

| | |
|-----------------------|--|
| Töö number | 2021_0096_03 |
| Tellija | Rapla Vallavalitsus Viljandi mnt 17, 79511, Rapla Telefon 489 0510 e-post: rapla@rapla.ee |
| Huvitatud isik | Osaühing Rail Baltic Estonia Veskiposti 2/1, 10138 Tallinn e-post: info@rbe.ee Registrikood: 12734109 |
| Konsultant | Skepast&Puhkim OÜ Laki põik 2, 12915 Tallinn Telefon: 664 5808; e-post: info@skpk.ee Registrikood: 11255795 |
| Seisund | DP |
| Kuupäev | 14.02.2024 |

Rail Baltica Rapla peatuse detailplaneering



I SELETUSKIRI

SISUKORD

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED..... | 6 |
| 1.1. | Planeeringu eesmärk | 6 |
| 1.2. | Detailplaneeringu koostamise alused | 6 |
| 1.3. | Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid | 6 |
| 1.4. | Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud..... | 6 |
| 2. | OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS | 7 |
| 2.1. | Olemasolevad kitsendused | 8 |
| 3. | PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOSED⁹ | |
| 3.1. | Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed | 9 |
| 3.2. | Vastavus Rapla maakonnaplaneeringu 2030+ ning Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele. | 10 |
| 3.2.1. | Rapla maakonna planeering 2030+ | 10 |
| 3.2.2. | Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ | 10 |
| 3.3. | Vastavus kehtivale üldplaneeringule ja valla arengukavale | 11 |
| 4. | PLANEERINGULAHENDUS..... | 13 |
| 4.1. | Krundijaotus ja ehitusõigus | 13 |
| 4.2. | Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded | 14 |
| 4.3. | Teed, liiklus ja parkimine | 15 |
| 4.4. | Haljastus ja heakord..... | 15 |
| 4.5. | Jäätmekäitlus | 15 |
| 4.6. | Tuleohutusnõuded..... | 16 |
| 4.7. | Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud..... | 16 |
| 4.7.1. | Radoon | 16 |
| 4.7.2. | Keskkonnamüra | 17 |
| 4.7.3. | Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused | 18 |
| 4.7.4. | Abinõud valgusreostuse vähendamiseks..... | 18 |
| 4.8. | Vertikaalplaneerimine | 19 |
| 4.9. | Servituutide seadmise vajadus..... | 19 |
| 4.10. | Kuritegevuse riske vähendavad meetmed | 19 |
| 5. | TEHNOVÕRGUD | 20 |
| 5.1. | Elektrivarustus..... | 20 |
| 5.2. | Sidevarustus | 20 |
| 5.3. | Välisvalgustus..... | 20 |
| 5.4. | Veevarustus | 21 |
| 5.5. | Tuletõrje veevarustus | 21 |
| 5.6. | Reovee kanalisatsioon | 21 |
| 5.7. | Sademevee käitlemine..... | 22 |
| 5.8. | Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal | 22 |
| 6. | PLANEERINGU ELLUVIIMINE..... | 24 |

II JOONISED

- DP-01 Situatsiooniskeem
- DP-02 Kontaktvööndi analüüs
- DP-03 Tugiplaan
- DP-04 Põhijoonis
- DP-05 Tehnovõrkude koondplaan

III MENETLUSDOKUMENDID

1. Avaldus detailplaneeringu algatamiseks
2. Rapla Vallavalitsuse 07.02.2022 seisukoha küsimise kiri nr 6-2/39-3
3. Keskkonnaameti 17.02.2022 seisukohakiri KSH vajalikkuse kohta nr 6-2/22/2150-2
4. Transpordiameti 23.02.2022 kiri nr 7.2-2/22/2321-2
5. Rahandusministeeriumi 24.03.2022 kiri nr 15-3/1844-2
6. Rapla Vallavolikogu 31.03.2022 otsus nr 18
7. Detailplaneeringu algatamise teade Ametlikes Teadaannetes
8. Väljavõte detailplaneeringu algatamise teatest Rapla Teatajas aprill 2022 nr 4 (299)
9. Rapla Vallavalitsuse 22.09.2022 kiri nr 6-2/39-19
10. Rail Baltic Estonia 07.11.2022 vastuskiri nr KV2022-271
11. Rapla Vallavalitsuse 01.12.2022 kiri nr 6-2/39-22
12. Rail Baltic Estonia 31.01.2023 vastuskiri nr KV2023-039
13. Rapla Vallavolikogu 31.08.2023 otsus nr 52
14. Rapla Vallavalitsuse 05.09.2023 teavituskiri nr 6-2/39-50
15. Keskkonnaameti 25.09.2023 seisukohakiri nr 6-2/23/18066-2
16. Väljavõte detailplaneeringu avalikustamise teatest Rapla Teatajas september 2023 nr 9 (316)

IV LISAD

- Lisa 1 Liiklusuuring
- Lisa 2 Veevarustuse ja kanalisatsiooni tehnilised tingimused
- Lisa 3 Telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 36674794
- Lisa 4 Elektrilevi OÜ tehnilised tingimused 418129
- Lisa 5 Ehitus- ja hüdrogeoloogiline uuring
- Lisa 6 Keskkonnamüra hinnang
- Lisa 7 Illustratsioonid

V KOOSKÕLASTUSED JA ARVAMUSED

Planeeringu koostajad

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

Skepast&Puhkim OÜ

Ivan Gavrilov

projektijuht

Triin Koorits

projektijuht, vastutav planeerija (kutsetunnistus nr 151414)

Evelin Kuusik

planeerija

Korraldaja

Cerly-Marko Järvela

vallaarhitekt, Rapla Vallavalitsus

Huvitatud isik

Rauno Lee

vanemprojektijuht, Osaühing Rail Baltic Estonia

Jan-Ander Kaur

nooremprojektijuht, Osaühing Rail Baltic Estonia

Sissejuhatus

Rail Baltica on 1435 mm rööpmelaiusega kaheööpmeline elektrifitseeritud rahvusvaheline kiirraudtee koos kogu selle juurde kuuluva infrastruktuuriga. Kiirraudtee projektkiirus on rahvusvahelisel reisijateveol 249 km/h, kaubaveol 120 km/h ja kohalikul reisijateveol 200 km/h. Raudtee projekteeritakse ja ehitatakse ühtsetel tehnilistel alustel täielikus vastavuses üleeuroopaliste raudtee koostalitlusvõime tehniliste nõuetega võimaldades reisi- ja kaubarongi liiklust samal raudteel. Rail Baltica trassi pikkus on ligikaudu 870 kilomeetrit, millest Eesti Vabariigi territooriumil 213 km. Eestis läbib trass Harju-, Rapla- ja Pärnumaad. Raudtee trassikoridori täpsem asukoht on määratletud kehtestatud maakonnaplaneeringutes (Harju-, Rapla-, Pärnumaa).

Rail Baltica kohalike peatuste peamine eesmärk on rajada raudtee põhitrassile peatuste võrgustik, mis tagab regionaalse ühendatuse, tugevdab piirkondade konkurentsivõimet ning pakub võimaluse valida keskuste vahel liikumiseks kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikuma viisi. Regionaalsete rongide peatused on plaanis rajada 12 erinevasse asukohta.

1. DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED

1.1. Planeeringu eesmärk

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kohaliku raudteepeatuse rajamise tingimuste sätestamine, sh maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kruntide moodustamine, mis on vajalikud kohaliku peatuse rajamiseks. Lisaks on kavandatud üldiste ehitus- ja maakasutustingimuste määramine ning haljastuse ja heakorra, juurdepääsu, parkimise, tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendamine.

1.2. Detailplaneeringu koostamise alused

- Planeerimisseadus;
- riigihalduse ministri 17. oktoobri 2019 määrus nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“;
- 31.01.2022 planeeringu algatamise ettepanek;
- Rapla Vallavolikogu 31.03.2022 otsus nr 18 „Detailplaneeringu algatamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine“.

1.3. Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid

- Riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43 kehtestatud Rapla maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“
- Riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80 kehtestatud „Rapla maakonnaplaneering 2030+“
- Rail Baltica Design Guidelines;
- Rapla Vallavolikogu 01.03.2011 otsusega nr 6 kehtestatud Rapla valla üldplaneering;
- Rapla Vallavolikogu 27.09.2018 määrusega nr 39 kehtestatud Rapla valla Arengukava 2018-2025;
- Eesti standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“;
- muud Eesti Vabariigis kehtivad asjakohased õigusaktid, normid, standardid jm nõuded.

1.4. Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud

- OÜ Geodeesia24 poolt 2022 aprillis koostatud topo-geodeetiline uuring, töö nr 6110-22-2;
- Skepast&Puhkim OÜ poolt oktoobris 2022 koostatud Rail Baltica kohalikud peatused – Rapla peatuse liiklusuuring, töö nr 2021_0096_05;
- Maves OÜ poolt novembris 2022 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud, töö nr 22063.
- Kajaja Acoustics OÜ 2023. aasta märtsis koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 21271-01.

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

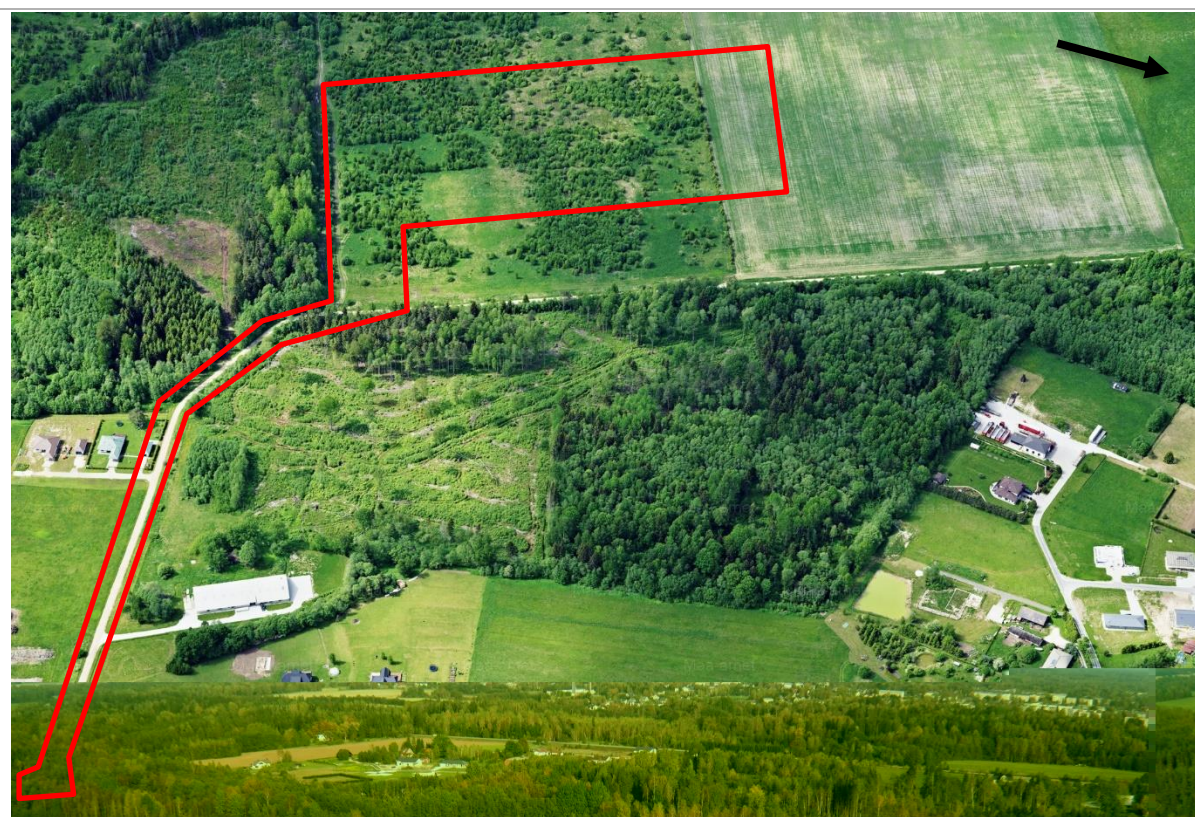
2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS

Planeeritav ala asub Rapla maakonnas Rapla vallas Sulupere ja Tuti külade piiril ca 1 km linnulennu kaugusel Rapla linnast. Ala piirneb Õhtupäikese, Sõõrumaa-Veski, Sõerumäe, Sõerumaa, Sikapõllu, Sikametsa, Sepa, Panga, Männi, Metsataguse ja Karjamardi maatulundusmaa ja elumumaa maaüksustega ning Rapla ümbersõiduga.

Tabel 1. Planeeringuga hõlmatud maaüksused

| Address | Katastri tunnus | Pindala | Sihtotstarve |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------------|---------------------|
| Sõerumaa-Veski* | 66904:003:0996 | 16.98 ha | Maatulundusmaa 100% |
| Sõerumaa* | 66901:001:0148 | 17 002 m ² | Maatulundusmaa 100% |
| Panga* | 66904:003:0520 | 12 937 m ² | Tootmismaa 100% |
| Metsataguse* | 66904:003:0128 | 15.82 ha | Maatulundusmaa 100% |
| 6690023 Sõerumäe-Alu tee L1* | 66901:001:0635 | 13 307 m ² | Transpordimaa 100% |
| Sõerumaa kergtee* | 66901:001:0149 | 1679 m ² | Transpordimaa 100% |
| 20125 Rapla ümbersõit* | 66904:003:0444 | 68 098 m ² | Transpordimaa 100% |
| Karjamardi* | 66904:003:1192 | 59 633 m ² | Maatulundusmaa 100% |
| 6690023 Sõerumäe-Alu tee | 66901:001:0728 | 4335 m ² | Transpordimaa 100% |

* Osaliselt planeeringualasse haaratud maaüksused.

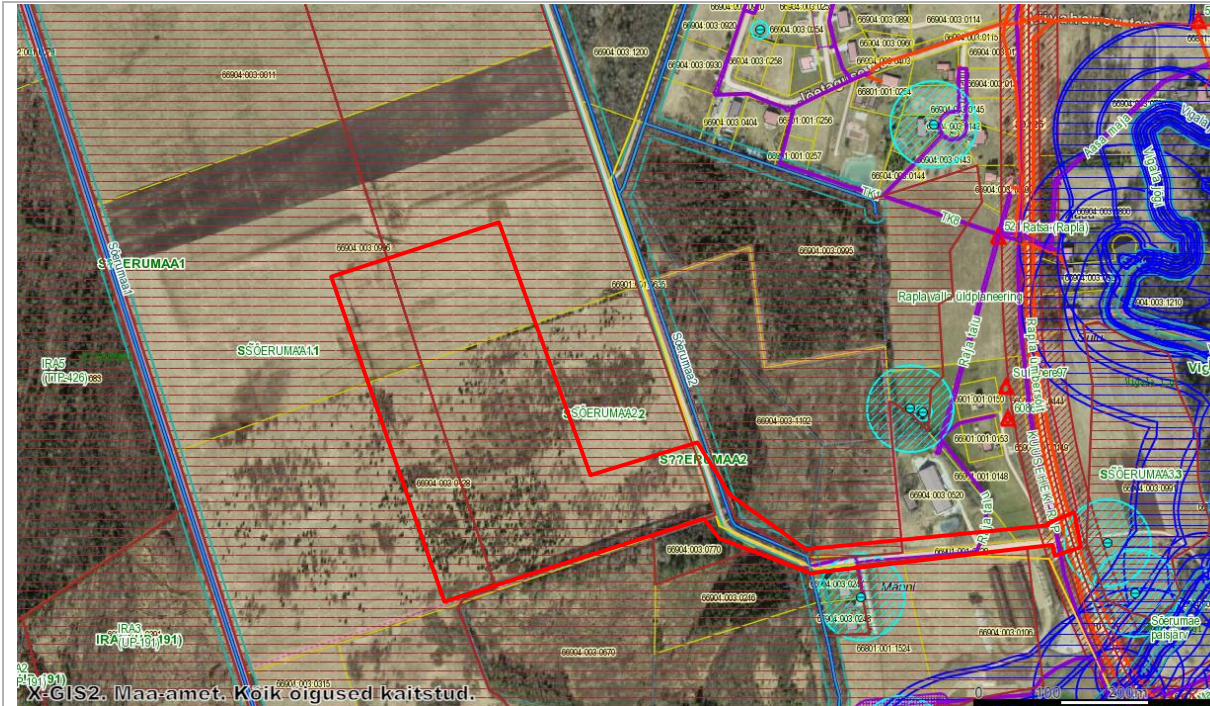


Joonis 1. Vaade planeeritavale alale (aerofoto, Maa-ameti fotoladu 04.06.2021)

Planeeringuala suurus on ca 4,3 ha. Planeeringualale jäävad maaüksused on hoonestamata.

2.1. Olemasolevad kitsendused

Planeeringuala jääb SÕERUMAA1 ja SÕERUMAA2 maaparandushoiualale. Planeeringualale jääb osaliselt maaparandussüsteemi eesvoolu kaitsevöönd ulatusega 1 m süvendi servast. Juurdepääsutee ristub elektri maakaabelliinide ja siderajatistega. Samuti ulatub juurdepääsuteele Mäni kinnistu puurkaevu (PRK0024499) 50 m kaitsevöönd ning 6690023 Sõerumäe-Alu tee 50 m kaitsevöönd.



- maaparandushoiu piirangud
- ranna või kalda piirangud
- eesvoolu kaitsevöönd
- teega seotud piirangud
- sideehitise kaitsevöönd
- elektripaigaldise kaitsevöönd
- veehaare
- veehaarde piirangud
- planeeringuala

Joonis 2. Väljavõte Maa-ameti kitsenduste kaardilt

3. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOS

3.1. Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed

Rapla kohalik peatus kavandatakse Rapla valda Sulupere ja Tuti küla piirkonda. Kavandatava kohaliku peatuse ala asub Rapla linnast lähtuvate teede sõlmpunktis ning paikneb linnale kõige lähemal.¹ Vaadeldavat ala piiravad maatulundus-, elamu-, tootmis- ja transpordimaad.

Planeeritava ala vahetu lähedus on hoonestamata. Lähimad elamud jäävad kavandatavast peatuse alast 400-500 m kaugusele kirde ja kagusse. Lähim uus elumuala on kavandatud Rapla kohalikust peatusest ca 200 m kaugusele Karjamardi maaüksusele.

Planeeritava ala vahetus läheduses asuvate maaüksuste kohta on lähiajal kehtestatud (seisuga 06.04.2022) järgmised detailplaneeringud:

- Rapla Vallavolikogu 27.12.2007 otsusega nr 88 kehtestatud Tuti külas asuva Karjamardi maaüksuse (katastritunnus 66904:003:1192) detailplaneering, millega moodustati maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksusest 18 elumumaa krunti, 1 teemaa kinnistu ja 2 tootmismaa krunti (puurkaev, alajaam) ning sätestati kruntidele arendustingimuste.
- Rapla Vallavolikogu 28.08.2014 otsusega nr 33 kehtestatud Sõerumaa kinnistu detailplaneering, millega eraldati kahe väikeelamumaa krunti maatulundusmaa kinnistust ja sätestati kruntidele ehitusõigus ning määratleti kergliiklustee maa.
- Rapla Vallavolikogu 27.02.2020 otsusega nr 1 kehtestatud Tuti külas asuva Sõerumäe maaüksuse detailplaneering, millega nähti ette alla 1 ha suuruse veepeegliga tehisveekogu rajamine jõesängi vahetusse naabrusesse ja planeeringuala hoonestamine puhkekeskuse ja puhkemajadega.

Samuti Rapla Vallavalitsuse 15.03.2021 korraldusega nr 116 väljastatud projekteerimistingimustega nr 2111802/02102 antud ehitusõigus Sikametsa kinnistule üksikelamu, abihoonete ja nendega seotud rajatiste püstitamiseks.

Kavandatavast peatusealast põhjapoolsele on 23.04.2021 Tarbijakaitse ja tehnilise Järelevalve Ameti poolt väljastatud projekteerimistingimused nr 2111802/03627 hoolduspunkti rööbastee, kõvakattega ladustamisplatsi, laohoone, juurdepääsuteed, töö- ja olmeruumide hoone, katusealuse kõvakattega ladustamisplatsi ja hoolduspunkti pukk-kraana teed projekteerimiseks.

15.03.2023 väljastas Tarbijakaitse ja tehnilise Järelevalve Amet projekteerimistingimused nr 2311802/01016 Rail Baltic Rapla peatuse ooteplatvormide ja kergliiklejate eritasandilise läbipääsu projekteerimiseks.

¹ Riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43 kehtestatud Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

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

3.2.1. Rapla maakonna planeering 2030+

Vastavalt riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80 kehtestatud Rapla maakonnaplaneeringus 2030+ toodule on Rail Balticu raudtee eesmärk luua kiire raudteeühendus Lääne-Euroopa suunal. Lisaks tagatakse Eesti siseselt regionaalne ühendus Pärnu suunal.

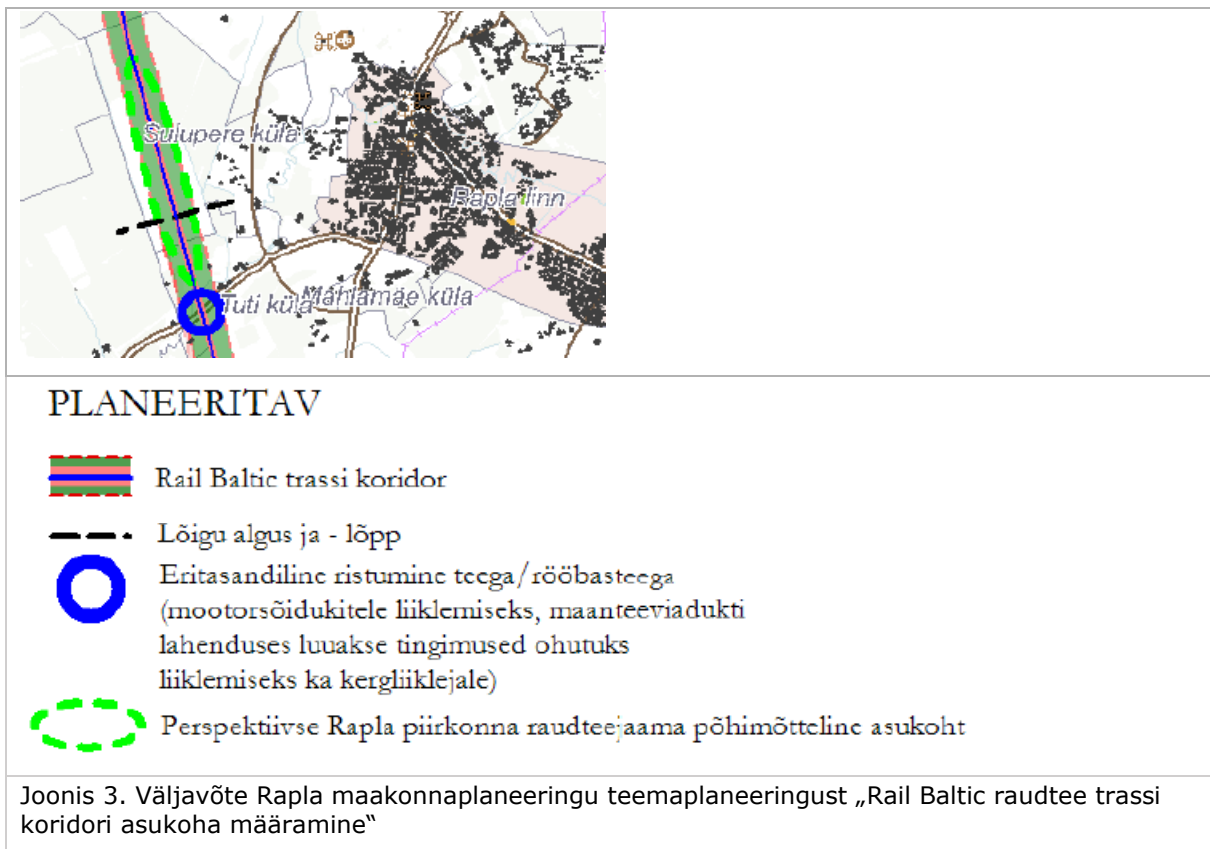
Eraldiseisva planeeringuga kavandatakse raudteejaama täpne asukoht ja lahendused (jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele, sh ühistranspordile ja kergliiklejatele, parkimine jm toetav taristu).

Rail Balticu perspektiivsele trassikoridorile on maakonnaplaneeringuga kavandatud lisaks Rapla peatusele veel kaks kohaliku peatuse põhimõttelist asukohta (Kohila ja Järvakandi), mis lahendatakse samuti 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“ lahenduse kasutamiseks kaugemate piirkondade elanikele. Ühistranspordi ja kergliiklusteedega tuleks omavahel ühendada ka olemasoleva ja planeeritava raudteevõrgu peatused.

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Rapla maakonnaplaneeringule.

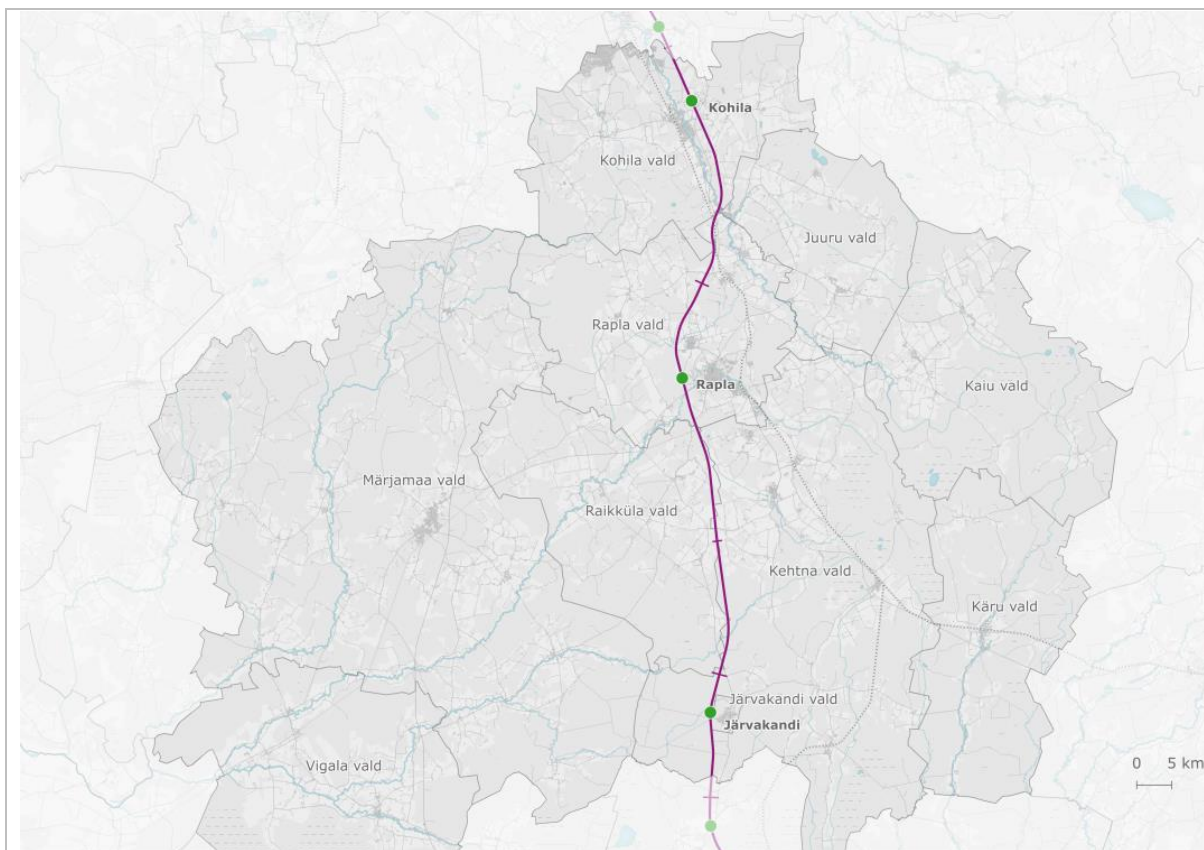
3.2.2. Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukohta määramine“



Rail Baltic trassi koridor (lõigud 7C, 8A, 16A) läbib Juula, Väljataguse, Tuti, Sulupere, Sikeldi, Kalevi, Alu-Metsaküla, Mõisaaseme, Kuku ja Rõa küla, möödudes Rapla linnast lääne poolt. Trassi koridori laius kogu Rapla valla osas on 350 m. Vigala jõe ületades suundub trassi koridor Sulupere külasse, möödudes küla hoonestusaladest lääne poolt. Väljataguse, Tuti ja Sulupere külas jääb trassi koridori nii põllu- kui metsamajandusmaad.

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

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule.

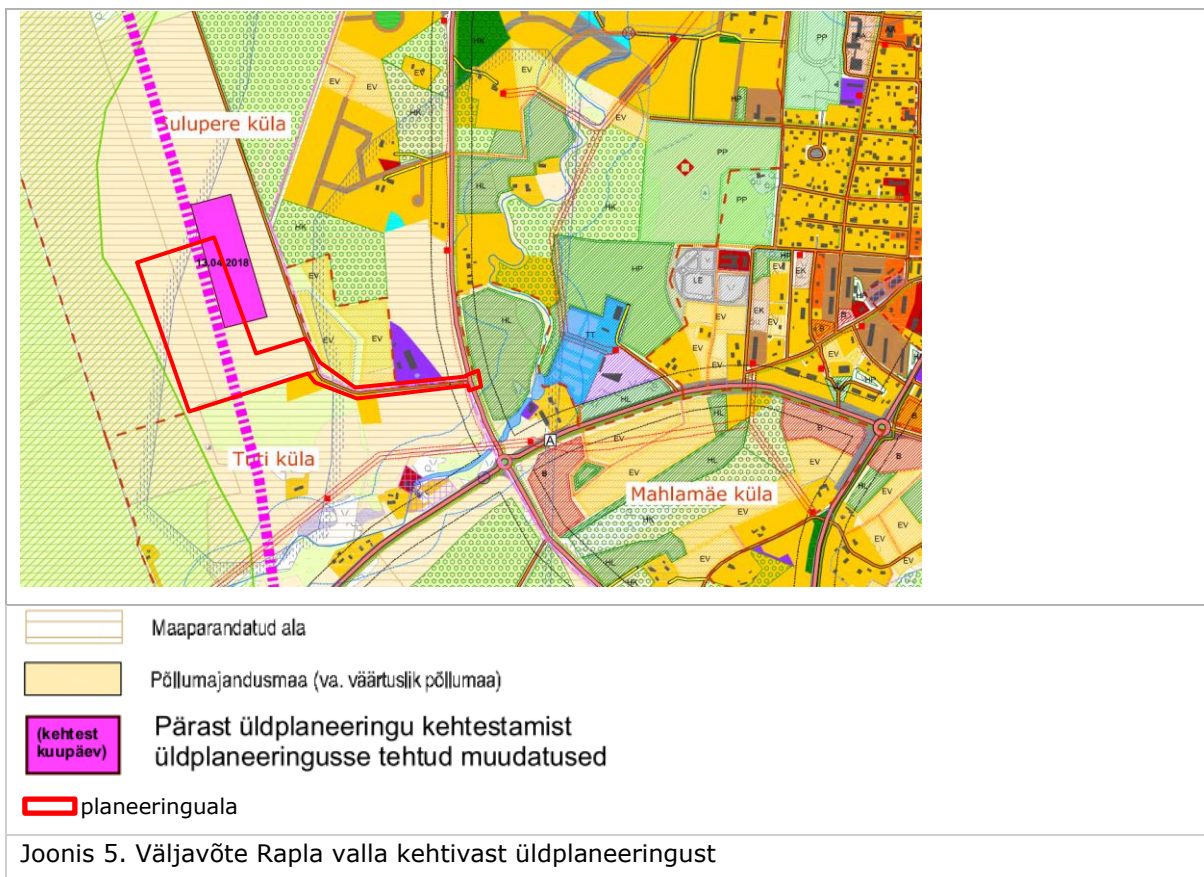


Joonis 4. Väljavõte Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu seletuskirjast. Skeem võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas.

3.3. Vastavus kehtivale üldplaneeringule ja valla arengukavale

Kuni uue, kogu ühinenud omavalitsuse territooriumi hõlmava üldplaneeringu (algatatud Rapla Vallavolikogu 20.12.2018 otsusega nr 92) kehtestamiseni kehtivad Rapla vallas ühinenud valdade senised üldplaneeringud.

Rapla valla kehtiva üldplaneeringu kohaselt (kehtestatud Rapla Vallavolikogu 01.03.2011 otsusega nr 6, edaspidi üldplaneering) paikneb detailplaneeringuala põllumajandusmaal. Rapla maakonnaplaneeringuga kavandatud kiirraudteetrassi rajamine kui ka kohalike peatuste põhimõttelised asukohad on kantud kehtivasse Rapla valla üldplaneeringusse ning käesoleva detailplaneeringuga viiakse ellu üldplaneeringuga kavandatud.



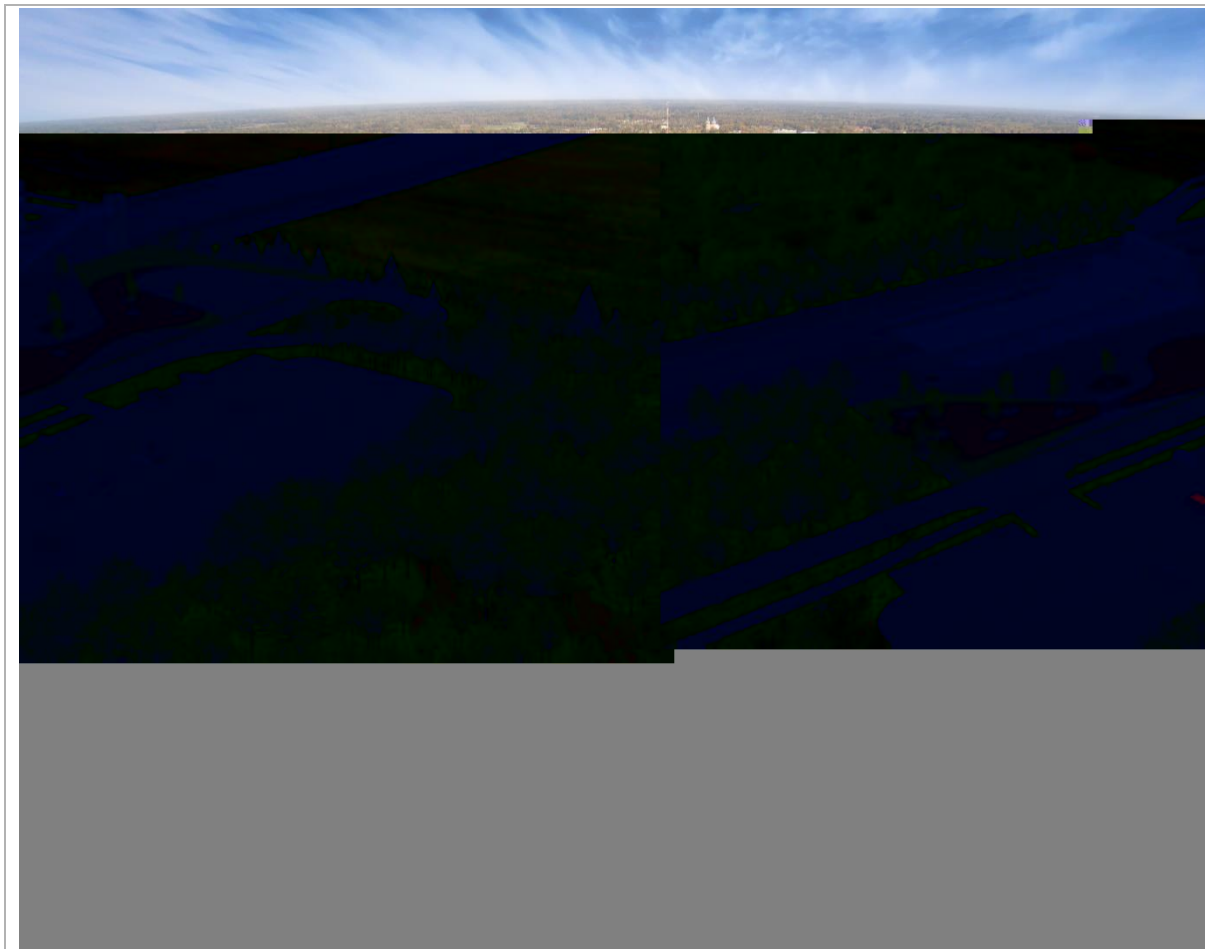
Rapla valla arengukava 2018-2025 kohaselt on valla missioon teenida rahvast areneva, heal tasemel avalikke teenuseid pakkuva ja püsiväärtusi edasi kandva omavalitsusena. Visioon on mh kaasaegne ja heal tasemel teenust pakkuv omavalitsus, kus on tagatud kaasaegsed ligipääsud kõikidele teenustele ja kohtadele, sotsiaalteenused ja tervishoid on elanikele hästi kättesaadavad ning Rapla vald on positiivne ja uuendusmeelne keskkond elamiseks, töötamiseks ning tegutsemiseks, sest lisaks puhtale elukeskkonnale on siin kaasaegne taristu ja mugavad liikumisvõimalused, ettevõtlust ning kodanikualgatust soosiv ja toetav juhtimine ning mitmekesised töö- ja tegutsemisvõimalused. Valla üheks arengueesmärgiks on, et valla tehniline taristu on välja arendatud ja heas korras. Kiirraudtee ja sellest tuleneva kohaliku peatuse kavandamine on kooskõlas valla arengukava eesmärkidega ja selle ootustega.

4. PLANEERINGULAHENDUS

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

Planeeringu eesmärgiks on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada äri- ja transpordimaa sihtotstarbega krundid, mis on vajalikud Rail Baltica Rapla kohaliku peatuse rajamiseks.

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



Joonis 6. Illustratiivne pilt võimalikust peatusest

4.1. Krundijaotus ja ehitusõigus

Planeeringuga on kavandatud moodustada kolm krunti. Jaama hoone ja selle väliala tarbeks moodustatakse Metsataguse ja Sõerumaa-Veski maaüksustest 7 782 m² suurune 80% reisijaid teenindava transpordimaa ja 20% kaubandus-, tootlustus- ja teenindushoone maa sihtotstarbega krunt pos.1, juurdepääsuks ja parkimiseks 25 917 m² suurune tee ja tänava ja parkimisehitise maa sihtotstarbega krunt pos.2 ning puurkaevu tarbeks 1 265 m² suurune vee tootmise ja jaotamise ehitise maa krunt pos.3.

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

Alale kavandatakse ühekorruseline kuni 12 m kõrgune peatuse hoone ning välirajatised, lisaks luuakse ühendus ülepääsuga. Ülepääsuga liituvad silla mõlemas otsas vertikaalse liikumise hõlbustamiseks liftid. Ülepääsude täpsemad lahendused jäävad järgmistesse projekteerimisetappidesse. Kavandatav ehitisealune pind on kuni 1000 m². Kavandatava väliala mõõtmed 50x115 m.

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

Lisaks jaamahoonele on lubatud püstitada ehitusteatise kohustusega väikeehitisi ehitisealuse pinnaga 0...60 m² ja kõrgusega kuni 5 m. Sellised hooned ja rajatised peavad olema põhihoone funktsiooni toetavad, nagu nt katusealune jalgrattaparkla, prügihoone vms. Nimetatud rajatised ja hooned peavad mahtuma lubatud maksimaalse ehitisealuse pinna sisse ja tuleb kavandada arhitektuurselt ning mahuliselt sidusatena jaamahoonega ja kooskõlastada kohaliku omavalitsusega.

4.2. Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded

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

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

Jaamahoone projekteerimiseks on määratud nõue kasutada Balti riikidele iseloomulikke ja arhitektuurselt sobivaid traditsioonilisi ehitusmaterjale ja konstruktsioone. Rajatav hoone peab olema kaasaegse ja kõrge arhitektuurse tasemega, visuaalselt nauditav. Värvilahenduses eelistada naturaalseid toone ja Balti riikide tunnusvärve, Eesti - sinine. Väikeehitised ja piire peavad sobima terminalihoone arhitektuuriga.

Rongijaama terminalihoone konstruktsioon on planeeritud teraskarkass kandekonstruktsioonil modulaarsete kergpaneelidest fassaadidega.

Arhitektuurinõuded:

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

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

Tagamaks puudega inimeste takistusest ehitise kasutamine, tuleb projekteerimisel arvestada ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 29.05.2018 määrusega nr 28 „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele“.

4.3. Teed, liiklus ja parkimine

Kavandatud Rapla peatus asub Rapla linnast ca 3 km kaugusel paiknedes asulast ja hoonestusest eemal. Peatuse juurdepääs on ühenduskohaks on Sõerumäe-Alu tee, mis viib liikluse Rapla ringteele (riigi kõrvalmaantee nr 20125). Rapla ringteed pidi saab liiklus jaguneda põhja ja lõuna suunas, lõuna suunas piki Rapla-Märjamaa teed (riigi tugimaantee nr 28) on kõige lühem juurdepääs Rapla linnale.

Rapla kohaliku peatuse osas on koostatud liiklusuuring (vt Lisa 1), mille eesmärk on anda hinnang kohaliku peatusega seotud liiklusele arvutamaks projekteeritavate ristmike läbilaskvusi, prognoosida erinevaid liikumisviise, liiklussagedust ja vajalikku sõidukite parkimiskohtade arvu, määrata teenindustasemed ning teha ettepanekuid ohutuse ja kasutusmugavuse tagamiseks.

Peatuse põhiliseks juurdepääsuks on Sõerumäe-Alu tee ning selle tee ristmik Rapla ringteel, kus vastavalt teostatud läbilaskvusarvutustele on T-kujulise ristmiku konfiguratsiooni korral tagatud prognoositud liiklusvoogude läbilaskvus.

Üldparkimine on kavandatud eraldi krundil pos.2. Hoone välialale on ette nähtud parkimiskohad 4 invasõidukile, 6 elektrilaadimisega sõidukile ja minimaalselt 6 taksole. Kokku on kavandatud 130 parkimiskohta.

Eelpool nimetatud liiklusuuringus on analüüsitud ka kavandatavate parkimiskohtade vastavust nõudlusele lähtudes eelnevalt prognoositud liiklussagedustest. Peatusesse ette nähtud 130 parkimiskohta on hinnangu kohaselt 1,5-2,0 kordse varuga tegeliku vajaduse suhtes ning seeläbi tagab reservi suurema kasvu tarbeks.

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

Jaama teenindav bussipeatus jääb juurdepääsutee äärde.

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

4.4. Haljastus ja heakord

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 Rapla 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.

Ehitusjätmed kogutakse kokku ning antakse üle jäätmeluba või jäätmekäitleja registreerimistõendit omavale isikule(firmale) ja käideldakse vastavalt Rapla valla jäätmehoolduseeskirja nõuetele.

4.6. Tuleohutusnõuded

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

4.7. Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud

Kavandatava tegevuse elluviimisega ei kaasne olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid. Vaadeldaval alal ega lähipiirkonnas ei asu Natura 2000 alasid, hoiualasid, kaitsealasid, kaitsealuseid liike, püsielupaiku, kaitstavaid looduse üksikobjekte, väärtuslikku põllumajandusmaad ega kultuurimälestisi.

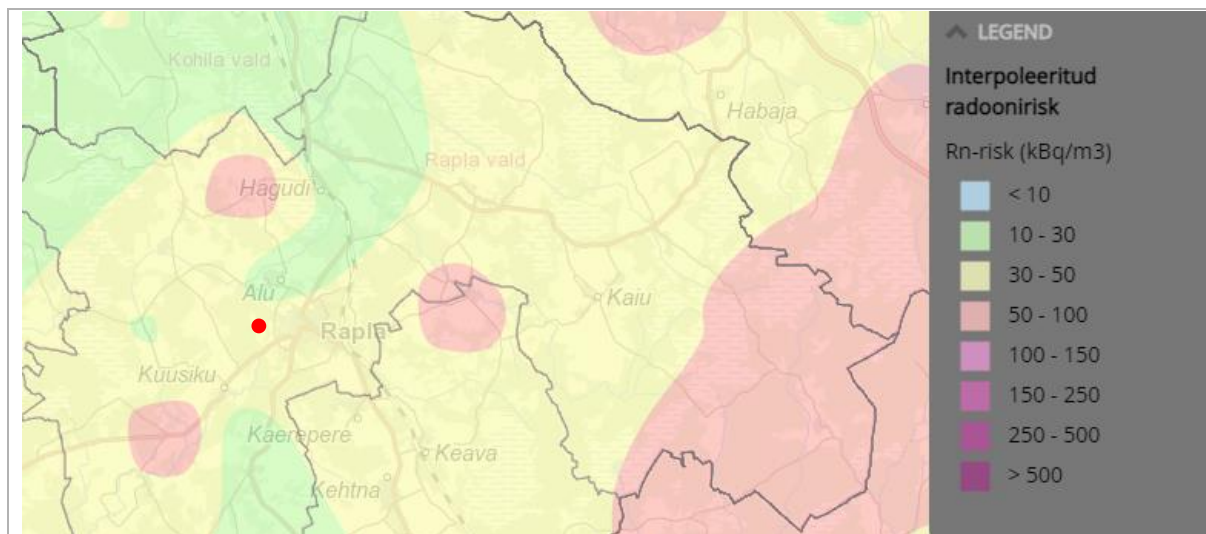
Tegevuse elluviimisega kaasneb positiivne mõju regionaalse ühendatuse ja piirkondade konkurentsivõime tugevdamisega, kuna tekib võimalus kasutada keskuste vahel liikumiseks kiiret, ohutut ja keskkonnasäästlikumat viisi.

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

4.7.1. 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 uutest ja olemasolevates hoonetes” esitatud nõuetele. Hea ehituskvaliteet kõikide läbiviikude (postide ja kommunikatsioonide) hermetiseerimine ning hea ventilatsioon tagavad madala radoonitaseme hoones.



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

4.7.2. Keskkonnamüra

Selleks, et hinnata Rail Baltica Rapla kohaliku peatuse detailplaneeringu koosseisus kavandatava tegevusega kaasnevat müraolukorda projektiala läheduses asuvatele müratundlikele hoonetele ja aladele ning vajadusel välja pakkuda leevendusmeetmed on Kajaja Acoustics OÜ poolt märtsis 2023 koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 21271-01 (vt Lisa 6).

Perspektiivne RB raudteetrass asub lähimatest detailplaneeringu ala vahetusse lähedusse jäävatest müratundlikest hoonetest (Männi, Põlluveere) ca 400 m kaugusel läänes. Perspektiivse raudteetrassiga ristuv tugimaantee nr 28 (Rapla-Märjamaa) asub lähimatest planeeringuala vahetusse lähedusse jäävatest müratundlikest hoonetest (Põlluveere) ca 280 m lõuna suunas ning põhitrassiga paralleelne kõrvalmaantee nr 20125 asub lähimatest planeeringuala vahetusse lähedusse jäävatest müratundlikest hoonetest (Sõerumaa-Priidu) ca 60 m ida suunas. Müratundlikud kinnistud piirnevad osaliselt vahetult peatust teenindava juurdepääsuteega. Lähimad eluhooned (Männi) asuvad Sõerumäe-Alu peatust teenindavast teest ca 20m kaugusel.

Antud kohaliku peatuse detailplaneeringu kontekstis on summaarsete müratasemete mõttes kõige kriitilisemad need müratundlikud hooned ja alad, mis asuvad vahetult peatust teenindava tee kõrval või peatust teenindava tee ja tugimaantee nr 20125 ristumiskohas (Männi ja Sõerumaa-Priidu), kuna põhitrassi müra leevendamise jaoks on raudtee põhiprojektis juba müratõkked ette nähtud ning Rapla-Märjamaa tee jääb planeeringualast piisavalt kaugemale, et müratasemed jõuavad sumbuda.

Vastavalt perspektiivse (2040+) olukorra liikluse müra leviku arvutustele selgus, et kohaliku peatuse planeeringu piirkonda jääva maantee- ja raudteeliikluse koosmõjust tulenev arvutuslik müra ekvivalenttase eluhoonete vahetus läheduses on raudtee leevendusmeetmete rakendamisel päeval ajal $L_d \leq 60$ dB ning öisel ajal $L_n \leq 55$ dB (II kategooria liikluse müra piirväärtus).

Kohaliku peatuse detailplaneeringu realiseerimiseks ei ole vaja müratundlike hoonete kaitseks lisaks raudtee põhitrassi põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmetele täiendavaid liikluse müra leevendavaid meetmeid kavandada.

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

4.7.3. Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused

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

Selle kohaselt ei tohi veetaseme säilitamiseks praegusel tasemel drenaažisüsteemi kahjustada. Kui ehitustööde käigus ulatuvad kaevised kuivendussüsteemini või sellest sügavamale tuleb tagada drenide edasine toimimine, juhtides kuivendusvee rajatistestkõrvale või ümber nende.

Veevarustuse lahendamiseks saab aluspõhjakiivimisesse, mis on suhteliselt hea veeandvuse ja -kvaliteediga, rajada Rapla raudteepeatuse kaevu.

Reoveekäitluseks on mitmeid võimalusi: kasutada kogumismahutit või kooskõlastatult Põllumajandusametiga juhtida eelnevalt bioloogiliselt puhastatud (biopuhasti, filterväljak) heitvesi maaparanduskraavi või maaparandussüsteemi.

Ehitusgeoloogilised tingimused teede ja parklate ning jaamahoone rajamiseks on rahuldavad. Hoone saab rajada madalvundamendile suhteliselt heade geotehniliste omadustega rohke liivaga savimõllile. Vundamendi taldmiku ja möllsavi kihi pealispinna vahele tuleb jätta võimalikult paks kiht liivaga savimõlli. Kõrgvee perioodil võib põhjavesi tõusta ehitussüvenditesse. Süvendite kaevamisel peab arvestama sellega, et rohke liivaga savimõll ei hoia allpool veetaset seinu. Vältida tuleb ka pinnase loodusliku struktuuri rikkumist, mis põhjustab kandevõime vähenemist.

Teede ja platside rajamisel tuleb arvestada külmaohtlike ja mittedreenivate pinnastega.

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 naaberkiivistule 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+2 m kummalegi poole toru teljest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2 ja 3;
- kavantatud puurkaevu 30 m sanitaarkaitseala krundidel pos.2 ja 3 ning naabermaaüksusel Sõerumaa-Veski;
- 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 krundile pos.2 ja naabermaaüksustele 6690023 Sõerumäe-Alu tee L1, 6690023 Sõerumäe-Alu tee, Karjamardi ning Panga;
- 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 krundile pos.2 ja naabermaaüksustele 6690023 Sõerumäe-Alu tee L1, 6690023 Sõerumäe-Alu tee, Karjamardi, Panga ning Sõerumäe;
- planeeritud sidekanalisatsioonile ulatusega 1+1 m sideehitisest tehnovõrgu valdaja kasuks krundile pos.2 ja naabermaaüksustele 6690023 Sõerumäe-Alu tee L1, 6690023 Sõerumäe-Alu tee, Karjamardi, Panga ning 20125 Rapla ümbersõit.

4.10. Kuritegevuse riske vähendavad meetmed

Planeeritava ala turvalisuse tagamiseks vajalikud meetmed:

- Rajada hoone ümber, parkimisaladele ja juurdepääsuteedele välisvalgustus.
- Kasutada vastupidavaid ja kvaliteetseid materjale.
- Luua atraktiivne maastikukujundus, arhitektuur, tänavaruum jm avaliku ruumi elemendid.
- Hoida planeeritav ala korras.
- Kasutada süttimatust materjalist prügikonteinereid ja välimööblit.
- Orienteerida hoone peasissepääs tänava suunas.
- Kasutada turvavarustust – alarmid (signalisatsioon), videojälgimissüsteem.

Kuritegevuse ennetamise meetmete osas on lähtutud normatiivist EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“.

5. TEHNOVÕRGUD

Tehnovõrkude lahenduse aluseks on võrguvaldajate tehnilised tingimused.

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

5.1. Elektrivarustus

Elektrivarustuse planeerimise aluseks on OÜ Elektrilevi väljastatud tehnilised tingimused 418129 (vt Lisa 4).

Detailplaneeringu alal on ette nähtud koht uuele komplektalajaamale võimalikult koormuskeskme lähedusse, planeeritava tee äärde, et tagada selle teenindamiseks ööpäevaringne vaba juurdepääs. Uue alajaama toide on planeeritud keskpinge maakaabelliiniga uue kavandatava juurdepääsu tee kaudu sisselõikega KUUSEHEKI:RAP toitefiidrist.

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

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

5.2. Sidevarustus

Sidevarustus tagatakse raudtee sisevõrgu või 5G võrgu kaudu.

Alternatiivina on vastavalt Telia Eesti AS telekommunikatsioonialastele tehnilistele tingimustele nr 36674794 (vt Lisa 3) võimalik liituda Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutusele (ELA_SA) kuuluva optilise võrguga ELA_SA-le kuuluvast sidekaevust 036K20. Tehnovõrkude koondplaanile on kantud põhimõtteline sidekanalisatsiooni asukoht. Tellida tuleb täiendavalt tehnilised tingimused ELA_SA-lt. Vastavalt vajadusele kasutada KKS/OPTO tüüpi sidekaevusid. Sidetrassi nõutav sügavus pinnases 0,7 m, teekatte all 1 m. Planeeritavad sidekaevud ei tohi jääda planeeritava sõidutee alale. Ette tuleb näha kõik meetmed ja tööd olemasolevate Telia Eesti liinirajatiste kaitseks, tagamaks nende säilivus ehitustööde käigus.

Tehnovõrkude kavandamisel riigitee alusele maale tuleb lähtuda Transpordiameti juhendis „Nõuded tehnovõrkude ja -rajatiste teemaale kavandamisel“ toodud põhimõtetest.

5.3. Välisvalgustus

Detailplaneeringuga on näidatud tänavavalgustuse põhimõtteline lahendus. Käesolev detailplaneering näeb ette parkla, kõnni- ja sõidutee ning jaamahoone väliala nõuetekohase valgustamise.

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

Valgustuse projekteerimisel lähtuda tänavavalgustuse standardist EVS-EN 13201.

5.4. Veevarustus

Veevarustuse planeerimise aluseks on AS-i Rapla Vesi 06.04.2022.a väljastatud tehnilised tingimused (vt Lisa 2).

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

Külastajad - keskmiselt 158 inimest päevas, külastajatest ca 80% kasutab WC-d, ühiktarbimine 10 l/d.

Töötajad - 7 inimest, ühiktarbimine 30 l/d.

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

Planeeringuala arvutuslik olmevee tarbimine on:

$$Q_{\text{kesk}}=1,5 \text{ m}^3/\text{d}$$

$$Q_{\text{max}}=0,61 \text{ m}^3/\text{h}$$

$$Q_{\text{arv}}=0,76 \text{ l/s}$$

Vastavalt tehniliste tingimustele on lähim liitumisvõimalus ühisveevärgiga Piiri tn ja Kuusiku tee ristmikul. See tähendaks ca 1,8 km veetorustiku rajamist planeeringualani.

Planeeringuala veevarustus on lahendatud planeeritud puurkaev-pumpla baasil. Planeeringuala asub keskmiselt kaitstud põhjaveega alal. Vastavalt Veeseaduse § 149 on puurkaevu sanitaarkaitseala 30 m. Puurkaevu sügavus ja vajalik veekäitlus täpsustatakse projekteerimisel.

Puurkaevust on planeeritud veetorustik hooneni.

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

Planeeringuala veetarve, puurkaev-pumpla parameetrid, torustike läbimõõdud ja paiknemine täpsustatakse projekteerimistöde käigus.

5.5. Tuletõrje veevarustus

Väline tuletõrje veevarustus piirkonnas puudub.

Planeeringuala tuletõrje veevarustus on lahendatud lokaalselt. Planeeringuala välistulekustutusvee vajadus on 10 l/s 3 tunni jooksul (EVS 812-6:2012+A1+A2), mis saadakse planeeritud tuletõrjevee mahutist 2x60 m³ kuivhüdrandi abil. Hüdrandi kaugus hoonest peab olema min 30 m. Planeeritud tuletõrjevee mahuti täitmine toimub planeeritud veetorustikust. Välistulekustutusvee vajadus tuleb täpsustada hoone projektiga ning mahuti suurus vajadusel muuta.

5.6. Reovee kanalisatsioon

Kanalisatsiooni planeerimise aluseks on AS-i Rapla Vesi 06.04.2022.a väljastatud tehnilised tingimused (vt Lisa 2).

Planeeringuala arvutuslik reovee vooluhulk on:

$$Q_{\text{kesk}}=1,5 \text{ m}^3/\text{d}$$

$$Q_{\text{max}}=0,71 \text{ m}^3/\text{h}$$

$$Q_{\text{arv}}=4,5 \text{ l/s}$$

Arvutuste alused vt peatükist Veevarustus.

Vastavalt tehniliste tingimustele on lähim liitumisvõimalus ühiskanalisatsiooniga (survekanalisatsiooniga) Märjamaa tee ning Puhtuse tee risti juures. See tähendaks ca 1,54 km kanalisatsiooni survetorustiku rajamist planeeringuala pumplast kuni liitumiskohani.

Planeeringuala reovesi kogutakse isevoolselt kokku ja suunatakse planeeritud reoveepuhastisse (biopuhastisse) kujaga 25 m. Peale reoveepuhastit on planeeritud reoveepumpla kujaga 10 m, mis pumpab heitvee olemasolevasse maaparandussüsteemi nr 5111040020030 SÕERUMAA2 kraavi. Enne heitvee MPS-i kraavi juhtimist on planeeritud proovivõtukaev.

Isevolne torustik tuleb rajada De160 PVC või PP SN8 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,2 m toru peale. Survetorustik tuleb rajada PE PN10 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,8 m toru peale.

Kui vahetusse lähedusse peaks kunagi tekkima ühiskanalisatsioon ja see on majanduslikult ostrabekas, on lisaks lokaalsele heitveelahendusele mõeldav ühinemine ka ühiskanalisatsiooniga.

5.7. Sademevee käitlemine

Planeeringuala ärajuhtimist vajav sademevesi koguneb hoone katusele ning kõvakattega teedelt ja platsidelt.

Planeeringualalt kogutakse sademevesi restkaevude ja torustike abil kokku ning juhitakse möödavooluga liiva-mudapüüduriga õlipüüdurisse. Peale lokaalset puhastust on sademevesi planeeritud juhtida planeeritud ühtlustusmahutisse mahuga 149 m³. Ühtlustusmahuti võib rajada mahutitest või geomembraaniga ümbritsetud plastist immutuskastidest.

Planeeringuala sademevee eesvooluks on maaparandussüsteemi nr 5111040020030 SÕERUMAA2 kraav. Sademevee juhtimiseks nimetatud kraavi on planeeritud sademeveepumpla, mille abil pumbatakse kraavi vooluhulka 10 l/s, mis ei tohiks olemasoleva kraavi läbilaskevõimet oluliselt mõjutada. Tingimused sademevee juhtimiseks kraavi tuleb taotleda projekteerimise käigus.

Peale õlipüüdurit ja ka enne väljalasku kraavi tuleb paigaldada proovivõtukaev. Suublasse juhitav sademevesi peab vastama Keskkonnaministri 08.11.2019 määrusega nr 61 Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused kehtestatud nõuetele.

Planeeringuala arvutuslik sademevee äravool on 264 l/s. Püüduri suuruse valikul on arvestatud ka torustiku enda osalise akumuleeriva (ühtlustava) mahuga. Sademevee vooluhulga arvutuste aluseks on EVS 848:2021 Väliskanalisatsioonivõrk. Arvutusvihma korduvuseks on võetud 3 aastat ja kestuseks 5 minutit.

Sademeveetorustik tuleb rajada isevoolestest PP SN8 torustikest, min rajamissügavus 1,2 m toru peale. Survetorustik tuleb rajada PE PN10 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,8 m toru peale. Restkaevud settekatiga min 0,6 m, soovitatavalt settepilliga mahuga 300 liitrit.

Täpne sademevee ärajuhtimise lahendus, täpsustatud vooluhulgad ja vajadusel sademeveekoormuste vähendamise meetmed antakse projekteerimise käigus ning lahendatakse koos ala vertikaalplaneerimisega.

5.8. Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal

Kavandatav Rapla peatus asub maaparandussüsteemide maa-alal. Vastavalt maaparandusseaduse (edaspidi MaaParS) § 47 tuleb tagada maaparandussüsteemi toimimine. Ilma Põllumajandus- ja

Toiduameti (edaspidi PTA) loa või kooskõlastuseta on maaparandussüsteemis keelatud takistada veevoolu ja paisutada vett.

Peatuse projekteerimise käigus arvestada PTA poolt 17.03.2020 väljastatud Rail Baltica trassi raudteelõigu Kehtna - Rapla DS1-DSP3 projekteerimistingimuste otsusega nr 14.1-1/8690, nii et oleks tagatud naaberkinnisasjadele jäävate maaparandussüsteemide ja maaparandussüsteemi eesvoolu nõuetekohane toimimine. Ehitamisega ei tohi halvendada naaberkinnisasjade kuivendus seisundit ega kahjustada naaberkinnisasjadele jäävate maaparandussüsteemide toimimist.

Lisavee juhtimisega maaparandussüsteemi tuleb arvestada MaaParS § 53 toodud nõuetega. Sadevee ehk lisavee suunamiseks kraavi, tuleb edasise projekteerimise käigus teha vajalikud arvutused, mille tulemustest nähtub, et maaparandussüsteem toimib tõrgeteta ka peale lisanduvate veehulkade saabumist.

Drenaaži osa käsitletakse eraldi raudtee projektlahendusega. Vajalik on arvestada torustike külmumissügavust, kuna nad jäävad juurdepääsu tee alla ja läbimõõtusid, et olemasolev alles jääv süsteem jääks toimivaks.

Hoonete projekteerimisel on soovitatav olemasoleva drenaaž hoonete alt eemaldada ning rajada uus drenaažisüsteemi, et välistada hilisemaid liigniiskusest tekkida võivaid kahjusid.

Lahenduste koostamisel kaasata maaparandusalal tegutsevate ettevõtjate registri (MATER) registreeringuga spetsialist (MaaParS § 36 lg 2). Kui MATER registreeringuga spetsialisti hinnangul takistavad kavandatavad ehitised maaparandussüsteemi toimimist, tuleb drenaažisüsteem ümber ehitada. Projekteerimistingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks väljastab PTA (MaaParS § 50 lg 5 ja § 12).

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

6. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

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

Planeering rakendub vastavalt Eesti Vabariigi seadustele ja õigusaktidele. Käesoleva detailplaneeringu kehtestamisega muutub varem kehtestatud detailplaneering kehtetuks.

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 (servituudid seatakse vastavalt lahendusele tehnovõrkude ehitusprojekti etapis);
- enne kasutusloa taotlemist jaamahoonele 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.

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

Planeeringuga ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid ega kahjustata ka avalikku huvi. Tuleb tagada, et kavandatav ehitustegevus ei kahjustaks naaberkruntide omanike õigusi või kitsendaks naabermaaüksuste maa kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastus). Samuti ei tohi tekitata naaberkinnistu omanikele täiendavaid kitsendusi. Juhul, kui planeeritava tegevusega tekitatakse kahju kolmandatele osapooltele, kohustub kahjud hüvitama kahju tekitanud krundi igakordne omanik. Projektis kajastada meetmed ehitatavast teest kuni 5 m ulatuses paiknevate vibratsioonitundlike rajatiste (nt suurkaevud, imbväljakud) kaitseks.

| | |
|-----------------------|--|
| Töö number | 2021_0096_03 |
| Tellija | Rapla Vallavalitsus Viljandi mnt 17, 79511, Rapla Telefon 489 0510 e-post: rapla@rapla.ee |
| Huvitatud isik | Osaühing Rail Baltic Estonia Veskiposti 2/1, 10138 Tallinn e-post: info@rbe.ee Registrikood: 12734109 |
| Konsultant | Skepast&Puhkim OÜ Laki põik 2, 12915 Tallinn Telefon: 664 5808; e-post: info@skpk.ee Registrikood: 11255795 |
| Seisund | DP |
| Kuupäev | 07.05.2024 |

Rail Baltica Rapla peatuse detailplaneering



I SELETUSKIRI

SISUKORD

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED..... | 6 |
| 1.1. | Planeeringu eesmärk | 6 |
| 1.2. | Detailplaneeringu koostamise alused | 6 |
| 1.3. | Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid | 6 |
| 1.4. | Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud | 6 |
| 2. | OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS | 7 |
| 2.1. | Olemasolevad kitsendused | 8 |
| 3. | PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOSED | 9 |
| 3.1. | Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed | 9 |
| 3.2. | Vastavus Rapla maakonnaplaneeringu 2030+ ning Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeerimisdokumentidele. | 10 |
| 3.2.1. | Rapla maakonna planeering 2030+ | 10 |
| 3.2.2. | Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ | 10 |
| 3.3. | Vastavus kehtivale üldplaneeringule ja valla arengukavale | 11 |
| 4. | PLANEERINGULAHENDUS | 13 |
| 4.1. | Krundijaotus ja ehitusõigus | 13 |
| 4.2. | Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded | 14 |
| 4.3. | Teed, liiklus ja parkimine | 15 |
| 4.4. | Haljastus ja heakord | 15 |
| 4.5. | Jäätmekäitlus | 15 |
| 4.6. | Tuleohutusnõuded | 16 |
| 4.7. | Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud | 16 |
| 4.7.1. | Radoon | 16 |
| 4.7.2. | Keskkonnamüra | 17 |
| 4.7.3. | Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused | 18 |
| 4.7.4. | Abinõud valgusreostuse vähendamiseks | 18 |
| 4.8. | Vertikaalplaneerimine | 19 |
| 4.9. | Servituutide seadmise vajadus | 19 |
| 4.10. | Kuritegevuse riske vähendavad meetmed | 19 |
| 5. | TEHNOVÕRGUD | 20 |
| 5.1. | Elektrivarustus | 20 |
| 5.2. | Sidevarustus | 20 |
| 5.3. | Välisvalgustus | 20 |
| 5.4. | Veevarustus | 21 |
| 5.5. | Tuletõrje veevarustus | 21 |
| 5.6. | Reovee kanalisatsioon | 21 |
| 5.7. | Sademevee käitlemine | 22 |
| 5.8. | Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal | 22 |
| 6. | PLANEERINGU ELLUVIIMINE..... | 24 |

II JOONISED

- DP-01 Situatsiooniskeem
- DP-02 Kontaktvööndi analüüs
- DP-03 Tugiplaan
- DP-04 Põhijoonis
- DP-05 Tehnovõrkude koondplaan

III MENETLUSDOKUMENDID

1. Avaldus detailplaneeringu algatamiseks
2. Rapla Vallavalitsuse 07.02.2022 seisukoha küsimise kiri nr 6-2/39-3
3. Keskkonnaameti 17.02.2022 seisukohakiri KSH vajalikkuse kohta nr 6-2/22/2150-2
4. Transpordiameti 23.02.2022 kiri nr 7.2-2/22/2321-2
5. Rahandusministeeriumi 24.03.2022 kiri nr 15-3/1844-2
6. Rapla Vallavolikogu 31.03.2022 otsus nr 18
7. Detailplaneeringu algatamise teade Ametlikes Teadaannetes
8. Väljavõte detailplaneeringu algatamise teatest Rapla Teatajas aprill 2022 nr 4 (299)
9. Rapla Vallavalitsuse 22.09.2022 kiri nr 6-2/39-19
10. Rail Baltic Estonia 07.11.2022 vastuskiri nr KV2022-271
11. Rapla Vallavalitsuse 01.12.2022 kiri nr 6-2/39-22
12. Rail Baltic Estonia 31.01.2023 vastuskiri nr KV2023-039
13. Rapla Vallavolikogu 31.08.2023 otsus nr 52
14. Rapla Vallavalitsuse 05.09.2023 teavituskiri nr 6-2/39-50
15. Keskkonnaameti 25.09.2023 seisukohakiri nr 6-2/23/18066-2
16. Väljavõte detailplaneeringu avalikustamise teatest Rapla Teatajas september 2023 nr 9 (316)

IV LISAD

- Lisa 1 Liiklusuuring
- Lisa 2 Veevarustuse ja kanalisatsiooni tehnilised tingimused
- Lisa 3 Telekommunikatsioonialased tehnilised tingimused nr 36674794
- Lisa 4 Elektrilevi OÜ tehnilised tingimused 418129
- Lisa 5 Ehitus- ja hüdrogeoloogiline uuring
- Lisa 6 Keskkonnamüra hinnang
- Lisa 7 Illustratsioonid

V KOOSKÕLASTUSED JA ARVAMUSED

Planeeringu koostajad

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

Skepast&Puhkim OÜ

| | |
|---------------|--|
| Ivan Gavrilov | projektijuht |
| Triin Koorits | projektijuht, vastutav planeerija (kutsetunnistus nr 151414) |
| Evelin Kuusik | planeerija |

Korraldaja

| | |
|---------------------|------------------------------------|
| Cerly-Marko Järvela | vallaarhitekt, Rapla Vallavalitsus |
|---------------------|------------------------------------|

Huvitatud isik

| | |
|----------------|--|
| Rauno Lee | vanemprojektijuht, Osaühing Rail Baltic Estonia |
| Jan-Ander Kaur | nooremprojektijuht, Osaühing Rail Baltic Estonia |

Sissejuhatus

Rail Baltica on 1435 mm rööpmelaiusega kaheööpmeline elektrifitseeritud rahvusvaheline kiirraudtee koos kogu selle juurde kuuluva infrastruktuuriga. Kiirraudtee projektkiirus on rahvusvahelisel reisijateveol 249 km/h, kaubaveol 120 km/h ja kohalikul reisijateveol 200 km/h. Raudtee projekteeritakse ja ehitatakse ühtsetel tehnilistel alustel täielikus vastavuses üleeuroopaliste raudtee koostalitlusvõime tehniliste nõuetega võimaldades reisi- ja kaubarongi liiklust samal raudteel. Rail Baltica trassi pikkus on ligikaudu 870 kilomeetrit, millest Eesti Vabariigi territooriumil 213 km. Eestis läbib trass Harju-, Rapla- ja Pärnumaad. Raudtee trassikoridori täpsem asukoht on määratletud kehtestatud maakonnaplaneeringutes (Harju-, Rapla-, Pärnumaa).

Rail Baltica kohalike peatuste peamine eesmärk on rajada raudtee põhitrassile peatuste võrgustik, mis tagab regionaalse ühendatuse, tugevdab piirkondade konkurentsivõimet ning pakub võimaluse valida keskuste vahel liikumiseks kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikuma viisi. Regionaalsete rongide peatused on plaanis rajada 12 erinevasse asukohta.

1. DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED

1.1. Planeeringu eesmärk

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kohaliku raudteepeatuse rajamise tingimuste sätestamine, sh maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kruntide moodustamine, mis on vajalikud kohaliku peatuse rajamiseks. Lisaks on kavandatud üldiste ehitus- ja maakasutustingimuste määramine ning haljastuse ja heakorra, juurdepääsu, parkimise, tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendamine.

1.2. Detailplaneeringu koostamise alused

- Planeerimisseadus;
- riigihalduse ministri 17. oktoobri 2019 määrus nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“;
- 31.01.2022 planeeringu algatamise ettepanek;
- Rapla Vallavolikogu 31.03.2022 otsus nr 18 „Detailplaneeringu algatamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine“.

1.3. Detailplaneeringu koostamise lähtedokumendid

- Riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43 kehtestatud Rapla maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“
- Riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80 kehtestatud „Rapla maakonnaplaneering 2030+“
- Rail Baltica Design Guidelines;
- Rapla Vallavolikogu 01.03.2011 otsusega nr 6 kehtestatud Rapla valla üldplaneering;
- Rapla Vallavolikogu 27.09.2018 määrusega nr 39 kehtestatud Rapla valla Arengukava 2018-2025;
- Eesti standard EVS 843:2016 „Linnatänavad“;
- muud Eesti Vabariigis kehtivad asjakohased õigusaktid, normid, standardid jm nõuded.

1.4. Planeeringu koostamiseks tehtud uuringud

- OÜ Geodeesia24 poolt 2022 aprillis koostatud topo-geodeetiline uuring, töö nr 6110-22-2;
- Skepast&Puhkim OÜ poolt oktoobris 2022 koostatud Rail Baltica kohalikud peatused – Rapla peatuse liiklusuuring, töö nr 2021_0096_05;
- Maves OÜ poolt novembris 2022 koostatud Rail Baltica Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa kohalike peatuste detailplaneeringute ehitus- ja hüdrogeoloogilised uuringud, töö nr 22063.
- Kajaja Acoustics OÜ 2023. aasta märtsis koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 21271-01.

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

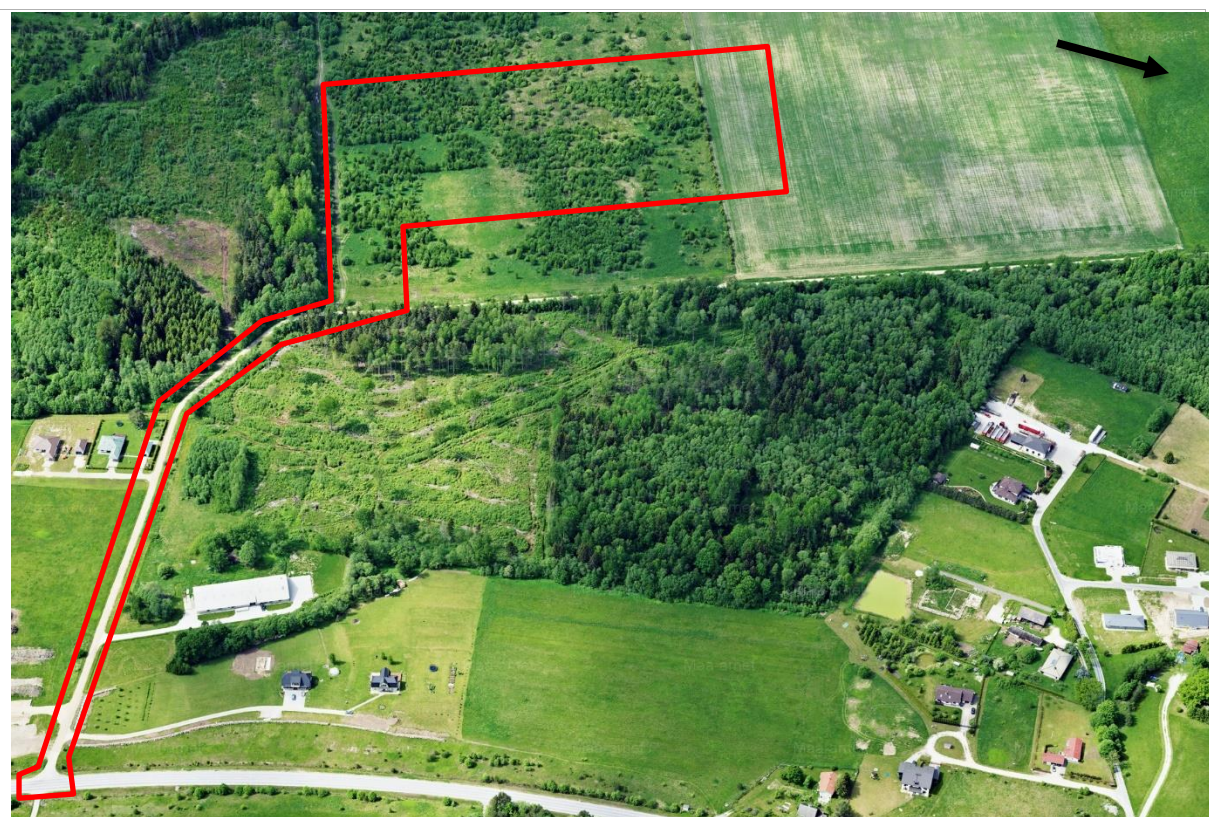
2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ISELOOMUSTUS

Planeeritav ala asub Rapla maakonnas Rapla vallas Sulupere ja Tuti külade piiril ca 1 km linnulennu kaugusel Rapla linnast. Ala piirneb Õhtupäikese, Sõõrumaa-Veski, Sõerumäe, Sõerumaa, Sikapõllu, Sikametsa, Sepa, Panga, Männi, Metsataguse ja Karjamardi maatulundusmaa ja elumumaa maaüksustega ning Rapla ümbersõiduga.

Tabel 1. Planeeringuga hõlmatud maaüksused

| Address | Katastri tunnus | Pindala | Sihtotstarve |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------------|---------------------|
| Sõerumaa-Veski* | 66904:003:0996 | 16.98 ha | Maatulundusmaa 100% |
| Sõerumaa* | 66901:001:0148 | 17 002 m ² | Maatulundusmaa 100% |
| Panga* | 66904:003:0520 | 12 937 m ² | Tootmismaa 100% |
| Metsataguse* | 66904:003:0128 | 15.82 ha | Maatulundusmaa 100% |
| 6690023 Sõerumäe-Alu tee L1* | 66901:001:0635 | 13 307 m ² | Transpordimaa 100% |
| Sõerumaa kergtee* | 66901:001:0149 | 1679 m ² | Transpordimaa 100% |
| 20125 Rapla ümbersõit* | 66904:003:0444 | 68 098 m ² | Transpordimaa 100% |
| Karjamardi* | 66904:003:1192 | 59 633 m ² | Maatulundusmaa 100% |
| 6690023 Sõerumäe-Alu tee | 66901:001:0728 | 4335 m ² | Transpordimaa 100% |

* Osaliselt planeeringualasse haaratud maaüksused.

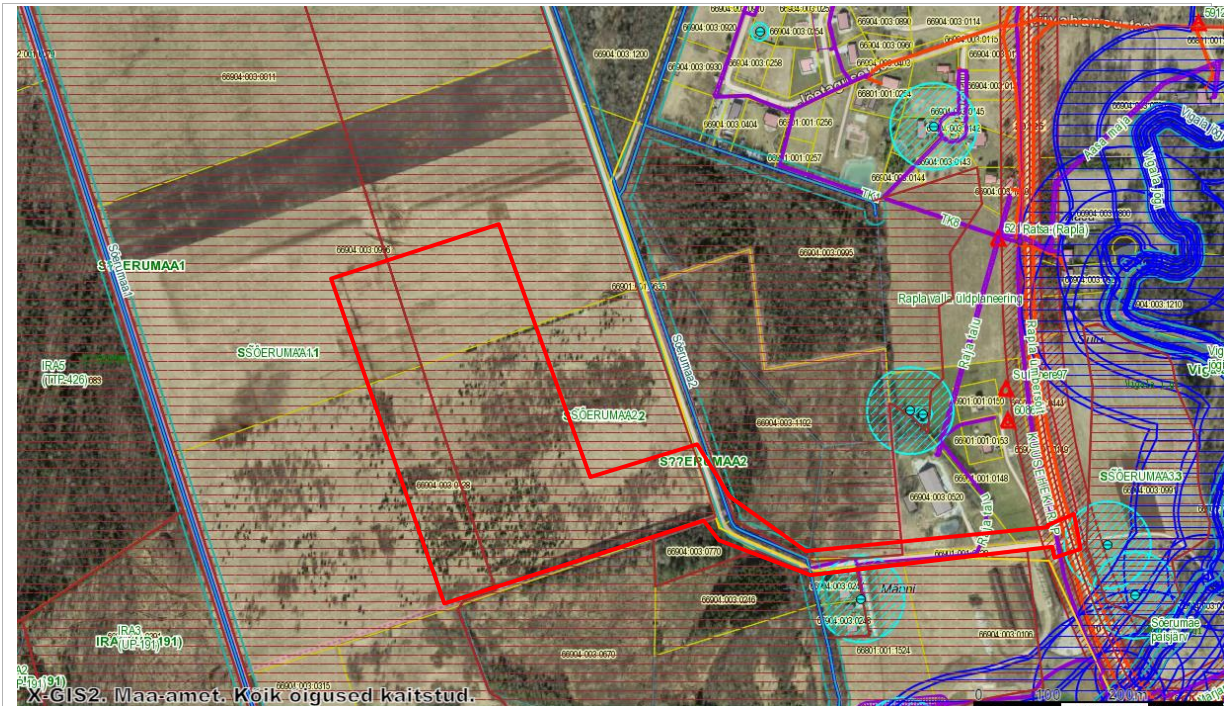


Joonis 1. Vaade planeeritavale alale (aerofoto, Maa-ameti fotoladu 04.06.2021)

Planeeringuala suurus on ca 4,3 ha. Planeeringualale jäävad maaüksused on hoonestamata.

2.1. Olemasolevad kitsendused

Planeeringuala jääb SÕERUMAA1 ja SÕERUMAA2 maaparandushoiualale. Planeeringualale jääb osaliselt maaparandussüsteemi eesvoolu kaitsevöönd ulatusega 1 m süvendi servast. Juurdepääsutee ristub elektri maakaabelliinide ja siderajatistega. Samuti ulatub juurdepääsuteele Männi kinnistu puurkaevu (PRK0024499) 50 m kaitsevöönd ning 6690023 Sõrumäe-Alu tee 50 m kaitsevöönd.



- maaparandushoiu piirangud
- ranna või kalda piirangud
- eesvoolu kaitsevöönd
- teega seotud piirangud
- sideehitise kaitsevöönd
- elektripaigaldise kaitsevöönd
- veehaare
- veehaarde piirangud
- planeeringuala

Joonis 2. Väljavõte Maa-ameti kitsenduste kaardilt

3. PLANEERINGUALA KONTAKTVÖÖNDI ANALÜÜS JA FUNKTSIONAALSED SEOS

3.1. Kontaktvööndi funktsionaalsed seosed

Rapla kohalik peatus kavandatakse Rapla valda Sulupere ja Tuti küla piirkonda. Kavandatava kohaliku peatuse ala asub Rapla linnast lähtuvate teede sõlmpunktis ning paikneb linnale kõige lähemal.¹ Vaadeldavat ala piiravad maatulundus-, elamu-, tootmis- ja transpordimaad.

Planeeritava ala vahetu lähedus on hoonestamata. Lähimad elamud jäävad kavandatavast peatuse alast 400-500 m kaugusele kirde ja kagusse. Lähim uus elamuala on kavandatud Rapla kohalikust peatusest ca 200 m kaugusele Karjamardi maaüksusele.

Planeeritava ala vahetus läheduses asuvate maaüksuste kohta on lähiajal kehtestatud (seisuga 06.04.2022) järgmised detailplaneeringud:

- Rapla Vallavolikogu 27.12.2007 otsusega nr 88 kehtestatud Tuti külas asuva Karjamardi maaüksuse (katastritunnus 66904:003:1192) detailplaneering, millega moodustati maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksusest 18 elumumaa krunti, 1 teemaa kinnistu ja 2 tootmismaa krunti (puurkaev, alajaam) ning sätestati kruntidele arendustingimuste.
- Rapla Vallavolikogu 28.08.2014 otsusega nr 33 kehtestatud Sõerumaa kinnistu detailplaneering, millega eraldati kahe väikeelamumaa krunti maatulundusmaa kinnistust ja sätestati kruntidele ehitusõigus ning määratleti kergliiklustee maa.
- Rapla Vallavolikogu 27.02.2020 otsusega nr 1 kehtestatud Tuti külas asuva Sõerumäe maaüksuse detailplaneering, millega nähti ette alla 1 ha suuruse veepeegliga tehisveekogu rajamine jõesängi vahetusse naabrusesse ja planeeringuala hoonestamine puhkekeskuse ja puhkemajadega.

Samuti Rapla Vallavalitsuse 15.03.2021 korraldusega nr 116 väljastatud projekteerimistingimustega nr 2111802/02102 antud ehitusõigus Sikametsa kinnistule üksikelamu, abihoonete ja nendega seotud rajatiste püstitamiseks.

Kavandatavast peatusealast põhjapoolsele on 23.04.2021 Tarbijakaitse ja tehnilise Järelevalve Ameti poolt väljastatud projekteerimistingimused nr 2111802/03627 hoolduspunkti rööbastee, kõvakattega ladustamisplatsi, laohoone, juurdepääsuteed, töö- ja olmeruumide hoone, katusealuse kõvakattega ladustamisplatsi ja hoolduspunkti pukk-kraana teed projekteerimiseks.

15.03.2023 väljastas Tarbijakaitse ja tehnilise Järelevalve Amet projekteerimistingimused nr 2311802/01016 Rail Baltic Rapla peatuse ooteplatvormide ja kergliiklejate eritasandilise läbipääsu projekteerimiseks.

¹ Riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43 kehtestatud Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

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 riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80 kehtestatud Rapla maakonnaplaneeringus 2030+ toodule on Rail Balticu raudtee eesmärk luua kiire raudteeühendus Lääne-Euroopa suunal. Lisaks tagatakse Eesti siseselt regionaalne ühendus Pärnu suunal.

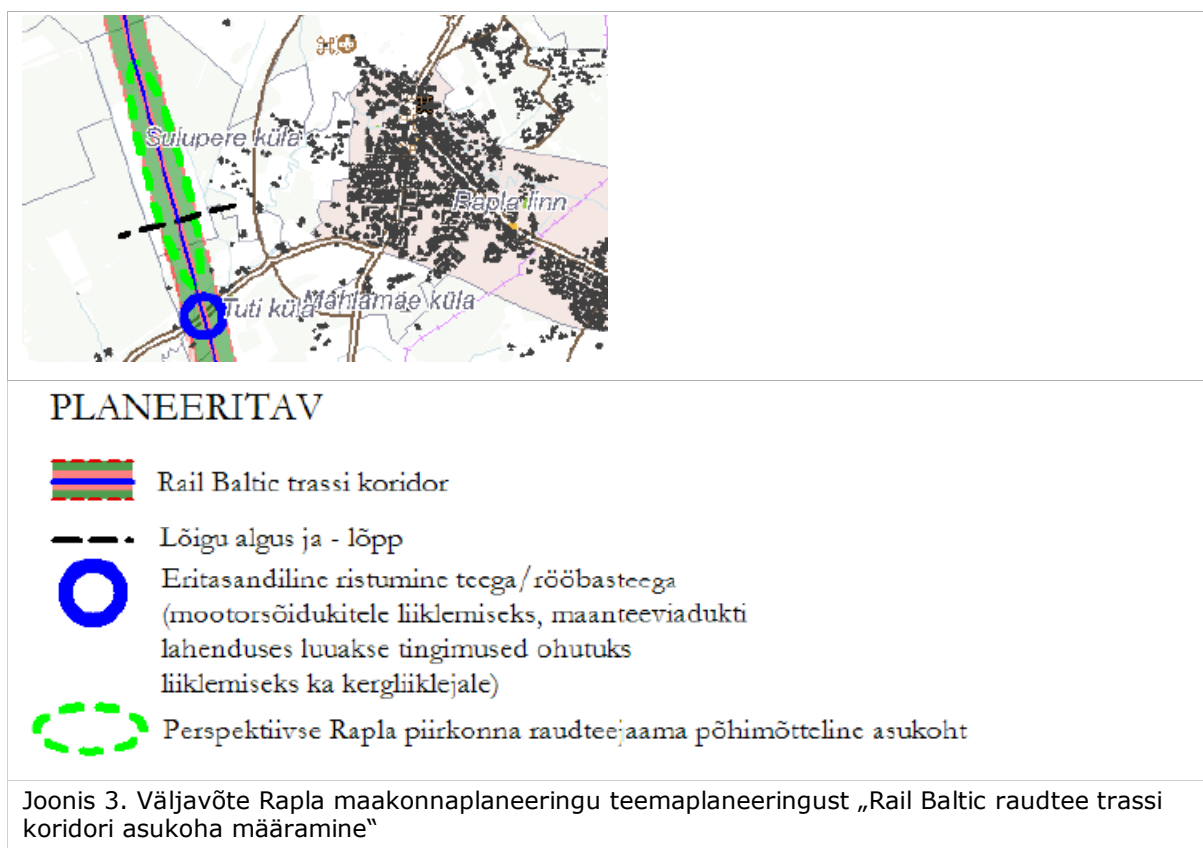
Eraldiseisva planeeringuga kavandatakse raudteejaama täpne asukoht ja lahendused (jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele, sh ühistranspordile ja kergliiklejatele, parkimine jm toetav taristu).

Rail Balticu perspektiivsele trassikoridorile on maakonnaplaneeringuga kavandatud lisaks Rapla peatusele veel kaks kohaliku peatuse põhimõttelist asukohta (Kohila ja Järvakandi), mis lahendatakse samuti 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“ 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 asukoha määramine“



Rail Baltic trassi koridor (lõigud 7C, 8A, 16A) läbib Juula, Väljataguse, Tuti, Sulupere, Sikeldi, Kalevi, Alu-Metsaküla, Mõisaaseme, Kuku ja Rõa küla, möödudes Rapla linnast lääne poolt. Trassi koridori laius kogu Rapla valla osas on 350 m. Vigala jõe ületades suundub trassi koridor Sulupere külasse, möödudes küla hoonestusaladest lääne poolt. Väljataguse, Tuti ja Sulupere külas jääb trassi koridori nii põllu- kui metsamajandusmaad.

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

Detailplaneeringuga kavandatu vastab Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringule.

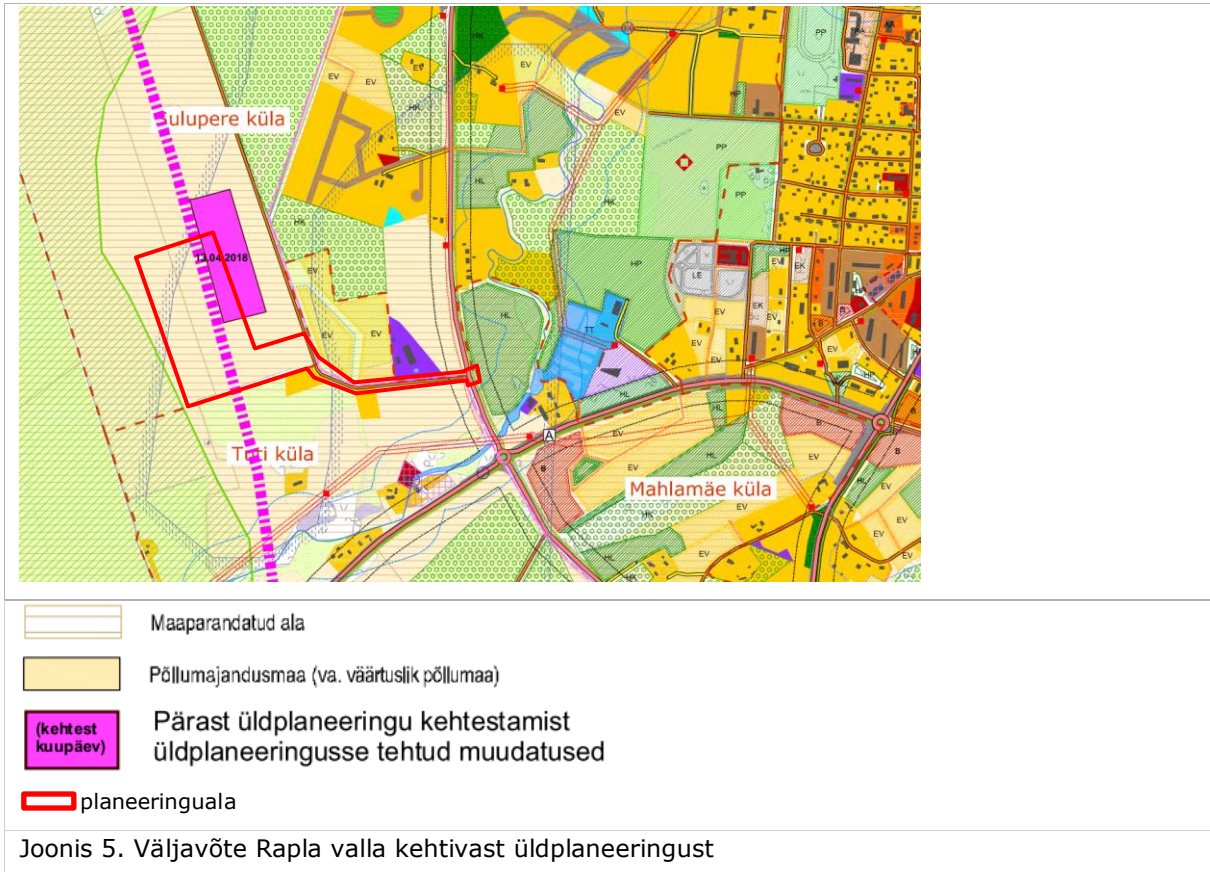


Joonis 4. Väljavõte Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu seletuskirjast. Skeem võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas.

3.3. Vastavus kehtivale üldplaneeringule ja valla arengukavale

Kuni uue, kogu ühinenud omavalitsuse territooriumi hõlmava üldplaneeringu (algatatud Rapla Vallavolikogu 20.12.2018 otsusega nr 92) kehtestamiseni kehtivad Rapla vallas ühinenud valdade senised üldplaneeringud.

Rapla valla kehtiva üldplaneeringu kohaselt (kehtestatud Rapla Vallavolikogu 01.03.2011 otsusega nr 6, edaspidi üldplaneering) paikneb detailplaneeringuala põllumajandusmaal. Rapla maakonnaplaneeringuga kavandatud kiirraudteetrassi rajamine kui ka kohalike peatuste põhimõttelised asukohad on kantud kehtivasse Rapla valla üldplaneeringusse ning käesoleva detailplaneeringuga viiakse ellu üldplaneeringuga kavandatud.



Rapla valla arengukava 2018-2025 kohaselt on valla missioon teenida rahvast areneva, heal tasemel avalikke teenuseid pakkuva ja püsiväärtusi edasi kandva omavalitsusena. Visioon on mh kaasaegne ja heal tasemel teenust pakkuv omavalitsus, kus on tagatud kaasaegsed ligipääsud kõikidele teenustele ja kohtadele, sotsiaalteenused ja tervishoid on elanikele hästi kättesaadavad ning Rapla vald on positiivne ja uuendusmeelne keskkond elamiseks, töötamiseks ning tegutsemiseks, sest lisaks puhtale elukeskkonnale on siin kaasaegne taristu ja mugavad liikumisvõimalused, ettevõtlust ning kodanikualgatust soosiv ja toetav juhtimine ning mitmekesised töö- ja tegutsemisvõimalused. Valla üheks arengueesmärgiks on, et valla tehniline taristu on välja arendatud ja heas korras. Kiirraudtee ja sellest tuleneva kohaliku peatuse kavandamine on kooskõlas valla arengukava eesmärkidega ja selle ootustega.

4. PLANEERINGULAHENDUS

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

Planeeringu eesmärgiks on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada äri- ja transpordimaa sihtotstarbega krundid, mis on vajalikud Rail Baltica Rapla kohaliku peatuse rajamiseks.

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



Joonis 6. Illustratiivne pilt võimalikust peatusest

4.1. Krundijaotus ja ehitusõigus

Planeeringuga on kavandatud moodustada kolm krunti. Jaama hoone ja selle väliala tarbeks moodustatakse Metsataguse ja Sõerumaa-Veski maaüksustest 7 782 m² suurune 80% reisijaid teenindava transpordimaa ja 20% kaubandus-, toitlustus- ja teenindushoone maa sihtotstarbega krunt pos.1, juurdepääsuks ja parkimiseks 25 917 m² suurune tee ja tänava ja parkimisehitise maa sihtotstarbega krunt pos.2 ning puurkaevu tarbeks 1 265 m² suurune vee tootmise ja jaotamise ehitise maa krunt pos.3.

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

Alale kavandatakse ühekorruseline kuni 12 m kõrgune peatuse hoone ning välirajatised, lisaks luuakse ühendus ülepääsuga. Ülepääsuga liituvad silla mõlemas otsas vertikaalse liikumise hõlbustamiseks liftid. Ülepääsude täpsemad lahendused jäävad järgmistesse projekteerimisetappidesse. Kavandatav ehitisealune pind on kuni 1000 m². Kavandatava väliala mõõtmed 50x115 m.

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

Lisaks jaamahoonele on lubatud püstitada ehitusteatis kohustusega väikeehitisi ehitisealuse pinnaga 0...60 m² ja kõrgusega kuni 5 m. Sellised hooned ja rajatised peavad olema põhihoone funktsiooni toetavad, nagu nt katusealune jalgrattaparkla, prügihoone vms. Nimetatud rajatised ja hooned peavad mahtuma lubatud maksimaalse ehitisealuse pinna sisse ja tuleb kavandada arhitektuurselt ning mahuliselt sidusatena jaamahoonega ja kooskõlastada kohaliku omavalitsusega.

4.2. Hoonetele ja rajatistele esitatavad nõuded

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

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

Jaamahoone projekteerimiseks on määratud nõue kasutada Balti riikidele iseloomulikke ja arhitektuurselt sobivaid traditsioonilisi ehitusmaterjale ja konstruktsioone. Rajatav hoone peab olema kaasaegse ja kõrge arhitektuurse tasemega, visuaalselt nauditav. Värvilahenduses eelistada naturaalseid toone ja Balti riikide tunnusvärve, Eesti - sinine. Väikeehitised ja piire peavad sobima terminalihoone arhitektuuriga.

Rongijaama terminalihoone konstruktsioon on planeeritud teraskarkass kandekonstruktsioonil modulaarsete kergpaneelidest fassaadidega.

Arhitektuurinõuded:

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

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

Tagamaks puudega inimeste takistusest ehitise kasutamine, tuleb projekteerimisel arvestada ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 29.05.2018 määrusega nr 28 „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele“.

4.3. Teed, liiklus ja parkimine

Kavandatav Rapla peatus asub Rapla linnast ca 3 km kaugusel paiknedes asulast ja hoonestusest eemal. Peatuse juurdepäästee ühenduskohaks on Sõerumäe-Alu tee, mis viib liikluse Rapla ringteele (riigi kõrvalmaantee nr 20125). Rapla ringteed pidi saab liiklus jaguneda põhja ja lõuna suunas, lõuna suunas piki Rapla-Märjamaa teed (riigi tugimaantee nr 28) on kõige lühem juurdepääs Rapla linnale.

Rapla kohaliku peatuse osas on koostatud liiklusuuring (vt Lisa 1), 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.

Peatuse põhiliseks juurdepääsuks on Sõerumäe-Alu tee ning selle tee ristmik Rapla ringteel, kus vastavalt teostatud läbilaskvusarvutustele on T-kujulise ristmiku konfiguratsiooni korral tagatud prognoositud liiklusvoogude läbilaskvus.

Üldparkimine on kavandatud eraldi krundil pos.2. Hoone välialale on ette nähtud parkimiskohad 4 invasõidukile, 6 elektrilaadimisega sõidukile ja minimaalselt 6 taksole. Kokku on kavandatud 130 parkimiskohta.

Eelpool nimetatud liiklusuuringus on analüüsitud ka kavandatavate parkimiskohtade vastavust nõudlusele lähtudes eelnevalt prognoositud liiklussagedustest. Peatusesse ette nähtud 130 parkimiskohta on hinnangu kohaselt 1,5-2,0 kordse varuga tegeliku vajaduse suhtes ning seeläbi tagab reservi suurema kasvu tarbeks.

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

Jaama teenindav bussipeatus jääb juurdepääsutee äärde.

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

4.4. Haljastus ja heakord

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 Rapla 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.

Ehitusjätmed kogutakse kokku ning antakse üle jäätmeluba või jäätmekäitleja registreerimistõendit omavale isikule(firmale) ja käideldakse vastavalt Rapla valla jäätmehoolduseeskirja nõuetele.

4.6. Tuleohutusnõuded

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

4.7. Keskkonnakaitse ja tervisekaitse abinõud

Kavandatava tegevuse elluviimisega ei kaasne olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid. Vaadeldaval alal ega lähipiirkonnas ei asu Natura 2000 alasid, hoiualasid, kaitsealasid, kaitsealuseid liike, püsielupaiku, kaitstavaid looduse üksikobjekte, väärtuslikku põllumajandusmaad ega kultuurimälestisi.

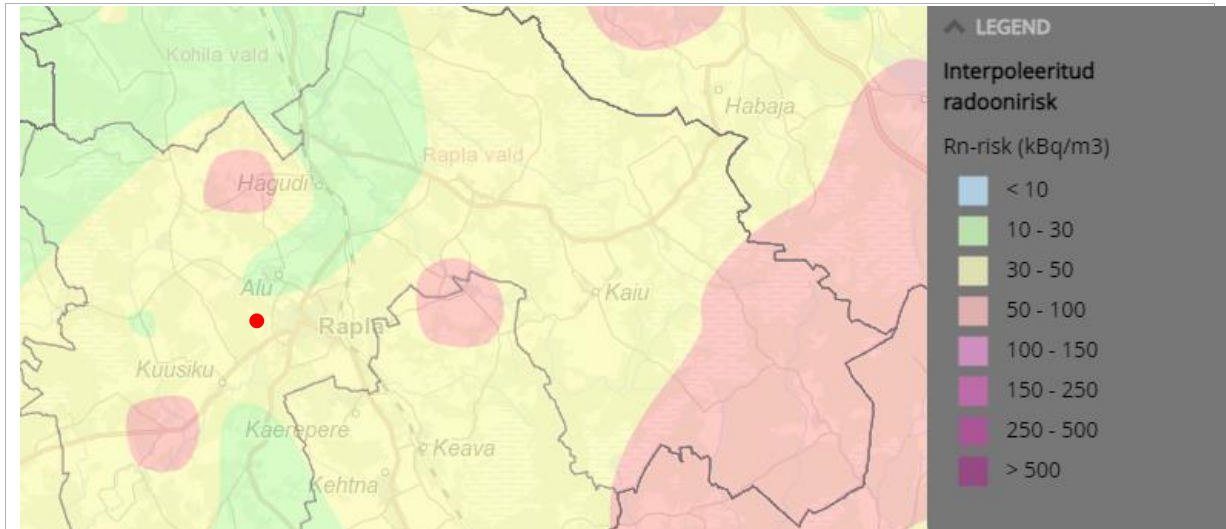
Tegevuse elluviimisega kaasneb positiivne mõju regionaalse ühendatuse ja piirkondade konkurentsivõime tugevdamisega, kuna tekib võimalus kasutada keskuste vahel liikumiseks kiiret, ohutut ja keskkonnasäästlikumat viisi.

Planeeringualale ei ole kavandatud keskkonda saastavaid objekte. Käesoleva detailplaneeringuga määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused Rail Baltica Rapla kohaliku peatuse jaamahoone ja seda teenindava infrastruktuuri ehitamiseks. Planeeringus kavandatud tegevusega kaasneda võivad negatiivsed mõjud on valdavalt seotud ehitustegevusega. Nende ulatus piirneb planeeritava kinnistu ning selle vahetu lähialaga, kuhu võib levida ehitustegevusest ja ehitustehnika liikumisest tulenev vibratsioon, müra ja tolm. Nimetatud häiringud võivad kaasa tuua ebamugavusi piirkonna elanikele ning takistusi liikluses. Nimetatud häiringud on ajutised ning ei ole ette näha ohtu inimeste tervisele või varale. Ehitustööde kavandamisel tuleb tööohutuse plaanis kavandada ja kirjeldada ehitusplatsi vahetusse naabrusesse levida võiva tolmu, müra ja vibratsiooni tõkestamise abinõud ning ehitustegevusega kaasnevate jätmete 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 uutest ja olemasolevates hoonetes” esitatud nõuetele. Hea ehituskvaliteet kõikide läbiviikude (postide ja kommunikatsioonide) hermetiseerimine ning hea ventilatsioon tagavad madala radoonitaseme hoones.



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

4.7.2. Keskkonnamüra

Selleks, et hinnata Rail Baltica Rapla kohaliku peatuse detailplaneeringu koosseisus kavandatava tegevusega kaasnevat müraolukorda projektiala läheduses asuvatele müratundlikele hoonetele ja aladele ning vajadusel välja pakkuda leevendusmeetmed on Kajaja Acoustics OÜ poolt märtsis 2023 koostatud keskkonnamüra hinnang, töö nr 21271-01 (vt Lisa 6).

Perspektiivne RB raudteetrass asub lähimatest detailplaneeringu ala vahetusse lähedusse jäävatest müratundlikest hoonetest (Männi, Põlluveere) ca 400 m kaugusel läänes. Perspektiivse raudteetrassiga ristuv tugimaantee nr 28 (Rapla-Märjamaa) asub lähimatest planeeringuala vahetusse lähedusse jäävatest müratundlikest hoonetest (Põlluveere) ca 280 m lõuna suunas ning põhitrassiga paralleelne kõrvalmaantee nr 20125 asub lähimatest planeeringuala vahetusse lähedusse jäävatest müratundlikest hoonetest (Sõerumaa-Priidu) ca 60 m ida suunas. Müratundlikud kinnistud piirnevad osaliselt vahetult peatust teenindava juurdepääsuteega. Lähimad eluhood (Männi) asuvad Sõerumäe-Alu peatust teenindavast teest ca 20m kaugusel.

Antud kohaliku peatuse detailplaneeringu kontekstis on summaarsete müratasemete mõttes kõige kriitilisemad need müratundlikud hooned ja alad, mis asuvad vahetult peatust teenindava tee kõrval või peatust teenindava tee ja tugimaantee nr 20125 ristumiskohas (Männi ja Sõerumaa-Priidu), kuna põhitrassi müra leevendamise jaoks on raudtee põhiprojektis juba müratõkked ette nähtud ning Rapla-Märjamaa tee jääb planeeringualast piisavalt kaugemale, et müratasemed jõuavad sumbuda.

Vastavalt perspektiivse (2040+) olukorra liikluse müra leviku arvutustele selgus, et kohaliku peatuse planeeringu piirkonda jääva maantee- ja raudteeliikluse koosmõjust tulenev arvutuslik müra ekvivalenttase eluhoonete vahetus läheduses on raudtee leevendusmeetmete rakendamisel päeval ajal $L_d \leq 60$ dB ning öisel ajal $L_n \leq 55$ dB (II kategooria liikluse müra piirväärtus).

Kohaliku peatuse detailplaneeringu realiseerimiseks ei ole vaja müratundlike hoonete kaitseks lisaks raudtee põhitrassi põhiprojektis ette nähtud leevendusmeetmetele täiendavaid liikluse müra leevendavaid meetmeid kavandada.

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

4.7.3. Ehitus- ja hüdrogeoloogilised tingimused

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

Selle kohaselt ei tohi veetaseme säilitamiseks praegusel tasemel drenaažisüsteemi kahjustada. Kui ehitustööde käigus ulatuvad kaevised kuivendussüsteemini või sellest sügavamale tuleb tagada drenide edasine toimimine, juhtides kuivendusvee rajatistestkõrvale või ümber nende.

Veevarustuse lahendamiseks saab aluspõhjaktivimisesse, mis on suhteliselt hea veeandvuse ja -kvaliteediga, rajada Rapla raudteepeatuse kaevu.

Reoveekäitluseks on mitmeid võimalusi: kasutada kogumismahutit või kooskõlastatult Põllumajandusametiga juhtida eelnevalt bioloogiliselt puhastatud (biopuhasti, filterväljak) heitvesi maaparanduskraavi või maaparandussüsteemi.

Ehitusgeoloogilised tingimused teede ja parklate ning jaamahoone rajamiseks on rahuldavad. Hoone saab rajada madalvundamendile suhteliselt heade geotehniliste omadustega rohke liivaga savimõllile. Vundamendi taldmiku ja möllsavi kihi pealispinna vahele tuleb jätta võimalikult paks kiht liivaga savimõlli. Kõrgvee perioodil võib põhjavesi tõusta ehitussüvenditesse. Süvendite kaevamisel peab arvestama sellega, et rohke liivaga savimõll ei hoia allpool veetaset seinu. Vältida tuleb ka pinnase loodusliku struktuuri rikkumist, mis põhjustab kandevõime vähenemist.

Teede ja platside rajamisel tuleb arvestada külmaohtlike ja mittedreenivate pinnastega.

4.7.4. Abinõud valgusreostuse vähendamiseks

Suur osa öösel kasutatavast välisvalgustusest on ebaefektiivne, liiga hele, halvasti suunatud, valesi 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 naaberkihistule 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 tehnoorkude lahendustega on vajalik seada järgmised servituudid:

- planeeritud veetorule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnoorku valdaja kasuks krundile pos.2 ja 3;
- kavantatud puurkaevu 30 m sanitaarkaitseala krundidel pos.2 ja 3 ning naabermaaüksusel Sõerumaa-Veski;
- planeeritud survekanalisatsiooni torule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnoorku valdaja kasuks krundile pos.2;
- planeeritud sademeveetorustikule ulatusega 2+2 m kummalegi poole toru teljest tehnoorku valdaja kasuks krundile pos.1 ja pos.2;
- planeeritud keskpinge maakaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnoorku valdaja kasuks krundile pos.2 ja naabermaaüksustele 6690023 Sõerumäe-Alu tee L1, 6690023 Sõerumäe-Alu tee, Karjamardi ning Panga;
- planeeritud trafoalajaamale ulatusega 2 m alajaama välisseinast tehnoorku valdaja kasuks krundile pos.1;
- planeeritud tänavavalgustuse kaablile ulatusega 1+1 m kaabli teljest tehnoorku valdaja kasuks krundile pos.2 ja naabermaaüksustele 6690023 Sõerumäe-Alu tee L1, 6690023 Sõerumäe-Alu tee, Karjamardi, Panga ning Sõerumäe;
- planeeritud sidekanalisatsioonile ulatusega 1+1 m sideehitisest tehnoorku valdaja kasuks krundile pos.2 ja naabermaaüksustele 6690023 Sõerumäe-Alu tee L1, 6690023 Sõerumäe-Alu tee, Karjamardi, Panga ning 20125 Rapla ümbersõit.

4.10. Kuritegevuse riske vähendavad meetmed

Planeeritava ala turvalisuse tagamiseks vajalikud meetmed:

- Rajada hoone ümber, parkimisaladele ja juurdepääsuteedele välisvalgustus.
- Kasutada vastupidavaid ja kvaliteetseid materjale.
- Luua atraktiivne maastikukujundus, arhitektuur, tänavaruum jm avaliku ruumi elemendid.
- Hoida planeeritav ala korras.
- Kasutada süttimatust materjalist prügikonteinereid ja välimööblit.
- Orienteerida hoone peasissepääs tänava suunas.
- Kasutada turvavarustust – alarmid (signalisatsioon), videojälgimissüsteem.

Kuritegevuse ennetamise meetmete osas on lähtutud normatiivist EVS 809-1:2002 „Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine“.

5. TEHNOVÕRGUD

Tehnovõrkude lahenduse aluseks on võrguvaldajate tehnilised tingimused.

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

5.1. Elektrivarustus

Elektrivarustuse planeerimise aluseks on OÜ Elektrilevi väljastatud tehnilised tingimused 418129 (vt Lisa 4).

Detailplaneeringu alal on ette nähtud koht uuele komplektalajaamale võimalikult koormuskeskme lähedusse, planeeritava tee äärde, et tagada selle teenindamiseks ööpäevaringne vaba juurdepääs. Uue alajaama toide on planeeritud keskpinge maakaabelliiniga uue kavandatava juurdepääsu tee kaudu sisselõikega KUUSEHEKI:RAP toitefiidrist.

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

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

5.2. Sidevarustus

Sidevarustus tagatakse raudtee sisevõrgu või 5G võrgu kaudu.

Alternatiivina on vastavalt Telia Eesti AS telekommunikatsioonialastele tehnilistele tingimustele nr 36674794 (vt Lisa 3) võimalik liituda Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutusele (ELA_SA) kuuluva optilise võrguga ELA_SA-le kuuluvast sidekaevust 036K20. Tehnovõrkude koondplaanile on kantud põhimõtteline sidekanalisatsiooni asukoht. Tellida tuleb täiendavalt tehnilised tingimused ELA_SA-lt. Vastavalt vajadusele kasutada KKS/OPTO tüüpi sidekaevusid. Sidetrassi nõutav sügavus pinnases 0,7 m, teekatte all 1 m. Planeeritavad sidekaevud ei tohi jääda planeeritava sõidutee alale. Ette tuleb näha kõik meetmed ja tööd olemasolevate Telia Eesti liinirajatiste kaitseks, tagamaks nende säilivus ehitustööde käigus.

Tehnovõrkude kavandamisel riigitee alusele maale tuleb lähtuda Transpordiameti juhendis „Nõuded tehnovõrkude ja -rajatiste teemaale kavandamisel“ toodud põhimõtetest.

5.3. Välisvalgustus

Detailplaneeringuga on näidatud tänavavalgustuse põhimõtteline lahendus. Käesolev detailplaneering näeb ette parkla, kõnni- ja sõidutee ning jaamahoone väliala nõuetekohase valgustamise.

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

Valgustuse projekteerimisel lähtuda tänavavalgustuse standardist EVS-EN 13201.

5.4. Veevarustus

Veevarustuse planeerimise aluseks on AS-i Rapla Vesi 06.04.2022.a väljastatud tehnilised tingimused (vt Lisa 2).

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

Külastajad - keskmiselt 158 inimest päevas, külastajatest ca 80% kasutab WC-d, ühiktarbimine 10 l/d.

Töötajad - 7 inimest, ühiktarbimine 30 l/d.

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

Planeeringuala arvutuslik olmevee tarbimine on:

$$Q_{\text{kesk}}=1,5 \text{ m}^3/\text{d}$$

$$Q_{\text{max}}=0,61 \text{ m}^3/\text{h}$$

$$Q_{\text{arv}}=0,76 \text{ l/s}$$

Vastavalt tehniliste tingimustele on lähim liitumisvõimalus ühisveevärgiga Piiri tn ja Kuusiku tee ristmikul. See tähendaks ca 1,8 km veetorustiku rajamist planeeringualani.

Planeeringuala veevarustus on lahendatud planeeritud puurkaev-pumpla baasil. Planeeringuala asub keskmiselt kaitstud põhjaveega alal. Vastavalt Veeseaduse § 149 on puurkaevu sanitaarkaitseala 30 m. Puurkaevu sügavus ja vajalik veekäitlus täpsustatakse projekteerimisel.

Puurkaevust on planeeritud veetorustik hooneni.

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

Planeeringuala veetarve, puurkaev-pumpla parameetrid, torustike läbimõõdud ja paiknemine täpsustatakse projekteerimistöde käigus.

5.5. Tuletõrje veevarustus

Väline tuletõrje veevarustus piirkonnas puudub.

Planeeringuala tuletõrje veevarustus on lahendatud lokaalselt. Planeeringuala välistulekustutusvee vajadus on 10 l/s 3 tunni jooksul (EVS 812-6:2012+A1+A2), mis saadakse planeeritud tuletõrjevee mahutist 2x60 m³ kuivhüdrandi abil. Hüdrandi kaugus hoonest peab olema min 30 m. Planeeritud tuletõrjevee mahuti täitmine toimub planeeritud veetorustikust. Välistulekustutusvee vajadus tuleb täpsustada hoone projektiga ning mahuti suurus vajadusel muuta.

5.6. Reovee kanalisatsioon

Kanalisatsiooni planeerimise aluseks on AS-i Rapla Vesi 06.04.2022.a väljastatud tehnilised tingimused (vt Lisa 2).

Planeeringuala arvutuslik reovee vooluhulk on:

$$Q_{\text{kesk}}=1,5 \text{ m}^3/\text{d}$$

$$Q_{\text{max}}=0,71 \text{ m}^3/\text{h}$$

$$Q_{\text{arv}}=4,5 \text{ l/s}$$

Arvutuste alused vt peatükist Veevarustus.

Vastavalt tehniliste tingimustele on lähim liitumisvõimalus ühiskanaliseerimisega (survekanaliseerimisega) Märjamaa tee ning Puhtuse tee risti juures. See tähendaks ca 1,54 km kanaliseerimise survetorustiku rajamist planeeringuala pumplast kuni liitumiskohani.

Planeeringuala reovesi kogutakse isevoolselt kokku ja suunatakse planeeritud reoveepuhastisse (biopuhastisse) kujuga 25 m. Peale reoveepuhastit on planeeritud reoveepumpla kujuga 10 m, mis pumpab heitvee olemasolevasse maaparandussüsteemi nr 5111040020030 SÕERUMAA2 kraavi. Enne heitvee MPS-i kraavi juhtimist on planeeritud proovivõtukaev.

Isevolne torustik tuleb rajada De160 PVC või PP SN8 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,2 m toru peale. Survetorustik tuleb rajada PE PN10 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,8 m toru peale.

Kui vahetusse lähedusse peaks kunagi tekkima ühiskanaliseerimine ja see on majanduslikult ostrabekas, on lisaks lokaalsele heitveelahendusele mõeldav ühinemine ka ühiskanaliseerimisega.

5.7. Sademevee käitlemine

Planeeringuala ärajuhtimist vajav sademevesi koguneb hoone katusele ning kõvakattega teedelt ja platsidelt.

Planeeringualalt kogutakse sademevesi restkaevude ja torustike abil kokku ning juhitakse möödavooluga liiva-mudapüüduriga õlipüüdurisse. Peale lokaalset puhastust on sademevesi planeeritud juhtida planeeritud ühtlustusmahutisse mahuga 149 m³. Ühtlustusmahuti võib rajada mahutitest või geomembraaniga ümbritsetud plastist immutuskastidest.

Planeeringuala sademevee eesvooluks on maaparandussüsteemi nr 5111040020030 SÕERUMAA2 kraav. Sademevee juhtimiseks nimetatud kraavi on planeeritud sademeveepumpla, mille abil pumbatakse kraavi vooluhulka 10 l/s, mis ei tohiks olemasoleva kraavi läbilaskevõimet oluliselt mõjutada. Tingimused sademevee juhtimiseks kraavi tuleb taotleda projekteerimise käigus.

Peale õlipüüdurit ja ka enne väljalasku kraavi tuleb paigaldada proovivõtukaev. Suublasse juhitud sademevesi peab vastama Keskkonnaministri 08.11.2019 määrusega nr 61 Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused kehtestatud nõuetele.

Planeeringuala arvutuslik sademevee äravool on 264 l/s. Püüduri suuruse valikul on arvestatud ka torustiku enda osalise akumulatsiooniga (ühtlustava) mahuga. Sademevee vooluhulga arvutuste aluseks on EVS 848:2021 Väliskanaliseerimisvõrk. Arvutusvihma korduvuseks on võetud 3 aastat ja kestuseks 5 minutit.

Sademeveetorustik tuleb rajada isevoolsetest PP SN8 torustikest, min rajamissügavus 1,2 m toru peale. Survetorustik tuleb rajada PE PN10 torudest, minimaalne rajamissügavus 1,8 m toru peale. Restkaevud settekotiga min 0,6 m, soovitatavalt settepilliga mahuga 300 liitrit.

Täpne sademevee ärajuhtimise lahendus, täpsustatud vooluhulgad ja vajadusel sademeveekoormuste vähendamise meetmed antakse projekteerimise käigus ning lahendatakse koos ala vertikaalplaneerimisega.

5.8. Tingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks planeeringualal

Kavandatav Rapla peatus asub maaparandussüsteemide maa-alal. Vastavalt maaparandusseaduse (edaspidi MaaParS) § 47 tuleb tagada maaparandussüsteemi toimimine. Ilma Põllumajandus- ja

Toiduameti (edaspidi PTA) loa või kooskõlastuseta on maaparandussüsteemis keelatud takistada veevoolu ja paisutada vett.

Peatuse projekteerimise käigus arvestada PTA poolt 17.03.2020 väljastatud Rail Baltica trassi raudteelõigu Kehtna - Rapla DS1-DSP3 projekteerimistingimuste otsusega nr 14.1-1/8690, nii et oleks tagatud naaberkinnisasjadele jäävate maaparandussüsteemide ja maaparandussüsteemi eesvoolu nõuetekohane toimimine. Ehitamisega ei tohi halvendada naaberkinnisasjade kuivendus seisundit ega kahjustada naaberkinnisasjadele jäävate maaparandussüsteemide toimimist.

Lisavee juhtimisega maaparandussüsteemi tuleb arvestada MaaParS § 53 toodud nõuetega. Sadevee ehk lisavee suunamiseks kraavi, tuleb edasise projekteerimise käigus teha vajalikud arvutused, mille tulemustest nähtub, et maaparandussüsteem toimib tõrgeteta ka peale lisanduvate veehulkade saabumist.

Drenaaži osa käsitletakse eraldi raudtee projektlahendusega. Vajalik on arvestada torustike külmumissügavust, kuna nad jäävad juurdepääsu tee alla ja läbimõõdusid, et olemasolev alles jääv süsteem jääks toimivaks.

Hoonete projekteerimisel on soovitatav olemasoleva drenaaž hoonete alt eemaldada ning rajada uus drenaažisüsteemi, et vältida hilisemaid liigniiskusest tekkida võivaid kahjusid.

Lahenduste koostamisel kaasata maaparandusalal tegutsevate ettevõtjate registri (MATER) registreeringuga spetsialist (MaaParS § 36 lg 2). Kui MATER registreeringuga spetsialisti hinnangul takistavad kavandatavad ehitised maaparandussüsteemi toimimist, tuleb drenaažisüsteem ümber ehitada. Projekteerimistingimused maaparandussüsteemi rekonstrueerimiseks väljastab PTA (MaaParS § 50 lg 5 ja § 12).

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

6. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

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

Planeering rakendub vastavalt Eesti Vabariigi seadustele ja õigusaktidele. Käesoleva detailplaneeringu kehtestamisega muutub varem kehtestatud detailplaneering kehtetuks.

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 (servituudid seatakse vastavalt lahendusele tehnovõrkude ehitusprojekti etapis);
- enne kasutusloa taotlemist jaamahoonele 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.

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

Planeeringuga ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid ega kahjustata ka avalikku huvi. Tuleb tagada, et kavandatav ehitustegevus ei kahjustaks naaberkruntide omanike õigusi või kitsendaks naabermaaüksuste maa kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastus). Samuti ei tohi tekitata naaberkinnistu omanikele täiendavaid kitsendusi. Juhul, kui planeeritava tegevusega tekitatakse kahju kolmandatele osapooltele, kohustub kahjud hüvitama kahju tekitanud krundi igakordne omanik. Projektis kajastada meetmed ehitatavast teest kuni 5 m ulatuses paiknevate vibratsioonitundlike rajatiste (nt suurkaevud, imbväljakud) kaitseks.