja ressursi jalakäijate liikumisvõimaluste parendamiseks. Eraldiseisev sild jalakäijatele on kindlasti ka tunnetuslikult meeldivam kui kõrvuti autotee kõrval liiklemise korral.

Sõidutee on viidud uuele sillale olemasolevast sillast lõunas, võimaldades samas ka sillale suunduva plaanikõvera raadiuse lahendada nõuetekohaselt.

Uue silla parameetrid ja konstruktsioon peavad võimaldama kallasrajal liikumist silla alt. Planeeringu olemasoleva silla rekonstrueerimistingimustes on toodud ka võimalused olemasoleva silla alt läbipääsude rajamiseks. Planeeritud parkla ning Kiviaja küla vahel peab olema kallasraja läbipääs tagatud, sest see on oluliseks lülis Paikuse alevi, Kiviaja küla ning Reiu vabaõhulava ühenduse toimimisel.

Paikuse-poolsele kaldanõlvale tuleb projekteerida promenaad vaba aja veetmiseks, mis muuhulgas pakub võimalust nautida vaateid jõe ja mõlemale sillale. Promenaadil peavad olema istumiskohad ning välisvalgustus.

Muudetud on Keraamika, Jõekalda tee ning Pärnu-Tori tee piirkonna liikluslahendust. Jõekalda tee ning Pärnu-Tori tee ristmik on lahendatud ringristmikuna. Keraamika tänavale juurdepääs on suletud Pärnu-Tori teelt ning viidud ringristmikule.

Planeeringu Põhijoonisel on toodud planeeritud teede põhimõtteline paiknemine, laiused ning liikumissuunad. Projekteerimise etapis tuleb kohapõhiselt täpsustada teede laiuseid, peale- ja mahasõitude arvu ja pikkuseid, ristmike pöörderaadiuseid jmt, et tagada ohutu ja loogiline liiklemine.

Planeeringuala parkimisvõimalused on koondatud kokku ühtsele parkimisalale. Parkla peab olema haljastusega liigendatud. Rendirataste parklate asukohad täpsustatakse projekteerimise etapis.

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



2.11 Haljastuse, heakorrastuse ja vertikaalplaneerimise põhimõtted

Uue silla teenindamiseks vajaliku teekoridori ehitamiseks tuleb raadada osa Reiu mets maaüksusel kasvavat puistut. Väärtuslikuma osa puistust moodustavad Reiu jõe kaldal kasvavad harilikud männid. I väärtusklassi väärilised puud jäävad teetrassi koridorist eemale, kuid II väärtusklassi väärilisi puud tuleks likvideerida hinnanguliselt ca 7 tk. Kõrge väärtusega likvideeritavate puude osakaal puistu vaates on väheoluline.

Teisel pool Reiu jõge Keraamika tn 1 maaüksusel kasvavatest sangleppadest tuleb likvideerida ca kolmandik. Kuna need puud on oma elukaare viimases kolmandikus, tuleb projekteerimisel maastikuarhitektuuri osas näha ette lisaistutusi, et tagada kaldapealse kõrghaljastuse säilimine ka pikemas perspektiivis.

Planeeritud teetrassi koridoriga külgnema jääval Reiu mets maaüksuse metsaalal tuleb teostada harvendusraiet, et tõsta metsa puhkeväärtust ning päästa tugevamad puud tihedast valgus- ja toitainekonkurentsist.

Planeeritud ringristmiku piirkonnas tuleb ruumiline lahendus kavandada Surju metskond 42 maaüksuse poole ning säästa Surju metskond 33 kinnisasja puistut.

Uushaljastuse maht, asukoht ja liigiline koosseis antakse projekteerimisstaadiumis maastikuarhitektuuri osas. Väli ruumi projekteerimisse kaasatakse volitatud maastikuarhitekt.

Vertikaalplaneerimise lahendus antakse projekteerimise etapis. Maapinna planeerimise ja heakorrastamisega peab olema tagatud, et sademevesi ei voolaks naaberkinnistutele. Ärajuhitud sademevesi peab vastama kehtestatud nõuetele.

2.12 Tehnovõrgud

Tehnovõrkude planeerimistegevusse kaasatus täpsustub edasise planeerimistegevuse käigus. Lahendatakse tänavavalgustus ja sademevee juhtimine, vajadusel tõstetakse ümber jõe alt läbi minevad side- ja valguskaablid.

2.13 Tuleohutusabinõud

Tule levimist teisele ehitisele peab vältima nõnda, et oleks tagatud inimese elu ja tervise, vara ja keskkonna ohutus. Hooneid alale planeeritud ei ole.

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



2.14 Kuritegevuse riski vähendavad tingimused

Planeeritud väliruum on kavandatud erinevaid kuritegevust vähendavaid meetmeid silmas pidades:

- / väliruumi ja selle objektide piisav vaadeldavus ja valgustatus;
- / juurdepääsud ja liikumisteed selgelt eristatavad;
- / erineva kasutusega alade selgepiiriline ruumiline eristamine.

Silla ja muude väliruumi rajatiste projekteerimisel ja väljaehitamisel arvestada järgnevaga:

- / jälgitavus (nt. videovalve);
- / piiratud juurdepääs asukohta, kuhu ei ole mõeldud pääseda (nt silla kõrgemad konstruktsioonid);
- / välisviimistluses kasutada atraktiivseid materjale ja värve;
- / vastupidavate ja kvaliteetsete materjalide kasutamine (piirded, prügikastid, pingid);
- / atraktiivse ja loogiliselt kasutatava väliruumi kavandamine;
- / üldkasutatavate alade korrashoid.

2.15 Keskkonningimuste seadmine planeeringuga kavandatu elluviimiseks

Detailplaneeringu algatamise eelselt on koostatud keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang (OÜ Alkranel, 2024. a.).

Keskkonningimused, millega detailplaneeringu ja projektide koostamisel arvestatakse:

- / Uuele sillale ei rajata tugisambaid jõkke.
- / Silla kaldasammaste ehitamine teostatakse väljaspool jõe kõrgveeperioodi.
- / Silla kaldasammaste asukoha projekteerimisel arvestatakse vajadusega jätta silla alla kallasrajad.
- / Sildadelt formeeruvat sademevett ei juhita otse jõkke.
- / Projekteerimise ja ehitamise käigus arvestatakse piirkonna maapinna lihkeohtlikkusega. Viiakse läbi pinnaseuuringud ja stabiilsusarvutused konkreetse lahenduse kohta ning vajadusel võetakse kasutusele meetmed nõlvastabiilsuse suurendamiseks, et vältida maalihke ja kaldaerosiooni teket silla ja juurdepääsutee rajamise käigus.
- / Uue silla ja juurdepääsutee projekteerimisel ning rajamisel eemaldatakse kõrghaljastust vaid mahus, mis on möödapääsmatult vajalik.
- / Silla projekteerimise käigus ehitustehnoloogia valikul lähtutakse põhimõttest, et ehitustööd ei tohi kaasa tuua ebasoodsat mõju Natura 2000 loodusala kaitse-eesmärgis nimetatud elupaigatüüpide ja liikide soodsale seisundile ning loodusala kaitse-eesmärgi täitmisele.
- / Mürarikaste (puurimis-, tampimistööd jm) tööde tegemist on soovitatav vältida õhtusel ja öisel ajal (ajaperioodil 19.00-7.00). Juhul, kui ehitustööde korraldamine on siiski vastaval

Töö number: 23029 Kaust: Seletuskiri ja joonised

Töö nimi: Sindi-Lodja silla detailplaneering Vastutav isik: Rutt Piir

Planeeringuala aadress(id): Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn



ajaperioodil vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks ajaperioodi 23.00-07.00.

- Uue silla rajamisel tuleb võimalusel eelistada vahetult sillale suunatud valgust ning vältida veepinnale suunatud ja peegelduvat valgustust (jõekoridor on nahkhiirte elupaik).
- Kavandatava tegevusega seonduva ehitustööde käigus tuleb võimalusel arvestada vesirooside kasvukohaga ja vältida nende kahjustamist.

Keskkonnamõju strateegilise eelhindangu raames viidi läbi ka Natura 2000 ala eelhindang. Natura eelhindamise alusel on kavandatava tegevuse elluviimisel, detailplaneeringu kavas määratud viisil (sh keskkonningimused), ebasoodne mõju Natura 2000 Reiu jõe ja Pärnu jõe loodusalade kaitseesmärkide täitmisele välistatud.

Detailplaneeringu kehtestamise järgselt viiakse läbi ehitusloa menetluse käigus järgnev KMH eelhindang, mis täiendavalt analüüsib kavandatava tegevuse mõjusid.

Jäätmed tuleb ladustada prügikonteineritesse. Nende asukohad täpsustatakse projekteerimise etapis. Taaskasutatavate jäätmete kogumine tuleb lahendada liikide kaupa, juhindudes jäätmehoolduseeskirja nõuetest. Jäätmete äravedu võib teostada vastavat jäätmeluba omav ettevõtte.

2.16 Säästva planeerimise põhimõtted

Planeeringuala näol on tegemist autokeskse maanteeäärse keskkonnaga tiheasustusalal. Planeering annab suunised projekteerida linnaruum, mis lähtub jalakäijate ning jalgratturite vajadusi silmas pidades, arvestades muuhulgas ka kliima soojenemisega tulevikus. Alljärgnevalt on toodud põhilised säästva planeerimise postulaadid.

Inimmõõtmeline keskkond:

- Sõlmpunktide vahelised vahemaad on võimalikult lühikesed ning jalgsi käidavad. Soositud on otseteed, läbipõiked, „lõikamised“;
- Välisruum on jagatud haljastuse ning tehiselementide abil paremini hoomatavateks väiksemateks ruumideks;
- Välisruum on kavandatud atraktiivne, huvitav ning loogiline. Tänu sellele, et jalakäijad liiguvad võrreldes autodega aeglasemalt, märkavad nad keskkonnas rohkem detaile. Põhilised detailid asuvad jalakäijate silma kõrgusel. Samas kui autoga sõitja läbib detailirohket keskkonda, võtab ta keskkonna paremaks tajumiseks hoo väiksemaks;
- Välisruum on sensoorne – erinevate meeltega tajutav. Värv- ja tekstuurierinevustega pinnakatetes saab markeerida erinevaid kohti või hoiatada jalakäijaid ohtlikust teelõigust. Haljastus rikastab keskkonda peale visuaalse aspekti ka lõhnade ja helidega (nt erinevad taimed sahvisevad tuule käes erinevalt);
- Paigal on iseloomulik atmosfäär. Tabatud on kohalikku konteksti ning seda on rõhutatud;
- Välisruum kutsub teiste inimestega kontakti looma. Välisruumis on tekitatud eeldused suhtluspunktide loomiseks – nt kavandatud on puhke- ja tegevuspaigad.

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



Kergliiklejasõbralik keskkond:

- ✓ Välisruumis on turvaline ja sujuv jalgsi ning rattaga liigelda;
- ✓ Välisruumis on ohutu ja tervislik viibida ning aega veeta;
- ✓ Välisruum on vajadusel kiirelt läbitav (rattaga), läbipõikevõimalustega (jalgsi);
- ✓ Välisruum on funktsionaalne – ruumi on otstarbekalt kasutatud, puhkevõimalused on mõistliku vahemaa tagant;
- ✓ Välisruum on lihtne, loogiline, arusaadav. Nii lapsed kui vanemas eas inimesed oskavad ruumis orienteeruda ning leiavad kergelt üles soovitud suuna;
- ✓ Kergliiklejate liikluspinnad on samatasandilised.

Meeldiva mikrokliimaga keskkond:

- ✓ Välisruum pakub kergliiklejatele leevendust sademete, liigse kuumuse jm ilmastikunähtuste eest. Näiteks varjualused, sillaalune või ka suured puud, mis piisavalt varju pakuvad;
- ✓ Eluta ja elus objektide vahel on saavutatud tasakaal. Suuri kõvakattega alasid on liigendatud haljastusega, et vältida soojussaarte efekti;
- ✓ Haljastus on mitmerindeline ja liigirikas, välditakse monokultuurilisust;
- ✓ Maanteemüra summutamiseks on kasutatud leevendavaid meetmeid, eriti puhkealadel;
- ✓ Sademevee juhtimiseks on kasutatud looduspõhiseid süsteeme;
- ✓ Teede ja platside katete lahenduses on kaalutud vett läbilaskvate katete kasutamist.

Olemasolevate väärtuste hoidmine:

- ✓ Võimalikult väike sekkumine olemasolevasse looduskeskkonda (nii kõrghaljastus kui jõgi);
- ✓ Kõvakatetega alade valdav kavandamine aladele, kus olemasolevalt juba on kõvakatted;
- ✓ Võimalusel on materjale või ruumielemente taaskasutatud.

2.17 Servituutide seadmise vajadus

Servituutide seadmise vajadus selgub edasise planeerimistegevuse käigus.

3. Planeeringu elluviimine

Planeeringuga ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid. Selleks tuleb tagada, et planeeringuga elluviidav ei kahjustaks naaberkruntide kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastust) ei ehitamise ega kasutamise käigus. Juhul, kui planeeritava tegevusega tekitatakse siiski kahju kolmandatele osapooltele, katab kahju koheselt krundi igakordne omanik, kelle krundilt kahju põhjustav tegevus lähtub.

Maastikuarhitektuuri osa projekt tuleb koostada teedeehitusliku projekti osaga samaaegselt.

Kogu uue silla ehitus- ning vana silla rekonstrueerimisperioodi vältel tagada üle Reiu jõe pääs nii mootorsõidukitele kui kergliiklejatele.

Pärnu linn ei võta kohustusi avalikult kasutatavate rajatiste väljaehitamisel.

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		



**Vastutav isik ja seletuskirja
koostaja:****Rutt Piir**
(Allkirjastatud digitaalselt)

Töö number:	23029	Kaust:	Seletuskiri ja joonised
Töö nimi:	Sindi-Lodja silla detailplaneering	Vastutav isik:	Rutt Piir
Planeeringuala aadress(id):	Paide maantee T4, 59 Pärnu-Tori tee, Ristmiku, Paide maantee kergliiklustee T2, Keraamika tn 1, Reiu mets, Reiu jõgi ja Reiu jõgi L1 Pärnu linn		

