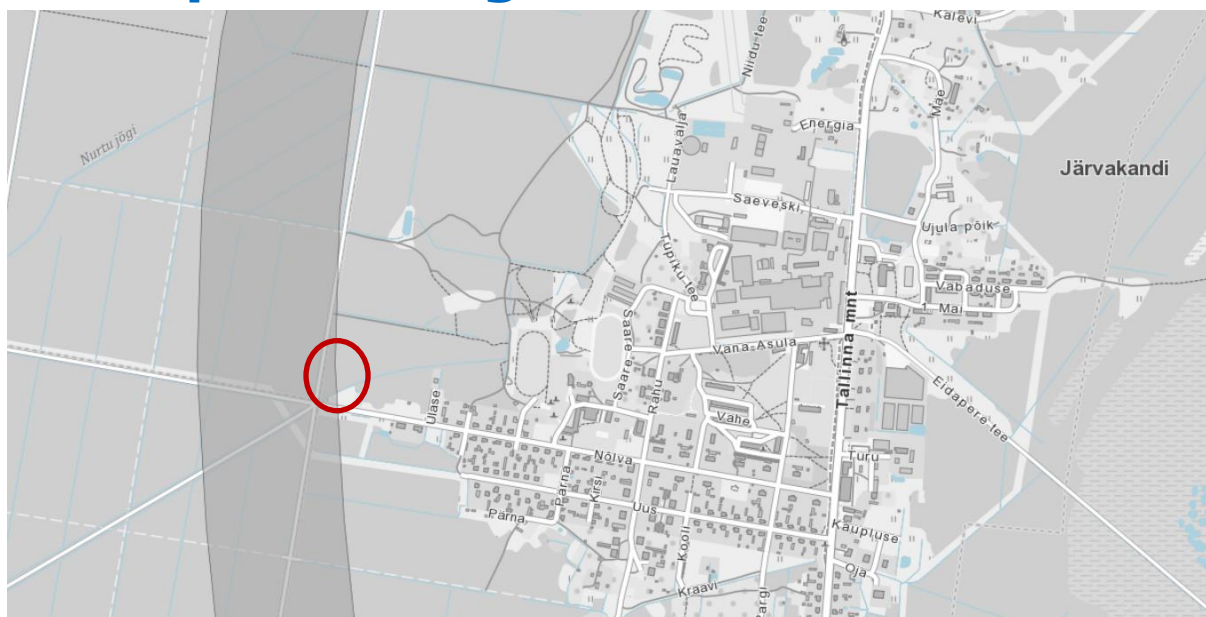


| | |
|-----------------------|--|
| Töö number | 2021_0096_04 |
| Korraldaja | Kehtna Vallavalitsus Pargi 2, 79001, Kehtna Telefon 5333 5232 e-post: kehtna@kehtna.ee |
| Huvitatud isik | Osaühing Rail Baltic Estonia Veskiposti 2/1, 10138 Tallinn e-post: info@rbe.ee Registrikood: 12734109 |
| Konsultant | Skepast&Puhkim OÜ Laki põik 2, 12915 Tallinn Telefon: 664 5808; e-post: info@skpk.ee Registrikood: 11255795 |
| Seisund | Detailplaneering |
| Kuupäev | 17.06.2023 |

Rail Baltica Järvakandi peatuse detailplaneering



I SELETUSKIRI

SISUKORD

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED..... | 5 |
| 1.1. | Planeeringu eesmärk | 5 |
| 1.2. | Planeeringu koostamise alused ja lähtedokumendid..... | 5 |
| 1.3. | Planeeringu koostamiseks teostatud uuringud..... | 5 |
| 2. | OLEMASOLEV OLUKORD | 6 |
| 3. | PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOSED | 8 |
| 3.1. | Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed | 8 |
| 3.2. | Vastavus Rapla maakonnaplaneeringu 2030+ ning Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele..... | 8 |
| 3.2.1. | Rapla maakonna planeering 2030+ | 8 |
| 3.2.2. | Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ | 9 |
| 3.3. | Vastavus üldplaneeringule..... | 10 |
| 4. | PLANEERINGULAHENDUS..... | 12 |
| 4.1. | Krundijaotus ja ehitusõigus | 12 |
| 4.2. | Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded | 13 |
| 4.3. | Teed, liiklus ja parkimine | 13 |
| 4.4. | Haljastus ja heakord..... | 14 |
| 4.5. | Jäätmekäitlus | 14 |
| 4.6. | Tuleohutusnõuded..... | 15 |
| 4.7. | Keskkonnakaitse | 15 |
| 4.7.1. | Radoon | 16 |
| 4.7.2. | Keskkonnamüra | 16 |
| 4.7.3. | Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused | 17 |
| 4.7.4. | Abinõud valgusreostuse vähendamiseks..... | 17 |
| 4.8. | Vertikaalplaneerimine | 18 |
| 4.9. | Servituutide seadmise vajadus..... | 18 |
| 4.10. | Kuritegevuse riske vähendavad meetmed | 18 |
| 5. | TEHNOVÕRGUD | 19 |
| 5.1. | Elektrivarustus..... | 19 |
| 5.2. | Sidevarustus | 19 |
| 5.3. | Välisvalgustus..... | 19 |
| 5.4. | Veevarustus ja kanalisatsioon | 19 |
| 5.5. | Tuletõrje veevarustus | 20 |
| 5.6. | Sademeveekanaliseerimine | 20 |
| 6. | PLANEERINGU ELLUVIIMINE..... | 21 |

II JOONISED

- DP-01 Situatsiooniskeem
- DP-02 Kontaktvööndi analüüs
- DP-03 Tugiplaani
- DP-04 Põhijoonis
- DP-05 Tehnovõrkude koondplaani

III LISA

1. Liiklusuuring
2. Metsainventuur
3. Keskkonnamüra hinnang
4. Ehitus- ja hüdrogeoloogiline uuring

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.

Tabel 1. Planeeringu menetlemine

| Menetlus | Aeg | Tegevus |
|--|----------------------------|--------------------------------------|
| Algatamine | 23.03.2022 | Kehtna Vallavolikogu otsus nr 1-2/31 |
| Planeeringu eskiislahenduse avalikustamine | 10.06.2022 – 29.06.2022 | Kehtna vallavalitsus |
| Planeeringu kooskõlastamine | | |
| Planeeringu vastuvõtmine | | |
| Avalik väljapanek | | |
| Planeeringu kehtestamine | | |

Planeeringu koostamisel osalesid

Planeerimise koostamist koordineeris Kehtna vallavalitsusest:

Ene Sulg maakorraldusspetsialist
Hans-Jürgen Schumann ehitusspetsialist

Planeeringu huvitatud osapool Rail Baltic Estonia:

Rauno Lee

Planeeringu konsultant Skepast&Puhkim AS:

Piret Kirs planeerija, projektijuht
Piret Kikkas VK insener

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. Planeeringu koostamise alused ja lähtedokumendid

- Rapla maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ Kehtestatud riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43;
- Rapla maakonnaplaneering 2030+ Kehtestatud riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80;
- Rail Baltica Design Guidelines;
- Järvakandi valla üldplaneering, kehtestatud 04.11.2009 Järvakandi Vallavolikogu otsusega nr 29;
- Koostamisel olev Kehtna valla üldplaneering, algatatud 21.11.2018 Kehtna Vallavolikogu otsusega nr 69;
- Planeerimisseadus;
- muud Eesti Vabariigis kehtivad asjakohased õigusaktid, normid, standardid ja nõuded.

1.3. Planeeringu koostamiseks teostatud uuringud

Planeeringu koostamise eel ja/või ajal on koostatud järgmised uuringud:

- Järvakandi jaama topo-geodeetilise uuring Geodeesia 24 töö nr 6110-22-3, koostatud 04.04.2022;
- Rail Baltica kohalikud peatused – Järvakandi peatuse liiklusuuring. Skepast&Puhkim OÜ töö nr 2021_0096_05, koostatud 05.05.2022;
- Rail Baltica Järvakandi kohaliku peatuse detailplaneering: Metsainventuur. Skepast&Puhkim OÜ, töö nr 2021_0095_01;
- RB kohalike peatuste DP-Järvakandi keskkonnamüra hinnang. Kajaja Acoustics OÜ töö nr 21271-05, koostatud 11.04.2023;
- Maves OÜ poolt novembris 2022 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud, JÄRVAKANDI, töö nr 22063.

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

2. OLEMASOLEV OLUKORD

Planeeritav ala asub Rapla maakonnas Kehtna vallas Selja küla ja Järvakandi aleviku piiril. Ala piirneb läänest ja põhjast Kõnnu metskond katastriüksusega (29203:001:0410), idast Kärü metskond 4 katastriüksusega (26001:001:0420) ning Nõlva tänav T2 katastriüksusega (26001:002:0031). Planeeringualasse jäävad kinnistud on toodud Tabel 1.

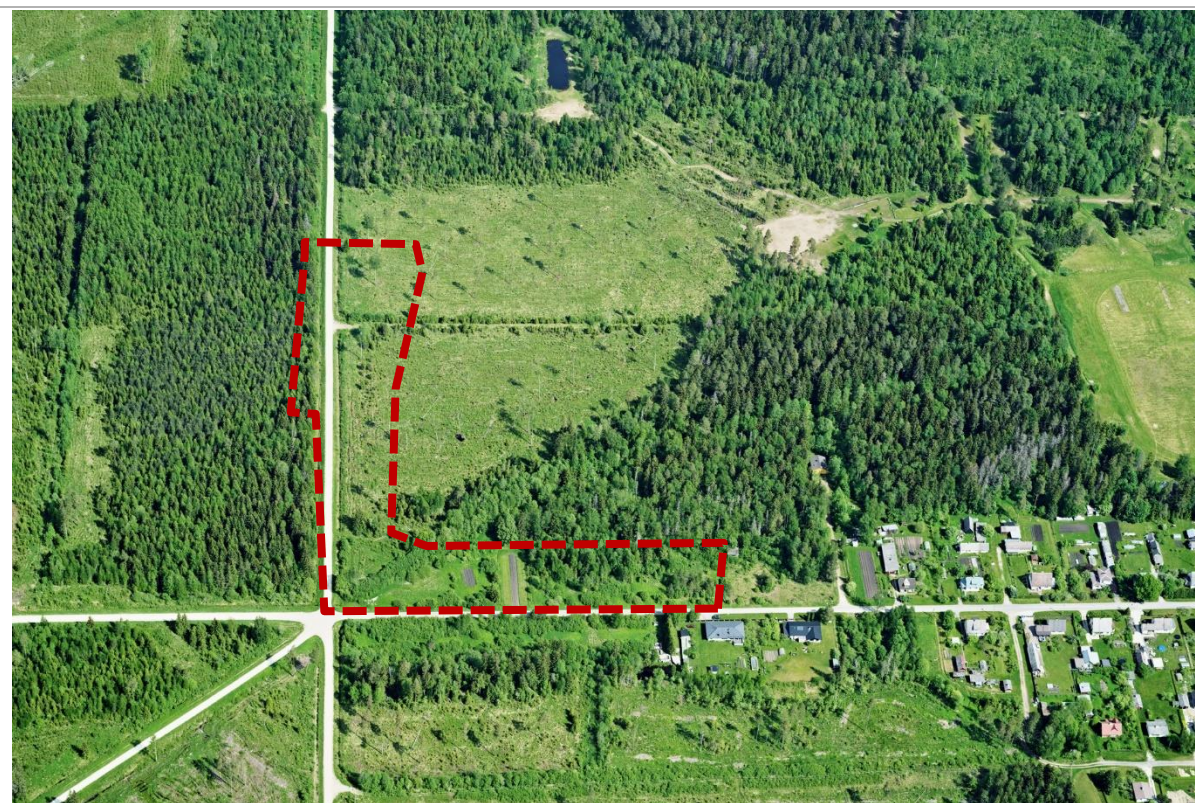
Tabel 2. Planeeringuala kinnistud.

| Aadress | Katastri tunnus | Pindala | Sihtotstarve |
|--------------------------|-----------------|------------------------|-------------------------|
| Kõnnu metskond 2* | 29203:001:0410 | 3564,31 ha | Maatulundusmaa 100% |
| Kärü metskond 4* | 26001:001:0420 | 944 168 m ² | Maatulundusmaa 100% |
| Nõlva tn 42 | 29301:001:0199 | 5255 m ² | Sihtotstarbeta maa 100% |
| Nõlva tn 40 | 29301:001:0062 | 1989 m ² | Elamumaa 100% |
| Nõlva tn 38 | 29301:001:0061 | 1986 m ² | Elamumaa 100% |

*Planeeringualas osaliselt

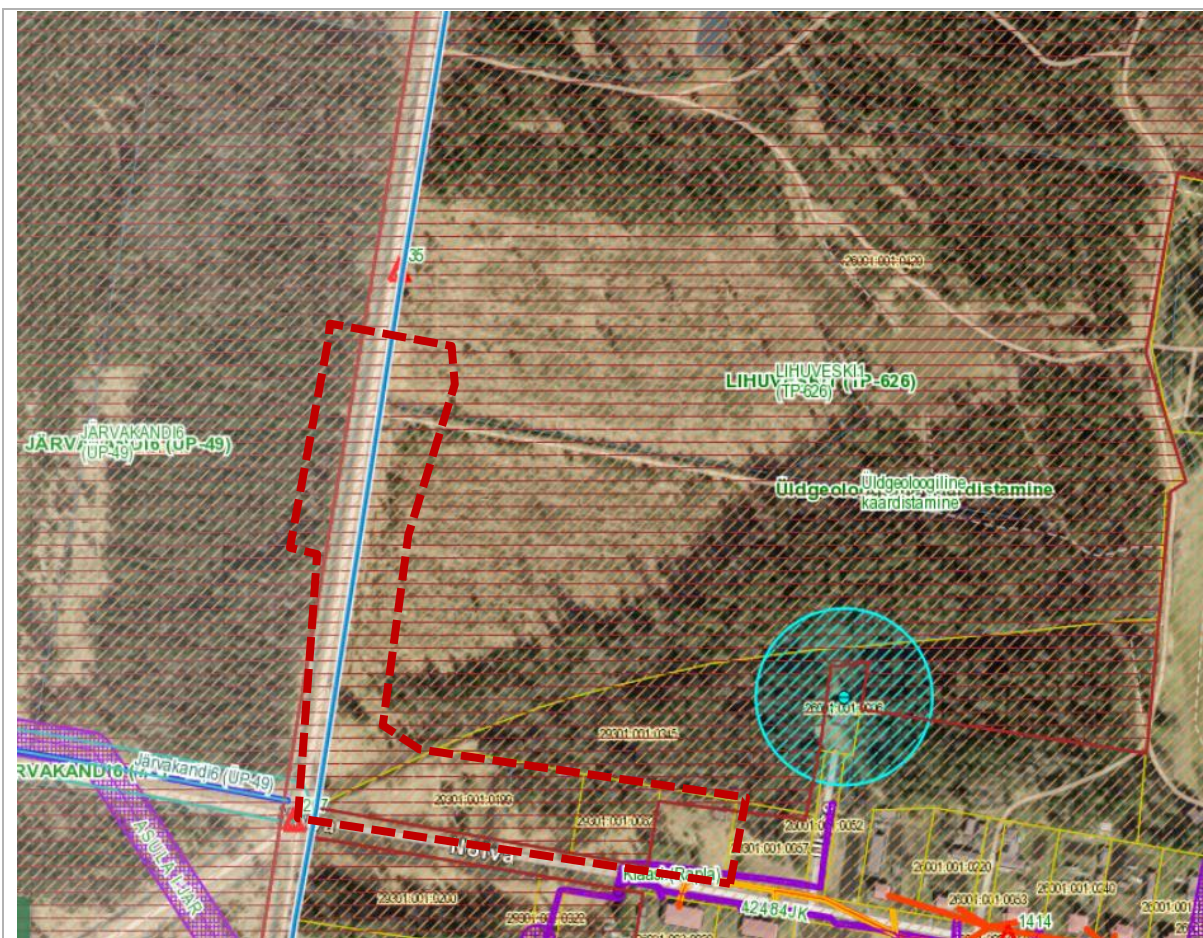
Planeeringuala suurus kokku on ca 2,6 ha.

Kavandatava Järvakandi peatuse asukoht asub vahetult Järvakandi alevi kõrval. Järvakandi peatus paikneb raudtee idapoolsel (Järvakandi alevi poolsel) küljel.



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

Piirkond paikneb suhteliselt tasase reljeefiga alal, kus maapinna absoluutkõrgused jäävad vahemikku 48,5 -49,5 m. Tegemist on soostunud alaga, mida on kuivendatud. Kogu planeeritav ala jääb maaparandushoialadele - alale ulatuvad Lihuveski 1 maaparandushoiala ning Järvakandi 6 maaparandussüsteemi ala.



- maaparandushoiu piirangud
- ranna või kalda piirangud
- eesvoolu kaitsevöönd
- geoloogilised piirangud
- sideehitise kaitsevöönd
- elektripaigaldise kaitsevöönd
- veehaarde piirangud
- registreeritud KÜ

Joonis 2. Väljavõte Maameti kitsenduste kaardilt. Planeeringuala punase kriips-joonega.

3. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOS

3.1. Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed

Vt.ka Kontaktvööndi analüüs, joonis DP 02.

Järvakandi kohalik peatus kavandatakse Kehtna valla Selja küla piirkonda. Kavandatava kohaliku peatuse ala asub Järvakandi alevist lähtuvate teede sõlmpunktis ning paikneb vahetult Järvakandi alevi piiril. Vaadeldavat ala piiravad maatulundusmaa, üldkasutatav maa, elumumaad ja transpordimaa.

Planeeritava ala vahetu lähedus on hoonestamata. Lähimad elamud paiknevad kavandatavast peatuse alast 200 m kaugusel ida suunas Järvakandi alevis.

Planeeritava ala läheduses asuvate maaüksuste kohta on kehtestatud järgmised detailplaneeringud:

- PlanID_1729 - Järvakandi alevi Kaupluse ja Oja tänavate vahelise ala ning Nõlva tn läänepiirkonna ühepereelamute kvartalite detailplaneering; Kinnitatud Järvakandi Vallavolikogu 27.06.1996.a määrusega nr 7; Planeeringu eesmärk on maa-ala kruntideks jagamine, ehitusõiguse määramine ühepereelamute rajamiseks Järvakandi alevi Kaupluse ja Oja tänavate vahelisel alal ning Nõlva tn läänepiirkonnas.
- PlanID_80092 - Tootmise tootmismaa detailplaneering, kehtestatud 19.02.2020 Kehtna Vallavolikogu otsusega nr 147. Planeeringu eesmärgiks on luua tingimused ettevõtluse laiendamiseks Järvakandi tööstuspargi piirkonnas ning klaasiklastri arendamiseks läbi klaasvahtkillustiku tehase rajamise ja kruntide ettevalmistamise taastuenergia tootmiseks.

Planeeringuala kontaktvööndis menetletavad planeeringud:

- PlanID_80093 - Lauluvälja tn 5 detailplaneering, algatatud 26.07.2019. Planeeringu eesmärk on luua tingimused keskkonnasäästliku ettevõtluse laiendamiseks Järvakandi tööstuspargi piirkonnas ning klaasiklastri arendamiseks .

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

3.2.1. Rapla maakonna planeering 2030+

Vastavalt Rapla maakonnaplaneeringus 2030+¹ toodule on Rail Balticu raudtee eesmärk luua kiire raudteeühendus Lääne-Euroopa suunal. Lisaks tagatakse Eesti siseselt regionaalne ühendus Pärnu suunal.

Eraldiseisva planeeringuga kavandatakse raudteejaama täpne asukoht ja lahendused (jaamahoone võimalik paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele, sh ühistranspordile ja kergliiklejatele, parkimine jm toetav taristu).

Rail Balticu perspektiivsele trassikoridorile on maakonnaplaneeringuga kavandatud lisaks Rapla peatusele veel kaks kohaliku peatuse põhimõttelist asukohta - Kohila ja Järvakandi, mis lahendatakse eraldiseisvate detailplaneeringutega.

Perspektiivsed raudteepeatused on ette nähtud siduda nii kergliiklusteedega kui ka maakondlike ja kohalike bussiliinidega. Parkimisvõimaluste ette nägemisel tuleks luua võimalused n.ö „pargi ja reisi“

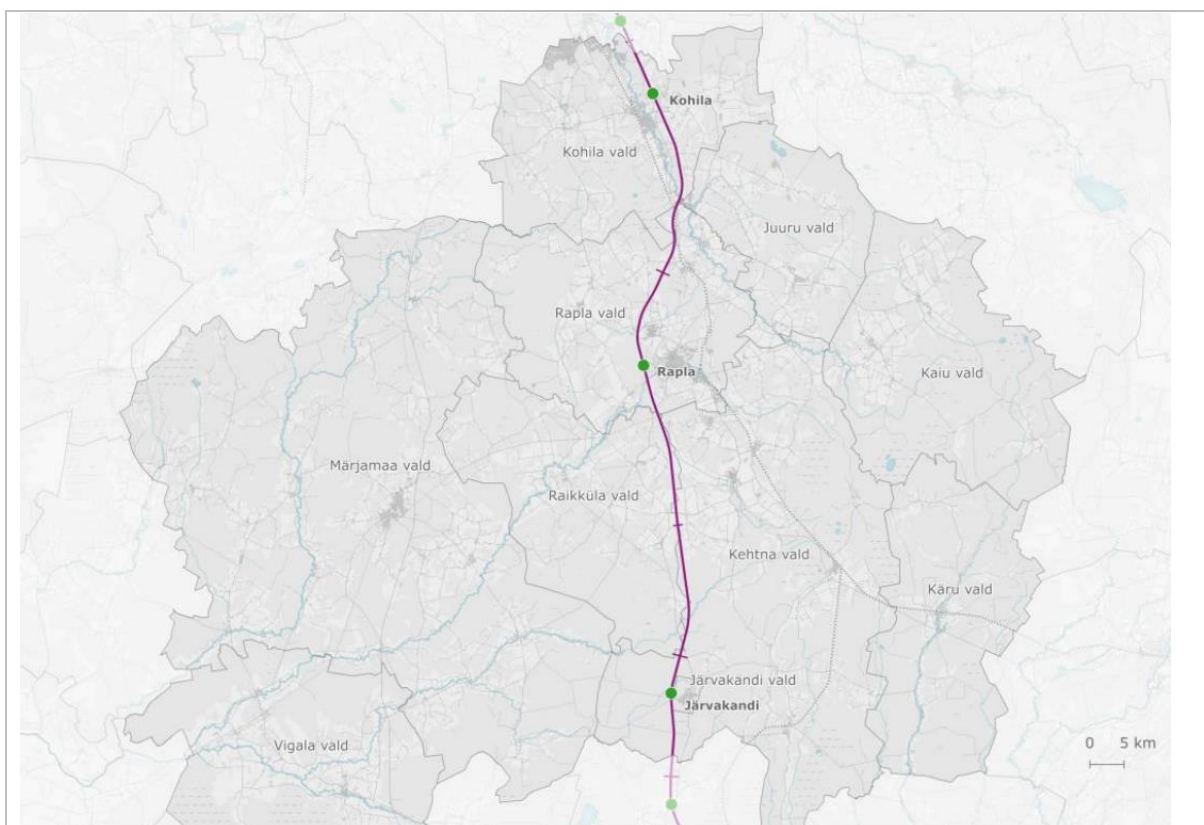
¹ Kehtestatud riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80

lahenduse kasutamiseks kaugemate piirkondade elanikele. Ühistranspordi ja kergliiklusteedega tuleks omavahel ühendada ka olemasoleva ja planeeritava raudteevõrgu peatused.

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Rapla maakonnaplaneeringule.

3.2.2. Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukohta määramine“

Rail Baltic on planeeritud eelkõige rahvusvahelise kiire raudteena, kuid Rail Baltic raudteed on vaba läbilaskevõime ulatuses võimalik kasutada ka reisirongide kohalikuks liikluseks Tallinn-Pärnu-Riia suunal. Rapla Maavalitsus on teinud ettepaneku kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas kohaliku liikluse tarbeks.

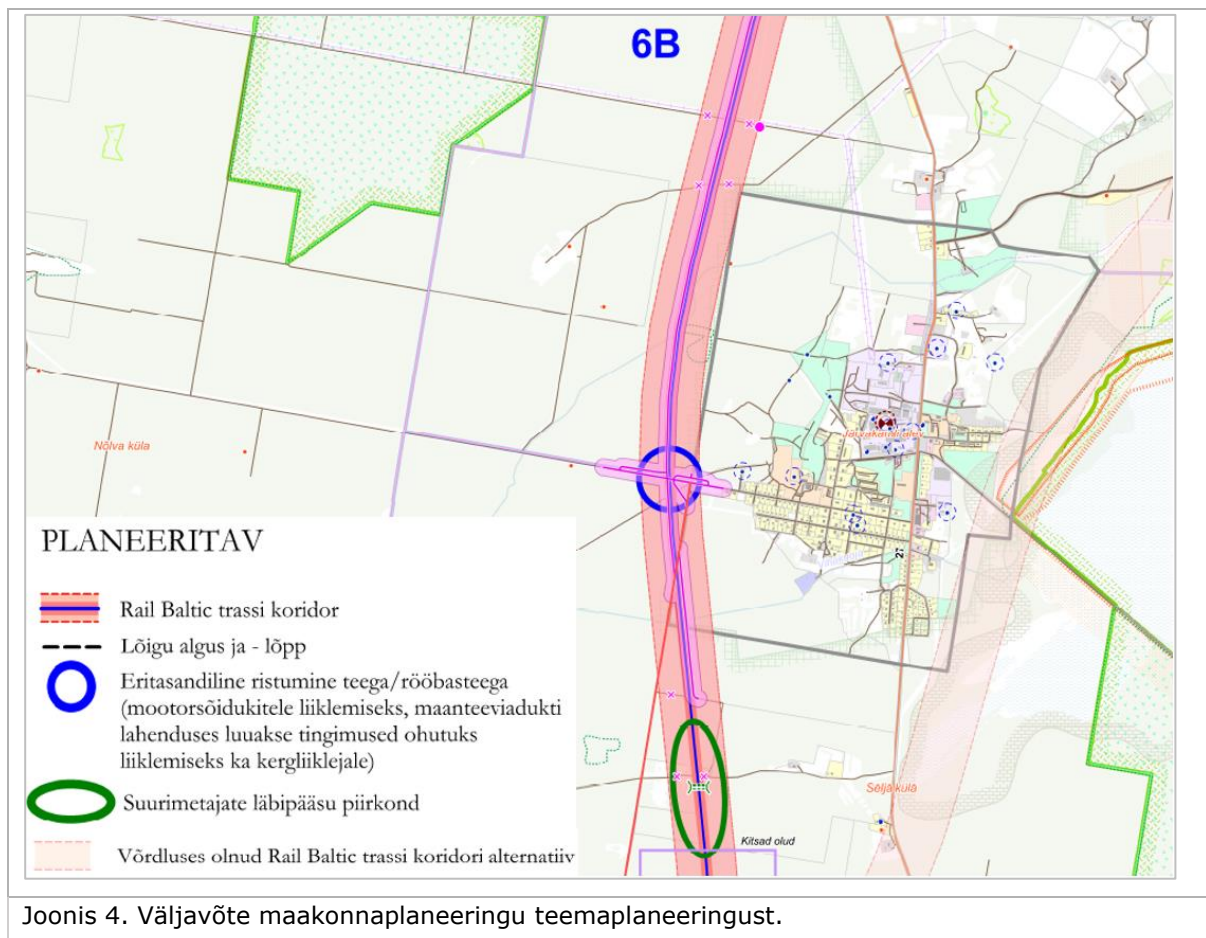


Joonis 3. Väljavõte maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu seletuskirjast. Skeem võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas

Rail Balticu trassi koridor (lõik 6B) möödub Järvakandi alevist lääne poolt, riivates alevi edelaserva. Trassi koridori laiuseks on planeeritud 350 m. Trassi koridor kulgeb alevi piires metsamaal. Järvakandi alevi hoonestusest asub trassi koridorile kõige lähemal Nõlva tänava hoonestus, kus lähimad hooned jäävad kavandatavast raudteest enam kui 300 m kaugusele.

Raudteejaama täpne asukoht, jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele (sh ühistranspordile ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur lahendatakse käesoleva planeeringuga.

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule.



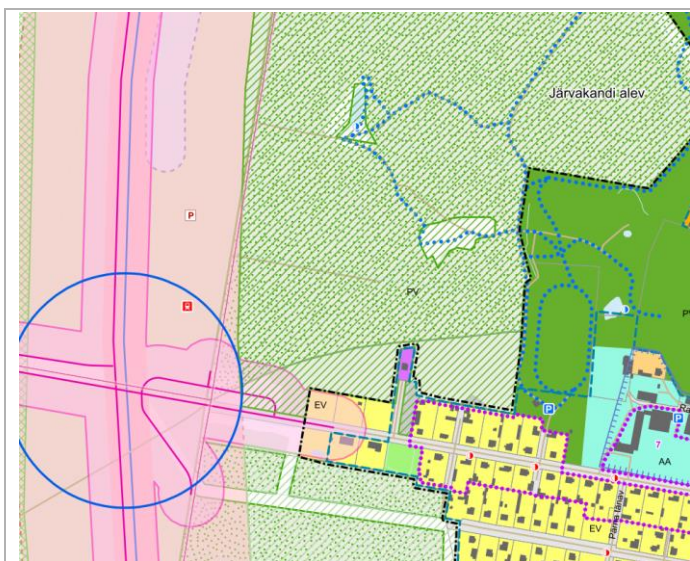
3.3. Vastavus üldplaneeringule

- Kehtna vallas on koostamisel uus üldplaneering ning seni kehtib alal veel endise Järvakandi valla üldplaneering, mis on kehtestatud Järvakandi Vallavolikogu 04.11.2009 otsusega nr 29. Rapla maakonnaplaneeringuga on kavandatud nii kiirraudteetrassi rajamine kui ka kohalike peatuste põhimõttelised asukohad. Kavandatav Järvakandi peatuse asukoht vastab maakonnaplaneeringu asukohale. Kehtiva üldplaneeringu koostamise ajal ei olnud raudteetrassi kulgemisjoon veel teada, kuid maakonnaplaneeringu (RB raudtee trassi asukoha määramine) seletuskirjas on toodud nõue lahenduste sissemiimiseks kehtestatud kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse, et tagada raudtee ehitamiseks vajaliku maa-ala olemasolu. Välja on toodud, et:
- Rail Balticu trassil on ette nähtud perspektiivne jaam Järvakandis (lahendatakse eraldi detailplaneeringuga).
- Kehtna vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaanteed, metsateede, kohalike teede ja erateedega. Eritasandilised lahendused rajatakse ristumisel mh Järvakandi–Nõlva teega.
- Üldplaneeringuga nähakse Järvakandi jaama juurde ette pargi-ja-reisi parkla.



Joonis 5. Väljavõte Järvakandi valla kehtivast üldplaneeringust

Kehtna valla koostatav üldplaneering arvestab RB raudtee ja Järvakandi peatuse asukohaga ning on tõenäoline, et edasise menetluse käigus selles osas midagi ei muutu, sest Järvakandi peatuse asukoht on paigas. **Sellest tulenevalt on koostatav detailplaneering kooskõlas nii kehtiva üldplaneeringuga kui ka koostatava üldplaneeringuga.**



Rail Baltic



Rail Baltic trassi koridor



Eritasandiline ristumine teega/rööbastega (mootorsõidukitele liiklemiseks, maanteeviadukti lahenduses luuakse tingimused ohutuks liiklemiseks ka kergliiklejale)



Väikeelamu maa-ala



Puhke- ja virgестuse maa-ala



Puhkemets

Joonis 6. Väljavõte Kehtna valla koostatava üldplaneeringu rakendusest

4. PLANEERINGULAHENDUS

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



Joonis 7. Illustratiivne pilt võimalikust peatusest

Planeeringu eesmärgiks on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud, mis on vajalikud Rail Baltica Järvakandi kohaliku peatuste rajamiseks.

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

4.1. Krundijaotus ja ehitusõigus

Planeeringuga on kavandatud moodustada kaks krunti. Jaama hoone ja selle väliala tarbeks moodustatakse Kõnnu metskond 2 maaüksustest 5962 m² suurune 80% reisijaid teenindava transpordimaa ja 20% kaubandus-, toidlustus- ja teenindushoone maa sihtotstarbega krunt Pos 1 ning juurdepääsuks ja parkimiseks 16 469 m² suurune tee ja tänava ja parkimisehitise maa sihtotstarbega krunt Pos 2. Krunt pos 2 moodustatakse Kõnnu metskond 2, Käru metskond 4, Nõlva tn 42 ning Nõlva tn 40 maaüksustest. Lisaks nähakse planeeringuga ette ajutised krundid (POS 3a-3e), mida on võimalik liita Nõlva viadukti koosseisu.

Planeeringuga nähakse ette, et Pos 1 määratud hoonestusala ulatub kinnistu raudteepoolses küljes krundi piirini, et jätta võimalus ühendada peatusehoone hilisema perrooniga. Parkimisala ei ole kaetud hoonestusalaga. Kavandatavaid raudteerajatisi (ooteplatvormid, raudtee) näidatakse planeeringus informatiivsena.

Alale kavandatakse ühekorruseline kuni 12 m kõrgune peatuse hoone ning välirajatised, lisaks luuakse reisijatele ooteplatvormide vaheline ühendus ülepääsuga. Ülepääs lahendatakse trepistiku ja sillaga. Ülepääsuga liituvad silla mõlemas otsas vertikaalse liikumise hõlbustamiseks liftid. Ülepääsude täpsemad lahendused jäävad järgmistesse projekteerimisetappidesse. Kavandatav ehitisealune pind on kuni 850 m². Kavandatava väliala mõõtmed on 40 x 115m.

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

Lisaks jaamahoonele on lubatud püstitada väikeehitisi ehitisealuse pinnaga 0...20 m² ja kõrgusega kuni 5 m Ehitusseadustikus ettenähtud korras ka väljapoole määratud hoonestusala, kuid sellised hooned ja rajatised peavad olema põhihoone funktsiooni toetavad, nagu nt katusealune jalgrattaparkla, prügihoone vms. Nimetatud rajatised ja hooned tuleb kavandada arhitektuurselt ja mahuliselt sidusatena jaamahoonega.

Krundile Pos 2 ehitusõigust ei määrata.

4.2. Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded

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

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

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

Rongijaama hoone konstruktsioon on planeeritud teraskarkass kandekonstruktsioonil modulaarsete kergpaneelidest fassaadidega.

Arhitektuurinõuded:

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

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

4.3. Teed, liiklus ja parkimine

Järvakandi peatus on kavandatud alevit läbivast Rapla-Järvakandi-Kergu tugimaanteest umbes 1,5 km kaugusele. Peatuse juurde viib Järvakandi alevist eraldi rajatav juurdepääsutee, mis saab alguse Nõlva tänavalt.

Järvakandi kohaliku peatuse osas on koostatud liiklusuuring, mille eesmärk on anda hinnang kohaliku peatusega seotud liiklusele arutamaks projekteeritavate ristmike läbilaskvusi, prognoosida erinevaid liikumisviise, liiklussagedust ja vajalikku sõidukite parkimiskohtade arvu, määrata teenindustasemed ning teha ettepanekuid ohutuse ja kasutusmugavuse tagamiseks. Liiklusprognoosi koostamise aluseks on võetud peatuse eeldatav päevane kasutajate arv, milleks on kokku 300 inimest (nii lahkumised kui ka saabumised). Peatuse kasutajad on valdavalt reisijad kes tulevad või lahkuvad jaamast, lisaks on peatuse teenindav personal ja tugiteenused. Peatusesse saabumiseks on kasutada erinevad liikumisviisid: isikliku autoga; ühistranspordiga; jalgsi või jalgrattaga; autoga toomine või viimine.

Peatuse põhiliseks juurdepääsuks on Nõlva tänav ning selle tee ristmik Rapla-Järvakandi-Kergu maanteelega, mis vastavalt uuringule vajavad mõlemad küll ümberehitust vastamaks uuele olukorrale, kuid vastavalt teostatud läbilaskvusarvutustele on T-kujulise ristmiku konfiguratsiooni korral tagatud prognoositud liiklusvoogude läbilaskvus.

Liiklusuuringus on analüüsitud ka kavandatavate parkimiskohtade vastavust nõudlusele lähtudes eelnevalt prognoositud liiklussagedustes on välja toodud, et piisavaks parkimiskohtade arvuks koos reserviga võiks olla 50 parkimiskohta.

Üldparkimine on kavandatud eraldi krundil pos.2 – 32 kohta. Hoone välialale (pos.1) on ette nähtud parkimiskohad 4 invasõidukile, 2 elektrilaadimisega sõidukile ja minimaalselt 6 taksole.

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

Jaama teenindav bussipeatus jääb juurdepääsutee äärde.

Paralleelselt kavandatud juurdepääsuteega on kavandatud 3 m laiune jalgratta- ja jalgte kergliiklejatele.

4.4. Haljastus ja heakord

Planeeritava alale on teostatud metsainventuur, mille tulemusena on välja selgitatud alale jääva kõrghaljastuse olulisus. Alal on välja toodud eraldi metsaeraldised, noorendikud ning üksikud puud ja puudegrupid.

Alale jäävad angervaksa kasvukohatüübi kuusik ning tarna-angervaksa kasvukohatüübi segametsad. Hinnatud eraldiste puhul on tegemist noorema kuni keskmise vanusega puustuga, millele looduslik väärtus on väike. Täheledatakse kuuseüraski kahjustusi, mille tulemusel on osa kuuskedest kuivanud.

Metsaalal tuvastati mõned III kategooria taimeliigi pruunikas pesajuur taime. Tegemist on niiskemates metsades suhteliselt laialdasel levinud ja tavalise käpaliiseliigiga ning kuna inventeeritud alale jäävad kogumikud on väga väikesed, puudub oluline vajadus liigi ümberasustamiseks. Metsaalalt tuvastati ka ca 0.5m kõrgune ning 1,5m läbimõõduga III kaitsekategooriasse jäävate metsakuklaste pesa. Metsakuklaste pesa tuleb enne ehitustegevust teiselaldada piirkonnas paiknevasse sobivasse kohta.

Hinnatud puudegrupid on üldiselt tekkinud ca 10 aasta taguse lageraie tulemusel, kus jäeti kasvama väiksemad grupid. Alad ei oma looduskaitselisi ega olulisi looduslikke väärtusi, kuid mitmekesistavad ja ilmestavad ala.

Haljastuslikumalt väärtuslikumad on Nõlva tn 42 kinnistule jäävad 5 kuuske, mis kasvavad üksikpuudena ning heade valgusolude ja kasvutingimuste tõttu on nende võrad tihedad ja dekoratiivsed.

Juurdepääsutee ja kergliiklustee ning parkla lahendamisel on arvestatud väärtuslikuma kõrghaljastuse paiknemisega. Planeeringu joonisele likvideeritavat haljastust märgitud ei ole, kuna see võib projekteerimise käigus täpsustuda ja muutuda.

Jaamahoonega seotud välialal 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.

Võimalikud väikevormid selgitatakse välja edasisel projekteerimisel.

4.5. Jäätmekäitlus

Planeeringualal tagatakse heakord platside ja haljasalade hea ehitustava järgi väljaehitamisel ning tekkivate jäätmete korralise äreveoga. Jäätmete käitlemisel tuleb lähtuda Jäätmeseadusest ja

Kehtna 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 Kehtna valla jäätmehoolduseeskirja nõuetele.

4.6. Tuleohutusnõuded

Hoone projekteerimisel tuleb arvestada siseministri 30.03.2017. a vastu võetud määrusega nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded“ vm projekteerimise hetkel kehtivate tuleohutuse normidega.

Päästemeeskonnale tuleb tagada päästetööde tegemiseks ja tulekahju kustutamiseks juurdepääs ettenähtud päästevahenditega. Planeeringuala välistulekustutusvee vajadus on 10 l/s 3 tunni jooksul (EVS 812-6:2012+A1+A2), mis saadakse planeeritud tuletõrjevee mahutist 2x60 m³ kuivhüdrandi abil. Hoone sisemine tuletõrjeveevarustus ning täpsemad tuleohutusnõuded lahendatakse hoone projekteerimise staadiumis.

4.7. Keskkonnakaitse

Vastavalt Kehtna Vallavolikogu 23 märtsi 2022 otsusele nr 1-2/31 ei ole vajalik Keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) algatamine kuna detailplaneeringu realiseerimisel (kavandatava tegevuse ellu viimisel) ei ole alust eeldada olulise ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist.

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.

Metsakuklaste pesa esinemise korral tuleb taotleda vastav luba Keskkonnaametilt ja pesa kolida vastavalt loa tingimustele.

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

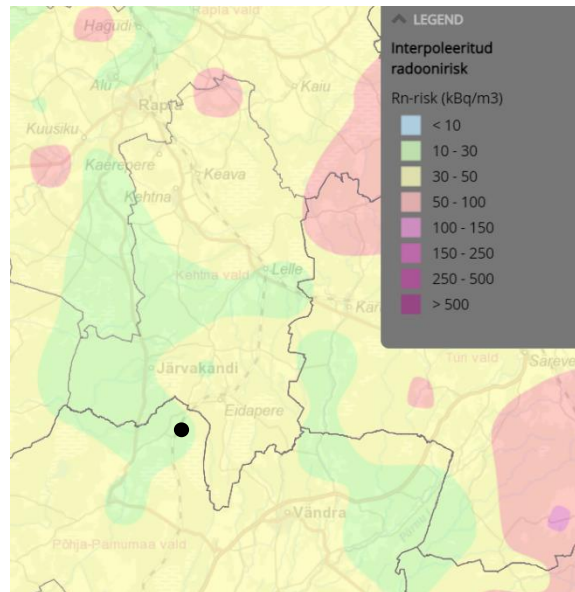
Planeeringualale ei ole kavandatud keskkonda saastavaid objekte. Käesoleva detailplaneeringuga määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused Rail Baltica Järvakandi kohaliku peatuse jaamahoone ja seda teenindava infrastruktuuri ehitamiseks. Planeeringus kavandatud tegevusega kaasnevad võivad negatiivsed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

4.7.1. Radoon

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

Radooniriski kaardi kohaselt asub planeeritav ala normaalse radoonisisaldusega pinnasega alal.

Radooniohu täpsustamiseks planeeritaval alal on soovituslik enne hoone projekteerimist mõõta täpne pinnase radoonisisaldus ja vastavalt mõõtmistulemustele rakendada ehituslikke meetmeid radooni siseruumidesse sisseimbumise tõkestamiseks vastavalt Eesti standardis EVS 840:2017 "Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes" esitatud nõuetele.



4.7.2. Keskkonnamüra

Müra kaasneb nii peatuse rajamise kui ka kasutamisega.

Välisõhus levivat müra reguleerib atmosfääriõhu kaitse seadus (AÕKS), mille kohaselt eristatakse välisõhus leviva müra osas tööstusmüra ja liikluse müra. Tööstusmüra on müra, mida põhjustavad paiksed müraallikad ning liikluse müra on regulaarne auto-, raudtee-, lennu- ja veeõidukite liiklus. Välisõhus leviva müra hulka ei kuulu olmemüra, meelelahutusürituste müra, töökeskkonna müra ning riigikaitse tegevusega tekitatud müra.

Selleks, et hinnata Rail Baltica Järvakandi kohaliku peatuse detailplaneeringu koosseisu kavandatava tegevusega kaasnevat müraolukorda projektiala läheduses asuvatele müratundlikele hoonetele ja aladele ning vajadusel välja pakkuda leevendusmeetmed on Kajaja Acoustics OÜ poolt aprill 2023a. koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 21271-05 (vt Lisa 3).

Antud piirkonnas on peamisteks perspektiivse olukorra liikluse müra allikateks Rail Balticu raudteetrass ning peatust teenindav Nõlva tänav. Planeeringualast ca 1200m kaugusele ida suunas jääb tugimaantee nr 27 Rapla-Järvakandi-Kergu.

Lähimad müratundlikud hooned (Nõlva tn 36/41/43) jäävad planeeritava kohaliku peatuse asukohast ca ≥250 m kaugusele kagusuunda. Müratundlikud kinnistud piirnevad vahetult peatust teenindava teega.

Antud kohaliku peatuse DP kontekstis on summaarsete müratasemete mõttes kõige kriitilisemad need müratundlikud hooned ja alad, mis asuvad perspektiivsest raudteetrassist idasuunal ning on mõjutatud korraga perspektiivse raudteetrassi ning jaama teenindava Nõlva tänava mürast. Teisi olulisi liikluse müraallikaid piirkonnas ei ole. Selliselt on müratasemete kontekstis kõige kriitilisemad hoonestatud elumumaad Nõlva tänav 36/41/43.

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

Seega kohaliku peatuse detailplaneeringu realiseerimiseks ei ole vaja müratundlike hoonete kaitseks lisaks raudtee põhitrassi põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmetele täiendavaid liiklusrüüri leevendavaid meetmeid kavandada. Kohaliku peatuse projekteerimisel peab olema tehnoseadmete valik ja paigutus tehtud selliselt, et lähimate müratundlike kinnistuteni leviv müra oleks madalam kui keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud tööstusrüüri normtasemed.

4.7.3. Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused

Selgitamaks välja geoloogilised ja hüdrogeoloogilised tingimused Järvakandi peatuse planeeringuala territooriumil on Maves OÜ poolt detsembris 2022 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud. JÄRVAKANDI, töö nr 22063.

Ehitusgeoloogilised tingimused jaamaahoone rajamiseks on head. Hoone vundeerimissügavusele jääb uuringualal väheplastne kruusaga mölline peenliiv. Hoone saab rajada madalvundamendile suhteliselt heade geotehniliste omadustega kruusaga möllisele peenliivale. Kõrgvee perioodil võib põhjavesi tõusta ehitussüvenditesse.

Ehitusgeoloogilised tingimused teede ja parklate rajamiseks on rahuldavad. Geoloogilise löike ülaosas levivad mittedreenivad pinnased: rohke kruusaga savikas keskliiv, väheplastne kruusaga mölline peenliiv. Neist viimane on külmaohtlik. Muld tuleb tee muldkeha alt välja kaevata.

Uuringualal on võimalik välja eraldada kaks teineteisega hüdrauliliselt seotud veekihti. Ülemine (Kvaternaari veekiht) levib moreenis sisalduvates liivastes-kruusastes vahekihtides ja läätsedes. Vee üldine liikumissuund on reljeefis kõrgemalt madalamale, s.o lõuna-edela poole. Veekiht toitub sademete arvelt ja seda drenivad metsakuivenduskraavid, eelkõige piki ala idapiiri kulgev teeäärne 1,3 m sügavune kraav. Moreeni filtratsiooniomadused on suhteliselt halvad, liivakamas osas jääb filtratsioonimoodul 0,1...0,3 m/ööp vahele. Veetaseme hoidmiseks praegusel tasemel tuleks säilitada teeäärne kraav.

Veekiht on maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes nõrgalt kaitstud. Vajadusel saab peatuse tarbeks puurkaevu rajada aluspõhjakiivimitesse, mis on keskmiselt suhteliselt hea veeandvusega ning sealne põhjavesi on valdavalt rahuldava kvaliteediga v.a rauarohkus. Eelnevat arvestades võiks selle sügavus olla, olenevalt veevajadusest, 20...30 m vahemikus ja sinna tuleks paigaldada umbes 10 m pikkune manteloru.

Heitveekäitluseks on mitmeid võimalusi: kasutada kogumismahutit või juhtida eelnevalt bioloogiliselt puhastatud (biopuhasti, filterväljak) heitvesi metsa kuivenduskraavi. Imbväljaku rajamisel tuleb arvestada suhteliselt kõrge põhjavee tasemega ja seetõttu peavad imbtorud asuma praegusest maapinnast mõnevõrra (vähemalt 0,2 m) kõrgemal imbpeenras

4.7.4. Abinõud valgusreostuse vähendamiseks

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

Puuduvad selged teaduslikud tõendid selle kohta, et suurenenud välisvalgustus hoiaks kuriteod eemal. See võib panna meid ennast turvalisemalt tundma, kuid pole tõestatud, et see meid turvalisemaks muudaks. Halb välisvalgustus võib ohutust vähendada, muutes ohvrid ja vara paremini nähtavaks. Samuti mõned kuriteod nagu vandalism ja grafiti õitsevad tegelikult öises valgustuses. 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 linnavalgustus tagab turvalisuse, loob atmosfääri ja mõjutab otsustavalt kohalikku keskkonda ja elukvaliteeti.

Valgusreostuse kahjulike mõjude minimeerimiseks peaks valgustus:

- olema hämardatav töövälisel ajal minimaalsele tasemele;
- 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 linnapiirkondadesse sobivat valgustite värvustemperatuuri 3000K.

4.8. Vertikaalplaneerimine

Vertikaalplaneerimine tuleb koostada ehitusprojekti mahus vastavalt teede ja hoone(te) täpsetele asukohtadele. Sademevee ärajuhtimisel tuleb välistada vee valgumine 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+2m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos 2;
- planeeritud survekanalisatsiooni torule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos 2;
- planeeritud sademeveetorustikule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.1 ja pos 2;
- planeeritud keskpinge maakaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnovõrgu valdaja kasuks;
- planeeritud trafoalajaamale ulatusega 2 m alajaama välisseinast tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos 1;
- planeeritud tänavavalgustuse kaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnovõrgu valdaja kasuks;

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, tagada selgelt eristatavad juurdepääsud ja liikumisteed;
- Hoida planeeritav ala korras;
- Kasutada süttimatust materjalist prügikonteinereid;
- 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 poolt väljastatud tehnilised tingimused.

Detailplaneeringuga antakse tehnovõrkude põhimõtteline lahendus. Lahendus on kajastatud tehnovõrkude koondplaaniil (*joonis DP 05*) ja seda täpsustatakse ehitusprojektiis.

5.1. Elektrivarustus

Elektrivarustuse planeerimise aluseks on 19.08.2022 OÜ Elektrilevi poolt väljastatud tehnilised tingimused nr 418384.

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 kavandatud keskpinge maakaabelliiniga Klaasi:(Rapla) alajaamast, mis asub Nõlva tn 45 (29301:001:0063) piiril.

Madalpinge liitumispunkt on ette nähtud planeeritavasse komplektalajaama. Elektritoide liitumispunktiist nähakse ette maakaabliga.

5.2. Sidevarustus

Sidevarustus tagatakse raudtee sisevõrgu või 5G võrgu kaudu.

5.3. Välisvalgustus

Detailplaneeringuga on näidatud tänavavalgustuse põhimõtteline lahendus.

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

Valgustuse projekteerimisel lähtuda tänavavalgustuse standardist EVS-EN 13201

5.4. Veevarustus ja kanalisatsioon

OÜ Kehtna Vesi on 19.05.2022 väljastanud tehnilised tingimused veevarustuse ja kanalisatsioonitorustike planeerimiseks detailplaneeringualal.

Planeeringualal puuduvad olemasolevad vee-, kanalisatsiooni- ja sademeveetorustikud. Olemasolevad ühisvee- ja -kanalisatsioonitorustikud asuvad Ülase ja Nõlva tänaval T2.

Veevarustus

Planeeringuala veevarustus on lahendatud Ülase tänaval PEH110mm ühisveetorustikust. Vastavalt OÜ Kehtna Vesi tehnilistele tingimustele on planeeritud liitumispunkt ühisveetorustikuga Ülase - Nõlva tänaval ristmikul.

Planeeritud veetorustiku pikkus kuni liitumispunktini Ülase tänaval on umbes 494 m.

Veetorustike täpne asukoht ja vajalik läbimõõt täpsustatakse edasise projekteerimise käigus.

Planeeringuala arvutuslik eeldatud ööpäevane tarbevee vooluhulk on umbes 1 m³/d.

Planeeritud veetorustike rajamissügavus on minimaalselt 1,8 m torustiku peale.

Planeeringuala veetarve, torustike läbimõõdud ja paiknemine täpsustatakse edasiste projekteerimise etappide käigus.

Kanalisatsioonisüsteem

Planeeringuala reovesi on ette nähtud juhtida olemasolevasse ühiskanalisatsioonikaevu KK-26 Nõlva tänaval T2 vastavalt OÜ Kehtna Vesi tehnilistele tingimustele.

Planeeritud hoonest on reovesi planeeritud juhtida planeeritud reoveepumplasse ning pumbata voolurahustuskaevu enne ühendamist ühiskanalisatsioonivõrguga. Reoveepumpla kuja on raadiusega 10 m. Planeeritud survetorustiku pikkus on ca 418 m.

Planeeringuala arvutuslik eeldatud ööpäevane reoveekanaliseerimise vooluhulk on umbes 1 m³/d.

Planeeritud kanalisatsioonitorustiku minimaalne sügavus on 1,3 m toru peale.

Planeeringuala veetarve, torustike läbimõõdud ja paiknemine täpsustatakse edasiste projekteerimise etappide käigus.

5.5. Tuletõrje veevarustus

Väline tuletõrje veevarustus piirkonnas puudub.

Planeeringuala välistulekustutusvee vajadus on 10 l/s 3 tunni jooksul (EVS 812-6:2012+A1+A2), mis saadakse planeeritud tuletõrjevee mahutist 2x60 m³ kuivhüdrandi abil. Planeeritud tuletõrjevee mahuti täitmine toimub kinnistule planeeritud veetorustikust. Välistulekustutusvee vajadus tuleb täpsustada hoone projektiga ning mahuti suurus vajadusel muuta.

5.6. Sademeveekanaliseerimine

Ärajuhtimist vajav sademevesi koguneb hoonete katustelt ning kõvakatttega teedelt ja platsidelt.

Planeeringualalt kogutakse reostunud sademevesi restkaevude ja torustike abil kokku ning juhitakse liiva-mudapüüduriga õlipüüdurisse. Peale lokaalset puhastust on planeeritud sademeveetorustiku väljalask planeeritud ümbertõstetavasse kraavi.

Planeeringuala arvutuslik sademevee äravool on 181 l/s.

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

6. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

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

Planeering rakendub vastavalt Eesti Vabariigi seadustele ja õigusaktidele.

Planeeringulahenduse kehtestamine ja kehtetuks tunnistamine toimub planeerimisseaduses ette nähtud korras.

Planeeringu elluviimiseks tuleb teostada järgmised toimingud:

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

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