



RAE VALLAVALITSUS

KORRALDUS

Jüri

18. august 2026 nr 1153

Soodevahe küla Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km kinnistu osa ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamine ja lähteseisukohtade kinnitamine ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine (kovID DP1358)

Detailplaneeringu koostamisest huvitatud isik on esitanud taotluse detailplaneeringu koostamise algatamiseks, mis on Rae valla dokumendihaldussüsteemis registreeritud 03.10.2025 numbriga 6-1/6462.

Planeeringuala hõlmab:

- osa Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km katastriüksusest, kogu suurusega 32,67 ha, sihtotstarve transpordimaa 100%, katastritunnus 65301:011:0054, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13578802;
- osa Linnaaru tee 4 kinnistust, kogu suurusega 24,27 ha, sihtotstarve maatulundusmaa 100%, katastritunnus 65301:011:0323, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13468402;
- osa Kuresoo kinnistust, kogu suurusega 5,50 ha, sihtotstarve maatulundusmaa 100%, katastritunnus 65301:011:0276, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13955902;
- osa Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistust, kogu suurusega 11,94 ha, sihtotstarve transpordimaa 95%, ärimaa 5%, katastritunnus 65301:001:6651, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 12432902;
- ja sellega funktsionaalselt seotud alasad.

Planeeringuala on hõlmatud varasemalt kehtestatud detailplaneeringutega:

- Rae Vallavolikogu 08.12.2009 otsusega nr 24 kehtestatud „Soodevahe küla Soodevahe tööstuspargi detailplaneering“, millega kavandati Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km katastriüksusele Soodevahe tööstuspargi raudteeühendus ja Suur-Sõjamäe tänava mahasõit;
- Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistu osas kehtib Rae Vallavalitsuse 11.04.2023 korraldusega nr 763 kehtestatud „Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistu ja lähiala detailplaneering“, millega kavandati Rail Baltic reisirongide hooldusdepoo.

Käesoleva detailplaneeringuga tehakse ettepanek muuta kehtivaid detailplaneeringuid.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on moodustada olemasolevast raudteemaa-alast krunt, millele määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused, sh rongide hooldusdepoo ja jalakäijate galerii ehitamiseks. Lisaks moodustada transpordimaa sihtotstarbega krundid, lahendada juurdepääsud ja liikluskorraldus, tehnovõrkudega varustamine ning haljastus. Planeeringuga lahendatakse osaliselt perspektiivse eritasandilise ristmiku maavajadus ja ehitustingimused. Planeeringuala suurus on ligikaudu 22 ha.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringuga, kus planeeringuala maakasutuse juhtotstarbeks on määratud raudteemaa (LR) ja eritasandiline ristmik.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kooskõlas riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 kehtestatud Harju maakonnaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine”, mille kohaselt asub planeeringuga käsitletav ala suures osas Rail Balticu trassikoridoris, ning ette on nähtud Varivere tee, Suur-Sõjamäe tee ja Kesasoo tee ühendamine ja perspektiivne eritasandiline ristmik.

Detailplaneeringu raames on vajalik teostada planeeritava maa-ala geodeetiline mõõdistus, kõrg- ja madalhaljastuse dendroloogiline hindamine, liiklusuuring ning vajadusel pinnaseõhust radoonitaseme mõõtmised. Lisaks on vajalik hinnata detailplaneeringu elluviimisega kaasnevaid asjakohaseid majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonnale avalduvaid mõjusid. Täiendavate uuringute vajadus selgub detailplaneeringu koostamise käigus.

Detailplaneeringu elluviimisega ei kaasne olulist negatiivset keskkonnamõju, mis võiks ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi. Planeeritava tegevusega ei kaasne eeldatavalt olulisi kahjulikke tagajärgi nagu vee-, pinnase- või õhusaastatus, jäätmete, müra, vibratsioon või valgus, soojus-, kiirgus- ja lõhnareostus. Kavandatud tegevus ei avalda olulist mõju, ei sea ohtu inimese tervist, heaolu, kultuuripärandit ega vara. Planeeritava ala vahetusläheduses ei ole kaitstavaid loodusobjekte ega Natura 2000 alasid. Seega keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimine detailplaneeringu koostamisel ei ole vajalik.

Detailplaneeringu algatamise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise korraldusega saab tutvuda Rae Vallavalitsuse kodulehel: <https://rae.ee/keskkond-ehitus-transport/elukeskkond/keskkonnamoju-hindamised>.

Korralduse lisa 1 „Soodevahe küla Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km kinnistu osa ja lähiala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang“ toodu osas on vastavad ametkonnad andnud oma seisukohad.

Keskkonnaamet märkis oma 16.06.2026 kirjas nr 6-2/26/9566-2, et menetletava detailplaneeringuga ei kaasne eeldatavalt olulist keskkonnamõju (KeHJS § 2² mõistes) ning KSH algatamine ei ole eeldatavalt vajalik. Keskkonnatingimustega arvestamine on võimalik planeerimismenetluse käigus planeerimisseaduse § 126 lg-s 1 määratud ülesannete täitmisel. Keskkonnaamet juhib tähelepanu alljärgnevale:

1. Rae Vallavalitsuse korralduse eelnõus on toodud: *peamine pinnavett mõjutada võiv tegur on sademevesi, mis juhatakse raudtee külakraavide kaudu lähimatesse eesvooludesse. Sademeveena käsitletakse sademetena langenud ning ehitiste, sealhulgas kraavide kaudu kogutavat ja ärajuhitavat vett. Kui planeeringualal tekkiv sademevesi kogutakse kokku, suunatakse suublasse lähtuvalt õigusaktidest tulenevale korrale, siis olulist negatiivset mõju pinnasele seoses reo- ja sademeveega eeldada ei ole.* Otsuse eelnõus puudub hinnang, kas sademeveehulk uue planeeringulahendusega seoses pigem suureneb või jääb samaks. Sademevesi suubub Soodevahe peakraavi.

Kui veehulk suureneb, on vajalik täpsustada, milline on Soodevahe eesvoolu vastuvõtuvõime ja suutlikkus lisanduvat koormust vastu võtta.

Teema on oluline, sest Rail Balticu Soodevahe-Muuga lõigu ettevalmistamisel ja ehitamisel on selgunud, et sademevee äravool Soodevahe peakraavi ei pruugi olla tagatud. Peakraavi suunatakse paljude arenduste (lennujaama laiendused, Suur Sõjamäe piirkond, Rae valla arendused, Rail Baltic jne) veed. Kaalumisel on täiendava kraavi kaevamine riigimaale (suublaks Piritä jõe), millesse peaksid panustama ka teised arendajad.

2. Eelhindangus tuleks käsitleda ka sademevee võimaliku saastumise riski, arvestades kavandatavate objektide iseloomu, sealhulgas hooldus-remondihalli, automaatpesula

hoonet, rongide värviparandustöödeks ette nähtud värvikambrit, pöördvankrite remondikoda. Nende tegevustega võib kaasneda sademevee saastumine. Kindlasti peaks kajastama, kas sademevesi puutub kokku saasteinetera või mitte. Lähtudes võimalikust saastuskoormusest tuleks hinnata sademevee puhastamise vajadust enne selle keskkonda juhtimist ning kaaluda asjakohaste puhastusseadmete, näiteks liiva- ja õlipüüdurite paigaldamist.

3. Eelhinnangus tuleb selgitada, kas on hinnatud suubla vastuvõtuvõimet ning kas kavandatava tegevusega kaasnev sademevee ärajuhtimine võib mõjutada suubla seisundit ja seeläbi ka Pirita jõge. Soodevahe peakraav (EELIS kood VEE1092700) suubub Pirita jõkke.

Pirita jõgi antud piirkonnas kuulub keskkonnaministri 16.04.2020 „Pinnaveekogumite nimekiri, pinnaveekogumite ja territoriaalmere seisundiklasside määramise kord, pinnaveekogumite ökoloogiliste seisundiklasside kvaliteedinäitajate väärtused ja pinnaveekogumiga hõlmamata veekogude kvaliteedinäitajate väärtused“ määruse nr 19 kohaselt pinnaveekogumite nimekirja. Täpsemalt Soodevahe peakraavi kaudu juhitud veed jõuavad Pirita pinnaveekogumisse Pirita Vaskjalalt suudmeni (1089200_4, lühinimetus Pirita_4).

Lääne-Eesti vesikonna veemajanduskavas on 2019. aasta andmetel pinnaveekogumi Pirita_4 koondseisund halb. Eesti pinnaveekogumite 2024.a seisundi vaheinfo andmetel on pinnaveekogumi Pirita_4 koondseisund samuti halb. Halb seisund on põhjustatud varasemalt tuvastatud elustikus elavhõbeda (Hg) sisaldusest (2022) ning benzo(a)püreeni ja perfluorooktaansulfonaadi esinemisest vees (2022) Veemajanduskava meetmeprogrammi kohaselt on veekogumi olulisteks koormusteguriteks põllu- ja metsamaa kuivendus, alla 2000 inimekvivalendi reoveepuhastid ja muud heitveelasked, kaevanduse või karjääriga seotud heitveelasked ning paisrajatised.

Transpordiamet märkis oma 18.06.2026 kirjas nr 7.2-2/26/8711-2, et palutakse täpsustada kõnealuse detailplaneeringu elluviimise seoseid Rail Balticu planeeringu ja kohaliku omavalitsuse kõrgema tasandi planeeringute elluviimisega: kas ja mis eesmärgi kavandatakse ellu viia kõnealuse detailplaneeringuga. Kui riste rajamine on vajalik eelkõige kohalike teede ühendamiseks riigiteega, siis tuleb maavajaduse määramiseks planeeringu mahus koostada eskiisprojekt kuni ringristmikuni. Eskiisprojekti koostamisel tuleb arvestada, et riigitee 11290 on perspektiivselt 2+2 sõiduradadega tee, mis on vajalik Tallinna väikese ringtee elluviimiseks. Transpordiamet soovib olla kaasatud planeeringu koostamisse. Transpordiamet soovib eskiisilahenduse koostamisele kaasata teedeinseneri kui eriteadmistega isik (PlanS §4 lg 6) ohutu liikluslahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõtetele vastava projektlahenduse võimaldamiseks (vastavalt EhS § 10).

Vastavalt Keskkonnaameti ja Transpordiameti seisukohtadele on eelnõud ja KSH eelhinnangut täiendatud.

Detailplaneeringu:

1. koostamise algataja, koostamise korraldaja ja kehtestaja on Rae Vallavalitsus (aadress Aruküla tee 9, Jüri alevik, Rae vald, 75301, Harjumaa);
2. koostaja on Skepast&Puhkim OÜ (aadress Mustamäe linnaosa, Tallinn, Harju maakond, 12915, Laki põik 2).

Arvestades eeltoodut ja lähtudes kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 6 lõikest 1, § 30 lõike 1 punktist 4; planeerimisseaduse § 124 lõigetest 1-4 ja 10, § 125 lõike 1 punktist 1, § 126, § 127 lõigetest 1 ja 2, § 128 lõigetest 1 ja 5-8; keskkonnamõju hindamise ja keskkonnamõju hindamissüsteemi 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 eelhinnang, täpsustatud loetelu“ § 13 punktidest 1, 3, 8; Rae Vallavolikogu 19.05.2026

määrus nr 15 „Õigusaktiga kohaliku omavalitsuse, omavalitsusüksuse või kohaliku omavalitsuse organi pädevusse antud küsimuste lahendamise delegeerimine Rae Vallavalitsusele; Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud „Rae valla üldplaneeringust“; Rae valla, huvitatud isiku ja detailplaneeringu koostaja vahel sõlmitud ja 18.08.2026 jõustunud „Halduslepingust (kovID DP1358)“; huvitatud isiku poolt esitatud taotlusest; Rae Vallavalitsuse planeerimis- ja keskkonnaameti ettepanekust ning olles tutvunud korralduse lisaks olevate keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnangu ja detailplaneeringu koostamise lähteseisukohtadega, Rae Vallavalitsus annab

korralduse:

1. Algatada Soodevahe küla Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km kinnistu osa ja lähiala detailplaneeringu koostamine Harjumaal Rae vallas ligikaudu 22 ha suuruse ala planeerimiseks.
2. Kinnitada Soodevahe küla Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km kinnistu osa ja lähiala detailplaneeringu koostamise lähteseisukohad, vastavalt korralduse lisale 2.
3. Jätta algatamata Soodevahe küla Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km kinnistu osa ja lähiala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine, kuna detailplaneeringu elluviimisega kaasnevad tegevused ei oma olulist keskkonnamõju. Detailplaneeringu koostamisel tuleb arvestada korralduse lisa 1 peatükis 5 tooduga.
4. Rae Vallavalitsuse planeerimis- ja keskkonnaametil teavitada detailplaneeringu koostamise algatamisest, lähteseisukohtade kinnitamisest ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmisest planeerimisseaduse § 127 lõigetes 1 ja 2 nimetatud isikuid ja asutusi, väljaandes Ametlikud Teadaanded, ajalehtedes Harju Elu ja Rae Sõnumid ning Rae valla veebilehel.
5. Korraldusega on võimalik tutvuda Rae valla veebilehel <https://rae.ee> ja tööpäevadel Rae Vallavalitsuses aadressil Aruküla tee 9, Jüri alevik, Rae vald, 75301 Harjumaa.
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/

Gerli Lehe
vallavanem

/allkirjastatud digitaalselt/

Martin Minn
vallasekretär

Soodevahe küla Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km kinnistu osa ja lähiala detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnang

1. TAUST

Detailplaneeringu koostamisest huvitatud isik on esitanud taotluse detailplaneeringu koostamise algatamiseks, mis on Rae valla dokumendihaldussüsteemis registreeritud 03.10.2025 numbriga 6-1/6462.

Planeeringuala hõlmab:

- osa Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km katastriüksusest, kogu suurusega 32,67 ha, sihtotstarve transpordimaa 100%, katastritunnus 65301:011:0054, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13578802;
- osa Linnaaru tee 4 kinnistust, kogu suurusega 24,27 ha, sihtotstarve maatulundusmaa 100%, katastritunnus 65301:011:0323, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13468402;
- osa Kuresoo kinnistust, kogu suurusega 5,50 ha, sihtotstarve maatulundusmaa 100%, katastritunnus 65301:011:0276, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13955902;
- osa Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistust, kogu suurusega 11,94 ha, sihtotstarve transpordimaa 95%, ärimaa 5%, katastritunnus 65301:001:6651, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 12432902;
- ja sellega funktsionaalselt seotud alasid.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on moodustada olemasolevast raudteemaa-alast krunt, millele määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused, sh rongide hooldusdepoo ja jalakäijate galerii ehitamiseks. Lisaks moodustada transpordimaa sihtotstarbega krundid, lahendada juurdepääsud ja liikluskorraldus, tehnovõrkudega varustamine ning haljastus. Planeeringuga lahendatakse osaliselt perspektiivse eritasandilise ristmiku maavajadus ja ehitustingimused. Planeeringuala suurus on ligikaudu 22 ha.

Planeeringuga kavandatavad hooned ja rajatised hõlmavad: hooldus-remondihalli, automaatpesula hoonet, võimalikku treipingi hoonet, värvikambrit rongide värviparanduste teostamiseks, pöördvankrite remondikoda, garaaži, kilehalli. Lisaks on kavandatud hoonetevaheline jalakäijate sild/galerii üle EVR Ülemiste-Tapa 1520 rööpmelaiusega rööbastee ja üle 1435 rööpmelaiusega Rail Baltic rööbastee. Galerii kavandatav laius on ligikaudu 4 m.

Detailplaneeringu ala ja kontaktvööndi ala on toodud lisa 2 punktis 2.1.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringuga ja riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 kehtestatud Harju maakonnaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine”.

Vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi *KeHJS*) § 33 lõike 2 punktile 4 tuleb keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH)

algatamise vajalikkust kaaluda ja anda selle kohta eelhindang, kui koostatakse detailplaneering, millega kavandatakse KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkonda kuuluvat ja KeHJS § 6 lõik 4 alusel kehtestatud määruses nimetatud tegevust. Tuginedes KeHJS § 6 lõike 2 punktile 10 ja KeHJS § 6 lõik 4 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu” § 13 p-dele 1, 3 ja 8 peab KSH vajalikkust kaaluma muuhulgas keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõikes 1 ning määruses nimetatata juhul tööstuspiirkonna arendamisel, raudteeliini või raudteejaama rajamisel või laiendamisel ning tee rajamisel või laiendamisel.

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 eelhindamine (Tallinn, 2018).

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 moodustada olemasolevast raudteemaa-alast krunt, millele määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused, sh rongide hooldusdepoo ja jalakäijate galerii ehitamiseks. Lisaks moodustada transpordimaa sihtotstarbega krundid, lahendada juurdepääsud ja liikluskorraldus, tehnovõrkudega varustamine ning haljastus. Planeeringuga lahendatakse osaliselt perspektiivse eritasandilise ristmiku maavajadus ja ehitustingimused. Planeeringuala suurus on ligikaudu 22 ha.

Planeeringuala hõlmab:

- osa Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km katastriüksusest, kogu suurusega 32,67 ha, sihtotstarve transpordimaa 100%, katastritunnus 65301:011:0054, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13578802;
- osa Linnaaru tee 4 kinnistust, kogu suurusega 24,27 ha, sihtotstarve maatulundusmaa 100%, katastritunnus 65301:011:0323, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13468402;
- osa Kuresoo kinnistust, kogu suurusega 5,50 ha, sihtotstarve maatulundusmaa 100%, katastritunnus 65301:011:0276, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13955902;
- osa Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistust, kogu suurusega 11,94 ha, sihtotstarve transpordimaa 95%, ärimaa 5%, katastritunnus 65301:001:6651, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 12432902;
- ja sellega funktsionaalselt seotud alasid.

Detailplaneering on aluseks lähiaastate ehitustegevusele. Planeeringu kehtestamiseni võib minna ligikaudu 2 aastat, millele lisandub ehitusprojektide koostamine, ehituslubade taotlemine ning ehitamine. Kuivõrd kiiresti arendaja suudab kinnistuid realiseerida, ei ole käesolevalt teada.

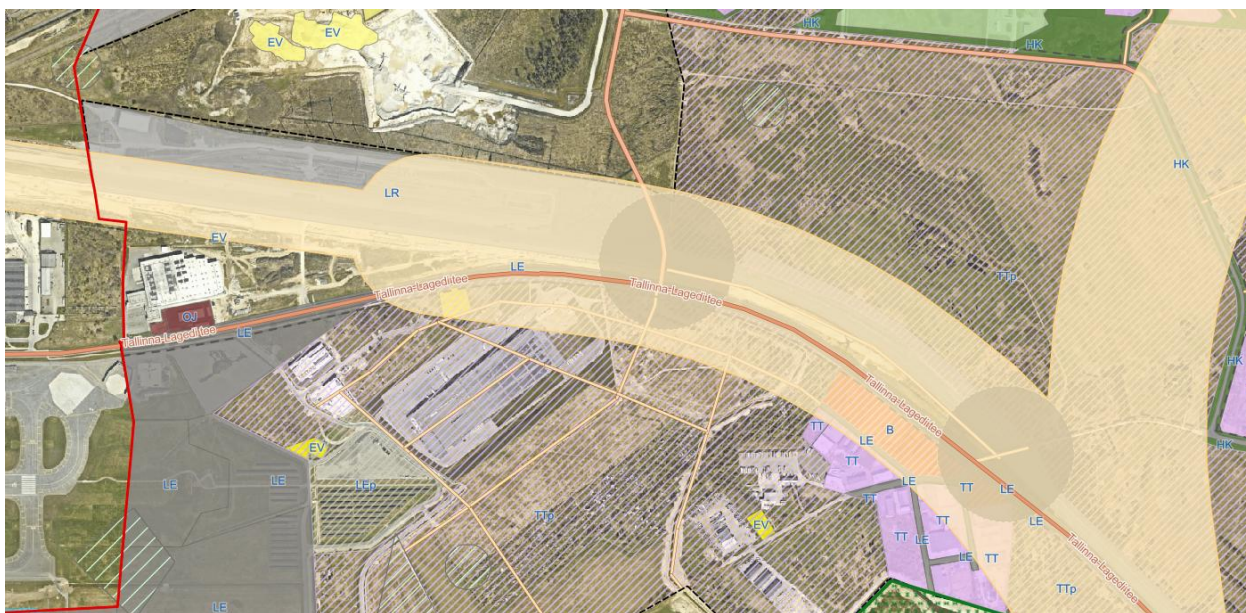
2.2. Missugusel määral mõjutab strateegiline planeerimisdokument teisi strateegilisi planeerimisdokumente, arvestades nende kehtestamise tasandit

Harju maakonnaplaneering 2030+ (kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 korraldusega nr 1.1-4/78) (edaspidi *maakonnaplaneering*) täpsustab tingimusi kohalike

omavalitsuste territooriumite üldplaneeringute koostamiseks edaspidi. Jätakuvalt on tähtsustatud tasakaalustatud ruumilist arengut. Maakonnaplaneeringu jooniste „Asustuse suunamine“ ja „Tehnilised võrgustikud“ kohaselt asub planeeringuala perspektiivses Rail Baltic trassikoridoris ja planeeringualale on kavandatud perspektiivne Rail Baltic hooldedepoo. Maakonnaplaneeringu joonise „Ruumilised väärtused“ kohaselt planeeringuala asub raudteekoridoris, väike osa planeeringualast ulatub väärtuslikule põllumajandusmaale. Planeeringualale maakonnaplaneering olulisi konkreetseid maakasutuspiiranguid ei sea.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kooskõlas riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 kehtestatud Harju maakonnaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, mille kohaselt asub planeeringuga käsitletav ala suures osas Rail Balticu trassikoridoris, ning ette on nähtud Varivere tee, Suur-Sõjamäe tee ja Kesasoo tee ühendamise ja perspektiivne eritasandiline ristmik.

Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringu kohaselt asub planeeringuala tiheasutusalal ning planeeritava ala maakasutuse juhtotstarbeks on määratud raudteemaa (LR). Lisaks on alale ette nähtud eritasandiline ristmik.



Joonis 1. Väljavõte kehtivast üldplaneeringust

Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademevee ärajuhtimise arendamise kava aastateks 2024-2035 (edaspidi *ÜVK kava*) kohaselt asub planeeringuala ühisveevärgi ja kanalisatsiooni piirkonnas, mille vee-ettevõtjaks on määratud AS ELVESO, kes väljastab vastavad tehnilised tingimused detailplaneeringule. Detailplaneering ei mõjuta ÜVK-d.

Planeeringuala on hõlmatud varasemalt kehtestatud detailplaneeringutega:

- Rae Vallavolikogu 08.12.2009 otsusega nr 24 kehtestatud „Soodevahe küla Soodevahe tööstuspargi detailplaneering“, millega kavandati Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km katastriüksusele Soodevahe tööstuspargi raudteeühendus ja Suur-Sõjamäe tänava mahasõit.
- Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistu osas kehtib Rae Vallavalitsuse 11.04.2023 korraldusega nr 763 kehtestatud „Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistu ja lähiala detailplaneering“, millega kavandati Rail Baltic reisirongide hooldusdepoo.

2.3. Strateegilise planeerimisdokumendi asjakohasus ja olulisus keskkonnamõjude integreerimisel teistesse valdkondadesse

KSH eelhinnangu koostamise keskseks eesmärgiks on nimetatud 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 §-s 126 määratud detailplaneeringu ülesannetest, ei oma planeerimisdokument mõju keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse.

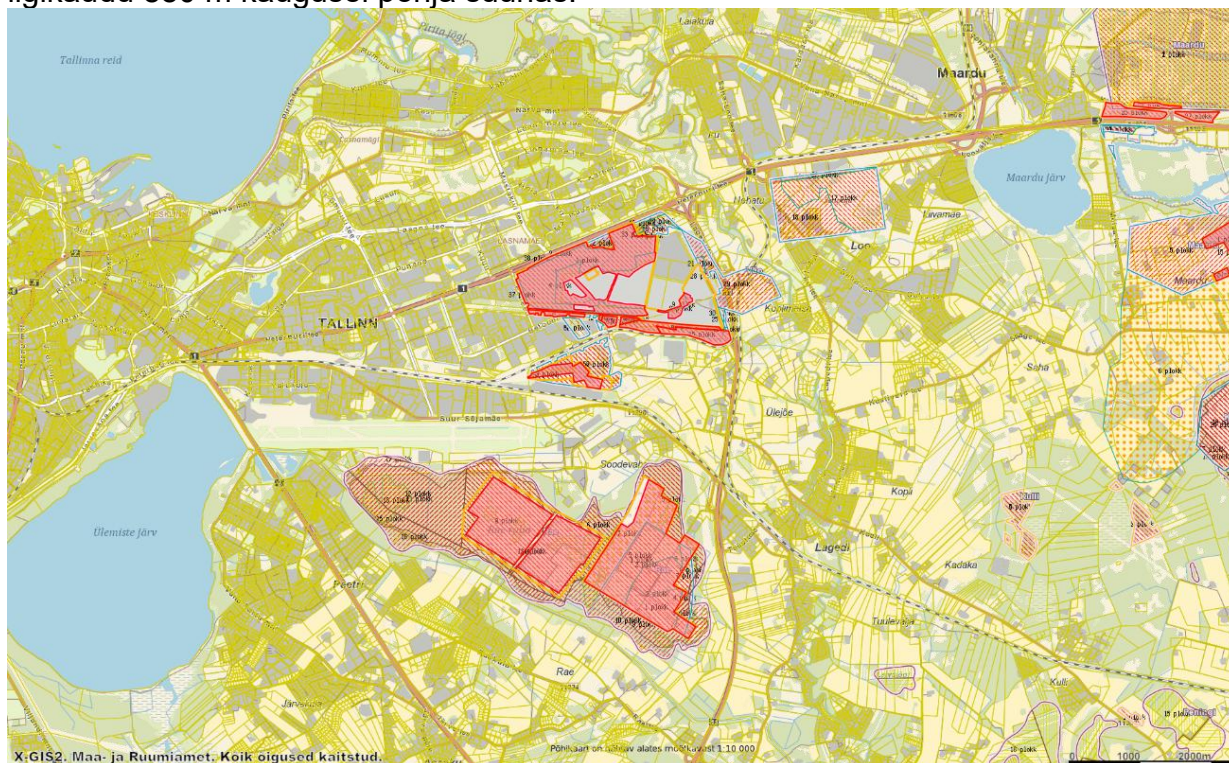
2.4. Strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega seotud keskkonnaprobleemid

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

2.4.1. Geoloogia, maavarad, mullastik ja radoon

Geoloogia. Maa- ja Ruumiameti geoloogia rakenduse (möötkavas 1:50 000) andmete kohaselt paikneb planeeritav ala Harju lavamaal. Aluspõhjas on Ülem-Ordoviitsiumi ladestiku Viivikonna kihistu detriitne savikas lubjakivi kukersiidi vahekihtidega. Pinnakatteks on viimase liustiku taandumisjärgsel ajal tekkinud soosetted (madalsoo- ja rabaturvas, muda, limoniit) ja Järva kihistu Võrtsjärve alamkihistu liustikusetted ehk moreenid (saviliiv ja liivsavi, veerised ja munakad).

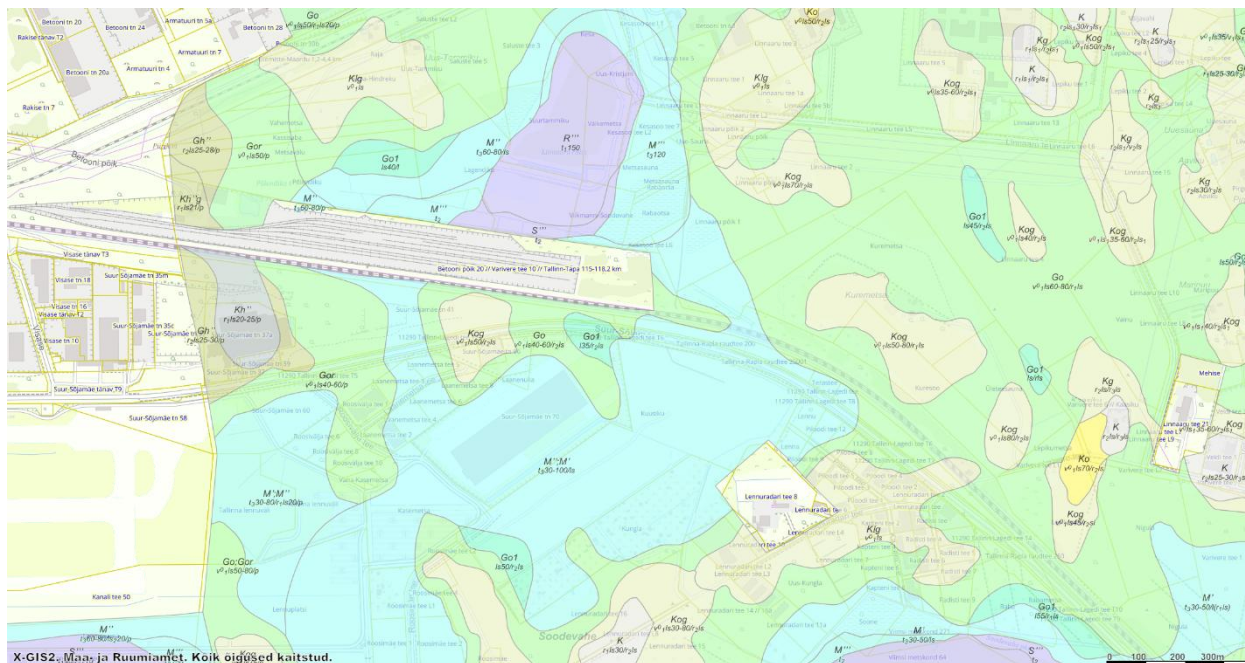
Maavarad. Detailplaneeringualal ei asu maavarade leiukohti. Vastavalt Maa- ja Ruumiameti maardlate kaardirakenduse andmetele (30.04.2026) paiknevad planeeringualast põhja pool Vao lubjakivimaardla registrikaardi nr 46 piires Vao VIII lubjakivikarjäär ning Lõuna-Vao II lubjakivikarjäär, millest viimane asub planeeringualast ligikaudu 880 m kaugusel põhja suunas.



Joonis 2. Piirkonnas asuvad maavarad

Mullastik. Maa- ja Ruumiameti mullakaardi (30.04.2026) andmete järgi on planeeringualal gleistunud õhuke paepealne muld (Kh"g), koreserikas leostunud gleimuld (Gor), õhuke ja

väga õhuke madalsoomuld (M' ja M''), leostunud gleimuld (Go), sügav madalsoomuld (M''') ja gleistunud leostunud muld (Kog).



Radoon. Eesti pinnase radooniriski kaardi järgi on kogu Rae vald kõrge radoonisisaldusega pinnasel. Vastavalt Eesti standardile EVS 840:2023 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ on piiranguteta ehitustegevuseks lubatud radooni piirsisaldus pinnaseõhus: 50 kBq/m³ ning hoonete elu-, puhke-, ja tööruumides radoonitase olema alla 300 Bq/m³.

Hoonete ruumiõhu radooni tase peab vastama ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 28.02.2019 määruses nr 19 „Hoone ruumiõhu radoonisisalduse ja hoone tarindi ehitusmaterjalidest siseruumidesse emiteeritavast gammakiirgusest saadava efektiivdoosi viitetase“ toodud normidele.

2.4.2. Põhja- ja pinnavesi

Vastavalt Maa- ja Ruumiameti põhjavee kaitstuse kaardi andmetele (30.04.2026) jääb planeeringuala nõrgalt kaitstud ja kaitsmata põhjaveega alale.

Planeeringualal on Ülem-Devoni veekompleksi, Narva veepideme ja Siluri-Ordoviitsiumi (S-O) veekompleksi lõhelised ja karstunud kivimid veeandvusega <0,1 ls-1m-1.

Lähim maaparandussüsteemi eesvool Lagedi (MSP kood 4108920010290) on ca 2,6 km kaugusel kagusuunas. Lähim maaparandussüsteemide reguleeriv võrk Rae, T-1967 (MPS kood 4108920010290) on planeeritavast alast ca 1,7 km kaugusel kagusuunas.

Planeeringualal puuduvad Keskkonnaregistri andmete alusel puurkaevud. Lähimad naaberkinnistutel asuvad puurkaevud on PRK0025972 ja PRK0067722 planeeritavast alast vastavalt ca 503 m ja 420 m kaugusel ida ja põhja suunas.

Detailplaneeringu alast lõunas ca 370 m kaugusel asub Soodevahe peakraav, mis suubub Pirita jõkke. Planeeringuala asub Soodevahe peakraavi ja Pirita jõe valgjalal.

2.4.3 Heited: müra ja vibratsioon, õhusaaste, tahked jäätmed, nõrgvesi

Müra. Rae valla välisõhus leviv müra on kaardistatud 2018. aastal valminud mürakaardi abil. Mürakaart kajastab 2016/2017. aasta olukorda, samuti on koostatud prognooskaart. Mürakaart kajastab riigimaanteedest, raudteest, Tallinna lennujaama lennuliiklusest ja olulisematest mürakaardi koostamisel kaardistatud tootmisettevõtetest tulenevat müra. Rae valla välisõhu mürakaardi kohaselt oli planeeritaval alal:

- 1) Liikluspää päevasel ajal kuni 55 dB, öisel ajal kuni 55 dB;
- 2) Liikluspää prognoosi kohaselt päevasel ajal kuni 60 dB, öisel ajal kuni 55 dB.

Transpordiameti strateegilise mürakaardi 2022 kohaselt ulatub planeeritava ala idaosas maanteeliikluse müratase ööpäevasel ajal kuni 64 dB.

Planeeringualal ei ületa müratase Rae valla välisõhu mürakaardi ja Transpordiameti strateegilise mürakaardi 2022 kohaselt normtasemeid.

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

Õhusaaste. Keskkonnaotsuste infosüsteemi (KOTKAS) kohaselt ei asu planeeringu alal õhusaasteluba omavaid objekte. Lähim keskkonnaluba omav objekt on Letona Properties OÜ-le kuuluv hoone, millele on väljastatud keskkonnaluba L.ÕV.HA-193131.

Tahked jäätmed. Planeeritaval alal ei asu tahkeid jäätmeid.

Nõrgvesi. Planeeritaval alal ei ole nõrgvett.

Ohtlikud ja suurõnnetuse ohuga ettevõtted. Planeeritava ala läheduses ei asu ühtegi ohtliku ega suurõnnetuse ohuga ettevõtet.

Soojussaared. Maa- ja Ruumiameti soojussaarte kaardirakenduse andmete (30.04.2026) kohaselt on 23. ja 25. juuni 2020 ja 19. juuni 2021 planeeringualal registreeritud soojussaari.

2.4.4. Rohevõrgustik, taimeistik ja loomastik

Rohevõrgustik. Planeeringuala on kohati kaetud kõrg- ja madalhaljastusega. Vastavalt Maa- ja Ruumiameti maainfo kaardirakendusele (30.04.2026) on planeeringuala looduslik rohumaa, metsamaa ja õuema, mis ei kuulu Harju maakonna teemaplaneeringu „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ järgi rohevõrgustiku ega ka üldplaneeringu järgse rohevõrgustiku piirkonda. Lähim Rae valla üldplaneeringu kohane rohevõrgustiku ala Rae raba asub planeeringualast ca 550 m kaugusel lõunapool.

Taimestik. Detailplaneeringuala on osaliselt transpordimaa, maatulundusmaa, ärimaa, kuhu on osaliselt rajatud raudteerööpad, erinevad kommunikatsioonitrassid (siderajatised, torustikud, maakaabellinid, tuletõrje veevõtukoht jne), kommunikatsioonitrassidest puutumata ala on osaliselt kaetud kõrg- ja madalhaljastusega. Planeeringualal ja selle kontaktvööndis puuduvad väärtuslikud elupaigad.

Loomastik. Planeeringualal elavad putukad ja erinevad närilised ning linnud. Planeeringualal puuduvad ulukite jaoks olulised elupaigad või toitumisalad. Ulukid (kitsed, rebased, jäneseid 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.

Keskkonnaregistri ja Maa- ja Ruumiameti looduskaitse ja Natura 2000 kaardirakenduse (30.04.2026) kohaselt ei asu detailplaneeringu vahetus läheduses ega ka konkreetse planeeringualal kaitstavaid loodusobjekte ega Natura 2000 võrgustiku alasid, seega mõju kaitstavatele loodusobjektidele ja Natura 2000 alale puudub. Lähim kaitstav loodusobjekt on Nokakivi rändrahnude rühm (KLO4000120) ca 1,3 km lõunasuunas. Lähim Natura 2000 ala on Pirita jõeoru maastikukaitseala (KLO1000216) ca 3,1 km kaugusel põhja suunas.

2.4.6. Muinsus- ja miljööväärtused. Väärtuslikud maastikud, pärandkooslused

Väärtuslikud maastikud puuduvad.

Maa- ja Ruumiameti kultuurimälestiste kaardirakenduse andmetel (30.04.2026) asub lähim arheoloogiamälestis kultusekivi (I a- tuh. e.Kr. - I a- tuh.) (registrinumber 2619) planeeringualast ca 70 m kaugusel põhja suunas.

Pärandkultuuri objekte planeeritaval alal ei asu.

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

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

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on moodustada olemasolevast raudteemaa-alast krunt, millele määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused, sh rongide hooldusdepoo ja jalakäijate galerii ehitamiseks. Lisaks moodustada transpordimaa sihtotstarbega krundid, lahendada juurdepääsud ja liikluskorraldus, tehnovõrkudega varustamine ning haljastus. Planeeringuga lahendatakse osaliselt perspektiivse eritasandilise ristmiku maavajadus ja ehitustingimused. Planeeringuala suurus on ligikaudu 22 ha.

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

Mõju pinnakattele, maavaradele, mullastikule

Kavandatava ehitustegevusega kaasneb vanade liiprite, rööbastelammutus ja vajadusel pinnase ja betooni väljakaevamine ning pinnase ümberpaigutamine. Seega avaldatakse pinnasele mõju. Väljakaevatava pinnase maht ei ole teada, kuid osaliselt on pinnast võimalik taaskasutada samal ja teistel ehitusobjektidel täitepinnasena. Pinnasetööde mahud määratakse projekteerimise etapis. Enne ehitustööde algust tuleb viljakas pinnas ehitusalustelt platsidelt koorida ning kasutada seda ala haljastustöödel. Planeeritava ehitustegevuse käigus kasutatakse erinevaid maavarasid nagu liiv, paekivi (killustik), vesi jne, aga nende kasutamine ei oma olulist keskkonnamõju.

Kavandatava ehitustegevusega kaasneb osaliselt pinnase ümberpaigutamine, mille mõju on lokaalne, lühiajaline ja pöördumatu. Ehitustegevuse käigus püsib pinnase saastumise oht territooriumil kasutatavate kemikaalidega (kütuste jms), mille käitlemisel tuleb järgida ohutusnõudeid ning kasutada ainult töökorras seadmeid ja masinaid. Pinnasele rajatakse ehitised ja infrastruktuur. Kõvakattega tumedate pindade rajamisel maapinna asemel, kaotame mulla peamised ökosüsteemi teenused, mistõttu ülejutuste ja soojusaaete 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.

Kasutusaegne mõju pinnasele saab tekkida, kui hooldusdepoo kasutamisel või raudteeveeremist satub avarii korral keskkonda kemikaale. Kuna raudteel kasutatakse uusi ja töökorras vedureid ja vaguneid, siis on välistatud, et need lekiivad kütust,

määrdeaineid või veetavat kaupa. Kasutusaegselt ei oma planeeringuga elluviidav tegevus olulist mõju pinnakattele, maavaradele ja mullastikule.

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.

Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030 tuuakse välja (lk 13), et: „Kuumalained on üks peamisi tulevikukliima riske, mis on Eestis viimase kümnendi suvedel juba avaldunud. Selle sajandi keskaigast alates kasvab nende sagedus oluliselt. Kuumalained võimenduvad linnades soojussaare efektina, mille suhtes on eriti tundlikud kroonilised haiged, väikelapsed ja eakam elanikkond, kelle seas suureneb haigestumise ja suremuse risk. Soojussaare efekti tekkimine seostub eelkõige linnade maakasutuse ja ehituslike iseärasustega, kus tehismaterjalid neelavad suurema osa päikese kiirgusest, mille tõttu kuumenevad transpordirajatised (teed, parklad) ja hooned (iseäranis nende tõrvakatused), mis omakorda kütavad üles õhu linnaruumis. 2014. aasta juuli kuumalaine uuring tõestas, et soojussaare efekt puudutab kõiki tiheasustusalasid, mitte ainult suuremaid linnu. Kuumalainete negatiivset mõju süvendab praegu Eestis jälgitav ja tulevikus kiirenev rahvastiku vananemine ja linnastumine. Haigestumise ja suremuse vältimiseks tuleb linnades soojussaare efekti mõjusid leevendama asuda juba praegu, piirates planeeringu- ja ehituslahendustega soojuse akumul eerumist ning rakendades linnakeskkonnas jahutavaid mikrokliimaatilisi meetmeid, säilitades ja laiendades rohealasid, haljastust ja veekogusid.“

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. Ehitusaegne tegevus ei avalda eeldatavalt olulist mõju põhjaveele. Detailplaneeringus peab analüüsima planeeritava tegevuse ehitus- ja kasutusaegsete avariide võimalikkust ning mõju keskkonnale.

Detailplaneeringu alast põhja suunas asuva Vão VIII lubjakivikarjäärist pumbatakse alates 2021. a Siluri-Ordoviitsiumi Harju põhjaveekogumist vett ning suunatakse Põlluaäre kraavi¹. Põhjavee väljapumpamisega karjäärist kaasneb veetaseme alanemine ka karjääri ümbritsevatel aladel. Maavaravaru kaevandamisel ning veetaseme maksimaalsel alandamisel (~21 m) kujuneb ümber karjääri Siluri-Ordoviitsiumi veekihi alanduslehter ulatusega ~260 m karjääri servast. Veetaseme alandamisel maavara kasuliku kihi lamamini alaneb ~150 m kaugusel karjäärist Siluri-Ordoviitsiumi veekompleksi veetase kuni 1 m (Vão VIII lubjakivikarjääri keskkonnaloa taotlus², T-KL/1006545, OÜ EK RAE).

Maa- ja Ruumiameti geoloogia kaardirakenduse (1:400 000) kohaselt (30.04.2026) detailplaneeringu alal ei asu põhjavee ülevoolupiirkonda. Maa- ja Ruumiameti üleujutusala kaardirakenduse kohaselt (30.04.2026) detailplaneeringu ala ei asu üleujutuspiirkonnas ja üleujutusala riskipiirkonnas.

Rongide hooldusdepoo, jalakäijate galerii ja infrastruktuuri ehitusajal ulatub Vão VIII lubjakivikarjääri (kaevandamisluba aastani kuni 2037)³ alanduslehter detailplaneeringualale alale ning rongide hooldusdepoo hoone vundamendisüvendisse eeldatavasti põhjavett ei kogune. Kuna detailplaneeringu alal ei ole registreeritud suur-

¹ https://kotkas.envir.ee/permits/public_get_permit_pdf?permit_id=139843

² https://kotkas.envir.ee/permits/public_document_view?search=1&applicant=EK%20RAE&proceeding_public_status=ALL&document_id=45865

³ https://kotkas.envir.ee/permits/public_view?search=1&permit_nr=KL-514265&permit_status=ISSUED&permit_id=139843

ja salvkaeve ning kui ehitamisel järgitakse õigusaktide ja standardite nõudeid, siis mõju põhjaveele ja joogivee kvaliteedile ei ole tõenäoline.

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. Ühisveevärgiga 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.

Detailplaneeringu alast lõunas ca 370 m kaugusel asub Soodevahe peakraav, mis suubub Pirita jõkke. Planeeringuala asub Soodevahe peakraavi ja Pirita jõe valgalal.

Ehitustegevuse käigus ei teki heitvett (sadevesi imbub pinnasesse ja kõrvaloleva karjääri alanduslehter hoiab detailplaneeringu ala veetaseme madalama) ning seda ei juhita suublasse. Peamine pinnavett mõjutada võiv tegur on sademevesi, mis juhitakse raudtee külgkraavide kaudu lähimatesse eesvooludesse. Sademeveena käsitletakse sademetena langenud ning ehitiste, sealhulgas kraavide kaudu kogutavat ja ärajuhitavat vett. Detailplaneeringuala sademevesi suubub eeldatavalt Soodevahe peakraavi.

ÜVK kava kohaselt on K-Projekt koostanud 2010. a. töö „Suur-Sõjamäe eesvoolu põhiprojekt“ Töö nr 10345. Projekt koosneb kahest etapist – 1. etapis on lahendatud Suur-Sõjamäe 29B ja 31A kinnistute sademevee eesvoolu põhiprojekt. Projekt koosneb kahest osast – töö nr 10345-1 ja 10345-2. Osas 10345-1 sisaldub eelpool nimetatud kinnistute sademevee eesvooluks olev keskendi, pumpla, kinnistuühendused keskendiga ja survetorustiku projekti. Osas 10345-2 on projekteeritud objektideks eesvoolukraavid kuni Pirita jõeni. Eelpool nimetatud projekti 1 etapp on jagatud omakorda kaheks perspektiiviks. Esimese perspektiivse lahenduse kohaselt juhitakse Tallinna linna territooriumilt, kinnistutelt Suur-Sõjamäe 29B ja 31A sademevesi läbi rajatava ja olemasoleva kraavi Soodevahe peakraavi. Projektiga on loodud perspektiivsed liitumised ka kinnistutele Suur-Sõjamäe 29 ja Suur-Sõjamäe 33. Vastavalt projektile on Soodevahe peakraavi juhitud sademevee arvutuslik vooluhulk 450 l/s.

AS Tallinna Lennujaam suunab samuti oma territooriumilt sademe- ja pinnavee Soodevahe peakraavi. AS Tallinna Lennujaam andmetel on kraavi suunatavad lubatud kogused kokku 23 132 m³ aastas. 2018. aastal on koostanud Kobras AS töö nr 2018-110, mille raames hinnati Soodevahe kraavide läbilaskevõimet. Võttes arvesse lisanduvaid vooluhulki nii Rae valla kui Tallinna linna poolt, on järeldatud, et Soodevahe peakraavi läbilaskevõimet on vajalik suurendada. Soodevahe peakraavi valga sademevee ärajuhtimise parandamiseks tuleb arvestada kraavi süvendamisega lubjakivisse ning truupide madalamale viimisega. Samuti on soovituslik rajada keskendeid, et ühtlustada intensiivsetest sademetest tingitud suuri vooluhulki.

ÜVK kavas on toodud, et sademeveesüsteemidega ärajuhitav sademevee vooluhulk (ka tippvooluhulk) peab olema minimaalne (punkt 10.4). Selle sisustamine on läbi Aktsiaselts ELVESO tehniliste nõuete, mis ütleb, et kinnistult ärajuhitava sademevee vooluhulk tuleb piirata De 110 isevoollise torustiku läbilaskevõimega (max 9 l/s).

Kui planeeringualal tekkiv sademevesi kogutakse kokku, suunatakse suublasse lähtuvalt õigusaktidest tulenevale korrale, siis olulist negatiivset mõju pinnasele, peakraavile ja peakraavi vastuvõtuvõimele seoses sademeveega eeldada ei ole.

Detailplaneeringualale kavandatakse hooldus-remondihall, automaatpesula hoone, rongide värviparandustöödeks ette nähtud värvikamber ja pöördvankrite remondikoda. Detailplaneeringu lahenduse väljatöötamisel tuleb vältida puhta ja reostunud sademevee segunemist. Äravoolu reguleerimiseks ja sademevee immutamiseks/ puhastamiseks vajalike rajatiste ruumivajadusega tuleb detailplaneeringu lahenduse väljatöötamisel arvestada.

Sademevee käitlus ja 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“.

Negatiivne mõju pinnaveele on võimalik juhul, kui ehitustegevuse käigus sattub kraavidesse (ka olemasolevatesse) pinnast (suureneb heljumisisaldus, mis põhjustab settekoormuse tõusu) või kui avarii olukorras juhitakse sademeveega suublasse saasteaineid, mille sisaldus sademevees ületab lubatud piirväärtusi. Seetõttu on oluline ehitusaegsete veekaitsemeetmete rakendamine. Ehitus- ja kasutusetapis ei ole eeldada töökorralduslike meetmete ja ohutusnõuete järgimisel pinnaveekogusse jäätmete, ehitusmaterjali jääkide vms jäätmete sattumist.

Mõju heitmetele: müra ja vibratsioon, õhusaaste, tahked jäätmed, nõrgvesi

Müra. Müra kaasneb peamiselt lammutustööde tegemisel, hoonete ja rööbasteede rajamisel ehitusetapis. Ehitustegevuse käigus tekib müra ehitusmaterjalide vedamisel ja mehhanismide tööst. Piirkonna peamiseks müraallikaks on piirkonna tööstusala, mäetööstus ning raudtee-, maantee- ja lennuliiklus. Kasutusajal on peamised müraallikad depoesse sisse ja välja manööverdav rööbastransport, remondi- ja hooldustööd hoones ning materjalide, varuosade paigutamised. Hoone ehitusmaterjalide valikul tuleb arvestada, et hoonest välja leviv müra oleks minimeeritud hoone piisava heliisolatsioonivõimega välispiirdega.

Mürataset mõjutavad mitmed tegurid, näiteks kaugus müraallikast, teiste müraallikate olemasolu, aga ka ilmastikutingimused, pinnavormid, müratõkked jne. Detailplaneeringu elluviimise tulemusel ning hoone, rööbaste ja parkimiskohtade rajamisega suureneb liikluskoormus ning seeläbi mõjutatakse liikluskorraldust.

Kasutusaegne müra võib tekkida ka seadmetest (ventilatsioon, soojuspumbad jms), seetõttu on oluline, et need oleks paigutatud selliselt, et need ei häiriks kõrval asuvaid objekte.

Arvestada tuleb alal AS Liinirongide rongipargi suurenemist ja lõunasse lisanduva Rail Baltic raudteetrassi Ülemiste veeremidepoo koosmõjuga. Rail Baltic Ülemiste veeremidepoo müra mõju hinnangus on välja toodud, et piirkonna peamised müraallikad on olemasolev Tallinn-Lagedi riigimaantee ning perspektiivne Rail Baltic põhitrass. Veeremidepoo toimuvad tegevused on piirkonna üldise keskkonnamüraga võrreldes madalamad (keskmised müratasemed depoo alal on ca 60...65 dB, arvutuslikud keskmised müratasemed projektiala piiril ca 50...55 dB) nii päevasel kui ka öisel ajal. Sõltuvalt veeremidepoo tegevuste iseloomust võivad lühiajalised mürasündmused olla ka kõrgemate helirõhutasemetega, lisaks mõjutab piirkonda õhku tõusvate ja maanduvate lennukite põhjustatud lühiaegsed kõrged helirõhutasemed. Mürakaartidelt nähtub, et 2040. aasta müraolukord veeremidepoo alternatiivsetel lahendustel kumulatiivse müra tasemetele mõju ei ole.

Vibratsioon. Ehitustöödest põhjustatud vibratsiooni võivad tingida eelkõige aluspinnase tihendamine ja nt ehitusvaiade rammimine jms. Üldjuhul on kõige rangemad vibratsiooninormid hoonetele (vibratsioon, mis hoonet kahjustada võiks) üle 30 korra kõrgemad tasemest, mis on inimese poolt tajutav.

Ehitusaegselt tuleb tagada, et ehitustegevusega kaasnevad müra- ja vibratsioonitasemed ei ületaks ümbruskonnas keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisa 1 ja sotsiaalministri 01.10.2025 määrusega nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“ ning sotsiaalministri 12.11.2025 määruses nr 61 „Nõuded müra, sealhulgas ultra- ja infraheli ohutusele elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning helirõhutaseme mõõtmise meetodid“ toodud norme müra ja vibratsiooni osas.

Valgustus. Ehitustööde käigus toimub ehitusobjekti valgustamine. Valgusreostuse mõju on suurem ehitusperioodil, kui ehitustegevus toimub kohtades, kus täna tehisvalgustus puudub ja masinate liikumist ei toimu, seega ka tehisvalgustust ei esine. Osades kohtades on täna tänavavalgustus juba olemas, ning seetõttu ei ole täiendava valgustuse tekkimine nendel aladel märkimisväärse mõjuga.

Kasutusaegne valgustatus on reeglina tavapärane, kuid vajab detailplaneeringu koostamise käigus analüüsimist ning vajadusel tuleb ette näha vastavad leevendusmeetmed.

Õhusaaste. Planeeritava ehitustegevuse käigus tekib saasteaineid õhku (tahked osakesed, CO, NO_x 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 olla tahkete osakeste heide. Ehitustööde kavandamisel tuleb läbi mõelda ja tööohutuse plaanis kirjeldada ehitusplatsi vahetusse naabrusesse levida võiva tolmu, müra ja vibratsiooni tõkestamise abinõud.

Detailplaneeringu eskiisi kohaselt planeeritava värvikambri kasutamisest välisõhku eralduvate saasteainete heitkoguste ja lõhnaainete osas tuleb mõju hinnata detailplaneeringu koostamise ja hoonete projekteerimise käigus ning vajadusel näha ette sobivad meetmed keskkonnatingimuste tagamiseks (planeerimisseaduse § 126 lg 1 p 12).

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 turbulentseid 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 pinnalaühikule 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.

Tegevusega ei tohi ületada õhukvaliteedi tasemete piirväärtusi, mida reguleerib keskkonnaministri 27.12.2016 määrus nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnormid ning õhukvaliteedi hindamispriid“.

Kasutusaegselt võib vähesel määral suureneda transpordist tulenev õhusaaste aga planeeritavate hoone ja rajatiste kasutamisel ei ole ette näha õhusaaste olulist suurenemist.

Tahked jäätmed. Ehituse ajal tekib lammutustöödel liipreid, metallrööpaid, betooni ja väljakaevatud pinnast. Metallrööpad on taaskasutatavad. Olmejäätmeid tekib ehitustegevuse käigus eeldatavalt vähe.

Ehitusaegne jäätmete mõju on seotud nende kogumise, ajutise ladustamise ja edasisele käitlemisele suunamisega. Kui see ei toimu nõuetekohaselt, on oht jäätmete keskkonda sattumiseks, pinnase ning pinna- ja põhjavee saastumiseks. Seda saab vältida töökorralduslike meetmetega (jäätmeladustamine 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 jäätmete ajutine ja lõpeb ehitustööde lõppemisel.

Kuigi ehitusaegsete jäätmete kogused ei ole teada, siis suur osa tekkivatest jäätmetest (sh mitmesugused pakendijäätmelad, nt puit, plastkile või -anumad, kasutuskõlbmatu ehitusmaterjal jne) on taaskasutatavad, mistõttu ei ole näha, et ehitusjäätmetest võiks tekkida oluline koormus keskkonnale.

Kui lammutustööde või ehitustööde käigus tuvastatakse pinnasereostus, tuleb vastavalt ehitusseadustiku nõuetele koostada reostuse likvideerimise projekt, kooskõlastada see Keskkonnaametiga, ning reostus enne ehitustööde algust likvideerida.

Kasutusetapis tekivad jäätmelad nii hooldusdepoos prügikonteinerite tühjendamise ja hooldusdepoos puhastamise kui ka rongide remondi ja hoolduse käigus. Rongide remondi käigus tekib erinevaid jäätmelad, sh nii tava kui ka ohtlike jäätmelad. Generaatorites ja töökojas kasutatakse eeldatavasti suures koguses õli. Hooldusdepoos hoonesse on kavandatud värvikamber ning töökoda ja metallitööde ruumid. Seal tekkivate jäätmete kogused ja koostis sõltub kasutatavatest viimistluskemikaalidest (värvid, lahustid jms). Tegemist võib olla nii tava kui ohtlike jäätmeladega, sõltuvad kasutatavatest kemikaalidest ja ainetest. Remondi ja hoolduse käigus tekib ka saastunud absorbente, pühkmeid ja pakendeid. Ohtlike kemikaalide ja ainetega kokku puutunud materjalid liigituvad ohtlikeks jäätmeladeks.

Nii detailplaneeringuga kavandatud ehitustegevuse kui hilisema hoonete/rajatiste kasutamise käigus tekivad jäätmelad 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 konkreetsed tegevused.

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. Teadaolevalt ei ole planeeringualal kaitsealuste taimede kasvukohti. Mõju olemasolevale taimestikule on lokaalselt pöördumatu ja negatiivne.

Detailplaneeringu algatamise korralduse lisas 2 sätestatakse tingimus tiheasustusalasid läbivatele raudteelõikudele kavandada kaitsehaljastus, kaitsehaljastus tuleb planeerida üldjuhul väljapoole raudteemaad.

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

Loomastik. Ei ole teada, et planeeringualal oleks loomastiku jaoks olulised elupaigad või toitumisalad. Eeldatavasti võivad planeeringualal olla väikeloomastiku (hiired) ja putukate elupaigad. Häiringud lindudele ja loomadele võivad tulla ehitusajal – see on lühiajaline, negatiivne ja lokaalne.

Ilmne on asjaolu, et hoonete ehitamine mõjutab ala väikeloomastikku ja linnustikku negatiivselt, kuna vähenevad senised pesakohtadeks, toitumiseks ja varjumiseks sobilikud biotoopide alad.

Mõju kaitstavatele loodusobjektidele, s.h Natura 2000 aladele

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

Mõju muinsus- ja miljööväärtustele. Väärtuslikele maastikele, pärandkooslustele

Ehitusaegne tegevus (sh materjalide vedu) ja kasutusaegne tegevus ei mõjuta arheoloogiamälestisi.

Detailplaneeringu alal ei ole väärtuslikke maastikuid ega pärandkultuuri objekte, seega ehitus- ja kasutusaegne tegevus eelnimetatud väärtusi ei mõjuta.

Sotsiaalmajanduslik mõju

Kokkuvõtvalt kavandatava tegevuse mõju inimeste heaolule puudub. Ehitusaegsed häiringud on lühiajalised ja mööduvad. Olulist positiivset mõju inimeste varale avaldab toimiva rongiliiklusega kaasnev kaudne positiivne mõju kohalikule majandusele ja tööhõivele. Seeläbi suureneb piirkonna ettevõtete käive, tekib uusi teenusepakkujaid ja konkurentsi elavnemine aitab kaasa pakutavate teenuste kvaliteedi tõusule. See on oluline positiivne mõju ettevõtlusele ja tööhõivele.

3.2. Oht inimese tervisele või keskkonnale, sealhulgas õnnetuste esinemise võimalikkus

Planeeritava tegevusega kaasneva keskkonnamõju võib jagada eelkõige kaheks - ehitiste ehitamisega (teede, infrastruktuuri ja hoonete rajamine) ja ehitiste hilisema kasutamisega seotud mõjudeks. Arvestades planeeritavat ala ümbritseva ala kasutust, ei too detailplaneeringu elluviimine (sh planeeritavate ehitiste ja infrastruktuuri ehitamine ja nende hilisem kasutamine) kaasa olulisi mõjusid.

Kavandatud tegevusega seotud ehitusaegne müra on ajutine ning müra normtasemetest kinnipidamisel olulist keskkonnamõju ei kaasne. Eelnevat arvesse võttes, olulist negatiivset mõju müraga seoses eeldada ei ole. Kavandatav tegevus ei avalda eeldatavasti negatiivset mõju põhja- ega pinnaveele, seetõttu ei teki mõju joogivee varudele, kvaliteedile ega kättesaadavusele.

Kavandatava tegevusega kaasnev negatiivne mõju inimeste heaolule võib avalduda läbi häiringute. Häirivuse all mõeldakse tegurit, mida üksikisik või rühm tajub negatiivsena, ebameeldivana ja soovimatuna ning seda ei ole võimalik normtasemetega reguleerida. Kavandatava tegevuse alal võib häirivust põhjustada peamiselt ehitustegevusest põhjustatud müra ka juhul, kui see vastab kehtivatele normidele. Häirivus on suurem ajutise kestvusega müra puhul.

Nagu iga ehitustegevuse käigus, ei saa täielikult välistada avariilukordasid. Võimalikud avariilukorrad (nt ehitusmasinate lekked, inimlik hooletus) 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. Valmishitatud hoonete ja infrastruktuuri kasutamisel 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 väike õnnetuste esinemise tõenäosus.

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 veeavariide, tulekahjude vm sarnase korral.

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 300 – 500 m kaugusele (sõltuvad tuule suunast, tugevusest, õhurõhust jne).

Kokkuvõtvalt kavandatava tegevuse mõju inimeste heaolule puudub. Ehitusaegsed häiringud on lühiajalised ja mööduvad. Olulist positiivset mõju inimeste varale avaldab toimiva rongiliiklusega kaasnev kaudne positiivne mõju kohalikule majandusele ja tööhõivele. Seeläbi suureneb piirkonna ettevõtete käive, tekib uusi teenusepakkujaid ja konkurentsi elavnemine aitab kaasa pakutavate teenuste kvaliteedi tõusule. See on oluline positiivne mõju ettevõtlusele ja tööhõivele.

3.4. Eeldatavalt mõjutava ala väärtus ja tundlikkus, sealhulgas loodulikud iseärasused, kultuuripärand ja intensiivne maakasutus

Arendustegevuse tulemusena säilib olemasolev maakasutus – olemasoleval raudteemaal ja transpordimaal jätkub kinnistute sihtotstarbe kohane maakasutus.

Planeeringuga nähakse ette kõrghaljastuse rajamist. Planeeringualal ei paikne maardlaid, looduskaitselisi objekte ega ka kultuurimälestisi.

Negatiivset mõju kasvupinnasele saab vähendada kasvupinnase eemaldamisega, ladustamisega kuhilates ja selle hilisema kasutamisega haljastustöödel. Eemaldatud pinnast (sõltuvalt materjalist) on võimalik kasutada osaliselt 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- ja Ruumiameti kaardirakenduse andmetele (30.04.2026) ei paikne planeeringualal kaitstavaid loodusobjekte, mistõttu mõju neile puudub.

3.6. Eeldatav mõju Natura 2000 võrgustiku alale

Vastavalt Keskkonnaregistri ja Maa- ja Ruumiameti kaardirakenduse andmetele (30.04.2026) ei paikne planeeringualal Natura 2000 võrgustiku ala, mistõttu mõju sellele puudub.

3.7. Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide oht, kliimamuutustega kohanemine

Maa- ja Ruumiameti kaardirakenduse andmetel suurõnnetuse ohuga ega ohtlikke ettevõtteid ja nende ohualasid detailplaneeringualal ega ka vahetus läheduses ei asu. Hooldusdepoo alal ladustatakse kütust ainult hoone generaatorite tarbeks. Käesoleval ajal ei ole teada alal käideldavate kemikaalide nimed, omadused ega üheaegselt käideldavad maksimaalsed võimalikud kogused. Seetõttu ei ole võimalik määrata veeremidepoo ohtlikust, lähtuvalt käideldavate kemikaalide maksimaalsest võimalikust kogusest. Tähelepanu tuleb pöörata asjaolule, et ohtlikud kemikaalid võivad õnnetuse põhjustada ka nende käitlemise korral künniskogusest väiksemas mahus. Arvestada tuleb ka dominoefektide tekkevõimalusega.

Kliimamuutustega kohanemise arengukava ja selle juurde kuuluva rakendusplaani⁴ kohaselt toob äärmuslike ilmastikunähtuste sagenemine suure tõenäosusega kaasa raskemate ilmastikuoludega seotud loodusõnnetuste sagenemise. Võivad kaasneda veetaseme muutus, sademete hulga ja temperatuuri äärmuslikud muutused.

4. KeHJS § 33 LÕIKES 6 NIMETATUD ASUTUSTE SEISUKOHAD

Detailplaneeringu koostamise algatamise ja KSH algatamata jätmise korralduse eelnõu koos lisadega saadeti seisukoha kujundamiseks järgnevatele ametkondadele: Keskkonnaamet, Transpordiamet.

Keskkonnaamet märkis oma 16.06.2026 kirjas nr 6-2/26/9566-2, et menetletava detailplaneeringuga ei kaasne eeldatavalt olulist keskkonnamõju (KeHJS § 2² mõistes) ning KSH algatamine ei ole eeldatavalt vajalik. Keskkonnatingimustega arvestamine on võimalik planeerimismenetluse käigus planeerimisseaduse § 126 lg-s 1 määratud ülesannete täitmisel. Keskkonnaamet juhib tähelepanu alljärgnevale:

1. Rae Vallavalitsuse korralduse eelnõus on toodud: *peamine pinnavett mõjutada võiv tegur on sademevesi, mis juhitakse raudtee külakraavide kaudu lähimatesse eesvooludesse. Sademeveena käsitletakse sademetena langenud ning ehitiste, sealhulgas kraavide kaudu kogutavat ja ärajuhitavat vett. Kui planeeringualal tekkiv sademevesi kogutakse kokku, suunatakse suublasse lähtuvalt õigusaktidest tulenevale korrale, siis olulist negatiivset mõju pinnasele seoses reo- ja sademeveega eeldada ei ole.* Otsuse eelnõus puudub hinnang, kas sademeveehulk uue planeeringulahendusega seoses pigem suureneb või jääb samaks. Sademevesi suubub Soodevahe peakraavi.

Kui veehulk suureneb, on vajalik täpsustada, milline on Soodevahe eesvoolu vastuvõtuvõime ja suutlikkus lisanduvat koormust vastu võtta.

Teema on oluline, sest Rail Balticu Soodevahe-Muuga lõigu ettevalmistamisel ja ehitamisel on selgunud, et sademevee äravool Soodevahe peakraavi ei pruugi olla tagatud. Peakraavi suunatakse paljude arenduste (lennujaama laiendused, Suur Sõjamäe piirkond, Rae valla arendused, Rail Baltic jne) veed. Kaalumisel on täiendava kraavi kaevamine riigimaale (suublaks Pirita jõgi), millesse peaksid panustama ka teised arendajad.

2. Eelhinnangus tuleks käsitleda ka sademevee võimaliku saastumise riski, arvestades kavandatavate objektide iseloomu, sealhulgas hooldus-remondihalli, automaatpesula hoonet, rongide värviparandustöödeks ette nähtud värvikambrit, pöördvankrite remondikoda. Nende tegevustega võib kaasneda sademevee saastumine. Kindlasti peaks kajastama, kas sademevesi puutub kokku saasteinetega või mitte. Lähtudes võimalikust saastuskoormusest tuleks hinnata sademevee puhastamise vajadust enne selle keskkonda juhtimist ning kaaluda asjakohaste puhastusseadmete, näiteks liiva- ja õlipüüdurite paigaldamist.

3. Eelhinnangus tuleb selgitada, kas on hinnatud suubla vastuvõtuvõimet ning kas kavandatava tegevusega kaasnev sademevee ärajuhtimine võib mõjutada suubla seisundit ja seeläbi ka Pirita jõge. Soodevahe peakraav (EELIS kood VEE1092700) suubub Pirita jõkke.

Pirita jõgi antud piirkonnas kuulub keskkonnaministri 16.04.2020 „Pinnaveekogumite nimekiri, pinnaveekogumite ja territoriaalmere seisundiklasside määramise kord, pinnaveekogumite ökoloogiliste seisundiklasside kvaliteedinäitajate väärtused ja pinnaveekogumiga hõlmamata veekogude kvaliteedinäitajate väärtused“ määruse nr 19 kohaselt pinnaveekogumite nimekirja. Täpsemalt Soodevahe peakraavi kaudu juhitavad veed jõuavad Pirita pinnaveekogumisse Pirita Vaskjalalt suudmeni (1089200_4, lühinimetus Pirita_4).

⁴ [Kliimamuutustega kohanemise arengukava | Kliimaministeerium](#)

Lääne-Eesti vesikonna veemajanduskavas on 2019. aasta andmetel pinnaveekogumi Pirita_4 koondseisund halb. Eesti pinnaveekogumite 2024.a seisundi vaheinfo andmetel on pinnaveekogumi Pirita_4 koondseisund samuti halb. Halb seisund on põhjustatud varasemalt tuvastatud elustikus elavhõbeda (Hg) sisaldusest (2022) ning benso(a)püreeni ja perfluorooktaansulfonaadi esinemisest vees (2022). Veemajanduskava meetmeprogrammi kohaselt on veekogumi olulisteks koormusteguriteks põllu- ja metsamaa kuivendus, alla 2000 inimekvivalendi reoveepuhastid ja muud heitveelasked, kaevanduse või karjääriga seotud heitveelasked ning paisrajatised.

Transpordiamet märkis oma 18.06.2026 kirjas nr 7.2-2/26/8711-2, et palutakse täpsustada kõnealuse detailplaneeringu elluviimise seoseid Rail Balticu planeeringu ja kohaliku omavalitsuse kõrgema tasandi planeeringute elluviimisega: kas ja mis eesmärgi kavatsetakse ellu viia kõnealuse detailplaneeringuga. Kui riste rajamine on vajalik eelkõige kohalike teede ühendamiseks riigiteega, siis tuleb maavajaduse määramiseks planeeringu mahus koostada eskiisprojekt kuni ringristmikuni. Eskiisprojekti koostamisel tuleb arvestada, et riigitee 11290 on perspektiivselt 2+2 sõiduradadega tee, mis on vajalik Tallinna väikese ringtee elluviimiseks. Transpordiamet soovib olla kaasatud planeeringu koostamisse. Transpordiamet soovib eskiisilahenduse koostamisele kaasata teedeinseneri kui eriteadmistega isik (PlanS §4 lg 6) ohutu liikluslahenduse planeerimiseks ja asjatundlikkuse põhimõtetele vastava projektlahenduse võimaldamiseks (vastavalt EhS § 10).

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

5.1. Detailplaneeringu raames teostatavad uuringud on toodud käesoleva korralduse lisa 2 punktis 8.

5.2. Läbi kaaluda võimalikud avariolukorrad ja nende vältimise meetmed või nende korralduse käitumise lahendused.

5.3. 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.

5.4. Hoonete planeerimisel tuleb ette näha meetmed müra tõkestamiseks. Lähtuda kehtivast standardist EVS 842 „Ehitise heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest.“ Tagada ümbruskonnas ja hoonetes keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ ja sotsiaalministri 01.10.2025 määrusega nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“ ning sotsiaalministri 12.11.2025 määruses nr 61 „Nõuded müra, sealhulgas ultra- ja infraheli ohutusele elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning helirõhutaseme mõõtmise meetodid“ toodud normid müra ja vibratsiooni osas.

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

5.6. Vältida valgusreostust tekitavaid valgustuslahendusi. Analüüsida detailplaneeringuala kasutusaegset valgustatust ning vajadusel näha ette leevendusmeetmed. Lähtuda standardist EVS-EN 17037:2019+A1:2021 "Päevavalgus hoonetes".

5.7. Eesti pinnase radooniriski kaardi järgi on kogu Rae vald kõrge radoonisisaldusega pinnasel (50 - 250 kBq/m³). Tagada hoone ruumiõhu radooni taseme vastavus ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 28.02.2019 määruses nr 19 „Hoone ruumiõhu radoonisisalduse

ja hoone tarindi ehitusmaterjalidest siseruumidesse emiteeritavast gammakiirgusest saadava efektiivdoosi viitetase“ toodud normidele ning keskkonnaministri 30.07.2018 määruses nr 28 „Tööruumide õhu radoonisisalduse viitetase, õhu radoonisisalduse mõõtmise kord ja tööandja kohustused kõrgendatud radooniriskiga töökohtadel“ toodud normidele.

5.8. Parklate rajamisel ja sademeveete ärajuhtimisel tuleb lähtuda kehtivast standardist EVS 843 „Linnatänavad“ ja EVS 848:2021 „Väliskanaliseerimisvõrk“. Puhta ja reostunud sademevee segunemist tuleb vältida. Äravoolu reguleerimiseks ja sademevee immutamiseks/puhastamiseks vajalike rajatiste ruumivajadusega tuleb planeerimisel arvestada.

5.9. Ette näha meetmed põhjavee kaitseks, kuna planeeritav ala paikneb nõrgalt kaitstud ja kaitsmata põhjaveega alal. Sademevee minimeerimise osa peab vastama veeseaduse § 129 lõigetes 1 – 3 toodud põhimõtetele ning Rae valla ühisveevärgi ja –kanaliseerimise ning sademevee ärajuhtimise arendamise kava aastateks 2024-2035 peatükis 9.3 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“.

5.10. Lahendada vertikaalplaneerimine ning sademe- ja drenaaživee kõrvaldamine eelistatult omal kinnistul või kruntidelt eesvooluni, vältida vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele, arvestada transiitvee ärajuhtimisega.

5.11. Arvestada varem tehtud maaparandustöödega ja tagada olemasoleva drenaaži- ja sademeveesüsteemi toimimine.

5.12. Lahendada nii ehitustegevuse ajal tekkivate jäätmete kogumine ja käitlemine kui ka 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.

5.13. Näha ette meetmed soojussaarte minimeerimiseks.

5.14. Parklate alad liigendada madal- ja kõrghaljastusega.

5.15. Raietegevuse teostamisel arvestada pesitsusrahuga.

5.16. Analüüsida keskkonnalubade taotlemise vajadust lähtuvalt kavandatavast tegevusest.

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). Detailplaneeringuga ei kavandata eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga tegevusi. Kavandatav tegevus ei sea eeldatavalt ohtu inimese tervist, heaolu, kultuuripärandit 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 menetluse algatamiseks Soodevahe küla Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km kinnistu osa ja lähiala 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

käesoleva lisa 1 peatükis 5 toodu osas detailplaneeringu koostamise, projekteerimise ja ehitustegevuse käigus.

Koostas:

Astrid Promet
planeeringute spetsialist

LÄHTESEISUKOHAD

Soodevahe küla Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km kinnistu osa ja lähiala detailplaneeringu koostamiseks

1. ÜLDOSA

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on moodustada olemasolevast raudteemaa-alast krunt, millele määratakse ehitusõigus ja hoonestustingimused, sh rongide hooldusdepoo ja jalakäijate galerii ehitamiseks. Lisaks moodustada transpordimaa sihtotstarbega krundid, lahendada juurdepääsud ja liikluskorraldus, tehnovõrkudega varustamine ning haljastus. Planeeringuga lahendatakse osaliselt perspektiivse eritasandilise ristmiku maavajadus ja ehitustingimused.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kooskõlas Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud „Rae valla üldplaneeringuga“, kus planeeringuala maakasutuse juhtotstarbeks on määratud raudteemaa (LR) ja eritasandiline ristmik.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kooskõlas riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 kehtestatud Harju maakonnaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, mille kohaselt asub planeeringuga käsitletav ala suures osas Rail Balticu trassikoridoris, ning ette on nähtud Varivere tee, Suur-Sõjamäe tee ja Kesasoo tee ühendamine ja perspektiivne eritasandiline ristmik.

Raudteemaa on raudteetrasside ning raudteed teenindavate ehitiste maa. Detailplaneeringutega ja raudtee rekonstrueerimisprojektidega kavandada tiheasustusalasid läbivatele raudteelõikudele kaitsehaljastuse rajamine. Kaitsehaljastus tuleb üldjuhul rajada väljapoole raudteemaad, vastasel korral tuleb haljastuse rajamine täiendavalt kooskõlastada raudtee infrastruktuuri valdajaga.

Uute raudteeharude rajamisel ning trassi asukoha täpsemal paika panekul tuleb järgida maapõueseadusega sätestatud tingimusi ning tagada maapõue kaitse põhinõuete täitmine.

2. OLEMASOLEV OLUKORD

2.1. ASUKOHT, PLANEERINGUALA SUURUS JA KONTAKTVÖÖND

2.1.1. Planeeritav ala asub Rae valla ja Tallinna linna piiril Soodevahe külas Tallinn–Tapa raudtee alal Suur-Sõjamäe tee, Linnaaru tee, Visase tänava ja Betooni tänava vahelisel alal. Põhja poolt piirneb ala Vao VIII lubjakivikarjääriga. Juurdepääs alale on Betooni põik teelt.

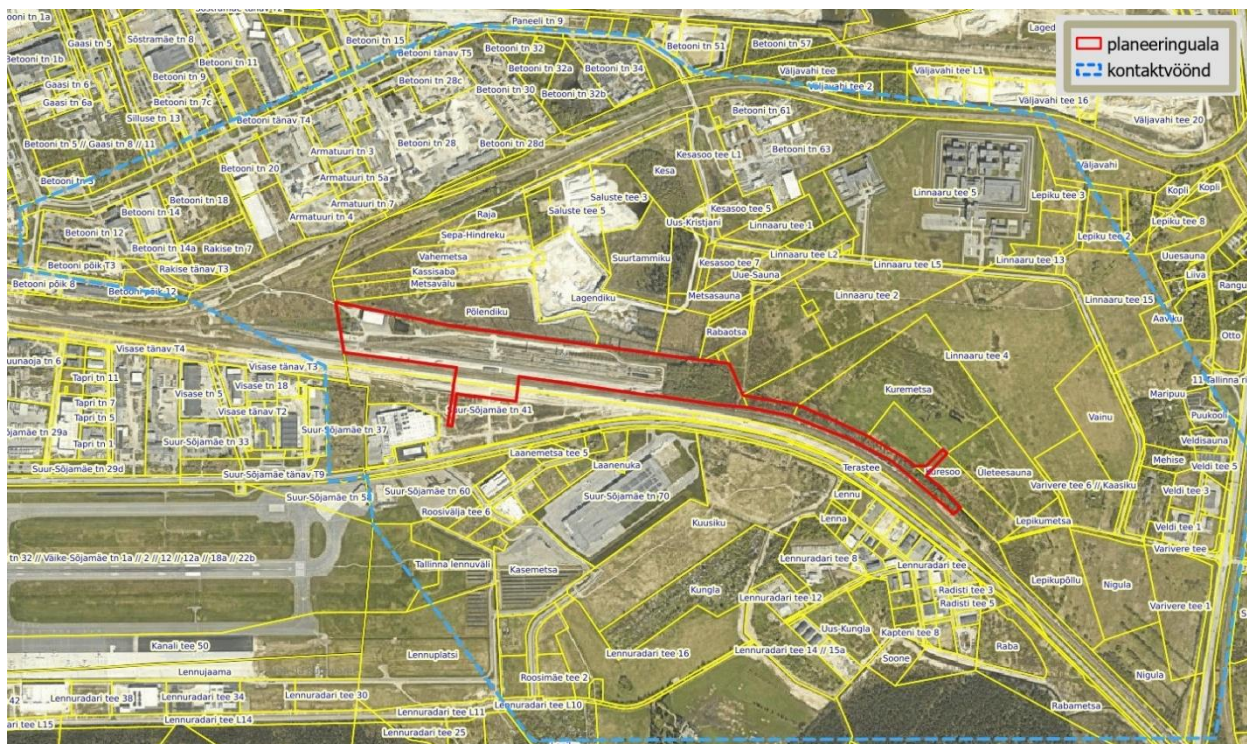
2.1.2. Planeeritava ala hõlmab:

- osa Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km katastriüksusest, kogu suurusega 32,67 ha, sihtotstarve transpordimaa 100%, katastritunnus 65301:011:0054, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13578802;
- osa Linnaaru tee 4 kinnistust, kogu suurusega 24,27 ha, sihtotstarve maatulundusmaa 100%, katastritunnus 65301:011:0323, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13468402;

- osa Kuresoo kinnistust, kogu suurusega 5,50 ha, sihtotstarve maatulundusmaa 100%, katastritunnus 65301:011:0276, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 13955902;
- osa Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistust, kogu suurusega 11,94 ha, sihtotstarve transpordimaa 95%, ärimaa 5%, katastritunnus 65301:001:6651, mille kohta on avatud kinnisturegistri registriosa nr 12432902;
- ja sellega funktsionaalselt seotud alad.

2.1.3. Lähialana kaasatakse planeeringusse maa-ala, mis on vajalik teede- ja tehnovõrkude planeerimiseks.

2.1.4. Planeeringuala suurus on ligikaudu 22 ha.



Joonis 1. Detailplaneeringu ala piir ja kontaktvõõndi piir

2.2. HOONESTUS, HALJASTUS, TEHNOVÕRGUD JA PIIRANGUD

Ehitisregistri andmetel asub planeeringualal mitmeid tehnovõrkude ja raudtee rajatisi: 10 kV elektri maakaabelliin, fiiberoptiline magistraalvalguskaabel, Kaev, siderajatised, veetrass, kanalisatsioonitorustik, gaasitorustik, elektrimaakaabelliin, raudtee nr 3a-baas, Ülemiste jaama raudtee nr 3-baas, Lagedi raudtee truup, raudteetruup Tallinn-Tapa KM 116,480, piirdeaed, Tallinn-Balti kontaktvõrk (Endla-Kitseküla), Ülemiste-Lagedi jaamavahe automaatblokeering, rööbastee nr 1-BAAS Ülemiste, tuletõrje veevõtukoht, hüdrant.

Kinnistuni on rajatud elektri- ja sidekaablid.

Planeeritaval alal lasuvad järgmised maakasutuspiirangud ja kitsendused:

- riigi eriplaneeringu ala Rail Baltic raudtee trassi koridor;
- raudtee kaitsevöönd;
- lennuvälja kaitsevöönd;
- geodeetilise märgi reg nr 48919 kaitsevöönd;
- elektripaigaldise kaitsevöönd;
- sideehitise kaitsevöönd;
- ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni vöönd.

3. LÄHTESEISUKOHAD PLANEERINGU KOOSTAMISEKS

3.1. ARVESTAMISELE KUULUVAD PLANEERINGUD JA MUUD ALUSMATERJALID

1. Planeerimisseadus;
2. Ehitusseadustik;
3. Rae valla üldplaneering (Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsus nr 462);
4. Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine” (Riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkiri nr 1.1-4/41);
5. Haljastusnõuded projekteerimisel ja ehitamisel Rae vallas (Rae Vallavolikogu 18.10.2022 määrus nr 11);
6. Haljastuse hindamise meetodika ning avaliku ala haljastuse nõuded (Rae Vallavalitsuse 30.08.2022 määrus nr 18);
7. Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded (keskkonnaministri 03.10.2016 määrus nr 32);
8. Planeeringu vormistamisele ja ülesehitusele esitatavad nõuded (riigihalduse ministri 17.10.2019 määrus nr 50);
9. Rae valla arengukava muutmine ja vastuvõtmine (Rae Vallavolikogu 19.11.2024 määrus nr 51);
10. Rae valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni ning sademevee ärajuhtimise arendamise kava aastateks 2024 – 2035 (Rae Vallavolikogu 20.05.2024 määrus nr 46);
11. Rae valla jäätmehoolduseeskiri (Rae Vallavolikogu 15.06.2021 määrus nr 73);
12. Rae valla rajatiste väljaehitamise ja väljaehitamisega seotud kulude kandmise kokkuleppimise kord (Rae Vallavalitsuse 25.10.2022 määrus nr 23);
13. Digitaalselt teostatavate geodeetiliste alusplaanide, projektide, teostusjooniste ja detailplaneeringute esitamise kord (Rae Vallavalitsuse 15.02.2011 määrus nr 13);
14. Detailplaneeringute koostamise ning vormistamise juhend (Rae Vallavalitsuse 15.02.2011 määrus nr 14);
15. Kontaktvööndis kehtestatud ja koostamisel olevad detailplaneeringud;
16. Kehtivad projekteerimistingimused;
17. Muud asjakohased õigusaktid, standardid, normatiivid.

4. NÕUDED MAA-ALA PLANEERIMISEKS

4.1. ÜLDNÕUDED

4.1.1. Detailplaneeringu ülesannete lahendamisel võtta aluseks planeerimisseaduse (edaspidi *PlanS*) § 126 lõige 1. Planeeritavale krundile määrata ehitusõigus *PlanS* § 126 lõike 4 kohaselt. Lisaks määrata kruntide täisehitus, hoonete korruselisus ja arhitektuursed kujundusprintsiibid. Kruntide moodustamine ja ehitusõigus anda detailplaneeringu põhijoonisel tabeli kujul.

4.1.2. Detailplaneeringu koosseisus esitada kontaktvööndi analüüs olemasolevate ja planeeritud teede- ja krundistruktuuri ning lähiala hoonestuse näitajate (korruselisus, kõrgus, täisehitus) kohta joonisel ja seletuskirjas.

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

4.1.4. Ehitusprojekti koostamiseks määrata planeeringus konkreetsed tingimused, mis kirjeldavad soovitud ruumilist lahendust piisava täpsusega.

4.1.5. Määrata varjendi kavandamiseks tingimused. Arvestada ehitusprojekti koostamisel, et vajalik on kavandada mitteavalik varjend, kui püstitatakse büroohoone, kaubandus- või teenindushoone, mille suletud netopind on vähemalt 1200 m², tööstus- ja laohoone, mille suletud netopind on vähemalt 1500 m² või avalik varjend, kui hoone kasutusotstarbe tõttu külastavad seda rahvahulgad või kui hoone suletud netopind on vähemalt 10 000 m².

4.1.6. Määrata tingimus ehitusprojekti koostamiseks järgida energiatõhususe miinimumnõudeid (ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 11.12.2018 määruses nr 63 „Hoone energiatõhususe miinimumnõuded“), arvestada kehtivate liginullenergiahoone projekteerimismäärustega; standardiga EVS 840 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“ meetmeid ja standardiga EVS 842 „Ehitise heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest“.

4.1.7. Esitada planeeringus meetmed soojusaarte vältimiseks.

4.1.8. Määrata tingimus ehitusprojekti koostamiseks hoone eskiisprojekt kooskõlastada Rae valla arhitektiga.

4.2. KRUNDIJAOTUS JA HOONESTUS

4.2.1. Kruntide moodustamisel arvestada vajadusega tagada terviklikkus ja otstarbekas kuju, lihtsad ja selged piirid ja arvestada looduslike piiridega.

4.2.2. Hoonestusala määramisel arvestada krundi piire, kaitsevööndeid, tuleohutuskujasid, tehnovõrke ning juurdepääsuteed. Näidata võimalikud hoonete (sh abihoonete) ja rajatiste asukohad joonistel graafiliselt.

4.2.3. Määrata hoonete vahelise ühendusgalerii ehitamiseks vajalikud servituudialad ja ehituslikud tingimused.

4.2.4. Kruntide ehitusõiguse määramisel arvestada alljärgnevate näitajatega:

TABEL 1:

Lubatud krundi kasutamise sihtotstarve	Äri- ja tootmismaa
Krundi minimaalne suurus (m ²)	15 000
Krundi maksimaalne täisehitus %	60%
Hoonete ⁵ suurim lubatud arv krundi kohta	määrata planeeringuga
Hoonete ⁶ suurim lubatud ehitisealune pind krundi kohta (m ²)	määrata planeeringuga
Hoonete lubatud maksimaalne kõrgus (m), põhihoone/abihoone	kuni 16 m / määrata planeeringuga
Hoonete suurim lubatud sügavus	vajadusel määrata planeeringuga
Hoonete suurim lubatud maapealne / maa-alune korruselisis	määrata planeeringuga /-1
Ehitusjoon	vajadusel määrata planeeringuga
Hoonete katuse tüübid	0-20°
Hoonete absoluutkõrgus (m)	määrata planeeringuga
Hoonete tuleohutus	vajadusel määrata planeeringuga

4.2.5. Hoone esinduslik fassaad kujundada raudtee poolsele küljele, kus tuleb kasutada ka esinduslikke materjale. Põhihoonete fassaadid tuleb liigendada nii vormilt, materjalilt kui toonidelt. Hoonete välimus peab olema visuaalselt nauditav ning kaasaegse arhitektuurse lahendusega. Eelistatud materjalid on betoon, puit, klaas. Plekki tohib kasutada vaid aktsendi andmiseks ning hoonete tagaküljel, kus vaated avalikkusele on varjatud. Värvilahenduses eelistada heledaid või sooje ja looduslähedasi värvitoone.

⁵ sh ehitusloakohustusega hooned;

⁶ sh ehitusloakohustusega hooned, kõik hooned, sh abihooned ja mahulised rajatised nagu paviljonid, varikatused jne arvestatakse krundi suurimasse lubatud ehitisealusesse pinda;

Aktsendi andmiseks või eristuva lahenduse loomiseks võib kasutada ka kirkamaid või tumedaid värvitoone. Katusekatte värvi valikul arvestada kuumasaare vältimise vajadusega.

4.3. HALJASTUS JA HEAKORD

4.3.1. Väärtuslik kõrghaljastus maksimaalselt säilitada. Tiheasustusalasid läbivatele raudteelõikudele kavandada kaitsehaljastus, kaitsehaljastus planeerida üldjuhul väljapoole raudteemaad. Läbivate teede äärde näeb Rae valla üldplaneering ette puudeallee.

4.3.2. Piirde (võrkaed) kõrgus on lubatud kuni 2 m, kui muudest nõuetest ei tulene teisiti. Põhijoonisel näidata võimalike piirete asukohad, väravad ei tohi avaneda tee poole. Määrata piirete materjal ja viimistlus.

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

4.3.4. Uute raudteeharude rajamisel ning trassi asukoha täpsemal paika panekul tuleb järgida maapõueseadusega sätestatud tingimusi ning tagada maapõue kaitse põhinõuete täitmine.

4.4. LIIKLUSKORRALDUS

4.4.1. Tagada juurdepääs avalikult teelt või määrata planeeringus vajalikud kokkulepped erakinnistutel asuvate teede kasutamiseks. Juurdepääs kinnistule näha ette Linnaaru tee (Kesasoo tee) ja Varivere viadukti poolt. Säilitada võib lisa juurdepääsu Betooni põigust. Avaliku kasutusega teedele moodustada transpordimaa sihtotstarbega krundid.

4.4.2. Näidata planeeringus mitmetasandilise ristmiku ruumivajadus ja määrata vajalikud servituudialad.

4.4.3. Rae Vallavolikogu 08.12.2009 otsusega nr 24 kehtestatud „Soodevahe tööstuspargi detailplaneeringu“ lahendusega on Betooni põik 20 // Varivere tee 10 // Tallinn-Tapa 115-118,2 km kinnistule kavandatud transpordimaa sihtotstarbega krunt pos 21 (Kesasoo tee) ja juurdepääs planeeritud krundile pos 6 ning sõidutee ja kergliiklustee Suur-Sõjamäe teeni. Nende teede ümber planeerimisel ja planeeritud juurdepääsu likvideerimisel teha koostööd Linnaaru põik 1 kinnistu omanikuga.

4.4.4. Detailplaneeringu põhijoonisel ja seletuskirjas esitada parkimiskohtade arv. Parkimine, sh jalgrataste parkimine lahendada omal krundil vastavalt arendatava ala täpsemale kasutusele ning kehtivatele parkimismääradele lähtuvalt EVS 843 Linnatänavad.

4.4.5. Teede, parkimiskohtade vms liiklusruumi kavandamisel lähtuda standardist EVS 843 Linnatänavad. Näidata joonistel parklate, sh jalgrataste parklad. Käsitleda detailplaneeringus elektriautode, tõukerataste ja -jalgrataste laadimistaristu kavandamise vajadust, määrata tingimused ehitusprojekti koostamiseks. Näidata põhijoonisel lumeladustamisalad.

4.4.6. Analüüsida erinevate liikumisviisidega juurdepääsu võimalusi. Detailplaneeringu põhijoonisel ja kontaktvööndi analüüsi joonisel esitada bussiliinide ja -peatuste asukohad. Detailplaneeringu lahenduse koostamisel lähtuda säästvat liikuvust ja ligipääsetavust käsitlevast Rae valla liikuvusuuringust (kättesaadav: <https://rae.ee/sites/default/files/documents/2025-07/Rae%20valla%20liikuvusuuring%202025.pdf>).

4.5. TEHNOVÕRGUD

4.5.1. Lahendada tehnovarustus planeeritaval maa-alal ühisvõrkude baasil. Anda tehno võrkude koondplaan koos uute tehno võrkude ära näitamisega kooskõlastatult tehno võrkude valdajatega. Koondplaani alusplaanina kasutada vormistatud detailplaneeringu joonist M 1:500 või 1:1000. Vajadusel määrata tehno võrkude jaoks servituudid või kitsendused. Planeeringuala peab haarama kogu võrguühenduse. Tehnilised tingimused taotleb tellija või projekteerija võrguvaldajatelt vastavalt nende vahelisele lepingule.

4.5.2. Tehno võrgud vee- ja kanalisatsiooni osas lahendada ühisvõrkude baasil. Tehniliste tingimuste osas pöörduda AS ELVESO poole.

4.5.3. Elektrivarustus lahendada vastavalt Elektrilevi OÜ tehnilistele tingimustele.

4.5.4. Sidevarustus lahendada operaatorineutraalse sidetaristu baasil.

4.5.5. Kavandatavate hoonete soojavarustus lahendada võimalikult keskkonnasäästlikult, vastavalt tellija soovidele.

4.5.6. Lahendada tuleb vertikaalplaneerimine ning sademe- ja drenaažvee kõrvaldus kruntidelt eesvooluni, välistada vee valgumine naaberkinnistutele ja transpordimaa kinnistutele, arvestada transiitvee ärajuhtimisega. Sademevee ärajuhtimisel tuleb lähtuda kehtivast standardist EVS 848 „Väliskanaliseerimisvõrk“. 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 naaberkinnistust maapinnast. Vertikaalplaneerimisega tuleb tagada sademevee mitte kaldumine naaberkinnistutele. Anda kavandatavad hoonestusala kõrgusmärgid ning näidata sademeveejuhtimise suunad. Arvestada varem tehtud maaparandustöödega ja tagada olemasoleva drenaaži- ja sademeveesüsteemi toimimine. Sademe- ja drenaažvee ärajuhtimise lahenduse tehniliste tingimuste osas pöörduda Aktsiaselts ELVESO poole.

4.5.7. Tuletõrje veevarustus lahendada vastavalt kehtivatele nõuetele.

5. NÕUTAVAD DETAILPLANEERINGU KOOSKÕLASTUSED

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
Päästeameti Põhja päästekeskus Transpordiamet Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet Elektrilevi OÜ Aktsiaselts ELVESO	Planeeringualaga piirnevate kinnistute omanikud, MTÜ Rae Valla Alevike- ja Külavanemate selts ja isikud, kes avaldavad planeeringu koostamise ajal soovi olla kaasatud.

Planeeringu koostaja koostab kooskõlastuste ja koostöö koondtabeli. Vajadusel saadab tabeli näidise Rae Vallavalitsus. Tehno võrkude 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, kontaktvõõndi skeem koos naaberplaneeringute lahendustega, tugiplaan kehtival topogeodeetilisel alusplaanil koos naaberkatastriüksuste piiridega mõõdetuna vähemalt 20 m planeeringualast väljaspool ja

fotoodega olemasolevast situatsioonist, põhijoonis, illustreeriv joonis, tehnovõrkude joonis M 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“. Kehtetuks tunnistatava detailplaneeringu kohta esitada PlanS § 4¹ lg 6 kohased andmed. Planeering peab olema vormistatud eespool nimetatud määruse kohaselt enne planeeringu vastuvõtmist. Vormistamist saab kontrollida planeeringute andmekogus automaatkontrollidega. Vastuvõtmiseks esitatava planeeringu koosseisus esitada kontrolli läbimise tulemus ehk kontrolli tulemusena väljastatud süsteemi vigade, hoiatuste ja informatiivsete teadete loetelu.

6.2. Detailplaneeringu seletuskirjas esitada detailplaneeringu elluviimise tegevuskava nummerdatult.

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

6.4. 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 kuni neli kuud;
2. planeeringulahenduse sisuline koostamine ja läbivaatamine: minimaalselt neli kuud;
3. planeeringu kooskõlastamine ja arvamuse avaldamine: minimaalselt kaks kuud;
4. planeeringu vastuvõtmine: minimaalselt üks kuu;
5. planeeringu avaliku väljapaneku, vajadusel avaliku arutelu korraldamine: kaks kuni neli kuud;
6. planeeringu esitamine vajadusel heakskiitmiseks: üks kuni kolm kuud;
7. planeeringu kehtestamine ja kehtestamisest teavitamine: üks kuni kaks kuud;
8. planeeringute andmekogusse vajalike materjalide esitamine: kaks nädalat.

8. PLANEERINGU KOOSTAMISEKS VAJALIKUD UURINGUD JA KAASATAVAD ISIKUD

1. Planeeringuala geodeetiline mõõdistus.
2. Kõrg- ja/või madalhaljastuse hindamine vastavalt Rae Vallavalitsuse 30.08.2022 määrusele nr 18 „Haljastuse hindamise metoodika ning avaliku ala haljastuse nõuded“.
3. Juhul, kui detailplaneeringus ei määrata ehitusprojekti koostamiseks nõuet teostada pinnaseõhust radoonitaseme mõõtmised ja nende mõõtmise tulemustega arvestada või tingimust kavandata radoonikindlad hooned, siis tuleb detailplaneeringu koostamisel välja selgitada radooniohje meetmete rakendamise vajadus teostades pinnaseõhust radoonitaseme mõõtmised lähtudes standardist EVS-ISO 11665-11 „Pinnaseõhu kontrollimeetod proovivõtuga sügavusest“ ja kehtivast standardist EVS 840 „Juhised radoonikaitse meetmete kasutamiseks uutes ja olemasolevates hoonetes“.
4. Liiklusuuring, mis sisaldab nii olemasolevaid, kui ka perspektiivseid liiklussageduse tasemeid ning hindab mõjusid olemasolevale ja kavandatavale taristule.

Täiendavate uuringute ja analüüside vajadus selgub detailplaneeringu koostamise käigus.

9. RAE VALLA E-TEENUSED

Detailplaneeringu koostamisega seotud materjalid esitatakse, kas planeeringust huvitatud isiku või planeerija poolt, menetluse erinevates etappides Rae valla iseteeninduse kaudu: <https://iseteenindus.rae.ee/>.

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

10. LÄHTESEISUKOHTADE KEHTIVUS

Lähteseisukohad kehtivad üks aasta lähteseisukohtade kinnitamisest.

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

Koostas:

Elo Talvoja
planeeringute menetleja