**EELNÕU**

**PÕHJA-PÄRNUMAA VALLAVALITSUS**

**KORRALDUS**

**Rail Balticu Kaisma kohaliku peatuse detailplaneeringu koostamise algatamine**

 **ja keskkonnamõjude strateegilise hindamise mittealgatamine**

08.märtsil 2022 esitati taotlus algatada detailplaneering eesmärgiga määratleda Rail balticu Kaisma kohaliku peatuse rajamiseks vajalikud tingimused.

Taotluse kohaselt on Põhja-Pärnumaa vallas detailplaneeringuga hõlmatud Rapla-Pärnu raudtee 474 (katastritunnusega 63801:001:0923); Paisumetsa (katastritunnusega 63801:001:0923) ja 58 Aluste-Kergu tee (katasritunnusega 93001:001:0029) kinnistud.

Olemasolevate katastriüksuste ümberkruntimise teel kavandatakse moodustada üks täiendav krunt Rail Balticu Kaisma peatuse hoone ja väliala tarbeks ja vähemalt üks täiendav transpordimaa krunt.

Detailplaneeringu ala pindala on ligikaudu 4,7 ha.

Maa-aladele kehtib Vändra valla üldplaneering, kehtestatud 21.09.2010 määrusega nr 30. Koostamisel on uus ühinenud valdade üldplaneering, mille eelnõu on läbinud avaliku väljapaneku eskiisi staadiumis.

Riigihalduse minister kehtestas [13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/40](https://maakonnaplaneering.ee/wp-content/uploads/2021/09/1_kehtestamise-kaskkiri-3.pdf)Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine”.

Pärnu maakonnaplaneeringuga on kavandatud nii kiirraudteetrassi rajamine kui ka kohalike peatuste põhimõttelised asukohad, mida on töö käigus täpsustatud.

Vändra valla üldplaneeringusse on Rail Baltica trassikoridor sisse kantud vastavalt maakonnaplaneeringus määratud koridorile, mille piiridesse jäävad ka kohalikud peatused. Trassikoridori raames peatuste nihutamist ei loeta planeeringu muutmiseks.

Uues koostatavas Põhja-Pärnumaa valla üldplaneringus on kajastatud juba kokkulepitud kohalike peatuste asukohad. Põhja-Pärnumaa jaoks on kavandatav raudteetrass oluliseks ühenduslüliks Tallinna ja Pärnu suunalisel liiklemisel ning ettevõtlust soodustava suure kasuteguriga. Põhja-Pärnumaa valla üldplaneeringus on kirjeldatud valla ruumilise arengu põhimõtted, millest üks olulisemaid on:

* Tagada riiklikult kavandatavate taristuobjektide toel (Via Baltica, Rail Baltic) kohalik arengupotensiaal.

Samuti kirjeldab üldplaneeringu peatükk 8.7 Raudteetaristu. *Üldplaneeringus on kajastatud Kaisma kohaliku peatuse ning Tootsi raudteejaama üldised asukohad, millede täpne lahendus selgitatakse välja detailplaneeringu koostamisel.*

Seetõttu loeb kohalik omavalitsus peatuste asukohtade detailplaneeringud üldplaneeringu kohaseks.

Põhja-Pärnumaa vallas on neid asukohti kahele peatusele- Kaisma ja Tootsi. Antud detailplaneeringu algatus hõlmab neist Kaisma kohalikku peatust koos juurdekuuluva taristuga.

Kavandatav peatus on tüüp 4, shelters peatus, mis hõlmab enda alla 100m² pindala. Peatuse väliala (tüüp 3) ruumivajadus on ca 4600m² alal. Sõduautode parkimiskohti ca 40 ja hinnanguline juurdepääsutee pikkis on 575m ja sõiduradade laius kuni 7m. Kergliiklustee hinnanguline pikkus on 200m ja laius 3m. Lisanduvad ülepääsuga ooteplatvormid 220x6m.

Detailplaneeringuga kavandatatv tegevus ei tingi keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatamist, kuna puuduvad keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse §33 lõikes 1 loetletud alused.

Eelhinnangu andmine on Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224„Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu 1 ” §13 lõike 3 kohaselt on raudteeliini või raudteejaama rajamine, laiendamine või pikendamine , välja arvatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 14 nimetatud juhul kohustuslik. Antud juhul ei ole tegemist ka §6 lg 1 p 14 erisusega.

Skepast&Puhkim OÜ keskkonnamõju hindamise keskkonnaekspert Ingo Valgma, GIS spetsialist Marko Lauri (kontrollinud Eike Riis) on kogunud teabe kaisma peatuse KSH eelhinnangu koostamiseks (töö nr 2022\_0008, 07.03.2022).

Vastavalt antud tööle on läbi analüüsitud teadaolevad kaasneva mõju võimalikud kriteeriumid.

Vaadeldaval alal ja selle lähiuümbruses ei asu Natura 2000 võrgustiku alasid. Lähim ala asub 1,25 km kaugusel põhjas (Taarikõnnu loodusala ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala).

Samuti ei asu seal alal ja lähiümbruses kaitsealasid. Lähim Kergu looduskaitseala asub 550m kaugusel edelas ja Taarikõnnu looduskaitseala 1,2 km kaugusel põhjas.

Lähim hoiuala on kagus 5,1km kaugusel asuv Mõrdama hoiuala (Natura võrgustikku kuuluv Mõrdama loodusala).

Alal ega lähipiirkonnas puuduvad kaitsealused liigid, kaitstavad looduse üksikobjektid ja kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavad loodusobjektid.

Kavandatava tegevusega ei kaasne olulist ebasoodsat keskkonnamõju piirkonna taimestikule ja loomastikule ning kaitstavatele loodusobjektidele.

Kavandatava tegevusega ei ole arvestades ala ja selle lähiümbruse senist kasutust ette näha piirkonna maastikule ega maakasutusele olulist negatiivset muutust ning olulist ebasoodsat keskkonnamõju, kuna kinnistutele ulatub Rail Balticu trassikoridor ning trassi väljaehitamisel muutub ala senine maakasutus. Tulevikus võib detailplaneeringu realiseerimisel piirkonna elu- ja äritegevus aktiveeruda, mis loob pigem positiivset arengut antud piirkonda.

Mõju pinnasele võib avalduda nii peatuse rajamisel kui ka kasutamisel. Kuna läheduses ei asu arvele võetud maavarasid, siis detailplaneeringus kavandatavad tegevused ei mõjuta maavarade kättesaadavust ja kasutamist.

Detailplaneeringu alal kavandatav tegevus omab mõju pinna- ja põhjaveele eelkõige planeeritava ala lähiümbruses. Detailplaneeringu käigus on planeeritud koostada hüdrogeoloogiline uuring, mille käigus selguvad andmed põhjavee taseme, kvaliteedi ja kaitstuse osas. Teadaolevalt on põhjavesi nõrgalt kaitstud ja sellega tuleb arvestada (keelatud on imbväljakud).

Kuna vaadeldaval alal ei asu väärtuslikku põllumaad, siis ei asu seal ka maaparandusrajatisi. Heitvee immutamine maa-alal või juhtimine peakraavidesse tuleb ehitusprojekti staadiumis kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga. Heit- ja reovee käitlemise lahendamisel tuleb järgida veeseaduse ning määruse nr 61 nõudeid.

Rohevõrgustiku ala asub vaadeldavast alast ca 170m kaugusel ning planeeritavad ehitised ja rajatised selle alaga ei kattu. Kultuuripärandi objektid alal ja lähiümbruses puuduvad.

DP-ga kavandatav tegevus ei oma arvestatavat mõju piirkonna välisõhu kvaliteedile ja mürale kuna paiksed saasteallikad lähipiirkonnas puuduvad.

Pinnase kaudu leviva vibratsiooni teke on olemasolevas olukorras võimalik.

Kavandatava tegevusega ei kaasne eeldatavalt piirnorme ületavat vibratsiooni. Antud juhul ei planeerita alale tegevust, mis võiks seada ohtu inimese tervise või kaasa tuua olulist ebasoodsat mõju inimese sotsiaalsetele vajadustele ja varale.

Käesoleva eelhinnangu käigus jõuti tulemusele, et arvestades hetkel teadaolevat informatsiooni kavandatava tegevuse ja piirkonna edasise arengusuuna kohta, ei ole alust eeldada olulise ebasoodsa keskkonnamõju kaasnemist keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse mõistes kavandatavate tegevuste ellu viimisel ning detailplaneeringu läbiviimiseks KSH algatamine ei ole hetkel otstarbekas.

Kavandatava tegevusega kaasneb positiivne mõju regionaalse ühendatuse ja piirkondade konkurentsivõime tugevdamisega, kuna tekib võimalus kasutada keskuste vahel liikumiseks kiiret ja ohutut ning keskkonnasäästlikumat transpordiviisi.

Koostatud eelhinnangu teabematerjal on saadetud Keskkonnaametile seisukoha saamiseks....(täieneb ettepanekutega)

Detailplaneering ei muuda kehtivat üldplaneeringut.

Planeerimisseaduse § 124 lõigete 1,2 ja 10, §125 lõike 2, §128 lõike 1, keskkonnamõju hindamise ja keskkonna- juhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 2 ja 4, § 33 lõike 2 punkt 4, lõike 2 1 , lõike 3, 4 ja 5, vabariigi valitsuse määrus nr 224 § 13 punkt 3, Planeerimisseaduse ja ehitusseadustiku rakendamine Põhja-Pärnumaa vallas §3 alusel:

1. Algatada **Rail Balticu kohaliku Kaisma peatuse** detailplaneering;
2. Jätta algatamata keskkonnamõjude strateegiline hindamine;
3. Kinnitada planeeritava maa-ala asukohaskeem (lisa 1), mis on käesoleva korralduse lahutamatu lisa;
4. Käesoleva detailplaneeringu koostamisega ei kaasne Põhja-Pärnumaa vallavalitsusele kohustust avalikult kasutatava tee, üldkasutatva haljastuse, välisvalgustuse ja tehnovõrkude väljaehitamiseks;
5. Detailplaneeringu algatamise etapis on teada hüdrogeoloogilise uuringu vajadus;
6. Detailplaneeringu koostamiseks sõlmitakse kahepoolne leping (sh.koostamise ajakava) asjast huvitatud isiku ja vallavalitsuse vahel enne planeeringu alustamist;
7. Vallavalitsus võib detailplaneeringu koostamise lõpetada, kui koostamise käigus ilmnevad asjaolud, mis välistavad planeeringu elluviimise tulevikus või planeeringu koostamise eesmärk muutub oluliselt koostamise käigus;
8. Vallavalitsusel avaldada käesolev korraldus ajalehtedes, valla kodulehel ja Ametlikes Teadaannetes;
9. Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 36 lg 5 p 6 kohaselt tuleb teavitada ka KSH algatamisest või algatamata jätmisest - 14 päeva jooksul pärast otsuse tegemist Ametlikes Teadaannetes ja vähemalt ühes üleriigilise või kohaliku levikuga ajalehes ning elektrooniliselt, liht-või tähtkirjaga KeHJS § 33 lõikes 6 nimetatud asutust.
10. Korraldust on õigus vaidlustada 30 päeva jooksul, arvates päevast, millal vaiet esitama õigustatud isik korraldusest teada sai või oleks pidanud teada saama, esitades vaide Põhja-Pärnumaa Vallavalitsusele haldusmenetluse seadusega vaidemenetlusele kehtestatud korras. Korralduse peale on kaebeõigusega isikul õigus esitada kaebus Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustiku §-s 46 sätestatud tähtaegadel ja halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras;
11. Korraldus jõustub alates teatavakstegemisest.

(allkirjastatud digitaalselt)

Rein Kontus (allkirjastatud digitaalselt)

Vallavanem Piret Müür

 vallasekretär