



## RAE VALLAVOLIKOGU

### OTSUS

Jüri

xx. juuni 2022 nr xx

#### **Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu koostamise algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine**

Detailplaneeringu koostamisest huvitatud isik on esitanud taotluse detailplaneeringu koostamise algatamiseks. Planeeringuala moodustab:

- Põrguvälja tee 29a katastriüksus suurusega 19872 m<sup>2</sup>, katastritunnus 65301:001:5956, registriosa nr 9005702, sihtotstarve 100% sihtotstarbeta maa;
- Põrguvälja tee L8 katastriüksus suurusega 699 m<sup>2</sup>, katastritunnus 65301:001:5795, registriosa nr 13407602, sihtotstarve 100% transpordimaa;
- 11330 Järveküla-Jüri tee L20 katastriüksus suurusega 876 m<sup>2</sup>, katastritunnus 65301:001:5786, registriosa nr 3348350, sihtotstarve 100% transpordimaa;
- Tallinna-Rapla raudtee 1150 katastriüksus suurusega 16525 m<sup>2</sup>, katastritunnus 65301:001:5957, registriosa nr 9005702, sihtotstarve 100% sihtotstarbeta maa.

Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada vajalikud äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud, mis on vajalikud kohaliku peatuse rajamiseks ning määrata ehitus- ja hoonestustingimused, juurdepääsud, tehnovõrgud ja haljastus. Planeeringuala suurus on ligikaudu 2,7 ha.

Detailplaneeringu alal kehtib 13.01.2009 Rae Vallavolikogu otsusega nr 489 Lehmja küla Platsi kinnistu detailplaneering, mille kohta on esitatud detailplaneeringu kehtetuks tunnistamise taotlus.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk ei ole kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringuga, kus planeeringuala maakasutuse juhtotstarbeks on perspektiivne tootmismaa.

Detailplaneeringu eesmärk on kooskõlas Rae Vallavolikogu 20.04.2021 otsusega nr 151 vastuvõetud Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringuga, kus planeeringu ala maakasutuse juhtotstarbeks on määratud transpordimaa ja teenindusettevõtete maa.

Detailplaneeringu:

1. koostamise algataja, koostamise korraldaja ja kehtestaja on Rae Vallavolikogu (aadress Aruküla tee 9, Jüri alevik, Rae vald, 75301, Harjumaa);
2. koostaja on Skepast&Puhkim OÜ (aadress Mustamäe linnaosa, Tallinn, Harju maakond, 12915, Laki põik 2).

Detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne olulist negatiivset keskkonnamõju, mis võiks ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi. Planeeritava tegevusega ei kaasne eeldatavalt olulisi kahjulikke tagajärgi nagu vee-,

pinnase- või õhusaastatus, jäätmeteke, müra, vibratsioon või valgus, soojus-, kiirgus- ja lõhnareostus. Kavandatud tegevus ei avalda olulist mõju, ei sea ohtu inimese tervist, heaolu, kultuuripärandit ega vara. Planeeritava ala vahetusläheduses ei ole kaitstavaid loodusobjekte ega Natura 2000 alasid. Seega keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimine detailplaneeringu koostamisel ei ole vajalik. Otsuse lisas 1 „Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang“ toodu osas on vastavad ametkonnad andnud oma seisukohad, milles vastuväiteid ei esitatud. Keskkonnaningimustega arvestamine on võimalik planeerimisseaduse § 126 lõike 1 punktide 8 ja 12 kohaselt ja käesoleva lisa 2 peatükis 5 toodu osas detailplaneeringu koostamise, projekteerimise ja ehitustegevuse käigus.

Detailplaneeringu raames on vajalik teostada planeeritava maa-ala geodeetiline mõõdistus, välja selgitada radooniohje meetmete rakendamise vajadus teostades pinnaseõhust radoonitaseme mõõtmised, teostada liiklusuuring, et hinnata mõju olemasolevale taristule ning teostada müra modelleerimine. Täiendavate uuringute vajadus selgub detailplaneeringu koostamise käigus.

Detailplaneeringu algatamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise otsusega saab tutvuda Rae Vallavalitsuse kodulehel: <https://rae.ee/keskkonnamoju-hindamised>.

Arvestades eeltoodut ja lähtudes kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lõikest 1, § 22 lõike 1 punktist 33, planeerimisseaduse § 74 lõikest 8, § 75 lõikest 4, § 77 lõigetest 4-6, § 124 lõigetest 1, 2 ja 10, § 126 lõigetest 1-3, § 127 lõigetest 1-3, § 128 lõigetest 1 ja 5, § 130 lõige 2 punktist 2, § 139 lõikest 1, § 142 lõike 1 punktide 1 ja 3, lõigetest 2 ja 6; keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 2 punktist 10, § 31 punktist 1, § 31<sup>1</sup>, § 33 lõike 2 punktist 3 ja lõigetest 3-6, § 34 lõikest 2, § 35 lõigetest 3, 5 ja 6; Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ § 13 punktist 3; Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringust ning Rae Vallavalitsuse ettepanekust ja olles tutvunud Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindanguga, Rae Vallavolikogu

#### **otsuse:**

1. Algatada Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu koostamine Harjumaal Rae vallas ligikaudu 2,7 ha suuruse ala planeerimiseks.
2. Jätta algatamata Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine, kuna detailplaneeringu elluviimisega kaasnevad tegevused ei oma olulist keskkonnamõju. Detailplaneeringu koostamisel tuleb arvestada korralduse lisa 1 peatükis 5 tooduga.
3. Kinnitada Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu koostamise lähteseisukohad, mis kehtivad kuni 17.05.2023, vastavalt korralduse lisale 2.
4. Avaldada teade detailplaneeringu koostamise algatamise, lähteseisukohtade kinnitamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise kohta Ametlikes Teadaannetes ja Rae valla kodulehel.
5. Teavitada detailplaneeringu koostamise algatamisest, lähteseisukohtade kinnitamisest ja keskkonnamõju strateegilise hindamise mittealgatamisest ajalehtedes Harju Elu ja Rae Sõnumid ning vastavaid ametkondi ja teisi valitsusasutusi, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailplaneering käsitleb, ja isikuid, kelle õigusi või huve võib detailplaneering puudutada.

6. Korraldusega on võimalik tutvuda Rae valla kodulehel <https://rae.ee> ja tööpäevadel Rae Vallavalitsuses aadressil Aruküla tee 9, Jüri alevik, Rae vald, 75301 Harjumaa.
7. Korraldus jõustub teatavakstegemisest.
8. Korralduse peale võib esitada Rae Vallavalitsusele vaide haldusmenetluse seaduses sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korraldusest teadasaamise päevast või päevast, millal oleks pidanud korraldusest teada saama, või esitada kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korralduse teatavakstegemisest.

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Tõnis Kõiv  
vallavolikogu esimees

EEENNOU

## **Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnang**

### 1. TAUST

Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada vajalikud äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud, mis on vajalikud kohaliku peatuse rajamiseks ning määrata ehitusõigus ja hoonestustingimused, lahendada juurdepääs ja tehnovõrkudega varustamine ning haljastus. Planeeringuala suurus on ligikaudu 2,7 ha.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringuga, kus planeeringuala maakasutuse juhtotstarveteks on määratud perspektiivne tootmismaa.

Detailplaneeringuga rajatakse kohalik peatus, mille 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 (kohalike) rongide peatused on plaanis rajada 12 erinevasse asukohta. Lisaks on peatused ette nähtud rahvusvahelistesse terminalidesse Tallinnas ja Pärnus.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk ei ole kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringuga, kus planeeringuala maakasutuse juhtotstarbeks on perspektiivsel tootmis- ja ärimaa.

Planeeritav ala ja kontaktvööndi piir on toodud korralduse lisa 2 punktis 2.1.4.

Kavandatav tegevus ei kuulu keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 6 lõikes 1 nimetatud tegevuste nimistusse, mille korral keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) läbiviimine on kohustuslik. Kui kavandatav tegevus ei kuulu KeHJS § 6 lõikes 1 nimetatute hulka, tuleb välja selgitada, kas kavandatav tegevus kuulub KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade hulka. KeHJS § 33 lõike 2 punkti 3 kohaselt tuleb keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise vajalikkust kaaluda ja anda selle kohta eelhinnang, kui koostatakse detailplaneering planeerimisseaduse (PlanS) § 142 lõike 1 punktis 1 või punktis 3 sätestatud juhul. Vastavalt PlanS § 142 lõikele 6 tuleb üldplaneeringu põhilahenduse muutmise ettepanekut sisaldava detailplaneeringu koostamisel anda eelhinnang ja kaaluda keskkonnamõju strateegilist hindamist, lähtudes keskkonnamõju hindamise ja KeHJS § 33 lõigetes 4 ja 5 sätestatud kriteeriumidest ning § 33 lõike 6 kohaste asjaomaste asutuste seisukohtadest. Samuti tuleb KeHJS § 33 lõike 2 punkti 4 alusel kaaluda keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise vajadust ja anda selle kohta hinnang juhul, kui kavandatakse sama seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkonda kuuluvat ja § 6 lõike 4 alusel kehtestatud määruses nimetatud tegevust. Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“ § 13 punkti 3 kohaselt peab KSH vajalikkust kaaluma raudteeliini või raudteejaama rajamine, laiendamine või pikendamine, välja

arvatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 14 nimetatud juhul.

KeHJS § 33 lõike 3 kohaselt tuleb detailplaneeringu elluviimisega kaasneva KSH vajalikkuse üle otsustada lähtudes detailplaneeringu iseloomust ja sisust, detailplaneeringu elluviimisega kaasnevast keskkonnamõjust ja eeldatavalt mõjutatavast alast ning § 33 lõikes 6 nimetatud asutuste seisukohtadest.

Eelhinnangu koostamisel on lähtutud KeHJS § 33 lõigetes 3 – 6 toodud nõuetest ning Keskkonnaameti kodulehel olevast juhendist : Eelhindamine. KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine<sup>1</sup> (Tallinn, 2018).

## 2. STRATEEGILISE PLANEERIMISDOKUMENDI ISELOOM JA SISU

2.1. Missugusel määral loob strateegiline planeerimisdokument aluse kavandatavatele tegevustele, lähtudes nende asukohast, iseloomust ja elluviimise tingimustest või eraldatavatest vahenditest

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada vajalikud äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud, mis on vajalikud kohaliku peatuse rajamiseks. Lisaks antakse detailplaneeringus heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise, liikluskorralduse ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendus.

Rail Balticu 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.

Detailplaneering koostatakse ainult juurdepääsuteedele, välialadele ja hoonetele.

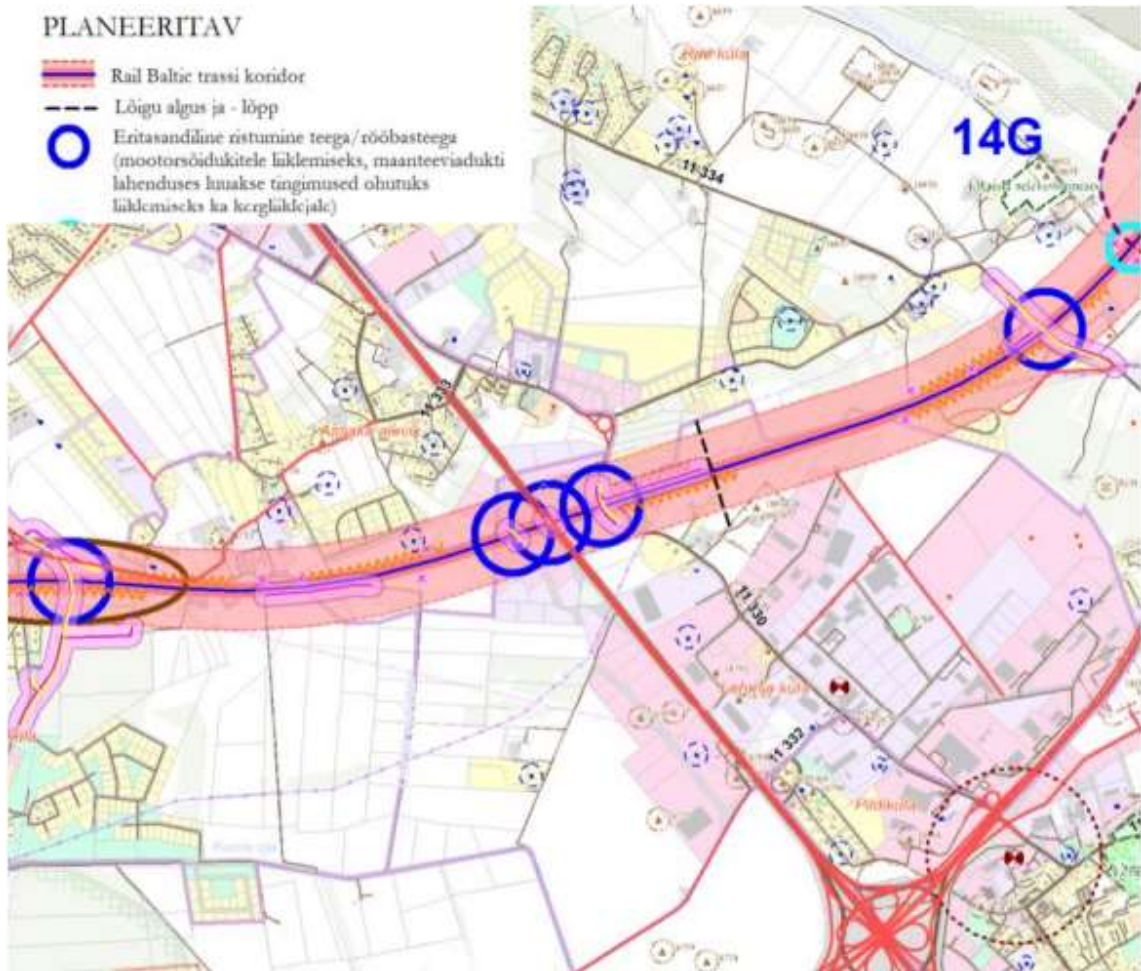
2.2. Missugusel määral mõjutab strateegiline planeerimisdokument teisi strateegilisi planeerimisdokumente, arvestades nende kehtestamise tasandit

Harju maakonnaplaneering 2030+<sup>2</sup> (kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 korraldusega nr 1.1-4/78) täpsustab tingimusi kohalike omavalitsuste territooriumite üldplaneeringute koostamiseks edaspidi. Planeeringuala on märgitud, kui linnalise asustusega ala.

---

<sup>1</sup> <https://keskkonnaamet.ee/keskkonnakasutus-keskkonnatasu/keskkonnakorraldus/keskkonnamoju-strateegiline-hindamine#juhendid>

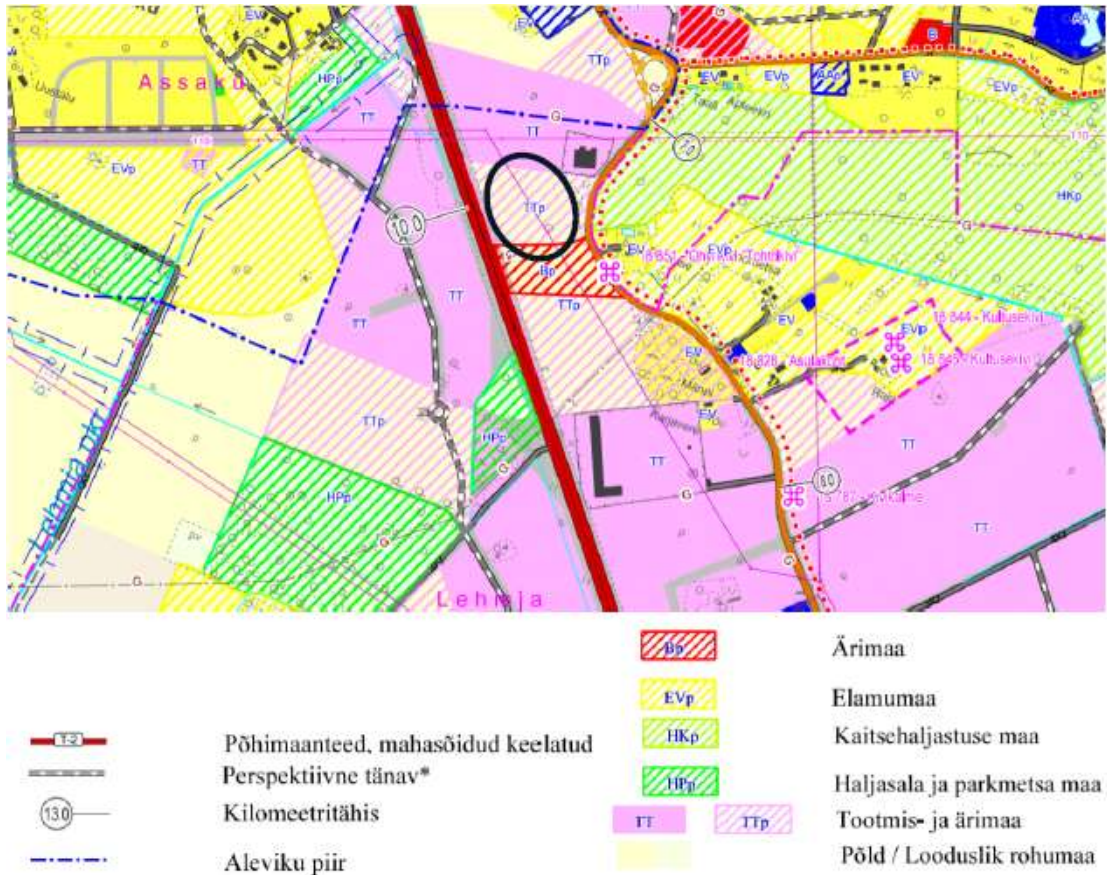
<sup>2</sup> <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/harjumaa/harju-maakonnaplaneering-2030/>



Joonis 1. Väljavõte kehtivast maakonnaplaneeringust

Planeeringuala läbib Rail Baltica raudteetrassi, mis on kehtestatud Rahandusministeeriumi 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41. Antud maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne kiideti heaks Keskkonnaministri 09.08.2017 kirjaga nr 7-12/17/2834-7. Materjalid on kättesaadavad Rail Baltic Estonia kodulehel: <https://rbestonia.ee/>.

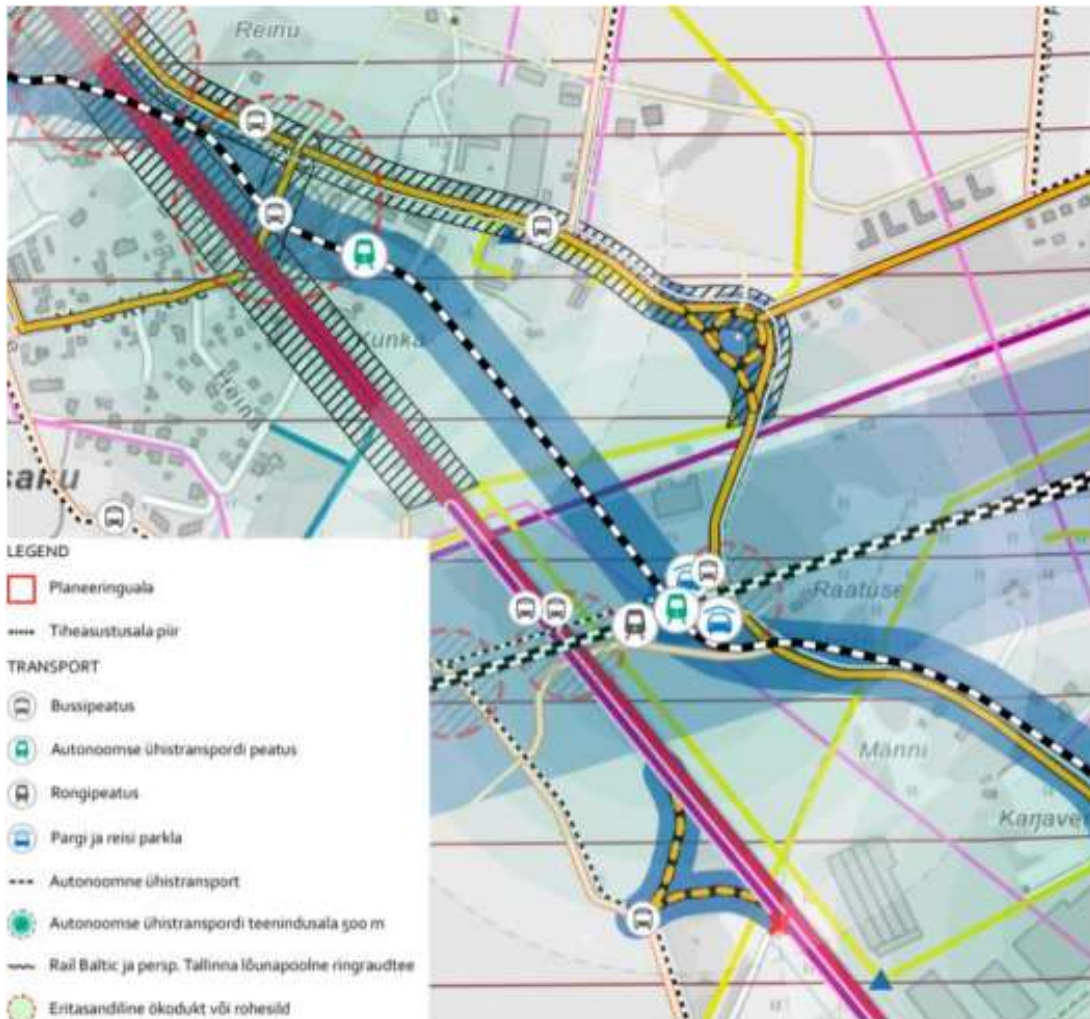
Detailplaneeringu koostamise eesmärk ei ole kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringuga, kus planeeringuala maakasutuse juhtotstarbeks on perspektiivsel tootmis- ja ärimaa.



Joonis 2. Väljavõte kehtivast üldplaneeringust

Detailplaneering on kooskõlas Rae Vallavolikogu 20.04.2021 otsusega nr 151 vastuvõetud Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringuga<sup>3</sup>, mille kohaselt on planeeringuala juhtotstarbeks määratud teenindustevõtete maa ja transpordimaa.

<sup>3</sup> <https://www.rae.ee/pohjapiirkond>



Joonis 3. Väljavõtte Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarve planeeritavaal maa-alal

Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademevee ärajuhtimise arendamise kava aastateks 2017-2028<sup>4</sup> (ÜVK kava) kohaselt asub planeeringuala ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni piirkonnas, mille vee-ettevõtjaks on määratud AS ELVESO. Detailplaneering ei mõjuta ÜVK kava.

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) algatas 29.03.2019 otsusega nr 16-6/19-0535-002 Rail Balticu keskkonnamõju hindamise (KMH). Detailplaneeringus tuleb arvestada Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) aruandes tooduga.

Rail Baltic projektidega seotud keskkonnamõju hindamise tulemused on kättesaadavad Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti kodulehel: <https://www.ttja.ee/eraklient/rail-baltic/rail-baltic>. Detailplaneeringu algatamise ajal on avalikustamise läbinud Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti koostamise keskkonnamõju hindamise aruanne“ (edaspidi KMH aruanne), mis ei ole heaks kiidetud. Käesolevalt ei ole võimalik täpselt määratleda leevendusmeetmeid, kuna KMH aruande menetlus on alles pooleli. Detailplaneeringu menetluse raames on vajalik teha koostööd kõikide mõjutatavate valdkondade ja leevendusmeetmete rakendamisel Rail Balticu projekti koostajatega ning KMH ekspertidega.

<sup>4</sup> <https://www.rae.ee/arengukavad?inheritRedirect=true>



Arvestamisele kuuluvad planeeringud ja muu alusmaterjal on toodud lisa 2 punktis 3.1.

2.3. Strateegilise planeerimisdokumendi asjakohasus ja olulisus keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse

KSH eelhinnangu koostamise keskseks eesmärgiks on strateegilise planeerimisdokumendiga kaasnevate keskkonnamõtjude kohta informatsiooni kogumine ja analüüsimine ning keskkonnakaalutluste integreerimine planeerimise protsessi selle võimalikult varajases staadiumis ja planeeringute hierarhia suuremast tasandist alates. Detailplaneeringu tasandit arvestades ei ole see otseseks vahendiks nt riiklike keskkonnakaalutluste muutmisel. Samas arvestab detailplaneeringu menetluse protsess riiklike normatiividega sh Euroopa Liidu normidega, mis tulenevad mh keskkonnakaalutlustest.

Lähtuvalt detailplaneeringu sisust ja planeerimisseaduse §is 126 määratud detailplaneeringu ülesannetest, ei oma planeerimisdokument mõju keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse.

2.4. Strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega seotud keskkonnaprobleemid

Loodusvarade väljaselgitamisel ja keskkonna vastupanuvõime hindamisel lähtutakse Maa-ameti geoportaali<sup>5</sup> muldade, geoloogia, kitsenduste, maardlate, looduskaitse ja Natura 2000, kultuurimälestiste, maaparandussüsteemide jt kaardirakenduste ning Keskkonnaagentuuri Keskkonnaregistri andmetest.

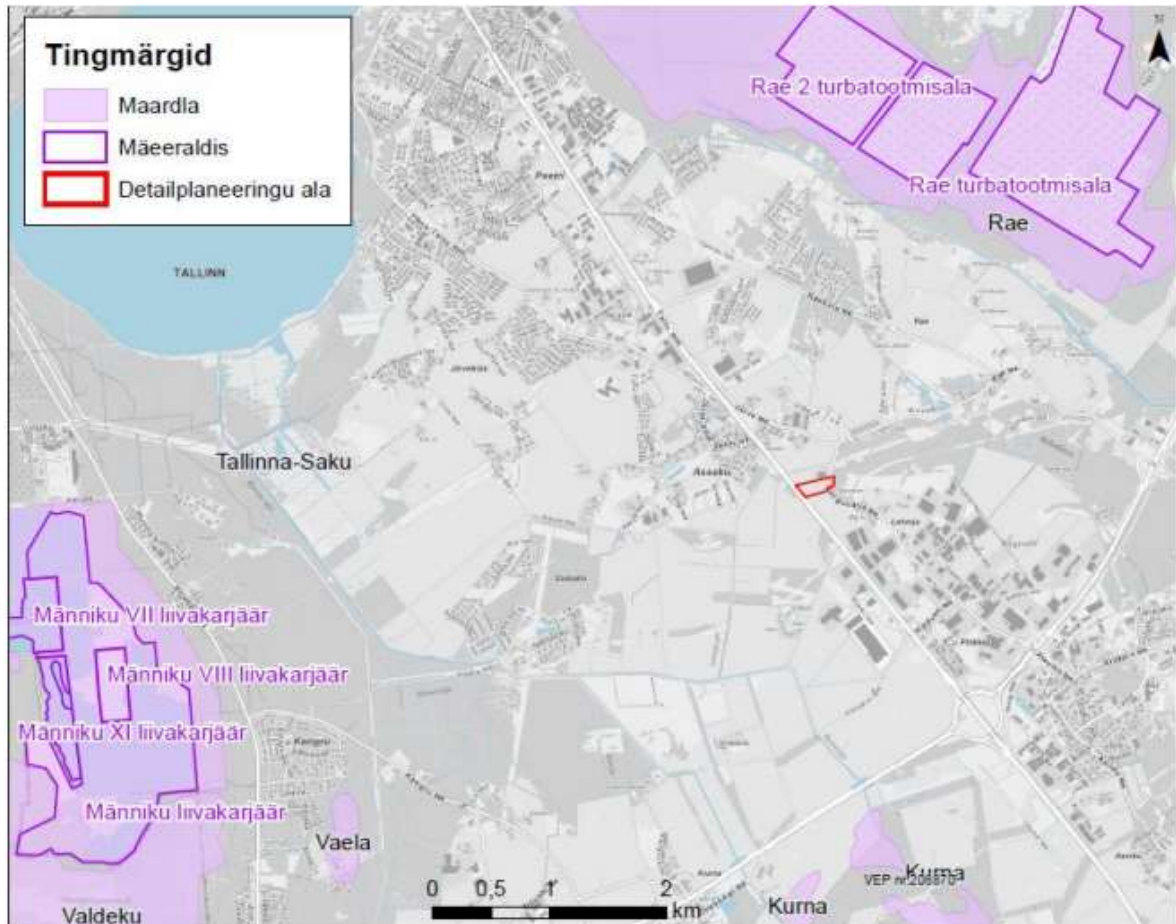
2.4.1. Geoloogia, maavarad, mullastik ja radoon

Geoloogia. Pinnakatte moodustavad vaadeldaval alal sorteerimata glatsiogeensed setted ehk moreen. Pinnakatte paksus antud piirkonnas on 2-5 m. Teisi pinnakatte tüüpe vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei esine.

Maavarad. Kavandatava peatuse alal ja ümbruses ei ole arvele võetud maavarasid ega maardlaid. Lähimad maardlad on ca 2,5 km kaugusele jäävad Rae ja Kurna maardlad, Vaela ja Peningi maardlad asuvad ca 5 km kaugusel (joonis 4). Lähimad mäeeraldised on linnulennult ca 2,7 km kaugusel asuv Rae ja Rae 2 turbatootmisalad ja ca 5,5 km kaugusel läänes asuv Männiku, Männiku VII, Männiku VIII ja Männiku XI liivakarjäärid.

---

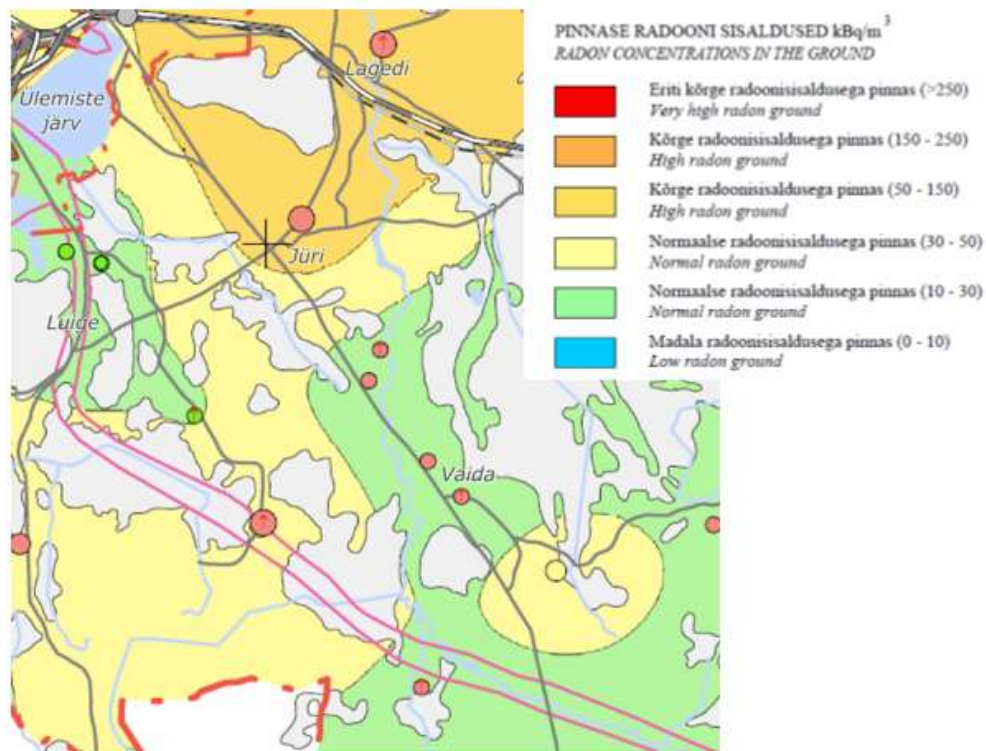
<sup>5</sup> <https://geoportaal.maaamet.ee/est/Kaardirakendused-p2.html>



Joonis 4. Piirkonnas asuvad maavarad

Mullastik. Maa-ameti mullastiku kaardirakenduse (16.05.2022) andmete kohaselt on planeeringualal leostunud gleimullad (Go), gleistunud leostunud mullad (Kog), gleistunud rähkmullad (Kg) ja koreserikkad rähkmullad Kr.

Radoon. Eesti Geoloogiakeskuse poolt läbi viidud radoonisisalduse kaardistamisele kuulub Rae valla põhjaosa (osaliselt Rae, Soodevahe, Ülejõe, Kopli küla ja Lagedi alevik) kõrge radooniriskiga alade loetellu, kus majade siseõhus esineb sageli kõrge radooni kontsentratsioon.



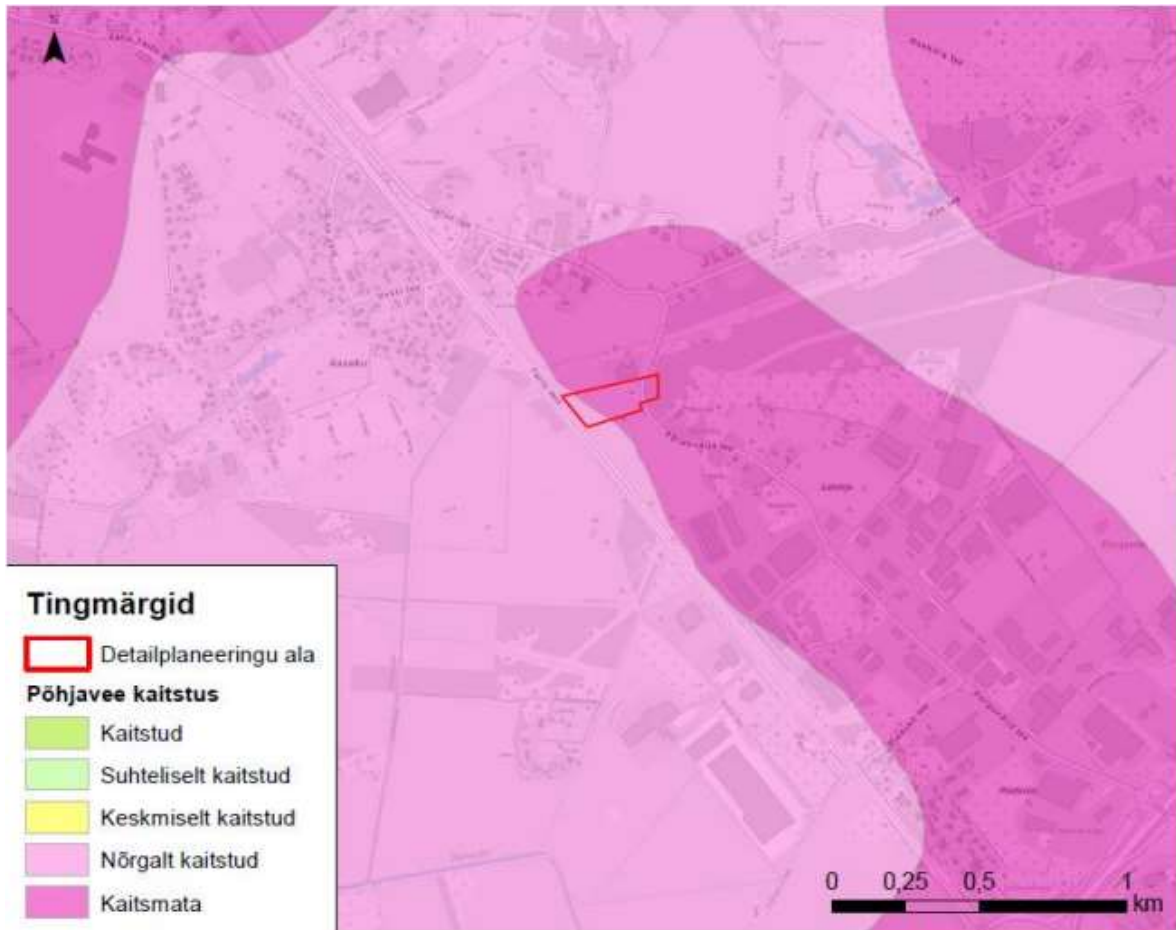
Joonis 5. Pinnase radoonisisaldus Rae vallas

Planeeritav tegevus ei mõjuta radooni, küll aga mõjutab radoon planeeritavat tegevust. Vastavalt standardile EVS 840:2017 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ on piiranguteta ehitustegevuseks lubatud radooni piirsisaldus pinnaseõhus 50 kBq/m<sup>3</sup> ning hoonete elu-, puhke-, ja tööruumides peab radoonitase olema alla 300 Bq/m<sup>3</sup>.

Tagada tööruumide radooni taseme vastavus keskkonnaministri 30.07.2018 määruses nr 28 „Tööruumide õhu radoonisisalduse viitetase, õhu radoonisisalduse mõõtmise kord ja tööandja kohustused kõrgendatud radooniriskiga töökohtadel“ toodud normidele.

#### 2.4.2. Põhja- ja pinnavesi

Detailplaneeringuga hõlmatud ala on Maa-ameti kaardirakenduse põhjavee loodusliku kaitstuse kaardi andmete (16.05.2022) kohaselt nõrgalt kaitstud ja kaitsmata põhjaveega alal, mistõttu on edasises planeerimismenetluses vajalik ette näha meetmed põhjavee kaitseks. Tegevuste kavandamisel tuleb jälgida, et ei mõjutataks negatiivselt põhjavee omadusi ja sellest tulenevalt elanikeni jõudva joogivee kvaliteeti.



Joonis 6. Põhjavee kaitstus piirkonnas

Planeeringualal on Ülem-Devoni veekompleksi, Narva veepideme ja Siluri-Ordoviitsiumi (S-O) veekompleksi lõhelised ja karstunud kivimid veeandvusega  $0,1...0,5 \text{ l s}^{-1}\text{m}^{-1}$ . Nimetatud põhjaveekogum on perioodiks 2015-2021 koostatud Lääne-Eesti veemajanduskava<sup>6</sup> kohaselt heas keemilises ja koguselises seisundis.

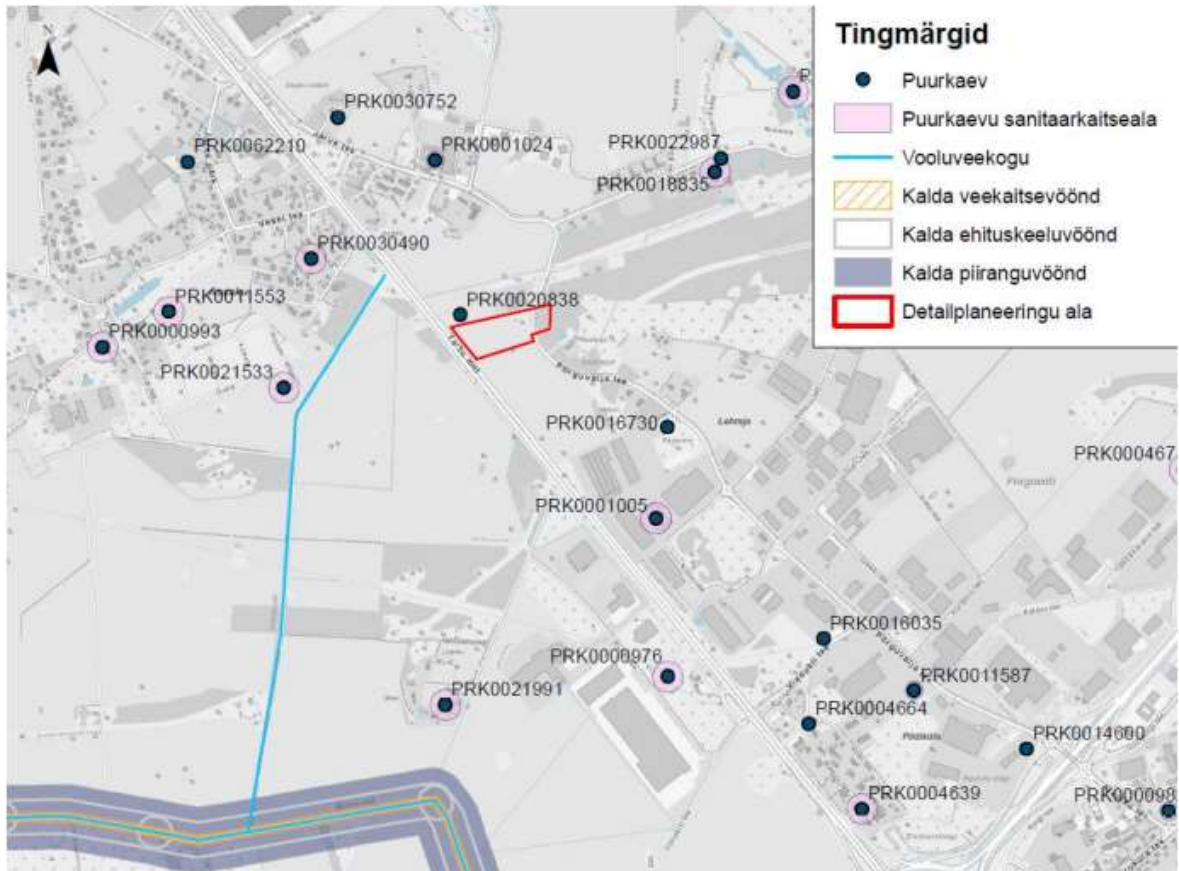
Keskkonnaregistri andmetel ei ole seisuga 16.05.2022 planeeritaval alal registreeritud pinna- ega põhjavee objekte.

Vaadeldaval alal puurkaeve ei asu, kuid selle lähiümbruses küll – lähim puurkaev (PRK0020838) asub ca 65 m kaugusel planeeritavast alast. Keskkonnaregistri kohaselt on puurkaevul 10 m hooldusala. Ca 400 m kaugusele loodesse jäävad puurkaevud (PRK0021533) ja (PRK0030049) – nende sanitaarkaitseala on 50 m. Ca 500 m kaugusel kagus asub puurkaev (PRK0016730).

Vaadeldavast alast loodes kulgeb Lehmja peakraav (VEE1093200) (joonis 7). Lehmja peakraav on ca 2 km pikkune ja kuni  $10 \text{ km}^2$  valgalaga veekogu, mis suubub Kurna ojja. Lehmja peakraavil kehtib kalda veekaitsevöönd ulatusega 10 m ning antud vöönd ei ulatu planeeritava peatuse alale. Vaadeldavat ala läbib 1-2 m laiune kraav, millele ei ole määratud ühtegi veekaitsepiirangut.

Maaparandussüsteeme planeeritava peatuse asukohas ega selle lähiümbruses ei ole. Lähimaks maaparandussüsteemiks on ca 1,7 km kaugusele lõunasse jääv Kurna 1-2 maaparandussüsteem. Planeeritav ala asub endisel maaparandussüsteemi alal.

<sup>6</sup> <https://envir.ee/keskkonnakasutus/vesi/veemajanduskavad>



Joonis 7. Pinna- ja põhjavee objektid piirkonnas

2.4.3. Heited: müra ja vibratsioon, õhusaaste, tahked jäätmed, nõrgvesi, ohtlikud ja suurõnnetuse ohuga ettevõtted, soojussaared

Müra. Maa-ameti mürakaardi kohaselt mõjutab planeeritavat ala Tallinna ringteelt tulenev müra, kus aastakeskmine müratase on 50 - 70 dB.

Hoonete projekteerimisel peab arvestama standardis EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest“ toodud nõudeid, et vältida ülaltoodud objektidest tulenevaid võimalike mürahäiringuid. Täpsed tingimused tuleb esitada detailplaneeringus.

Vibratsioon. Planeeritaval alal ega selle ümbruses ei ole vibratsiooni põhjustavaid objekte.

Õhusaaste. Välisõhu kvaliteedi pidevseiret kavandatava tegevuse piirkonnas ei teostata. Välisõhu kvaliteeti mõjutavad paiksed heiteallikad ja liiklus. Vaadeldaval alal ja lähiumbruses paikseid heiteallikaid registreeritud ei ole. Vaadeldavale alale lähemad paiksed heiteallikad asuvad ca 500 m kaugusel kagus AS Saku Metall, ca 1,2 km kaugusel Põrguvälja Soojus OÜ, ca 1 km kaugusel lõunas AS Eesti Post ja ca 1,4 km kaugusel põhjas Sanitex OÜ.

Tahked jäätmed. Planeeritaval alal ei asu tahkeid jäätmeid.

Nõrgvesi. Planeeritaval alal ei ole nõrgvett.

Ohtlikud ja suurõnnetuse ohuga ettevõtted. Planeeritava ala läheduses ei asu ohtlike ega suurõnnetuse ohuga ettevõtteid.

Soojussaared. Maa-ameti soojussaarte rakenduse kohaselt on planeeritava ala läheduses olemasoleva tootmis- ja ärimaa osas välja toodud soojussaared.



Joonis 8. Soojussaared piirkonnas

#### 2.4.4. Rohevõrgustik, taimeistik ja loomastik

**Rohevõrgustik.** Detailplaneering ei asu rohevõrgustiku alal. Planeeritav ala ei kuulu Harju maakonna teemaplaneeringu „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ järgi rohevõrgustiku ega ka Rae valla üldplaneeringu järgse rohevõrgustiku piirkonda. Lähim rohevõrgustiku koridor jääb Tallinna ringtees üle tee ehk planeeringualast ca 1,2 km kaugusele ida suunas.

**Taimeistik.** Planeeritav ala on tasane. Enamasti on tegu haritava ja loodusliku rohumaaga, planeeritaval alal kasvavad harvad puud.

**Loomastik.** Planeeringualal elavad putukad ja looniidule/metsale iseloomulikud väikeliigid (halljanes, rebane jms) ning linnud (metsvint jne). Ulukid (kitsed, põdrad jm) kasutavad antud ala kohati oma rändeteena ja on pigem eksikülalised.

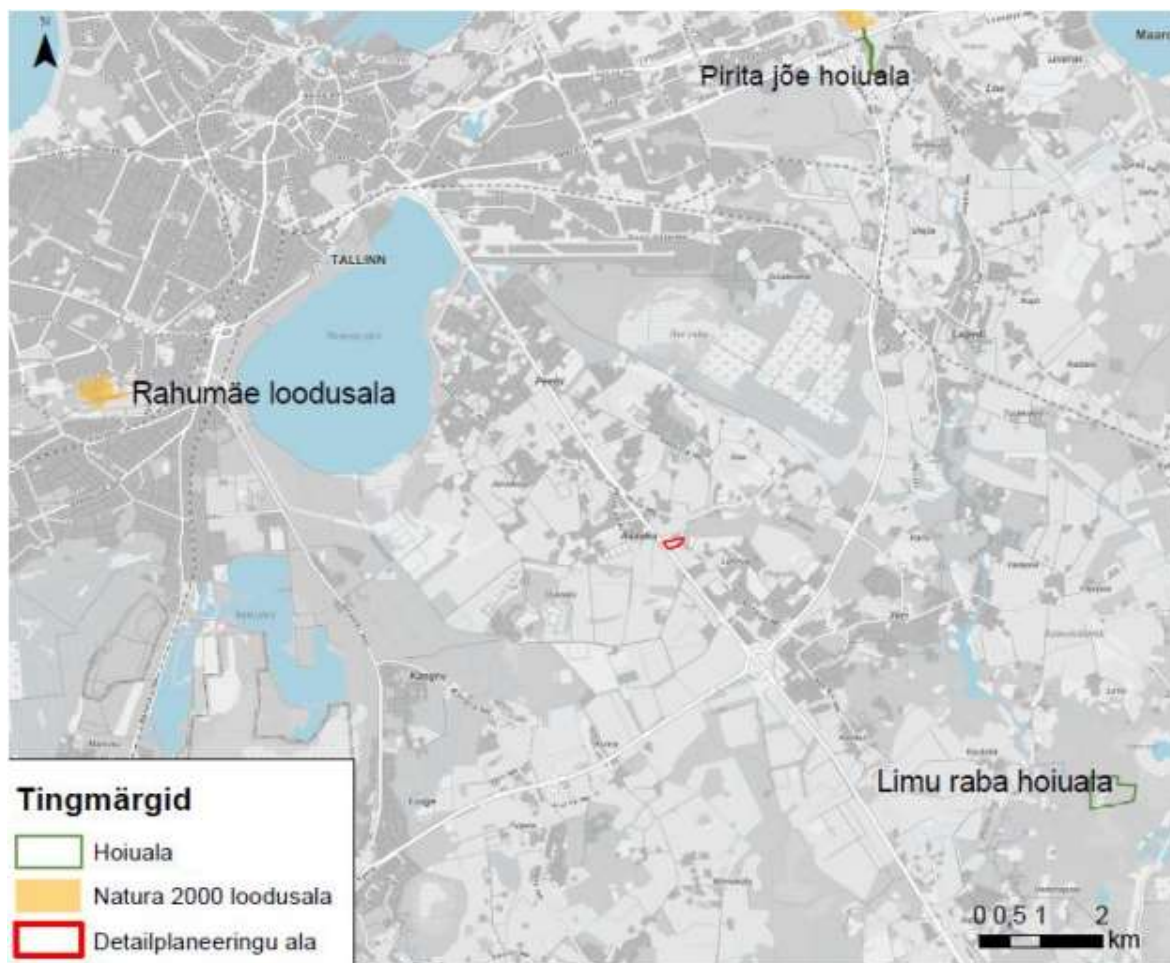
#### 2.4.5. Kaitstavad loodusobjektid, s.h Natura 2000 alad

Vastavalt looduskaitseaduse §-le 4 on kaitstavateks loodusobjektideks kaitsealad; hoialad; kaitsealused liigid ja kivistised; püsielupaigad; kaitstavad looduse üksikobjektid

ning kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavad loodusobjektid. Natura 2000 alasid kaitstakse looduskaitseseaduse § 4 nimetatud kaitstavate loodusobjektide kaudu.

Eesti Looduse Infosüsteemi (EELIS) ning Maa-ameti looduskaitse ja Natura 2000 kaardirakenduse andmete (16.05.2022) kohaselt ei asu detailplaneeringu vahetus läheduses ega ka konkreetsel planeeringualal kaitstavaid loodusobjekte ega Natura 2000 võrgustiku alasid, seega mõju kaitstavatele loodusobjektidele ja Natura 2000 alale puudub.

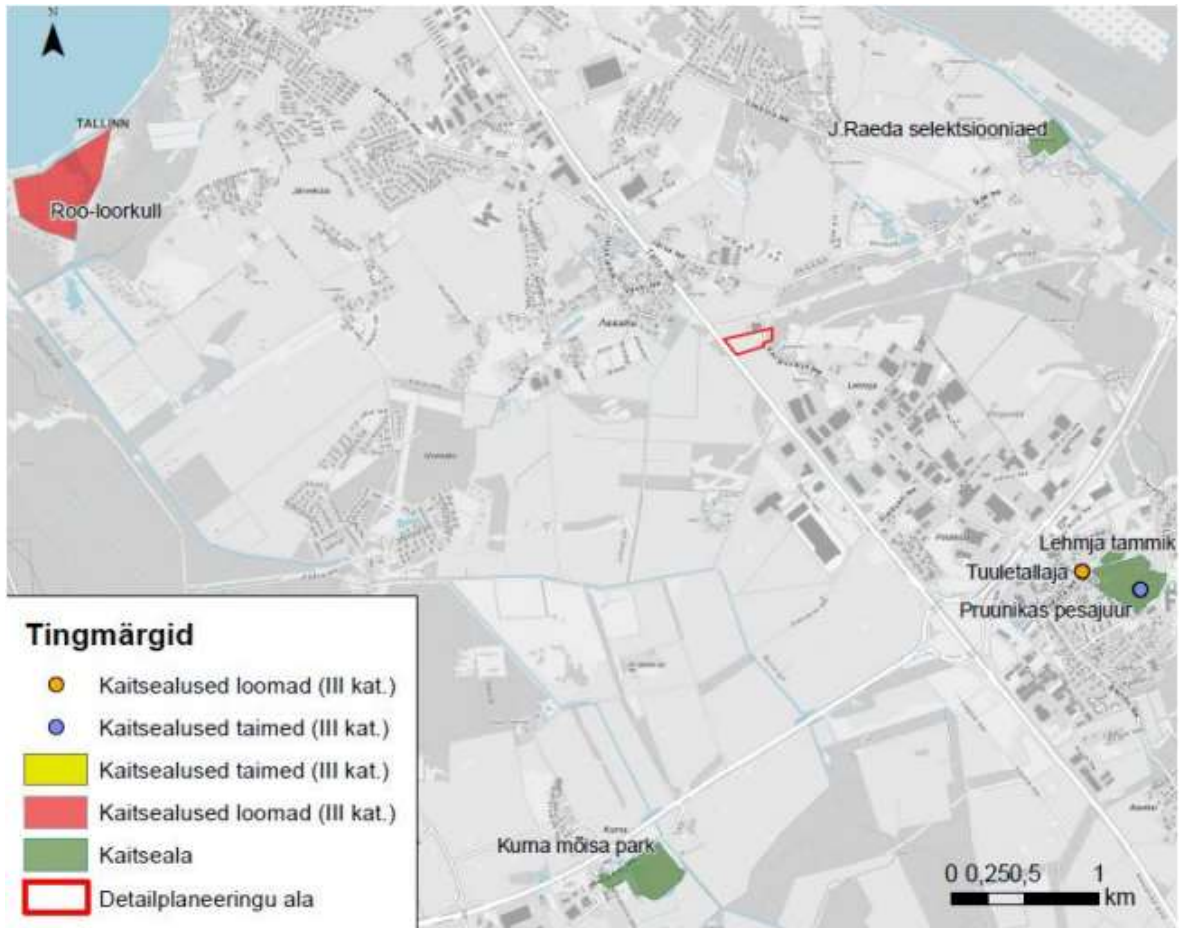
Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu Natura 2000 võrgustiku alasid. Lähimad Natura 2000 alad on ca 8 km kaugusel põhjas asuv Pirita loodusala (RAH0000039) ja ca 9 km kaugusel Tallinna linnas asuv Rahumäe loodusala (RAH0000451).



Joonis 9. Natura 2000 võrgustiku alad ja hoiuasad piirkonnas

Vaadeldaval alal ei asu kaitsealasid. Lähim kaitseala J. Raeda selektsiooniaed (KLO1200546) asub ca 2,2 km kaugusel kirdes. Alast kagus asub veel ca 2,5 km kaugusel Lehmja tammik (KLO1200545) ca 3,3 km kaugusel edelas Kurna mõisa park (KLO1200378).

Alast ca 2,6 km kaugusel kagus asub III kategooria linnuliigi tuuletallaja (*Falco tinnunculus*) elupaik (KLO9126191). Alast ca 4,7 km kaugusel loodes asub roo-loorkulli (*Circus aeruginosus*) elupaik (KLO9115425). Alast ca 2,9 km kaugusel kagus asuvad III kategooria taimeliik pruunikas pesajuur (*Neottia nidusavis*) (KLO9315465) ning ca 4,4 km kaugusel edelas harilik kõoraamat (*Gymnadenia conopsea*) (KLO9338957). I ja II kategooria kaitstavaid liike pole vaadeldaval alal ja vähemalt 1 km raadiuses registreeritud. Püsielupaiku alal ega piirkonnas pole.



Joonis 10. Kaitstavad alad ja objektid piirkonnas

#### 2.4.6. Muinsus- ja miljööväärtused. Väärtuslikud maastikud, pärandkooslused

Muinsuskaitse seadus sätestab, et kinnismälestiseks võivad olla järgmised asjad või asjade kogumid: muinas-, kesk- ja uusaegsed asulakohad, linnused, pelgupaigad, kultusekohad, matusepaigad, muistsed põllud, lohukivid, teed, sillad, sadamakohad ja töödusega seotud kohad; kunsti- ja kultuuriloolise väärtusega tsiviil-, tööstus-, kaitse- ja sakraalehitised ning nende ansamblid ja kompleksid; teaduse, tehnika ja tootmise arengut kajastavad ehitised; monumentaalkunsti teosed; ajaloolise väärtusega ehitised, mälestusmärgid, kalmistud, paigad (maa-alad) ja pargid; veealused uppunud vee-, õhu- ja muud sõidukid, nende osad või nende kogumid koos nende all asuva veekogu põhjaga ning lasti või muu sisuga.

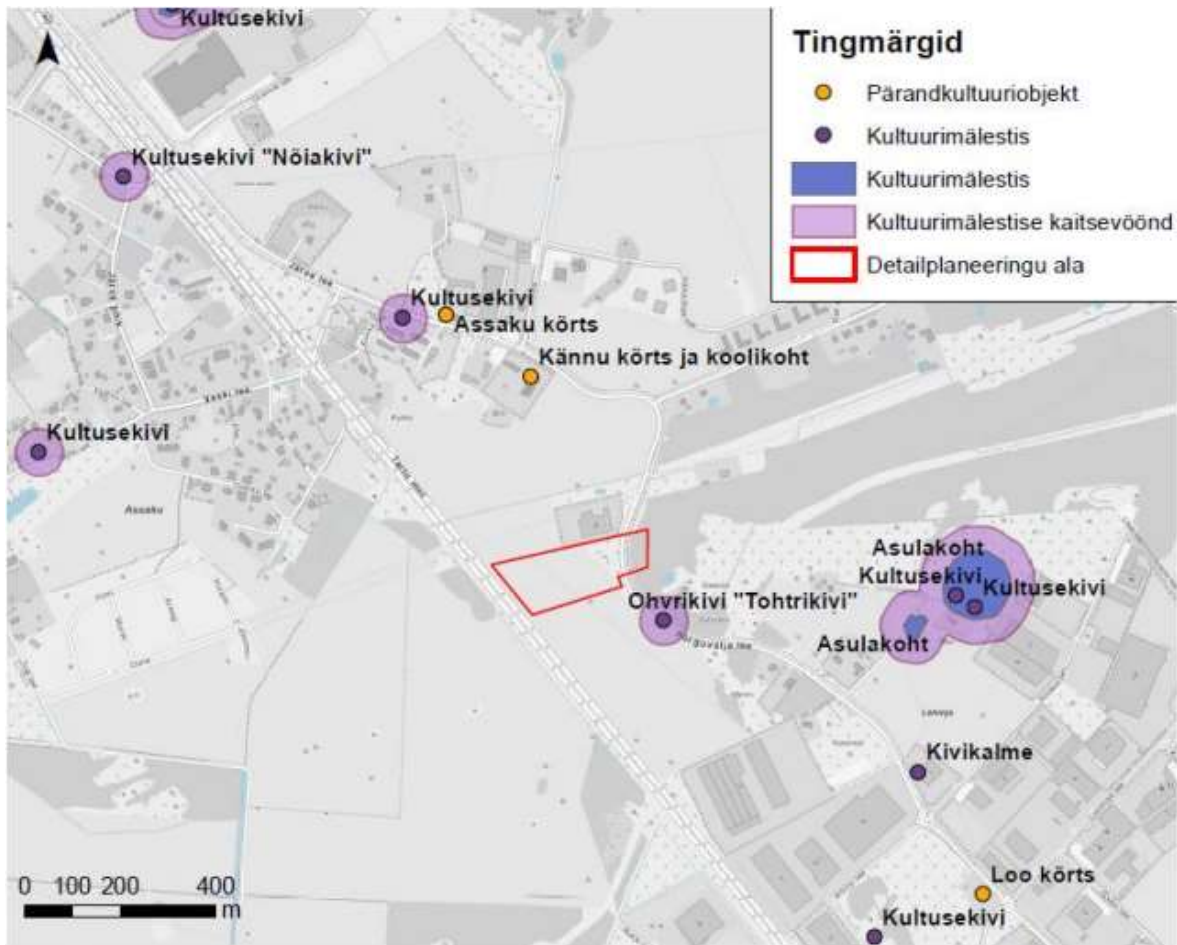
Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakenduse andmetel (16.05.2022) ei asu planeeringualal ega selle vahetus läheduses kultuurimälestisi.

Planeeritava peatuse alal ei asu ühtegi kultuurimälestist, kuid läheduses on registreeritud kultuurimälestisi.

Lähim neist on ca 100 m kaugusele kagusse jääv Ohvrikivi „Tohtrikivi“ (reg nr 18815). Ca 550 m kaugusel põhjas asub Kultusekivi (reg nr 18729).

Kavandatava tegevuse alal ei asu pärandkultuuriobjekte. Lähimad pärandkultuuriobjektid on ca 400 m kaugusel põhjas asuv Kännu kõrts ja koolikoht (reg nr 653:KOR:005) ja ca 600 m kaugusel asuv Assaku kõrts (653:KOR:005).





Joonis 11. Kultuurimälestiste paiknemine planeeritava ala suhtes

2.5. Strateegilise planeerimisdokumendi, sealhulgas jäätmekäitluse või veekaitsega seotud planeerimisdokumendi tähtsus Euroopa Liidu keskkonnaalaste õigusaktide nõuete ülevõtmisel

Detailplaneeringuga kavandatu ei ole otseselt seotud jäätmekäitluse või veekaitsega ega Euroopa Liidu keskkonnaalaste õigusaktide ülevõtmisega. Tulenevalt tegevuse iseloomust ei oma planeerimisdokument tähtsust Euroopa Liidu keskkonnaalaste õigusaktide nõuete ülevõtmisel. Detailplaneering on aluseks lähiaastate ehitustegevuseks ning keskkonnanõuetega on võimalik arvestada detailplaneeringu koostamise käigus.

### 3. STRATEEGILISE PLANEERIMISDOKUMENDI ELLUVIIMISEGA KAASNEV KESKKONNAMÕJU JA EELDATAVALT MÕJUTATAV ALA

Assaku peatus hõlmab enda alla ca 800 m<sup>2</sup> ehitisealuse pinnaga hoone. Vastavalt antud paiga tingimustele asuvad perroon ja rööbasteed avatud süvendiga lõigus, millega ristuvad kolm sõidukite silda. Peatusehoone ei paikne mitte perrooniga samal tasandil, vaid samal tasandil riigimaanteega nr 2 (maapinna tasandil). Peatuse väliala on mõõtmetega 50 x 115 m, hinnanguline ruumivajadus on 5750 m<sup>2</sup>.

Välialale on Rae valla poolt planeeritud ka täiendav ala autonoomse ühistranspordi (trammi) jaoks. Lisaks on Assaku peatus tulevaseks peatuseks ka perspektiivsele Tallinna ringraudteele.

Peatuse rajamiseks ehitatakse jaamahoone, väliala parkimisalaga, juurdepääsu- ja kergliiklustee, ooteplatvormid ja ooteplatvormide vaheline ülepääs.

### 3.1. Mõju võimalikkus, kestus, sagedus ja pöördumus, s.h kumulatiivne ja piiriülene mõju

Detailplaneeringuga elluviidav mõju jaguneb kaheks: ehitusaegne ja kasutusaegne. Ehitustegevuse all tuleb mõista teede, trasside, hoonete ehitamist ning haljasalade rajamist.

#### Mõju pinnakattele, maavaradele, mullastikule

Väljakaevatava pinnase maht ei ole teada, kuid pinnast on võimalik taaskasutada samal ehitusobjektil. Planeeritava ehitustegevuse käigus kasutatakse erinevaid maavarasid nagu liiv, paekivi (killustik), vesi jne, aga nende kasutamine ei oma olulist keskkonnamõju. Pinnasetööde mahud määratakse projekteerimise etapis. Enne ehitustööde algust tuleb viljakas pinnas ehitusalustelt platsidelt koorida ning kasutada seda ala haljastustöödel.

Kavandatava ehitustegevusega kaasneb pinnase ümberpaigutamine, mille mõju on lokaalne, lühiajaline ja pöördumatu.

Pinnasele rajatakse ehitised ja infrastruktuur. Kõvakattega tumedate pindade rajamisel maapinna asemel, kaotame mulla peamised ökosüsteemi teenused, mistõttu üleujutuste ja soojusaarte mõju suureneb.

Ehitustegevuse käigus tuleb järgida ohutusnõudeid ning kasutada ainult töökorras seadmeid ja masinaid.

Seega on tegu lokaalse mõjuga, mis ei avalda laiemat negatiivset mõju ressursside kättesaadavusele või pinnase seisundile.

Kasutusaegselt ei oma planeeringuga elluviidav tegevus olulist mõju pinnakattele, maavaradele ja mullastikule. Kasutusaegselt võib liiklusest tekkiv saaste ladestuda vahetult teeäärsele pinnasesse, kuid see ei oma olulist negatiivset mõju mullastikule ega põhjaveele.

Maastikus uusi pinnavorme, mis muudaks ka paikkonna maakasutust, ei kavandata. Samuti ei looda tingimusi, mis võiksid põhjustada tuule või vee poolset erosiooni, mis omakorda mõjutaks pinnamoodi ja seeläbi maastikku.

#### Mõju põhja- ja pinnaveele

Ehitustegevuse käigus põhja- ega pinnavee võttu ei toimu. Enne kanalisatsioonitrasside valmimist kogutakse töötajate olmega kaasnev reovesi kokku ning antakse üle nõuetele vastavasse purgimiskohta.

Reostustundlikkus on suur looduslikult nõrgalt kaitstud ja kaitsmata põhjavee tõttu. Ehitusaegsed avariid on võimalikud, kuid vähetõenäolised, seega on vähetõenäoline, et saaste jõuab põhjavette. Avariolukordadega kaasneda võiva põhjaveereostuse tekkimise tõenäosus tuleb viia tegevustoimingutega (juhendamine, hoolsus ehitustöödel jne) miinimumi. Ehitusaegne tegevus ei avalda eeldatavalt olulist mõju põhjaveele. Detailplaneeringus peab analüüsima planeeritava tegevuse ehitus- ja kasutusaegsete avariide võimalikkust ning mõju keskkonnale.

Piirkonna kasutamise ajal ei võeta põhja- ega pinnavett ega juhita olmereovett pinnasesse ega veekogudesse.

Hoonete varustamine veega ning olmereovee ja sademevee kanaliseerimine toimub väljaehitatud ja perspektiivselt ehitatavate võrkude baasil vastavalt võrguvaldajate tehnilistele tingimustele, mistõttu ei esine täiendavat pinnasereostuse või

põhjaveereostuse riski. Ühisveevõrguga liitumisel ei ole oodata joogivee nõuetele mittevastavust või veetarbimisest tulenevat olulist keskkonnamõju. Tekkiv reovesi puhastatakse käitlemisjaamas nõuetekohaselt, sellega ei kaasne reoveega olulist keskkonnamõju planeeritava alal.

Parklate rajamisel ja sademeveete ärajuhtimisel tuleb lähtuda kehtivast standardist EVS 843 „Linnatänavad“, EVS 848:2021 „Väliskanalisatsioonivõrk“ ja muudest asjakohastest juhenditest. Sademevee minimeerimise osa peab vastama veeseaduse § 129 lõigetes 1 – 3 toodud põhimõtetele ning Rae valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2017-2028 peatükis 10.4 toodud põhimõtetele.

Suublasse juhitud sademevesi peab vastama Keskkonnaministri 08.11.2019 määrusele nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“.

Tulenevalt kavandatava tegevuse iseloomust ei kaasne olulist negatiivset mõju piirkonna pinna- ja põhjaveele, kui arvestatakse ÜVK kavas toodud meetmete ja põhimõtetega. Planeerimise käigus tuleb tähelepanu pöörata ala looduslikult kaitsmata ja nõrgalt kaitstud põhjaveekihi reostumise vältimisele.

Piirkonna kasutamisega ei kaasne eeldatavalt negatiivset mõju põhja- ja pinnaveele.

Mõju heitmetele: müra ja vibratsioon, valgustus, õhusaaste, lõhn, tahked jäätmed, nõrgvesi

Müra. Ehitustegevuse käigus tekib müra ehitusmaterjalide vedamisel, erinevate paiksete ja liikuvate mehhanismide tööst, ehitustööriistade kasutamisest jne. Ehitustööde läbiviimisel on mürahäiring tõenäoline, kuivõrd liiklustihedus suureneb ehitusaegse transpordi võrra. Ehitusaegne müra võib olla kohati häiriv, kui tehakse mürarikkeid töid.

Mürataset mõjutavad mitmed tegurid, näiteks kaugus müraallikast, teiste müraallikate olemasolu, aga ka ilmastikutingimused, pinnavormid, müratõkked jne.

Kuna tegemist on ehitustöödega tuleb lähtuda ehitamisel kehtestatud müra normidest. Piirkonna ehitamise mõju müratasemele on negatiivne, kuid tegu on lokaalse ja ajutise tegevusega.

Detailplaneeringu elluviimise tulemusel suureneb liikluskoormus ning seeläbi mõjutatakse liikluskorraldust. Liikluse müra häiriv tegur on peamiselt seotud liikluskoormuse kasvuga piirkonnas, liikluse iseloomu ja mootorsõidukite liikide ning nende tehnilise seisukorraga. Liiklusest tulenevad müraallikad on: mootorimüra ning rehvide hõõrdumine vastu teekatet. Samad allikad põhjustavad ka vibratsiooni.

Planeerimisel tuleb ette näha meetmed müra tõkestamiseks lähedalasuvatele elamutele. Lisaks tuleb planeerida visuaalse häiringu tõkestamiseks kõrghaljastust maantee poolsele küljele.

Kasutusaegne müra võib tekkida seadmetest (ventilatsioon, soojuspumbad jms), seetõttu on oluline, et need oleks paigutatud selliselt, et ei häiriks elamu- ja sotsiaalobjekte. Tehnoseadmetest lähtuvad müratasemed peavad nii planeeritava alal kui lähedalasuvatel müratundlike hoonetega aladel vastama keskkonnaministri määruse nr 71 lisa 1 toodud asjakohase mürakategooria sihtväärtustele.

Hoonete projekteerimisel peab arvestama standardis EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest“ toodud nõudeid, et vältida ülaltoodud objektidest tulenevaid võimalike mürahäiringuid. Täpsed tingimused tuleb esitada detailplaneeringus.

Piirkonna kasutamisel tekkiv müratase võib olla mõõdukalt negatiivne.

Tagada tuleb, et nii ehitustegevuse kui ka hilisema kasutamise ei ületaks ümbruskonnas ja hoonetes keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ ja sotsiaalministri 17.05.2002 määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ ning sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ toodud norme müra ja vibratsiooni osas.

Vibratsioon. Ehitustöödest põhjustatud vibratsiooni võivad tingida eelkõige aluspinnase tihendamine jms. Üldjuhul on kõige rangemad vibratsiooninormid hoonetele (vibratsioon, mis hooneid kahjustada võiks) üle 30 korra kõrgemad tasemest, mis on inimese poolt tajutav. Elamuehituse mõju vibratsioonile võib olla ajutiselt nõrgalt negatiivne. Tegu on lokaalse ja ajutise mõjuga.

Piirkonna kasutamisega ei kaasne eeldatavalt vibratsiooniteket. Vähesel määral võib vibratsiooni tekitada ehitusaegne autotransport, kuid selle mõju on minimaalne ja ajutine. Ehitusaegselt tuleb tagada, et ehitustegevusega kaasnevad müra- ja vibratsioonitasemed ei ületaks keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisa 1 ja sotsiaalministri 17.05.2002 määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ kehtestatud norme.

Peatuse kasutamisetapis olulist negatiivset keskkonnamõju maapinna kaudu leviva vibratsiooni näol eeldada ei ole. Kasutusaegses etapis esineb Rail Balticu rongiliikluse poolt tekitatud vibratsiooni. Selle mõju on hinnatud raudtee põhiprojekti detailsusastmes.

Valgustus. Ehitustööde käigus võib toimuda ehitusobjekti valgustamine. Võrreldes olemasoleva olukorraga võib valgustusest tulenev mõju olla negatiivne, kuid see on lokaalne ja ajutine.

Peatuse kasutamisega seotud valgusreostust on võimalik vältida projekteerimise käigus, kui nähakse ette reguleeritava valgustugevusega valgustussüsteemid (mis on ühtlasi energiasäästlikud) ning välditakse häirivat valgustamist (nt sinise valgusega LED valgustid, agressiivse valgusega reklaamtahvlid jms). Valgustus tuleb suunata valgustamist vajavale objektile. Vältida tuleb ülevalgustamist ja valguse levikut lähipiirkonna elamuteni. Arvestades, et peatus asub maanteedel vahelisel alal, mis on juba valgustatud, siis peatus üldist ala valgustatust palju ei tõsta. Lisaks jäävad peatusele lähemad elamud sellest vähemalt 100 m kaugusele, seega olulist negatiivset mõju valgusreostuse näol neile eeldada ei ole.

Maa-ala valgustamisega võib kaasneda kahepidine mõju: positiivne sotsiaalne mõju (turvalisuse ja turvatunde kasv) ning negatiivne keskkonnamõju (valgusreostus). Kasutusaegne valgustatus on reeglina tavapärane, kuid vajab detailplaneeringu koostamise käigus analüüsimist ning vajadusel tuleb ette näha vastavad leevendusmeetmed.

Piirkonna valgustusega võib kaasneda nõrk positiivne mõju ning nõrk negatiivne mõju.

Õhusaaste. Ehitustegevuse käigus tekib saasteaineid õhku (tahked osakesed, CO, NOx jne). Erinevatel kütustel töötavad ehitusseadmed ja asfalteerimine võivad tekitada lõhna. Ehitustööde käigus ei ole ette näha kiirgust. Eeldatavasti ei ole ehitustegevusest tulenev õhusaaste oluline, kuid kõige häirivam võib olla tahkete osakeste (tolm) heide.

Õhusaasteainete levik sõltub oluliselt meteoroloogilistest tingimustest (tuule kiirus ja suund, õhutemperatuur, õhuniiskus) ning on seetõttu pidevalt muutuv. Meteoroloogilised tingimused nagu õhutemperatuur, tuule suund ja kiirus määravad ära saasteainete püsimise ja levimise õhus. Tuulise ilmaga on saasteainete kontsentratsioonid reeglina madalamad, mis on tingitud parematest hajumistingimustest. Mida tugevam tuul, seda

rohkem on õhus turbulentsid keeriseid ning seda kiiremini õhusaaste hajub. Oluline saaste hajumist soodustav tegur on ka päikesekiirgus, mis tekitab maapinna soojendamise kaudu tõusvaid õhuvoole. Seega tekivad kohalikud õhusaaste probleemid peamiselt ebasoodsatel ilmastikutingimustel. Atmosfääriõhu kaitse seaduse (§ 8) tähenduses loetakse ebasoodsateks ilmastikutingimusteks selliseid meteoroloogilisi tingimusi, mis võivad omavahelises lühiajalises koostoimes põhjustada teatud piirkonna õhukvaliteedi halvenemist maapinnalähedases õhukihis. Sellised saasteainete akumulereerumist soodustavad tingimused võivad näiteks omavahelises koostoimes olla temperatuuri inversioon vahetult maapinnalähedases õhukihis, vertikaalse turbulentsi puudumine ja tuulekiirus 0–2 m/s.

Välisõhu kvaliteeti reguleerib peamiselt atmosfääriõhu kaitse seadus, mis seab välisõhu mõjutamise kohta esitatavad nõuded ning meetmed välisõhu kvaliteedi säilitamiseks ja parandamiseks. Antud seaduse alusel on kehtestatud õhukvaliteedi piirväärtused - saasteainete lubatav kogus välisõhu ruumalaühikus või pinnalaühikule sadestunud saasteaine lubatav kogus, mis on kehtestatud teaduslike andmete alusel. Piirväärtuse kehtestamise eesmärk on vältida, ennetada või vähendada saasteaine ebasoodsat mõju inimese tervisele või keskkonnale. Piirväärtuse ületamisel eeldatakse olulise keskkonnanähtingu tekkimist.

Piirkonna ehitamise käigus võib tekkida mõningane negatiivne mõju tahkete osakeste (tolm) osas, mis on ajutine ja lokaalne.

Kasutusaegne mõju välisõhule tuleneb suuresti transpordist ja vähesel määral paiksetest saasteallikatest (küttekolded jms). Liiklusest pärinevate saasteainete levik välisõhus on reeglina kontsentreeritud tee vahetusse lähedusse. Saasteainete levik olulistest kontsentratsioonides piirdub tee-alaga ning selle vahetu ümbrusega, ka suure liikluskoormusega tänavate ääres küündib normväärtuse ületamise ala harva kümnekonnast meetrist kaugemale. See on eelkõige tingitud heitgaaside väljalaskeavade madalast kõrgusest maapinna suhtes. Edasi toimub saasteainete oluline hajumine (saastekontsentratsioonide lahjenemine) välisõhus, mistõttu kontsentratsioonid näiteks 20-30 m kaugusel teest on juba tagasihoidlikud, saasteained on reeglina hajunud nii horisontaal- kui ka vertikaalsuunas.

Kasutusaegselt suureneb transpordist tulenev õhusaaste aga ette ei ole näha õhusaaste olulist suurenemist. Praeguses etapis ei ole teada ettevõtete tegevus. Detailplaneeringu raames tuleb analüüsida keskkonnalubade taotlemise vajadust.

Roheala planeerimisel on välisõhu kvaliteedile pigem positiivne mõju – taimestik panustab õhu puhastamisse ning võimaldab moodustada puhveralasid välisõhu saasteallikate ja tundlike alade (elamualade) vahele.

Ehitus- ja kasutusaegselt tuleb tagada õhukvaliteedi tasemete piirväärtused, mis on välja toodud keskkonnaministri 27.12.2016 määruses nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnõrmed ning õhukvaliteedi hindamispiirid“.

Piirkonna kasutamisega kaasneb neutraalne mõju.

Kavandatav tegevus ei too kaasa lõhna ega selle häiringuid.

Tahked jäätmed. Ehitustegevuse käigus tekkivad jäätmed kogutakse kokku, sorteeritakse ja antakse üle nõuetekohasele jäätmekäitlejale. Olmejäätmeid tekib ehitustegevuse käigus eeldatavalt vähe. Tekkivate jäätmete kogused ei ole teada. Nii detailplaneeringuga kavandatud ehitustegevuse kui hilisema hoonete/rajatiste kasutamise käigus tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale seadusandlusele. Jäätmete kogumise, veo, hoidmise, taaskasutamise ja kõrvaldamise korraldus, nende tegevustega seotud tehnilised nõuded ning jäätmetest tervisele ja keskkonnale põhjustatava ohu vältimise või vähendamise meetmed on sätestatud jäätmeseaduses ning Rae valla jäätmehoolduseeskirjas, kus on välja toodud ka konkreetsed tegevused. Kavandatava

tegevuse jäätmete- ja energiamahukust on võimalik piirata kasutades parimaid võimalikke tehnoloogiaid. Nõuetekohasel käitllemisel ei ületa jäätmetest tekkinud mõju eeldatavalt piirkonna keskkonnataluvust.

Piirkonna ehitamise ja kasutusaegne tekkiv mõju jäätmetele on neutraalne.

#### Mõju rohevõrgustikule, taimestikule ja loomastikule

Rohevõrgustik. Ülemuslike strateegiliste dokumentide kohaselt ei jää planeeringualale rohevõrgustiku elemente. Seega mõju rohevõrgustikule puudub.

Taimestik. Mõju taimestikule avaldub peamiselt ehitustegevuse käigus, kui on vajalik ehitada uusi hooneid, parkimisplatse, teid, trasse jne, millega kaasneb taimkatte eemaldamine. Teadaolevalt ei ole planeeringualal kaitsealuste taimede kasvukohti.

Mõju olemasolevale taimestikule on lokaalselt pöördumatu ja negatiivne.

Vajadusel tuleb olemasolevate puude raiel kinni pidada pesitsusrahu perioodist (15.04 – 30.06).

Kasutusaegselt haljastatakse krundid, detailplaneeringus nähakse ette minimaalne vajalik kõrghaljastus. Detailplaneeringu elluviimisel tuleb arvestada Rae valla üldplaneeringust tulenevatest nõuetest kinnistu haljastusprotsendi ning kõrghaljastuse osakaalu suhtes. Üksikkruntidel säilitatud/rajatud haljastus saab pakkuda eluruumi taim- ja loomaliikidele ning säästa ökoloogilist mitmekesisust. Samuti tõstavad haljasalad elukeskkonna üldist esteetilist väärtust - maastikupildi ilmestamine ja mitmekesistamine, inimeste heaolu parandamine.

Kasutusaegselt uue haljastuse rajamisel on lokaalne, püsiv ja positiivne mõju.

Loomastik. Ei ole teada, et planeeringualal on hoonete alla jääval osal elustiku jaoks olulised elupaigad või toitumisalad. Eeldatavasti võivad planeeringualal olla lindude ja väikeloomastiku elupaigad. Häiringud lindudele ja loomadele võivad tulla ehitusajal – see on lühiajaline, negatiivne ja lokaalne. Hetkel ei ole teada olemasoleva kõrghaljastusega roheala korrastamise ulatus (vanade haigete puude raie jms), mistõttu on vajalik kinni pidada pesitsusrahust.

On ilmne, et hoonete ehitamine mõjutab alaväikeloomastiku ja linnustikku negatiivselt, kuna vähenevad senised pesakohtadeks, toitumiseks ja varjumiseks sobilikud biotoopide areaal.

#### Mõju kaitstavatele loodusobjektidele, s.h Natura 2000 aladele

Planeeritava ala vahetus läheduses ei ole kaitstavaid loodusobjekte ega Natura 2000 alasid. Ehitusaegne tegevus (sh materjalide vedu) ei mõjuta eemalolevaid loodusobjekte ega Natura 2000 alasid.

Ehitus- ja kasutusaegne tegevus ei mõjuta eemalolevaid loodusobjekte ega Natura 2000 alasid.

#### Mõju muinsus- ja miljööväärtustele. Väärtuslikele maastikele, pärandkooslustele

Detailplaneeringu alal ei ole kultuuriväärtusi, väärtuslike maastike, pärandkooslusi ega miljööväärtusi, seega ehitus- ja kasutusaegne tegevus ülaltoodud väärtusi ei mõjuta.

Puuduvad andmed, et detailplaneeringu elluviimine tooks kaasa olulist kumulatiivset või piiriülest mõju.

### 3.2. Oht inimese tervisele või keskkonnale, s.h õnnetuste esinemise võimalikkus

Planeeritava tegevusega kaasneva keskkonnamõju võib jagada eelkõige kaheks - ehitamisega (teede-, hoonete-, trasside ehitamine) ja kasutamisega seotud mõjudeks. Arvestades planeeritavat ala ümbritseva ala kasutust, ei too detailplaneeringu elluviimine kaasa olulisi mõjusid.

Nagu iga ehitustegevuse käigus, ei saa täielikult välistada avariolukordasid. Võimalikud avariolukorrad (nt ehitusmasinate lekked, inimlik hooletus jms) ja nende vältimise meetmed või nende korral käitumise lahendused on vajalik detailplaneeringu koostamise käigus läbi kaaluda. Ehitustegevuse käigus tuleb järjepidevalt kontrollida seadmete korrasolekut ning ehitustegevuse planeerimisel valida keskkonda vähimal võimalikul viisil mõjutavad lahendused. Õnnetuste vältimiseks tuleb kinni pidada ehitusprojekti ning tööohutust määravates dokumentides esitatud nõuetest. Ehitusprotsessis tuleb kasutada vaid kvaliteetseid ehitusmaterjale ning ehitusmasinaid tuleb hooldada, et vältida võimalikku keskkonnareostust (nt lekete näol). Töötajad peavad olema spetsiaalse hariduse ja teadmistega.

Õhusaaste on tõenäoline ehitustegevuse protsessis ehitusmasinate kasutuse tõttu. Kasutamisaegselt võib esineda teatud määral transpordist tulenevat müra- ja valgusreostust.

Detailplaneeringu elluviimisega kaasnevad mõjud (õhusaaste, valgusreostus, müra, vibratsioon), mis võivad tekitada ohtu inimese tervisele ei suurene määral, mida saab pidada oluliseks. Samuti on õnnetuste esinemise tõenäosus väike.

Detailplaneeringu kasutusaegset ohtu tervisele või keskkonnale ei ole ette näha. Piirkonnas suureneb sõidukite arv, mis tekitavad müra ja õhusaastet, kuid see ei suurene määral, mis võiks olla inimesele või keskkonnale olulise mõjuga. Kasutusaegselt võivad õnnetused esineda veevariide, tulekahjude vm sarnase korral. Õnnetuste esinemise tõenäosus väike.

### 3.3. Mõju suurus ja ruumiline ulatus, s.h geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond

Detailplaneeringuga kavandatu elluviimise mõju suurus ja ruumiline ulatus ei ole suur ning piirdub enamike tegurite osas planeeringualaga. Kõige suurema ruumilise ulatusega on ehitusaegsed mõjud müra ja õhusaaste osas. Müra ja õhusaaste võivad hinnanguliselt kanduda soodsate tingimuste puhul kuni 500 m kaugusele (sõltuvad tuule suunast, tugevusest, õhurõhust jne).

Detailplaneeringu realiseerimise majanduslik mõju on pigem positiivne suurendades piirkonna atraktiivsust. Ala mõjutatav elanikkond on seotud Rae vallaga.

### 3.4. Eeldatavalt mõjutava ala väärtus ja tundlikkus, s.h looduslikud iseärasused, kultuuripärand ja intensiivne maakasutus

Arendustegevuse tulemusena muutub olemasolev maakasutus. Planeeringuga nähakse ette kõrghaljastuse rajamist. Planeeringualal ei paikne maardlaid ega looduskaitseobjekte. Planeeringuala ei asu kultuurimälestisi.

Negatiivset mõju kasvupinnasele saab vähendada kasvupinnase eemaldamisega, ladustamisega kuhilates ja selle hilisema kasutamisega haljastustöödel. Eemaldatud pinnast (sõltuvalt materjalist) on võimalik kasutada kohapeal täite- ja tasandustöödel. Täpne mõju suurus ja ulatus ei ole teada, kuid see ei ole eeldatavalt oluliselt negatiivne.

### 3.5. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele

Vastavalt Keskkonnaregistri ja Maa-ameti kaardirakenduse andmetele (16.05.2022) ei paikne planeeringualal kaitstavaid loodusobjekte, mistõttu mõju neile puudub.

### 3.6. Eeldatav mõju Natura 2000 võrgustiku alale

Vastavalt Keskkonnaregistri ja Maa-ameti kaardirakenduse andmetele (16.05.2022) ei paikne planeeringualal Natura 2000 võrgustiku ala, mistõttu mõju sellele puudub.

## 4. KeHJS § 33 LÕIKES 6 NIMETATUD ASUTUSTE SEISUKOHAD

Detailplaneeringu koostamise algatamise ja KSH algatamata jätmise korralduse eelnõu koos lisadega saadeti seisukoha kujundamiseks Transpordiametile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile, Rail Baltic Estonia OÜle ja Keskkonnaametile.

Transpordiamet tõi oma xx.xx.xxxx kirjas nr välja:

Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium tõi oma xx.xx.xxxx kirjas nr välja:

Rail Baltic Estonia OÜ tõi oma xx.xx.xxxx kirjas nr välja:

Keskkonnaamet tõi oma xx.xx.xxxx kirjas nr välja:

## 5. DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE, PROJEKTEERIMISE JA E HITUSTE GEVUSE KÄIGUS VAJALIKUD KESKKONNAKAITSELISED TEGEVUSED

5.1. Detailplaneeringu raames teostatavad uuringud on toodud käesoleva detailplaneeringu algatamise lisa 2 punktis 8.

5.2. Detailplaneeringu algatamise ajal on avalikustamise läbinud Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti koostamise keskkonnamõju hindamise aruanne, mis ei ole heaks kiidetud. Detailplaneeringu menetluse raames on vajalik teha koostööd kõikide mõjutatavate valdkondade ja leevendusmeetmete rakendamisel Rail Balticu projekti koostajatega ning KMH ekspertidega.

5.3. Läbi kaaluda võimalikud avariiolekorrad ning nende vältimise meetmed ja nende esinemise korral käitumise reeglid.

5.4. Välja selgitada kavandatava tegevusega kaasnevad võimalikud keskkonnamõjud ning sellest tulenevalt ette näha haljastuse ja heakorrastuse põhimõtted ning müra-, vibratsiooni-, saasteriski- ja insolatsioonitingimusi ning muid keskkonnatingimusi tagavad nõuded.

5.5. Hoonete planeerimisel tuleb ette näha meetmed müra tõkestamiseks. Lähtuda kehtivast standardist EVS 842 „Ehitise heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest.“

5.6. Tagada, et nii ehitustegevuse kui ka hilisema kasutamisega ei ületaks ümbruskonnas ja müratundlikes hoonetes keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ ja sotsiaalministri 17.05.2002 määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ ning sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ toodud norme müra ja vibratsiooni osas.



5.7. Tagada kasutusaegsed õhukvaliteedi tasemete väärtused, mis vastavad keskkonnaministri 27.12.2016 määruse nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnormid ning õhukvaliteedi hindamispiirid“ nõuetele.

5.8. Vältida valgusreostust tekitavaid valgustuslahendusi, pöörates erilist tähelepanu valgusallikatele, mis avaldavad mõju elamualadele. Analüüsida detailplaneeringuala kasutusaegset valgustatust ning vajadusel näha ette leevendusmeetmed. Lähtuda standardist 17037:2019+A1:2021 "Päevavalgus hoonetes".

5.9. Tagada radooniohutu keskkond hoonete siseruumides, rakendades vastavaid kehtiva standardi EVS 840 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ meetmeid. Tagada hoone ruumiõhu radooni taseme vastavus Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 28.02.2019 määruses nr 19 „Hoone ruumiõhu radoonisisalduse ja hoone tarindi ehitusmaterjalidest siseruumidesse emiteeritavast gammakiirgusest saadava efektiivdoosi viitetase“ toodud normidele.

5.10. Ette näha meetmed põhjavee kaitseks, kuna planeeritav ala paikneb kaitsmata ja nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Tegevuste kavandamisel tuleb jälgida, et ei mõjutataks negatiivselt põhjavee omadusi ja sellest tulenevalt elanikeni jõudva joogivee kvaliteeti.

5.11. Parklate rajamisel ja sademeveete ärajuhtimisel tuleb lähtuda kehtivast standardist EVS 843 „Linnatänavad“ ja EVS 848:2021 „Väliskanalisatsioonivõrk“. Detailplaneeringus peab selguma planeeritud hoonete brutopinnale vastav parkimiskohtade arv ja parkla ruumivajadus. Analüüsida, kas üldplaneeringuga ettenähtud minimaalne haljastus võimaldab vastu võtta valingvihma, mis on vajalik suunata haljasalale. Puhta ja reostunud sademevee segunemist tuleb vältida. Äravoolu reguleerimiseks ja sademevee immutamise/puhastamiseks vajalike rajatiste ruumivajadusega tuleb planeerimisel arvestada. Soovitav on rakendada programmis LIFE UrbanStorm raames Eesti jaoks välja töötatud sademevee lahendusi<sup>7</sup>.

5.12. Sademevee minimeerimise osa peab vastama veeseaduse § 129 lõigetes 1 – 3 toodud põhimõtetele ning Rae valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2017-2028 peatükis 10.4 toodud põhimõtetele. Suublasse juhitud sademevesi peab vastama keskkonnaministri 08.11.2019 määrusele nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused“. Lahendada vertikaalplaneerimine ning sademe- ja drenaaživee kõrvaldamine kruntidelt eesvooluni, välistada vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele, arvestada transiitvee ärajuhtimisega.

5.13. Planeeringualal esineb pinnases liigniiskust. Lahendada vertikaalplaneerimine ning sademe- ja drenaaživee kõrvaldamine kruntidelt eesvooluni, välistada vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele, arvestada transiitvee ärajuhtimisega. Arvestada, et planeeringualal on endine maaparandussüsteemi ala.

5.14. Lahendada nii ehitustegevuse ajal tekkivate jäätmete kogumine ja käitlemine kui hilisem heakorrastus ja olmeprügi kogumine vastavalt jäätmeseaduses ja Rae valla jäätmehoolduseeskirjas sätestatud nõuetele. Prügikonteineritele tagada võimalikult lihtne liikluskorralduslik ligipääs, järgides muu hulgas jäätmevedaja kehtestatud nõudeid konteinerile ja selle asukohale.

5.15. Vähemalt 20% krundi pinnast määrata haljasalaks. Maantee kaitsevöönd on kohustuslik haljasala. Krundi iga 600m<sup>2</sup> kohta ette näha 1 puu, mille täiskasvamiskõrgus on vähemalt 10m. Läbivate teede äärde planeerida puude allee. Teemaale ettenähtud kõrghaljastus peab jääma teemaale, arvestada tuleb tehnovõrkude kaitsevööndiga ning vastavate istutuspiirangutega.

---

<sup>7</sup> <https://urbanstorm.viimsivald.ee/>

- 5.16. Raietegevuse teostamisel arvestada pesitsusrahu perioodiga (15.04 – 30.06)<sup>8</sup>.
- 5.17. Analüüsida lähtuvalt planeeritavast tegevusest keskkonnalubade taotlemise vajadust.
- 5.18. Detailplaneeringus tuleb ette näha täiendavad meetmed soojussaarte mõju vähendamiseks.
- 5.19. Parklate alad liigendada madal- ja kõrghaljastusega. Vältida tuleb suurte lagedate avaparklate rajamist. Suured avaparklad tuleb liigendada väiksemateks, kuni 30-kohalisteks üksusteks, kasutades haljasribasid, põõsarinnet ning kõrghaljastust meeldiva miljöö ja varju andva keskkonna loomiseks. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestatakse, et hilisem hoolduse korraldamine oleks otstarbekalt lihtne<sup>9</sup>.

## LÖPPJÄRELDUS

Arvestades kavandatud tegevuse mahtu, iseloomu ja paiknemist ei ole alust eeldada detailplaneeringu elluviimisel keskkonnaseisundi olulist kahjustamist (s.h pinnase ja õhu saastumist, olulist jäätmeteket, mürataseme ja vibratsiooni olulist suurenemist). Detailplaneeringuga ei kavandata eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga tegevusi. Kavandatav tegevus ei sea eeldatavalt ohtu inimese tervist, heaolu, kultuuripärandit, looduskaitseobjekte ega vara. Kuna kavandatava tegevuse mõju suurus ja ruumiline ulatus ümbritsevale keskkonnale ei ole teadaoleva info põhjal oluline ega ületa keskkonna vastupanu- ning taastumisvõimet, siis oluline keskkonnamõju puudub, mistõttu puudub vajadus keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamiseks Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu osas.

Rae Vallavalitsusele teadaolevast informatsioonist tulenevalt saab järeldada, et kavandatava tegevusega ei kaasne olulist keskkonnamõju ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine ei ole eeldatavalt vajalik. Keskkonnamõju arvestamine on võimalik planeerimisseaduse § 126 lõike 1 punktide 8 ja 12 kohaselt ja käesoleva lisa 2 peatükis 5 toodu osas detailplaneeringu koostamise, projekteerimise ja ehitustegevuse käigus.

Koostas:  
Pille Vals  
planeeringute spetsialist

---

<sup>8</sup> <https://keskkonnaamet.ee/pesitsusrahu>

<sup>9</sup> Vastuvõetud Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringu peatükk 9.8

**LÄHTESEISUKOHAD**  
**Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse**  
**detailplaneeringu koostamiseks**

**1. ÜLDOSA**

Detailplaneeringu koostamise eesmärgiks on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada vajalikud äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud, mis on vajalikud kohaliku peatuse rajamiseks ning määrata ehitusõigus ning hoonestustingimused, lahendada juurdepääsud, tehnovõrkudega varustamine ning haljastus. Planeeringuala suurus on ligikaudu 2,7 ha.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringuga, kus planeeringuala maakasutuse juhtotstarbeks on perspektiivne tootmismaa.

**2. OLEMASOLEV OLUKORD**

**2.1. ASUKOHT, MAAOMAND**

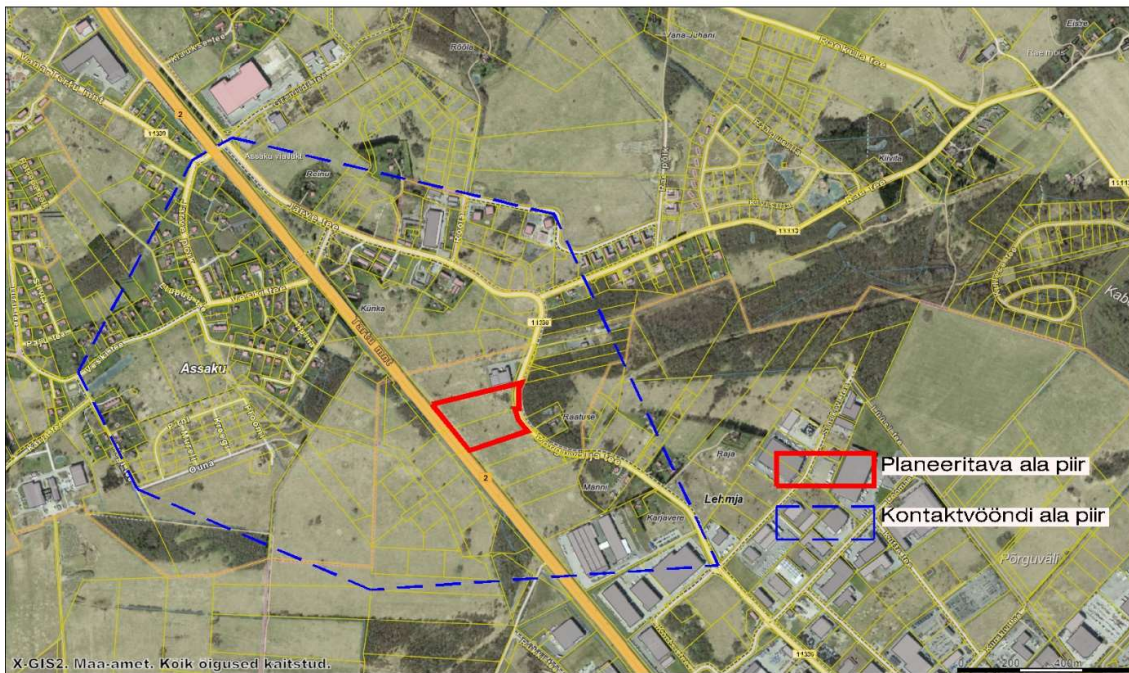
2.1.1. Planeeritav ala asub Lehmja külas 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee ja Põrguvälja tee vahelisel alal. Juurdepääs krundile on Põrguvälja teelt.

2.1.2. Planeeritava ala moodustab:

- Põrguvälja tee 29a katastriüksus suurusega 19872 m<sup>2</sup>, katastritunnus 65301:001:5956, registriosa nr 9005702, sihtotstarve 100% sihtotstarbeta maa;
- Põrguvälja tee L8 katastriüksus suurusega 699 m<sup>2</sup>, katastritunnus 65301:001:5795, registriosa nr 13407602, sihtotstarve 100% transpordimaa;
- 11330 Järveküla-Jüri tee L20 katastriüksus suurusega 876 m<sup>2</sup>, katastritunnus 65301:001:5786, registriosa nr 3348350, sihtotstarve 100% transpordimaa;
- Tallinna-Rapla raudtee 1150 katastriüksus suurusega 16525 m<sup>2</sup>, katastritunnus 65301:001:5957, registriosa nr 9005702, sihtotstarve 100% sihtotstarbeta maa.

2.1.3. Lähialana kaasatakse planeeringusse maa-ala, mis on vajalik teede- ja tehnovõrkude planeerimiseks.

2.1.4. Planeeringuala suurus on ligikaudu 2,7 ha.



## 2.2. HOONESTUS JA HALJASTUS

Ehitisregistri andmetel puudub kinnistul hoonestus. Kinnistu on kaetud loodusliku rohumaaga.

## 2.3. TEHNOVÕRGUD

Planeeringu ala vahetus lähedusse on rajatud erinevad tehnovõrgud:

- A ja B kategooria gaasitorustik;
- Sideehitis maismaal;
- Elektriõhuliin 1-20 kV (Keskpingeliin);
- Elektrimaakaabelliin

## 2.4. PIIRANGUD

Planeeritaval alal lasuvad järgmised maakasutuspiirangud ja kitsendused:

- Gaasipaigaldise kaitsevöönd (Väline ID: GT-1.1.0);
- Sideehitise kaitsevöönd (Väline ID: 96503356);
- Sideehitise kaitsevöönd (Väline ID: 61508979);
- Sideehitise kaitsevöönd (Väline ID: 61508985);
- Sideehitise kaitsevöönd (Väline ID: 61508972);
- Sideehitise kaitsevöönd (Väline ID: 61509169);
- Sideehitise kaitsevöönd (Väline ID: 61509001);
- Sideehitise kaitsevöönd (Väline ID: 61508993);
- Elektripaigaldise kaitsevöönd (Väline ID: K42900594);
- Elektripaigaldise kaitsevöönd (Väline ID: KKL42900594)
- Avalikult kasutatava tee kaitsevöönd;

### **3. LÄHTESEISUKOHAD PLANEERINGU KOOSTAMISEKS**

#### **3.1. ARVESTAMISELE KUULUVAD PLANEERINGUD JA MUUD ALUSMATERJALID**

1. Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneering;
2. Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademevee ärajuhtimise arendamise kava aastateks 2017 – 2028;
3. Rae Vallavalitsuse 15.02.2011 määrus 13 „Digitaalselt teostatavate geodeetiliste alusplaanide, projektide, teostusjooniste ja detailplaneeringute esitamise kord”;
4. Rae Vallavalitsuse 15.02.2011 määrus 14 “Detailplaneeringute koostamise ning vormistamise juhend”;
5. Riigihalduse ministri 17.10.2019 määrus nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded”;
6. Geodeetiline alusplaan;
7. Rae Vallavolikogu 20.04.2021 otsusega nr 151 vastu võetud Rae Valla põhjapiirkonna üldplaneering.
8. Riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkiri nr 1.1-4/41 Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine”
9. Rae Vallavolikogu 19.06.2001 otsusega nr 218 kehtestatud detailplaneering „Lehmja küla ja Assaku aleviku DP I etapp”
10. Tallinna Lennujaama ja Jüri aleviku vahelise ala kergrööbastranspordiga ühendamise eskiisprojekt" koostatud trassivaliku ekspertarvamus ja eskiisprojekti muudatus (Reaalprojekt OÜ töö nr P21040).

#### **3.2. NÕUTAVAD GEODEETILISED MÕÕDISTUSED JA UURINGUD**

Teostada planeeritava maa-ala geodeetiline mõõdistus M 1:500 koos tehnovõrkudega ja kinnistute (ka naaberkinnistute piirid ja aadressid) piiridega. Geodeetiline alusplaan tuleb digitaalselt esitada Rae Vallavalitsusele <https://iseteenindus.rae.ee/> “Digitaaljoonise esitamine ja alla laadimine”.

### **4. NÕUDED MAA-ALA PLANEERIMISEKS**

#### **4.1. ÜLDNÕUDED**

4.1.1. Koostada maa-ala detailplaneering moodsus M 1:500 või M 1:1000. Planeeringus määrata moodustatavate kruntide piirid, kruntide ehitusõigus ja lubatud ehitusalad, hoonestustingimused, maakasutuse sihtotstarve, haljastus, juurdepääs. Kruntide moodustamine ja ehitusõigus anda detailplaneeringu põhijoonisel tabeli kujul.

4.1.2. Detailplaneeringu koosseisus anda kontaktvööndi analüüs krundistruktuuri ja hoonestustiheduse kohta joonisel ja seletuskirjas.

4.1.3. Detailplaneeringu koostamisel arvestada naaberaladel kehtestatud ja koostamisel olevate detailplaneeringutega, Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringuga. Üldplaneeringuga saab tutvuda Rae Vallavalitsuses Aruküla tee 9, Jüri alevik, Rae vald, Harjumaa või Rae valla veebilehel <https://rae.ee>. Detailplaneeringutega on võimalik tutvuda Rae valla GIS-i planeeringute rakenduses <https://map.rae.ee>.

4.1.4. Detailplaneeringu koosseisus esitada planeeringu elluviimise tegevuskava ja planeeringu elluviimiseks vajalikud kokkulepped.

## 4.2. KRUNDIJAOTUS JA HOONESTUS

4.2.1. Määrata hoonestusala ja võimalik hoonete paiknemine, lähtuda olemasolevast teekaitsevööndist ja ehitusjoonest, arvestada seejuures reljeefi, ilmakaarte, tehnovõrkude ning juurdepääsutee asukohaga.

4.2.2. Ehitisealune pind võib kokku olla 40% moodustatava krundi pinnast. Hoone kõrgus kuni 12 m elamute kontaktvööndis (kuni 200 m) peab hoone kõrgus langema 9 m peale. Abihoonete arv krundil kuni 2. Määrata katusekalle. Määrata hoonete  $\pm 0.00$ .

4.2.3. Hoonestustingimuste väljatöötamisel tuleb arvestada kontaktvööndi arhitektuurse vormikeelega ning kasutada sellele sobivaid lahendusi. Võib kasutada ja omavahel kombineerida erinevaid materjale. Vältida tuleb naturaalseid materjale imiteerivaid viimistlusmaterjale ning ümarpalgi kasutust. Hoonete välimus peab olema visuaalselt nauditav ning kaasaegse arhitektuurse lahendusega. Värvilahenduses eelistada heledaid või sooje ja looduslähedasi värvitoone. Aktsendi andmiseks või eristuva lahenduse loomiseks võib kasutada ka kirkamaid või tumedaid värvitoone. Katusekatte värviks valida tume toon (must, tumehall, tumepruun, tumepunane). Määrata piirete kujunduslaad, mis peab sobima hoonete kompleksi arhitektuuriga.

4.2.4. Hoonete projekteerimisel järgida energiatõhususe miinimumnõudeid (Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 11.12.2018 määruses nr 63 „Hoone energiatõhususe miinimumnõuded“) ning arvestada aastal 2020 kehtima hakanud liginullenergiahoone projekteerimismõnõudega. Lisaks tuleb hooned projekteerida vastavalt standardile EVS 842:2003 Ehitise heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest ja vastavalt standardile EVS 840:2017 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“.

4.2.5. Planeeritaval ärimaa krundil määrata ehitisealune pind ja täisehitus %, hoonete arhitektuursed parameetrid ja kujundusprintsipiibid (korruselisus, maksimaalne kõrgus, välisviimistlus).

4.2.6. Näidata võimalikud/soovitavad hoonete asukohad.

4.2.7. Hoone eskiisprojekt tuleb kooskõlastada Rae valla arhitektiga.

## 4.3. HALJASTUS JA HEAKORD

4.3.1. Väärtuslik kõrghaljastus säilitada. Näha ette krundi iga 600 m<sup>2</sup> kohta vähemalt 1 puu, mille täiskasvamise kõrgus on min 10 m.

4.3.2. Moodustatavast kinnistust peab jääma 20% haljastatud alaks.

4.3.3. Piirete rajamine ei ole kohustuslik. Piirde rajamisel on lubatud võrkaed kõrgusega kuni 2m. Põhijoonisel näidata võimalike piirete asukohad, väravad ei tohi avaneda tee poole. Määrata ühtne piirete lahendus lähtuvalt elamu arhitektuurist ning kontaktvööndi üldisest lähendusest.

4.3.4. Lahendada heakorrastus ja olmeprügi kogumine. Kui konteiner asub lähemal kui 3 meetrit naaberkinnistu piirist, on tarvilik naabri kooskõlastus. Prügikonteinerile tagada võimalikult lihtne liikluskorralduslik ligipääs, järgides Rae valla jäätmehoolduseeskirja ning jäätmevedaja kehtestatud nõudeid konteineri ja selle asukoha suhtes.

## 4.4. TEED

4.4.1. Juurdepääs kinnistule ette näha Põrguvälja teelt.

4.4.2. Detailplaneeringu lahenduses tuleb välja töötada meetmed soojusaarte vältimiseks. Parklate alad liigendada madal- ja kõrghaljastusega. Vältida tuleb suurte lagedate avaparklate rajamist. Suured avaparklad tuleb liigendada väiksemateks, kuni

30-kohalisteks üksusteks, kasutades haljasribasid, pöösarinnet ning kõrghaljastust meeldiva miljöö ja varju andva keskkonna loomiseks. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestatakse, et hilisem hoolduse korraldamine oleks otstarbekalt lihtne.

4.4.3. Detailplaneeringu põhijoonisel ja seletuskirjas esitada parkimiskohtade arv. Parkimine lahendada planeeritava ala siseselt. Lahendada parkimine detailplaneeringu koostamisel vastavalt arendatava ala täpsemale kasutusele ning kehtivatele parkimishooldustehnikadele lähtuvalt EVS 843 Linnatänavad. Parkimise lahendamisel tuleb arvestada ka EVS 843 Linnatänavad jalgrataste vähima parkimishooldustehnikaviga.

#### 4.5. TEHNOVÕRGUD

4.5.1. Lahendada tehnovarustus planeeritaval maa-alal ühisevõrkude baasil. Anda tehnovõrkude koondplaan koos uute tehnovõrkude äranäitamise ja koostöökoostajate koostöökoostajatega. Koondplaani alusplaanina kasutada vormistatud detailplaneeringu joonist M 1:500 või 1:1000. Vajadusel määrata tehnovõrkude jaoks servituudid või kitsendused. Planeeringuala peab haarama kogu võrguühenduse. Tehnilised tingimused taotleb tellija või projekteerija võrguvaldajalt vastavalt nende vahelisele lepingule.

4.5.2. Tehnovõrgud vee- ja kanalisatsiooni osas lahendada ühisevõrkude baasil. Tehniliste tingimuste osas pöörduda AS ELVESO poole.

4.5.3. Elektrivarustus lahendada vastavalt Elektrilevi OÜ tehnilistele tingimustele.

4.5.4. Sidevarustus lahendada vastavalt sideteenusepakkuja tehnilistele tingimustele.

4.5.5. Kavandatavate hoonete soojavarustus lahendada vastavalt tellija soovidele.

4.5.6. Lahendada tuleb vertikaalplaneerimine ning sade- ja drenaažvee kõrvaldus kruntidelt eesvooluni, välistada vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele, arvestada transiitvee ärajuhtimisega. Sademe- ja drenaažvee ärajuhtimise lahenduse tehniliste tingimuste osas pöörduda AS ELVESO poole. Olemasolevat maapinda võib tõsta maksimaalselt 0,5 m hoonestusala piires. Olemasolevat maapinda ei või tõsta kõrgemale hoonestatud naaberkinnistu maapinnast. Vertikaalplaneerimisega tuleb tagada vihmavee mitte kaldumine naaberkinnistutele. Anda kavandatavad hoonestusala kõrgusmärgid ning näidata sademeveejuhtimise suunad. Arvestada varem tehtud maaparandustöödega ja tagada olemasoleva drenaaži- ja sademeveesüsteemi toimimine.

4.5.7. Lahendada tuletõrje veevarustus.

4.5.8. Hoonete ja tehnovõrkude projekteerimisel tuleb tagada istutatavate puude ning ehitiste vahelised kujud vastavalt EVS 843:2016 nõuetele.

### 5. NÕUTAVAD DETAILPLANEERINGU KOOSKÖLASTUSED

5.1. Detailplaneeringu peab heaks kiitma erinevates etappides Rae Vallavalitsuse planeerimis- ja maakorralduskomisjon.

5.2. Detailplaneering koostatakse koostöös planeeritava ala kinnisasja ja naaberkinnisasja omanikega ning olemasolevate ja kavandatavate tehnovõrkude valdajatega. Peale selle on detailplaneeringu lahendus vajalik koostöökoostajate:

- Põhja päästekomisjon;
- Transpordiamet;
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium.

5.3. Koostöös saadud nõusolekud detailplaneeringu lahenduse kohta ja tehnovõrkude valdajate koostöökoostajate lisada detailplaneeringule tabeli kujul.

## **6. NÕUTAV DETAILPLANEERINGU KOOSSEIS**

6.1. Detailplaneering esitada planeerimisseaduses kehtestatud mahus juhindudes teistest seadustest ning vara ja maaomandit reguleerivatest õigusaktidest. Detailplaneeringu üldosas anda planeeringu vajalikkuse põhjendus ja haakuvus kontaktvööndi ning üldplaneeringuga, seletuskirja alapunktides teemade kaupa lahenduste kirjeldused. Kirjeldada, milliseks võivad kujuneda detailplaneeringu elluviimisega eeldatavalt kaasnedavad võivad majanduslikud, sotsiaalsed ja kultuurilised mõjud ning mõju looduskeskkonnale. Esitada detailplaneeringu elluviimise tegevuskava.

6.2. Joonistest on vajalik esitada situatsiooniskeem, kontaktvööndi skeem koos naaberplaneeringute lahendustega, tugiplaani kehtival topogeodeetilisel alusplaanil koos naaberkiiride piiridega mõõdetuna vähemalt 20 m planeeringualast väljaspool ja fotodega olemasolevast situatsioonist, põhijoonis, illustreeriv joonis, tehnovõrkude plaan 1:500 või 1:1000, teede lõiked, tehnovõrkude skeemid liitumispunktideni ja eesvooluni.

6.3. Detailplaneering esitada Rae Vallavalitsusele 3 eksemplaris köidetult paber kandjal ja digitaalselt andmekandjal ühes eksemplaris joonised .dwg- ja .pdf-formaadis, seletuskiri .doc- ja .pdf-formaadis. Lisaks esitada ühes eksemplaris värviline detailplaneeringu materjalidega kaust avalikustamise läbiviimiseks.

6.4. Põhijoonisest esitada lisaks AutoCad2010 .dwg fail, kus sidusa joonega on ära toodud 4 kihti: planeeringuala; kinnistu piir; ehitusala; hoone. Kihtide nimetamisel tuleb kasutada ainult nimesid, mitte numbreid.

6.5. Kõik esitatavad AutoCad2010 .dwg failid peavad olema kahemõõtmelised ja Eesti Vabariigis kehtivas koordinaatsüsteemis. Sidusaid objekte kujutav geomeetria peab olema ka digitaalses esitluses sidus (hoone peab olema kinnine kontuur, planeeritud trass peab kaevust kaevuni olema sidus).

6.6. Detailplaneering tuleb enne kehtestamist digitaalselt esitada heaks kiitmiseks Rae Vallavalitsusele.

6.7. Detailplaneeringu planID on DP1195.

## **7. PLANEERINGU KOOSTAMISE EELDATAV AJAKAVA**

7.1. Detailplaneeringu algatamine ja algatamisest teatamine: üks kuu;

7.2. planeeringulahenduse sisuline koostamine ja lahendusvariantide avalik tutvustamine: kaks kuud;

7.3. planeeringu kooskõlastamine: kaks kuud;

7.4. planeeringu vastuvõtmine ja avalikust väljapanekust teatamine: üks kuu;

7.5. planeeringu avalik väljapanek ja arutelu, järelevalve: üks kuni neli kuud;

7.6. planeeringu komplekteerimine, materjalide esitamine, planeeringu kehtestamine ja sellest teatamine: üks kuu.

## **8. PLANEERINGU KOOSTAMISEKS VAJALIKUD UURINGUD ja KAASATAVAD ISIKUD**

8.1. Vastavalt Harjumaa pinnase radooniriski kaardile on planeeritaval alal kõrge radooni sisaldusega alal (150-200 kBq/m<sup>3</sup>). Välja selgitada radoonihje meetmete rakendamise vajadus teostades pinnaseõhust radoonitaseme mõõtmised lähtudes standardist EVS-ISO 11665-11 „Pinnaseõhu kontrollimeetod proovivõtuga sügavusest“. Vajadusel tagada



radooniohutu keskkond hoonete siseruumides, rakendades vastavaid kehtiva standardi EVS 840 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ meetmeid. Tagada hoone ruumiõhu radooni taseme vastavus Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 28.02.2019 määruses nr 19 „Hoone ruumiõhu radoonisisalduse ja hoone tarindi ehitusmaterjalidest siseruumidesse emiteeritavast gammakiirgusest saadava efektiivdoosi viitetase“ toodud normidele.

8.2. Detailplaneeringu koostamise raames tuleb koostada liiklusuuring, mis peab sisaldama nii olemasolevaid, kui ka perspektiivseid liiklussageduse tasemeid ning hindama mõjusid olemasolevale taristule ning lahendama lisanduvast liikluskoormusest liikluslahendused.

8.3. Detailplaneeringu koostamise raames tuleb koostada müramodelleering, mis peab sisaldama nii olemasolevaid, kui ka perspektiivseid liiklusrütmide tasemeid ning ärimaalt tulevat müra. Näha ette müra leevendavad meetmed. Müra modelleerimine peab vastama keskkonnaministri 03.10.2016 määrusele n 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“.

8.4. Detailplaneeringu koostamiseks vajalikud uuringud selguvad detailplaneeringu koostamise käigus.

8.5. Detailplaneeringu koostamisse tuleb kaasata isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, ja isikud, kes on avaldanud soovi olla selle koostamisse kaasatud.

## **9. RAE VALLA GEOINFOSÜSTEEM**

Infot Rae valla detailplaneeringute kohta saab Rae valla geoinfosüsteemist <https://map.rae.ee/>. Süsteem võimaldab tutvuda ja infot saada kehtivate ja algatatud detailplaneeringute kohta, tutvuda ja alla laadida detailplaneeringu menetlusdokumentide ja materjalidega ning saada infot detailplaneeringu menetlusstaadiumi kohta.

## **10. LÄHTESEISUKOHTADE KEHTIVUS**

Käesolevad lähteseisukohad kehtivad kuni xx.06.2023.

Kui ettenähtud tähtajaks ei ole esitatud Rae Vallavalitsusele vastuvõtmiseks aktsepteeritavat detailplaneeringu lahendust, on Rae Vallavalitsusel õigus lähteseisukohti muuta ja ajakohastada.

Koostas:  
Aili Tammaru  
planeeringute menetleja