



RAE VALLAVALITSUS

KORRALDUS

Jüri

30. mai 2023 nr 1150

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

Osaühing Rail Baltic Estonia on esitanud taotluse detailplaneeringu koostamise algatamiseks Rae vallas Lehmja külas Rail Baltica kohaliku peatuse kavandamiseks. Rail Baltica on 1435 mm rööpmelaiusega kaheööpmeline elektrifitseeritud rahvusvaheline kiirraudtee koos kogu selle juurde kuuluva infrastruktuuriga. Kiirraudtee projektkiirus on rahvusvahelisel reisijateveol 249 km/h, kaubaveol 120 km/h ja kohalikul reisijateveol 200 km/h. Raudtee projekteeritakse ja ehitatakse ühtsetel tehnilistel alustel täielikus vastavuses üleeuroopaliste raudtee koostalitlusvõime tehniliste nõuetega võimaldades reisi- ja kaubarongi liiklust samal raudteel. Rail Baltica trassi pikkus on ligikaudu 870 kilomeetrit, millest Eesti Vabariigi territooriumil 213 km. Eestis läbib trass Harju-, Rapla- ja Pärnumaad. Raudtee trassikoridori täpsem asukoht on määratletud kehtestatud maakonnaplaneeringutes. Rail Baltica kohalike peatuste peamine eesmärk on rajada raudtee põhitrassile peatuste võrgustik, mis tagab regionaalse ühendatuse, tugevdab piirkondade konkurentsivõimet ning pakub võimaluse valida keskuste vahel liikumiseks kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikuma viisi. Regionaalsete rongide peatused on plaanis rajada 12 erinevasse asukohta.

Planeeringuala pindala on ligikaudu 2,7 ha ning see hõlmab:

- Põrguvälja tee 29a kinnistut (registriosa nr 9005702, katastritunnus 65301:001:5956, pindala 19872 m², sihtotstarve sihtotstarbeta maa 100%);
- Põrguvälja tee L8 kinnistut (registriosa nr 13407602, katastritunnus 65301:001:5795, pindala 699 m², sihtotstarve transpordimaa 100%);
- 11330 Järveküla-Jüri tee L20 kinnistut (registriosa nr 3348350, katastritunnus 65301:001:5786, pindala 876 m², sihtotstarve transpordimaa 100%);
- Tallinna-Rapla raudtee 1150 kinnistut (registriosa nr 9005702, katastritunnus 65301:001:5957, pindala 16525 m², sihtotstarve sihtotstarbeta maa 100%) ja lähiala.

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

Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringu kohaselt on planeeringuala maakasutuse juhtotstarve perspektiivne tootmis- ja ärimaa. Tootmismaa all mõeldakse tootmisega seotud hoonete, neid teenindavate abihoonete ja rajatiste maad, samuti ladude ja transpordiettevõtete maad.

Harju maakonnaplaneering 2030+ (kehtestatud 19.04.2018 riigihalduse ministri käskkirjaga nr 1.1-4/78) on kavandatud nii kiirraudteetrassi rajamine kui ka kohalike peatuste põhimõttelised asukohad. Assaku peatuse asukoht vastab maakonnaplaneeringus algatamisettepaneku asukohale. Pärast Harju maakonnaplaneering 2030+ kehtestamist tulnuks 30 päeva jooksul kanda Rae valla üldplaneeringusse joonehitise asukoht ja maakonnaplaneeringuga kindlaks määratud maa- ja veealade üldised kasutamistingimused. Seega Rail Baltica trassi ja kohalike peatuste osas tuleb lähtuda Harju maakonnaplaneering 2030+.

Rae Vallavolikogu 21.02.2017 otsusega nr 186 algatati Rae valla põhjapiirkonna üldplaneering (edaspidi põhjapiirkonna üldplaneering). Põhjapiirkonna üldplaneering on vastu võetud Rae Vallavolikogu 20.04.2021 otsusega nr 151. Põhjapiirkonna üldplaneering on läbinud avalikustamise ning lähiajal esitatakse heakskiitmiseks Rahandusministeeriumile. Põhjapiirkonna üldplaneeringus on Rail Baltic trassikoridor koos perspektiivsete peatustega kantud maakasutusplaanile. Detailplaneeringu algatamine on kooskõlas Rae valla üldplaneeringuga, Harju maakonnaplaneering 2030+ ja vastu võetud Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringuga.

Vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 33 lõike 2 punktile 4 tuleb keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) algatamise vajalikkust kaaluda ja anda selle kohta eelhindang, kui koostatakse detailplaneering, millega kavandatakse KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkonda kuuluvat ja KeHJS § 6 lõike 4 alusel kehtestatud määruses nimetatud tegevust. Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ § 13 punkti 3 kohaselt peab KSH vajalikkust kaaluma raudteeliini või raudteejaama rajamine, laiendamine või pikendamine, välja arvatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 14 nimetatud juhul.

Lähtudes KeHJS § 33 lõigetes 3 - 5 sätestatud kriteeriumidest ning KeHJS § 33 lõike 6 kohaste asjaomaste asutuste seisukohtadest on antud eelhindang, mis on esitatud käesoleva korralduse lisas 2. Detailplaneeringu kontekstis ei ole ette näha planeeringuga kaasnevaid negatiivseid keskkonnamõjusid. Arvestades kavandatud tegevuse mahtu, iseloomu ja paiknemist ei ole alust eeldada detailplaneeringu elluviimisel keskkonnaseisundi olulist kahjustamist s.h pinnase ja õhu saastumist, olulist jäätmeteket, mürataseme ja vibratsiooni olulist suurenemist ning ei ole eeldada valgus-, soojus-, kiirgus- ja lõhnareostus. Detailplaneeringuga ei kavandata eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga tegevusi. Kavandatav tegevus ei sea eeldatavalt ohtu inimese tervist, heaolu, kultuuripärandit, looduskaitseobjekte ega vara. Kuna kavandatava tegevuse mõju suurus ja ruumiline ulatus ümbritsevale keskkonnale ei ole teadaoleva info põhjal oluline ega ületa keskkonna vastupanu- ning taastumisvõimet, siis oluline keskkonnamõju puudub, mistõttu puudub vajadus keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamiseks. Keskkonnatingimustega arvestamine on võimalik planeerimisseaduse § 126 lõike 1 punktide 8 ja 12 kohaselt planeerimismenetluse käigus. Eelhindangu punktis 5 on välja toodud, missuguste meetmetega tuleb arvestada detailplaneeringu koostamisel.

Detailplaneeringu koostamise ajal on vajalik teostada planeeringuala geodeetiline mõõdistus, kõrg- ja/või madalhaljastuse hindamine, pinnaseõhust radoonitaseme mõõtmised, liiklusuuring ja müra modelleerimine. Täiendavate uuringute ja analüüside vajadus selgub detailplaneeringu koostamise käigus.

Detailplaneeringu algataja, koostamise korraldaja ja kehtestaja on Rae Vallavalitsus (registrikood 75026106, Harju maakond, Rae vald, Jüri alevik, Aruküla tee 9, 75301) ning koostaja on Skepast&Puhkim OÜ (registrikood 11255795, aadress Harju maakond, Tallinn, Mustamäe linnaosa, Laki põik 2, 12915). Detailplaneeringu algatamine ei too kaasa õigustatud ootust ühelegi osapoolele detailplaneeringu kehtestamise osas.

Arvestades eeltoodut ja lähtudes kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lõikest 1, § 30 lõike 1 punktist 4; planeerimisseaduse § 128 lõikest 1, § 130 lõikest 1, § 131 lõikest 2; keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 2 punktist 10, § 33 lõike 2 punktist 4 ja lõigetest 3-6, § 35 lõigetest 3 ja 5-7; Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ § 13 punktist 2; Rae Vallavolikogu 19.11.2021 otsuse nr 16 „Seadusega kohaliku omavalitsuse pädevusse antud küsimuste lahendamise otsustusõiguse delegeerimine Rae Vallavalitsusele“ punktist 1; Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringust; Harju maakonnaplaneering 2030+; Rae valla, osaühing Rail Baltic Estonia, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Skepast&Puhkim OÜ vahel sõlmitud ja 23.05.2023 jõustunud lepingust; Rae Vallavalitsuse planeerimis- ja keskkonnaameti ettepanekust ning olles tutvunud korralduse lisaks olevate detailplaneeringu lähteseisukohtadega ja keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindanguga, Rae Vallavalitsus annab

korralduse:

1. Algatada Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneering (kovID DP1195).
2. Kinnitada Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu lähteseisukohad vastavalt korralduse lisale 1.
3. Jätta algatamata Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine, kuna detailplaneeringu elluviimisega kaasnevad tegevused ei oma olulist keskkonnamõju. Detailplaneeringu koostamisel tuleb arvestada korralduse lisa 2 peatükis 5 tooduga.
4. Rae Vallavalitsuse planeerimis- ja keskkonnaametil teavitada detailplaneeringu algatamisest ja lähteseisukohtade kinnitamisest ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmisest planeerimisseaduse § 127 lõigetes 1 ja 2 nimetatud isikuid ja asutusi, väljaandes Ametlikud Teadaanded, ajalehtedes Rae Sõnumid ja Harju Elu ning Rae valla veebilehel.
5. Korralduse ja korralduse lisadega on võimalik tutvuda tööpäevadel Rae Vallavalitsuses aadressil Harju maakond, Rae vald, Jüri alevik, Aruküla tee 9, 75301 või digitaalselt Rae valla veebilehel aadressil <https://www.rae.ee>.
6. Korraldus jõustub teatavakstegemisest.
7. Korralduse peale võib esitada Rae Vallavalitsusele vaide haldusmenetluse seaduses sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korraldusest teadasaamise päevast või päevast, millal oleks pidanud korraldusest teada saama, või esitada kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korralduse teatavakstegemisest.

/allkirjastatud digitaalselt/

Madis Sarik
vallavanem

/allkirjastatud digitaalselt/

Helle Semmel
jurist
vallasekretäri ülesannetes

LÄHTESEISUKOHAD

Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse detailplaneeringu koostamiseks ja vormistamiseks

1. ÜLDOSA

Planeerimisseadus (edaspidi PlanS) § 6 punkti 12 kohaselt on planeeringu lähteseisukohad planeerimismenetluse algatamisel või pärast algatamist koostatav dokument, milles planeeringu koostamise korraldaja kirjeldab planeeringu koostamise vajadust, eesmärki ja ülesandeid, mida planeeringuga kavatsetakse lahendada, esitab planeeringu koostamise eeldatava ajakava ning annab ülevaate planeeringu koostamiseks vajalike uuringute tegemisest ja planeeringu koostamisse kaasatavatest isikutest.

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

Planeeringu kovID on DP1195.

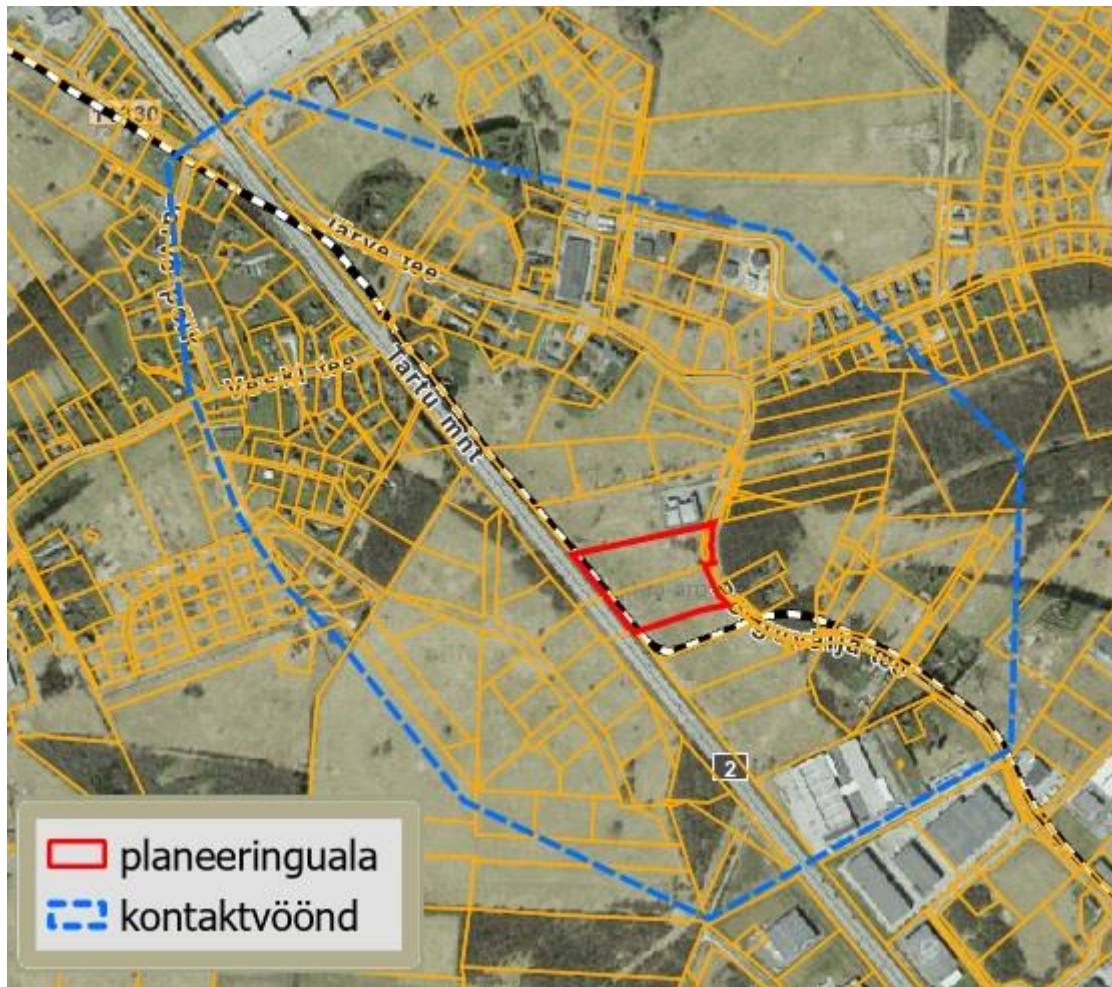
2. OLEMASOLEV OLUKORD

2.1. Asukoht, planeeringuala suurus ja kontaktvöönd

Planeeringuala asub Lehmja külas riigitee nr 11330 Järveküla-Jüri tee ääres. Planeeringuala pindala on ligikaudu 2,7 ha ning see hõlmab:

- Põrguvälja tee 29a kinnistut (registriosa nr 9005702, katastritunnus 65301:001:5956, pindala 19872 m², sihtotstarve sihtotstarbeta maa 100%);
- Põrguvälja tee L8 kinnistut (registriosa nr 13407602, katastritunnus 65301:001:5795, pindala 699 m², sihtotstarve transpordimaa 100%);
- 11330 Järveküla-Jüri tee L20 kinnistut (registriosa nr 3348350, katastritunnus 65301:001:5786, pindala 876 m², sihtotstarve transpordimaa 100%);
- Tallinna-Rapla raudtee 1150 kinnistut (registriosa nr 9005702, katastritunnus 65301:001:5957, pindala 16525 m², sihtotstarve sihtotstarbeta maa 100%) ja lähiala.

Kontaktvööndina käsitletakse planeeringuala lähiümbrust.



2.2. Hoonestus, haljastus, tehnovõrgud ja piirangud

Ehitisregistri andmetel on kinnistud hoonestamata. Kinnistutel väärtuslik kõrghaljastus puudub. Kinnistutel puuduvad tehnovõrgud. Planeeringualale ulatuvad järgmised kitsendused:

- avalikult kasutatav tee ja selle kaitsevöönd;
- gaasipaigaldis ja selle kaitsevöönd;
- elektripaigaldis ja selle kaitsevöönd;
- sideehitis ja selle kaitsevöönd.

3. ARVESTAMISELE KUULUVAD PLANEERINGUD, ÕIGUSAKTID JA MUU ALUSMATERJAL

- 1) Planeerimisseadus;
- 2) Ehitusseadustik;
- 3) Harju maakonnaplaneering 2030+;
- 4) Riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkiri nr 1.1-4/41 Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine”;
- 5) Rail Baltica Design Guidelines;
- 6) Tallinna Lennujaama ja Jüri aleviku vahelise ala kergrööbastranspordiga ühendamise eskiisprojekt" koostatud trassivaliku ekspertarvamus ja eskiisprojekti muudatus (Osaühing Reaalprojekt, töö nr P21040);
- 7) Transpordiameti 14.06.2022 kiri nr 7.2-2/22/11192-2 „Seisukohtade väljastamine Lehmja küla Rail Baltica peatuse detailplaneeringu koostamiseks”;
- 8) Rae valla üldplaneering (Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsus nr 462);

- 9) Rae valla põhjapiirkonna üldplaneering (vastu võetud Rae Vallavolikogu 20.04.2021 otsusega nr 151);
- 10) Haljastusnõuded projekteerimisel ja ehitamisel Rae vallas (Rae Vallavolikogu 18.10.2022 määrus nr 11);
- 11) Haljastuse hindamise metoodika ning avaliku ala haljastuse nõuded (Rae Vallavalitsuse 30.08.2022 määrus nr 18);
- 12) Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded (keskkonnaministri 03.10.2016 määrus nr 32);
- 13) Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded (riigihalduse ministri 17.10.2019 määrus nr 50);
- 14) Rae valla arengukava muutmine ja vastuvõtmine (Rae Vallavolikogu 20.09.2016 määrus nr 58);
- 15) Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademevee ärajuhtimise arendamise kava aastateks 2017 – 2028;
- 16) Rae valla jäätmehoolduseeskiri (Rae Vallavolikogu 15.06.2021 määrus nr 73);
- 17) Rae valla rajatiste väljaehitamise ja väljaehitamisega seotud kulude kandmise kokkuleppimise kord (Rae Vallavalitsuse 25.10.2022 määrus nr 23);
- 18) Digitaalselt teostatavate geodeetiliste alusplaanide, projektide, teostusjooniste ja detailplaneeringute esitamise kord (Rae Vallavalitsuse 15.02.2011 määrus nr 13);
- 19) Detailplaneeringute koostamise ning vormistamise juhend (Rae Vallavalitsuse 15.02.2011 määrus nr 14);
- 20) Lehmja küla ja Assaku aleviku DP I etapp (planID 45559, kovID DP0052);
- 21) kontaktvööndis kehtestatud detailplaneeringud;
- 22) ja muud asjakohased õigusaktid, standardid, normatiivid.

4. NÕUDED MAA-ALA PLANEERIMISEKS

4.1. Krundijaotus ja hoonestus

4.1.1. Detailplaneeringu ülesannete lahendamisel võtta aluseks planeerimiseseaduse (edaspidi PlanS) § 126 lõige 1. Planeeritavatel kruntidel määrata ehitusõigus PlanS § 126 lõike 4 kohaselt.

4.1.2. Hoonestusala määramisel arvestada teekaitsevööndit, krundi piire, tuleohutuskujasid, tehnovõrke ning juurdepääsuteid. Näidata võimalikud hoonete (sh abihoonete) asukohad.

4.1.3. Kruntide ehitusõiguse määramisel arvestada alljärgnevate näitajatega:

Näitaja	Tekkiv krunt
Lubatud krundi kasutamise sihtotstarve	määrata planeeringuga
Krundi minimaalne suurus (m ²)	määrata planeeringuga
Hoonete ¹ suurim lubatud arv krundi kohta	2 (üks põhihoone ja üks abihoone)
Hoonete suurim lubatud ehitisealne pind krundi pindalast (%)	kuni 40
Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus (m)	põhihoone 12 , abihoone 5
Hoonete maapealne / maa-alune korruselisus	põhihoone 3 / -1 abihoone 1 / -1

¹ Sh ehitusloakohustusega hooned

Hoonete suurim lubatud sügavus	määrata planeeringuga
Hoonete katuse tüübid	
Hoone ±0.00	

4.1.4. Transpordimaale ehitusõigust ei määrata. Transpordimaale kavandada sõidutee ja/või jalgratta- ja jalgteed ning haljastus.

4.1.5. Hoonestustingimuste väljatöötamisel tuleb arvestada olemasoleva väljakujunenud keskkonnaga. Ehitiste välimus peab olema visuaalselt nauditav ning kaasaegse arhitektuurse lahendusega. Vältida tuleb naturaalseid materjale imiteerivaid viimistlusmaterjale ning ümarpalgi kasutust.

4.1.6. Detailplaneeringu koosseisus esitada vähemalt üks planeeringulahenduse ruumiline illustratsioon, mille alusel on võimalik hinnata planeeringulahenduse sobivust antud piirkonda.

4.1.7. Hoonete eskiisprojekt tuleb kooskõlastada Rae valla arhitektiga.

4.2. Haljastus ja heakord

4.2.1. Väärtuslik kõrghaljastus säilitada. Näha ette krundil iga 600 m² kohta vähemalt 1 puu, mille täiskasvamise kõrgus on min 6 m. Detailplaneeringus sätestada puu liik.

4.2.2. Vajadusel näha ette piirded. Tee poolne piire võib olla puidust latt- või lippaed või võrkpiire hekiga, kinnistute vahel võib olla võrkpiire. Piirde kõrgus kuni 1,8 m. Põhijoonisel näidata võimalike piirete asukohad, väravad ei tohi avaneda tee poole.

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

4.3. Liikluskorraldus

4.3.1. Juurdepääs kinnistule näha ette olemasolevalt riigiteelt 11330 Järveküla-Jüri tee vastavalt Transpordiameti 14.06.2022 kirjale nr 7.2-2/22/11192-2.

4.3.2. Avalikult kasutatava sõidutee äärde näha ette valgustatud jalgratta- ja jalgteed, mis vastab tasemele „hea“. Planeeritavad jalgratta- ja jalgteed siduda olemasoleva jalgratta- ja jalgteed võrgustikuga.

4.3.3. Detailplaneeringu põhijoonisel ja seletuskirjas esitada parkimiskohtade arv. Parkimine lahendada kinnistuseselt. Arvestada ka jalgrataste parkimise vajadusega. Suuremad kui 20-kohalised parklad liigendada haljastusega. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestada, et hilisem hoolduse korraldamine oleks lihtne.

4.4. Tehnovõrgud

Tehnovarustus lahendada planeeringualal ühisvõrkude baasil. Anda tehnovõrkude koondplaan koos uute tehnovõrkude äranäitamisega kooskõlastatult tehnovõrkude valdajatega. Koondplaani alusplaanina kasutada vormistatud detailplaneeringu joonist M 1:500 või 1:1000. Vajadusel määrata tehnovõrkude jaoks servituudid või kitsendused. Planeeringuala peab haarama kogu võrguühenduse. Tehnilised tingimused taotleb tellija või projekteerija võrguvaldajatelt vastavalt nende vahelisele lepingule.

4.4.1. Vesi ja kanalisatsiooni lahendada vastavalt Aktsiaselts ELVESO tehnilistele tingimustele.

4.4.2. Elektrivarustus lahendada vastavalt Elektrilevi OÜ tehnilistele tingimustele.

4.4.3. Sidevarustus lahendada operaatorineutraalse sidetaristu baasil, mis peab olema teenusvalmidusega ning võimaldama tarbijal liitumist vähemalt viie erineva sideoperaatoriga.

4.4.4. Hoonete soojavarustus lahendada vastavalt tellija soovidele.

4.4.5. Lahendada tuleb vertikaalplaneerimine ning sade- ja drenaažvee kõrvaldus kruntidelt eesvooluni, välistada vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele, arvestada transiitvee ärajuhtimisega. Tagada tuleb sademevee toimivus ka kõrvakinnistutel (Põrguvälja tee 39, Põrguvälja tee 31), kuna kehtestatud detailplaneering näeb ette sademevee kraavi rajamise läbi planeeringuala. Sademevete ärajuhtimisel tuleb lähtuda kehtivast standardist EVS 848:2021 „Väliskanalisatsioonivõrk“. Puhta ja reostunud sademevee segunemist tuleb vältida. Äravoolu reguleerimiseks ja sademevee immutamise/puhastamiseks vajalike rajatiste ruumivajadusega tuleb planeerimisel arvestada. Olemasolevat maapinda võib tõsta maksimaalselt 0,5 m hoonestusala piires. Olemasolevat maapinda ei või tõsta kõrgemale hoonestatud naaberkinnistu maapinnast. Vertikaalplaneerimisega tuleb tagada vihmavee mitte kaldumine naaberkinnistutele. Anda kavandatavad hoonestusala kõrgusmärgid ning näidata sademeveejuhtimise suunad. Arvestada varem tehtud maaparandustöödega ja tagada olemasoleva drenaaži- ja sademeveesüsteemi toimimine. Sade- ja drenaažvee ärajuhtimise lahenduse tehniliste tingimuste osas pöörduda Aktsiaselts ELVESO poole.

4.4.6. Tuletõrje veevarustus lahendada vastavalt kehtivatele nõuetele.

5. KOOSTÖÖ JA KAASAMINE PLANEERINGU KOOSTAMISEL

PlanS § 127 lõike 1 kohaselt koostatakse detailplaneering koostöös valitsusasutustega, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailplaneering käsitleb. PlanS § 127 lõike 2 kohaselt kaasatakse detailplaneeringu koostamisse isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, ja isikud, kes on avaldanud soovi olla kaasatud.

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

Kooskõlastajad / koostöö tegijad	Kaasatavad
Maa-amet Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Päästeamet Põhja päästekeskus Transpordiamet Osaühing Rail Baltic Estonia Elektrilevi OÜ AS ELVESO Telia Eesti AS ADVEN EESTI AS	Planeeringualaga piirnevate katastriüksuste omanikud, Sotsiaalministeerium, Lehmja küla külavanem ja isikud, kes avaldavad planeeringu koostamise ajal soovi olla kaasatud.

Planeerija koostab kooskõlastuste ja koostöö koondtabeli. Tabeli näidise saadab Rae Vallavalitsus. Tehnovõrkude valdajatega teeb koostööd planeerija ning kirjavahetus ja muu dokumentatsioon (nt tehnilised tingimused) edastatakse Rae Vallavalitsusele.

6. NÕUTAV DETAILPLANEERINGU KOOSSEIS

6.1. Planeering koosneb planeerimise tulemusena valminud seletuskirjast ja joonistest. Joonistest on vajalik esitada situatsiooniskeem, kontaktvööndi skeem koos naaberplaneeringute lahendustega, tugiplaan kehtival topogeodeetilisel alusplaanil koos naaberkatastriüksuste piiridega mõõdetuna vähemalt 20 m planeeringualast väljaspool ja fotodega olemasolevast situatsioonist, põhijoonis, illustreeriv joonis, tehnovõrkude plaan 1:500 või 1:1000, teede lõiked ning tehnovõrkude skeemid liitumispunktideni ja eesvooluni. Planeering vormistada vastavalt riigihalduse ministri 17.10.2019 määrusele nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“. Planeering peab olema vormistatud eespool nimetatud määruse kohaselt enne planeeringu vastuvõtmist.

Vormistamist saab kontrollida planeeringute andmekogus automaatkontrollidega. Vastuvõtmiseks esitatava planeeringu koosseisus esitada kontrollide läbimise tulemus ehk alla laetud vigade tabel.

6.2. Detailplaneeringu seletuskirjas esitada detailplaneeringu elluviimise tegevuskava. Detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne Rae vallal kohustust planeeringuga kavandatu ja planeeringulahenduse elluviimiseks otseselt vajalike ning sellega funktsionaalselt seotud rajatiste väljaehitamiseks ega kulude kandmiseks.

6.3. Detailplaneeringu seletuskirjas fikseerida avalikuks kasutamiseks ette nähtud kruntide võõrandamise tingimused.

6.4. Detailplaneeringu avalikustamine toimub vastavalt PlanS-ile. Detailplaneeringu avaliku väljapaneku jaoks esitatakse detailplaneering paberkandjal (värviline trükk) koos PlanS § 135 lõike 4 kohase planeeringulahenduse ruumilise illustatsiooniga.

6.5. Detailplaneering esitatakse kehtestamiseks digitaalselt riigihalduse ministri 17.10.2019 määruse nr 50 „Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded“ kohaselt ja paberkandjal esitatakse detailplaneeringust 2 eksemplari (värviline trükk).

7. PLANEERINGU KOOSTAMISE EELDATAV AJAKAVA

- 1) Planeeringu algatamine ja algatamisest teavitamine: üks kuu;
- 2) planeeringu põhilahenduse koostamine ja läbivaatamine: kaks kuud;
- 3) planeeringu kooskõlastamine ja arvamuse avaldamine: kaks kuud;
- 4) planeeringu vastuvõtmine: üks kuu;
- 5) planeeringu avaliku väljapaneku, vajadusel arutelu korraldamine: üks kuni kolm kuud;
- 6) planeeringu esitamine vajadusel heakskiitmiseks: üks kuni kolm kuud;
- 7) planeeringu kehtestamine ja kehtestamisest teavitamine: üks kuu.

PlanS § 139 lg 2 kohaselt detailplaneeringu kehtestamise või kehtestamata jätmise otsus tehakse hiljemalt kolme aasta möödumisel detailplaneeringu algatamisest arvates.

8. PLANEERINGU KOOSTAMISEKS VAJALIKUD UURINGUD JA ANALÜÜSID

Detailplaneeringu koostamise ajal on vajalik teostada:

- 1) planeeringuala geodeetiline mõõdistus;
- 2) dendroloogiline hindamine - puittaimestiku dendroloogiline hindamine teostada vastavalt Rae Vallavalitsuse 30.08.2022 määrusele nr 18 „Haljastuse hindamise meetodika ning avaliku ala haljastuse nõuded“;
- 3) pinnaseõhust radoonitaseme mõõtmised - vastavalt Harjumaa pinnase radooniriski kaardile on planeeritav ala kõrge (50 - 150 kBq/m³) radooniriskiga pinnasel. Välja selgitada radooniohje meetmete rakendamise vajadus teostades pinnaseõhust radoonitaseme mõõtmised lähtudes standardist EVS-ISO 11665-11 „Pinnaseõhu kontrollimeetod proovivõtuga sügavusest“. Vajadusel tagada radooniohutu keskkond hoonete siseruumides, rakendades vastavaid kehtiva standardi EVS 840 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ meetmeid. Tagada hoone ruumiõhu radooni taseme vastavus Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 28.02.2019 määruses nr 19 „Hoone ruumiõhu radoonisisalduse ja hoone tarindi ehitusmaterjalidest siseruumidesse emiteeritavast gammakiirgusest saadava efektiivdoosi viitetas“ toodud normidele;
- 4) mürauring – müramodelleerimine teostada vastavalt Keskkonnaministri 03.10.2016 määrusele nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“ ning hinnata eluhoonete paiknevust tulenevalt maantee liiklusrast ning vajadusel ette näha müra leevendavad meetmed;

- 5) liiklusuuring liiklusuuringust peab selguma planeeringu elluviimisel mõju olemasolevale ja kavandatavale taristule ja planeeringu elluviimiseks vajalike muudatuste tegemiseks (nt kas ristmike läbilaskevõime on toimiv, kas ristmikke tuleb ümber ehitada, jms);
- 6) planeeringu koostamise ajal tuleb hinnata planeeringu elluviimisega kaasnevaid asjakohaseid majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonnale avalduvaid mõjusid. Vajadusel näha ette leevendusmeetmete rakendamise tingimused;
- 7) täiendavate uuringute ja analüüside vajadus selgub detailplaneeringu koostamise käigus.

9. RAE VALLA GEOINFOSÜSTEEM

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

10. LÄHTESEISUKOHTADE KEHTIVUS, MUUTMINE JA KOOSTAJA

Lähteseisukohad kehtivad üks aasta lähteseisukohtade kinnitamisest.

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

Koostas:

Enelin Alter

planeeringute arhitekt

**Lehmja küla Rail Baltica Assaku peatuse
detailplaneeringu keskkonnamõju
strateegilise hindamise eelhindang**

1. TAUST

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

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

Detailplaneeringuga rajatakse kohalik peatus, mille eesmärk on rajada raudtee põhitrassile peatuste võrgustik, mis tagab regionaalse ühendatuse, tugevdab piirkondade konkurentsivõimet ning pakub võimaluse valida keskuste vahel liikumiseks kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikuma viisi. Regionaalsete (kohalike) rongide peatused on plaanis rajada 12 erinevasse asukohta. Lisaks on peatused ette nähtud rahvusvahelistesse terminalidesse Tallinnas ja Pärnus.

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

Planeeritav ala ja kontaktvööndi piir on toodud korralduse lisa 1 punktis 2.1.

Vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 33 lõike 2 punktile 4 tuleb keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) algatamise vajalikkust kaaluda ja anda selle kohta eelhindang, kui koostatakse detailplaneering, millega kavandatakse KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkonda kuuluvat ja KeHJS § 6 lõike 4 alusel kehtestatud määruses nimetatud tegevust. Tuginedes KeHJS § 6 lõike 2 punktile 10 ja KeHJS § 6 lõike 4 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ § 13 punktile 3, peab KSH vajalikkust kaaluma raudteeliini või raudteejaama rajamine, laiendamine või pikendamine, välja arvatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 14 nimetatud juhul.

KeHJS § 33 lõike 2 punktis 4 nimetatud detailplaneeringu elluviimisega kaasneva KSH vajalikkus otsustatakse § 33 lõigete 3-5 kriteeriumitest ning KeHJS § 33 lõike 6 kohaste asjaomaste asutuste seisukohtadest.

Eelhindangu koostamisel on lähtutud Keskkonnaministeeriumi kodulehel olevast juhendist: Eelhindamine. KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine² (Tallinn, 2018).

² <https://keskkonnaamet.ee/keskkonnakasutus-keskkonnatasu/keskkonnakorraldus/keskkonnamoju-strateegiline-hindamine#juhendid>

2. STRATEEGILISE PLANEERIMISDOKUMENDI ISELOOM JA SISU

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

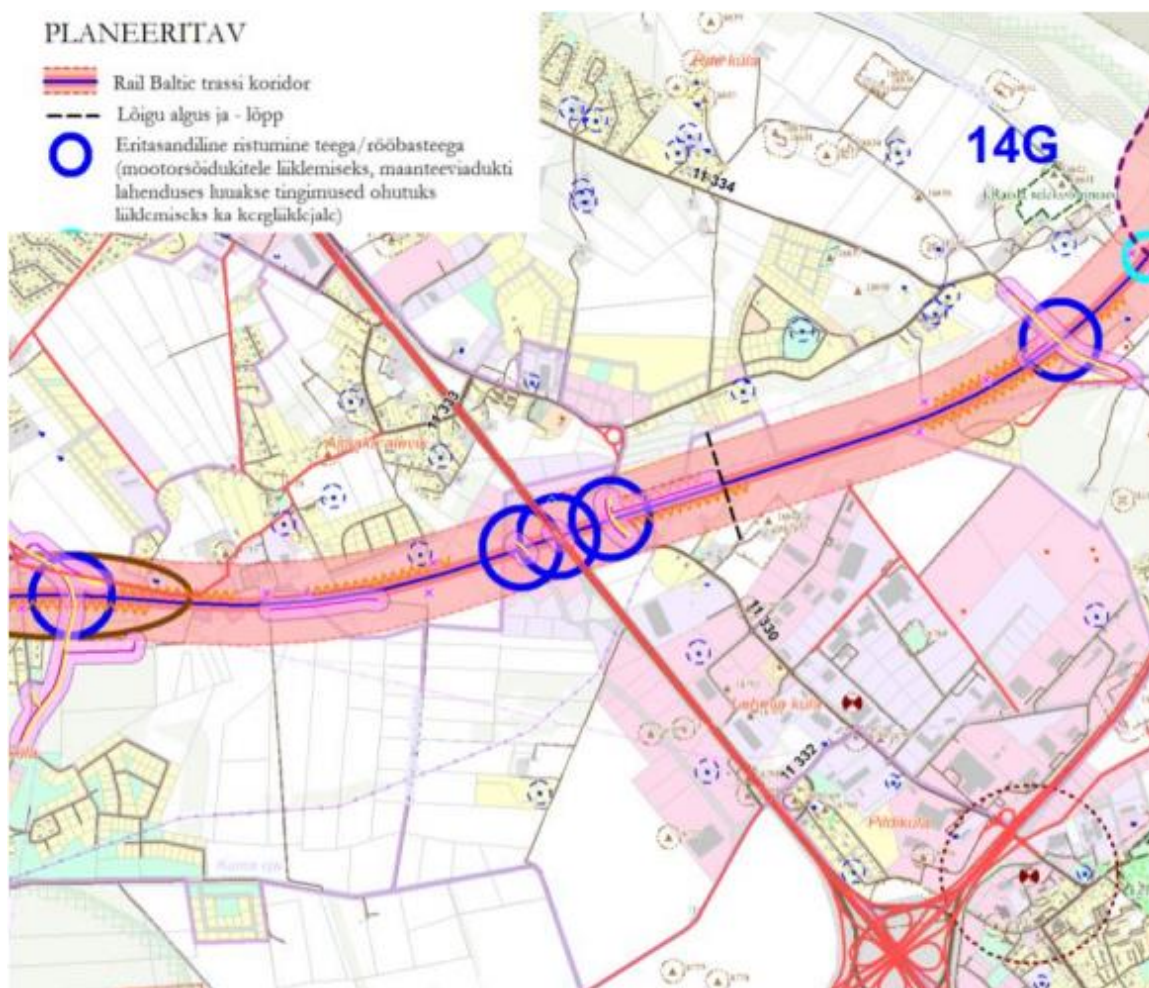
Detailplaneeringu koostamise eesmärk on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada vajalikud äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud, mis on vajalikud kohaliku peatuse rajamiseks. Lisaks antakse detailplaneeringus heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise, liikluskorralduse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

Rail Balticu kohalike peatuste peamine eesmärk on rajada raudtee põhitrassile peatuste võrgustik, mis tagab regionaalse ühendatuse, tugevdab piirkondade konkurentsivõimet ning pakub võimaluse valida keskuste vahel liikumiseks kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikuma viisi.

Detailplaneering koostatakse ainult juurdepääsuteedele, välialadele ja hoonetele.

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

Harju maakonnaplaneering 2030³ (kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 korraldusega nr 1.1-4/78) täpsustab tingimusi kohalike omavalitsuste territooriumite üldplaneeringute koostamiseks edaspidi. Planeeringuala on märgitud, kui linnalise asustusega ala.

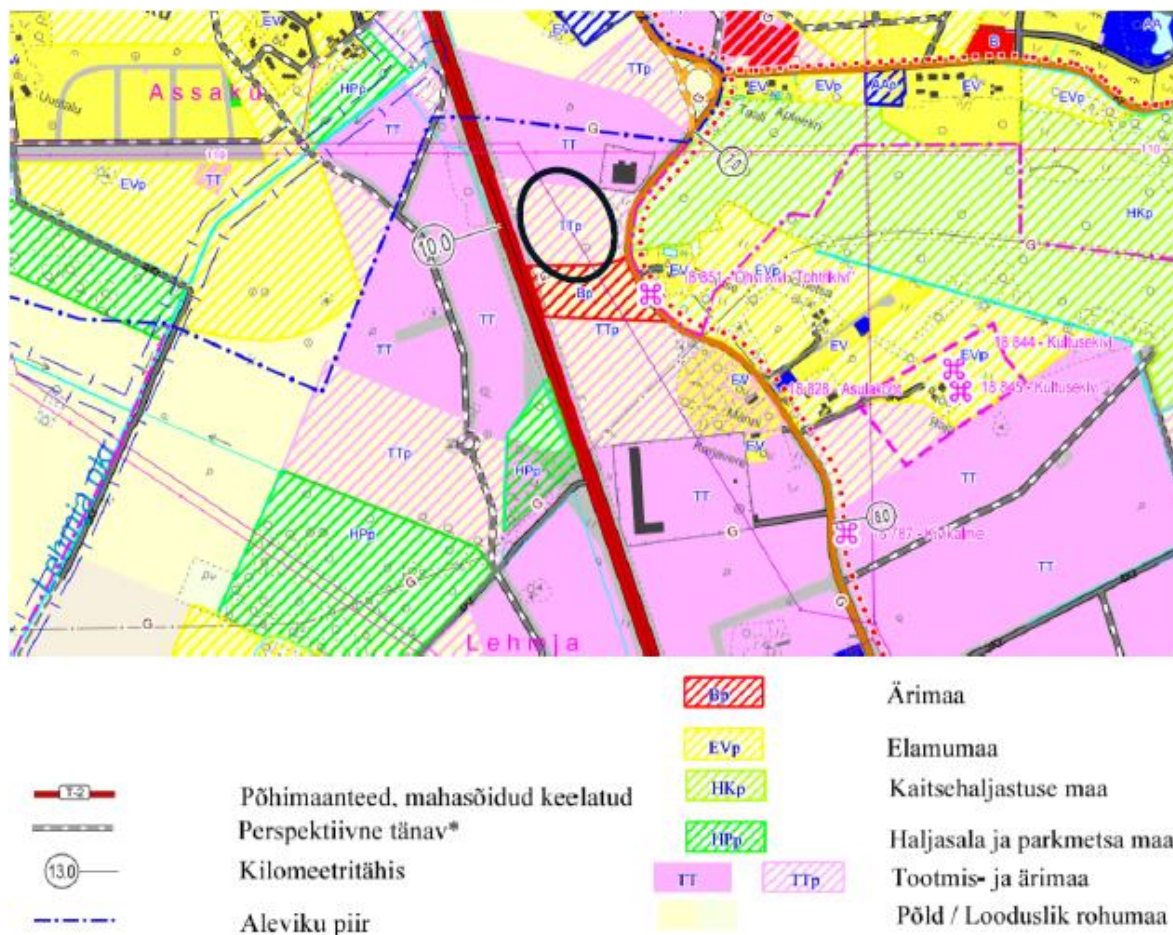


Joonis 1. Väljavõte kehtivast maakonnaplaneeringust

³ <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/harjumaa/harju-maakonnaplaneering-2030/>

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

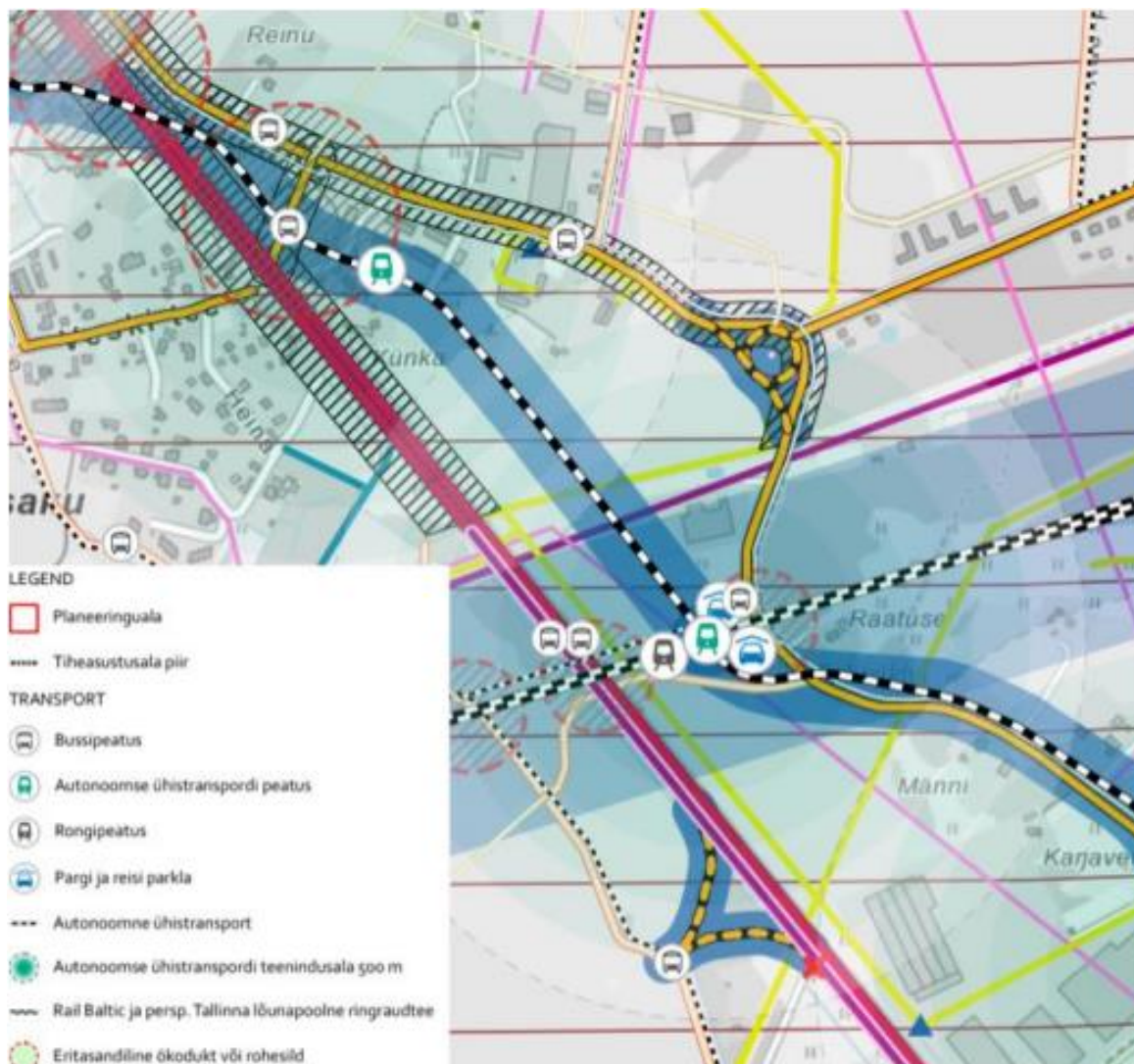
Detailplaneeringu koostamise eesmärk ei ole kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringuga, kus planeeringuala maakasutuse juhtotstarbeks on perspektiivsel tootmis- ja ärimaa.



Joonis 2. Väljavõte kehtivast üldplaneeringust

Detailplaneering on kooskõlas Rae Vallavolikogu 20.04.2021 otsusega nr 151 vastuvõetud Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringuga⁴, mille kohaselt on planeeringuala juhtotstarbeks määratud teenindusettevõtete maa ja transpordimaa.

⁴ <https://www.rae.ee/pohjapiirkond>



Joonis 3. Välljävõte Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarve planeeritaval maa-alal

Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademevee ärajuhtimise arendamise kava aastateks 2017-2028⁵ (ÜVK kava) kohaselt asub planeeringuala ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni piirkonnas, mille vee-ettevõtjaks on määratud AS ELVESO. Detailplaneering ei mõjuta ÜVK kava.

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

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

Arvestamisele kuuluvad planeeringud ja muu alusmaterjal on toodud lisa 1 punktis 3.

⁵ <https://www.rae.ee/arengukavad?inheritRedirect=true>

2.3. Strateegilise planeerimisdokumendi asjakohasus ja olulisus keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse

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

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

2.4. Strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega seotud keskkonnaprobleemid

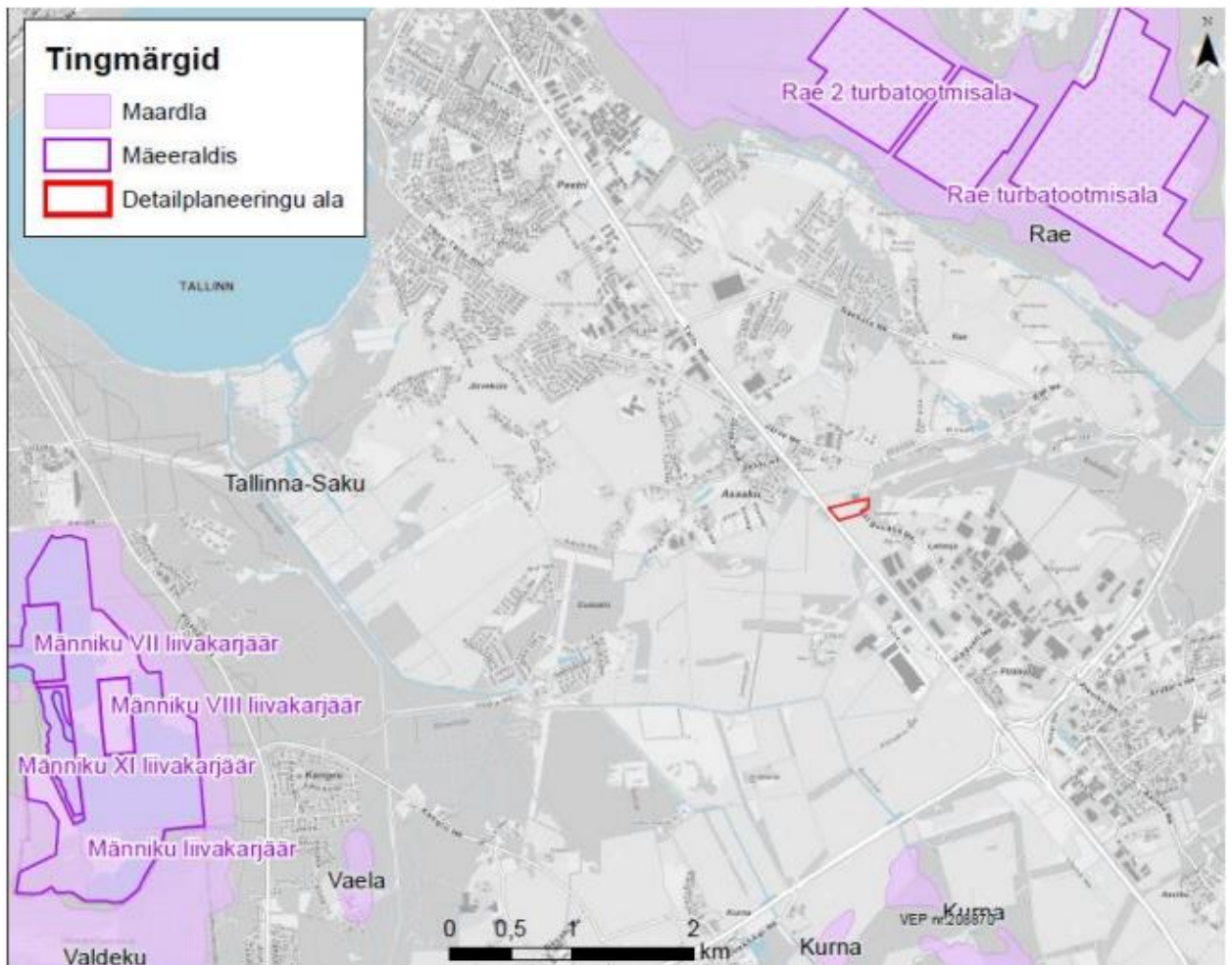
Loodusvarade väljaselgitamisel ja keskkonna vastupanuvõime hindamisel lähtutakse Maa-ameti geoportaali⁶ muldade, geoloogia, kitsenduste, maardlate, looduskaitse ja Natura 2000, kultuurimälestiste, maaparandussüsteemide jt kaardirakenduste ning Keskkonnaagentuuri Keskkonnaregistri andmetest.

2.4.1. Geoloogia, maavarad, mullastik ja radoon

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

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

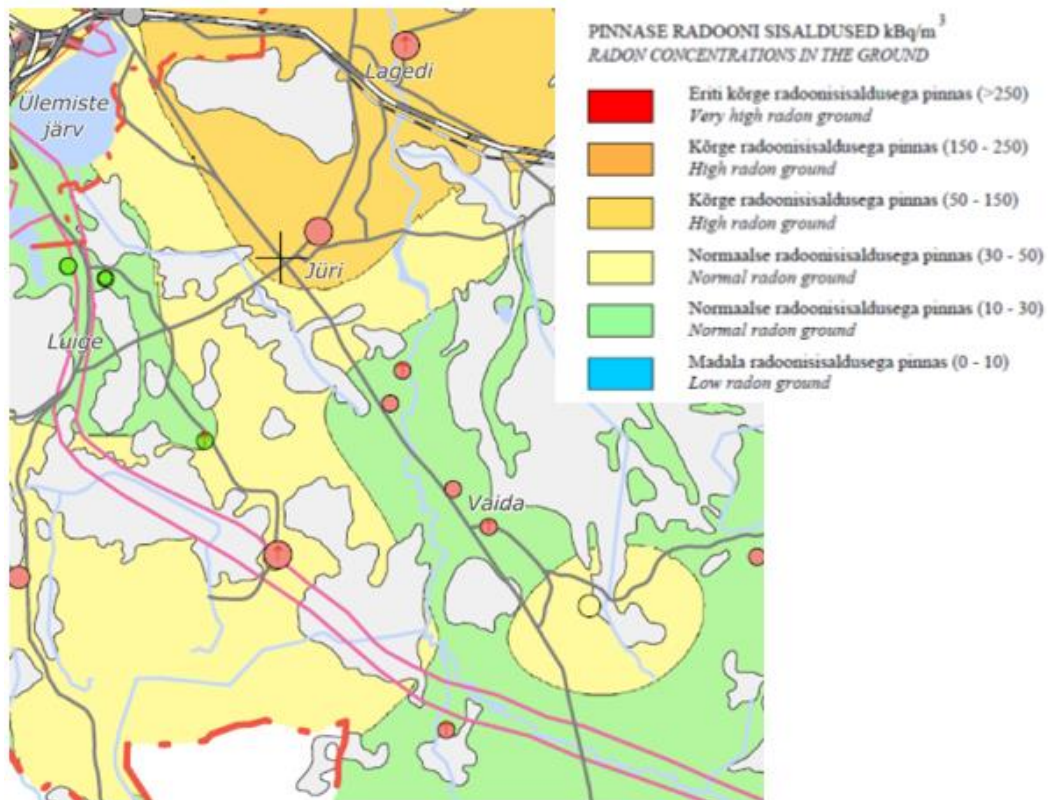
⁶ <https://geoportaal.maaamet.ee/est/Kaardirakendused-p2.html>



Joonis 4. Piirkonnas asuvad maavarad

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

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



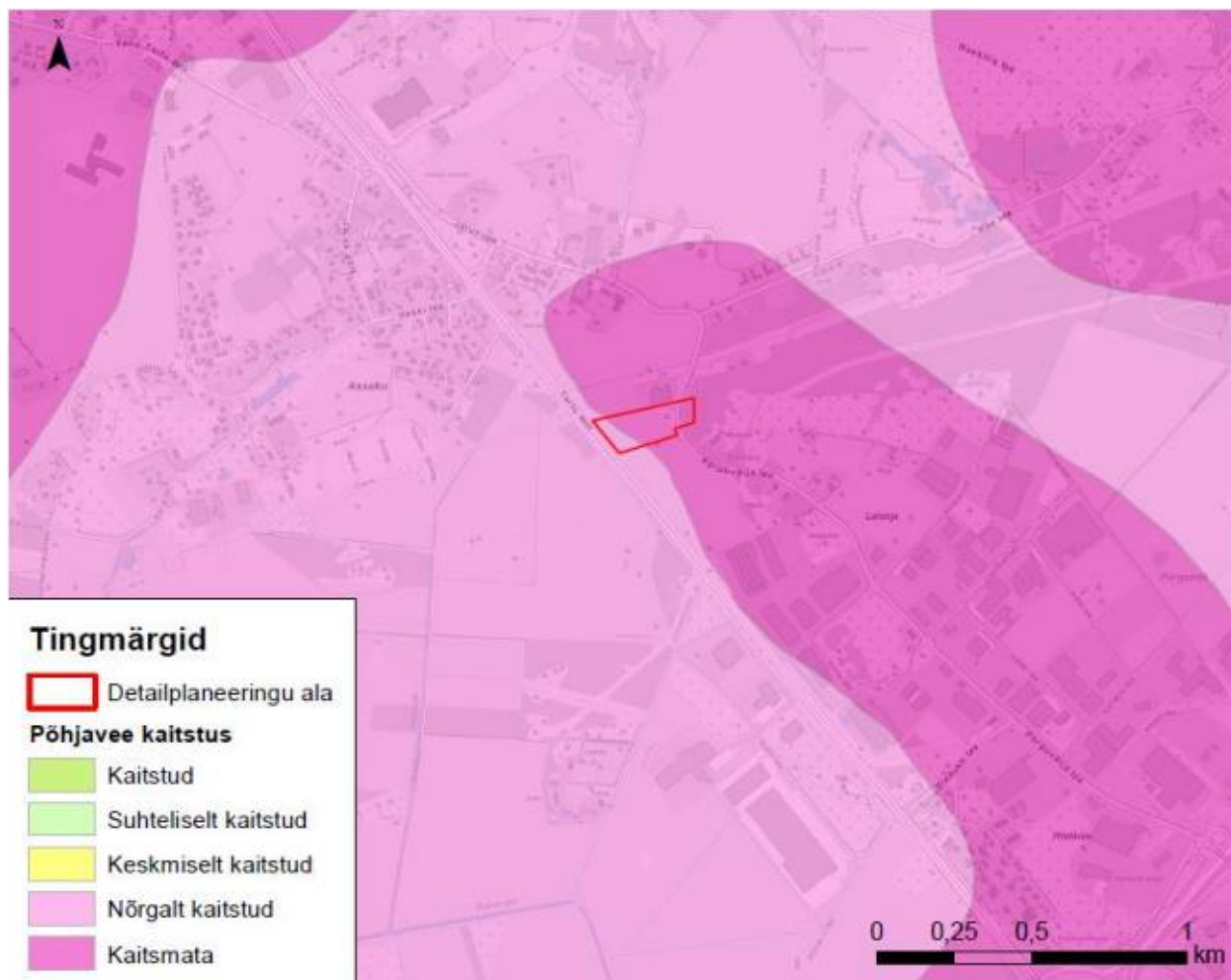
Joonis 5. Pinnase radoonisisaldus Rae vallas

Planeeritav tegevus ei mõjuta radooni, küll aga mõjutab radoon planeeritavat tegevust. Vastavalt standardile EVS 840:2017 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ on piiranguteta ehitustegevuseks lubatud radooni piirsaldus pinnaseõhus 50 kBq/m³ ning hoonete elu-, puhke-, ja tööruumides peab radoonitase olema alla 300 Bq/m³.

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

2.4.2. Põhja- ja pinnavesi

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



Joonis 6. Põhjavee kaitstus piirkonnas

Planeeringualal on Ülem-Devoni veekompleksi, Narva veepideme ja Siluri-Ordoviitsiumi (S-O) veekompleksi lõhelised ja karstunud kivimid veeandvusega $0,1...0,5 \text{ l s}^{-1}\text{m}^{-1}$. Nimetatud põhjaveekogum on perioodiks 2015-2021 koostatud Lääne-Eesti veemajanduskava⁷ kohaselt heas keemilises ja koguselises seisundis.

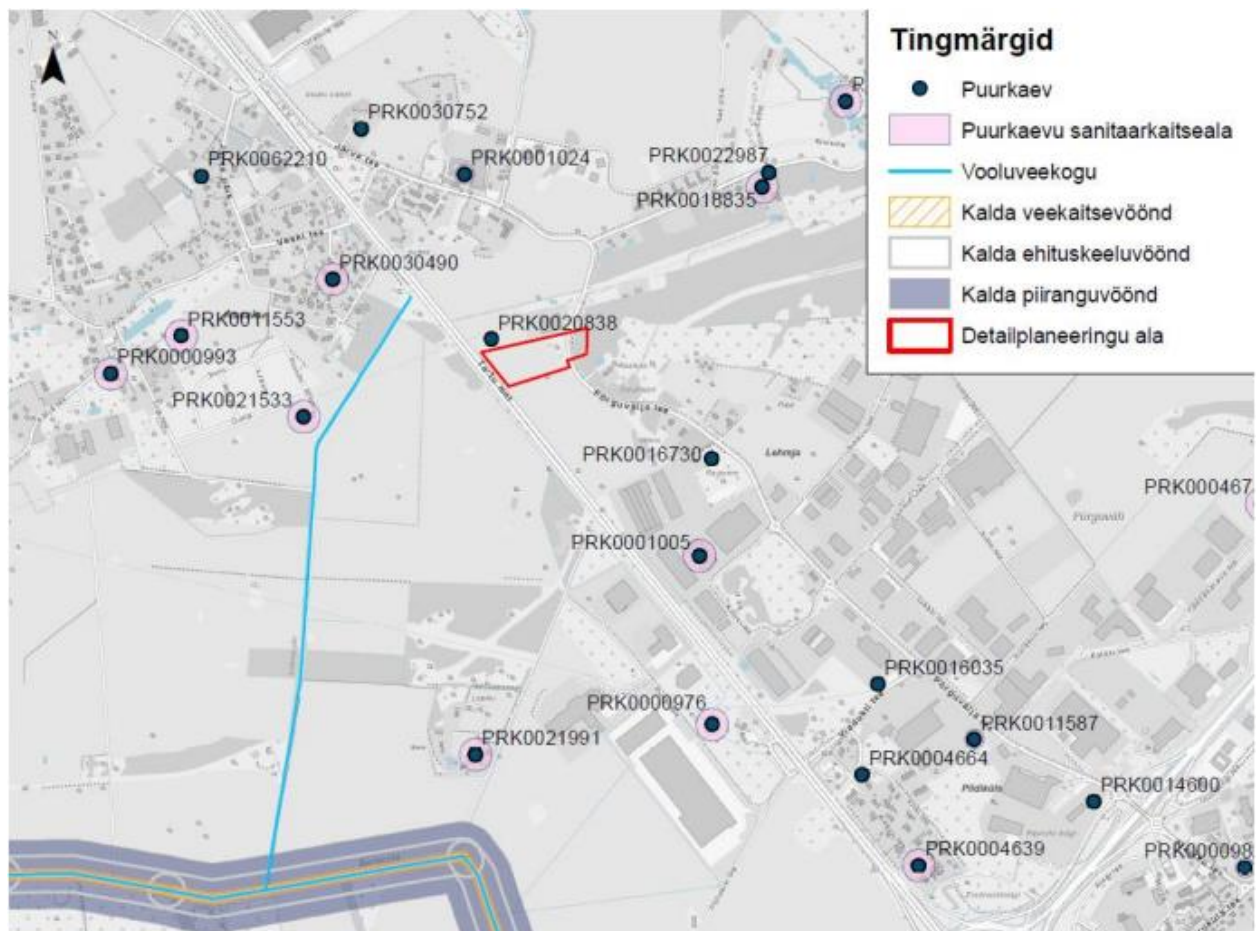
Keskkonnaregistri andmetel ei ole seisuga 16.05.2022 planeeritaval alal registreeritud pinna- ega põhjavee objekte.

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

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

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

⁷ <https://envir.ee/keskkonnakasutus/vesi/veemajanduskavad>



Joonis 7. Pinna- ja põhjavee objektid piirkonnas

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

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

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

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

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

Tahked jäätmed. Planeeritaval alal ei asu tahkeid jäätmeid.

Nõrgvesi. Planeeritaval alal ei ole nõrgvett.

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

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



Joonis 8. Soojussaared piirkonnas

2.4.4. Rohevõrgustik, taimestik ja loomastik

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

Taimestik. Planeeritav ala on tasane. Enamasti on tegu haritava ja loodusliku rohumaga, planeeritaval alal kasvavad harvad puud.

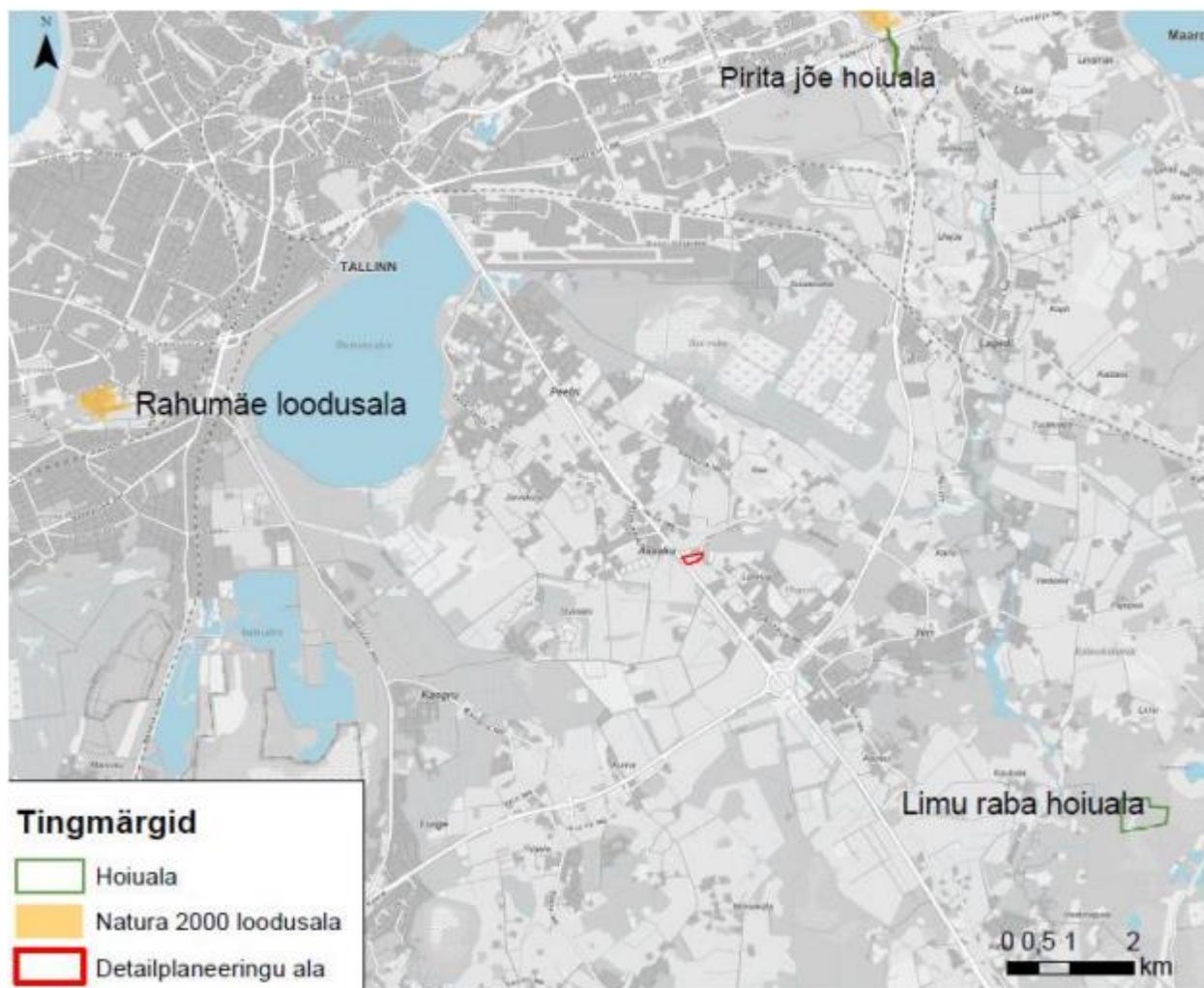
Loomastik. Planeeringualal elavad putukad ja looniidule/metsale iseloomulikud väikeliigid (halljänes, rebane jms) ning linnud (metsvint jne). Ulukid (kitsed, põdrad jm) kasutavad antud ala kohati oma rändeteena ja on pigem eksikülalised.

2.4.5. Kaitstavad loodusobjektid, s.h Natura 2000 alad

Vastavalt looduskaitseseaduse §-le 4 on kaitstavateks loodusobjektideks kaitsealad; hoiualad; kaitsealused liigid ja kivistised; püsielupaigad; kaitstavad looduse üksikobjektid ning kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavad loodusobjektid. Natura 2000 alasid kaitstakse looduskaitseseaduse § 4 nimetatud kaitstavate loodusobjektide kaudu.

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

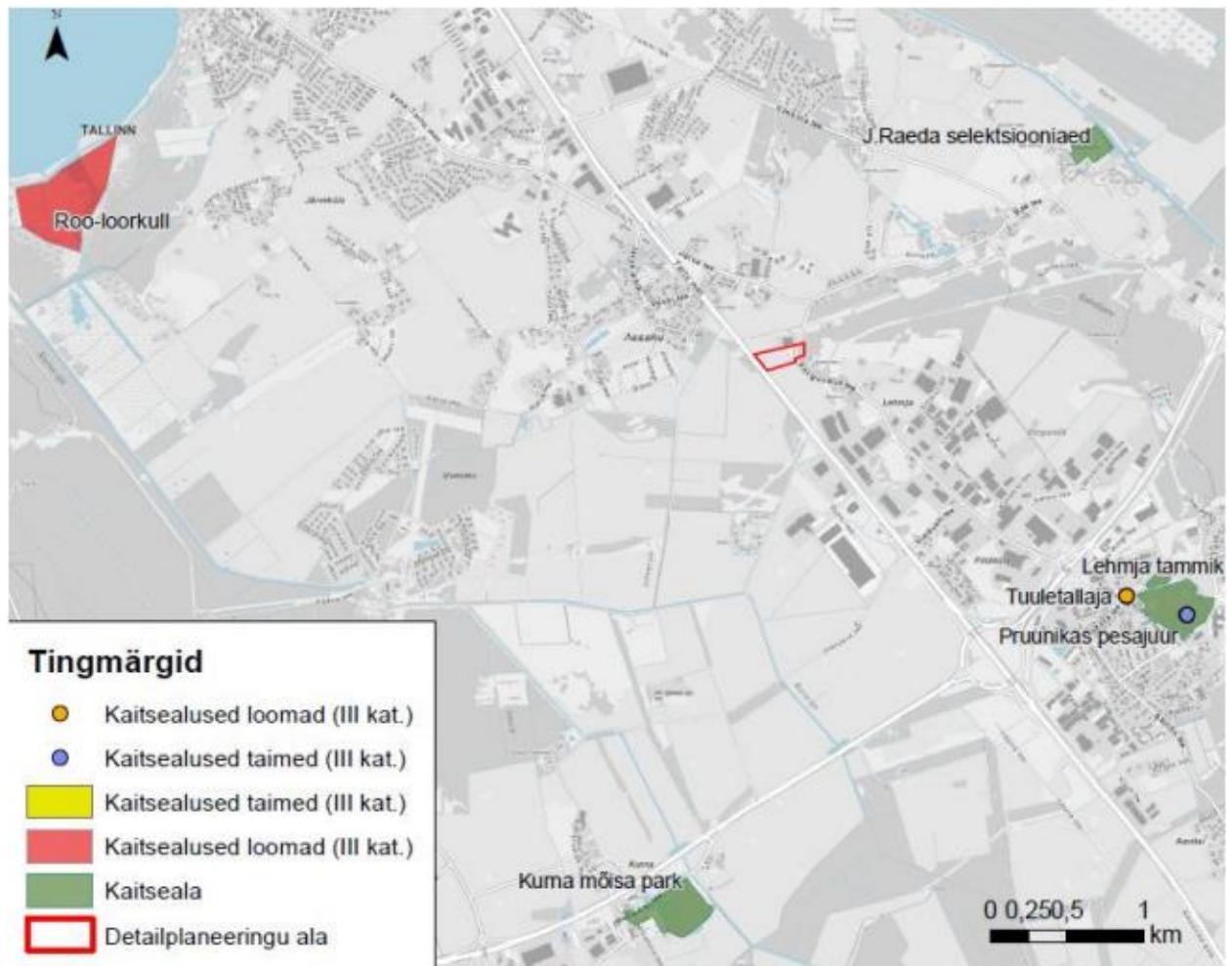
Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu Natura 2000 võrgustiku alasid. Lähimad Natura 2000 alad on ca 8 km kaugusel põhjas asuv Pirita loodusala (RAH0000039) ja ca 9 km kaugusel Tallinna linnas asuv Rahumäe loodusala (RAH0000451).



Joonis 9. Natura 2000 võrgustiku alad ja hoiualad piirkonnas

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

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



Joonis 10. Kaitstavad alad ja objektid piirkonnas

2.4.6. Muinsus- ja miljööväärtused. Väärtuslikud maastikud, pärandkooslused

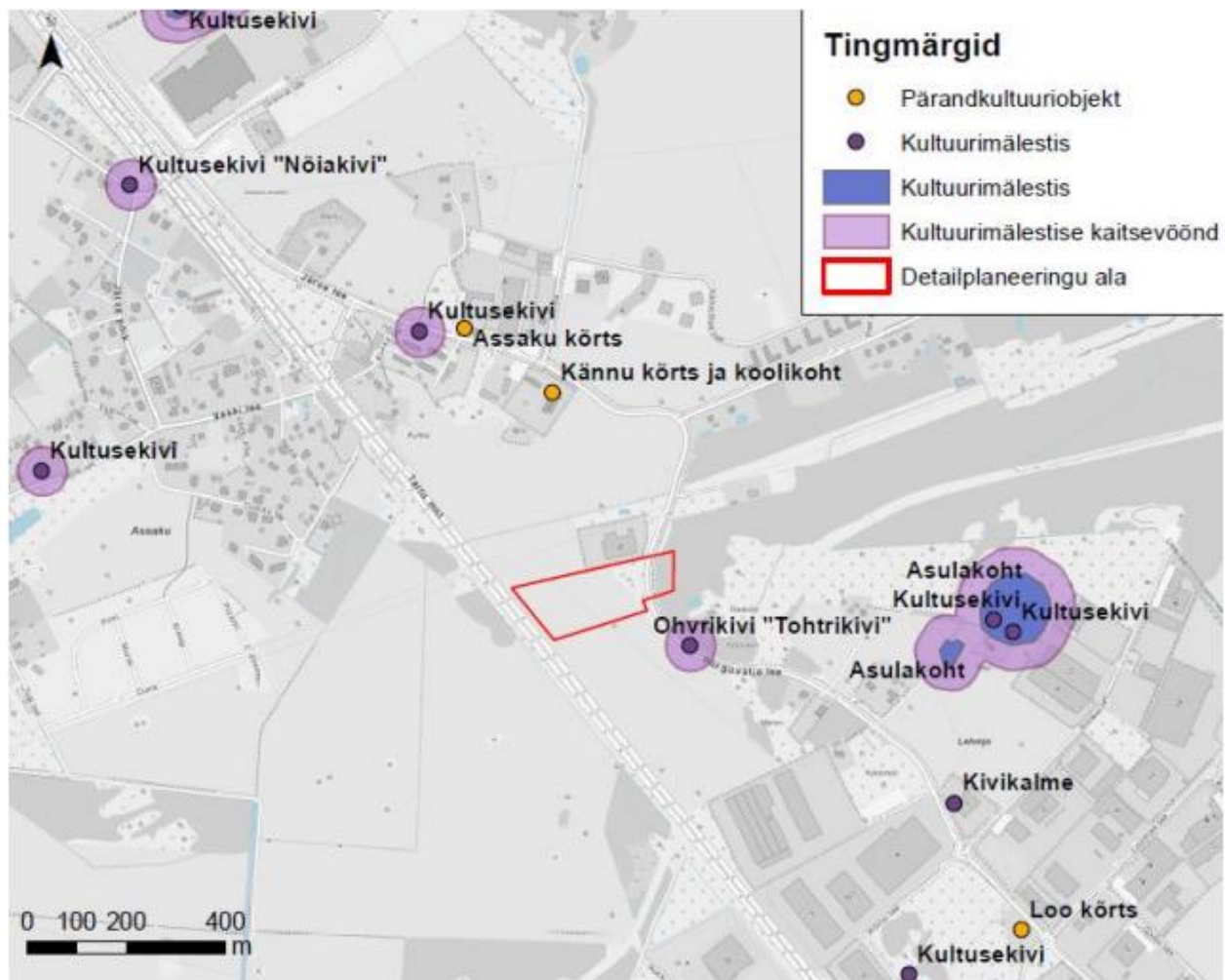
Muinsuskaitseseadus sätestab, et kinnismälestiseks võivad olla järgmised asjad või asjade kogumid: muinas-, kesk- ja uusaegsed asulakohad, linnused, pelgupaigad, kultusekohad, matusepaigad, muistsed põllud, lohukivid, teed, sillad, sadamakohad ja töödusega seotud kohad; kunsti- ja kultuuriloolise väärtusega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

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

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

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

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



Joonis 11. Kultuurimälestiste paiknemine planeeritava ala suhtes

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

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

3. STRATEEGILISE PLANEERIMISDOKUMENDI ELLUVIIMISEGA KAASNEV KESKKONNAMÕJU JA EELDATAVALT MÕJUTATAV ALA

Assaku peatus hõlmab enda alla ca 800 m² ehitisealuse pinnaga hoone. Vastavalt antud paiga tingimustele asuvad perroon ja rööbasteed avatud süvendiga lõigus, millega ristuvad kolm sõidukite silda. Peatusehoone ei paikne mitte perrooniga samal tasandil, vaid samal tasandil riigimaantee nr 2 (maapinna tasandil). Peatuse väliala on mõõtmetega 50 x 115 m, hinnanguline ruumivajadus on 5750 m².

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

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

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

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

3.1.1. Mõju pinnakattele, maavaradele, mullastikule

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

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

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

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

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

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

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

3.1.2. Mõju põhja- ja pinnaveele

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

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

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

Hoonete varustamine veega ning olmereovee ja sademevee kanaliseerimine toimub väljaehitatud ja perspektiivselt ehitatavate võrkude baasil vastavalt võrguvaldajate

tehnilistele tingimustele, mistõttu ei esine täiendavat pinnasereostuse või põhjaveereostuse riski. Ühisveevõrguga liitumisel ei ole oodata joogivee nõuetele mittevastavust või veetarbimisest tulenevat olulist keskkonnamõju. Tekkiv reovesi puhastatakse käitlemisjaamas nõuetekohaselt, sellega ei kaasne reoveega olulist keskkonnamõju planeeritaval alal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Piirkonna kasutamisel tekkiv müratase võib olla mõõdukalt negatiivne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Piirkonna kasutamisega kaasneb neutraalne mõju.

Kavandatav tegevus ei too kaasa lõhna ega selle häiringuid.

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

võimalikke tehnoloogiaid. Nõuetekohasel käitlemisel ei ületa jäätmetest tekkinud mõju eeldatavalt piirkonna keskkonnataluvust.

Piirkonna ehitamise ja kasutusaegne tekkiv mõju jäätmetele on neutraalne.

3.1.4. Mõju rohevõrgustikule, taimestikule ja loomastikule

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

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

Mõju olemasolevale taimestikule on lokaalselt pöördumatu ja negatiivne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.5. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele

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

3.6. Eeldatav mõju Natura 2000 võrgustiku alale

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

4. KEHJS § 33 LÕIKES 6 NIMETATUD ASUTUSTE SEISUKOHAD

Detailplaneeringu koostamise algatamise ja KSH algatamata jätmise korralduse eelnõu koos lisadega saadeti 18.05.2022 kirjaga nr 8-8/5280 seisukoha kujundamiseks Transpordiametile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Rail Baltic Estonia OÜle ja Keskkonnaametile.

Transpordiamet tõi oma 14.06.2022 kirjas nr 7.2-2/22/11192-2 välja seisukohad detailplaneeringu algatamise osas. KSH algatamata jätmise osas seisukohta ei esitatud.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ei vastanud.

Rail Baltic Estonia OÜ esitas 13.06.2022 kirjas nr välja KV2022-155⁸ seisukoha detailplaneeringu lähteseisukoha punkti 4.2.3 osas. KSH algatamata jätmise osas seisukohta ei esitatud.

Keskkonnaamet tõi oma 25.05.2022 kirjas nr 6-5/22/10037-2⁹ välja, et lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning teadaolevast informatsioonist, on Keskkonnaamet asjaomase asutusena seisukohal, et kavandatava tegevusega ei kaasne eeldatavalt olulist keskkonnamõju (KeHJS § 2² mõistes) ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine detailplaneeringu taotluse menetluses ei ole eeldatavalt vajalik.

5. DETAILPLANEERINGU KOOSTAMISE, PROJEKTEERIMISE JA EHITUSTEGEVUSE KÄIGUS VAJALIKUD KESKKONNAKAITSELISED TEGEVUSED

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

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

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

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

⁸ <https://atp.amphora.ee/raevv/index.aspx?o=677&o2=677&itm=977135>

⁹ <https://atp.amphora.ee/raevv/index.aspx?o=677&o2=677&itm=968834>

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

5.6. Detailplaneeringu koostamise raames tuleb koostada müramodelleering, mis peab sisaldama nii olemasolevaid, kui ka perspektiivseid liikluse müra tasemeid ning ärimaalt tulevat müra. Näha ette müra leevendavad meetmed. Müra modelleerimine peab vastama keskkonnaministri 03.10.2016 määrusele nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“. Tagada, et nii ehitustegevuse kui ka hilisema kasutamisega ei ületaks ümbruskonnas ja müratundlikes hoonetes keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ ja sotsiaalministri 17.05.2002 määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ ning sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ toodud norme müra ja vibratsiooni osas.

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

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

5.9. Välja selgitada radooniohje meetmete rakendamise vajadus teostades pinnaseõhust radoonitaseme mõõtmised lähtudes standardist EVS-ISO 11665-11 „Pinnaseõhu kontrollimeetodid proovivõtuga sügavusest“. Tagada radooniohutu keskkond hoonete siseruumides, rakendades vastavaid kehtiva standardi EVS 840 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ meetmeid. Tagada hoone ruumiõhu radooni taseme vastavus Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 28.02.2019 määruses nr 19 „Hoone ruumiõhu radoonisisalduse ja hoone tarindi ehitusmaterjalidest siseruumidesse emiteeritavast gammakiirgusest saadava efektiivdoosi viitetas“ toodud normidele.

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

5.11. Parklate rajamisel ja sademevee ärajuhtimisel tuleb lähtuda kehtivast standardist EVS 843 „Linnatänavad“ ja EVS 848:2021 „Väliskanaliseerimisvõrk“. Detailplaneeringus peab selguma planeeritud hoonete brutopinnale vastav parkimiskohtade arv ja parkla ruumivajadus. Analüüsida, kas üldplaneeringuga ettenähtud minimaalne haljastus võimaldab vastu võtta valingvihma, mis on vajalik suunata haljasalale. Puhta ja reostunud sademevee segunemist tuleb vältida. Äravoolu reguleerimiseks ja sademevee immutamise/puhastamiseks vajalike rajatiste ruumivajadusega tuleb planeerimisel arvestada. Soovitav on rakendada programmis LIFE UrbanStorm raames Eesti jaoks välja töötatud sademevee lahendusi¹⁰.

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

¹⁰ <https://urbanstorm.viimsivald.ee/>

eesvooluni, välistada vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele, arvestada transiitvee ärajuhtimisega.

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

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

5.15. Vähemalt 20% krundi pinnast määrata haljasalaks. Maantee kaitsevöönd on kohustuslik haljasala. Krundi iga 600m² kohta ette näha 1 puu, mille täiskasvamiskõrgus on vähemalt 10m. Läbivate teede äärde planeerida puude allee. Teemaale ettenähtud kõrghaljastus peab jääma teemaale, arvestada tuleb tehnovõrkude kaitsevööndiga ning vastavate istutuspiirangutega.

5.16. Teostada kõrg- ja/või madalhaljastuse hindamine vastavalt Rae Vallavalitsuse 30.08.2022 määrusele nr 18 "Haljastuse hindamise metoodika ning avaliku ala haljastuse nõuded".

5.17. Raietegevuse teostamisel arvestada pesitsusrahu perioodiga (15.04 – 30.06)¹¹.

5.18. Analüüsida lähtuvalt planeeritavast tegevusest keskkonnalubade taotlemise vajadust.

5.19. Detailplaneeringus tuleb ette näha täiendavad meetmed soojussaarte mõju vähendamiseks.

5.20. Parklate alad liigendada madal- ja kõrghaljastusega. Vältida tuleb suurte lagedate avaparklate rajamist. Suured avaparklad tuleb liigendada väiksemateks, kuni 30-kohalisteks üksusteks, kasutades haljasribasid, põõsaserinnet ning kõrghaljastust meeldiva miljöö ja varju andva keskkonna loomiseks. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestatakse, et hilisem hoolduse korraldamine oleks otstarbekalt lihtne¹².

5.21. Arvestada Transpordiameti 14.06.2022 kirjas nr 7.2-2/22/11192-2¹³ tooduga.

6. LÕPPJÄRELDUS

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

Rae Vallavalitsusele teadaolevast informatsioonist tulenevalt saab järeldada, et kavandatava tegevusega ei kaasne olulist keskkonnamõju ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine ei ole eeldatavalt vajalik. Keskkonnatingimustega arvestamine on võimalik planeerimisseaduse § 126 lõike 1 punktide 8 ja 12 kohaselt ja

¹¹ <https://keskkonnaamet.ee/pesitsusrahu>

¹² Vastuvõetud Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringu peatükk 9.8

¹³ <https://atp.amphora.ee/raevv/index.aspx?o=677&o2=677&itm=978328>

käesoleva lisa 2 peatükis 5 toodu osas detailplaneeringu koostamise, projekteerimise ja ehitustegevuse käigus.

Koostas:
Pille Vals
planeeringute spetsialist