



OTSUS

16.11.2023 nr 44

Pärnu linnas Rail Balticu infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande vastuvõtmine

Pärnu Linnavalikogu 18. juuni 2020 otsusega nr 50 algatati Pärnu linnas Rail Balticu infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise koostamine.

Planeeringu koostamise eesmärgiks on rajada Pärnu linna üldplaneeringus märgitud Niidu tööstuspiirkonnas, Tammiste raudtee ja Tori valla üldplaneeringus märgitud Surju metskonna aladele Rail Balticu (edaspidi RB) põhitrassi infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskus ja kaubaterminal koos vajalike juurdepääsuteede ja infrastruktuuriga ning asjakohaste tehnovõrkudega, arvestades perspektiivse multimodaalse koridori vajadustega Pärnu sadama suunas ja perspektiivse ühendusega Pärnu suure ümbersõiduga ning sellest tuleneva tunneli või silla ruumivajadusega. Lisaks antakse juurdepääsude, liikluskorralduse ning tehnovõrkudega varustamise ja haljastuse põhimõtteline lahendus.

Keskkonnamõjude terviklikumaks hindamiseks ja halduskoormuse vähendamiseks viidi Pärnu linnas ja Tori vallas läbi ühine mõjude hindamise protsess.

Alale kavandatakse: 1. RB kaubarongide teenindamiseks mõeldud kaubaterminali, kus on võimalik kaupade ümberlaadimine raudtee- ja maanteetranspordi vahel, ladustamine, sorteerimine, koosseisude komplekteerimine jne; 2. RB Pärnu piirkonna hoolduskeskust, mis on RB taristu tehnilise toe baas, kus muuhulgas baseeruvad eriotstarbelised rongid (nt hooldus-, pääste- jne), jooksva hoolduse materjalide ladu ja kust teostatakse taristu jooksev hooldus.

Kavandatava RB infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali kompleksi ala ei järgi omavalitsuste piire ning ulatub nii Pärnu linna kui Tori valla territooriumile. Planeeritava kompleksi suurem osa jääb Pärnu linna territooriumile.

Pärnu linna ulatuv planeeringu ala paikneb Niidu ettevõtluspiirkonnas, Pärnu linna piiril endise Tammiste raudtee infrastruktuuri alal, põhjasuunda jääb Rääma raba ja vahetusse naabrusesse kagu suunas jääb Tori valla Tammiste küla Veskimetsa elumupiirkond. Planeeritud alast loode, põhja ja kirde suunas jääb valdavalt metsamaa, millel asuvad Rääma raba ja piirkonna puhkeväärtusega metsad ning riigi- ja eraomandis olevad majandusmetsad. Edela ja lääne suunas jäävad Pärnu linna Niidu ettevõtluspiirkonna valdavalt hoonestatud tootmis- ja ärimaa kinnistud koos neid teenindavate tänavamaadega.

Planeeringuala Pärnu linna osa on valdavalt hoonestamata, kuid ehitisregistri andmetel paikneb Kauba tn 1 tootmismaa kinnistul olemasolev garaaž-ladu, Kauba tn 8 elumumaa kinnistul üksikelamu koos abihoonetega ning Kauba tn 12 elumumaa kinnistul elamu, kuur ja abihooone,

mis aga on lammutatud. Kauba tn 3 kinnistut kasutatakse osaliselt aiamaana ning sinna on püstitatud kasvuhooneid ja aiamaajakesi. Juurdepääs planeeringualale on Pärnu linna Raba, Niidu, Kauba ja Jaama tänava kaudu.

Planeeringualal asub kuus vääriselupaika (VEP) ja kehtivad ning ulatuvad mitmesugused piirangud ja kitsendused – veekaitselised, keskkonnakaitselised piirangud, tehnoarajatistest tulenevad kitsendused. Keskkonnaportaali ja andmebaasi EELIS andmetel asuvad planeeringuala läheduses kaitstavad linnuliikide elupaigad ja leiukohad. Kehtivatest piirangutest saab ülevaate detailplaneeringu seletuskirja peatüki 2 punktist 2.6.

Planeeringuala suurus algatamise hetkel oli ca 131 ha, millest Pärnu linna osa oli ligikaudu 101 ha ja Tori valla osa ligikaudu 29 ha. Planeeringu koostamise käigus on tulenevalt raudteerajatiste asukohtade ja Lauka tänava trajektoori täpsustumisest ning Rääma kassikaku püsielupaiga puutumatus ja kvaliteedi säilitamise vajadusest tehtud ettepanekud planeeringuala piiride muutmiseks. Selle tulemusena on planeeringuala suurus tervikuna suurenenud ligikaudu 133 ha-ni, millest Pärnu linna osa moodustab ca 103 ha ja Tori valla osa ca 30 ha.

Pärnu maakonna planeeringuga on üheks võimalikuks kaubajaama alaks ette nähtud olemasolev Kaubajaama ala Pärnu linnas. Kavandatav arendus on mahukam kui olemasolev kaubajaama ala ning seetõttu on ettevõtluspiirkonna arendamiseks vajalik kaasata ümbritsevad, valdavalt üldmaa funktsiooniga alad.

Kaubajaama arenduse näol on tegemist keeruka ja suuremahulise ettevõtlusala kavandamisega Pärnu linna, millega kaasneb piirkonna liikluskeemi muutmine ja laiem avalik huvi. Detailplaneeringu koostamise käigus on tõenäoline, et detailplaneering võib kaasa tuua planeeringualale jääva kinnisasja või selle osa avalikes huvides omandamise (sundvõõrandamise) või selle suhtes sundvalduse seadmise vajaduse.

Detailplaneeringuala piiride muutmise ettepanek

Detailplaneeringu koostamise käigus on täpsustunud raudteerajatiste asukoht ja Lauka tänava trajektoor ning selgunud vajadus säilitada Rääma kassikaku püsielupaiga puutumatus ja kvaliteet. Seetõttu tehakse planeeringus ettepanek planeeringuala piiride muutmiseks järgnevalt:

1) Pärnu linna Kauba tn 3 kinnistul suurendada planeeringuala ulatust selliselt, et planeeringuala hõlmaks tervet kinnistut. Muudatuse põhjuseks on Lauka tänava ristumisel RB põhitrassiga kavandatavale sõiduteetunnelile parema tehnilise lahenduse võimaldamine.

2) Pärnu linna Raba mets kinnistul vähendada planeeringuala ulatust põhijoonisel näidatud piirini. Muudatuse põhjuseks on asjaolu, et planeeringulahenduse realiseerimiseks ei ole antud osa kinnistust vajalik.

Ettepaneku tegemisel on lähtutud põhimõttest, et muudatustega ei kaasneks uute kinnistute hõlmamist planeeringuala koosseisu. Kõik planeeringuala piiri muutmise ettepanekud on tehtud kinnistutel, mis on olnud algatamise hetkest osaliselt hõlmatud planeeringuala koosseisu.

Vastavus Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringuga ja ettepanek üldplaneeringu põhilahenduse muutmiseks

Pärnu Linnavolikogu 20.05.2021 otsusega nr 21 kehtestati Pärnu linna asustusüksuse üldplaneering 2025+ ja selle kohaselt hõlmab valdav osa planeeringualast Pärnu Kaubajaama arenguala A14 ning väiksem osa puhke- ja haljasala ning transpordimaa juhtotstarbega maa-ala.

Üldplaneeringus on Pärnu Kaubajaama arenguala osas esitatud kaks alternatiivset arenguvistiooni, millest esimene rakendub kaubajaama arenduse korral ja teine siis, kui piirkond ei ole sobiv RB kaubajaama arenguks. RB kaubaterminali arenduse korral on alal lubatud juhtotstarveteks raudtee, tootmise, tee ja tänava, puhke- ja haljasala ning pereelamu maa-ala.

Kõnesoleva planeeringuga nähakse piirkonnas ette kaubajaama edasist arengut. Arendustegevuse eesmärk on RB raudtee äärsetele aladele kaubajaama ja RB infrastruktuuri hoolduskeskuse (depo) arendamine ning piirkonna sidumine Niidu ettevõtluspiirkonnaga. Elamumaa arendamise otstarbekust nähakse Jaama tn poolisel alal, olemasoleva elupiirkonna ligidal, arvestades raudteest ja ettevõtlusest tulenevate mõjudega.

Üldplaneeringus on välja toodud arenguala A14 planeerimise ja hoonestamise, haljastuse ning liikluskorralduse põhimõtted. Kõnesoleva detailplaneeringu maakasutuse lahendus ning hoonestuse, haljastuse ja liikluskorralduse põhimõtted vastavad kehtivale Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringule.

Planeeringualalt saab alguse Niidu oja (VEE11123581), mis on üheks PIKANÕMME (PÜ-38) maaparandussüsteemi eesvooluks. Looduskaitseaduse (LKS) kohaselt on Niidu oja kalda piiranguvööndi ulatuseks 50 m ja ehituskeeluvööndi ulatuseks 25 m ning veeseaduse kohaselt veekaitsevööndi ulatuseks 10 m. Niidu oja kalda ehituskeeluvööndi ulatus on toodud ka Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringus.

Planeeringulahenduse kohaselt likvideeritakse Niidu oja lähtepunktiks olevad kuivenduskraavid ning kujundatakse ümber oja lähtepunkt ja voolusäng ca 83,5 m pikkusel lõigul, et võimaldada sellele alale rajada RB Pärnu kaubaterminali kompleksi sisesed ja avalikuks kasutuseks mitte mõeldud sõidu- ja kõnnitee ning raudteeharu. Kavandatud objektide funktsionaalsuse ja geomeetria tõttu ei ole neile muid asukohaalternatiive, mistõttu on vajalik vastavalt veeseadusele taotleda pinnaveekogumiga hõlmatud veekogu kaldajoone muutmiseks veeluba.

Niidu oja kaldajoone muutmisega kaasneb ühtlasi vajadus muuta kehtivate kalda piirangu- ja ehituskeelu- ning veekaitsevööndi ulatust. Sellega seoses tehakse detailplaneeringus ettepanek Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringu muutmiseks Niidu oja kalda ehituskeeluvööndi osas. Ettepanek on vähendada Niidu oja lähteosa kalda ehituskeeluvööndi ulatust ca 83,5 m võrra.

LKS § 40 lg 1 kohaselt võib kalda ehituskeeluvööndit vähendada, arvestades ranna või kalda kaitse eesmärke ning lähtudes taimestikust, reljeefist, kõlvikute ja kinnisasjade piiridest, olemasolevast teede- ja tehnovõrgust ning väljakujunenud asustusest. LKS § 40 lg 4 p 2 sätestab, et ehituskeeluvööndi vähendamiseks esitab kohalik omavalitsus Keskkonnaametile taotluse ja kehtestatud üldplaneeringu muutmise ettepanekut sisaldava vastuvõetud detailplaneeringu.

Planeeringulahendus

Detailplaneeringu koostamise peamiseks eesmärgiks on määrata RB raudtee põhitrassi äärde ehitusõigus RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali hoonete ja rajatiste ehitamiseks. Täiendavalt määratakse ehitusõigus lao- ja logistikapargi hoonete ja rajatiste ehitamiseks. Seejuures järgitakse järgmisi ruumilise arengu põhimõtteid: tagatakse arenduspiirkonna ühendus Pärnu linna transpordivõrgustikuga ja ülejäänud Niidu ettevõtluspiirkonnaga vältides veoliikluse suunamist Jaama tänavale, mis jääb peamiselt elamuala teenindavaks tänavaks; nähakse ette Lauka tänavala pikendamine perspektiivse Pärnu linna suure ümbersõidu trassil paralleelselt Pärnu-Lelle raudteega; Tammiste elamupiirkonna ja Niidu ettevõtluspiirkonna vahelise kergliikluse ühenduse säilitamiseks nähakse ette RB põhitrassile kergliiklustunnel; korrastatakse piirkonna krundistruktuur; säilitatakse ettevõtluspiirkonda ja RB põhitrassiga piirnevad metsaalad puhvertsoonina elamualade vahel; tagatakse avalik juurdepääs puhkemetsale ja Rääma rabasse rajatavale loodusrajale.

Detailplaneeringuga on kavandatud planeeritud maa-ala ümber kruntida ning määrata moodustatavatele kruntidele ehitusõigus: RB infrastruktuuri hoolduskeskuse raudtee- ja tootmishoone maa kruntidele (Tori valla krunt pos 2 ja Pärnu linna krundid pos 1 ja 4) hoonete ja rajatiste ehitamiseks; RB Pärnu kaubaterminali logistikakeskuse ja raudteemaa kruntidele (Tori

valla krundid pos 1 ja 3 ning Pärnu linna krundid pos 2 ja 3) hoonete ja rajatiste ehitamiseks; RB Pärnu kaubajaama liiklusjuhtimiskeskuse ning kaubaterminali teenindavate veokite parkla logistikakeskuse ja raudteemaa krundile (pos 13) hoonete ja rajatiste ehitamiseks; lao- ja logistikapargi logistikakeskuse ja laohoone maa kruntidele (pos 7-11 ja pos 14-18) hoonete ja rajatiste ehitamiseks.

Lähtuvalt planeeringulahenduse kontseptsioonist võib RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja RB Pärnu kaubaterminali krunte kompleksisiseselt omavahel liita, kui ala edasisel arendamisel tekib hoonete funktsionaalsusest lähtuv vajadus paigutada need üle krundipiiride või ilmneb vajadus suurema ehitusõigusega tervikkompleksi järele, mida ei ole võimalik tagada ühe krundi ehitusõigusega.

Selline liitmine võib kaasa tuua Pärnu linna ja Tori valla omavahelise halduspiiri muutmise vajaduse. Sellise olukorra ilmnemisel on planeeringu kehtestamise järgselt omavalitsustel võimalik vastavad haldustoimingud täiendavalt teostada.

RB infrastruktuuri hoolduskeskuse, RB Pärnu kaubaterminali ja lao- ja logistikapargi krunte võib kompleksisiseselt omavahel liita, kui tekib vajadus ehitada suurema ehitisealuse pinnaga hooned. Juhul, kui krundid liidetakse, liituvad ka kruntidele määratud ehitusõigused. Sellega seoses on kruntide omavahelistel piiridel nähtud ette hoonestusala ulatus krundipiirini. Juhul, kui krunte ei liideta, rakendub kruntide omavahelistel piiridel ehituskeeluala ulatusega 4 m kummalegi poole piiri. Sama põhimõtte kehtib ka lao- ja logistikapargi kruntide omavahelise liitmise korral.

Kavandatud on ka raudteemaa ning tee- ja tänava maa-ala sihtotstarbega krundid: raudteerajatiste ehitamiseks (pos 5, 22, 23 ja 29); RB põhitrassi hooldustee rajamiseks (pos 21); Lauka tänava rajatiste ehitamiseks (pos 6, 20, 25 ja 28), mis kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse (edaspidi KAHOS) § 4 lg 1 p 7 alusel antakse üle Pärnu linnale; Lauka tänavat perspektiivselt Kase tänavaga ühendava tänavarajatiste ehitamiseks (pos 19), mis antakse üle Pärnu linnale; lao- ja logistikapargi alale kavandatava raudteeharu ja seda teenindava tee rajamiseks (pos 12).

Planeeritud on kaitsehaljastuse maa sihtotstarbega krundid (pos 24, 26 ja 27), mis on ette nähtud loodusliku metsaala säilitamiseks raudtee ja Tammiste elamurajooni vahel, mis antakse üle Pärnu linnale. Samuti on kavandatud kaitsehaljastuse maa ja loodusliku haljasmaa sihtotstarbega krunt (pos 30) vääriselupaiga VEP161004 säilitamiseks ning Rääma raba matkaradade lähtepunkti ja toetava taristu rajamiseks.

Põhilised alale kavandatavad krundi kasutamise sihtotstarbed on tootmishoone maa (TT), raudteemaa (LR), logistikakeskuse maa (TK), laohoone maa (TL), kaitsehaljastuse maa (HK), tee- ja tänava maa-ala (LT), looduslik haljasmaa (HL).

Tulenevalt perspektiivsest hoonestamisvõimalusest on maa-ala jagatud väiksemateks kruntideks tähistusega Pos numbritega 1-30. Kruntide moodustamise andmed on esitatud detailplaneeringu joonistel DP-3 Põhijoonis ja DP-3-10 Kruntimiskava. Kruntidele kavandatud ehitusõiguse näitajad ja detailsemad ehituslikud ning arhitektuursed nõuded on esitatud planeeringu seletuskirja peatükis 3.3 „Kruntide ehitusõigus ja kasutamise tingimused“ alajaotuse punktis 3.3.1 „Pärnu linna territooriumil asuvate kruntide ehitusõigus ja kasutamise tingimused“, mida tuleks käsitleda koos detailplaneeringu koosseisus olevate kõigi joonistega.

Planeeringuala hoonete arhitektuur peab olema lihtne ja sobima lähipiirkonna üldise ilmega. Hoonete välimus nähakse ette kaasaegse arhitektuurse lahendusega. Esinduslikumad fassaadid nähakse ette tänavate poole. Hoonetele ei kavandata suuri peegeldavaid klaaspindasid, vaid

liigendatud pindu ja eritöötusega klaase. Välditakse valgusreostust tekitavaid valgustuslahendusi. Hoonete eskiisprojektid tuleb kooskõlastada Pärnu linnaarhitektiga.

RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali territoorium on soovitatav ümbritseda piirdeaiaga, mis toimib Rääma raba poolses osas ulukitarana suurulukitele, kuid lastes siiski läbi väikeulukid. Muul alal ei ole piirde kohustuslikud, kuid nende vajadusel on lubatud võrkaed kõrgusega kuni 1,8 m. Piire peab sobima hoonete arhitektuuriga ning selle kujunduslaad täpsustatakse ehitusprojekti koostamise staadiumis. Piirdeid ei paigaldata Rääma rabast Tammiste metsamassiivi suunal kulgevatele ning olemasoleva Pärnu kaubajaama territooriumi läbivatele roheline võrgustiku koridoridele.

Detailplaneeringus on tehnovõrkude lahendused ja liitumispunktid antud RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali tervikkomplekse mitte üksikuid krunte silmas pidades. Planeeritud tehnovõrkude lahendus on põhimõtteline ja täpsustatakse ehitusprojekti staadiumis tehnovõrkude valdajalt taotletud tehniliste tingimuste alusel.

Raba mets kinnistul paikneb kasutusest väljas puurkaev PRK0004386, mis on ette nähtud lammutada. Jaama tn 4 kinnistul paiknev olemasolev kasutuses puurkaev PRK0014363 on ette nähtud säilima.

Planeeritud alal asub ja sellele ulatub nii olemasolevatest kui ka planeeritud tehnovõrkudest ning rajatistest tulenevaid kitsendusi ja piiranguid. Detailplaneeringu joonisel DP-4-1 (Servituutide plaan) on kajastatud graafiliselt ja kruntide kasutamise tingimuste tabelis kirjeldatud määratud servituutide ja kitsenduste vajadusi.

Haljastus ja heakord

Detailplaneeringus on lähtutud põhimõttest, et vähemalt 25% planeeritud RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali alast haljastatakse ning puhervööndi rajamise eesmärgil kasutatakse selleks kõrghaljastust. Kuna nii RB infrastruktuuri hoolduskeskuse kui ka kaubaterminali kompleksid koosnevad omavalitsuse piiride tõttu mitmest krundist, on haljastusprotsendi nõude täitmisel silmas peetud kompleksi tervikuna, mitte iga üksikut krundi eraldi. Sel viisil on võimalik tagada ala funktsionaalsus ning puhervööndi efektiivsus.

Lao- ja logistikapargi kruntidel haljastatakse vähemalt 15% krundi pinnast kasutades valdavas osas kõrghaljastust.

Hoonete ja rajatiste projekteerimisel säilitatakse võimalikult suurel määral olemasolevat haljastust ning kavandatakse täiendavalt nii kõrg- kui ka madalhalbastust puhervööndi rajamise eesmärgil. Mitmerindeline haljastus aitab leevendada müra ja toimib efektiivselt saaste vähendajana.

Kruntide haljastuse kavandamisel pööratakse rõhku piirkondadele, kus liigub rohkem inimesi, nagu juurdepääsuteed, hoonete sissepääsud ja parkla alad, et luua meeldiv ja inimsõbralik keskkond. Lisaks arvestatakse vajadusega kavandada puhvertsoonid tootmistegevuse ja muu kasutusega alade (puhkeala jms) vahele ning võimalusel ka erinevate tootmistegevuste vahele, et leevendada ettevõtlusest tulenevaid mõjusid. Vältida tuleb ulatuslikke kõvakattega pindu, vähendada kuumasaarte teket, vähendada tolmu jm ainete lendumist ning tagada esteetilisem ning puhtam keskkond. Kõvakattega pindadelt on ette nähtud kogutavate sademete puhastamine enne, kui need juhitakse omal krundil paiknevatesse sademevee tiikidesse ja kraavidesse.

Piirkonna metsaalad säilitatakse puhkemetsadena, mistõttu on kavandatud Niidu tänavalt juurdepääs loodus- ja matkaradade kasutajate parklasse Raba mets kinnistul (krunt pos 30).

Liig- ja sademevee ärajuhtimine

Planeeringuala asub liigniiskes piirkonnas. Sademeveekanaliseerimine planeeringu alal puudub. Valdava osa RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali aktiivses kasutuses olevast alast moodustavad vett mitteläbilaskva kõvakattega teed, parklad ja laoplatid, millelt kogutakse vertikaalplaneeringuga sademeveed rennidesse ja restkaevudesse, puhastatakse lokaalsetes puhastites (liivapüüdjad + õlipüüdjad) ning suunatakse torustike kaudu edasi omal krundil paiknevatesse sademevee puhvertiikidesse.

Planeeritavatel lao- ja logistikapargi kruntidel suunatakse kõvakattega krundiosal vertikaalplaneeringuga kogutavad sademeveed hoonetest ja naaberkruntidelt eemale, puhastatakse lokaalsetes puhastites (liivapüüdjad + õlipüüdjad) ning suunatakse ala läbivasse sademevee kraavi, mis on ühendatud RB põhitrassi äärsete kraavidega.

Planeeringuala Tori valla osa läbivad maaparandussüsteemi kuivenduskraavid. Maaparandussüsteemi eelvooludeks on Niidu oja ja Pahkoja, mis suubuvad Pärnu jõkke. Maaparandussüsteemi kuivenduskraavide võrgustiku planeeringualale jääv osa projekteeritakse ümber selliselt, et tagatud on maaparandussüsteemi vähemalt samaväärne toimimine võrreldes praeguse olukorraga. RB Pärnu infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali ala ümber on kavandatud möödavoolukraavid, mille eesvooludeks on Pärnu jõkke suubuvad Niidu oja ja Pahkoja. Kuna planeeringulahenduses ei kavandata täiendavaid kuivenduskraave, vaid nähakse ette olemasolevate kraavide ümbersuunamine, ei suurene koormus Niidu ojale ega Pahkojale. RB Pärnu infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali alale jäävad kuivenduskraavid likvideeritakse. Põhimõtteline lahendus on esitatud liig- ja sademevee ärajuhtimise skeemil (VKV-1).

Olemasolevate kuivenduskraavide konfiguratsiooni muutmine ei tohi põhjustada liigvee äravoolu kiirendamist Rääma rabast ega mõjutada raba veerežiimi muutumist sellisel määral, mis võib kahjustada raba ökoloogilist seisundit. Selleks tuleb kraavide projekteerimisel ja ehitamisel arvestada, et kraavide rabapoolsed seinad toimiksid veetõkkena.

Planeeringulahenduse kohaselt likvideeritakse Niidu oja lähtepunktiks olevad kuivenduskraavid ning kujundatakse ümber oja lähtepunkt ja voolusäng ca 83,5 m pikkusel lõigul, et võimaldada sellele alale rajada RB Pärnu kaubaterminali kompleksi sisesed ja avalikuks kasutuseks mitte mõeldud sõidu- ja kõnnitee ning raudteeharu. Kavandatud objektide funktsionaalsuse ja geomeetria tõttu ei ole neile muid asukohaalternatiive, mistõttu on vajalik vastavalt veeseaduse § 187 p 17 taotleda pinnaveekogumiga hõlmatud veekogu kaldajoone muutmiseks veeluba.

Sademevee ärajuhtimise süsteem koosneb erinevatest elementidest: kaevud ja rennid, sademeveetorustik ja pumplad, õlipüüdurid, puhvertiigid ning kraavid.

RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali kõvakattega aladelt (teed, parklad, platsid) juhitakse vertikaalplaneerimisega sademeveed hoonetest ja naaberkruntidelt eemale sademevee kanalisatsiooni. Enne omal krundil paiknevatesse sademevee puhvertiikidesse jõudmist puhastatakse sademeveed liiva- ja õlipüüdurites.

Puhvertiigid toimivad nii sekundaarse õlipüüduri kui ka äravoolu ühtlustajatena, et vältida intensiivsete sadude korral ülekoormust eesvooludele. Kuna piirkonnas on kõrge põhjaveetase, siis kavandatakse tiigid selliselt, et vajadusel saab nendesse pumbata ka pinnasevett. Tiikide väljavoolud on kavandatud suletavatena, mis võimaldab avariolukorras ja/või reostuse tekkimisel see koheselt lokaliseerida ja likvideerida.

Puhvertiikidest suunatakse sademeveed piiratud vooluhulgana mööda sademevee torustikku ja kraave ning RB raudtee põhitrassi äärset kraavi Pärnu jõkke. RB raudtee põhitrassi äärse kraavi täpne asukoht ja lahendus projekteeritakse täiendavalt. Enne planeeringu realiseerimist peab olema selge kraavi paiknemise asukoht RB raudteest Pärnu jõeni.

Kavandatud lao- ja logistikapargi kruntide (pos 7-11 ja 13-18) kõvakattega aladelt kogutakse sademeveed vertikaalplaneerimisega kokku ning puhastatakse. Kruntidelt lähtuvad sademevee kogused tuleb ühtlustada (nt toru-mahutites) ning hajutada kruntide haljasaladel (vajadusel rajatakse puhvertiigid) ning suunata piiratud vooluhulk (10 l/s) projekteeritavasse RB raudtee põhitrassi äärsesse kraavi ning seal edasi Pärnu jõkke. Lisaks puhvertiikidele toimivad sademevee puhvritena ka planeeritud kraavid.

Planeeringualalt sademeveete ärajuhtimise täpne lahendus sõltub RB põhitrassi sademevee ärajuhtimise lahendusest ning täpsustub ehitusprojekti koostamisel.

Haljastatud krundiosadele sattunud sademeveed immutatakse pinnasesse.

Liiklus- ja parkimiskorraldus

Detailplaneeringus moodustatud RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali kruntidele on kavandatud juurdepääs avalikult kasutatavalt Niidu tänavalt algavatelt ning mööda kompleksi kulgevatelt linna siseteedelt. Täiendavalt on RB kaubaterminali territooriumile nähtud ette täiendav juurdepääs Lauka tänavalt.

Detailplaneeringu liikluskorralduse lahenduse väljatöötamisel on lähtutud sujuva ja liiklust hajutava liikluskorralduse põhimõttest ning kavandatud planeeringuala läbiva 1520 mm rööpalaiusega raudtee asemel avalikult kasutatav Lauka tänav planeeringuala läänepiirist (Raba tänava ristmiku piirkonnast) olemasoleva Pärnu kaubajaama territooriumini. Lauka tänava ristumine RB põhitrassiga on lahendatud eritasandilisena, mille puhul on sõidutee jaoks kavandatud RB põhitrassi alt läbi tunnel. Võimalik on jätkata Lauka tänava pikendamisega Tallinna mnt suunal. Samuti on võimalik olemasoleva Pärnu kaubajaama territooriumi ja 1520 mm rööpalaiusega raudtee koridori edasise planeerimis- ja arendustegevuse käigus pikendada Lauka tänavat perspektiivse Pärnu linna suure ümbersõiduni.

RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali kompleksidele on kavandatud 1435 mm rööpalaiusega raudtee ühendused RB põhitrassiga nii põhja kui ka lõuna suunal. Olemasolevad 1520 mm rööpalaiusega raudteed Pärnu reisi- ja kaubajaama vahel demonteeritakse. Lauka tänava äärde on kavandatud rööbasteed veeremikoosseisude manööverdamiseks ja komplekteerimiseks. Neid rööbasteid on võimalik perspektiivis pikendada planeeringuala läänepiirini ning naaberalade planeeringutes ja projektides jätkata pikendamisega Pärnu lennujaama suunal. Lauka tänava äärselt rööbasteelt on kavandatud lao- ja logistikapargi teenindamiseks eraldi haruraudtee, mis rajatakse koos lao- ja logistikapargiga vastava ala arendaja poolt.

Jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamiseks on Niidu ja Lauka tänava äärde kavandatud kergliiklustee. Kergliiklustee on kavandatud ka läbi planeeritud lao- ja logistikapargi Lauka tänavast RB põhitrassini, millega ristumine on lahendatud tunneliga RB põhitrassi alt läbi. Tunnel on kavandatud kasutajapõhiselt kujunenud liikumistee kohale Tammiste külast Kase tänava suunas.

Säilitamiseks väljakujunenud liikumisteed Tammiste küla ja Niidu ettevõtluspiirkonna vahel on väljaspoole planeeringuala ette nähtud perspektiivsed kergliiklustee lõigud RB põhitrassi alusest kergliiklustee tunnelist Jaama tänavani ning planeeritud lao- ja logistikapargist piki varasemat raudteetammi Kase tänavani. Samuti on RB põhitrassi ehitusaegse liikluskorralduse raames

jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamiseks nähtud ette kergliiklustee piki Jaama tänavat Veskikaare tänavast ja Tammiste teeni.

Planeeritava ala liikluskorraldus on jagatud nelja etappi:

- I. RB raudtee põhitrassi ehituse ettevalmistamise ja ehitusaegne etapp, kus osa planeeritavast alast (infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali alad) on kasutusel ehitusmaterjalide laona. Lahendus on esitatud ehitusaegse liiklusskeemi (I etapi) joonisel (DP-5-1).
- II. RB raudtee põhitrassi ja hoolduskeskuse ehitusaegne etapp, kus RB põhitrass on kuni Pärnu reisiterminalini välja ehitatud, infrastruktuuri hoolduskeskus on samuti rajatud ja töötab ning kaubaterminali ala on endiselt kasutusel ehitusmaterjalide laona. Lahendus on esitatud ehitusaegse liiklusskeemi (II etapi) joonisel (DP-5-2).
- III. RB kaubaterminali käivitusaegne etapp, kus RB põhitrassi ehitus on lõpule viidud ning RB infrastruktuuri hoolduskeskus kui ka kaubaterminal on valminud ja töötavad. Lahendus on esitatud kasutusaegse liiklusskeemi (III etapi) joonisel (DP-5-3).
- IV. Niidu ettevõtluspiirkonna arengu ja transformatsiooni etapp, kus RB kaubaterminal töötab täiel võimsusel ning seda läbivad kaubamahud on järjest suurenenud. Sellega seoses on toimunud muutused ka Niidu ettevõtluspiirkonnas. Lahendus on esitatud kasutusaegse liiklusskeemi (IV etapi) joonisel (DP-5-4 ja DP-5-5).

RB kaubaterminali käivitusaegses etapis kujuneb RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali peamiseks juurdepääsuks Niidu tänav. Selleks, et liikluskoormust hajutada, on lisaks Niidu tänavale mõistlik kasutada ka teisi marsruute:

- Lauka tn (lääne suunaline) – Raba tn – Ehitajate tee
- Lauka tn (ida suunaline) – RB põhitrassi alune tunnel – Jaama tn – Tammiste tee – Ehitajate tee
- Niidu tn – Savi tn – Raba tn – Ehitajate tee
- Niidu tn – Savi tn – Lina tn – Ehitajate tee
- Perspektiivis Lauka tn läbimurre lääne suunas Tallinna mnt-le ja idasuunas Rakvere mnt-le.

Niidu ettevõtluspiirkonna arengu ja transformatsiooni etapp kajastab võimalikku olukorda tulevikus, mil RB kaubaterminal töötab täiel võimsusel ning seda läbivad kaubamahud on järjest suurenenud. Muutused toovad kaasa liiklusnõudluse suurenemise, piirkonna teede- ja tänavavõrgu liikluskoormuse kasvu ning ristmike läbilaskevõime võimaliku ammendumise. Detailplaneeringus on sellest tulenevalt analüüsitud Ehitajate tee ja Niidu tänava ristmiku eritasandilise liiklussõlme lahendust ja selle perspektiivset ruumivajadust. Samuti on analüüsitud võimalusi Niidu tänava läbilaskevõime ja ohutuse suurendamiseks, mille puhul on võimalikuks lahenduseks tänavale täiendavate sõiduradade lisamine, ristmike muutmine kas foorjuhitavateks või ringristmikeks ning kergliiklusteede rajamine. Liiklustehniliselt on vajalik Niidu tänava ja sellega ristuvate tänavate ja juurdepääsude ristumiste arvu optimeerida, mistõttu tuleb osa tänastest ristmikest ja otsejuurdepääsudest sulgeda. Tupiktänavatele ja kinnistutele tagatakse juurdepääsud teiste tänavate kaudu.

Parkimiskohtade vajadus on arvatud vastavalt Eesti standardi EVS 843:2016 arvutamise põhimõtetele. Kokku on planeeritavale alale kavandatud 546 parkimiskohta. Täpne parkimiskohtade vajadus määratakse hoonete kasutusotstarvete ja hoonemahtude selgumisel.

Detailplaneeringu joonistel kujutatud RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali komplekside siseste rööbas-, sõidu- ja kergliiklusteede ning platside ja parkimisalade lahendused on põhimõttelised ning täpsustuvad ehitusprojekti koostamisel.

Avalikult kasutatava tänava ristlõike ja haljastuse lahendused ning kruntide juurdepääsude asukohad on põhimõttelised ning täpsustuvad ehitusprojekti koostamisel.

Planeeringulahenduse realiseerimiseks vajalike kinnistute võõrandamine

Planeeringulahenduse kohaselt moodustavad valdava osa RB infrastruktuuri hoolduskeskuse (Tori valla krunt pos 2 ja Pärnu linna krundid pos 1 ja 4) alast riigile kuuluvad kinnistud, kuid kavandatud tegevuse terviklikuks realiseerimiseks on Maa-ametil vajalik avalikes huvides võõrandada (KAHOS § 4 lg 1 p 7) osa munitsipaalomandis Raba mets kinnistust (krunt pos 4).

RB Pärnu kaubajaama liiklusjuhtimiskeskuse ning kaubaterminali teenindavate veokite parkla logistikakeskuse ja raudteemaa krundi (pos 13) realiseerimiseks on lisaks reformimata riigimaa Harutee mets P2 kinnistu osale (krunt pos 13a) Maa-ametil vajalik avalikes huvides võõrandada ka osa eraomandis olevast Kauba tn 8 elamumaa kinnistust (krunt pos 13b).

Planeeringulahenduse kohaselt moodustavad valdava osa RB raudtee põhitrassi rajamiseks vajalikust krundist (krunt pos 22) riigile kuuluvad kinnistud, kuid kavandatud tegevuse terviklikuks realiseerimiseks on Maa-ametil vajalik avalikes huvides võõrandada osa eraomandis olevast Kauba tn 4 kinnistust (krunt pos 22a) ning osa munitsipaalomandis Kauba tänav T1 kinnistust (krunt pos 22c) ja Kauba tänav T2 kinnistust (krunt pos 22e).

RB raudtee põhitrassi hooldustee ning sellele avalikust tänavavõrgust juurdepääsu rajamiseks vajalikust krundist (krunt pos 21) moodustavad valdava osa riigile kuuluvad kinnistud, kuid kavandatud tegevuse terviklikuks realiseerimiseks on Maa-ametil vajalik avalikes huvides võõrandada osa eraomandis olevast Kauba tn 4 kinnistust (krunt pos 21a) ning osa munitsipaalomandis Harutee mets kinnistust (krunt pos 21e).

Eelnevalt kõnes olnud kruntide tulevaseks valdajaks saab peale võõrandamist Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Planeeringulahenduse kohaselt jäävad RB Pärnu kaubaterminali alale (Pärnu linna krundid pos 2 ja 3) nii riigiomandis kinnistud Kauba tn 1 (Pärnu linna krunt pos 2e), Kauba tn 6 (Pärnu linna krunt pos 2h), Kauba tn 6a (Pärnu linna krunt pos 2h) ning munitsipaalomandis Kauba tänav T2 kinnistu (Pärnu linna krunt pos 2f). RB Pärnu kaubaterminali toimimiseks vajalike manööverraudteede (krunt pos 5) alale jäävad nii riigiomandis Tammiste raudtee T3 (krunt pos 5b) kinnistu kui ka osaliselt munitsipaalomanduses Lauka tänav T3 (krunt pos 5a) ja Lauka tänav T1 (krunt pos 5c) kinnistud. RB Pärnu kaubaterminali kruntide maakasutusõigusi detailplaneeringu realiseerimise esimeses etapis ei muudeta. Maakasutusõigused kaubaterminali arendamiseks muudetakse vajadusel järgmistes etappides konkreetse arendaja poolt.

Planeeringulahenduse kohaselt jäävad lao- ja logistikapargi kruntide pos 14-18 alale valdavas osas riigile kuuluvad (Harutee mets P3 ja Tammiste raudtee T2) ja reformimata riigimaa (Harutee mets P2) kinnistud, kuid kavandatud tegevuse terviklikuks realiseerimiseks on vajalik omandada eraomandis oleva Kauba tn 4 kinnistu osad (krundid pos 16b ja 17a) ning munitsipaalomandis Harutee mets kinnistu osad (krundid pos 16c ja 17e). Lao- ja logistikapargi mainitud kruntide maakasutusõigusi detailplaneeringu realiseerimise esimeses etapis ei muudeta. Maakasutusõiguseid lao- ja logistikapargi kruntide arendamiseks muudetakse järgmistes etappides konkreetse arendaja poolt.

Lao- ja logistikaparki läbiva tänava (krunt pos 19) väljaehitamiseks on lisaks reformimata riigimaa Harutee mets P2 kinnistu osale (krunt pos 19b) ja riigiomandis Tammiste raudtee T2 kinnistu osale (krunt pos 19c) Maa-ametil vajalik avalikes huvides võõrandada ka osa eraomandis olevast Kauba tn 10 kinnistust (krunt pos 19a) ja Kauba tn 8 elamumaa kinnistust (krunt pos 19d). Moodustatud krunt antakse peale tänavarajatiste väljaehitamist üle Pärnu linnale.

Lauka tänava esimese lõigu (krunt pos 6) väljaehitamiseks on lisaks riigiomandis Tammiste raudtee T3 kinnistu osale (krunt pos 6a), reformimata riigimaa Harutee mets P2 kinnistu osale (krunt pos 6b) ning munitsipaalomandis Lauka tänav T1 kinnistu osale (krunt pos 6e) ja Niidu tn 26 kinnistu osale (krunt pos 6f) vajalik Maa-ametil avalikes huvides võõrandada ka osa eraomandis olevast Kauba tn 10 kinnistust (krunt pos 6c) ja Kauba tn 8 elamumaa kinnistust (krunt pos 6d). Moodustatud krunt antakse peale tänavarajatiste väljaehitamist üle Pärnu linnale.

Lauka tänava teise lõigu (krunt pos 20) väljaehitamiseks on lisaks reformimata riigimaa Harutee mets P2 kinnistu osale (krunt pos 20a) ning riigiomandis Tammiste raudtee T2 kinnistu osale (krunt pos 20b) ja Tammiste raudtee T3 kinnistu osale (krunt pos 20c) vajalik Maa-ametil avalikes huvides võõrandada ka osa eraomandis olevast Kauba tn 8 elamumaa kinnistust (krunt pos 20d). Moodustatud krunt antakse peale tänavarajatiste väljaehitamist üle Pärnu linnale.

Lauka tänava kolmanda lõigu (krunt pos 25) väljaehitamiseks on Pärnu linnal lisaks munitsipaalomandis Kauba tn T1 kinnistule (krunt pos 25b) vajalik Maa-ametiga kokkuleppel omandada osa riigiomandis olevast Kauba tn 3 kinnistust (krunt pos 25a).

RB Pärnu kaubaterminali ja raudtee põhitrassi ning Tammiste elamurajooni vahelise kõrghaljastatud puhvri (krundid pos 24, 26 ja 27) realiseerimiseks on Pärnu linnal vajalik Maa-ametiga kokkuleppel omandada riigiomandis oleva Kauba tn 3 kinnistu osad (krundid pos 24 ja 26) ning osa eraomandis olevast Kauba tn 4 kinnistust (krunt pos 27).

Keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruande kokkuvõte

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 33 lg 1 kohaselt tuleb keskkonnamõju strateegiline hindamine algatada, kui strateegiline planeerimisdokument koostatakse transpordi valdkonnas ja selle alusel kavandatakse nimetatud seaduse § 6 lõikes 1 loetletud tegevust. KeHJS § 6 lg 1 p 14 kohaselt on olulise keskkonnamõjuga tegevus muuhulgas uue raudteeliini ehitamine või uue raudteejaama ehitamine, kui ühe rajaga raudteeliini puhul on vähemalt neli jaamateed ja kahe rajaga raudteeliini puhul vähemalt viis jaamateed, olemasoleva raudteejaama laiendamine, kui laiendamise tulemusel on raudteejaamas ühe rajaga raudteeliini puhul vähemalt neli jaamateed ja kahe rajaga raudteeliini puhul vähemalt viis jaamateed, või olemasoleva raudteejaama jaamateede pikendamine pikkuseni vähemalt 1000 meetrit, kui raudteejaamas on ühe rajaga raudteeliini puhul vähemalt neli jaamateed ja kahe rajaga raudteeliini puhul vähemalt viis jaamateed. Planeeringuga kavandatakse kokku rohkem kui viis hargnevat jaamateed (arvestades kaubaterminali laadimisteid ja neile lisanduvaid hooldusekeskuse tööks ja päästetehnika jaoks vajalikke jaamateid) pikkusega ca 1450 meetrit.

Vastavalt KeHJS § 32 on keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) avalikkuse ja asjaomaste asutuste osalusel strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju tuvastamiseks, alternatiivsete võimaluste väljaselgitamiseks ning ebasoodsat mõju leevendavate meetmete leidmiseks korraldatav hindamine, mille tulemusi võetakse arvesse strateegilise planeerimisdokumendi koostamisel ja mille kohta koostatakse nõuetekohane aruanne.

Pärnu Linnavolikogu algatas 18.06.2020 otsusega nr 50 kõnesoleva detailplaneeringu koostamisega paralleelselt ka keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimise.

Mõjude hindamise käigus käsitleti KSH-s järgmisi teemasid: müra mõju; vibratsiooni mõju; mõju välisõhu kvaliteedile; mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale, sh valgusreostuse mõju; mõju pinnasele, pinna- ja põhjaveele; mõju elusloodusele, kaitsealustele liikidele, sh mõju elupaigatüüpidele ja vääriselupaikadele, mõju taimestikule, mõju linnustikule; mõju rohevõrgustikule ja ulukitele; mõju Natura 2000 võrgustiku aladele.

Detailplaneeringu ja KSH raames on teostatud mitmeid täiendavaid uuringuid ja hinnanguid: müra- ja vibratsiooniuuring; liiklusuuring; metsa botaaniline inventuur; linnustiku inventuur; ulukiuuring; planeeringuala keskkonnaseisundi hinnang; pinnasevee ärajuhtimise eksperthinnang; Rääma kassikaku püsielupaiga eksperthinnang.

Rohevõrgustik ja puhkemetsad.

Planeeritav ala kattub osaliselt Pärnu maakonnaplaneeringus määratud rohevõrgustiku Rääma raba tuumala lõunaservaga ning Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringus määratud Niidu-Tammiste metsade ja Rääma raba puhkeala põhjaosaga.

Kuna detailplaneeringus kavandatud tegevusi (RB Pärnu infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali komplekside rajamist) ei ole võimalik tulenevalt asukohavaliku kriteeriumitest (RB raudtee põhitrassi ja Niidu ettevõtluspiirkonna lähedus ning olemasoleva raudteetaristu kasutamise võimalus) muus asukohas ellu viia ning seeläbi mõju rohevõrgustikule vältida, tuleb mõjusid rohevõrgustiku terviklikkusele ja sidususele hinnata, minimeerida ja leevendada. Sellest tulenevalt on rohevõrgustiku teemat käsitletud KSH aruandes ning pakutud välja leevendusmeetmed, millega on detailplaneeringu lahenduse väljatöötamisel arvestatud.

KSH aruande kohaselt ei lange planeeringu elluviimisega looduslike alade osatähtsus rohevõrgustiku tuumaladel alla 90% pindalast ning RB Pärnu infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali rajamine ei häiri oluliselt rohevõrgustiku toimimist, kuna elustikule tähtsamad piirkonnad (nt Rääma raba tugiala) jäävad projektialast enamuses osas välja või ei planeerita neile hoonestust. KSH aruandes on esitatud rohevõrgustiku toimimise tagamiseks täiendavad leevendusmeetmed.

Piirkonna metsaalad on ette nähtud valdavas osas säilima puhkemetsadena. Detailplaneeringus on arvestatud planeeritaval alal ja lähipiirkonnas asuvate metsade ning Rääma raba puhkeväärtusega, mistõttu on kavandatud Niidu tänavalt juurdepääs loodus- ja matkaradade kasutajate parklasse (krundil pos 30).

Planeeringulahenduses on RB Pärnu infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali komplekside ümber kavandatud piirdeaed, mis toimib Rääma raba poolses osas ulukitarana suurulukitele, kuid laseb läbi väikeulukid. Sellisel viisil on tagatud väikeulukite vaba liikumine ning suurulukite suunamine suurimetajate altpääsuni ja välditud nende sattumist eelpool kirjeldatud ökolõksu.

Vääriselupaigad (VEP).

Vääriselupaigad (VEPid) on metsaseaduse mõistes alad, kus on suur kitsalt kohastunud, ohustatud, ohuolukorra või haruldaste liikide esinemise tõenäosus. Algamisdokumentide kohasel planeeringualal asuvad osaliselt või terves ulatuses kuus VEPI, millest kaks soovitakse vastavalt planeeringuala piiride muutmise ettepanekule planeeringualast välja arvata.

Planeeringualal teostati taimestiku botaaniline inventuur, mille käigus inventeeriti ja ajakohastati varem teada ja keskkonnaregistrisse kantud VEPIde andmeid ning tehti ettepanekuid piiride korrigeerimiseks.

Planeeringulahenduse kohaselt on:

- vääriselupaiga nr 161001 (VEP161001) kõrvale kavandatud matka- ja loodusradade kasutajatele mõeldud perspektiivne parkla, mis ei halvenda VEPI seisukorda. Samas on Keskkonnaameti poolt teostatud inventuuri andmete põhjal VEPI puistus 80 % vanadest mändidest hukkunud, mistõttu ei ole VEP enam säilinud ja selle võib registrist maha võtta;

- vääriselupaik nr 161003 (VEP161003) kavas täies mahus säilitada;
- vääriselupaiga nr 161004 (VEP161004) alale osaliselt kavandatud lao- ja logistikapargi haruraudtee, Lauka tänava äärne kergliiklustee ning tehnovõrgud.
Keskonnaameti hinnangul on võimalik mainitud raudtee ja tööstusmaa vaheline kitsas VEPI osa registrist välja arvata, kuna VEPIs on juba praegu suur inimõju ning 2000. a inventeeritud VEP piirid on võrreldes olemasoleva olukorraga looduses nihkes. Sellest tulenevalt plaanib Keskonnaamet teha Keskonnaagentuurile ettepaneku vääriselupaiga piiri muutmiseks selliselt, et 0,71 ha jääb välja ja alles jääb 1,80 ha.
Piiride korrigeerimise järgselt puudub konflikt kavandatud objektide ja vääriselupaiga vahel;
- vääriselupaik nr 161021 (VEP161021) kavas täies mahus säilitada;
- vääriselupaik nr 160110 (VEP160110) kavas täies mahus säilitada ja planeeringuala koosseisust välja arvata;
- vääriselupaik nr 209734 (VEP209734) kavas täies mahus säilitada ja planeeringuala koosseisust välja arvata.

Keskonnaamet on oma 12.01.2023 kirjas nr 6-5/22/24514-2 asunud seisukohale, et RB on eeldatavalt suure riikliku ja avaliku huviga raudteearistu projekt, mida on võimalik VEPI säilitamise üle otsustamisel kaaluda. Antud juhul tuleb kõne alla olemasolevate VEPide raadamise korral samaväärsete VEPide kompenseerimine lähipiirkonnas (võimalusel 20 km raadiuses hävinenud VEPist), et VEPide pindala registris ei väheneks.

Müra ja vibratsioon.

Detailplaneeringu koostamise ja KSH läbiviimise raames teostati eraldi müra- ja vibratsiooniuring (Akukon Eesti OÜ, 2021 ning ajakohastatud 2023), mille ülesandeks oli hinnata kavandatava RB Pärnu kaubaterminali ja hoolduskeskuse rajamise ja töötamisega ning piirkonna liiklusskeemi muudatusega kaasnevat müraolukorda ja vibratsiooni võimalikku mõju. Mürahinnangus analüüsiti kaubaterminali ja hoolduskeskuse alal tekkivat tööstusmüra (laadimistööd, hooldus), rongide manööverdamisest tingitud müra, liiklusmüra, samuti planeeringualast pisut kaugemal asuvate objektide (nt Pärnu jahimeeste lasketiir ja Tammiste liivakarjäär) võimalikku koosmõju. Liiklusmüra puhul käsitleti maanteed ja linnatänavate autoliikluse müra, sh planeeringu realiseerimise korral lisanduvat liiklust. Lisaks anti hinnang võimaliku RB raudtee põhitrassiga esineva liiklusmüra koosmõju kohta.

Järeldati, et võimalik liiklusmüra alane koosmõju on väike ning määravaks saab siiski RB raudtee põhitrassi poolt tekitatav liiklusmüra, mille vähendamiseks on kavandatud müratõkked.

Kaubaterminali ja hoolduskeskuse puhul võib peamine vibratsioon esineda kaubarongide liikumisega seondult, muude tegevuste käigus tekkiv võimalik vibratsioon on valdavalt lokaalne ning mõju ei ulatu planeeringualalt väljapoole.

Kaubaterminali ja hoolduskeskuse alal teostatavate statsionaarsete töödega (laadimistööd, hooldus jms) kaasnev vibratsioon on valdavalt lokaalne ning mõju ei ulatu lähimate eluhooneteni.

Detailplaneeringus on mürahäiringu negatiivse mõju vähendamiseks kassikaku püsielupaigale, kanaliste elupaikadele planeeringualast põhjas ja kirdes ning Rääma rabale kavandatud RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali territooriumist põhja ja loode poole vähemalt 5 m kõrgune müratõkkerajatis – pinnasevall ja müratõkkesein. Järgnevas projekteerimise etapis tuleb müratõkkerajatise lahenduse lõplikul väljatöötamisel arvestada aluspinna geoloogilise ehituse, keskkonnaaspektide ja ehitustehniliste võimalustega.

Hoonete projekteerimisel tuleb arvestada „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ kirjeldatud nõuetega ning rakendada EVS 842:2003 „Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest“ meetmeid. Hoonete projekteerimisel tuleb arvestada, et juhul kui kavandatav tegevus võib kaasa tuua olulise mürahäiringu, peab ehitusdokumentatsioon sisaldama mürahinnangut. Krundilt lähtuv müra ei tohi ületada kehtestatud normtasemeid. Mürahäiringute ennetamiseks tuleb põhjalikult planeerida seadmete paigutust teiste hoonete suhtes. Seadmete tehnoloogiline lahendus peab teostuma selliselt, et häiriv müra ei leviks hoone konstruktsioonide kaudu või muul viisil hoone siseruumidesse või ümberkaudsete hooneteni/kinnistuteni.

Seadmeid, masinaid ja muid vibratsiooniallikaid tuleb paigaldada, hooldada või kasutada selliselt, et nende poolt tekitatav vibratsioon elamutes ja ühiskasutusega hoonetes vastaks kehtestatud piirväärtustele. Samuti peavad kehtivatele piirväärtustele vastama ehitustegevusega kaasnevad vibratsioonitasemed.

Potentsiaalne pinnasereostus.

RB Pärnu kaubaterminali ja hoolduskeskusega seotud kavandatava tegevuse elluviimiseks on vajalik teostada pinnasetõid ning planeeringuala paikneb osaliselt alal, kus on toimunud ja toimub ka praegu tööstustegevus ning eksisteerib reaalne reostusohu. Seetõttu teostati detailplaneeringu koostamise ja KSH läbiviimise raames ehitusgeoloogiliste uuringute käigus ka reostusuuringud (Rakendusgeodeesia ja Ehitusgeoloogia Inseneribüroo OÜ).

Uuringu tulemusena selgus, et piirkonnas on pinnase ja põhjavee keskkonnaseisund inimtegevuse tulemusel mõjutatud ning esineb erineval määral peamiselt naftasaaduste ja raskmetallide sisaldust. Põhjaveest võetud proovid näitasid, et valdavalt jäävad raskemetallide kontsentratsioonide sisaldused alla põhjavee kvaliteedi künnisarvu. Reostusuuringu tulemuste alusel saab põhjavee seisundit lugeda rahuldavaks ja ei ole hädavajalik rakendada meetmeid põhjavee kvaliteedi parandamiseks.

Planeeringuala külgneb Niidu tn 17 kinnistuga, millel paikneb endise Pärnu naftabaasi jääkreostusala. Tänapäevaks on naftabaasi maapealsed mahutid puhastatud ja demonteeritud ning jääkidest puhastatud ja demonteeritud ka naftasaadustega seotud seadmed raudtee-estakaadil, kütusepumplates, katlamajas ning sademevee kanalisatsiooni trassides ja kaevudes.

Pärnu kaubaterminali sademe- ja pinnasevee käitlemine ei põhjusta täiendavat pinna- või põhjavee juurdevoolu Niidu tn 17 territooriumile. Kuna planeeringualal kavandatav tegevus ei mõjuta Niidu tn 17 territooriumi veerežiimi, siis on väga ebatõenäoline, et planeeringuala ehitustegevuse käigus ilmneks jääkreostuse vallandumise oht.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemused.

KSH aruandes analüüsiti detailplaneeringuga kavandatava tegevuse eeldatavalt kaasnevat mõju erinevate keskkonnaaspektide lõikes, mille tulemused on esitatud alljärgnevalt:

- Oluline negatiivne mõju maakasutusele puudub, kuna enamuses rajatakse Pärnu kaubaterminal olemasoleva kaubajaama infrastruktuurile.
- Kavandatava tegevusega kaasneb mõningane ebasoodne müra mõju, kuna tulenevalt lisandunud tööstusmürast ja liikluskooormusest kasvavad ka müratasemed, kuid müra normväärtuste ületamist ei ole ette näha.
- Kavandatava tegevusega kaasneb mõningane ebasoodne vibratsiooni mõju, kuid ohtu mõjualas paiknevate hoonete ja rajatiste seisukorrale ei ole ette näha.
- Kavandatava tegevusega ei kaasne olulist mõju piirkonna õhukvaliteedile.
- Olulist mõju inimese tervisele, sotsiaalsetele vajadustele ja varale käesoleva planeeringuga kavandatava tegevusega hinnanguliselt ei kaasne, kui rakendatakse leevendavaid meetmeid (vt müra, vibratsiooni ja välisõhu kvaliteedi meetmed).

- Olulise mõjuga valgusreostuse tekkimine piirkonnas on eeltoodud soovitusi järgides vähetõenäoline, kuna lähimad elamud ei paikne DP ala vahetus läheduses.
- Leevendavate meetmete rakendamisel ei kaasne kavandatava tegevusega olulist ebasoodsat mõju planeeringuala ja selle ümbruse pinnasele ega piirkonna pinnaveele, sh Pärnu jõe pinnaveekogumile Kärü jõest suudmeni (Pärnu_3).
- Leevendavate meetmete rakendamisel ei kaasne kavandatava tegevusega olulist ebasoodsat mõju piirkonna põhjavee kogusele ja kvaliteedile.
- Kavandatud tegevuste elluviimisel hävib osa alal inventeeritud elupaigatüüpidest ning VEPist nr 161004. Kavandatud tegevuse projekteerimise staadiumis tuleb huvitatud isikul koostöös Keskkonnaameti ja RMKga leida hävinevale VEPi osale lähipiirkonnas kompensatsiooniala(d).
- Kavandatava tegevuse mõju VEP-le nr 161021 tuleb leevendada rajatava sademevee puhvertiigi seinte ja/või põhja isoleerimisega või kui isoleerimine pole võimalik, siis loobuda puhvertiigi rajamisest.
- Kavandatud tegevuste elluviimisel hävib osa planeeringualal registreeritud III kaitsekategooria taimedest. Ekspertühma hinnangul see valdava osa liikide kohaliku asurkonna seisundit ei mõjuta, mistõttu leevendavate meetmete rakendamine pole vajalik.
- Leevendavate meetmete rakendamisel ei kaasne kavandatava tegevusega olulist ebasoodsat mõju piirkonna linnustikule. Pärast DP-ga kavandatud objektide väljaehitamist tuleb seirata alalt lähtuvat müra. Saadud tulemuste põhjal vajadusel kavandada planeeringualale täiendav müratõkkesein, et leevendada võimalikku mürähäiringut kassikaku Rääma püsielupaigale võttes eesmärgiks tagada püsielupaigas müratase (LAeq), mis jääb väiksemaks kui 47 dB.
- Leevendavate meetmete rakendamisel ei kaasne kavandatava tegevusega olulist ebasoodsat mõju piirkonna rohevõrgustikule ja ulukitele.
- Natura hindamise tulemusel jõuti järeldusele, et Pärnu kaubaterminali detailplaneeringu elluviimisel on ebasoodne mõju Natura 2000 Pärnu jõe loodusala kaitse-eesmärkidele.

Analüüsi tulemusi kokku võttes võib järeldada, et detailplaneeringu elluviimisega kaasneb ebasoodne mõju eelkõige müraolukorrale ja elusloodusele. Enamik ebasoodsaid mõjusid on leevendatavad ning kui neid järgitakse ei ole põhjust ühtegi prognoositud mõju lugeda oluliselt ebasoodsaks või piirmäärasid/keskkonnataluvust ületavaks.

Detailplaneeringu seletuskirjas punktis 5.1.6 “KSH tulemused ja leevendavad meetmed“ on välja toodud meetmed, mis on grupeeritud projekteerimis-, ehitus- ja kasutusaegsetena, millega tuleb edasise projekteerimise ja ehitamise käigus arvestada.

Detailplaneeringu elluviimine

Detailplaneeringu seletuskirja punktis 6. “Planeeringu elluviimise tegevuskava“ kajastuvad planeeringu rakendamiseks vajalikud tegevused ja kokkulepped ning nende järjekord.

Planeerimisseaduse § 131 lõike 1 kohaselt on planeeringu koostamise korraldajal kohustus omal kulul välja ehitada detailplaneeringukohased avalikuks kasutamiseks ettenähtud tee ja sellega seonduvad rajatised, haljastuse, välisvalgustuse ning tehnorajatised (edaspidi *detailplaneeringukohased rajatised*), kui planeeringu koostamise korraldaja ja detailplaneeringust huvitatud isik ei ole kokku leppinud teisiti. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt võib planeeringu koostamise korraldaja detailplaneeringust huvitatud isikuga sõlmida halduslepingu, millega huvitatud isik võtab kohustuse käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud detailplaneeringukohaste ja planeeringulahenduse elluviimiseks otseselt vajalike ning sellega funktsionaalselt seotud rajatiste väljaehitamiseks või väljaehitamise seotud kulude täielikuks või osaliseks kandmiseks.

Pärnu Linnavalikogu 20.10.2022 määruse nr 23 „Detailplaneeringukohaste rajatiste väljaehitamise ja väljaehitamise seotud kulude kandmises kokkuleppimise kord“ § 2 kohaselt kehtestab linn detailplaneeringu üksnes juhul, kui sõlmitud on haldusleping, millega on linn andnud huvitatud isikule üle rajatiste väljaehitamise kohustuse koos ehitamisega seotud kulude kandmisega, või on rajatiste rajamine ette nähtud linna eelarvestrateegias või jooksva aasta eelarves. Haldusleping rajatiste väljaehitamise kohustuse üleandmiseks järgides kõiki määruses sätestatud nõudeid sõlmitakse hiljemalt sellega seotud detailplaneeringu kehtestamise otsuse tegemise ajaks.

Sama määruse § 4 lõike 1 kohaselt võib linn kõnesolevas määruses nimetatud halduslepingus kokku leppida rajatiste väljaehitamise kulutuste osalises või täielikus kandmises juhul, kui niisugused kulutused on ette nähtud linna eelarvestrateegia või jooksva aasta eelarves, lõike 2 kohaselt nimetatud kulutuste täielikus või osalises kandmises lähtutakse linna eelarvestrateegias või eelarves sätestatud suurustest ja tähtaegadest ning seatakse tingimused lähtuvalt linna huvidest.

Käesoleva detailplaneeringu alusel ei ole Pärnu Linnavalitsusel kohustust välja ehitada detailplaneeringukohaseid rajatise sealhulgas avalikuks kasutamiseks ettenähtud teed ja sellega seonduvaid rajatise, haljastust, välisvalgustust ning tehnoajatisi, kuivõrd ta on niisuguse haldusülesande delegeerinud halduslepinguga huvitatud isikule. Juhul kui huvitatud isik halduslepingus kokku lepitud ei täida ja detailplaneeringukohaseid rajatise välja ei ehitata, siis asub Pärnu linn neid välja ehitama üksnes juhul, kui Pärnu linna eelarvestrateegias ja Pärnu linna arengukavas vastavad tegevused ette nähakse. Selle juures tuleb huvitatud isikutel ka mõista, et kui rajatiste väljaehitamiseks vajaliku finantseerimise leidmine ebaõnnestub, sh kui rajatiste väljaehitamist Pärnu linna eelarvestrateegias ja Pärnu linna arengukavas ette ei nähta, võib Pärnu linn sellisel juhul kehtiva detailplaneeringu kehtetuks tunnistada. Seega saab enne detailplaneeringukohaste rajatiste väljaehitamist tehtavad kulutused olla üksnes planeeringust huvitatud isiku, sh arendaja, (äri)risk.

Planeeringu koostamise korraldajal on õigus detailplaneering kehtetuks tunnistada ja kohalikul omavalitsusel on õigus keelduda planeeringualal asuvatele hoonetele ehitusloa andmisest, kui detailplaneeringukohaste rajatiste väljaehitamise kohustuse ülevõtmiseks halduslepingu sõlminud huvitatud isik ei täida sõlmitud halduslepingus kokkulepitud kohustusi tähtaegselt.

Pärnu linnas RB infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneeringu kohaste rajatiste väljaehitamise täitmiseks ei eraldata rahalisi vahendeid linna eelarvest, välja arvatud juhul, kui lepatakse eraldi kokku rajatiste finantseerimises või kulude katmises. Detailplaneeringu arendajale antaks halduslepinguga üle kohustus ehitada välja detailplaneeringukohased ja planeeringulahenduse elluviimiseks otseselt vajalike ning sellega funktsionaalselt seotud rajatised ning nende korrashoid vastavalt kokkulepetele.

Huvitatud isik soovib asuda nimetatud detailplaneeringut realiseerima ja on huvitatud detailplaneeringu alal asuvate avalikult kasutatavate ja nendega funktsionaalselt seotud rajatiste väljaehitamisest ja sellega seotud kulude kandmisest vastavalt halduslepingule.

RB infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneeringukohaste ja planeeringulahenduse elluviimiseks otseselt vajalike ning sellega funktsionaalselt seotud rajatiste valmimise tähtaeg on määratud etapiviisiliselt, vastavalt detailplaneeringu elluviimise osale.

Detailplaneeringu elluviimise etapid:

- detailplaneeringu realiseerimiseks vajalike kinnistute omandamine;
- detailplaneeringus ettenähtud kruntide moodustamine;

- tehnovõrkude, rajatiste ja teede ehitusprojekti koostamiseks tehniliste tingimuste taotlemine, projektide koostamine koos vajalike detailplaneeringus nõutud lisauuringute teostamisega;
- ehituslubade väljastamine tehnovõrkude, rajatiste, teede ja hoonete ehitamiseks Pärnu Linnavalitsuse ja Tori Vallavalitsuse poolt ning raudteerajatiste ehitamiseks Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti poolt;
- detailplaneeringus määratud servituutide seadmine;
- uute planeeritud tehnovõrkude, teede ja hoonete ehitamise lõpetamine ja kasutuslubade väljastamine Pärnu Linnavalitsuse ja Tori Vallavalitsuse poolt ning raudteerajatistele Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti poolt.

Detailplaneeringu elluviimise üldised põhimõtted:

- Detailplaneering on pärast kehtestamist aluseks planeeringualal edaspidi teostatavatele maakorralduslikele ja ehituslikele projektidele. Planeeritud alal edaspidi koostatavad ehitusprojektid peavad olema koostatud vastavalt Eesti Vabariigis kehtivatele õigusaktidele ja projekteerimismõnedele.
- Detailplaneeringu elluviimine toimub vastavalt Pärnu Linnavalitsuse ja huvitatud isiku ning Tori Vallavalitsuse ja huvitatud isiku vahel sõlmitud ja sõlmitavatele lepingutele.
- Detailplaneeringujärgsed avalikult kasutatavad teed, haljastus, tehnovõrgud ja –rajatised peavad vastama seadustes ja standardites esitatud kvaliteedinõuetele.
- Hoonestaja kohustub enne ehitustööde algust kooskõlastama eskiis- ja ehitusprojekti Pärnu linnaarhitektiga.
- Enne kasutusloa taotlemist detailplaneeringu kohasele ehituskrundile peab selle ehituskrundini olema välja ehitatud detailplaneeringukohased avalikuks kasutamiseks ettenähtud rajatised.
- Planeeringu elluviimisega ei tohi kolmandatele osapooltele põhjustada kahjusid. Selleks tuleb tagada, et püstitatavad hooned ja rajatised ei kahjustaks naaberkruntide kasutamise võimalusi (kaasa arvatud haljastus) ei ehitamise ega kasutamise käigus.
- Ehitamise või eksploatatsiooni käigus tekitatud kahjud hüvitab krundi igakordne omanik, kelle poolt kahju põhjustanud tegevus lähtus.

RB kaubaterminali arendamisega seotud muutused toovad kaasa liiklusnõudluse suurenemise, piirkonna teede- ja tänavavõrgu liikluskoormuse kasvu ning ristmike läbilaskevõime võimaliku ammendumise. Detailplaneeringuga kavandatavad tänavad on ette nähtud avalikuks kasutamiseks.

Planeeringuga tagatakse arenduspiirkonna ühendus Pärnu linna transpordivõrgustikuga ja ülejäänud Niidu ettevõtluspiirkonnaga vältides veoliikluse suunamist Jaama tänavale, mis jääb peamiselt elamuala teenindavaks tänavaks. Nähakse ette Lauka tänava pikendamise perspektiivse Pärnu linna suure ümbersõidu trassil. Kogu ettevõtlusalala juurdepääs lahendatakse Niidu ettevõtluspiirkonna kaudu, ühendused on võimalikud Niidu, Raba, Lina, Lauka ja Savi tänavate kaudu. Säilitatakse Tammiste elamupiirkonna ja Niidu ettevõtluspiirkonna ühendus Kauba tänava piirkonnas ja tagatakse kergliiklejate ühendused. Jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamiseks on Niidu ja Lauka tänava äärde kavandatud kergliiklustee. Samuti on RB põhitrassi ehitusaegse liikluskorralduse raames jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamiseks nähtud ette kergliiklustee piki Jaama tänavat Veskikaare tänavast ja Tammiste teeni.

Niidu tänav, mis on planeeringulahenduse elluviimiseks ja liikluskorralduse toimimiseks otseselt vajalik ning sellega funktsionaalselt seotud tänav, rekonstrueeritakse detailplaneeringust huvitatud isiku poolt vastavalt ajas kehtivatele normidele ja nõuetele hiljemalt RB kaubaterminali käivitusaegses etapis.

Lauka tänav, mis on planeeritud Raba tänava ristmikust tänase Pärnu kaubajaama territooriumini, on planeeringulahenduse elluviimiseks ja liikluskorralduse toimimiseks otseselt vajalik ning sellega funktsionaalselt seotud tänav, rekonstrueeritakse ja ehitatakse välja detailplaneeringust huvitatud isiku poolt vastavalt ajas kehtivatele normidele ja nõuetele hiljemalt RB kaubaterminali käivitusaegses etapis.

Ülal nimetatud Niidu tänava rekonstrueerimise (sh meetmed läbilaskevõime ja ohutuse suurendamiseks) ning Lauka tänava lõpliku väljaehitamise kohustus (Raba tn ristmikust kuni olemasoleva Pärnu kaubajaama territooriumini) on otseselt seotud detailplaneeringu kohase RB Pärnu kaubaterminali väljaarendamisega ja ei laiene automaatselt detailplaneeringu muudele osadele, kuna piirkonna liiklusintensiivsuse kasvu tingib kaubaterminali käivitamine. RB Pärnu kaubaterminali käivitusetapis lepatakse arendajaga kokku peamine marsruut, mille osas tuleb teha esmased investeeringud. Vastavad tingimuslikud kokkulepped teostatavate investeeringute osas tuleb fikseerida halduslepinguga.

Niidu tänavalt liikluskoormuse hajutamiseks RB Pärnu kaubaterminali käivitusaegses etapis kujunevad Raba, Savi ja Lina tänavad keskmisest aktiivsema kasutamisega tänavateks.

Arvestades, et piirkonda kavandatakse suurt arendustegevust, on avalikus kasutuses olevate Niidu tn, Raba tn, Lina tn, Lauka tn, Savi tn tänavate ja selle juurde kuuluva taristu nõuetekohane välja ehitamine ja korrashoid detailplaneeringu arenduse mahus proportsionaalne ja asjakohane.

Liikluskoormuse hajutamiseks tehtavad investeeringud (st alternatiivsed marsruudid) saavad arendajale kohustuslikuks, kui RB kaubaterminali tegevusest tulenev liiklusintensiivsus jõuab realistliku stsenaariumini. Vastavad täiendavad kokkulepped (tänavate korrashoiu, hoolduse ja rekonstrueerimise küsimustes) teostatavate investeeringute osas tuleb fikseerida halduslepinguga.

Planeeringulahenduse kohaselt on Ehitajate tee ja Niidu tänavate ristumine nähtud ette eritasandilise ristmikuna. Detailplaneeringu koostamise käigus on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium oma 07.11.2022 kirjaga nr 25-4/22-55-1 kinnitanud, et Niidu tn ja Tallinn - Pärnu - Ikla maantee eritasandilise ristmiku väljaehitamist rahastatakse riigieelarve vahenditest.

Detailplaneeringu elluviimise põhimõtted seoses RB infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali ala kasutamisega RB raudtee põhitrassi ehitamise ajal ehitusmaterjalide laona:

- Arendaja või RB raudtee põhitrassi ehitaja kohustub RB raudtee põhitrassi ehitusperioodi ajal tagama Jaama tänaval turvalised liikumisvõimalused jalakäijatele ja jalgratturitele. Selleks tuleb piki Jaama tänavat rajada Veskikaare tänava ja Tammiste tee vahelisele lõigule kergliiklustee. Kergliiklustee täpne lahendus ja asukoht ning rajamise aeg ja (kaas)finantseerimine lepatakse arendaja või RB raudtee põhitrassi ehitaja, Pärnu Linnavalitsuse ja Tori Vallavalitsuse vahel eraldi halduslepinguga.
- Arendaja või RB raudtee põhitrassi ehitaja kohustub kogu RB raudtee põhitrassi ehitusperioodi vältel hoidma korras Niidu tänava, Jaama tänava (Kauba tänava ja Tammiste tee vahelises lõigus) ning Tammiste tee (Jaama tänava ja Ehitajate tee vahelises lõigus).
- Arendaja või RB raudtee põhitrassi ehitaja kohustub peale RB raudtee põhitrassi ehitustööde lõppu taastama Niidu tänava ning Jaama tänaval (Kauba tänava ja Tammiste tee vahelises lõigus) ja Tammiste teel (Jaama tänava ja Ehitajate tee vahelises lõigus) taastama ja uuendama katendit vähemalt olemasoleval tasemel.
- Kogu ehitamise protsessi vältel tuleb tagada RMKle ligipääs nende hallatavatele metsamaa kinnistutele.

Detailplaneeringu elluviimise põhimõtted seoses sademevee ärajuhtimisega:

- Enne detailplaneeringu põhilahenduse realiseerimist peab olema projekteeritud ja välja ehitatud sademeveete ärajuhtimise süsteem planeeringuala piiri ja eesvooluks oleva Pärnu jõe vahel.

Detailplaneeringu elluviimise põhimõtted seoses vääriselupaikadega (VEPidega):

- Projekteerimise staadiumis, kui on selgunud olemasolevate VEPide raadamise vajadus ja lõplikud raadamise pindalad, tuleb arendajal koostöös Keskkonnaameti ja RMK-ga leida uued VEPid lähipiirkonnas (võimalusel 20 km raadiuses hävinenud VEPist).

Detailplaneeringu elluviimise põhimõtted seoses juurdepääsuga puhkemetsadele ja loodusrajale:

- Detailplaneeringust huvitatud isiku poolt rajatakse avalik juurdepääs puhkemetsale ja Rääma rabasse rajatavale loodusrajale.

Enne kasutusloa taotlemist detailplaneeringu kohastele ehituskruuntidele peab nende ehituskruuntideni olema välja ehitatud detailplaneeringukohased avalikuks kasutamiseks ettenähtud rajatised. RB infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali hoonetele kasutusloa saamise eelduseks on see, et Niidu tn, Jaama tn, Lauka tn ja nendega funktsionaalselt seotud rajatised on nõuetekohaselt väljaehitatud. Kinnistu võõrandamisel on võõrandaja kohustatud võõrandamislepingu alusel omandajale üle andma halduslepinguga kohustuseks pandud detailplaneeringukohaste rajatiste väljaehitamise kohustuse, millega kinnistu omandaja asub rajatiste väljaehitajana kinnistu võõrandaja asemele.

Väljaehitamise kokkuleppe mittesaavutamisel ehitab Pärnu linn detailplaneeringukohased rajatised välja siis, kui ehitamine on sätestatud Pärnu linna eelarvestrateegias ja Pärnu linna arengukavas.

Hoonestaja kohustub enne ehitustööde algust kooskõlastama eskiis- ja ehitusprojekti Pärnu linnaarhitektiga.

Detailplaneeringuga on määratud hoonete ja rajatiste toimimiseks vajalike ehitiste, sealhulgas tehnovõrkude ja –rajatiste ning avalikule teele juurdepääsuteede võimalikud asukohad. Tehniliste takistuste ilmnemisel paigaldatakse hoonete ja rajatiste toimimiseks vajalike ehitiste, sealhulgas tehnovõrkude ja –rajatiste ning avalikule teele juurdepääsuteed lähimale tehniliselt sobivaimale võimalikule alale.

Avaliku väljapaneku korraldamise eesmärgiks on avalikkuse kaasamine planeeringu koostamise protsessi, et välja selgitada kõikide planeeringust huvitatud isikute seisukohad planeeringu lahenduse osas. Pärast huvitatud isikute seisukohtade selgumist on võimalik, et järgnevates planeerimismenetluse etappides võib linnavalitsuse kaalutusotsuste tulemusel planeeringulahendus muutuda, sest planeerimismenetluse eesmärk on tagada võimalikult paljusid osapooli rahuldava lahenduse leidmine planeeringu kehtestamise hetkeks.

Planeerimisseaduse § 86 lõigete 1 ja 2 ja § 142 lõike 6 alusel ning lähtudes eeltoodust

1. Võtta vastu Pärnu linnas Rail Balticu infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneering ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne (juurde lisatud). Detailplaneering ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne võetakse vastu mõlema omavalitsuse (Pärnu linn ja Tori vald) territooriumi osas eraldi.

2. Pärnu Linnavalitsusel korraldada punktis 1 nimetatud detailplaneeringu avalik väljapanek.

3. Käesoleva otsuse ja selle aluseks olevate dokumentidega on võimalik tutvuda Pärnu linna veebilehel www.parnu.ee dokumendiregistris.

4. Otsust on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul teatavastegemisest, esitades vaide Pärnu Linnavolikogule haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või kaebuse halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

5. Otsus jõustub teatavastegemisest.

(allkirjastatud digitaalselt)

Andres Metsoja
volikogu esimees