



## TORI VALLAVOLIKOGU

### OTSUS

Sindi

16. november 2023 nr 212

#### **Tammiste külas Rail Baltica infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneeringu vastuvõtmine ning keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande nõuetele vastavaks tunnistamine**

Tori Vallavolikogu algatas 18. juuni 2020 otsusega nr 245 Tori vallas Tammiste külas Rail Baltica infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneeringu koostamise ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise.

Planeeringuala paikneb nii Pärnu linna kui Tori valla territooriumil. Planeeringuala paikneb Pärnu linnas Niidu ettevõtluspiirkonnas, Pärnu linna piiril endise Tammiste raudtee infrastruktuuri alal ning selle lähiumbruses ja Tori vallas Tammiste külas katastriüksustel Surju metskond 48 (katastritunnus 80901:001:0272, lähiaadress Kilksama küla järgi), Sepa (katastritunnus 73001:008:0601), Surju metskond 49 (katastritunnus 73001:008:1739) ja Surju metskond 50 (katastritunnus 73001:008:1737). Planeeringuala suurus oli algatamise hetkel kokku ~130 ha, millest Pärnu linna territooriumil paiknes ~101 ha ja Tori valla territooriumil ~29 ha.

Detailplaneeringu koostamise peamiseks eesmärgiks on määrata Rail Baltic raudtee põhitrassi äärde ehitusõigus Rail Baltic infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali hoonete ja rajatiste ehitamiseks. Täiendavalt määratakse ehitusõigus lao- ja logistikapargi hoonete ja rajatiste ehitamiseks.

Detailplaneeringu koostamise käigus on täpsustunud raudteerajatiste asukoht ja Lauka tänava trajektoor ning selgunud vajadus säilitada Rääma kassikaku püsielupaiga puutumatus ja kvaliteet. Seetõttu tehakse planeeringus ettepanek planeeringuala piiride muutmiseks Pärnu linnas Kauba tn 3 ja Raba mets kinnistutel ning Tori vallas Surju metskond 48 ja Surju metskond 49 kinnistutel. Kõik planeeringuala piiri muutmise ettepanekud on tehtud kinnistutel, mis on olnud algatamise hetkest osaliselt hõlmatud planeeringuala koosseisu. Planeeringuala piiride muutmise ettepanekud on esitatud põhijoonisel.

Detailplaneeringuga tehakse ettepanek maa-ala ümber kruntimiseks ning moodustatavatele kruntidele ehitusõiguse määramiseks järgmiselt:

- Rail Baltic infrastruktuuri hoolduskeskuse raudtee- ja tootmishoone maa kruntide (krunt pos 2 Tori vallas ja krundid pos 1 ja pos 4 Pärnu linnas) hoonete ja rajatiste ehitamiseks. Hoonete maksimaalne ehitisealune pind Tori vallas 23 100 m<sup>2</sup> ja Pärnu linnas 18 600 m<sup>2</sup>;
- Rail Baltic Pärnu kaubaterminali logistikakeskuse ja raudteemaa kruntidele

(krundid pos 1 ja 3 Tori vallas ning krundid pos 2 ja 3 Pärnu linnas) hoonete ja rajatiste ehitamiseks. Hoonete maksimaalne ehitisealune pind Tori vallas 18 540 m<sup>2</sup> ja Pärnu linnas 29 000 m<sup>2</sup>;

- Rail Baltic Pärnu kaubajaama liiklusjuhtimiskeskuse ning kaubaterminali teenindavate veokite parkla logistikakeskuse ja raudteemaa krundile (pos 13 Pärnu linnas) hoonete ja rajatiste ehitamiseks. Hoonete maksimaalne maapealne ja maa-alune ehitisealune pind on 3 500 m<sup>2</sup>;
- lao- ja logistikapargi logistikakeskuse ja laohoone maa kruntidele (Pärnu linnas pos 7-11 ja pos 14-18) hoonete ja rajatiste ehitamiseks. Hoonete maksimaalne maa-alune ja maapealne ehitisealune pind olenevalt krundist 3 700 – 5 280 m<sup>2</sup>.

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

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

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

Detailplaneeringuga tehakse ettepanek Pärnu linnas raudteemaa ja tee- ja tänava maa-ala sihtotstarbega kruntide moodustamiseks raudteerajatiste ehitamiseks (pos 5, 22, 23 ja 29), Rail Baltic põhitrassi hooldustee rajamiseks (pos 21), Lauka tänava rajatiste ehitamiseks (pos 6, 20, 25 ja 28), Lauka tänavat perspektiivselt Kase tänavaga ühendava tänavarajatiste ehitamiseks (pos 19), ning lao- ja logistikapargi alale kavandatava raudteeharu ja seda teenindava tee rajamiseks (pos 12).

Lisaks kavandatakse detailplaneeringuga Pärnu linna kaitsehaljastuse maa sihtotstarbega krundid (pos 24, 26 ja 27), mis on ette nähtud loodusliku metsaala säilitamiseks raudtee ja Tammiste elamurajooni vahel. Samuti kavandatakse kaitsehaljastuse maa ja loodusliku haljasmaa sihtotstarbega krunt (pos 30 Pärnu linn) vääriselupaiga VEP161004 säilitamiseks ning Rääma raba matkaradade lähtepunkti ja toetava taristu rajamiseks.

Planeeringualale juurdepääs on kompleksi kasutamise perioodil ettenähtud Pärnu linna Niidu tänava kaudu. Osaliselt toimub ehitusaegne transport Pärnu linna Jaama tänava kaudu. Sellega seoses tuleb arendajal Jaama tänaval tagada turvalised liikumisvõimalused jalakäijatele ja jalgratturitele. Säilitamiseks väljakujunenud liikumisteid Tammiste küla ja Niidu ettevõtluspiirkonna vahel on väljaspoole planeeringuala ette nähtud perspektiivsed kergliiklustee lõigud Rail Baltic põhitrassi alusest kergliiklustee tunnelist Jaama tänavani ning planeeritud lao- ja logistikapargist piki varasemat raudteetammi Kase tänavani.

Detailplaneeringus on lähtutud põhimõttest, et vähemalt 25% planeeritud Rail Baltic infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali alast tuleb haljastada ning eelkõige puhvervööndi rajamise eesmärgil kasutada selleks valdavalt kõrghaljastust. Kuna nii Rail Baltic infrastruktuuri hoolduskeskuse kui ka kaubaterminali kompleksid koosnevad omavalitsuse piiride tõttu mitmest krundist, on haljastusprotsendi nõude täitmisel silmas peetud kompleksi tervikuna, mitte iga üksikut krundi eraldi. Sel viisil on võimalik tagada ala funktsionaalsus ning puhvervööndi efektiivsus. Lao- ja logistikapargi kruntidel haljastatakse vähemalt 15% krundi pinnast kasutades valdavas osas kõrghaljastust.

Planeeringuala asub liigniiskes piirkonnas, kus puudub sademeveekanaliseerimine. Valdava osa infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali aktiivses kasutuses olevast alast moodustavad vett mitteläbilaskva kõvakattega teed, parklad ja laoplatsid, millelt kogutakse

vertikaalplaneeringuga sademeveed rennidesse ja restkaevudesse, puhastatakse lokaalsetes puhastites (liivapüüdjad + õlipüüdjad) ning suunatakse torustike kaudu edasi omal krundil paiknevatesse sademevee puhvertiikidesse. Planeeritud lao- ja logistikapargi krundidel suunatakse kõvakattega krundiosal vertikaalplaneeringuga kogutavad sademeveed hoonetest ja naaberkrundidelt eemale, puhastatakse lokaalsetes puhastites (liivapüüdjad + õlipüüdjad) ning suunatakse ala läbivasse sademevee kraavi, mis on ühendatud Rail Baltic põhitrassiäärsete kraavidega.

Planeeringuala Tori valla osa läbivad PIKANÕMME (PÜ-38) maaparandussüsteemi kuivenduskraavid. Maaparandussüsteemi eelvooludeks on Niidu oja ja Pahkoja, mis suubuvad Pärnu jõkke. PIKANÕMME (PÜ-38) maaparandussüsteemi kuivenduskraavide võrgustiku planeeringualale jääv osa projekteeritakse ümber selliselt, et tagatud on maaparandussüsteemi vähemalt samaväärne toimimine võrreldes praeguse olukorraga. Rail Baltic Pärnu infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali ala ümber on kavandatud möödavoolukraavid, mille eesvooludeks on Pärnu jõkke suubuvad Niidu oja ja Pahkoja. Kuna planeeringulahenduses ei kavandata täiendavaid kuivenduskraave, vaid nähakse ette olemasolevate kraavide ümbersuunamine, ei suurene koormus Niidu ojale ega Pahkojale. Rail Baltic Pärnu infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali alale jäävad kuivenduskraavid likvideeritakse. Sademevee käitlemise põhimõtteline lahendus on esitatud liig- ja sademevee ärajuhtimise skeemil (VKV-1).

Detailplaneeringuga määratakse lisaks ehitiste arhitektuurinõuded ja nõuded ehitusprojekti koostamiseks erinevate teemade (liiklus- ja parkimiskorraldus, haljastus ja heakorraldus, jäätmeäritlus, keskkonnakaitse, vertikaalplaneerimine, tuleohutuse tagamine, tehnovõrgud jmt) lõikes.

Detailplaneeringu maakasutuse lahendus ning hoonestuse, haljastuse ja liikluskorralduse põhimõtted vastavad kehtivale Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringule. Samas planeeringulahenduse kohaselt likvideeritakse Niidu oja lähtepunktiks olevad kuivenduskraavid ning kujundatakse ümber oja lähtepunkt ja voolusäng ca 83,5 m pikkusel lõigul, et võimaldada sellele alale rajada Rail Baltic Pärnu kaubaterminali kompleksi sisesed ja avalikuks kasutuseks mitte mõeldud sõidu- ja kõnnitee ning raudteeharu. Kavandatud objektide funktsionaalsuse ja geomeetria tõttu ei ole neile muid asukohaalternatiive, mistõttu on vajalik vastavalt veeseadusele taotleda pinnaveekogumiga hõlmatud veekogu kaldajoone muutmiseks veeluba. Niidu oja kaldajoone muutmiseks kaasneb ühtlasi vajadus muuta kehtivate kalda piirangu- ja ehituskeelu- ning veekaitsevööndi ulatust. Sellega seoses tehakse detailplaneeringus ettepanek Pärnu linna asustusüksuse üldplaneeringu muutmiseks Niidu oja kalda ehituskeeluvööndi osas. Ettepanek on vähendada Niidu oja lähteosa kalda ehituskeeluvööndi ulatust ca 83,5 m võrra.

Kehtiva Sauga valla üldplaneeringu järgi asub planeeringuala roheline võrgustiku tugialal. Rohelise võrgustiku tugialas olevate maa-alade raadamine ei ole kooskõlas üldplaneeringus roheline võrgustiku toimimise tagamiseks sätestatud tingimustega. Sellest tulenevalt sisaldab detailplaneering kehtiva Sauga valla üldplaneeringu muutmise ettepanekut.

Planeeringulahenduse kohaselt moodustavad valdava osa Rail Baltic infrastruktuuri hoolduskeskuse (Tori valla krunt pos 2 ja Pärnu linna krundid pos 1 ja 4) alast riigile kuuluvad kinnistud, kuid kavandatud tegevuse terviklikuks realiseerimiseks on Maa-ametil vajalik avalikes huvides võõrandada (KAHOS § 4 lg 1 p 7) osa Pärnu linna munitsipaalomandis olevast Raba mets kinnistust (krunt pos 4). Rail Baltic Pärnu kaubajaama liiklusjuhtimiskeskuse ning kaubaterminali teenindavate veokite parkla logistikakeskuse ja raudteemaa krundi (pos 13, Pärnu linn) realiseerimiseks on lisaks reformimata riigimaa Harutee mets P2 kinnistu osale (krunt pos 13a, Pärnu linn) Maa-ametil vajalik avalikes huvides võõrandada ka osa eraomandis olevast Kauba tn 8

elamumaa kinnistust (krunt pos 13b, Pärnu linn). Eelnevalt nimetatud kruntide ja Rail Baltic põhitrassi tarbeks võõrandatud kruntide tulevaseks valdajaks saab peale võõrandamist Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Lauka tänava tarbeks võõrandatud krundid antakse pärast tänavarajatiste väljaehitamist üle Pärnu linnale.

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

Detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus analüüsiti kavandatava tegevuse käigus tekkiva müra ja vibratsiooni mõju, mõju välisõhu kvaliteedile, mõju sotsiaalsetele vajadustele ja varale, sh valgusreostuse mõju, mõju pinnasele, pinna- ja põhjaveele, mõju elusloodusele sh kaitsealustele liikidele, elupaigatüüpidele ja vääriselupaikadele, taimestikule, linnustikule, mõju rohevõrgustikule ja ulukitele, mõju Natura 2000 võrgustiku aladele.

Detailplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise raames koostati müra- ja vibratsiooniuring, liiklusuuring, metsa botaaniline inventuur, linnustiku inventuur, ulukiuuring, planeeringuala keskkonnaseisundi hinnang, pinnasevee ärajuhtimise eksperthinnang ja Rääma kassikaku püsielupaiga eksperthinnang.

Planeeringulahendus arvestab keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemustega.

Vastavalt keskkonnamõju strateegilise hindamise soovitusel on planeeringulahenduses Rail Baltic Pärnu infrastruktuuri hoolduskeskuse ja kaubaterminali komplekside ümber kavandatud piirdeaed, mis toimib Rääma raba poolses osas ulukitarana suurulukitele, kuid laseb läbi väikeulukid. Sellisel viisil on tagatud väikeulukite vaba liikumine ning suurulukite suunamine Rail Baltic põhitrassile kavandatava suurimetajate altpääsuni, mis läbi välditakse suurulukite sattumist linna lähiste ökooloogilisse lõksu.

Detailplaneeringus on arvestatud planeeritaval alal ja lähipiirkonnas asuvate metsade ning Rääma raba puhkeväärtusega, mistõttu on kavandatud Niidu tänavalt juurdepääs loodus- ja matkaradade kasutajate parklasse (krundil pos 30 Pärnu linn).

Planeeringulahenduse kohaselt on vääriselupaiga nr 161001 (VEP161001) kõrvale kavandatud matka- ja loodusradade kasutajatele mõeldud perspektiivne parkla, mis ei halvenda vääriselupaiga seisukorda. Samas on Keskkonnaameti poolt teostatud inventuuri andmete põhjal antud vääriselupaiga puistus 80 % vanadest mändidest hukkunud, mistõttu ei ole vääriselupaik enam säilinud ja selle võib registrist maha võtta. Vääriselupaiga nr 161004 (VEP161004) alale osaliselt kavandatud lao- ja logistikapargi haruraudtee, Lauka tänava äärne kergliiklustee ning tehnovõrgud. Keskkonnaameti hinnangul on võimalik mainitud raudtee ja tööstusmaa vaheline kitsas vääriselupaiga osa registrist välja arvata, kuna vääriselupaigas on juba praegu suur inimõju ning 2000. a inventeeritud vääriselupaiga piirid on võrreldes olemasoleva olukorraga looduses nihkes. Sellest tulenevalt plaanib Keskkonnaamet teha Keskkonnaagentuurile ettepaneku vääriselupaiga piiri muutmiseks selliselt, et 0,71 ha jääb vääriselupaigast välja ja alles jääb 1,80 ha. Piiride korrigeerimise järgselt puudub konflikt kavandatud objektide ja vääriselupaiga vahel. Keskkonnaamet on oma 12.01.2023 kirjas nr 6-5/22/24514-2 asunud seisukohale, et Rail Baltic on eeldatavalt suure riikliku ja avaliku huviga raudteetaristu projekt, mida on võimalik vääriselupaiga säilitamise üle otsustamisel kaaluda. Antud juhul tuleb kõne alla olemasolevate vääriselupaikade raadamise korral samaväärsete vääriselupaikade kompenseerimine lähipiirkonnas (võimalusel 20 km raadiuses hävinenud vääriselupaigast), et vääriselupaikade pindala registris ei väheneks.

Mürahinnangu raames teostatud müra leviku arvutuste põhjal saab öelda, et päevasel ajal ulatub Tammiste külas asuvate eluhooneteni ning Pärnu linnas Niidu tänaval olemasoleva tootmispiirkonna sees asuvate eluhooneteni tööstusmüra tase vahemikus 45-49 dB. Seega on päevase tegevuse korral vastavad (päevased) müranormatiivid (piirväärtus 60 dB) selgelt tagatud. Öisel ajal ulatub Tammiste külas asuvate eluhooneteni ning Pärnu linnas Niidu tänaval olemasoleva tootmispiirkonna sees asuvate eluhooneteni tööstusmüra tase vahemikus 40-44 dB, seega on öise tegevuse korral müratase vastava (öise) piirväärtuse (45 dB) lähedane, kuid arvutuslikult on piirväärtusele vastavad tingimused ka öisel ajal tagatud. Mürahinnangus jõuti järeldusele, et koosmõjus Rail Baltic raudtee põhitrassi liikluse müraga saab domineerivaks Rail Baltic raudtee põhitrassi poolt tekitatav liikluse müra, mille vähendamiseks on põhitrassile kavandatud müratõkked.

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

Detailplaneeringu seletuskirjas on erinevaid mõjusid leevendavad meetmed grupeeritud projekteerimis-, ehitus- ja kasutusaegsetena ning eraldi on välja toodud keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandes soovitatud meetmed, mis ei ole kohustuslikud, kuid mida arendaja püüab edasisel projekteerimisel ja ehitamisel võimaluste piires arvestada.

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

Detailplaneeringu on kooskõlastanud Kaitseministeerium (09.01.2023 kiri nr 12-1/22/4989), Keskkonnaministeerium (12.05.2023 kiri nr 7-15/23/1579-2), Kliimaministeerium (Andres Lindemann e-kiri 07.07.2023), Põllumajandus- ja Toiduamet (12.05.2023 kiri nr 6.2-2/21940), Päästeamet (08.05.2023 kiri nr 7.2-3.4/2501-2), Terviseamet (03.05.2023 kiri nr 9.3-1/23/2583-2), Transpordiamet (04.05.2023 kiri nr 7.2-2/23/8378-2), Maa-amet (10.05.2023 kiri nr 6-3/20/16954-17), Keskkonnaamet (11.05.2023 kiri nr 6-5/23/7525-2, kooskõlastatud märkustega), Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (11.05.2023 kiri nr 16-6/20-07178-014), Elektrilevi OÜ (Projekti kooskõlastus nr 8672982116, 07.07.2023), AS Pärnu Vesi (14.07.2023 kiri nr 210165), Elering AS (16.08.2023 tehnilised tingimused nr 12-9/2023/375, kooskõlastatud märkustega), Gren Eesti AS (projekti kooskõlastus nr 185, 28.10.2022 a.), Telia Eesti AS (projekti kooskõlastus nr 37366725, 31.10.2023), Tarbegaas OÜ (kooskõlastus 2111-2022, Tarmo Tammai e-kiri 21.11.2022).

Detailplaneering on koostatud koostöös isikutega, kes on avaldanud soovi olla kaasatud ja kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju või planeeringu elluviimise või planeeringuala ruumiliste arengusuundumuste vastu. Arvamuse planeeringu-lahendusele on andnud Rahandusministeerium (22.05.2023 kiri nr 15-3/2705-2), Riigimetsa Majandamise Keskus (01.07.2022 kiri nr 3-1.1/2022/3209 ja 13.01.2023 kiri nr 3-1.1/2022/6880), Edelaraudtee AS (15.07.2022 kiri nr EDI-2022-V-61), OÜ RealWAY (15.07.2022), MTÜ Tammiste-Veskimetsa Külaselts (15.07.2022), Pärnu linna Niidu tn 22a elanik (14.12.2022 e-kiri), AS Trigon Property Development (13.01.2023 ja 12.05.2023) ja Pärnu linna Niidu tn 9 kinnistu omanikud (10.05.2023)

Detailplaneeringu materjalid on kättesaadavad Tori valla ja Pärnu linna kodulehel.

Lähtudes eeltoodust ja võttes aluseks planeerimisseaduse § 86 ja § 142 lg 2 Tori Vallavolikogu

o t s u s t a b:

1. Võtta vastu Tammiste külas Rail Baltica infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneering (K-Projekt Aktsiaselts töö nr 20081).
2. Tunnistada nõuetele vastavaks Tammiste külas Rail Baltica infrastruktuuri Pärnu piirkonna hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne (OÜ Hendrikson & Ko töö nr 20003664).
3. Tori Vallavalitsusel korraldada punktis 1 nimetatud detailplaneeringu avalik väljapanek.
4. Otsus jõustub teatavakstegemisest.
5. Otsust on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul teatavakstegemisest, esitades vaide Tori Vallavolikogule haldusmenetluse seaduses sätestatud korras või kaebuse Tallinna Halduskohtu Pärnu kohtumajale halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

(allkirjastatud digitaalselt)

Jana Malõh

volikogu esimees