

# **Tori vallas, Urge külas, Rail Baltica Urge kohaliku peatuse detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) eelhinnang**

Koostanud: Tori Vallavalitsuse üldplaneeringu spetsialist Sigrit Kasemets

KSH eelhinnang on koostatud Skepast&Puhkim OÜ poolt esitatud teabe (töö nr 2022\_0008, esitatud 7.03.2022) alusel.

Aprill 2022  
täiendatud esitatud ettepanekute alusel mai 2022

## Sisukord

1. Eelhinnangu koostamise vajadus .....	4
2. Kavandatava tegevuse eesmärk, asukoht, lühikirjeldus .....	4
3. Seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega .....	5
4. Tegevuse asukoha kirjeldus, sh eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus .....	9
4.1. Maakasutus .....	9
4.1.1. Asend .....	9
4.1.2. Asustus ja rahvastik .....	10
4.1.3. Sotsiaalne taristu .....	11
4.1.4. Ettevõtlus .....	12
4.1.5. Teedevõrk .....	12
4.2. Alal esinevad loodusvarad .....	12
4.2.1. Mullastik, pinnakate, maavarad .....	12
4.2.2. Pinna- ja põhjavesi .....	13
4.2.3. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid .....	14
4.3. Looduskeskkonna kirjeldus .....	15
4.3.1. Kaitstavad loodusobjektid .....	15
4.3.2. Taimestik, loomastik, rohevõrgustik .....	16
4.3.3. Välisõhk, radoon, müra .....	18
4.3.4. Suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted .....	19
5. Tegevusega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju .....	19
5.1. Eeldatav mõju maakasutusele .....	19
5.2. Eeldatav mõju loodusvaradele .....	19
5.2.1. Mõju pinnasele, maavaradele .....	19
5.2.2. Mõju pinna- ja põhjaveele, maaparandussüsteemidele .....	20
5.3. Eeldatav mõju looduskeskkonnale .....	21
5.3.1. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele .....	21
5.3.2. Mõju taimestikule, loomastikule, rohevõrgustikule .....	21
5.3.3. Mõju väärtuslikule põllumajandusmaale .....	22
5.4. Jäätmetekke ja jäätmekäitluse eeldatav mõju .....	22
5.5. Eeldatav mõju inimese tervisele ja heaolule .....	23
5.5.1. Mõju välisõhu kvaliteedile, müratekkele .....	23

5.5.2. Vibratsiooni mõju.....	24
5.5.3. Mõju joogivee kvaliteedile.....	24
5.5.4. Valgusreostuse mõju.....	24
5.5.5. Eeldatav mõju ohutusele .....	25
5.6. Muud mõjud.....	25
5.6.1. Eeldatav mõju asustusele .....	25
5.6.2. Eeldatav koosmõju muude asjakohaste mõjualas toimuvate või planeeritavate tegevustega .....	25
6. Kokkuvõte .....	26
7. Kasutatud materjalid.....	27

## 1. Eelhinnangu koostamise vajadus

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lg 2 p 10 kohaselt peab otsustaja andma eelhinnangu kavandatava tegevuse keskkonnamõju olulisuse kohta kui kavandatav tegevus ei kuulu § 6 lg 1 nimetatud tegevuste hulka kuid kavandatakse infrastruktuuri ehitamist või kasutamist.

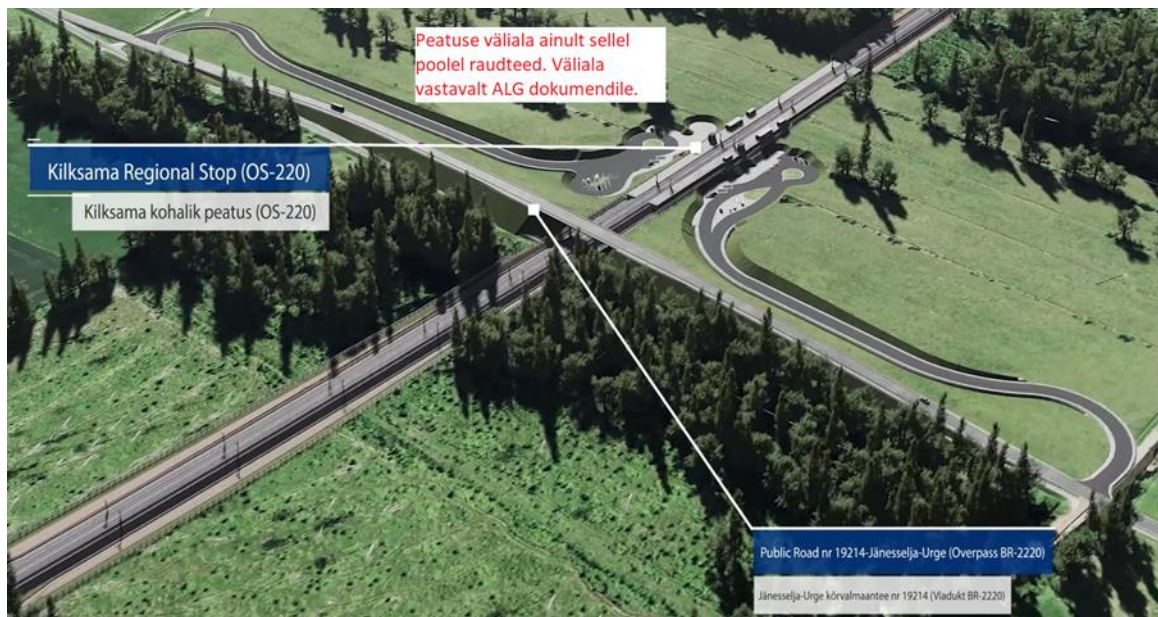
Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu<sup>1</sup>“ § 13 p 3 kohaselt tuleb infrastruktuuri ehitamisel anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang anda raudteeliini või raudteejaama rajamisel, laiendamisel või pikendamisel, välja arvatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 14 nimetatud juhul.

## 2. Kavandatava tegevuse eesmärk, asukoht, lühikirjeldus

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kavandada Rail Baltic põhitrassile kohalik peatus koos selleks vajaliku taristuga. Detailplaneeringuga tehakse ettepanek olemasolevate maaüksuste ümberkruntimiseks ja sihtotstarvete muutmiseks, et oleks võimalik moodustada kohaliku peatuse rajamise jaoks vajalikud äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud. Lisaks antakse planeeringuga heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise, liikluskorralduse ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendus. Detailplaneering koostatakse kohaliku peatuse juurdepääsuteedele, välialadele ja hoonetele vastavalt planeerimisseadusele.

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. Peatusesse liigipäas on kavandatud Jänesselja-Urge kõrvalmaanteelt rajatava juurdepääsutee kaudu.

Vastavalt töö aluseks olevale tehnilisele kirjeldusele on Urge peatus kavandatud varjualuse (shelters) peatuse tüüpi (tüüp 4), mis hõlmab enda alla ca 60-100 m<sup>2</sup> ehitisealuse pinnaga hoone. Peatuse väliala (tüüp 3) on mõõtmega 40 x 115 m, st hinnanguline ruumivajadus on 4600 m<sup>2</sup>. Sõiduautode parkimiskohtade arv on hinnanguliselt 30. Juurdepääsutee hinnanguline pikkus on 450 m ja sõiduradade laius 6-7 m. Kergliiklustee hinnanguline pikkus on 350 m ja laius 3 m. Altpääsuga ooteplatvormid on mõõtmega 210 x 6 m (Joonis 1). Urge kohaliku peatuse ooteplatvormidele kavandatakse varjualused ning peatuse alale RB arhitektuurse lähenemisega väike (60-100 m<sup>2</sup>) täisautomaatne hoone, tagamaks WC-de, koristusruumi, ooteruumi jms olemasolu. Peatuse alale nähakse ette kaasaegne säästlik välisvalgustus (LED-tüüpi lambid).



**Joonis 1.** Urge peatuse visuaal. Allikas: Riigihanke nr 239360 „Rail Baltic kohalike peatuste detailplaneeringute koostamine“ hankedokumentide tehniline kirjeldus, lisa 2.

### 3. Seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega

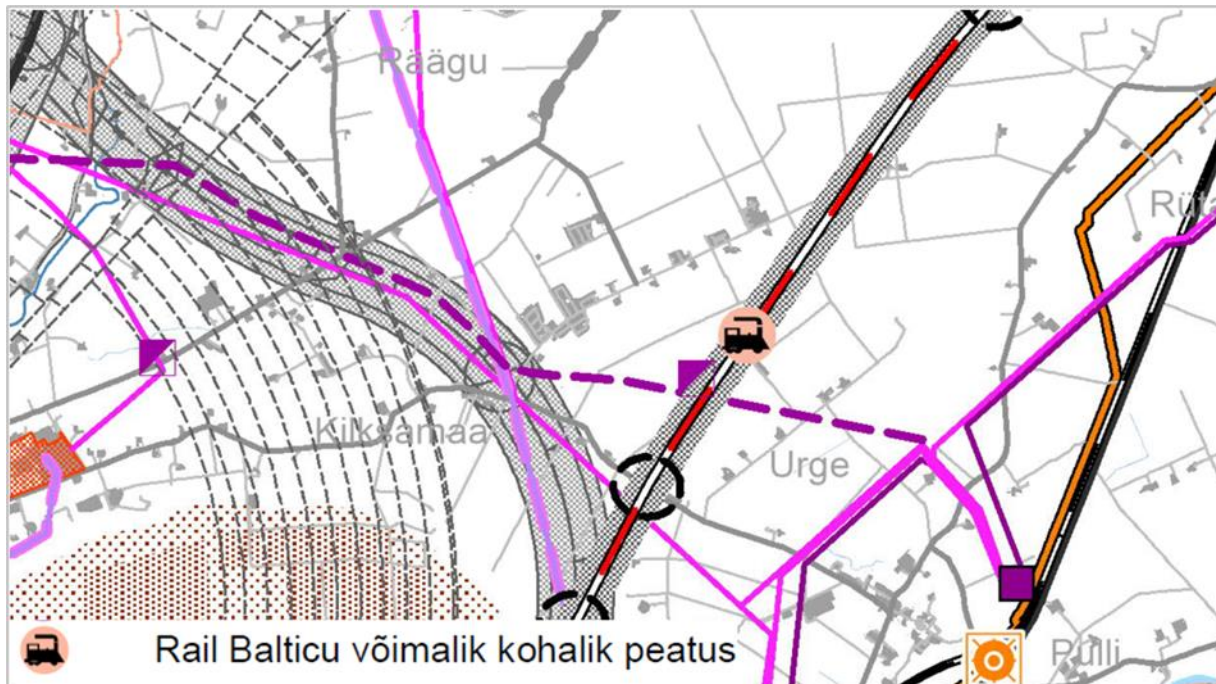
**Üleriigilises planeeringus Eesti 2030+** on välja toodud, et Euroopa transpordipoliitika valguses on jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikiirkondadega, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee (Rail Baltic), mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga. Selline raudtee konkureerib lühematel vahemaadel edukalt õhustranspordiga.

**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. Kohalike peatuste väljaarendamine annab maakonna sotsiaalmajanduslikule arengule uue impulsu.

Rail Balticu rajamiseks on läbi viidud ettevalmistavad tööd: kehtestatud trassikoridori maakonna-planeering ja tehtud esialgsed uuringud. Raudtee põhitrassi ristumised kõikide olulisemate avalikult kasutatavate teedega lahendatakse eritasandilisena. Eritasandiliste ristete asukohtade määramisel on lähtutud eelkõige põhimõttest – tagada liikumisvõimalused ja piirkonna teedevõrgu toimimine ja sidusus, samuti on arvestatud liiklussagedust teedel ning asustuse paiknemist. Maanteed ümberehitamine ja uute teelõikude rajamine peab toimuma raudtee väljaehitamise etapis. Maakasutustingimused RB raudtee trassikoridoris ja tingimused kiirraudtee projekteerimiseks on sätestatud Rail Balticu maakonnaplaneeringus.

Vaba läbilaskevõime ulatuses on Rail Balticu raudteed võimalik kasutada reisiringide kohalikuks liikluseks Tallinn–Pärnu–Riia suunal. Sellest tulenevalt on Pärnu maakonna planeeringus näidatud

kohaliku rongiliikluse peatuste võimalikud asukohad: Häädemeestel, Surju piirkonnas, Kilksamal, Tootsis ja Kaismal. Peatuste asukohad vajavad täiendavaid uuringuid ja nende väljaarendamine eraldi riigipoolset otsust.



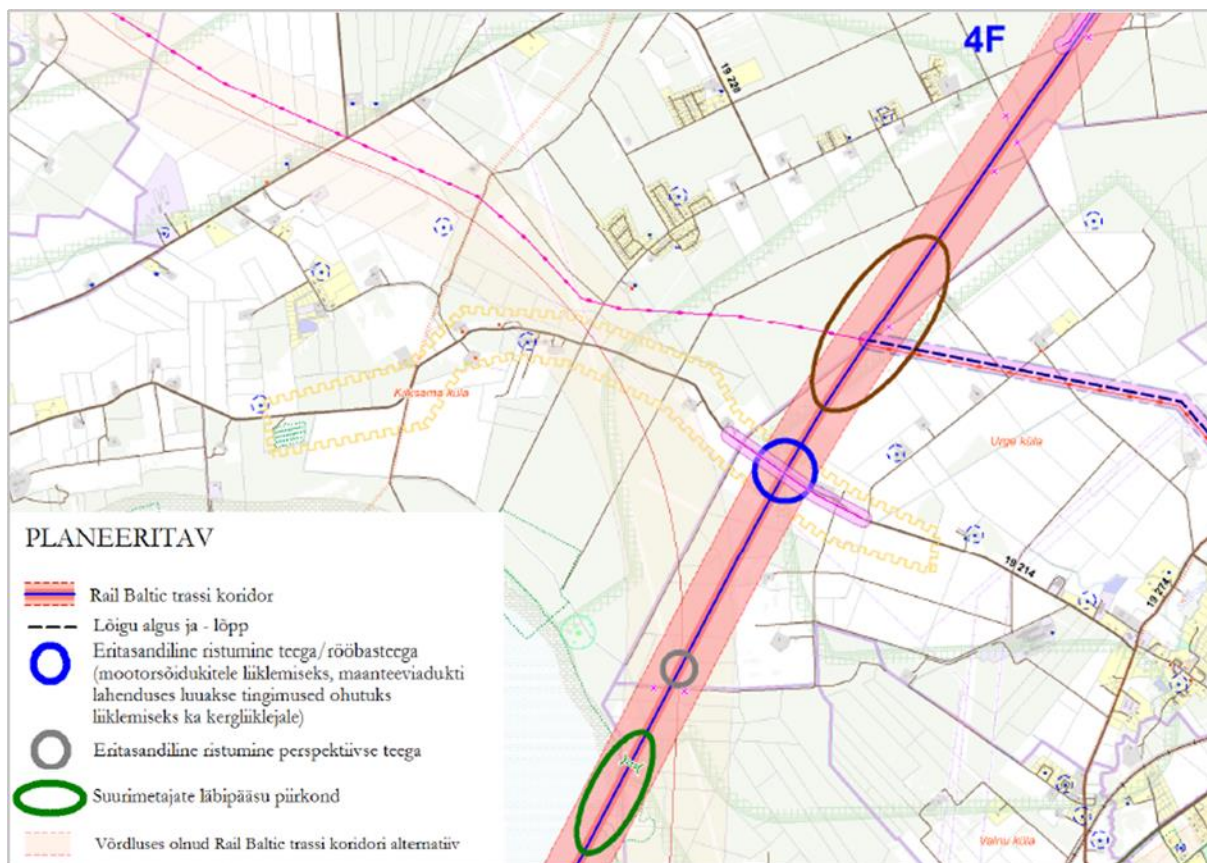
**Joonis 2.** Pärnu maakonna planeeringuga kavandatav Rail Balticu trassikoridor ja kohaliku peatuse võimalik asukoht Tori vallas. Allikas: Pärnu maakonna planeering

Pärnumaa Arenduskeskus SA tellimisel teostas 2021 aastal Skepast&Puhkim OÜ uuringu RAIL BALTICU PÄRNUMAA ARENGUKORIDOR, milles leiti, et kergliikluse ligipääsetavuse parandamise huvides on otstarbekas nihutada Kilksama kohalik peatus vahetult kõrvalmaantee nr 19214 äärde, millega soodustatakse peatuse ligipääsetavust nimetatud kõrvalmaantee äärde maakonnaplaneeringuga kavandatud kergliiklusteelt.

Pärnu maakonna planeeringus on välja toodud, et liikumisvajaduste tagamiseks ja ühistranspordi arendamiseks on vajalik soodustada raudteetranspordi kasutamist Rail Balticu peatuste juures vajaliku taristu (sh auto- ja jalgrattaparklate) väljaehitamise ja bussiliikluse ühendusega sidumisega. Kergliikluste kavandamise üldiste tingimustena on maakonna planeeringus välja toodud, et kergliikluste tuleb siduda bussipeatuste ja raudteepeatustega ning kergliikluste kavandamisel arvestada jalgrattaparklate vajadusega rataste turvaliseks hoiuks sihtkohtade juures (sh bussi- ja raudteepeatustes).

**Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“** on välja toodud, et Rail Baltic trassi koridor (lõigud 4F, 5D) 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 (Joonis 3). Teemaplaneeringus on öeldud, et reisirongide põhimõttelised peatuskohad kohaliku liikluse tarbeks näidatakse eraldiseisva koostatava Pärnu maakonna planeeringuga ja reisirongide kohaliku liikluse arendamine Rail Baltic raudteel on perspektiivi arvestav, kuid see vajab käimasolevast planeeringust hilisemat eraldi riigipoolset otsust.



**Joonis 3.** Planeeringlahendus Pärnu maakonnas. Allikas: Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

Teemaplaneeringu peatükis 3.4 Reisirongiliiklus on öeldud, et kohaliku liikluse arendamisel tulevikus tuleb arvestada, et reisirongide peatuskohti Rail Baltic peatee äärde ohutuse vajalikkusest lähtuvalt planeerida ei tohi. Peatuskohtade rajamiseks tuleb rajada möödasõidu jaamad.

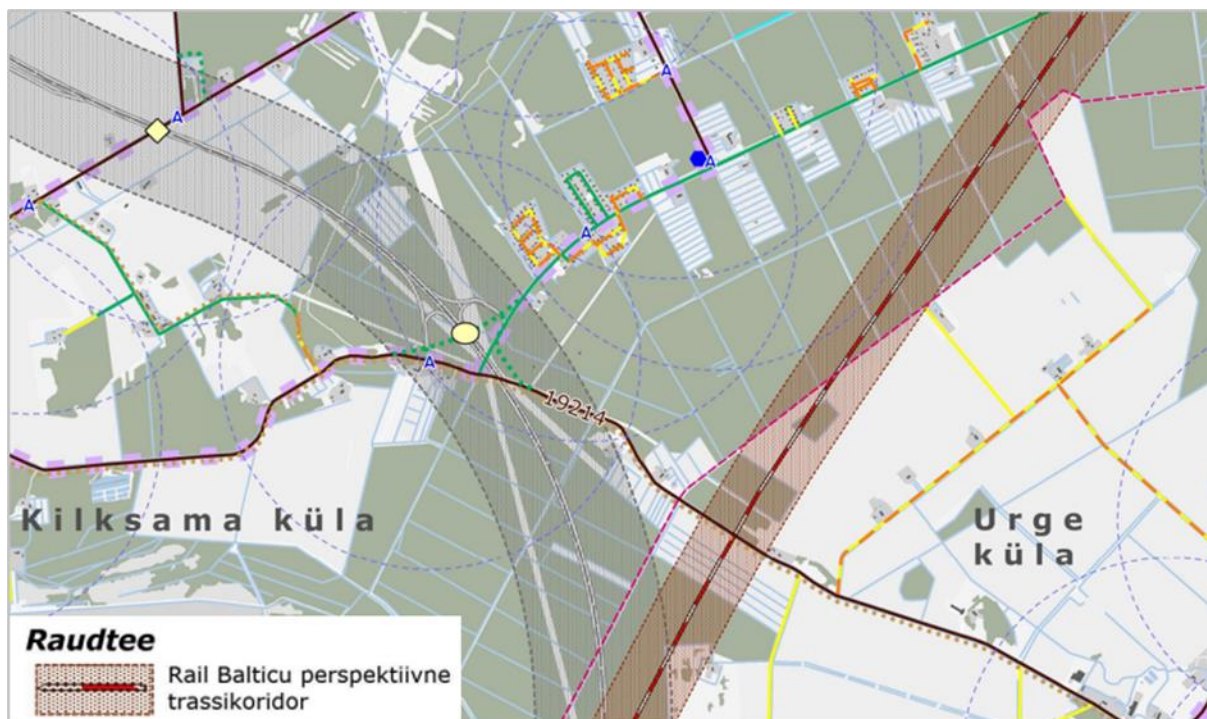
Rail Baltic kehtiva opereerimisplaani kohaselt on hetkel 7 peatust 12-st kavandatud raudtee peateede äärde. TTJA hinnangul on võimalik peatee äärde peatuseid rajada juhul, kui töötatakse välja ohutust tagav lahendus. Tänapäevaks on rahvusvahelise konsultandi RINA poolt läbi viidud ohutusuuring koos riskihinnangu ja võimalike ohutusmeetmetega. Selle baasil teeb Rail Baltic Rail AS koostöös AsBo-ga (asutusega, kelle ülesanne on hinnata raudteerajatiste ohutust ja riske) otsuse eelistatud ohutusmeetme osas.

**Tori valla uus üldplaneering** on koostamisel. Seni kehtib alal endise (haldusreformi eelse) Sauga valla üldplaneering. Sauga valla üldplaneeringu kehtestamise ajal oli koostamisel Pärnu maakonnaplaneering „Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramine“. **Sauga valla üldplaneeringus** on välja toodud, et kavandatav kiirraudtee trassi koridor läbib ka Sauga valda. Raudtee trassikoridor on kantud üldplaneeringu joonistele (Joonis 4). Kavandatava rahvusvahelise reisirongiliikluse Rail Balticu perspektiivne trassikoridor on kantud joonistele 350 m laiuse trassikoridorina. Raudtee maa-ala on kehtivas üldplaneeringus määratletud kui raudtee ja seda teenindavate ehitiste maa-ala. Üldised kasutamise- ja ehitustingimused raudtee maa-alal on:

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

Sauga valla üldplaneeringuga korrigeeritud rohelises võrgustikus esineb mitmeid olemasolevaid ja potentsiaalseid konfliktikohti. Potentsiaalsed konfliktikohad on mh Rail Balticu raudtee trassikoridoride ristumised rohevõrgustiku aladega. Rail Balticu perspektiivne trassikoridor läbib suures ulatuses või lausa poolitab valla kirdeosas paikneva Rütavere tugiala ja lõikab olulisel määral ka Rääma raba tugiala, samuti kahte tugiala ühendavat maakonna tasandi suurt rohekoridori. Rail Balticu trassi projekteerimise faasis tuleb ette näha ökoduktid või tarastamata teelõigud loomade liikumisvõimaluste tagamiseks ja vajadusel muud leevendusmeetmed üldplaneeringuga kindlaks tehtud konfliktikohtades. Ökoduktid on vajalikud Rail Balticu trassi lõikumisel kahe tugialaga ja neid ühendava koridoriga. Sauga valla üldplaneeringus on välja toodud tingimused rohelise võrgustiku toimimise tagamiseks.





**Joonis 4.** RB raudteetrassi asukoht Sauga valla üldplaneeringus

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

## 4. Tegevuse asukoha kirjeldus, sh eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus

Eeldatavalt mõjutatava ala ja selle tundlikkuse kohta teabe koondamiseks on kasutatud riiklikke registreid (keskkonnaregister), Maa-ameti kaardiserverit ja Tori valla arengudokumente.

### 4.1. Maakasutus

#### 4.1.1. Asend

Tori vald moodustati 2017. aastal seniste Are, Sauga ja Tori valla ning Sindi linna ühinemisel. Tori vald asub Pärnu maakonna keskosas. Valla pindala on kokku ligikaudu 611 km<sup>2</sup>, valla administratiivne keskus asub Sindi linnas. Tori vald on võrgustikupõhine omavalitsusüksus, kus on neli väljakujunenud kohaliku keskust – Sindi linn ning Sauga, Tori ja Are alevikud. Kõik kohalikud keskused pakuvad peamisi esmavajalikke teenuseid, sh asuvad seal vallavalitsuse teenuskeskused.

Urge kohalik peatus kavandatakse Tori valda (endise Sauga valla alale) Urge küla piirkonda. Esiolgselt kavandatud Kilksama peatuse asukoht on parema kasutatavuse huvides nihutatud kõrvalmaantee nr 19214 (Jännesselja – Urge) äärde, millega soodustatakse peatuse ligipääsetavust

kavandatud kergliiklusteelt. Peatuse asukoht kinnitati 2020. aasta lõpus kehtivaks asukohaks ja peatuse nimeks sai Urge.

Rail Balticu Urge kohaliku peatuse objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud on Orasselja (73001:008:0213) ja 19214 Jänesselja-Urge tee (73001:008:0993). Kinnistute sihtotstarbed on vastavalt 100% maatulundusmaa ja 100% transpordimaa. Vaadeldava ala naaberkiinnistud on maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksused.

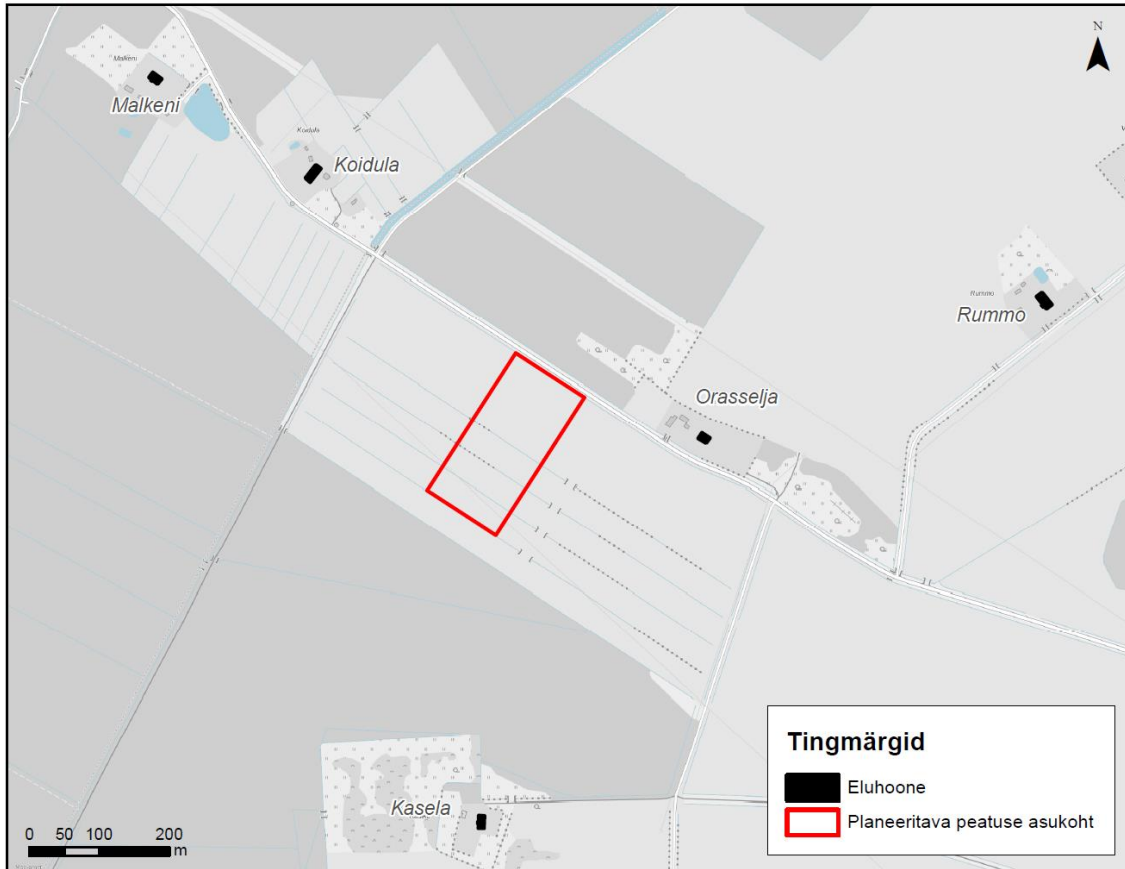
#### 4.1.2. Asustus ja rahvastik

Tori vallas elas rahvastikuregistri andmetel 1.01.2022 seisuga 12 203 inimest. Perioodil 2013-2018 vähenes valla elanike arv 264 võrra, samas 2019-2022 aastal on Tori valla elanike arv igaaastaselt kasvanud kokku 324 elaniku võrra. Elanike vanuseline jaotus näitab noorema elanikkonna kiiremat kasvu juba täna ning arvestades valla ambitsioon nooremate elanikegruppide osakaalu suurendamiseks võib ennustada selle trendi jätkumist ka lähiaastatel. 2021 aasta alguseks oli 0-18 vanusegrupi osakaal kogurahvastikust suurenenud 21,4%-le. 2018 aastal oli osakaaluks 19,5%.

Tori valla asustustihedus on 19,9 inimest km<sup>2</sup> kohta. Tori valla suurim asula on Sindi linn (3703 elanikku), järgnevad Tammiste küla (1847) ja Sauga alevik (1207). Kavandatava planeeringuala lähipiirkonna elanike arv 2022 aasta alguse seisuga on Kilksama külas 452 ja Urge külas 143 elanikku. Suurem osa valla elanikkonnast on koondunud kuni 15 km kaugusele Pärnu linnast, Pärnu linn on hästi ligipääsetav. Tulenevalt suurusest ning pakutavatest teenustest on Pärnu vaieldamatu tõmbekeskus kogu Tori vallale. Pärnu lähedased asulad on pigem linnalise iseloomuga. Kaugemad piirkonnad on hõredalt asustatud ning maalised.

Peamised liikumissuunad jagavad valla kaheks – Sauga ja Are alevikud oma tagamaaga jäävad Tallinn-Pärnu maantee äärde ning Sindi linn, endine Tori vald ning ka mõned endised Sauga valla asulad (neist suurim on Tammiste küla) Rakvere/Tori liikumissuuna lähedale. Kahte suunda eraldab Pärnu linna lähedal Rääma raba.

Lähim elamu asub kavandatavast peatuse alast 160 m kaugusel ida suunas Urge külas, teisel pool Jänesselja-Urge kõrvalmaanteed, Orasselja eluhoone (97698) (vt Joonis 5). Läheduselt järgmine elamu asub peatuse alast 400 m kaugusel lõunas Kasela (92887). Enam kui 350 m kaugusele jäävad loode suunas Koidula (92963) ja Malkeni (95905) elamud. Ida suunas 650 m kaugusel asub Rummo (89754) elamu.



**Joonis 5.** Lähimad elamud kavandatava peatuse ümbruses

#### 4.1.3. Sotsiaalne taristu

Tori vald on võrgustikupõhine omavalitsusüksus, kus on neli väljakujunenud kohalikku keskust – Sindi linn, Sauga, Tori ja Are alevikud. Kõik kohalikud keskused pakuvad peamisi esmavajalikke teenuseid, sh asuvad seal ka vallavalitsuste teenuskeskused.

Tori Vallavalitsus asub Sindi linnas. Tori valla erinevaid piirkondi teenindavad kolm teenuskeskust. Vallas on kokku kolm põhikooli, üks gümnaasium ja viis lasteaeda. Sindis tegutseb ka muusikakool. Noored käivad koos ja saavad huviringides osaleda kolmes noortekeskuses – Sindis, Saugas ja Ares ning Suigu noortetoas.

Tori Valla Kultuurikeskus koordineerib tegevusi Are huvikeskuses, Sindi seltsimajas, Suigu seltsimajas ja Tori rahvamajas. Valla raamatukogud asuvad Sindi linnas, Are alevikus, Tori alevikus ja Sauga alevikus, Urge külas, Suigu külas ja Jõesuu külas. Lisaks on vallas Tori ja Sindi muuseum ning Tori Hobusekasvanduse muuseum.

Treeninguteks on võimalik kasutada Sindi gümnaasiumi võimlat, Sauga alevikus endises vallamajas asuvat spordisaali, Are huvikeskuse spordisaali ja Tori põhikooli võimlat. Hoolekandeesutusteks on Tori sotsiaalmaja, Are valla sotsiaalmaja ja Sindi sotsiaaltöökeskus.

#### 4.1.4. Ettevõtlus

Tori valda on registreeritud tuhatkond majanduslikult aktiivset üksust, millest ligikaudu veerand kuuluvad põllumajanduse, metsamajanduse ja kalapüügi valdkonda. Neile järgnevad ehitusvaldkond, hulgi- ja jaekaubandus, mootorsõidukite ja mootorrataste remondi valdkond, veondus ja laondus, töötlev tööstus ning kutse-, teadus- ja tehnikaalane tegevus. Kohalikku ettevõtluskeskkonda mõjutab väga oluliselt Pärnu lähedus avades sellele nii võimalusi kui seades piiranguid. Vaadates ettevõtete paiknemist registreerimise aadressi järgi, on märgata, et enim töötajatega ettevõtteid koondub Pärnu linnale lähemale, kus elab ka kõige rohkem elanikke: Sindis on 131 ettevõtet, Tammistes 99 ettevõtet, Saugas 78 ettevõtet, Eametsas 41 ettevõtet, Kilksamal 29 ettevõtet ja Nurmes 23 ettevõtet.

Ettevõtluse aktiivsus on vallas tervikuna mõõdukas ja ettevõtteid saab suures plaanis jagada kaheks: peamise osa moodustavad alla 10 töötajaga väikeettevõtted ja üksikud suuremad tootmisettevõtted. 33% valla töökohtadest loovad 2-9 töötajaga ettevõtted.

#### 4.1.5. Teedevõrk

Olulisemad ühendused Eesti teiste piirkondadega ja maakonnasiseseks liikluseks on riigi põhimaanteed: Tallinn-Pärnu-Ikla (nr 4) ja Pärnu-Rakvere-Sõmeru (nr 5). Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee asub valla lääneosas, läbides Nurme küla ning Sauga ja Are alevikku. Pärnu-Rakvere-Sõmeru põhimaantee asub valla idaosas, läbides Tammiste ja Selja küla. Pärnu jõest ida pool asub Pärnu-Tori tugimaantee (nr 59).

Tori valda kavandatava Rail Baltica Urge peatuse ühendusteeks põhimaanteedega on Jänesselja-Urge kõrvalmaantee (nr 19214), millele detailplaneeringu käigus kavandatakse juurdepääsutee. Urge peatus on kavandatud Pärnu-Rakvere-Sõmeru põhimaanteest ~3,7 km kaugusele ja Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaanteest ~7,3 km kaugusele.

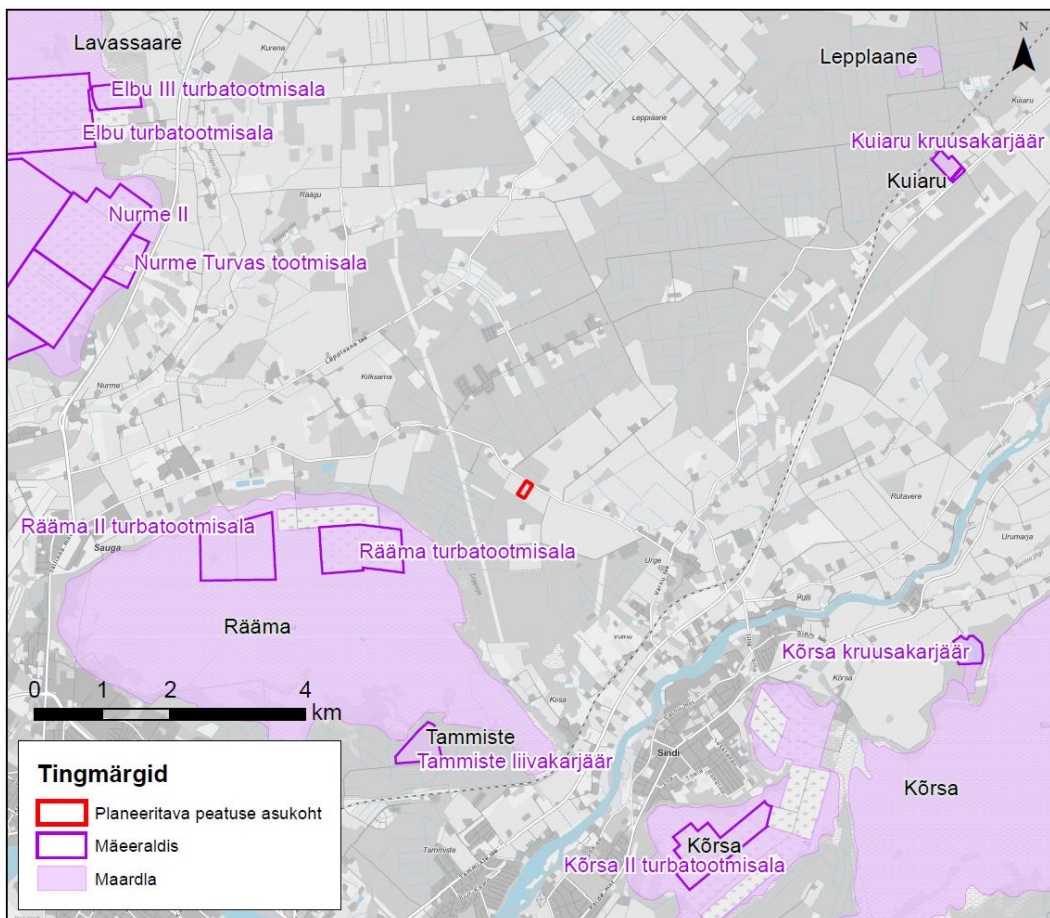
2019. aastal lõppes rongiga reisijatevedu Tallinn-Lelle-Pärnu suunal.

## 4.2. Alal esinevad loodusvarad

### 4.2.1. Mullastik, pinnakate, maavarad

Maa-ameti kaardirakenduse andmetel on kavandatava planeeringuala pinnakatteks meresetted (klibu, liiv, möll, saviliiv, liivsavi, savi, sapropeel) paksusega alla 1 m. Mullastiku kaardirakenduse andmetel on alal levinud leostunud gleimuld perspektiivse boniteediga 42.

Kavandatava peatuse alal ja ümbruses ei ole arvele võetud maavarasid ega maardlaid (Joonis 6). Lähimad mäeeraldised on linnulennult 1,8 km kaugusel edelas asuvad Rääma ja Rääma II turbatootmisalad.

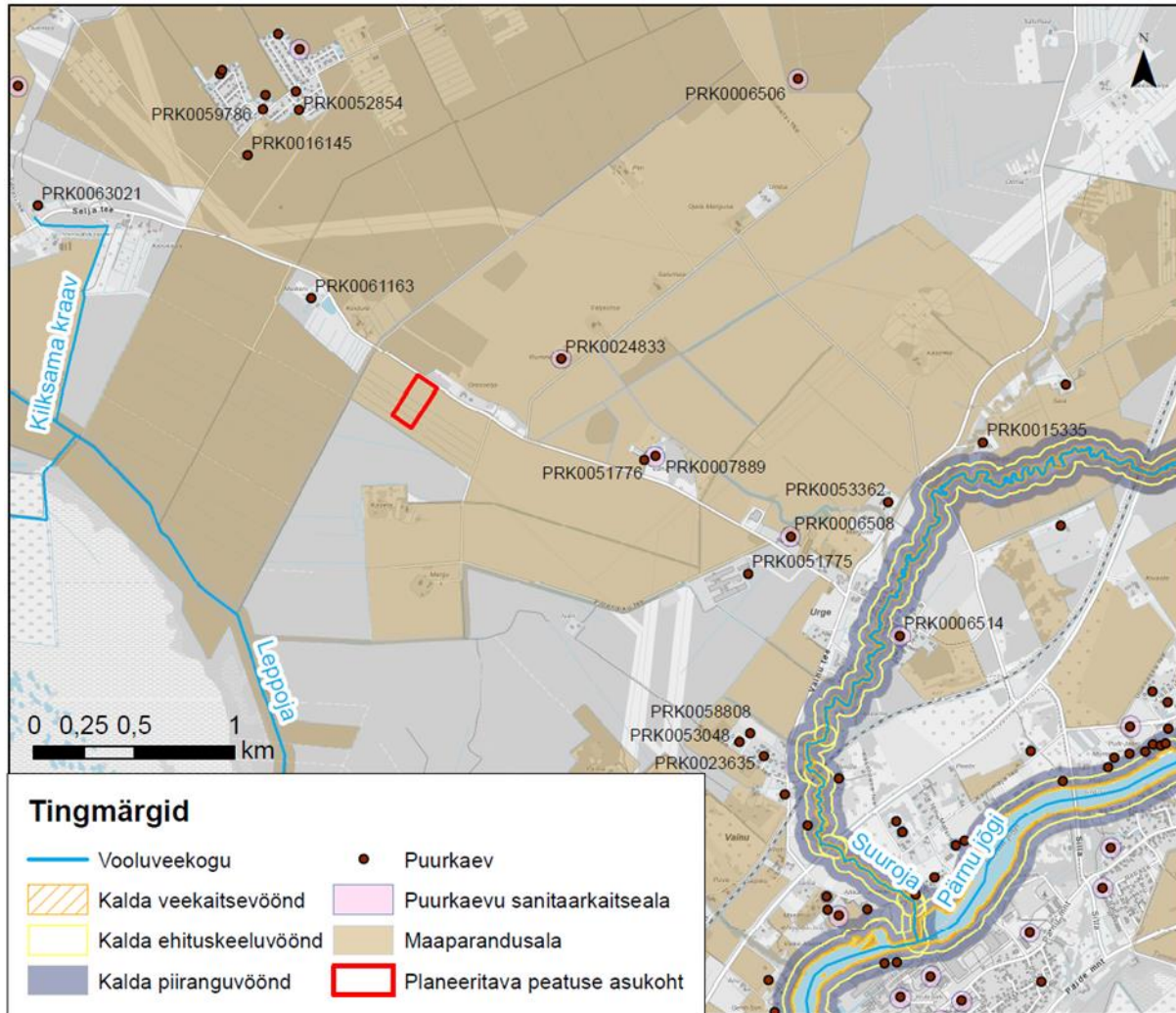


**Joonis 6.** Mäeeraldiste ja maardlate paiknemine kavandatava tegevuse suhtes. Allikas: Maa-ameti maardlate kaardirakendus, seisuga 02.02.2022

#### 4.2.2. Pinna- ja põhjavesi

Maa-ameti põhjavee kaitstuse kaardirakenduse andmetel on põhjavesi vaadeldavas piirkonnas looduslikult suhteliselt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes. Vaadeldaval alal on Siluri-Ordoviitsiumi veekompleksi survepinna kõrgus merepinnast kuni 10 m ja maapinna kõrgus u 13 m. Põhjavee ülevoolu piirkondi läheduses ei asu.

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu puurkaevusid. Urge peatuse vahetusse lähedusse jääva Orasselja kinnistu (73001:008:0212) kaevu olemasolu ja selle tüübi kohta puudub info keskkonna- ja ehitisregistris. Samuti ei tuvastatud Orasselja kinnistul kaevu Rail Baltica Pärnu trassilõigu mõjualasse jäävate kaevude kaardistamise käigus. Lähim registreeritud puurkaev (PRK0061163) asub peatuse alast 600 m kaugusel loodes ja kauguselt järgmine puurkaev (PRK0024833) 700 m kaugusel kirdes (Joonis 7).



**Joonis 7.** Vooluveekogud, järved, puurkaevud ja kitsendused. Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 04.02.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

Rail Baltica Tootsi-Pärnu lõigu KMH jaoks 2020. a läbiviidud hüdrogeoloogilise uuringu raames kaardistati Kasela kinnistu (80901:001:0761) läheduses Luha kinnistul (73001:008:1097) salvkaev (koordinaadid X: 6476908.29, Y: 536144.47). Uuringu andmetel ammutab salvkaev vett kvaternaari põhjaveelademest ning staatiline veetase maapinnast on 390 mm. Vett on kasutatud olmeveeks, hetkel ei ole kavandatud Urge peatuse alast 430 m kaugusel asuv kaev kasutuses.

#### 4.2.3. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Vaadeldaval alal on loode-kagusuunalised kraavid (ETAK ID 2780441, 2780451, 2781225 ja 2782724) ning vaadeldaval alal asub Margu maaparandussüsteem (6114520020060).

Paarisaja meetri kaugusel läänes on maaparandussüsteemi eesvoolu kraav Kilksama PÜ-521 kalda veekaitsevööndiga ja eesvoolu kaitsevööndiga. Kaitsevööndid ei ulatu vaadeldavale alale.

Vaadeldavast alast ~1,3 km kaugusel läänes asub Leppoja peakraav (VEE1145200), mis kuulub kas osaliste lõikudena või tervikuna riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu.

Vaadeldavast alast ~2,5 km kaugusel kulgeb Suuroja oja (VEE1145000), mis on üle 25 km<sup>2</sup> valgalaga veekogu. Veekogu kuulub kas osaliste lõikudena või tervikuna riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu. Suuroja suubub vaadeldavast alast ~3,6 km kaugusel Pärnu jõkke.

Pärnu jõgi (VEE1123500) on üle 10 ha pindalaga ja üle 25 km<sup>2</sup> valgalaga veekogu. Pärnu jõgi kuulub lõhe, jõforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse alates Tarbja paisust suubumiseni merre. Veekogu kuulub kas osaliste lõikudena või tervikuna riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu.

### 4.3. Looduskeskkonna kirjeldus

#### 4.3.1. Kaitstavad loodusobjektid

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu kaitsealasid ega Natura 2000 võrgustiku alasid. Lähimad kaitsealad Sõpruse park (KLO1200548) ja Sindi kirikupark (KLO1200554) asuvad ~4 km kaugusel kagus. Lähimad Natura 2000 alad on ~3,5 km kaugusel kagus asuv Pärnu jõe loodusala (RAH0000027) ja 7 km kaugusel kirdes asuv Kuiaru loodusala (RAH0000298). Pärnu jõgi on määratud ka hoiualaks (Pärnu jõe hoiuala) (KLO2000293).

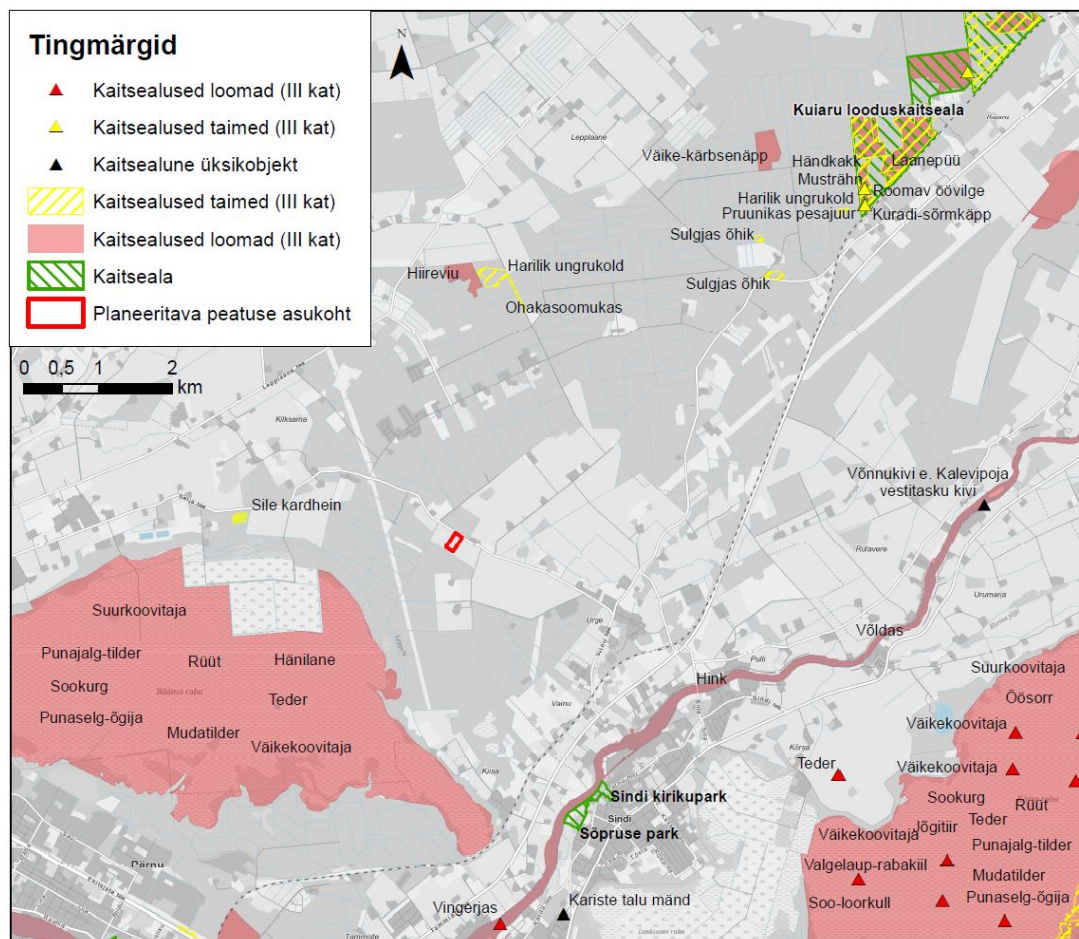
Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei ole registreeritud III kategooria kaitsealuste looma- ja taimeliikide esinemist.

Alast ~1,4 km kaugusel edelas, Rääma rabas asuvad III kategooria linnuliikide elupaigad: punajalg-tilder (*Tringa totanus*), suurkoovitaja (*Numenius arquata*), teder (*Tetrao tetrix*), rüüt (*Pluvialis apricaria*), mudatilder (*Tringa glareola*), hänilane (*Motacilla flava*), punaselg-õgija (*Lanius collurio*), väikekoovitaja (*Numenius phaeopus*) ja sookurg (*Grus grus*). Alast ~2,7 km kaugusel läänes asub III kategooria katteseemnetaimede kardhein (*Ceratophyllum submersum*) kasvukoht.

I ja II kategooria kaitstavaid liike vaadeldaval alal registreeritud ei ole. Edela suunas ~1,2 km raadiuses on registreeritud I kategooria väike-konnakotka ja II kategooria kanakulli elupaigad. Väike-konnakotka elupaiga kaitseks on moodustatud Urge väike-konnakotka püsielupaik. Liigi asukohta ei ole joonisel näidatud, kuna looduskaitseaduse kohaselt on I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud (looduskaitseaduse § 53 lg 1). Vähemalt 1,2 km raadiuses ei ole registreeritud teisi I ja II kategooria kaitstavaid liike.

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu püsielupaikasid. Lähimad püsielupaigad asuvad ~9,4 km kaugusel läänes: puittaimestikuga mets (3164845).

Planeeringualale lähimad kaitstavad loodusobjektid on esitatud joonisel 8.



**Joonis 8.** Kaitsealad, kaitsealused liigid (III kategooria) ja kaitstavad looduse üksikobjektid vaadeldava ala piirkonnas Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 04.02.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu kaitstavaid looduse üksikobjekte ega kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavaid loodusobjekte.

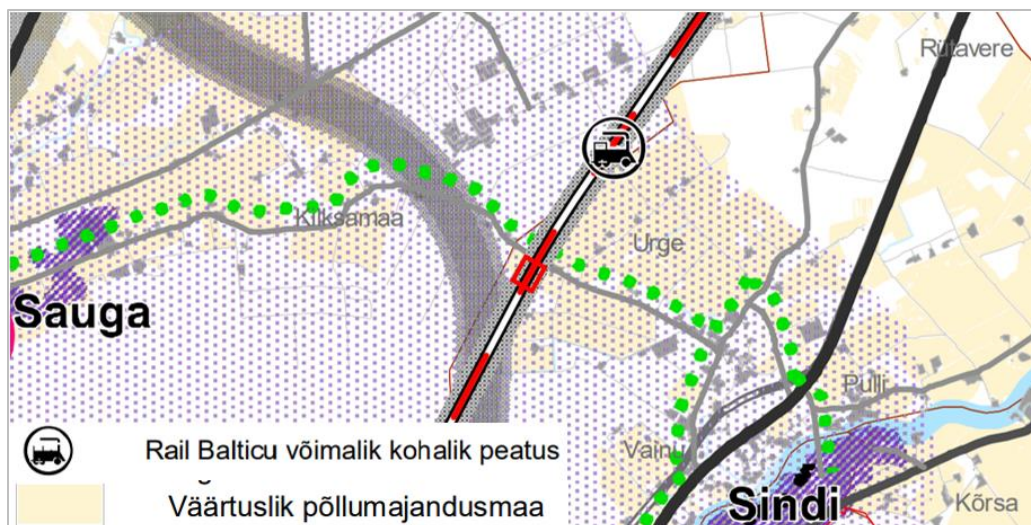
Vaadeldaval alal ja lähiümbruses ei asu vääriselupaikasid. Lähimad vääriselupaigad jäävad kavandatava peatuse alast põhjasuunas ~2 km kaugusel: *märgalade männikud ja kaasikud* (VEP206222).

#### 4.3.2. Taimestik, loomastik, rohevõrgustik

Vaadeldav ala on kasutuses põllumaaga. Kuna lähipiirkonnas asuvad metsad, siis on tõenäoline, et alal liigub ka loomi.

Pärnu maakonna planeeringu järgi loetakse Pärnumaal väärtuslikeks põllumajandusmaadeks 35 ja enama boniteedipunktiga põllumaid. Kavandatava tegevuse alal mulla boniteet 42 st tegemist on väärtusliku põllumajandusmaaga. Külgnevatel aladel on samuti väärtusliku põllumajandusmaa massiivid (Joonis 9).



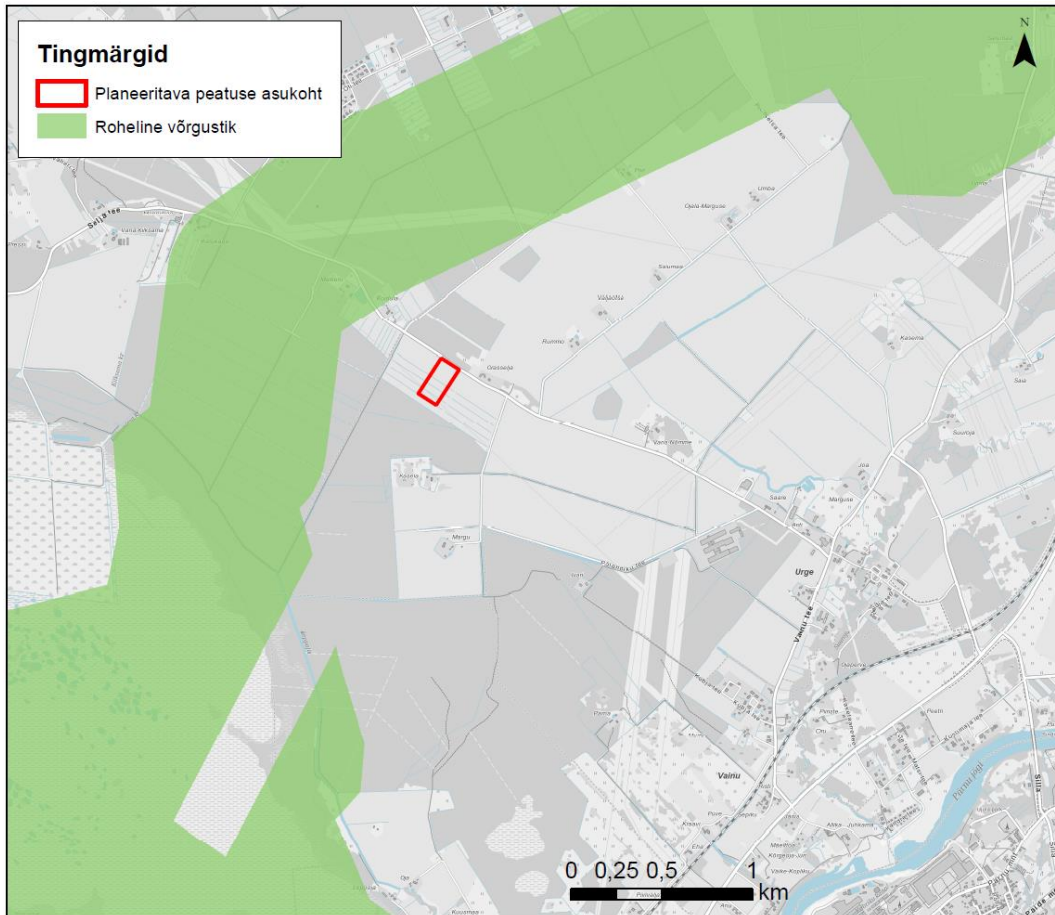


**Joonis 9.** Kavandatava tegevuse ala paiknemine väärtusliku põllumajandusmaa suhtes. Kavandatava tegevuse asukohta välispiiri on tähistatud punase joonega. Allikas: Pärnu maakonna planeering

Pärnu maakonna planeeringuga on täpsustatud teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ määratud roheline võrgustiku tuumalade ja koridoride piire ning kasutustingimusi lähtuvalt maakonna senistest arengusuundumustest ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõttest, roheline võrgustiku ökoloogilise sidususe ja edaspidise toimimise vajadusest, senisest praktikast roheline võrgustiku hoidmisel. Täpsustamisel on aluseks võetud ka kehtestatud üldplaneeringute lahendusi.

Pärnu maakonna planeeringuga on määratud roheline võrgustiku üldised kasutustingimused. Uute arenduste kavandamisel tuleb arvestada roheline võrgustiku konfliktikohtadega ja kavandada asjakohaseid abinõusid (loomade tunnelid, suunamine ületuskohta, kiirusepiirang, piisav nähtavus teekaitsevööndis jne). Asustuse kavandamisel ei tohi läbi lõigata roheline võrgustiku koridore. Loomade liikumise takistamise vältimiseks on piirdeaedade rajamine lubatud ainult vahetult ümber õueala.

Pärnu maakonna planeeringu kohaselt jääb planeeritav peatuse asukoht rohevõrgustikust u 400 m kaugusele ning plaanitav peatuse hoone ja parkimisala sellega ei kattu (Joonis 10).



**Joonis 10.** Rohevõrgustiku paiknemine kavandatava ala suhtes. Allikas: Pärnu maakonna planeering

#### 4.3.3. Välisõhk, radoon, müra

Eesti pinnase radooniriski kaardi järgi jääb kavandatav tegevus alale, kus radoonisisaldus pinnaseõhus on normaalne (vahemikus 30–50 kBq/m<sup>3</sup>).

Välisõhu kvaliteedi pidevseiret kavandatava tegevuse piirkonnas ei teostata. Välisõhu kvaliteeti mõjutavad paiksed heiteallikad ja liiklus. Vaadeldaval alal ja lähiümbruses ei ole registreeritud paikseid heiteallikaid. Kavandatava tegevuse alale lähemad paiksed heiteallikad asuvad sellest ~4 km kaugusel kagus Sindi linnas: Danspin AS (L.ÕV/319732), Qualitex AS (L.ÕV.PM-146684), Pajo AS (L.ÕV/320200) ja SW ENERGIA OÜ (PHRR/332262).

Liikluse osas on välisõhu saasteainete seisukohast olulisemad tihedama liiklussagedusega teed. Kavandatava tegevuse piirkonnas on selleks kõrvalmaantee nr 19214 Jänesselja-Urge, mille aasta keskmine liiklussagedus 2020. aasta loendusandmete põhjal oli 564 sõidukit ööpäevas.

Tori valla mürakaardi andmetel jääb liikluse müra päevane tase kavandatava tegevuse alal alla 55 dB (öösel alla 50 dB), vaid Jänesselja-Urge kõrvalmaantee vahetus läheduses on päevane müratase üle 60 dB (öösel alla 55 dB).

#### 4.3.4. Suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted

Vaadeldaval alal ja selle ümbruses ei ole ühtegi ohtlikku ega suurõnnetuse ohuga ettevõtet. Ka ei kattu kavandatava tegevuse ala ühegi ohtliku ettevõtte või suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohualaga.

Maa-ameti kaardirakenduse andmetel on Tori vallas üks ohtlik ettevõtte, C-kategooria ohuga ettevõtte Olerex AS Sauga tankla. Lähima ettevõtte (Olerex AS Sauga tankla) ohuala piir jääb vaadeldavast alast 6,3 km kaugusele lääne suunas.

## 5. Tegevusega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju

### 5.1. Eeldatav mõju maakasutusele

Rail Baltica Urge peatus ning ühendusteel kavandatakse rajada praegusele maatulundusmaale.

Detailplaneeringuga on vajalik muuta maatulundusmaa sihtotstarve äri- ja transpordimaaks, määrata hoonestusõigus ja ehitustingimused, et alale oleks võimalik ehitada peatuse hoone koos parklaga. Maatulundusmaa (põllumaa) pindala piirkonnas väheneb lokaalselt ja pöördumatult, peatuseala alla jäävas osas kuni ~0,5 ha ulatuses. Teadaolevalt ei kaasne kavandatava tegevusega olulist mõju piirkonna maakasutusele laiemalt.

Kaudselt võib kohaliku peatuse rajamisega kaasneda tulevikus maakasutuse muutusi peatusega külgnevatel aladel. Selle ulatus ja sellega kaasnev võimalik mõju selgub Tori valla üldplaneeringu koostamise käigus.

### 5.2. Eeldatav mõju loodusvaradele

#### 5.2.1. Mõju pinnasele, maavaradele

Mõju pinnasele võib avalduda nii peatuse rajamisel (ehitusetapis) kui ka kasutamisel. Ehitusetapis kõvakattega kaetavatel aladel kaovad pinnases selle looduslikud funktsioonid pöördumatult. Eeldatav mõju on lokaalne. Lisaks toimub ehitustööde ettevalmistavas etapis väärtusliku kasvupinnase eemaldamine, kuid seda saab taaskasutada objekti haljastamiseks või tagasitäiteks või suunata samal otstarbel kasutamiseks muudele objektidele. Kui eemaldatud väärtuslikku kasvupinnast kasutatakse sihipäraselt, siis selle kui loodusvara kogus ei vähene.

Nii ehitusetapis kui ka kasutamisel võivad negatiivset mõju pinnasele avaldada pinnasesse sattuvad saasteained, mis võivad kaasa tuua pinnase reostumise. Saasteainete pinnasesse sattumine nii ehitus- kui ka kasutusetapis on võimalik eeskätt avariiliste juhtumite tulemusena. Mõju on võimalik vältida/vähendada töökorralduslike meetmetega ja ohutusnõuete järgimisega. Nii ehitustööde käigus kui ka objekti kasutamisel tuleb kasutada mehhanisme ja tehnoloogiat, mis välistavad kütte- ja määrdeainete sattumise pinnasesse. Tehnika ja seadmed tuleb hoida korras (sh tagada nende regulaarne hooldus), teostada pidevat järelevalvet ning lekkeid ja avariid likvideerida operatiivselt ja professionaalselt.

Kuna kavandatava tegevuse alal ei asu maardlaid ega arvele võetud maavarasid, siis kavandatav tegevus ei mõjuta maavara kättesaadavust, juurdepääsu maavarale ja maavara kvaliteeti.

Peatuse hoone ja parkimisala rajamisega kaasneb vajadus ehitusmaavarade järele, mistõttu eeldatavalt avaldub mõju maavaradele läbi nende kasutamise.

#### 5.2.2. Mõju pinna- ja põhjaveele, maaparandussüsteemidele

Negatiivne mõju põhjaveele on võimalik läbi saasteainete põhjavette sattumise, mis võib ohustada põhjavee kvaliteeti. Saasteainete sattumine põhjavette võib aset leida nii ehitus- kui ka kasutusel. Saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette nii ehitus- kui ka kasutusel võimalik avariiliste juhtumite tulemusena. Negatiivset mõju on võimalik vältida töökorralduslike meetmete ja ohutusmeetmete järgimisega. Tähelepanu tuleb pöörata ehitusaegsete masinate ja seadmete, ehitusmaterjalide ja jäätmete hoiukohtadele, et sealt ei lekiks pinnasesse ohtlikke ained.

Negatiivne mõju pinnaveele on võimalik juhul, kui avariilise juhtumi tulemusena juhitakse sademeveega saasteaineid ümbritsevasse keskkonda. Sademevee käitlemisel tuleb eelistada lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda selle tekkekohas, vältides sademevee reostumist. Sademeveest vabanemiseks kasutatavad looduslähedased lahendused on rohealade, viibetiikide, vihmaaedade, imkraavide ja muude lahenduste kasutamine, mis võimaldavad sademeveest vabaneda eelkõige maastikukujundamise kaudu, vältides sademevee reostumist. Kui põhjavee (pinnasevee) tase seda võimaldab, tuleb puhas sademevesi immutada pinnasesse.

Detailplaneeringu käigus teostatakse hüdrogeoloogiline uuring, mille käigus selgitatakse välja planeerimisel ja projekteerimisel arvestamist vajavad hüdrogeoloogilised tingimused. Uuringuga selguvad täpsemad andmed põhjavee taseme, kvaliteedi ja kaitstuse kohta sh andmed lokaalse vee- ja kanalisatsioonisüsteemi rajamise kavandamiseks. Veevarustuse ja kanalisatsiooni lahendus tuleb planeerida, projekteerida ja rajada vastavalt veeseaduse, teiste asjakohaste õigusaktide ja juhendite nõuetest lähtuvalt, arvestades ka piirkonna põhjavee kaitstust.

Kuna vaadeldaval alal asuvad maaparandussüsteemi eesvoolu kraavid, siis detailplaneeringu koostamisel selgitatakse välja kraavide rekonstrueerimise lahendus kraavide ümbertõstmise või truubitorusse juhtimisega. Kuna vaadeldaval alal ei asu teisi pinnaveekogusid ning kavandatav tegevus ei ulatu lähimate pinnaveekogude piiranguvöönditesse, siis eeldatavalt ei kaasne kavandatava tegevusega otsest mõju pinnaveekogudele.

Urge peatuse rajamisega seoses vajab rekonstrueerimist peatuse alal olev Margu maaparandussüsteem (6114520020060) ning tõenäoliselt ka maaparandussüsteemi eesvooluks olevad kraavid. Maaparandussüsteemi rekonstrueerimisega seonduvaid küsimusi (projekteerimistingimused, vajalikud load) menetleb Põllumajandus- ja Toidumajandus (PTA). Lähtudes maaparandusseaduse § 28 lõikest 1 peab rajatist rajada sooviv isik esitama PTA-le maaparandussüsteemide rekonstrueerimiseks vajalikud projekteerimistingimuste, ehitusloa ja kasutusloa taotlused. Väljatöötatud lahendus esitatakse kontrollimiseks PTA-le. Riiklik järelevalve

planeeringulahenduse ja sellele järgnevate projekteerimis- ja ehitustööde üle tagab maaparandussüsteemide ja nende eesvoolude jätkuva toimimise. Kui maaparandussüsteem planeeritakse, projekteeritakse, ehitatakse välja ja võetakse kasutusse vastavalt PTA tingimustele ja ameti järelevalve all, siis eeldatavalt olulist keskkonnamõju ei kaasne.

### 5.3. Eeldatav mõju looduskeskkonnale

#### 5.3.1. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei ole registreeritud kaitsealasi, hoiualasi, Natura 2000 võrgustiku alasi, kaitsealuseid liike ja kivistisi, püsielupaikasi, kaitstavaid looduse üksikobjekte ja KOV tasandil kaitstavaid loodusobjekte. Kuna kavandatava tegevusega ei kaasne olulisi ega kaugeleulatuvaid keskkonnamõjusid, siis eeldatavalt ei mõjuta kavandatav tegevus kaitstavaid loodusobjekte, nende terviklikkust ega kaitse-eesmärke.

Vaadeldavast alast edela suunas on registreeritud I kategooria väike-konnakotka ja II kategooria kanakulli elupaigad. Väike-konnakotka kaitse tegevuskavas ja kanakulli kaitse tegevuskavas loetletud ohuteguritest võib Urge peatusega seostada võimalikku pesitsusaegset häirimist. Samas on mõlemas tegevuskavas märgitud, et nii väike-konnakotka kui ka kanakulli jaoks tuleb tagada minimaalselt pesitsusrahuks vajalik ala, milleks on pesast kuni 300 meetri raadiusesse jääv pesitsemiseks sobiv metsaala. See aitab tagada kotkaste eduka pesitsemise ja vähendab oluliselt pesapaikade hülgamist häirimise tõttu. Urge peatus asub väike-konnakotka ja kanakulli elupaikadest ca 3-4 korda kaugemal (~1,2 km kaugusel). Eeltoodust tulenevalt Urge peatuse rajamine väike-konnakotka ja kanakulli elupaikasi eeldatavalt ei mõjuta, sest kauguse tõttu elupaigani ei ole teada asjaolusi, mille korral peatuse rajamise ja toimimisega seotud võimalikud otsesed või kaudsed mõjud võiksid ulatuda nimetatud kaitsealuste liikide elupaikadeni.

#### 5.3.2. Mõju taimestikule, loomastikule, rohevõrgustikule

Kavandatava tegevuse alal ei asu loomadele olulisi elupaiku. Põllukultuuride kasvatamise võimalus kaob ala hoonestamise ja parkimisala ehitamisega.

Mõju loomastikule avaldub läbi elupaikade killustumise, häiringute ja võimaliku otsese suremuse. Mõju avaldavad nii peatuse rajamiseks vajalik ehitustegevus kui ka hilisem kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiring (müra, valgus, inimeste liikumine). Kuna vaadeldav ala asub põllu- ja metsamaade läheduses ja asustuse läheduses, siis olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

Planeeringuala asub üldplaneeringuga määratud rohevõrgustikust ~400 m kaugusel, seega ei mõjuta kavandatav tegevus rohevõrgustikku negatiivselt.

Piirkonda lisandub Rail Baltica raudteetaristu (kontaktliinid, tarad, raudteemulle jms) ehitus- ja kasutuaegne mõju taimestikule ja loomastikule. Rail Baltica raudteetrassi keskkonnamõju hinnatakse põhiprojekti trassilõikude KMH-de käigus. Loomade läbipääsu tagamiseks ja Rail Baltica killustava mõju vähendamiseks kavandatakse Rail Baltica põhiprojekti Tootsi-Pärnu lõigu põhiprojektiga ökodukt (loomatunnel) Urge peatusest ~1,8 km lõuna poole Rääma raba serva.

Tunneli kavandatav laius on ~28 m ja kõrgus 5 m. Samuti nähakse ette Rail Baltica põhitrassile Urge peatuse läheduses olemasolevate suuremate kraavide ja ojade ületamiskohtadel mitmeid nelinurkseid kallasradadega truupe, mis on mõeldud läbipääsudeks eelkõige kahepaiksetele ja roomajatele. Hinnang selle kohta, kas kavandatav loomatunnel jt loomaläbipääsud on piisavad suurulukite jt loomade läbilaskmiseks raudtee alt, antakse Rail Baltica Tootsi-Pärnu trassilõigu põhiprojekti KMH aruandes.

### 5.3.3. Mõju väärtuslikule põllumajandusmaale

Kavandatava tegevuse alal on väärtuslik põllumajandusmaa. Põllukultuuride kasvatamise võimalus sellel alal kaob planeeritava peatuse rajamise tõttu.

Väärtusliku põllumajandusmaa pindala väheneb otseselt peatuse alale jäävas osas, kuid teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet, et kavandatava tegevusega võiks kaasneda olulist negatiivset mõju väärtuslikule põllumajandusmaale väljaspool peatuse ala.

### 5.4. Jäätmetekke ja jäätmekäitluse eeldatav mõju

Jäätmetekke ja jäätmekäitluse mõju on seotud nii ehitus- kui ka kasutusetapiga.

Ehitusaegne jäätmete mõju on seotud nende kogumise, ajutise ladustamise ja edasisele käitlemisele suunamisega. Kui tekkivate jäätmete käitlemine ei toimu nõuetekohaselt, on oht jäätmete keskkonda, pinnase ning pinna- ja põhjavette saastumiseks. Seda saab vältida töökorralduslike meetmetega (jäätmel tuleb koguda liigiti, sobivatesse kogumisvahenditesse, rakendada meetmeid jäätmete laialikandumiseks tuulega, sademetega, teostada pidevat ala kontrolli vms). Nõudeid järgides olulist negatiivset mõju ei kaasne. Ka on ehitusetapiga seotud jäätmetekke ajutine ja lõpeb ehitustööde lõppemisel.

Kuigi ehitusaegsete jäätmete kogused ei ole teada, siis suur osa tekkivatest jäätmetest (sh mitmesugused pakendijäätmel, nt puit, plastkile või -anumad, kasutuskõlbmatu ehitusmaterjal jne) on taaskasutatavad. Sellest tulenevalt ei ole ette näha, et kavandatavate hoonete ja rajatiste ehitamise ajal tekkivatest jäätmetest võiks tekkida oluline koormus keskkonnale.

Jäätmekäitluse korraldamisel tuleb silmas pidada ka jäätmehierarhiat – jäätmeliigid, millele on Eestis olemas taaskasutusvõimalused, suunata taaskasutusse, eelistatult ringlussevõttu. Veelgi olulisem on jäätmetekke vältimine.

Kasutusaegse jäätmetekke ja -käitluse mõju on seotud peatuses tekkiva olmeprügiga. Kasutusaegne jäätmekäitluse korraldamine tuleb lahendada vastavalt jäätmeseadusele ning kohaliku omavalitsuse vastavatele õigusaktidele.

Kui tegevuse kavandamisel ja läbiviimisel juhindutakse jäätmehierarhia põhimõtetest ning jäätmete käitlemisel järgitakse jäätmeseaduse, selle alamaktide ja Tori valla jäätmehooldus-eeskirja nõudeid, siis ei kaasne kavandatava tegevuse jäätmetekke ja -käitlusega olulist keskkonnamõju.

## 5.5. Eeldatav mõju inimese tervisele ja heaolule

### 5.5.1. Mõju välisõhu kvaliteedile, mürateketele

Mõju piirkonna välisõhu kvaliteedile on seotud peatuse ehitusetapiga. Ehitusaegne mõju on seotud ehitustranspordi heitgaasidega ja tolmu (tahkete osakeste) tekke ja levikuga. Ehitusaegne mõju välisõhu kvaliteedile on ajutine st esineb ainult ehitustööde ajal. Ehitusaegse tolmu teke ja levik piirdub üldjuhul ehitusobjekti lähialadega ning seda on võimalik vähendada töökorralduslike meetmetega (ilmastikuolude jälgimine tööde teostamisel, materjali niisutamine vms). Ka ehitustranspordi heitgaaside mõju on võimalik vähendada töökorralduslike võtetega (pikemal peatumisel ja tööseisakutel lülitatakse masinad välja jmt). Eeltoodust tulenevalt ei kaasne kavandatava tegevusega eeldatavalt olulist mõju välisõhu kvaliteedile.

Müraemissioon kaasneb nii peatuse rajamise kui ka kasutamisega. Ehitamise perioodil esineb ajutine ehitusaegne müra (transpordist ja ehitamistegevusest tekitatud müra). Ehitustööde korraldamisel tuleb arvestada tööstusmürale kehtestatud müra normtasemetega ja korraldada tööd viisil, et tagatud on piirmääradest kinnipidamine. Kavandatud tegevusega seotud ehitusaegne müra on ajutine ning müra normtasemete piires töötamise korral olulist keskkonnamõju ei kaasne.

Müra normtasemed on kehtestatud keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“. Müra on normeeritud vastavalt mürakategooriatele, mis määratakse üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarbe alusel. Vastavalt määrus nr 71 lisa 1 toodule rakendatakse ehitusmüra piirväärtusena ajavahemikul 21.00–7.00 asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaseme. Impulssmüra põhjustavat tööd (nt vaiade rammimine) võib teha tööpäevadel ajavahemikul 7.00–19.00. Tööde tegemisel tuleb kasutada tehniliselt korras olevaid masinad, mis vähendavad müra tekkimist. Häiringute vältimiseks tehakse müratekitavaid töid päevasel ajal. Kuna läheduses asuvad loomade elupaigad (mets), siis ehitustööde kavandamisel ja läbiviimisel tuleb arvestada sellega, et mürarikkad tööd ei satuks loomade jaoks tundlikule kevadsuvisele perioodile (poegimine, pesitsemine).

Peatuse kasutamisel tekib liikluse müra parkimisala kasutavate sõidukite tõttu. Peatuse rajamisega muutub piirkonna müraolukord võrreldes olemasolevaga, kuid kuna andmed lisanduvast liiklusest lähtuva müra ja selle leviku kohta puuduvad, siis ei ole muutuse ulatus teada. Liikluskorralduse põhimõtted määratakse detailplaneeringuga. Detailplaneeringu koostamise käigus teostatakse peatuse müraallikatest (sh juurdepääsuteest) tingitud mürafooni hinnang ning vajadusel (müra normtasemete ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed.

Olulisemat keskkonnamõju piirkonnale avaldab kavandatav Rail Baltica raudtee, mille müra mõjusid hinnatakse raudtee põhiprojekti raames. Vastavalt müra modelleerimise tulemustele nähakse vajadusel (müra normtasemete ületamisel) ette raudteemüra leevendavad meetmed.

Vajadusel müra mõju leevendavate meetmete rakendamisel ei kaasne kavandatava tegevusega eeldatavalt olulist mõju piirkonna müratasemele.

#### 5.5.2. Vibratsiooni mõju

Peatuse ja sellega kaasneva taristu ehitustööde ajal võib tekkida vibratsiooni, kuid samas ei ole tegemist töödega, mis põhjustaksid märkimisväärset maapinna kaudu levivat vibratsiooni. Juhul, kui peatuse rajamiseks kasutatakse vaiade rammimist või muud olulist vibratsioonitaset põhjustavat ehitustehnoloogiat, siis tuleb ehitustöödel tagada, et vibratsioonitase tööde mõjualas olevates elamutes ei ületaks normidekohast taset. Eestis on vibratsiooni normtasemed hoonetes reguleeritud sotsiaalministri 17. mai 2002. a määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“. Igal juhul on ehitusaegne vibratsioon ajutise iseloomuga ning selle mõju on pöörduv. Vibratsiooni normtasemetest kinnipidamisel olulist keskkonnamõju ei kaasne.

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

Kasutusaegses etapis esineb Rail Balticu rongiliikluse poolt tekitatud vibratsiooni. Selle mõju hinnatakse raudtee põhiprojekti detailsusastmes.

#### 5.5.3. Mõju joogivee kvaliteedile

Vaadeldaval alal ja piirkonnas on põhjavesi suhteliselt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes. Detailplaneeringu koostamise käigus tuleb välja selgitada Urge peatuse vahetusse lähedusse jääva Orasselja kinnistu (73001:008:0212) veevarustus ja tagada majapidamisele joogiveevarustus, sõltumata sellest, mis tüüpi kaev seal asub. Kui nimetatud kinnistu joogiveevarustuse tagamisega arvestatakse, siis ei ole olulise negatiivse keskkonnamõju tekkimine tõenäoline.

Reovee käitlemise nõuetest kinnipidamisel ei ole oluline negatiivne mõju joogivee kvaliteedile tõenäoline.

Ehitus- ning hooldustööde käigus tuleb kasutada mehhanisme ja tehnoloogiat, mis välistavad kütte- ja määrdeainete sattumise vette (kraavidesse) ja pinnasesse. Töödel tuleb jälgida, et kasutatavate masinate puhastamine ja pesu ei toimuks kraavide ääres.

Eeldatavalt ei kaasne kavandatava tegevusega olulist mõju piirkonna joogivee kvaliteedile.

#### 5.5.4. Valgusreostuse mõju

Valgusreostuse olulise mõjuga ala jääb reeglina valgusallika lähistele, kuid sõltub ka konkreetse valgusallika tugevusest ning ümbritsevast keskkonnast. Valgusreostuse võimalik kahjulik mõju inimese tervisele on seotud eelkõige öise une häirimise ning võimalike avariide põhjustamisega pimestamise tulemusena.



Peatuse ehitamisetapis on tegemist lokaalsete valgusallikatega, mille mõju ei ulatu reeglina ehitusplatsi territooriumist märkimisväärselt kaugemale. Samuti on mõju ajutine. Mõju on võimalik vähendada korralduslike meetmetega – ehitusplatside valgustamisel tuleb jälgida, et valgusallikad on suunatud kohta, mida tuleb valgustada, ning kavandatud nii, et valgustus ei häiri liiklust ega ümberkaudsete objektide kasutamist.

Peatuse kasutamisega seotud valgusreostust on võimalik vältida projekteerimise käigus, kui nähakse ette reguleeritava valgustugevusega valgustussüsteemid (mis on ühtlasi energia-säästlikud) 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.

Peatusele lähemad elamud jäävad sellest vähemalt 160 m kaugusele Jänesselja-Urge kõrvalmaanteele projekteeritava riste muldkeha taha. Eeldatavalt ei kaasne kavandatava tegevusega olulist valgusreostuse teket.

#### 5.5.5. Eeldatav mõju ohutusele

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

Peatuses raudtee ohutuks ületamiseks on inimeste jaoks kavandatud altpääsud.

### 5.6. Muud mõjud

#### 5.6.1. Eeldatav mõju asustusele

Kavandatava tegevusega luuakse uus kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikum võimalus inimeste liikumiseks keskuste vahel, mis tugevdab piirkondade konkurentsivõimet. Tegevus võimaldab paindlikumalt liigelda töö- ja elukoha vahel ning mitmekesistab ettevõtlust piirkonnas.

Peatuse rajamisega kaasneb visuaalne muutus piirkonnas, sest kavandatava peatuse asukohas on praegu põllumaa. Samas on kavandatava tegevuse ala piisavalt väike, et saab eeldada, et kavandatava tegevusega ei kaasne visuaalset muutust mahus, mis võiks oluliselt mõjutada piirkonna elanike ja kasutajate heaolu.

Kaudselt võib kohaliku peatuse rajamisega kaasneda tulevikus muutusi peatusega külgnevate alade asustusstruktuuris, kuid selle ulatus selgub ja sellega kaasnevat võimalikku mõju hinnatakse Tori valla üldplaneeringu koostamise käigus.

#### 5.6.2. Eeldatav koosmõju muude asjakohaste mõjualas toimuvate või planeeritavate tegevustega

Koosmõju muude tegevustega avaldub peamiselt seoses Rail Baltica raudtee ehitamisega ja tegevusega. Olulisemat keskkonnamõju piirkonnale avaldab kavandatav Rail Baltica raudtee, mille mõjusid on hinnatud Rail Baltica maakonnaplaneeringute KSH raames. Rail Baltica raudteetrassi keskkonnamõju hinnatakse põhiprojekti trassilõikude KMH-de käigus. Urge peatus

on seotud Rail Baltica trassilõiguga Tootsi–Pärnu, mille põhiprojekti KMH aruanne on koostamisel.

## 6. Kokkuvõte

Eeltoodud peatükkides 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 väikekonnakotka 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 juhendatakse 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 normtasemete ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed. 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.

## 7. Kasutatud materjalid

- Teabe andmine Urge peatuse KSH eelhinnangu koostamiseks. Aruanne. Skepast&Puhkim OÜ, töö nr 2022\_0008
- Asjakohased õigusaktid elektroonilises Riigi Teatajas, <https://www.riigiteataja.ee/>
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“
- Pärnu maakonna planeering
- Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“
- Sauga valla üldplaneering
- Tori valla arengukava aastani 2030. Tori Vallavolikogu, 2022
- Rail Balticu Pärnumaa arengukoridor, Skepast&Puhkim OÜ, 2021
- Keskkonnamõju eelhinnangu andmise juhend. Keskkonnaministeerium, 2017
- Maa-ameti kaardirakendused
- Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus. <https://gis.egt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. Andmed 2020. aasta seisuga.
- Keskkonnaregister
- Teeregister
- Ehitisregister
- KOTKAS heiteallikate register
- KAUR interaktiivne kaart. Keskkonnaagentuur
- EELIS andmebaas
- Hüdrogeoloogiline uuring täpsustamaks RB mõju põhjaveele, sh mõjualas paiknevate puur- ja salvkaevude kaardistamine. ELLE OÜ 2020