

Tori vallas Sindi linnas Kalda tee 3 kinnistu DP KSH eelhinnang

Töö nr 22004237

Tartu 2022

Epp Zirk

Keskkonnakorralduse spetsialist



HENDRIKSON & KO

Raekoja plats 8
51004 Tartu
tel +372 740 9800

Maakri 29
10145 Tallinn
tel +372 617 7690

Hendrikson & Ko
www.hendrikson.ee
hendrikson@hendrikson.ee

Sisukord

SISSEJUHATUS.....	4
1 KAVANDATAVA TEGEVUSE ASUKOHT JA LÜHIKIRJELDUS	6
2 VASTAVUS STRATEEGILISTELE PLANEERIMISDOKUMENTIDELE	8
2.1 Pärnu maakonnaplaneering 2030+	8
2.2 Pärnu maakonna planeeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“	9
2.3 Sindi linna üldplaneering	11
3 MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS	13
4 KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV MÕJU	16
4.1 Looduskeskkond	16
4.2 Müra ja välisõhu kvaliteet	16
4.3 Sotsiaalne keskkond	17
5 KOKKUVÕTE	19

SISSEJUHATUS

Käesolev keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) eelhindang on koostatud Pärnumaal Tori vallas Sindi linnas Kalda tee 3 kinnistu (katastritunnus 74101:006:0053) detailplaneeringu (DP) eskiislahendusele (joonis 1.2, ptk 1). Eelhindangu koostamise ajal detailplaneeringut veel algatatud ei ole.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimise vajalikkuse üle otsustamisel on aluseks *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus* (KeHJS).

Keskkonnamõju on KeHJS § 2¹ kohaselt kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasnev vahetu või kaudne mõju inimese tervisele ja heaolule, keskkonnale, kultuuripärandile või varale. Vastavalt § 2² peetakse keskkonnamõju oluliseks, kui see võib eeldatavalt ületada tegevuskoha keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

KSH kohustuslikkus on sätestatud KeHJS-i § 33 lg 1. Kavandatav tegevus ei kuulu KeHJS-i § 33 lõike 1 kohaselt KSH kohustusega tegevuste hulka, kuid sama paragrahvi lõike 2 kohaselt tuleb KSH algatamise vajalikkust kaaluda ja anda selle kohta eelhindang, kui tegemist on üldplaneeringut muutva detailplaneeringuga või kui kavandatakse tegevust, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju.

Vastavalt KeHJS § 33 lg 3 tuleb KSH algatamisvajaduse üle otsustamisel lähtuda:

- strateegilise planeerimisdokumendi iseloomust ja sisust;
- strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnevast keskkonnamõjust ja mõjutatavast alast;
- asjaomaste asutuste seisukohast.

Paragrahv 33 lg 3 p 1 nimetatud asjaolude hindamisel tuleb vastavalt § 33 lg 4 lähtuda järgmistest kriteeriumitest:

- missugusel määral loob strateegiline planeerimisdokument aluse kavandatavatele tegevustele, lähtudes nende asukohast, iseloomust ja elluviimise tingimustest või eraldatavatest vahenditest;
- missugusel määral mõjutab strateegiline planeerimisdokument teisi strateegilisi planeerimisdokumente, arvestades nende kehtestamise tasandit;
- strateegilise planeerimisdokumendi asjakohasus ja olulisus keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse;
- strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega seotud keskkonnaprobleemid;
- strateegilise planeerimisdokumendi, sealhulgas jäätmekäitluse või veekaitsega seotud planeerimisdokumendi tähtsus Euroopa Liidu keskkonnaalaste õigusaktide nõuete ülevõtmisel.

Paragrahv 33 lg 3 p 2 nimetatud asjaolude hindamisel tuleb vastavalt KeHJS § 33 lg 5 lähtuda järgmistest kriteeriumidest:

- mõju võimalikkus, kestus, sagedus ja pöördumus, sealhulgas kumulatiivne ja piiriülene mõju;
- oht inimese tervisele või keskkonnale, sealhulgas õnnetuste esinemise võimalikkus;
- mõju suurus ja ruumiline ulatus, sealhulgas geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond;

- eeldatavalt mõjutatava ala väärtus ja tundlikkus, sealhulgas looduslikud iseärasused, kultuuripärand ja intensiivne maakasutus;
- mõju kaitstavatele loodusobjektidele;
- eeldatav mõju Natura 2000 võrgustiku alale.

Käesolev KSH eelhindang on teostatud eesmärgiga välja selgitada kavandatava tegevusega kaasnev võimalik keskkonnamõju ja selle ulatus. Töö käigus hinnatakse detailplaneeringuga kaasnevaid võimalikke mõjusid keskkonnale ning vajadusel nähakse ette leevendavad meetmed ebasoodsa keskkonnamõju minimeerimiseks ja/või vältimiseks. Käesoleva keskkonnamõju eelhindangu raames on lähtutud KeHJS §33 lg 4 ja lg 5 toodud kriteeriumitest. Käesolevat KSH eelhindangut võib otsustaja kasutada kaalutusotsuse tegemisel keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamise või mitte algatamise osas.

Kavandatava tegevusega seonduv informatsioon ja materjalid on saadud suuliselt ja kirjalikult Tellijalt seisuga jaanuar 2022. Eelhindangu on koostanud OÜ Hendrikson & Ko keskkonnaspetsialist Epp Zirk koostöös teiste ettevõtte ekspertidega (müraekspert Veiko Kärbla).

1 KAVANDATAVA TEGEVUSE ASUKOHT JA LÜHIKIRJELDUS

Planeeringuala asub Sindi linnas vahetult Kalda tee ja Pärnu jõe vahelisel alal linna keskusest eemal lääne suunas. Piirkonnas paiknevad peamiselt üldkasutatavad või sihtotstarbeta maad, lääne ja lõuna suunas eramukrundid. DP ala paiknemine on kujutatud joonisel 1.1.

Planeeringualal varem kehtinud Sindi Linnavolikogu 15.02.2001 otsusega nr 84 kehtestatud Kalda tee 1b kinnistu detailplaneering tunnistati kehtetuks Tori vallavolikogu otsusega 2021. aasta aprillis. Kinnistul ei ole hooneid, rajatisi, kommunikatsioone. Arendaja sõnul on kinnistul puurkaev¹. Ligipääs on tagatud Kalda teelt.

Planeeringuala vahetus läheduses asuvad järgmised kinnistud:

- Kalda tee 1 (74101:006:0073; 100% üldkasutatav maa);
- Kalda tee (74101:006:0306; 100% transpordimaa);
- Kalda tee 7 (74101:006:0219; 100% elamumaa);
- Auli tn 2 (74101:006:0282; 100% elamumaa);
- Auli tänav (74101:006:0292; 100% transpordimaa);
- Linnuriigi kaldaala (74101:001:0379; 100% üldkasutatav maa).



Joonis 1.1 Kalda tee 3 kinnistu paiknemine (DP ala piir markeritud roosa punktiiriga). *Maa-ameti kaardirakendus, jaanuar 2022*

¹ Riiklikus registris <https://veka.keskkonnainfo.ee/veka.aspx> puudub vastav teave ning võimalik puurkaevu paiknemine, seisukord ning selle nõuetekohane säilitamine (sh sanitaarkaitseala moodustamine) või tamponeerimine tuleb täpsustada DP käigus.

Eelhindangu koostamise aluseks olev ideekavand seisuga 11.11.2021 on toodud joonisel 1.2. Vastavalt arendajalt saadud infole soovitakse planeeringuga olemasolev Kalda tee 3 kinnistu jagada neljaks kinnistuks ning muuta tänane 100% ärimaa sihtotstarve elumumaaks. Eluhooned kavandatakse ülejutusjoonest Kalda tee poole (joonisel 1.2 rohelise viirutusega ala), jõe poole kavandatakse abihooneid. Igale kinnistule tagatakse juurdepääs Kalda teelt. Rajatavad hooned ühendatakse linna ühisveevärgi ning kanalisatsiooniga. Küttesüsteem lahendatakse lokaalselt.



Joonis 1.2 Kalda tee 3 kinnistul kavandatav seisuga 17.01.2022

2 VASTAVUS STRATEEGILISTELE PLANEERIMISDOKUMENTIDELE

Alljärgnevalt tuuakse ülevaade planeeringuga seotud asjakohastest planeerimisdokumentidest, milleks on:

- Pärnu maakonnaplaneering 2030+²
- Pärnu maakonna planeeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“³
- Sindi linna üldplaneering⁴

2.1 Pärnu maakonnaplaneering 2030+

Kogu Pärnumaad haarava Pärnu maakonnaplaneeringu (MP) koostamisel on tasakaalustatult arvestatud nii riiklike kui ka kohalike huvidega. See on dokument, mille koostamisel on lähtutud üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ ja Pärnumaa arengustrateegias 2030+ seatud eesmärkidest. Arvestatud on teiste riigi tasandi strateegiliste dokumentide ja riskianalüüside ning kohalike omavalitsuste üldplaneeringutega.

Pärnu maakonna ruumilise arengu suunamisel on võetud aluseks põhimõtted, mis tulenevad erinevatest riiklikest ja maakondlikest arengudokumentidest ning käesoleva planeeringu kontekstis on asjakohane välja tuua, et maakonnaplaneeringus on muuhulgas oluliseks peetud tugeva keskusasulate võrgustiku kujundamist (sh linnalise asustusega asulate tihendamist) ja üleujutuste ja kliimamuutustega kaasnevate aspektide arvestamist.

Sindi linn jääb maakonnaplaneeringu kohaselt Pärnu linnaga väga tihedalt seotud Pärnu linnastu piiresse. Pärnu linnastu hõlmab Pärnu linna vahetus lähiümbruses paiknevad asulad ja neid on võimalik käsitleda võrdlemisi ühtse tiheasustusega Pärnu linnapiirkonnana. Sellises alas on eelistatud keskuste kompaktsuse tõstmist.

Arvestades, et tegemist on üleujutusohuga alaga, on asjakohased maakonnaplaneeringus toodud tingimused:

- üleujutusriskiga alal eelistada maakasutusfunktsioone, mis on üleujutusriskist vähem mõjutatud;
- üleujutusriskiga alal majanduslikku kahju vältimiseks määrata uute elamute ja ühiskondlike hoonete esimese korruse põranda lubatavaks madalaimaks ehituskõrguseks vähemalt 3 m, soovituslikult 3,5 m;
- alla 3 m absoluutse kõrgusega aladele on erandina lubatud kavandada kasutatavuse mõistes vähem olulisi funktsioone ja mitteeluruumi (garaaž, hoiuruum, sissepääs, fuajee jms) arvestades üleujutusohust tuleneda võivate riskidega;
- üleujutusohuga aladele on soovitatav uusi elamualasid mitte kavandada. Kui asustust siiski kavandada, siis teadvustada üleujutusohu ja planeerida

² Kehtestatud riigihalduse ministri 29.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/74. <https://maakonnaplaneering.ee/142>

³ <https://maakonnaplaneering.ee/151>

⁴ <https://www.torivald.ee/documents/17490526/18907440/Sindi+linna+%C3%BCldplaneering.pdf/39d2b81b-db59-49e9-8712-b2fb08e7ccfc?version=1.0>

üldplaneeringuga ka meetmed kahjude vältimiseks. Vajadusel kavandada ennetus- ja/või leevendusmeetmed üleujutusega toimetulekuks ka olemasoleva asustusega üleujutusalaadele, et vältida kahju varale, inimese tervisele ja keskkonnale.

MP planeeringulahenduses on kajastatud varasemalt kehtestatud või paralleelselt koostamisel olnud maakonnatasandi planeeringutega kavandatavad tehnilise taristu objektid, millest üks on ka Via Baltica trassi asukoha täpsustamine (vt ptk 2.2).

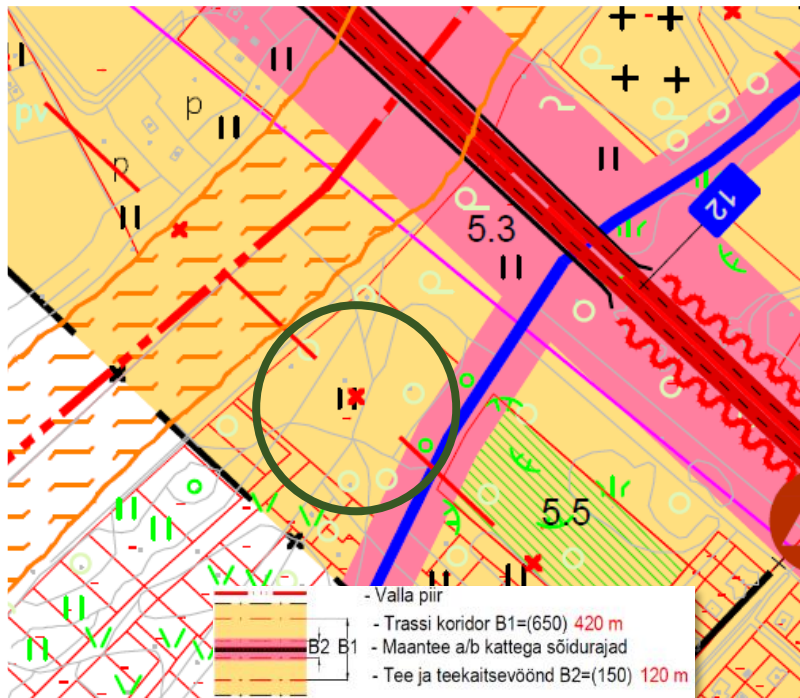
Maakonnaplaneeringus on täpsustatud ka rohevõrgustiku elementide paiknemist ning seatud tingimusi, mida arvestada võrgustiku toimivuse tagamiseks. Käesolev DP ala asub Pärnu jõe kaldaalal. Vastavalt maakonnaplaneeringule on roheline võrgustiku toimimiseks otstarbekas kasutada ehituskeeluvööndit jõgede ääres, kus roheline võrgustiku koridori laiuseks on ehituskeeluvööndi ulatus.

Kavandatav tegevus ei ole otseses vastuolus Pärnu maakonnaplaneeringuga. Samas on vajalik planeeringulahenduse väljatöötamisel arvestada soovitude ja tingimustega, mis tulenevad sellest, et planeeringualale ulatub rohevõrgustiku koridor, osaliselt on ala üleujutusohuga piirkonnas ning ala jääb tervikuna Via Baltica trassikoridori (vt ptk 2.2).

2.2 Pärnu maakonna planeeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“

Käesolev detailplaneeringuala jääb tervikuna Via Baltica trassikoridori (joonis 2.1).

Vastavalt teemaplaneeringu seletuskirjale on Via Baltica maantee riigi jaoks oluline, et tagada liikumisvõimalused nii rahvusvahelisel kui kohalikul tasandil. Sellest tulenevalt on trassikoridori reserveerimine ja sinna tee rajamise võimaluse loomine riiklik huvi. Kõigi uute üld- ja detailplaneeringute koostamisel tuleb maantee asukohaga ettenähtud koridoris arvestada. Oluline on tee lähedusse lubada edaspidi vaid neid tegevusi, mis ei välista maantee väljaehitamise võimalust. Samal ajal võib kavandatava tee alal jätkata tegevusi, mis on vastavuses senise maakasutuse sihtotstarbega.



Joonis 2.1. Väljavõte Via Baltica teemaplaneeringust. DP piirkond tähistatud tumerohelise ovaaliga.

Teemaplaneeringuga on seatud mitmeid tingimusi trassikoridoris maakasutuse muutmiseks, planeerimiseks, projekteerimiseks ja ehituslubade väljastamiseks:

- Trassikoridoris võib ennekõike arendada äri- ja tootmistegevust ja tegevusi, mis haakuvad maatulundusmaa sihipärase kasutamisega, vältida tuleb uute müratundlike ehitiste rajamist (nt koolid, lasteaiad, haiglad, elamud jms), mis tingivad inimese pikaajalise viibimise sanitaarkaitsevööndina käsitletavas alas.
- Kavandatava uue maantee trassikoridoris või olemasoleva maantee sanitaarkaitsevööndis ei ole soovitatav olemasolevat metsa maha võtta nii elamu- kui ka tootmisalade arendamise eesmärgil.
- Edaspidiste üld- ja detailplaneeringute koostamisel tuleb arvestada valitud trassikoridoriga ja põhimaantee ning kavandatud kogujateede võimalike asukohtadega.
- Trassikoridoris on soovitatav vältida sotsiaalobjektide või uute elamute kavandamist. **Nende planeerimisel tagada müra jms keskkonnasaaste arvestamine objekti ehitaja poolt kasutades inseneritehnilisi meetmeid (mürasummutavad seinad, akna- jne konstruktsioonid, arendaja poolt rajatavad müratõkked vms) või näha ette tee ja hoonestuse vahele täiendav haljastus.**
- Detailplaneeringutes, kus elamu või elamud või müratundlikud sotsiaalfunktsiooniga hooned nähakse ette uuele teele lähemale kui 300 m, tuleb läbi viia müraproгноos ja planeeringud/projektid kooskõlastada Maanteeameti ja Terviseametiga.
- Kuni käesoleva teemaplaneeringu elluviimiseni konkreetsel alal (teelõigul) võib olemasolevaid krunte ja kinnistuid edasi kasutada nende senise sihtotstarbe järgi. Senist maakasutust planeering koheselt ei kitsenda. **Trassikoridori ja planeeringus seatud planeerimise, projekteerimise ja maakasutus ning ehitustingimusi tuleb järgida juhul, kui krundi või kinnistu seniseid ehitustingimusi või sihtotstarvet**

soovitakse muuta või kui asutakse teed projekteerima või trassikoridoris koostama uusi planeeringuid.

- Senise sihtotstarbega maad võib maaomanik edasi kasutada praegusel sihtotstarbel seni, kuni ta seda soovib või kui koostatakse konkreetse tee lõigu kohta kas detailplaneering või tee-ehitusprojekt. Kui maad soovib kasutada keegi peale maaomaniku, peab ta maa ostmisel või rentimisel arvestama tee rajamise võimalikkusega tulevikus. Tee rajamine otsustakse konkreetsete lõikude kaupa, alгатades detailplaneeringu või tee-ehitusprojekti koostamise.
- Maa võõrandamine viiakse ellu kas detailplaneeringu või tee-ehitusprojekti alusel. Detailplaneering või tee-ehitusprojekt määrab teemaa piiri ja võõrandatava maa-ala täpse ulatuse. Esialgu reserveeritakse üldplaneeringus transpordimaa juhtotstarbega alana tee ja teekaitsevööndi ala. **Tagamaks trassikoridoris tee rajamise võimaluse säilimise, tuleb kõik maa juht- ja sihtotstarbe muudatused ja ehituslubade väljastamised kavandatud trassikoridoris kooskõlastada eelnevalt kirjalikult Maanteeametiga.**

Kalda tee 3 kinnistul detailplaneeringu koostamisel ning kavandatavate tegevuste planeerimisel on vajalik juba võimalikult varases etapis teha koostööd Transpordiameti⁵ ning Terviseametiga. Kavandatav tegevus planeeringualal ei ole välistatud, kuid eeldab teemaplaneeringust lähtuvalt mitmete tingimuste (sh mürauringu läbiviimist) täitmist.

2.3 Sindi linna üldplaneering

Kehtiva Sindi linna üldplaneeringu kohaselt on Kalda tee 3 kinnistu seal varem kehtestatud (ja tänaseks kehtetuks tunnistatud) DP järgi ärimaa. Samas ümbruskonnas on valdavad elamumaa põhisihtotstarbega alad, mis võimaldavad ka ärimaa sihtotstarvet. Arvestades käesoleva töö konteksti ja arendusala lähialal väljakujunenud miljööd, on mõistlik lähtuda planeeringu koostamisel elamualadele seatud tingimustest.

Üldplaneeringu seletuskirjas on toodud üldiste arhitektuurireeglite ja ehituspõhimõtete juures välja, et oluline on Sindi linnale omase linnaruumi säilimisega ning põhiliseks elamutüübiks peab jääma ühepereelamu, mille puhul on oluline arvestada mahu ning materjalide valikul ümbruskonnas olemasolevate hoonetega ja vältida olemasolevatest silmatorkavalt erinevaid hoonet. Minimaalne krundi suurus käesoleval planeeringualal on 1000 m². ÜP-s on seatud ka mitmeid nõudeid hoonete paiknemisele krundil (nt min 5 m kinnistu piirist, max 3 hoonet jmt), hoonete mõõtmetele (nt üksikelamu max kõrgus 8,5 m), piiretele (nt max kõrgus 1,5 m ja läbipaistmatud piirded tänava ääres ei ole lubatud).

⁵ Alates 1. jaanuari 2021 on Veeteede Amet, Lennuamet ja Maanteeamet ühendatud Transpordiametiks.



Joonis 2.1 Väljavõte kehtiva Sindi linna üldplaneeringu maakasutusplaanist. Planeeringuala piirkond markeritud roosa ovaaliga.

Arvestades, et kehtiv ÜP on kehtestatud aastal 2005 ning maakonnaplaneeringu raames on rohevõrgustiku andmeid oluliselt uuendatud, on asjakohane lähtuda maakonnaplaneeringus toodud tingimustest rohevõrgustiku osas. Samas saab välja tuua ka seda, et sisulist vastuolu kehtiva ÜP ja MP vahel rohevõrgustiku teema kontekstis ei ole, kuid MP on selles küsimuses oluliselt täpsem.

Kavandatav tegevus ei vasta kehtivale Sindi linna üldplaneeringule, kuna on maa sihtotstarvet muutev – ärimaast elamumaaks. Samas ei ole kavandatav tegevus sisuliselt vastuolus piirkonnas tänaseks välja kujunenud olukorraga, kus DP piirkonnas on tegemist sisuliselt elamualaga.

3 MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS

Planeeringuala paikneb Sindi linna lääneservas Kalda tee ääres piirkonnas, mis on inimtegevusest tugevalt mõjutatud. Planeeringuala jääb tiheda asustusega elamurajooni ning rohelse looduslikuma ilmega piirkonna piirialale. Planeeringualal on Kalda tee poolses servas võrdlemisi hõre kõrghaljastus ning Pärnu jõe poolses osas rohualad, mida niidetakse regulaarselt (joonis 1.1).

Looduskaitsealasid, kaitsealuste liikide elupaiku ja leiukohti ega muid üksikobjekte EELIS andmebaasi⁶ andmetel planeeringualal ei ole. Lähim looduskaitseala on Pärnu jõe hoiuala (KLO2000293) ja sellega sarnastes piirides olev Natura 2000 võrgustikku kuuluv Pärnu jõe loodusala (RAH0000027) (joonis 3.1). Pärnu jõe looduslal kaitstakse nõukogu direktiivi 92/43/EMÜ I lisas nimetatud elupaigatüüpe – jõed ja ojad (3260), lamminiidud (6450) ja puisniidud (6530*) ning II lisas nimetatud liikide – hingu (*Cobitis taenia*), võldase (*Cottus gobio*), jõesilmu (*Lampetra fluviatilis*), lõhe (*Salmo salar*) ja paksukojalise jõekarbi (*Unio crassus*) elupaiku⁷.

Pärnu jõgi on III kaitsekategooria liikide hink (*Cobitis taenia*) ja võldas (*Cottus gobio*) leiukoht. Planeeringuala ümbruses on ka II kaitsekategooriasse kuuluvate käsitiivaliste suurvidevlane (*Nyctalus noctula*), veelendlane (*Myotis daubentonii*), põhja-nahkhiir (*Eptesicus nilssonii*), hõbe-nahkhiir (*Vespertilio murinus*), tiigilendlane (*Myotis dasycneme*), pargi-nahkhiir (*Pipistrellus nathusii*) leiukohad.



Joonis 3.1 Looduskaitsealad ja liigid planeeringuala ümbruses.

⁶ <https://infoleht.keskkonnainfo.ee/>

⁷ Pärnu jõe loodusala kaitsekorralduskava 2015-2024 <https://eelis.ee/GetFile.aspx?fail=1325597204>

Vastavalt Pärnu maakonnaplaneeringule on veekogude kaldaalad ehituskeeluvööndi ulatuses arvestatud rohevõrgustiku osaks. Sellest tulenevalt jääb ka planeeringuala Pärnu jõe poolne osa ca 30 m laiuse ribana rohevõrgustiku koridori alale.

Kalda tee 3 kinnistule ulatub Pärnu jõe ehituskeeluvöönd ning piiranguvöönd. Planeeritavale alale ulatub Pärnu jõe kalda ehituskeeluvöönd ja piiranguvöönd (joonis 3.2). Vastavalt looduskaitseaduse (LKS) § 34⁸ on kalda kaitse eesmärk *kaldal asuvate looduskoosluste säilitamine, inimtegevusest lähtuva kahjuliku mõju piiramine, kalda eripära arvestava asustuse suunamine ning seal vaba liikumise ja juurdepääsu tagamine*. Kalda tee 3 kinnistule ulatuvad järgmised kitsendused:

- **Ehituskeeluvöönd** – vööndi ulatus Pärnu jõel on 50 m; uute hoonete ja rajatiste ehitamine on selles vööndis keelatud.

Seaduses on § 38 lg 4 ja lg 5 täpsustatud olukordi, millele ehituskeeld ei laiene. Näiteks ei laiene see tiheasustusala ehituskeeluvööndis varem väljakujunenud ehitusjoonest maismaa suunas olemasolevate ehitiste vahele uue ehitise püstitamisele, piirdeaedadele, olemasoleva elamu tarbeks rajatavale tehnovõrgule ja -rajatisele. Sama paragrahvi lõige 9 täpsustab, et kui kohalik omavalitsus lubab kalda ehituskeeluvööndis ehitamist vastuolus § 38 sätestatuga, ei teki isikul, kellele ehitusluba väljastati või kelle huvides ehitamine on, vastavalt haldusmenetluse seadusele õiguspärasest ootust ehitamise õiguspärasuse osas.

- **Piiranguvöönd** – vööndi ulatus Pärnu jõe kaldal on 100 m. Kalda piiranguvööndis on keelatud:
 - reoveesette laotamine;
 - matmispaiga rajamine;
 - jäätmete töötlemiseks või ladustamiseks määratud ehitise rajamine ja laiendamine, välja arvatud sadamas;
 - maavara kaevandamine;
 - mootorsõidukiga sõitmine väljaspool selleks määratud teid ning maastikusõidukiga sõitmine.

Planeeringuala jääb suuremas osas üleujutusohuga alale, kus Maa-ameti kaardirakenduses avaldatud andmete põhjal on üleujutuse esinemise tõenäosus 1 kord 10 aasta jooksul (joonis 3.3). Planeeringuala jääb küll vahetult välja „Üleujutusohupiirkonna ja üleujutusega seotud riskipiirkonna kaardid“ töös määratud üleujutusohuga alast (ilmselt seetõttu, et seal ei olnud kaartide tegemise ajal hoonestust ega muid võimalikke ohustatud objekte), kuid reaalselt on vajalik arvestada kavandatavate tegevuste planeerimisel ning elluviimisel kindlasti üleujutusohuga.

⁸ Looduskaitseadus (2004) RT I, 10.07.2020, 57. <https://www.riigiteataja.ee/akt/110072020057?leiaKehtiv> (vaadatud 27.02.2021)



Joonis 3.2 Planeeringualale ulatuvad veekaitsepiirangud.



Joonis 3.3 Planeeringuala jääb osaliselt üleujutusriskiga alale. Allikas: Maa-ameti kaardirakendus, 2021

Maapind on planeeringualal jõepoolses osas kuni kinnistu keskel kulgeva kraavini tasane, maapinna kõrgused on vahemikus 2,5-3 m. Kraavist Kalda tee poole maapinna kõrgus suureneb ning reljeef on künklikum. Maapinna kõrgused kraavi ja Kalda tee vahelisel alal on enamasti vahemikus 4-9,5 m. Planeeringualast ca 300 m kaugusel asuva puurkaevu (PRK0016516) andmetel on geoloogilises läbilõikes maapinnale lähemates kihtides liiva, savi ja kruusa setted ning moreen (kogupaksusega ca 23 m). Kvaternaarisetete all lamavad Kesk-Devoni Pärnu lademe liivakivid ning nende all Siluri lubjakivid ja merglid. Põhjavee kaitstuse kaardi⁹ andmetel on tegemist suhteliselt kaitstud põhjaveega alaga.

⁹ Põhjavee kaitstuse kaart (1:400 000). Koostas OÜ Eesti Geoloogiakeskus 2001

4 KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV MÕJU

Käesolevas peatükis antakse mõju hinnangud kavandatava tegevuse kontekstis asjakohaste teemade kaupa.

Kavandatava tegevusega ei ole ette näha piiriülest mõju.

4.1 Looduskeskkond

Tegemist on inimtegevusest oluliselt mõjutatud piirkonnaga, kus väljakujunenud kooslus on kohanenud inimtegevusega. Kavandatava tegevuse elluviimisega hävinevad planeeringualal teatud mahus loomade ja lindude elu- ja toitumisalad. Siiski ei ole selles kontekstis tegemist väga väärtuslike kooslustega ning ilmselt kohanevad loomad ja linnud mujal lähipiirkonnas olevatel aladel. Samas on mõistlik arvestada planeeringulahenduse väljatöötamisel juba olemasoleva haljastusega ning **kaaluda võimalusi mitmekesisema haljastuse rajamiseks, et luua juurde elu- ja toitumisalasid erineva eelistustega elustikurühmadele (nt väiksema hooldusega alad kinnistu jõepoolisel alal, lisaks puudele ka põõsad jmt).** Planeeringulahendus on soovitatav välja töötada selliselt, et säiliks olemasolevat kõrghaljastust, ennekõike Kalda tee ja hoonestuse vahel.

Planeeringualale lähimad kaitsealad ja kaitsealuste liikide leiukohad jäävad ca 20 m kaugusele planeeringuala piirist. Arvestades, et kavandatav tegevus ja rajatavad ehitised kaitsealale (sh Natura alale) ei ulatu ja kaitse-eesmärgiks olevate liikide registreeritud leiukohti kavandatava tegevuse mõjualas ei asu, puudub neile ebasoodne mõju. Kavandatava tegevusega võib kaasneda lühiajaline ebasoodne mõju (nt mürahäiring, vibratsioon, haljastuse uuendamine vmt) vahetult planeeringualal, kuid need on ajutised ning kaasnevad ehitustegevusega. Tegemist ei ole mastaapse ja olulisi keskkonnatingimusi muutva tegevusega, mis võiks ebasoodsalt mõjutada kaitsealuseid liike (käsitiivalisi) ja nende populatsioone.

Planeeringu elluviimine ei mõjuta rohevõrgustiku sidusust, kuna ehituskeeluvööndisse uusi hooneid ja rajatiseid ei kavandata ning säilib olemasolevaga samane olukord. Ehituskeeluvööndisse on küll lubatud rajada piirdeid, kuid antud juhul on **soovitatav valida piirde rajamise soovi korral selline lahendus, mis tagab piirkonda sattuvate loomade liikumisvõimaluse (nt hekk).**

Planeeringulahendus peab arvestama kinnistule ulatuvate veekaitsevöönditega ning hoonete või rajatiste ehitamine ehituskeeluvööndisse ei ole lubatud. Täiendavalt on vajalik planeeringu koostamisel ning projekteerimisel arvestada üleujutusohuga ning mitte kavandada eluhooneid üleujutusohu alasse. Ehitusaegselt on vajalik jälgida kasutatava tehnika korrasolekut ning välistada lekked. Samuti on vajalik jälgida, et ehitusmaterjalide ladustamisel ei satuks pinnasesse ja sealt kaudu veekeskkonda kemikaale.

4.2 Müra ja välisõhu kvaliteet

Planeeringuala mürasituatsiooni hindamisel tuleb lähtuda keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“

nõuetest. Planeeringuala (elamumaa) tuleb määruse kohaselt müra hindamisel lugeda II kategooria alaks (haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandetasutuste ning elamu maa-alad).

Planeeringuala piirneb Kalda teega, mis on suhteliselt väikse liikluskoormusega asula- ning elumupiirkonna sisene tee, mille liikluskoormus jääb tõenäoliselt suurusjärku 100...300 sõidukit ööpäevas. Toodud liikluskoormustega ei kaasne märkimisväärt müra või õhusaaste teket ning nimetatud teega seondult ei ole seega täpsustavate tingimuste seadmine planeeringu koostamisel vajalik.

Planeeringualast põhjasuunas paikneb kavandatav Via Baltica maantee, mis jääb planeeringualast hinnanguliselt 120...130 m kaugusele (täpsemal projekteerimisel on võimalik veel tee asukohta mingil määral muuta). **Perspektiivse riigi põhimaantee liikluskoormus on tõenäoliselt märkimisväärne ning perspektiivsest teest tingitud mürahäiringute vähendamiseks võib tekkida vajadus müra vähendamise meetmete kavandamiseks. Meetmete rakendamise vajaduse hindamiseks on soovitatav koostada mürahinnang, mis arvestab tee võimaliku paiknemist ning tee perspektiivset liiklussagedust.**

Müra vähendavate meetmete kavandamisel tuleb teha koostööd Transpordiametiga, sealjuures võib kõige efektiivsemaks meetmeks osutada müratõkke rajamine vahetult perspektiivse maantee ääres. Via Baltica teemaplaneeringu kohaselt on müra vähendamise meetmed (müratõkkeseinad) ette nähtud Kalda teest kagusuunda jäävate elumupiirkondade kaitseks. Kui mürahinnangu tulemusena peaks selguma, et müra vähendamise meetmeid on vajalik rakendada ka hetkel käsitletava ala kaitseks, oleks mõistlik perspektiivse maantee äärde kavandatud müratõket pikendada, tagamaks müra leviku tõkestamine ka vaadeldaval planeeringualal. Teoreetiliselt on müra vähendamise meetmeid võimalik rakendada ka planeeringuala sees (või planeeringuala maantee poolisel piiril), kuid kõige efektiivsem on reeglina müra leviku tõkestamine vahetult maantee ääres.

Lisaks välisõhus leviva müra leviku piiramisele tuleb tagada normtasemele vastav müratase ka hoonete sees. Hoonete siseruumides ei tohi liiklusmüra tase ületada sotsiaalministri 04.03.2002 määruses nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“ esitatud piirnorme ehk eluruumides 40 dB päeval ning magamisruumides 30 dB öösel. Uute hoonete rajamisel tuleb järgida asjakohast heliisolatsiooninõudeid käsitlevat standardit (2021. a seisuga standard „EVS 842:2003 Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest“).

Tulenevalt puhverala suurusest (enam kui 100 m) ei kujune planeeringualal probleemseks Via Baltica liiklusest tingitud saasteainete kontsentratsioonid ega ka võimalik vibratsioon. Õhukvaliteedi (liiklusest tingitud saasteainete kontsentratsioonide) piirväärtused on kehtestatud keskkonnaministri 27.12.2016 määrusega nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnormid ning õhukvaliteedi hindamispriid“. Maapinna kaudu leviva (pinnase)vibratsiooni piirväärtused on kehtestatud Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“.

4.3 Sotsiaalne keskkond

Sotsiaalmajanduslike mõjude all peetakse KeHJSe kohaselt silmas soodsat või ebasoodsat mõju inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale. Näiteks võib arendustegevus muuta piirkonna liikluskorraldust ja põhjustada liiklustiheduse kasvu, kui piirkonda tuleb juurde uusi elanikke. Mingil määral võib iga arendustegevus mõjutada ka piirkonna kinnisvara hindasid turul. Mõju inimese tervisele võib avalduda eelkõige läbi muutuste vee- ja õhukvaliteedis ning mürahäiringute. Mürahäiringud on peamiselt tingitud liiklusest ja ajutiselt ehitustegevusest (käsitletud ptk-s 4.2).

Käesoleva planeeringuga on ette nähtud muudatused maakasutuses ning olemasolev ärimaa kavandatakse jagada 4 elamumaa kinnistuks, millele igale planeeritakse elamut koos kõrvalhoone(te)ga. Kavandatava hoonestuse rajamine võib olla osade piirkonna elanike poolt tajutav olulise muudatusena ümbritsevas keskkonnas, visuaalse mõjuna. Visuaalse mõju olulisus sõltub peamiselt vaatajagruppide esindatusest, arvukusest ning tundlikkusest. Igapäevaselt on põhiliseks vaatajagrupiks kohalikud elanikud lähipiirkonnas ning seega võib uute elamute lisandumine piirkonda mõjuda neile esialgu visuaalse häiringuna, kuna kohalike elanike näol on tegemist tundliku grupiga ning muutunud vaated avanevad koduaknast või koduteelt.

Samas ei ole kavandatava tegevuse puhul tegemist mastaapse ega sotsiaalset keskkonda oluliselt mõjutava tegevusega. Kavandatava ala kontaktvööndis paiknevad elamualad, mis on valdavalt hoonestatud üksikelamutega. Piirkonnas on juba välja kujunenud pigem elamuala miljöö, kuhu uued majad sobituvad. Planeeringualal ei kavandata tegevusi, mis oluliselt muudaks juba väljakujunenud olukorda piirkonnas. **Visuaalse häiringu vähendamiseks on mõistlik säilitada olemasolevat haljastust Kalda tee ja kavandatavate hoonete vahel, aga ka naaberkinnistu hoonete ning kavandatavate uute hoonete vahel.**

Mõningane autoliikluse kasv võib tingida mürahäiringuid, kuid arvestades detailplaneeringuga kavandatavat mahtu, ei ole vastav muutus olulise mõjuga (Müra olukorda on täpsemalt hinnatud ptk 4.2). Vee- ja õhukvaliteedi muutusi ei ole samuti ette näha, kuna kavandatud on liitumine ühisveevärgiga. Seega puudub kavandataval tegevusel ka oluline mõju inimese tervisele.

5 KOKKUVÕTE

Käesolevas eelhindangus käsitleti Pärnu maakonnas Tori vallas Sindi linnas Kalda tee 3 kinnistu detailplaneeringu seoseid teiste asjakohaste starteegiliste planeerimisdokumentidega, hinnati detailplaneeringuga kavandatava tegevuse eeldatavaid keskkonnamõjusid ning vajadusel pakuti välja leevendavad meetmed.

Ekspertidele esitatud info alusel jõuti käesolevas keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindangus järeldusele, et Kalda tee 3 detailplaneeringuga kavandatud tegevuse elluviimisel ei ole põhjust eeldada KeHJS-e mõistes olulise ebasoodsa keskkonnamõju kaasnemist.

Ebasoodsad mõjud tuleks välistada rakendades järgmiseid leevendavaid meetmeid ning pöörates tähelepanu järgmistele asjaoludele:

- Arvestades, et Kalda tee 3 jääb Via Baltica teemaplaneeringu järgsesse trassikoridori, tuleb käesoleva DP koostamisel arvestada teemaplaneeringus seatud planeerimise, projekteerimise ja maakasutus ning ehitustingimustega.
- Kaaluda võimalust luua kinnistul juurde mitmekesisemat haljastust, et luua juurde elu- ja tootumisasasid erinevate eelistustega elustikurühmadele (nt väiksema hooldusega alad kinnistu jõepoolsel alal, lisaks puudele ka põõsad jmt).
- Soovitav valida piirde rajamise soovi korral selline lahendus, mis tagab piirkonda sattuvate loomade liikumisvõimaluse (nt on sobilikud erinevad hekid).
- Planeeringulahendus peab arvestama kinnistule ulatuvate veekaitsevöönditega ning hoonete või rajatiste ehitamine ehituskeeluvööndis ei ole lubatud.
- Planeeringulahendust koostades tuleb arvestada ülejutusohuga ning mitte kavandada eluhooneid ülejutusohualasse.
- Ehitusaegselt on vajalik jälgida eriti hoolikalt kasutatava tehnika korrasolekut ning välistada lekked. Samuti on vajalik jälgida, et ehitusmaterjalide ladustamisel ei satuks pinnasesse ja sealt kaudu veekeskkonda kemikaale.
- Perspektiivse riigi põhimaantee liikluskoormus on tõenäoliselt märkimisväärne ning perspektiivsest teest tingitud mürahäiringute vähendamiseks võib tekkida vajadus müra vähendamise meetmete kavandamiseks. Meetmete rakendamise vajaduse hindamiseks on soovitatav koostada mürahinnang, mis arvestab tee võimaliku paiknemist ning tee perspektiivset liiklussagedust.
- Müra vähendavate meetmete kavandamisel tuleb teha koostööd Transpordiametiga,
- Kui mürahinnangu tulemusena peaks selguma, et müra vähendamise meetmeid on vajalik rakendada ka hetkel käsitletava ala kaitseks, oleks mõistlik perspektiivse maantee äärde kavandatud müratõket pikendada, tagamaks müra leviku tõkestamine ka vaadeldaval planeeringualal. Teoreetiliselt on müra vähendamise meetmeid võimalik rakendada ka planeeringuala sees (või planeeringuala maantee poolisel piiril), kuid kõige efektiivsem on reeglina müra leviku tõkestamine vahetult maantee ääres.
- Lisaks välisõhus leviva müra leviku piiramisele tuleb tagada normtasemele vastav müratase ka hoonete sees.
- Uute hoonete rajamisel tuleb järgida asjakohast heliisolatsiooninõudeid käsitlevat standardit (2021. a seisuga standard „EVS 842:2003 Ehitiste heliisolatsiooninõuded. Kaitse müra eest“).
- Tulenevalt puhverala suurusest (enam kui 100 m) ei kujune planeeringualal probleemseks Via Baltica liiklusest tingitud saasteainete kontsentratsioonid ega ka võimalik vibratsioon.
- Visuaalse häiringu vähendamiseks on mõistlik säilitada olemasolevat haljastust Kalda tee ja kavandatavate hoonete vahel, aga ka naaberkinnistu hoonete ning kavandatavate uute hoonete vahel.