



## TORI VALLAVALITSUS

### KORRALDUS

Sindi

27. mai 2022 nr 401

#### **Rail Baltica Urge peatuse detailplaneeringu koostamise algatamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine**

OÜ Rail Baltic Estonia kohalike peatuste projektijuht Rauno Lee esitas Tori Vallavalitsusele taotluse Rail Baltica Urge peatuse detailplaneeringu koostamise algatamiseks.

Rail Balticu Urge kavandatava peatuse asukoht on Pärnu maakonnas Tori vallas Urge külas Jänesselja-Urge kõrvalmaantee vahetus läheduses. Kavandatava peatuse asukohas asub hetkel haritav maatulundusmaa. Kavandatava Urge peatuse asukoht asub Kilksama külast ~2 km, Sindi linnast ~5 km ja Sauga alevikust ~8 km kaugusel. Urge peatus paikneb raudtee idapoolsel (Sindi linna poolsel) küljel. Planeeringuala vahetus naabruses asub Orasselja talu. Peatusesse liigipäas on kavandatud Jänesselja-Urge kõrvalmaanteelt rajatava juurdepääsutee kaudu.

Planeeringuala suurus kokku on ca 3.1 ha ja hõlmab osa Orasselja (73001:008:0213) 28.58 ha, maatulundusmaa 100% ning osa 19214 Jänesselja-Urge tee (73001:008:0993) 3.17 ha, transpordimaa 100% kinnistutest. Peatuse kompleksi rajamiseks kavandatud maa-ala on hoonestamata. Planeeritav juurdepääsutee on ühendatud Jänesselja-Urge teega.

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 planeeringuga heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise, liikluskorralduse ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendus.

Planeeringuga nähakse ette, et krundi hoonestusala ulatub krundi raudteepoolses küljes krundi piirini, et jätta võimalus ühendada peatusehoone perrooniga. Alale kavandatakse ühekorruseline peatuse hoone ning välirajatised. Kavandatav ehitisealune pind kuni 800 m<sup>2</sup>. Peatuse väliala mõõdud 40x115m.

Kavandatav parkimisvajadus 30 kohta.

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.

Sauga valla kehtiva üldplaneeringu kohaselt (kehtestatud Sauga Vallavolikogu 5. detsembri 2016 otsusega nr 97) paikneb planeeringuala juhtotstarbeta maal. Üldplaneeringus on Rail Baltica raudtee kajastatud perspektiivsena. Kohalikku peatust ei ole üldplaneeringus kajastatud. Raudtee maa-ala on kehtivas üldplaneeringus määratletud kui raudtee ja seda teenindavate ehitiste maa-ala. Üldised kasutamis- ja ehitustingimused raudtee maa-alal on:

- Maa-ala juhtotstarve on raudteemaad.
- Elamuala läbivale raudteelõigule kaitsehaljastuse rajamisel tuleb kaitsehaljastus rajada väljapoole raudteemaad.
- Uue raudtee rajamisel või olemasoleva arendamisel tuleb järgida kõiki keskkonnakaitse põhinõudeid ja vajadusel antakse keskkonnamõtjude eelhinnang.

Kuna kavandatav kohalik peatus jääb üldplaneeringuga määratud raudtee trassikoridori ning kavandatav kohalik peatus on joonehitise juurde kuuluv selle kasutamisega seotud hoonete ja rajatiste kogum (raudteejaama hooned, alajaam või muu selline), siis ei ole antud juhul tegemist üldplaneeringut muutva detailplaneeringuga.

Pärnu maakonna planeeringus on välja toodud et Pärnumaa ühendus reisiliikluse ja kaubavedude jaoks saab paraneda pärast raudteetaristu kaasajastamist. Aeg-ruumiliste vahemaade vähendamiseks annab olulist efekti Rail Balticu kiirraudtee valmimine, mis loob täiesti uue kvaliteediga ühenduse nii Tallinna ja Riia vahel kui ka Lääne-Euroopa suunal.

Rail Balticu kiirraudtee rajamine, koos kohalike peatustega, toob maakonnale aegruumiliselt lähemale nii Tallinna kui ka Riia, rääkimata sellele trassile jäävatest kaugematest keskustest. See annab maakonna sotsiaalmajanduslikule arengule uue impulsi.

Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ on välja toodud, et Rail Baltic trassi koridor Sauga valla territooriumil läbib Tammiste, Kilksama, Kiisa, Urge ja Rütavere küla. Kogu Sauga valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Trass kulgeb Sauga vallas valdavalt metsamaadel, Urge külas paikneb trassi koridor ka põllumaal. Lõuna poolt Sauga valda sisenedes läbib trassi koridor Rääma raba (Kilksama küla). Kilksama küla idaosas paiknevatest elamualadest (Pähkli tee, Kaselehe tee, Tulbiaia) möödub trassi koridor ida poolt, suundudes üle Rütavere küla metsamaade Are valda. Raudteejaama täpne asukoht, jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele (sh ühistranspordile ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur lahendatakse eraldiseisva planeeringuga.

Planeeritava maa-ala kohta on koostatud keskkonnamõtju strateegilise hindamise (KSH) eelhinnang, kus on analüüsitud järgmisi võimalikke planeeringualaga seotud

keskkonnamõjusid: pinnas, maa- ja loodusvarade kasutamine, jäätmete, põhja- ja pinnavesi, õhk, valgus, müra ja vibratsioon, soojus, kiirus, lõhn. Koostaja: Sigrít Kasemets, Tori Vallavalitsuse üldplaneeringu spetsialist.

#### Kokkuvõtte eelhinnangust:

Eelhinnangus kirjeldatud keskkonnatingimuste ja võimalike mõjude analüüsi põhjal ei ole tõenäoline, et kavandatava tegevuse elluviimisega võiks kaasneda olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid.

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

Vaadeldaval alal ega lähipiirkonnas ei asu Natura 2000 alasid, kaitsealasid, hoiualasid, kaitsealuseid III kategooria liike, püsielupaiku, kaitstavaid looduse üksikobjekte, vääriselupaiku ega kultuurimälestisi. Seega puudub neile oluline negatiivne mõju. Kavandatava peatuse alast edela suunas ~1,2 km raadiuses on registreeritud I kategooria väike-konnakotka ja II kategooria kanakulli elupaigad. Kavandatava peatuse rajamisega olulist mõju elupaigale ei ole, kuna puudub otsene kokkupuude.

Kavandataval alal ja külgnevatel aladel asuvad väärtuslikud põllumajandusmaad. Vaadeldava ala läheduses asub rohevõrgustik, kuid olulist negatiivset mõju sellele eeldada ei ole.

Maavarade kasutamisele olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

Õigusaktide nõuete, töökorralduslike meetmete ja ohutusnõuete järgimisega on võimalik vältida olulist negatiivset mõju pinnasele, põhjaveele, pinnaveele, maaparandussüsteemidele, joogivee kvaliteedile, samuti valgusreostuse tekkimist.

Mõju taimestikule ja loomastikule avaldub läbi elupaikade killustumise ja häiringute. Mõju avaldavad nii peatuse rajamiseks vajalik ehitustegevus, aga ka hilisem kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiring (müra, valgus, inimeste liikumine). Kuna vaadeldav ala asub asustuse läheduses ja loodusliku ala äärealal, siis olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

Kuna kavandatava tegevuse ala ja selle lähipiirkond jääb alale, kus radooni sisaldus pinnaseõhus on normaalne, siis ohtu kõrge radoonitaseme tekkeks hoonete siseõhus eeldada ei ole.

Kavandatava tegevusega ei ole ette näha täiendavaid ohtlikke olukordi, suurõnnetusi või katastroofe.

Eeldada ei ole sellist visuaalset häiringut, mis võiks oluliselt mõjutada inimeste heaolu.

Kui tegevuse kavandamisel ja läbiviimisel juhindutakse jäätmehierarhia põhimõtetest ning jäätmete käitlemisel järgitakse jäätmeseaduse, selle alamaktide ja kohaliku omavalitsuse jäätmehoolduseeskirja nõudeid, siis olulist negatiivset keskkonnamõju seoses jäätmetekke ja jäätmekäitlusega ei teki.

Õhukvaliteedi olulist halvenemist ning olulist negatiivset mõju inimese tervisele eeldada ei ole.

Kavandatava tegevusega seotud ehitusaegne müra on ajutine ning olulist keskkonnamõju ei kaasne. Detailplaneeringu koostamise käigus teostatakse peatuse müraallikatest tingitud mürafooni hinnang ning vajadusel (müra normtasemetel ületamisel) töötatakse välja leevendus-meetmed. Sellest lähtuvalt ei ole eeldada kasutusaegset olulist negatiivset mõju müraga seoses.

Peatuse ehitamis- ja kasutamisetapis olulist negatiivset keskkonnamõju maapinna kaudu leviva vibratsiooni näol eeldada ei ole.

Arvestades hetkel teadaolevat informatsiooni kavandatava tegevuse kohta ei saa eeldada olulise ebasoodsa keskkonnamõju kaasnemist ja detailplaneeringu läbiviimiseks KSH algatamine ei ole vajalik.

Detailplaneeringu koostamise algatamise ja KSH algatamata jätmise otsuse eelnõu kohta küsiti seisukohta Keskkonnaametilt, Transpordiametilt ja Rahandusministeeriumilt.

Keskkonnaamet oma 10.05.2022 kirjas nr 6-5/22/7836-2 on seisukohal, et arvestades kavandatavat tegevust, planeeringuala, teadaolevat informatsiooni ja KSH eelhinnangus esitatut, ei ole KSH algatamine Keskkonnaameti pädevusse jäävas osas vajalik.

Transpordiamet oma 29.04.2022 nr 7.2-3/22/9043-2 nõustub esitatud Rail Baltica Urge peatuse detailplaneeringu koostamise algatamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise korralduse eelnõu ja keskkonnamõju eelhinnanguga.

Rahandusministeerium oma 18.05.2022 kirjas nr 15-3/3595-2 järgmised seisukohad:

- Palume KSH eelhinnangu peatükis 3 „Seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega“, Pärnu maakonna planeeringut käsitlevas osas täiendavalt fikseerida planeeringus toodud tingimused, et kergliiklusteed tuleb siduda raudteepeatustega ja kergliiklusteede kavandamisel arvestada jalgrattaparklate vajadusega rataste turvaliseks hoiuks sihtkohtade juures sh busi- ja raudteepeatused.
- KSH eelhinnangu peatükis 3, Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringut „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (edaspidi teemaplaneering) käsitlevas osas on toodud, et raudteejaama täpne asukoht, jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele (sh ühistranspordile ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur lahendatakse eraldiseisva planeeringuga. Eelolev lõik on eksitav, kuna teemaplaneeringuga ei kavandatud kohalikke peatusi. Teemaplaneeringu peatükis 3.4 „Reisiringiliiklus“ on toodud, et reisiringide põhimõttelised peatuskohad kohaliku liikluse tarbeks näidatakse eraldiseisva koostatava Pärnu maakonna planeeringuga ja reisiringide kohaliku liikluse arendamine Rail Baltic raudteel on perspektiivi arvestav, kuid see vajab käimasolevast planeeringust hilisemat eraldi riigipoolset otsust. Palume viia sõnastus teemaplaneeringuga vastavusse.
- Lisaks on teemaplaneeringu peatükis 3.4 „Reisiringiliiklus“ toodud, et kohaliku liikluse arendamisel tulevikus tuleb arvestada, et reisiringide peatuskohti Rail Baltic peatee ärarde ohutuse vajalikkusest lähtuvalt planeerida ei tohi. Peatuskohtade rajamiseks tuleb rajada möödasõidu jaamad. Palume detailplaneeringu KSH eelhinnangu koosseisus lühidalt selgitada lahenduse vastavust seatud põhimõttele ja tagada planeeringu koostamise käigus ohutu lahendus.

- Soovitame detailplaneeringu algatamise juurde kuuluval asukohaskeemil kajastada planeeringuala paiknemist laiemalt koos Rail Baltic raudtee koridoriga.
- Kuna tegemist on piirkondlikult olulise ühendusvõimaluse kavandamisega, siis palume detailplaneeringu koostamisel pöörata kõrgendatud tähelepanu PlanS peatükis 2 toodud põhimõtetele.
- Rahandusministeerium on seisukohal, et Rail Baltic Urge peatuse detailplaneeringu KSH menetlust ei ole otstarbekas algatada, kui tegevusega tõenäoliselt ei kaasne olulist negatiivset keskkonnamõju. Vastavalt PlanS § 4 lõike 2 punktile 5 tuleb kohalikul omavalitsusel tagada, et detailplaneeringu koostamisel hinnatakse selle elluviimisega kaasnevaid asjakohaseid majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonnale avalduvaid mõjusid. Vastavalt PlanS § 126 lõike 1 punktile 12 on võimalik detailplaneeringu koostamise käigus määrata vajalikud keskkonnatingimusi tagavad nõuded.

Seisukohtadega on arvestatud ja eelhinnangut on vastavalt täiendatud.

Tulenevalt planeerimisseaduse § 4 lg 4, § 127 lg 1 ja Vabariigi Valitsuse 17.12.2015 määrusest nr 133 „Planeeringute koostamisel koostöö tegemise kord ja planeeringu kooskõlastamise alused“, tehakse planeeringu koostamisel koostööd valitsusasutustega, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailplaneering käsitleb.

Tulenevalt planeerimisseaduse § 127 lg 2 ja 3, kaasatakse planeeringu koostamisse isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, isikud, kes on avaldanud soovi olla selle koostamisse kaasatud ning isikud, kelle huve planeering võib puudutada.

Lähtudes eeltoodust ning võttes aluseks planeerimisseaduse § 128 lg 1 keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 33 lõike 2 punkti 1 ja § 35 lõiked 3 ja 5 ja Tori Vallavolikogu 20.02.2020 määruse nr 106 „Maakorraldusliku, planeerimis- ja ehitusalase tegevuse ning ehitusseadustikust tuleneva riikliku järelevalve korraldamine Tori vallas“ § 3 p 2 annab Tori Vallavalitsus

k o r r a l d u s e:

1. Algatada Rail Baltica Urge peatuse detailplaneeringu koostamine Tori vallas Urge külas Orasselja ja Jänesselja-Urge tee kinnistutel.
2. Kinnitada planeeritava maa-ala asukohaskeem, mis on käesoleva korralduse lahutamatu lisa.
3. Jätta Rail Baltica Urge peatuse detailplaneeringu koostamiseks keskkonnamõju strateegiline hindamine algatamata, kuna koostatava detailplaneeringu elluviimisega kaasnevad tegevused ei oma olulist keskkonnamõju.
4. Detailplaneering koostada vastavalt juhendmaterjalidele, millised on kättesaadavad veebilehel <http://planeerimine.ee/> ja rahandusministeeriumi veebilehel (<http://www.fin.ee/ruumiline-planeerimine>). Detailplaneeringu seletuskirja mahus esitada muuhulgas planeeringu elluviimiseks vajalikud tegevused ja nende järjekord (PlanS § 3 lõige 5).
5. Enne detailplaneeringu koostamise alustamist tuleb detailplaneeringu

koostamisest huvitatud isikul sõlmida Tori Vallavalitsusega haldusleping detailplaneeringu koostamise või planeeringu koostamise tellimise üleandmise kohta.

6. Tori Vallavalitsusel korraldada seaduse kohaselt teavitamine detailplaneeringu algatamisest ja KSH algatamata jätmisest.
7. Tori Vallavalitsus võib detailplaneeringu koostamise lõpetada, kui koostamise käigus ilmnevad asjaolud, mis välistavad planeeringu elluviimise tulevikus, kinnisasja omanik esitab taotluse detailplaneeringu koostamise lõpetamiseks; planeeringu koostamise eesmärk muutub oluliselt koostamise käigus.
8. Korraldust on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul teatavakstegemisest, esitades vaide Tori Vallavalitsusele haldusmenetluse seaduses või kaebuse Tallinna Halduskohtu Pärnu kohtumajale halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.
9. Korraldus jõustub teatavakstegemisest.

(allkirjastatud digitaalselt)

Lauri Luur  
vallavanem

(allkirjastatud digitaalselt)

Siiri Jõerand  
vallasekretär

