

Paemurrumetsa ja Otsa kinnistu detailplaneering

Märjamaa vald Vaimõisa küla

Esimene köide - planeering



Töö nr: 1943DP3

Tartu 2021

Huvitatud isik: Henno Varahaldus OÜ ja Rikman Konsultatsioonid OÜ

Projekti juht, volitatud maastikuarhitekt-ekspert, ruumilise keskkonna planeerija: Heiki Kalberg

Maastikuarhitekt, koostaja: Karl Hansson



Sisukord

1. Üldosa.....	5
1.1. Sissejuhatus	5
1.2. Planeeringu lähtedokumendid	5
1.3. Olemasoleva olukorra iseloomustus.....	5
1.4. Planeeringuala ja kontaktvööndi ehituslikud ja funktsionaalsed seosed	6
2. Planeerimise lahendus	6
2.1. Kehtestatud üldplaneeringu põhilahenduste muutmise ettepanek	6
2.2. Kehtestatud üldplaneeringu põhilahenduste muutmise põhjendus.....	7
2.3. Planeeringuala kruntideks jaotamine	7
2.4. Krundi hoonestusala ja ehitusõigus	7
2.5. Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused	8
2.6. Liikluskorralduse põhimõtted	8
2.7. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted.....	9
2.8. Tehnovõrgud.....	9
2.8.1. Olemasoleva olukorra iseloomustus ning üldosa	9
2.8.2. Veevarustus	9
2.8.3. Kanalisatsioon ja sademevesi	10
2.8.4. Elektrivarustus ja välisvalgustus	10
2.8.5. Soojavarustus	10
2.8.6. Telekommunikatsioonivarustus	11
2.9. Kujad	11
2.10. Kuritegevuse riski vähendavad tingimused	12
2.11. Müra-, vibratsiooni- ja insolatsioonitingimused ning muud keskkonnatingimused	12
2.12. Servituutide seadmise vajadus	13
2.13. Sundvõõrandamise või sundvalduse seadmises vajadus	14
2.14. Planeeringu elluviimine	14
3. Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte.....	15
4. Joonised.....	17
1. Situatsiooniskeem M 1:10 000	18
2. Olemasolev olukord M 1:1000	19
3. Põhijoonis M 1:1000.....	20





1. Üldosa

1.1. Sissejuhatus

Detailplaneeringu ala hõlmab Märjamaa vallas Vaimõisa külas Paemurrumetsa ja Otsa katastriüksusi. Planeeringuala suurus on u ligikaudu 5,7 ha. Planeeringu eesmärk on määrata kinnistute ehitusõigus, parkimise ja liikluse korraldamine, tehnovõrkude ja -rajatiste asukohad, keskkonnakaitselised abinõud ning haljastuse ja heakorrapõhimõtted ja maa kasutamise sihtotstarbe muutmine maatulundusmaast äri- ja transpordimaaks. Märjamaa valla üldplaneeringu põhilahendusega on planeeritava detailplaneeringuala maakasutuse juhtotstarve maatulundusmaa, mistõttu on tegemist üldplaneeringu põhilahendust muutva detailplaneeringuga.

1.2. Planeeringu lähtedokumendid

Planeeringu lähtedokument on Märjamaa vallavolikogu 15. oktoobri 2019. a otsus nr 155 „Märjamaa valla Vaimõisa küla Paemurrumetsa ja Otsa kinnistu detailplaneeringu koostamise algatamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine”.

Detailplaneeringu jooniste koostamisel on alusena kasutatud Geoterra OÜ poolt 2019. a novembris mõõdistatud digitaalselt geodeetilist alusplaani mõõtkavas 1:500 (töö nr 531-2019), koordinaadid on L-Est 97 ja kõrgused EH2000 süsteemis.

Planeeringu koostamisel on arvestatud Adepte Ekspert OÜ koostatud tööga „Märjamaa vallas Vaimõisa külas Paemurrumetsa ja Otsa kinnistute detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang”.

Planeeringu koostamisel on arvestatud Roadplan OÜ tööga nr 17058 "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 50,4 – 62,0 Varbola – Päädeva lõigu rekonstrueerimise põhiprojekt".

Planeeringualal sademevee ja puhastatud reovee immutamise võimaluste väljaselgitamiseks on OÜ Geotehnika Inseneribüroo G.I.B. koostanud geotehnika aruande, töö nr 2986.

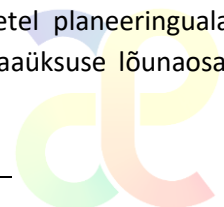
Storkson OÜ on koostanud ohuhinnangu, mille eesmärk on selgitada välja, kas Paemurrumetsa ja Otsa kinnistutele kehtestatava detailplaneeringu realiseerumine võib suurendada lähedal asuvate kinnistute riski või võimalike õnnetuste tagajärgede raskust. Planeeringu realiseerumisel tuleb arvestada töös välja toodud mõjude leevendamise võimalike meetmetega (vt ptk 2.9).

Planeeringu käigus toimunud kirjavahetus ametkondade ja eraisikutega ning muud materjalid asuvad planeeringu II köites „Lisad”.

1.3. Olemasoleva olukorra iseloomustus

Planeeringuala asub Vaimõisa külas riigi põhimaantee nr 4 Tallinn – Pärnu – Ikla ääres, planeeringualale ulatub maantee teekaitsevöönd.

Paemurrumetsa maaüksuse (katastriüksuse tunnus 50401:006:0003) pindala on 2.69 ha, millest metsamaa on 2.49 ha ja looduslik rohumaa 0.20 ha. Otsa maaüksuse (50401:006:0051) pindala on 3.01 ha, millest metsamaa on 1.88 ha ja looduslik rohumaa 0.96 ha. Mõlema katastriüksuse sihtotstarve on maatulundusmaa. Põhjanurgas piirneb planeeringuala Vardi looduskaitsealaga (KLO1000156), mis on ka Vardi loodusala (Natura 2000). Ehitisregistri andmetel planeeringualal hooneid ega rajatise ei ole, geodeetilise mõõdistuse andmetel asuvad Otsa maaüksuse lõunaosas kelder ning keldri varemed. Juurdepääsuteid planeeringualale rajatud ei ole.



Planeeringuala reljeef langeb lõuna suunas, suurim pinnakõrguste vahe on u 4 m.

Planeeritud katastriüksuse olemasolevad andmed on esitatud joonisel 2.

1.4. Planeeringuala ja kontaktvööndi ehituslikud ja funktsionaalsed seosed

Märjamaa valla üldplaneeringu kohaselt asub planeeringuala osaliselt Tallinn – Pärnu – Ikla mnt Vaimõisa 1. trassiteeninduspiirkonnas ning Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0-92,0“ järgi asuvad planeeritud maaüksused Tallinn – Pärnu – Ikla mnt trassiteeninduse piirkonnas. Osaliselt on üldplaneeringu järgselt planeeringuala maakasutuse juhtotstarve maatulundusmaa. Planeeringuga kavandatu on osaliselt kooskõlas üldplaneeringuga ning kooskõlas maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga.

Planeeringuala piirneb põhja poolt ärimaa krundiga (Pajuksi), kus asub kahekorruline (1 põhikorrus ja katusekorrus) viilkatusega toitlustushoone. Planeeringualast ida pool asub hoonestamata 85% maatulundusmaa ja 15% kaitsealuse maa otstarbega krunt, mille koosseisus on ka Vardi looduskaitseala. Planeeringualast lõuna pool on hoonestamata maatulundusmaa krundid. Planeeringuala läänepiiril asub Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla, maantee vastaspoolel asuvad üksikute hoonetega maatulundusmaad. Põhimaantee nr 4 kuulub ka üle-euroopalisse transpordivõrgustikku TEN-T. Euroopa teedevõrgus kannab maantee tähistust E67 ning kuulub I Pan-Euroopa transpordikoridori (nn Kreeta koridor), mis on Eesti, Läti, Leedu ja Soome jaoks üheks oluliseks väljapääsuks Kesk-Euroopasse. Maantee ääres asuvad mõlemal teepoolel bussipeatused.

Detailplaneeringu ala asub riigikaitse ehitise piiranguvööndis, mille ulatus on 2 km Pendi lasketiiru piirist. Planeeringulahenduses kavandatu ei vähenda riigikaitse ehitise töövõimet.

2. Planeerimise lahendus

2.1. Kehtestatud üldplaneeringu põhilahenduste muutmise ettepanek

Detailplaneeringuga tehakse ettepanek muuta Märjamaa valla üldplaneeringu kaarti laiendades Vaimõisa 1. trassiteeninduspiirkonna ulatust kogu käesoleva detailplaneeringuala ulatuses. Väljavõtte kehtivast üldplaneeringu kaardist on esitatud skeemil 1 ning üldplaneeringu kaardi muudatusettepanek skeemil 2.



Skeem 1. Väljavõtte üldplaneeringu kaardist. Planeeringuala on tähistatud punase joonega.



Skeem 2. Üldplaneeringu kaardi muutmise ettepanek.

2.2. Kehtestatud üldplaneeringu põhilahenduste muutmise põhjendus

Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0-92,0“ järgi asuvad planeeritud maaüksused Tallinn – Pärnu – Ikla mnt trassiteeninduse piirkonnas. Põhimaanteega piirnevalt on vajadus trassil liiklejatele teenindusjaamade ning puhkealade rajamiseks. Põhimaantee rekonstrueerimise järgselt on planeeringualale tagatud ohutu juurdepääs ning ala on sobiv teenindushoonete ja -rajatiste ehitamiseks. Nimetatud põhjustel on üldplaneeringu juhtotstarbe muutmise põhjendatud.

2.3. Planeeringuala kruntideks jaotamine

Paemurrumetsa ja Otsa maaüksustest on planeeritud moodustada neli krunti. Pos 1 on planeeritud maanteel liiklejaid teenindava tankla ja teenindushoone maaks ning Pos 2 samuti maanteel liiklejaid teenindavaks äriotstarbeliseks maaks. Pos 3 on planeeritud avalikult kasutatavaks tee ja tänava maaks planeeringualale juurdepääsuks rajatava kogujatee tarbeks ning Pos 4 on planeeritud avalikult kasutatavaks tee ja tänava maaks põhimaantee nr 4 projekti kohaseks väljaehitamiseks. Planeeritud krundipiirid, krundi suurused ning krundi kasutamise sihtotstarbed on esitatud joonisel 3.

2.4. Krundi hoonestusala ja ehitusõigus

Planeeritud kruntide hoonestusala ja ehitusõigus on esitatud joonisel 3. Hoonete ehitamine on lubatud joonisel esitatud hoonestusala piires vastavalt ehitusõigusele; hoonestusala piires on lubatud lisaks hoonete ehitamisele ka teede, parkla, haljasala ning erinevate krundi toimimiseks vajalike rajatiste ehitamine. Planeeritud haljasala tingmäärgiga tähistatud alal on lubatud ehitada ka teid, parklaid, (tehno-)rajatise jms.

Pos 1 on kavandatud tankla ja nende varjualuse ning teenindushoone(te) ehitamine. Pos 2 on planeeritud veokite parkla ning seda teenindava(te) hoone(te) ehitamine. Joonisel 3 on esitatud

näitlikud ehitiste asukohad, mida võib projekteerimisel hoonestusala tingmärgiga tähistatud ala piires projekteerimisel täpsustada ja muuta arvestades kõiki planeeringus sätestatud nõudeid.

2.5. Ehitise ehituslikud, arhitektuurilised ja kujunduslikud tingimused

Planeeritud hoonestuse ehituslikud ja arhitektuursed tingimused on esitatud joonisel 3. Uute hoonete ehitamisel on välisviimistluses keelatud kasutada imiteerivaid ehitusmaterjale (nt puiduilmega plastvooder, plastist avatäited, teraskivi katuseplekk, sindel katuseplekk jms). Lubatud on seinte viimistluseks kasutada kaasaegseid ja kvaliteetseid materjale nagu näiteks betooni, klaasi, metalli ja puitlaudist. Alajaamale ning reoveepuhastitele täiendavaid arhitektuurseid tingimusi ei seata, kuid nende kõrgus ei tohi olla üle 3,5 m ümbritsevast maapinnast.

Detailplaneeringuga ei piirata ehitusprojektide koostamisel muid hoonete ehituslikke tingimusi – lubatud on kõik võimalikud lahendused, mis sobivad kokku kavandatavate hoonete arhitektuuriga ja hoonetele esitatavate ohutusnõuetega, sh EVS 812-5:2014 nõuetega. Tulepüsivusklass määrata projekteerimisel lähtuvalt ehitise kasutamise otstarbest ja sellele seatud nõuetest.

2.6. Liikluskorralduse põhimõtted

Planeeringualale juurdepääsuks on planeeritud avalikult kasutatava kogujatee ehitamine mahasõiduga põhimaanteelt nr 4. Transpordiameti tellimusel koostatud põhiprojektiga (Roadplan OÜ töö nr 17058) nähakse ette Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringutega varem kavandatud trassi asukohas 2+1 lahendusega põhimaantee, mille teekaitsevööndi ulatus äärmise sõiduraja välimisest servast on 50 meetrit (Ehitusseadustik § 71). Trass kulgeb Märjamaa valla territooriumil valdavalt olemasoleval trassil, kuid Vaimõisa külas Otsa kinnistu juures on maantee ca 4 km ulatuses on viidud ida poole uuele trassile (vt joonis 1). Põhiprojektis on näidatud ka planeeringuala juurdepääsutee (kogujatee) ning uute bussipeatuste ja parkimisala rajamine planeeringuala põhjaosas. Kogujatee jääb planeeringualast lõunasuunas praeguse põhimaantee nr 4 asukohta. Planeeringuala põhjaosas on projekteeritud põhimaanteelt kogujateele parempöördega mahasõit ning kogujateelt maanteele parempöördega pealesõit. Kogujatee on planeeritud kahe-suunalise liiklusega. Pos 1 ja Pos 2 on planeeritud juurdepääsud kogujateelt, sõiduautodele kahe-suunalisena ning veokitele ja bussidele ühe-suunalisena. Pos 2 veokite ja busside juurdepääs on planeeritud ühe-suunalise teega läbi Pos 1 krundi. Kogujateega paralleelselt on planeeritud haljasribaga eraldatud jalgratta- ja jalgte, mis planeeringuala põhjaosas on ühendatud projekteeritud bussipeatusega.

Pos 3 planeeritud avalikult kasutatavalt tee ja tänava maalt on planeeritud perspektiivsed juurdepääsude asukohad naabermaaüksustele Pajuksi ning Vardi metskond 34. Nimetatud juurdepääsud tuleb rajada juhul, kui põhimaantee nr 4 ümberehitamise järgselt suletakse või likvideeritakse olemasolevad juurdepääsuteed. Vardi metskond 34 maaüksuse perspektiivne juurdepääs läbib ka planeeritud Pos 1 krundi, kus juurdepääsu alale ei tohi rajada takistusi.

Mootorsõidukite ning jalgratate parkimine lahendada tuginedes standardile EVS 843:2016 „Linnatänavad“ ning reaalsele parkimisvajadusele. Standardi kohane parkimisnormatiiv teenindusjaama ja tankla puhul on 1 parkimiskoht 20 m² suletud brutopinna kohta, restorani ja kohviku puhul 1 parkimiskoht 120 m² suletud brutopinna kohta ning hotelli puhul 1 parkimiskoht 100 m² suletud brutopinna kohta. Joonisel 3 on Pos 1 krundil tähistatud 13 võimalikku sõiduautode parkimiskohta, kolm busside parkimiskohta ning kolm veokite parkimiskohta, lisaks on parkimine võimalik Pos 3 tee ja tänava krundile projekteeritud avalikus parklas. Pos 2 on joonisel 3 tähistatud 25 võimalikku sõiduautode parkimiskohta, kuus karavanide parkimiskohta ning 84 veokite

parkimiskohta. Parkimiskohtade arv ja paiknemine tuleb täpsustada projekteerimisel – ehitusprojektiga tuleb esitada projekteeritavast brutopinnast ja äriplaanist lähtuv parkimislahendus. Pos 2 planeeritud veokite parkla tuleb liigendada kõrghaljastusega ning karavanide parkimiskohad tuleb eraldada puude või põõsastega. Parklatesse istutatavad puud tuleb valida tõstetud või kitsa võraga liigid või vormid, mis ei takista sõidukite liikumist (puud peaksid tulevikus andma varju ka päikese eest). Parkimiskohtade rajamine on lubatud kogu Pos 1 ja Pos 2 kruntide piires arvestades muude planeeringus esitatud nõuetega. Riigiteel parkimine, sh manööverdamine ei ole lubatud.

2.7. Haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted

Pos 1 ja Pos 2 kruntidel on soovitatav säilitada võimalikult suures ulatuses olemasolevat kõrghaljastust, säilitamisel eelistada üle 8 cm tüvediametriga, normaalselt arenenud võraga ning heas tervislikus seisukorras olevaid puid, millel on tagatud kasvuruum. Pos 3 ja Pos 4 tuleb kogu olemasolev kõrghaljastus maantee külgnähtavuse tagamiseks likvideerida. Uushaljastuse rajamine on lubatud kogu Pos 1 ja Pos 2 kruntide piires arvestades tehnoarajatiste kaitsevöönditega. Minimaalselt 20% Pos 1 ja Pos 2 kruntide pinnast peab olema haljastatud.

Pos 1 ja Pos 2 tuleb projekteerimisel ette näha puhkealad, kus on einestamisvõimaluseks laud ja toolid ning prügikastid, samuti peab olema tagatud käimla kasutamise võimalus. Soovitatav on puhkealale paigutada lähiümbruse teedevõrgu ja vaatamisväärtuste kaart.

Planeeringualal tekkivad olmejäätmed tuleb kokku koguda vastavatesse konteineritesse, mis tuleb soovitatavalt paigutada jäätmemajja. Jäätmemaja suurim lubatud ehitisealune pind on 20 m² ning selle võib ehitada lisaks ehitusõigusega määratud hoonestusele.

Pos 1 ja Pos 2 on vastavalt põhimaantee projektile ette nähtud loomatara ehitamine. Planeeritud perspektiivse jalgratta- ja jalgte ehitamise korral planeeringualast lõuna suunas ristub sellega projekteeritud loomatara, sel juhul tuleb kas rajada tarale värav või tara ümber paigutada jalgratta- ja jalgte idaküljele. Täpne lahendus anda projekteerimisel. Planeeritud perspektiivse Vardi metskond 34 maaüksuse juurdepääsu rajamise korral ristub sellega projekteeritud loomatara, sel juhul tuleb rajada tarale värav. Täpne lahendus anda projekteerimisel.

2.8. Tehnovõrgud

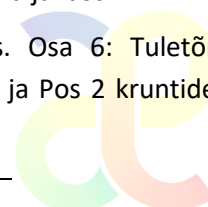
2.8.1. Olemasoleva olukorra iseloomustus ning üldosa

Planeeringualal olemasolevaid tehnovõrke ei ole. Juhul, kui kavandatakse riigiteega ristuvaid tehnovõrke, tuleb need kavandada kinnisel meetodil. Planeeritud tehnovõrkude asukohti on lubatud projekteerimisel täpsustada. Riigitee maaüksustele jäävad tehnovõrgud on lahendatud projektiga. Planeeringualast välja poole jäävate tehnovõrguliinide paiknemine täpsustatakse projekteerimisel, ligikaudsed liitumiskohad väljaspool planeeringuala on esitatud joonisel 1.

2.8.2. Veevarustus

Planeeritud Pos 1 ja Pos 2 hoonete veevarustus on planeeritud kummalegi krundile eraldi planeeritud puurkaevuga. Kummastki puurkaevust on lubatud võtta vett kuni 10 m³ ööpäevas. Puurkaevu ümber tuleb moodustada Veeseaduse § 154 kohane hooldusala. Puurkaevude asukohti on lubatud projekteerimisel muuta arvestades seaduse kohase hooldusalaga ning kujaga imbväljakust.

Tuletõrjevee tagamisel tuleb arvestada EVS 812-6:2012 „Ehitiste tuleohutus. Osa 6: Tuletõrje veevarustus“ esitatud nõuetega. Tuletõrje veevarustuseks on planeeritud Pos 1 ja Pos 2 kruntidele



tuletõrjeweve mahutid koos kuivhüdrandiga, mahutis tuleb tagada standardi kohane kustutusvee vooluhulk.

2.8.3. Kanalisatsioon ja sademevesi

Planeeritud hoonete reovesi on planeeritud suunata Pos 1 ja Pos 2 kruntidele planeeritud bioloogilistesse reoveepuhastitesse jõudlusega 10-15 m³/d ning nendest väljuv vesi on planeeritud juhtida kruntidele planeeritud imbväljakutele. Veeseaduse § 188 p 6 kohaselt on vaja veeluba üle viie kuupmeetri heitvee pinnasesse juhtimiseks ööpäevas, kui see tegevus vastab veeseaduse § 128 lõike 7 alusel kehtestatud heitvee suublasse juhtimise nõuetele. Ligikaudne kummagi krundi vajalik imbväljaku suurus on 150 m², täpne imbväljaku suurus tuleb täpsustada projekteerimisel. Immutusel peab olema tagatud 1,2 m pinnasekiht lubjakivi peal, mistõttu on puhasti järel tõenäoliselt vajalik ka heitvee pumpamine ja immutamine muldesse rajataval imbväljakul. Planeeritud puhasti kuja on 25 m (Keskkonnaministri määrus nr 31 § 4).

Sademevesi on planeeritud immutada planeeringualale kavandatud kraavides/nõvades ja tiigis, mis täituvad ajutiselt suuremate sadude ajal. Iga parklale on planeeritud liiva-mudapüüdurid koos I klassi õlipüüduri ja proovivõtukaevuga ning väljavool kraavi/nõvasse, millega kogutakse puhastatud sademevesi tiiki. Katustelt juhtida sademevesi otse kraavi/nõvasse. Joonisel 3 on näidatud ligikaudsed kraavide/nõvade ja tiigi asukohad ning suurused, mida tuleb projekteerimisel täpsustada sõltuvalt rajatavate kõvakatttega pindade mahule. Sademevett ja reovett ei tohi juhtida naabermaaüksustele.

Pinnasesse ja veekogusse juhitud vesi peab vastama Keskkonnaministri 15.11.2019 määruses nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“ esitatud nõuetele. Heitvee ja saasteainete pinnasesse juhtimine ei ole lubatud veehaarde hooldusalal ning lähemal kui 50 meetrit hooldusala välispiirist (Veeseadus § 127 lg 1).

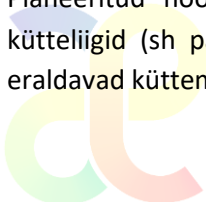
2.8.4. Elektrivarustus ja välisvalgustus

Planeeritud hoonete elektrivarustuseks on vastavalt Elektrilevi OÜ tehnilistele tingimustele nr 338821 planeeritud Pos 1 krundile alajaama rajamine, selle teenindamiseks peab jääma ööpäevaringne vaba juurdepääs. Alajaama toide on planeeritud 10 kV maakaabelliiniga Märjamaa-Vaimõisa 10 kV fiidril Kivinurme haruliinilt (ligikaudne asukoht vt joonis 1). Pos 1 ja Pos 2 0,4 kV liitumiskilbid ja jaotuskilbid on planeeritud alajaama juurde. Liitumiskilpidest kuni planeeritud hoonestusaladeni on planeeritud 0,4 maakaablid. Liitumiskilbid peavad olema alati vabalt teenindatavad. Planeeritud krundil Pos 1 ja/või Pos 2 tuleb arvestada ka elektriautode laadimistaristu rajamise vajadusega, laadimiskohtade paiknemine lahendatakse projekteerimisel.

Planeeringuala valgustus tuleb lahendada projekteerimisel vastavalt vajadusele ning ala kujunduslahendusele. Hoovialade valgustusega ei tohi häirida piirneval kogujateel ja maanteel ega naaberkruntidel liiklejaid. Põhimaantee nr 4 valgustus on lahendatud projektiga. Kogujateele on planeeritud tänavavalgustuse maakaabli asukoht, valgustite paiknemine lahendada projekteerimisel.

2.8.5. Soojavarustus

Planeeritud hoonete soojavarustus on kavandatud lahendada lokaalküttena. Lubatud on kõik kütelliigid (sh päikesepaneelid- ja kollektorid, maaküte), v.a kivisüsi ja muud oluliselt jääkaineid eraldavad küttematerjalid.



2.8.6. Telekommunikatsioonivarustus

Planeeritud hoonete telekommunikatsioonivarustus on planeeritud vastavalt Telia Eesti AS tehnilistele tingimustele nr 33005021. Planeeritud on sidekanalisatsiooni (multitorustik) põhitrassi ehitus lähtuvana Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutusele (ELA_SA) kuuluvast sidekaevust 009K34 (Posti kinnistu ees, ligikaudne asukoht vt joonis 1). Iga le hoonetele näha projekteerimisel ette individuaalsed sidekanalisatsiooni sisendid planeeritavast põhitrassist. Vastavalt vajadusele kasutada KKS/OPTO tüüpi sidekaevusid. Sidetrassi nõutav sügavus pinnases 0,7m, teekatte all 1m. Projekteeritavad sidekaevud ei tohi jääda planeeritava sõidutee alale.

2.9. Kujad

Planeeritud hoonestusalale ehitamisel tuleb arvestada tuleohutusklasside ja hoonetevaheliste kujadega vastavalt siseministri 30. märtsi 2017. a määrusele nr 17 „Ehitisele esitatavad tuleohutusnõuded ja nõuded tuletõrje veevarustusele“. Planeeritud tankla ehitamisel tuleb arvestada EVS 812-5:2014 nõudeid kujadele, nimetatud standardist tulenevatel juhtudel koostada enne projekteerimist riskianalüüs. Joonisel 3 on Pos 1 krundil vastava tingimärgiga tähistatud võimalik tankurite ja mahutite tuulutuspüstikute rajamise ala arvestades nimetatud standardi tabelis 5 esitatud kujadega naabermaaüksusel asuvast metsast ja planeeritud tänavast (kogujatee). Joonisel 3 on Pos 1 krundil vastava tingimärgiga tähistatud võimalik maa-aluste mahutite rajamise ala arvestades standardi punktiga 7.1.7. Tuleohutuskujad tankla sama kinnistu hoonete, rajatiste ja seadmestikuga tuleb määrata projekteerimisel vastavalt standardi tabelile 4 ning muudele standardis esitatud nõuetele.

Planeerigu koostamisel teadaolevalt kavandatakse Pos 1 krundile bensiini ja diislikütuse mahuteid kokku 2x60 m³ ning mootorsõidukites kasutatava vedelgaasi mahuti kuni 20 m³.

Gaasipaigaldise rajamise korral tuleb arvestada majandus- ja taristuministri 10.07.2015 määramises nr 87 „Küttegaasi kasutatavale gaasipaigaldisele, selle ehitamisele ja gaasiseadme paigaldamisele ning gaasiballooni ladustamisele ja gaasianuma täitmisele esitatavad nõuded“ § 16 esitatud mahuti kauguse nõudega teistest objektidest.

Heitvee ja saasteainete pinnasesse juhtimine ei ole lubatud veehaarde hooldusalal ning lähemal kui 50 meetrit hooldusala välispiirist (veeseadus § 127 lg 1). Kui imbväljakust tulenev puurkaevu ning selle hooldus või sanitaarkaitseala rajamise keeluala ulatub naabermaaüksusele, tuleb projekteerimisel saada vastava maaüksuse omaniku nõusolek.

Koostatud ohuhinnangus on selgitatud detailplaneeringu realiseerumisest tulenevate ohtude mõju ümbruskonnale ja ka vastupidi ning selgunud mõjude leevendamiseks on võimalike meetmetena välja toodud järgnev:

1. planeeringu realiseerumisel (tankla ja kaubandus-, teenindus- ja majutushoonete püstitamine) lisandub piirkonda täiendav liiklussõlm, mistõttu tõuseb võimaliku liiklusõnnetuse oht.

Liiklusohutust tõstab:

- a. korrapärane teede hooldus (eriti külmal ajal),
- b. sobiliku piirkiiruse kehtestamine,
- c. võimalikult lihtsalt tõlgendatav ohutu liikluskorraldus.



2. Perspektiivsed hooned paiknevad olemasolevatest hoonetest vähemalt 100 m kaugusel, mille tõttu ei tulene nendest ohtu planeeritavatele ehitistele.
3. Käitise sisemise ohuna tuvastus paigaldatava vedelgaasi mahuti BLEVE ja kütusemahutitest lekkiva kütuse põleng, mida annab vältida mahutite maa alla paigaldamisega.
4. Tankla hakkab kuuluma ohtlike ettevõtete hulka (tulenevalt Kemikaaliseaduses § 22 lg7), mille tõttu on selle tegevuste kohta vajalik täiendavalt koostada Teabeleht, Riskianalüüs ja Hädaolukorra lahendamisel plaan. Õnnetusjuhtumite riskianalüüs annab konkreetse hinnangu võimalikust ohust planeeringu realiseerumisel.
5. Kaubandus-, teenindus- ja majutushoone piirneb osaliselt haljasalaga, mille tõttu on oluline tagada selle korrapärane hooldus, vältimaks võimaliku kulupõlengu ohtu rajatavale hoonele.

2.10. Kuritegevuse riski vähendavad tingimused

Planeeringu realiseerimiseks vajalikke projekte koostades pidada silmas erinevaid kuritegevust vähendavaid meetmeid alljärgnevas:

- teede ja hoonetevaheline hea nähtavus ja valgustatus;
- tagumiste juurdepääsude vältimine;
- hea vaade ühiskasutatavatele aladele;
- erineva kasutusega alade selgepiiriline ruumiline eristamine.

Lisaks eelnevale võiks vajadusel tagada:

- jälgitavuse (sh ka videovalve planeeringuala ulatuses);
- vastupidavate ja kvaliteetsete materjalide kasutamine (uksed, aknad, lukud, pingid prügikastid, märgid);
- sobiva maastikukujunduse, arhitektuuri ja teed;
- ühises kasutuse olevate alade korrashoiu.

2.11. Müra-, vibratsiooni- ja insolatsioonitingimused ning muud keskkonningimused

Hoonete projekteerimisel arvestada ala ümbritsevate teedega – seda nii müra- kui vibratsioonikindluse tagamisel. Samuti tuleb arvestada, et planeeringu elluviimise järgselt ei leviks planeeritud katastriüksuselt seal toimuva tegevuse tõttu ülenormatiivset müra naabermaaüksustele. Lähtuvalt asjaolust, et planeeringuala piirneb riigiteedega, tuleb projekteerimisel arvestada olemasolevast ja perspektiivsest liiklusest põhjustatud häiringutega (müra, vibratsioon, õhusaaste). Riigitee liiklusest põhjustatud häiringute ulatust tuleb projekteerimisel hinnata vastavalt keskkonnaministri 03.10.2016. a määrusele nr 32 ning vajadusel kavandada leevendavad meetmed häiringute, sealhulgas keskkonnaministri 16.12.2016. a määruses nr 71 lisas 1 toodud müra normtasemetega, tagamiseks. Tee omanik ei võta endale kohustusi leevendusmeetmete rakendamiseks.

Vastavalt kasutusotstarbele ei tohi siseruumide müratasemed ületada sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ kehtestatud normtasemeid. Vajadusel rakendada müravastaseid meetmeid lähtudes muuhulgas EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest.“ Transpordiameti põhiprojektiga Tallinn-Pärnu-Ikla km 50,4 – 62,0 (Varbola – Päädeva lõigu) nähakse

ette põhimaanteest teisele poole (Paemurru kinnistu juurde) müratõkkeseina rajamist tagamaks maa alal keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisas 1 toodud normtasemetele vastavad müratasemed.

Tehnoseadmete paigutamisel jälgida, et need ei oleks suunatud müratundlike hoonete poole. Tehnoseadmete müratasemed ei tohi ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud tööstusmüra sihtväärtust.

Ehitusmüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel elamutel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud tööstusmüra normtasemet.

Jälgida, et ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei ületaks sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud normtasemeid.

Siseruumides tuleb tagada radooni ohutu keskkond vastavalt EVS 840:2017 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ toodule.

Arvestada keskkonnaministri 09.07.2015 määruse nr 43 „Nõuded salvkaevu konstruktsiooni, puurkaevu või -augu ehitusprojekti ja konstruktsiooni ning lammutamise ja ümberehitamise ehitusprojekti kohta, puurkaevu või -augu projekteerimise, rajamise, kasutusele võtmise, ümberehitamise, lammutamise ja konserveerimise korra ning puurkaevu või -augu asukoha kooskõlastamise, ehitusloa ja kasutusloa taotluste, ehitus- või kasutusteate, puurimispäeviku, salvkaevu ehitus- või kasutusteate, puurkaevu või -augu ja salvkaevu andmete keskkonnaregistrisse kandmiseks esitamise ning puurkaevu või -augu ja salvkaevu lammutamise teatise vormid“ nõuetega.

Valgustuse paigutusel arvestada läheduses paiknevate elamualadega ning vältida nende ülemäärast valgustamist. Vajadusel kavandada leevendavaid meetmeid.

Majutuskohtade kavandamisel arvestada majandus- ja kommunikatsiooniministri 23.05.2012 määruses nr 43 „Nõuded majutusettevõttele“ toodud nõuetega.

Jäätmed tuleb koguda kinnistesse vastavatesse konteineritesse. Jäätmete äravedu võib teostada vastavat luba omav ettevõtte. Jäätmekonteineri asukohad määrata projekteerimisel lähtuvalt hoonete täpsest paigutusest.

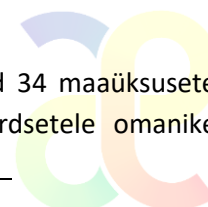
Tankla rajamisel peab arvestama kehtivate normide ja nõuetega, sh tuleohutuse nõuetega lähtuvalt EVS 812-5:2014 standardiga „Kütuserminalide ja tanklate tuleohutus“ ning keskkonnaministri 27.12.2016 määrusega nr 85 „Bensiini veo ja bensiini terminalides ning teenindusjaamades hoidmise nõuded lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste piiramise eesmärgil“.

Tankla ehitamisel ja kasutamisel lähtuda atmosfääriõhu kaitse seaduse § 79 lõikest 3 ja §st 123. Õhusaasteluba on nõutav, kui terminali või tankla summaarne naftasaaduste, muude mootor- või vedelkütuste, kütusekomponentide või kütusesarnaste toodete (alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse § 20 kohaselt) laadimiskäive aastas on 10 000 m³ või suurem.

Detailplaneeringu ala asub riigikaitse ehitise piiranguvööndis, mille ulatus on 2 km Pendi lasketiiru piirist. Planeeringulahenduses kavandatu ei vähenda riigikaitse ehitise töövõimet.

2.12. Servituutide seadmise vajadus

Pos 1 on planeeritud teeservituudi seadmise vajadus Pos 2 ja Vardi metskond 34 maaüksustele juurdepääsuks, mis tagab Pos 2 ja Vardi metskond 34 maaüksuste igakordsetele omanikele



juurdepääsu jalgsi, jalgrattaga ning mootorsõidukiga. Pos 1 planeeritud alajaamale on planeeritud liiniservituudi või isikliku kasutusõiguse seadmise vajadus elektrivõrgu valdaja kasuks. Pos 1 ja Pos 2 projekteeritud loomatarale tuleb seada isiklik kasutusõigus riigitee omaniku kasuks.

2.13. Sundvõõrandamise või sundvalduse seadmises vajadus

Pos 3 ja Pos 4 on planeeritud avalikult kasutatavateks. Pos 4 on planeeritud võõrandada riigitee laiendamiseks. Pos 3 puhul ei määrata planeeringuga selle kuuluvust. Sundvalduse seadmine või üleandmine kohalikule omavalitsusele otsustakse planeeringu elluviimisel.

2.14. Planeeringu elluviimine

Planeeringu elluviimisel ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid. Selleks tuleb tagada, et rajatavad hooned ja rajatised ei kahjustaks naaberkruntide kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastust) ei ehitamise ega kasutamise käigus.

Tehnovõrkude rajamine toimub kokkuleppel võrguettevõttega vastavalt projektile.

Transpordiamet ei võta endale kohustusi planeeringuga seotud rajatiste väljaehitamiseks. Arendustegevusega seotud uute teede ja ristmike kavandamise, jalgratta- ja jalgteede kavandamise jne korral on nende projekteerimine ning väljaehitamine huvitatud isiku kohustus.

Kõik arendusalaga seotud ehitusprojektid, mille koosseisus kavandatakse tegevusi riigitee kaitsevööndis, tuleb esitada Transpordiametile nõusoleku saamiseks. Tee ehitusprojekte võib koostada vaid vastavat pädevust omav isik (Ehitusseadustik § 24 lg 2 p 2). Riigiteega liitumise või ristumiskoha ümberehituse korral (Ehitusseadustik § 99 lg 3) annab nõuded projektile Transpordiamet ja riigitee aluse maaüksuse piires väljastab tee ehitusloa Transpordiamet.

Planeeringu elluviimise eelduseks on põhimaantee nr 4 (E67) Kustja-Päädeva lõigu projekti kohane väljaehitamine. Juhul kui huvitatud isik soovib planeeringu ellu viia enne, kui Transpordiamet on eelpoolnimetatud teelõigu rekonstrueerinud (2+2 või 2+1 ristlõikele välja ehitanud), tuleb huvitatud isikul elluviimise tingimustes Transpordiametiga täiendavalt kokku leppida ning elluviimise kulud (projekteerimine, ehitamine, jne) kannab huvitatud isik. Huvitatud isik peab arvestama võimalusega, et põhimaantee 2+2 ristlõikele väljaehitamisel võib riigiteega külgnevas osas olla vajadus planeeringulahenduse täpsustamiseks (nt viia jalg- ja jalgrattateede sõiduteest kaugemale, arvestada võimaliku perspektiivse põhimaantee kergliiklustee tunneli rajamise vajadusega, jne).

Planeeringu elluviimisel tuleb arvestada ohuhinnangus esitatud leevendavate meetmetega.

Vastavalt ehitusseadustiku § 120 lg 1 p 2 tuleb riigikaitse ehitise piiranguvööndis püstitatava ehitise projekteerimistingimused või nende andmise kohustuse puudumisel ehitusloa eelnõu või ehitusteatis kooskõlastada Kaitseministeeriumiga.



3. Kooskõlastuste ja arvamuste kokkuvõte

Planeeringu on kooskõlastanud:

- Maanteeamet, taristu teenistuse osakonna juhtivspetsialist Marek Lind 28.10.2020: digitaalselt allkirjastatud kooskõlastuskiri (vt planeeringu lisad);
- Kaitseministeerium, kaitseinvesteeringute osakonna juhataja Andres Sang 05.11.2020: digitaalselt allkirjastatud kooskõlastuskiri (vt planeeringu lisad);
- Terviseamet, põhja regionaalosakonna inspektor Kristiina Seiton 13.11.2020: digitaalselt allkirjastatud kooskõlastuskiri (vt planeeringu lisad);
- Päästeamet, lääne päästkeskuse ohutusjärelevalve büroo nõunik Margo Kubjas 16.06.2021: digitaalselt allkirjastatud kooskõlastuskiri (vt planeeringu lisad).

Planeeringu läbi vaadanud ja heaks kiitnud:

- Elektrilevi OÜ, Enn Truuts 22.07.2020: digitaalselt allkirjastatud koostöö kiri (vt planeeringu lisad);
- Telia Eesti AS, Ervin Rinaldo 23.07.2020: digitaalselt allkirjastatud koostöö kiri (vt planeeringu lisad);
- Keskkonnaamet, lääne regiooni keskkonnakasutuse juhtivspetsialist Toomas Padjus 17.11.2020: digitaalselt allkirjastatud koostöö kiri (vt planeeringu lisad);
- Kaitseliidu Rapla maleva malevapealik major Valjo Tooming 19.11.2020: digitaalselt allkirjastatud koostöö kiri (vt planeeringu lisad).





4. Joonised

- | | | |
|-----------|---------------------------|-------------------|
| 1. | Situatsiooniskeem | M 1:10 000 |
| 2. | Olemasolev olukord | M 1:1000 |
| 3. | Põhijoonis | M 1:1000 |

