

Keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmise teade

Avaldamise algus: 12.07.2017

Avaldamise lõpp: tähtajatu

Pärnu Linnavalitsus avaldab teadaande [keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse \(KeHJS\) § 35 lõike 6](#) alusel.

Pärnu Linnavalitsus teatab, et on algatanud 30.09.2013 korraldusega nr 436 Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu koostamise ja jätnud algatamata Pärnu Linnavolikogu 15.06.2017 otsusega nr 48 kõnealuse dokumendi keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH).

Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu koostamine on algatatud Pärnu Linnavalitsuse 30.09.2013 korraldusega nr 436 eesmärgiga määrata linnaehituslikud ja arhitektuursed tingimused piirkonda Pärnu reisijate raudteejaama ja reisijaid teenindava jaamahoone rajamiseks ning raudtee maa-ala ulatuse täpsustamiseks koos selleks vajaliku taristu, ehitiste ja otstarvetega. Detailplaneeringu koostamise käigus on Pärnu Linnavalitsuse ja majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ettepanekul eesmärkide hulka lisandunud alale sobiva ärihoonestuse kavandamine. Detailplaneeringu koostamise aluseks on riigihange „Rail Baltic 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute teemaplaneeringute tehniline koostamine, asjakohaste detailplaneeringute, keskkonnamõju strateegilise hindamise ja keskkonnamõju hindamise ning raudtee eelprojekti ja raudteega seotud ehitiste eelprojektide koostamine“ (hanke viitenumber 136297).

Planeeringuala suuruseks on ca 17 ha, mis asub Papiniidu ettevõtluspiirkonnas Pärnu jõe vasakkaldal, külgnedes Liivi tee ehk Via Balticaga (riigi põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla). Suur osa planeeringualast kuulub Pärnu linnale ning transpordimaad Eesti Vabariigile. Planeeringuala lõunaosas on tegemist riigi reservmaa piiriettepanekuga nr AT1606170005 hõlmatud maaüksusega, mille piire Maaamet on korrigeerinud ning moodustanud planeeringukohasele ajutisele krundile Pos 2c iseseisva riigi reservmaa piiriettepanekuga nr AT1705170010 hõlmatud maaüksuse. Lisaks on planeeringualasse osaliselt kaasatud Liivi tee T3 katastriüksus, mis võimaldab ala siduda Papiniidu tänava piirkonnaga üle Liivi tee ja raudtee. Üldplaneeringu kohased maakasutuse juhtotstarbed planeeringualal on väikeelamumaa (EE), üldmaa (Üm), raudteemaa (R), transpordimaa (L).

Detailplaneering muudab osaliselt kehtivat Pärnu linna üldplaneeringut. Planeeringuga tehakse ettepanek Pärnu linna üldplaneeringu muutmiseks maakasutuse juhtotstarvete osas, uute juhtotstarvetena nähakse ette transpordimaa (L), mille valdavaks alaliigiks on raudteemaa (RDT), ärimaa (Ä) ja üldmaa (Üm).

Vastavalt kavandile Water Strider saab Rail Balticu terminalist Pärnu uus märgiline värav. Dominantne ning linnapildis visuaalselt kergesti leitav, perrooni kohale tõstetud terminalihoone ühendub ümbritsevaga avarate galeriisildade abil. Tõstetud vorm rõhutab kiirete rongide liikumisest tekkivat dünaamikat ning pakub külastajatele vaateid jõe, pargile ja ümbritsevatele linnaruumile. Maapinnast tõstetud maht töötab ühtlasi nii hoonena kui ka perrooni katva katusena. Piki Rail Balticu perrooni kulgeva terminalihoone lineaarne ootesaal annab reisijale võimaluse viibida võimalikult kaua soojas ruumis. Rail Balticu perroonil pakub vihma ja tuule eest lisakaitset terve perrooni pikkune klaasgalerii. Lisandväärtusena on planeeringuala jõepoolsele osale kavandatud hoonestusalad ärihoonete rajamiseks. Hoonestus on paigutatud risti jõega, avades nii vaateid jõe ja vastupidi.

Detailplaneeringuga nähakse ette Rail Balticu rööpmepaaride ja perroonide lahendused. Kavandatud on kaks perrooni, millest üks asendab olemasolevat Papiniidu ooteplatvormi. Ümber tõstetav Papiniidu ooteplatvorm rajatakse Via Baltica ja raudtee vahelisele alale. Perrooni pikkuseks on 150 m, laiuseks 6 m, kuid mõõtmed võivad täpsustuda edasisel projekteerimisel. Rail Balticu perrooni pikkuseks on 400 m

ja laiuks enamuses 12 m, va perrooni põhjapoolne ots, kus laius väheneb 10 meetrile. Rail Balticu perroon võimaldab korraga kuni 200 reisija üheaegse perroonil viibimise, uus Papiniidu perroon aga kuni 100 reisija üheaegse perroonil viibimise.

Rreisiterminalile on sõidukitega juurdepääsuks kavandatud juurdepääsu tee, mis saab alguse Papiniidu silla alt kulgedes lõunasuunda. Juurdepääsutee lõpeb parkimisaladega ning tagab juurdepääsu ka ühistranspordile. Ette on nähtud peatumis- ja parkimiskohad linna- ja maakonnaliinibussidele, väikebussidele jne. Rail Balticu raudtee tehnilistest tingimustest tulenevalt kavandatakse raudteega külgnevale alale teenindustee rajamist, mis on nõutav raudtee hooldamiseks ning tõrgeteta toimimiseks. Lihtsustamaks planeeringualale juurdepääsu on detailplaneeringus ette nähtud perspektiivse autotunneli (mahasõit Liivi teelt) võimalik asukoht. Rail Balticu raudtee projekteerimis- ja ehitustööde käigus koostatakse vastav tööprojekt, mille alusel ehitatakse välja tunneli rajamiseks vajalik tehniline kehand.

Kergliiklejatele säilib juurdepääsuna Liivi tee ja raudtee all kulgev kergliiklustunnel, mida võidakse Rail Balticu projekteerimisel vastavalt pikendada, laiendada või tunneli Pärnu jõe poolse otsa suunda muuta. Detailplaneeringuga kavandatakse kergliiklustee rajamist planeeringuala idapoolse hoonestuseni jõudmiseks, nimetatud tee ühendaks reisiterminali ka perspektiivse sadamakaiga. Lisaks nähakse ette kergliiklusteede võrgustik raudtee ja transpordi juurdepääsutee vahelisele alale.

KSH jäeti algatamata Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnangu on koostanud Hendrikson & Ko OÜ (2017 aprill).

Eelhinnangus on analüüsitud järgmisi võimalikke planeeringuga seotud keskkonnamõjusid: mõju pinnasele, taimkattele, maastikuilmele, Pärnu jõe ja nahkhiirtele; sotsiaalset mõju; müra- ja vibratsioonist tekkivat mõju, õnnetusohkkust; liikluskorralduse muudatusega kaasnevat mõju. Eelhinnanguga sõnastatakse leevendavad meetmed detailplaneeringu koostamiseks ja edasiseks elluviimiseks. Eelhinnangu koostamisel osalenud ekspertgrupp on jõudnud seisukohale, et Rail Baltic Pärnu reisijate jaama ja jõeäärse ärihoonestuse rajamine on võimalik ja keskkonnamõju on eelhinnangus loetletud meetmete rakendamisel leevendatav ning keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimine ei ole vajalik. Rangelt tuleb kinni pidada seadusega sätestatud keskkonnakaitse põhimõtetest ja arvestama eelhinnangus välja toodud soovitustega ning tagama looduskeskkonna säilimise. Eelhinnangu järeldustest lähtuvalt puudub vajadus algatada Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise menetlust. Ühtlasi on analüüsitud detailplaneeringu elluviimise võimalikku mõju Natura 2000 alale ja läbi viidud Natura hindamine.

Strateegilise planeerimisdokumendi koostamise osapooled:

Koostamise algataja on Pärnu Linnavalitsus Suur-Sepa 16, Pärnu 444 8353

Koostamise korraldaja on Pärnu Linnavalitsus Suur-Sepa 16, Pärnu 444 8353

Koostaja OÜ Hendrikson & Ko, Raekoja plats 8, Tartu

Kehtestaja on Pärnu Linnavolikogu, Suur-Sepa 16, Pärnu

Strateegilise planeerimisdokumendi koostamise ja KSH algatamata jätmise otsusega on võimalik tutvuda tööpäeviti Suur-Sepa 16, kabinet 315. Digitaalselt on otsus kättesaadav dokumendiregistris https://amphora.lv.parnu.ee/AMPHORA_PUBLIC/index.aspx?itm=1532756

Pärnu Linnavalitsus

Suur-Sepa 16, 80098 Pärnu

Telefon: 4448200

E-post: linnavalitsus@lv.parnu.ee

Teadaaade number 1163137