

Keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) eelhinnang

seoses Kaupmehe kinnistu algatatava detailplaneeringuga
(Kalevi küla, Rapla vald)



Kaupmehe planeeringuala Alu aleviku kõrval. Vaade lõunast, Rapla suunast (Maa-amet, 2023)

FAKTILISED ASJAOLUD

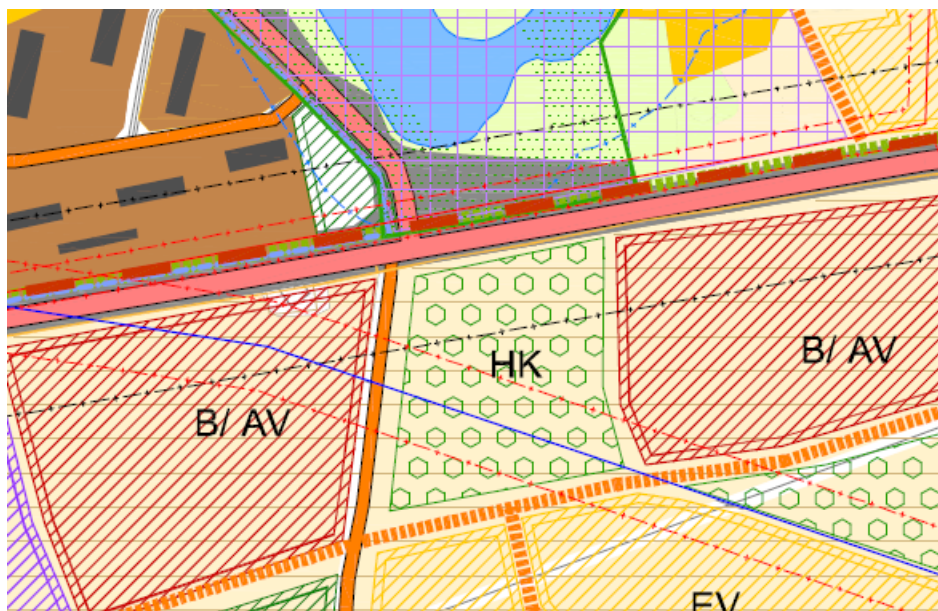
Meie Toidukaubad kaubamärgi esindav RRLektus AS soovib detailplaneeringuga muuta Kaupmehe kinnistu (0,67 ha) kasutamise sihtotstarvet maatulundusmaast äri- (73%) ja transpordimaaks (27%) eesmärgiga saada ehitusõigus kuni kahekorruselise ja kuni 1400 m² suuruse ehitusaluse pinnaga mitmeotstarbelise ärihoone püstitamiseks. Hoone peamine kasutaja oleks Meie-keti toidukauplus, kõrvalkasutajaks väiksem toitlustuskoht.

Juurdepääs kavandatud kauplusele on (autode tarvis) ette nähtud vallale kuuluvalt Sõerumäe-Alu teelt, mis saab omakorda saab alguse riigile kuuluvalt Rapla-Varbola kõrvalmaanteelt. Vastav teerist asub Alu alevikku viiva sissesõidutee vastas. Jalakäijad, valdavalt Alu alevikust, peaksid ületama kõrvalmaanteed selleks ettenähtud teeületuskohas. Sõerumäe-Alu tee on täna väikese koormusega kruusatee, Rapla-Varbola kõrvalmaanteel on kuni Alu ristini ööpäevakeskmise liiklussagedus 1658 autot (2021), Alu ristist edasi 994 autot. Seoses kaupluse esise parkla rajamisega on kavas samasse kohta tuua ka Alu-Rapla suunaline bussipeatus, mis täna asub u 70 meetrit lääne pool. Kogu kauplusega seotud (auto)liiklus kasutaks seega Sõerumäe-Alu teed,

mille laienduse ja pöördetud eraldamise tarvis moodustataksegi detailplaneeringuga uus transpordimaa (L) krunt.

Kogu arendusala jääb Kalevi küla piiresse, Alu aleviku vahetusse naabrusesse. Tegemist on väikese osaga lagedast, põllumaana kasutatavast alast. Teede ristmikul paiknev, ärilises mõttes perspektiivne krunt on moodustatud kahe aasta eest.

Kuigi tegemist on põllumajandusliku üldilmega, on piirkond (2011 aastal kehtestatud) üldplaneeringuga hõlmatud Rapla-Alu-Valtu **tiheasustusala** koosseisu. Otseselt Kaupmehe kinnistu asukohal ei näe üldplaneering ette äritegevust, seal on ette nähtud kaitsev (säilitatav) metsamaa (HK), mis ilmselt lähtus omal ajal ettekujutusest, et põllumajanduslik maakasutus võib taanduda ja kaitsehaljastus võiks maantee äärde sobida. Kaubandus-, teenindus- ja ärihooneid (B/AV) nähti küll ette naabrusesse jäävatele Rapla-Varbola kõrvalmaantee äärsetele lõikudele, aga mitte hiljem moodustatud Kaupmehe kinnistule.



Väljavõte Rapla valla üldplaneeringust. Kaupmehe kinnistu hõlmab põhjapoolse osa HK alast

Koostatavas Rapla valla üldplaneeringus (2022) ei ole Kaupmehe kinnistu ja selle naabrusesse jääva ala (Kalevi küla põllumaad) eelistatud arendussuund määratletud. Küll sisaldab koostatav üldplaneering ettepaneku tiheasustusalade vähendamiseks Rapla vallas mille kohaselt ei jääks ka Rapla-Varbola kõrvalmaanteest lõuna poole jäävad põllumaad (ega Kaupmehe kinnistu) enam tiheasustuse koosseisu. Reeglistik ehituste üle otsustamisel ei ole hajaasustuse tingimustes nii range kui tiheasustuse puhul, kitsendused on üldisemad.

Kuna Kaupmehe kinnistu perspektiivne kasutusotstarve on kehtiva üldplaneeringu kohaselt kaitsemets, võib käesolevat detailplaneeringut **käsitleda üldplaneeringu põhilahendust muutvana**. Seda vaatamata asjaolule, et kaitsemetsa (või -haljastust) alal ei ole ning tõenäoliselt

saaks selline mets antud kohta tekkida vaid ala sihipärase metsastamise tulemusel, maaharimise taandudes.

Üldplaneeringu põhilahenduse muutmine toob kaasa kohustuse kaaluda KSH vajadust. Kui lähtuda (vastavalt PlanS § 142 lõike 1 punktile 1) eeldusest, et DP-ga nähakse ette ÜP-ga „määratud maakasutuse juhtotstarbe ulatuslik muutmine” on KSH eelhinnang kohustuslik. Mis täpselt aga on „ulatuslik muutmine” – seda pole seaduses/seletuskirjas kirjeldatud. Jääb seega lahtiseks, kas igasugune maakasutuse muutmine on „ulatuslik“ või on osad muutmised „väheulatuslikud“. ÜP põhilahenduse muutmise - ulatuslik või mitte - üle otsustamisel on omavalitsusel võimalik tugineda ka “muu-le” asjaolule (punkt 3 eelviidatud lõikes).

PLANEERINGUALA ISELOOMUSTUS

Põhilised kitsendused tulenevad Rapla-Varbola **kõrvalmaanteest** (kaitsevöönd sõidurea teljest 30 m) ja sellega rööpsest Telia **sidekaablist** (1 m). Edelas ulatub planeeringualale madalpinge **elektriliini** kaitsetsoon (u 20 m).

Planeeringuala jääb ka Sikeldi-Alu **maaparandussüsteemi** servale, mis tähendab dreenaazkuivenduse olemasoluga arvestamise ja planeeringu kooskõlastamise kohustust Põllumajandus- ja Toiduametiga. Kuna Kaupmehe on kuivendusala serval (piiriks on kõrvalmaantee, vete ärajuhtimise suunaks on Sõerumäe-Alu tee), on risk kuivendussüsteemi laiemaks mõjutamiseks väike.

Planeeringualale ei jää (ega külgne sellega) ametlikke rohevõrgustikke, maardlaid, veekogusid ega nendega seotud kaitsevööndeid. Kontaktalal puuduvad kultuurimälestised, looduskaitseobjektid, Natura 2000 võrgustiku alad, planeeringutega määratletud väärtuslikud maastikud ja väärtuslikud põllumaad. Loodus- ja muinsuskaitsealune Alu mõisa park asub küll planeeringuala vahetus naabruses aga teisel pool Rapla-Varbola teed, mistõttu arendus parki sisuliselt ei mõjuta.

Planeeringuala pinnamood on tasane, kerge kallakuga lõuna suunas. Pinnakatte (kruus) paksus on 3-4 meetrit, selle all lasuvad siluri lubjakivid. Põhjavesi on nõrgalt kaitstud, ühisveevärgiga liitumise korral pole see ka oluline.

Radoonisisaldus ümbruskonna pinnaseõhus on Eesti Geoloogiateenistuse radoonikaardi kohaselt madal (10-30 kBq/m³), mistõttu ehitusprojekti koosseisus pole Rn-mõõtmise järele otsest vajadust, seda enam, et kavandatakse ilma maa-aluse korrusega ärihoonet.

Planeeringuala lähimad naabrid elavad teisel pool maanteed Alu aleviku kortermajades (Mäe tänav 5, 4 ja teised), mille lähim kaugus planeeringuala keskpunktist on 130 m, servast 90 m.



Vaade Alust üle ristmiku, mille vastu on kavandatud ärimaja ja parkla (Google street-view)

EELHINNANGU ALUS

Kaupmehe detailplaneeringuga ei kavandata olulise keskkonnamõjuga tegevusi ega KSH vajaduse kaalumise nõuet KeHJS § 6 lõigete 1 ja 2 mõistes. KSH kaalumine pole seega kavandatud tegevuse sisu ega valdkonna mõttes kohustuslik.

KSH kaalumise kohustus lähtub Planeerimisseaduse § 142 lõikest 6, mille kohaselt tuleb üldplaneeringu **põhilahenduse muutmise ettepanekut** sisaldava DP koostamisel anda eelhindang ja kaaluda KSH-d. Nagu eelpool kirjeldatud, võib maa sihtotstarbe muutmise soovi (ärihoone rajamine tänasele kaitsematsa alale) lugeda ÜP põhilahenduse muutmiseks. Dubleerivana sisaldub KSH eelhindangu nõue ka KeHJS-is (§ 32, lg 2, p 1) – juhuks, kui DP-ga tehakse ÜP-s muudatusi).

Keskkonnamõju eelhindangu sisunõuded on täpsustatud keskkonnaministri 2017. a. määrusega:

<https://www.riigiteataja.ee/akt/118082017003>

KSH eelhindangute tarvis on Eestis koostatud järjest mitmeid meetodilisi juhendeid, viimati 2018. aastal. „KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine“ (algselt Riin Kutseri koostatud, nüüd uuendatud juhend) on saadaval nii planeerimine.ee portaalis kui näiteks kliimaministeeriumi vastavas valdkonnajaotuses:

<https://kliimaministeerium.ee/keskkonnamoju-strateegiline-hindamine#ksh-juhendmaterjalid>

Nimetatud juhendi järgmine on soovituslik. Eelhindamisel tuleb lähtuda KeHJS § 33 lg 4 ja 5 toodud kriteeriumitest ning asjaomaste asutuste seisukohtadest. Kaupmehe DP puhul on oma seisukohad planeeringule 2022. aastal esitanud Transpordiamet, Põllumajandus- ja Toiduamet, Maa-amet ja Rahandusministeerium. Nendega on DP eskiisis juba arvestatud. Seisukoht planeeringu eskiisile ja KSH eelhindangule on vajalik küsida ka Keskkonnaametilt.

Eelhindang ei eelda üldjuhul eraldi uuringute läbiviimist ehk teisisõnu – hinnangu saab anda olemasoleva teabe alusel. KSH vajaduse otsustab Rapla Vallavalitsus, tavaliselt tehakse vastav otsus koos DP algatamisega.

EELHINNANGU SISU

Arvestades KeHJS § 33 lõigetes 4 ja 5 toodud kriteeriume, on kaalutud Kaupmehe DP-ga kaasneda võivaid olulisi mõjusid ning selgitatud lõppjäreldotseni jõudmist. Arusaadavuse huvides on esmalt toodud vastav kriteerium, sellele järgneb selgitus. Vajalik on silmas pidada, et KeHJS-is toodud kriteeriumid on sageli üldised ja kõik nendest ei pruugi konkreetse planeeringu puhul olla asjakohased.

1. Missugusel määral loob DP aluse kavandatavatele tegevustele, lähtudes nende asukohast, iseloomust ja elluviimise tingimustest või eraldatavatest vahenditest.

DP kohustus tuleneb Rapla valla üldplaneeringuga sätestatud korrast, mille kohaselt on tiheasustusaladel maakasutuse juhtotstarbe muutmisel vajalik koostada detailplaneering. Kavandamisel on ettevõtmine, mida ÜP koostamise alal 15 aastat tagasi ette ei nähtud. DP-ga määratakse ehitusõigus ja uute kruntide (äri- ja liiklus) moodustamise põhimõtted ja kasutamise tingimused. Kavandatav tegevus on tavapärase - uue toidukaupluse rajamine. Hoonega koos lahendatakse ristmiku ümberehitamise, parkimise, jäätmekäitluse, bussipeatuse jt küsimused.

Kavandatud arenduse fookuses on toidukauplus. Kui uue kaupluse avamisele järgneb Alu alevikus olemasoleva toidupoe sulgemine, siis tõenäoliselt ei too see kaasa langust kaupade sortimendis. Ilmselt paranevad uue poega koos nii tootevalik kui üldised tingimused. Eeldatavasti on poe peamine kasutajaskond Alu elanik, eriti seni jalgsi poes käiv klient, kelle jaoks tähendaks poe uus asukoht **vajadust ületada kahel korral maantee**. Autoga liikuv, Aluga mitteseotud klient, kes sooritab oste läbisõidul, võib poe uuest asukohast pigem võita. Autoga poes käiva Alu inimese jaoks ei ole suurt vahet, kus pood täpselt asub. Kui pood asuks aleviku pool maanteed, ei oleks kohalikul (jalakäijast) elanikul vajadust teed ületada, liiklusohutus oleks lihtsamini tagatud.

Teisest küljest võib mõista ka kaubanduse loogikat: kui käive poes (nagu eeldada võib) langeb, tekib küsimus täiendava ostja saamisest - maantee-äärne asukoht on müügi seisukohalt kahtlemata soodsam, võrreldes poega aleviku sees, 500 m kaugusel maanteest. Äärmusliku variandina, kui ettevõtlus ära ei tasu, on võimalik ka lihtsalt poe sulgemine. Poe füüsiline kaugus

Alu põhilisest elumupiirkonnast (korterimajad) siin rolli ei mängi, igal juhul on mõlemad poed jalgsi külastatavad. Ideaalvariant tundub siin olevat uus pood aga aleviku pool maanteed. Selle juures tuleb aga arvesse sobiva krundi küsimus, võimalus uut poodi kavandada.

Alu toidupoe asukoht on kohalikule elanikule kahtlemata oluline. On selge, et maantee ületamine oleks osadele inimestele täiendav ebamugavus. Teoreetilise valiku korral – kas pood teisel pool maanteed või üldse mitte – eelistatakse siiski ilmselt esimest varianti. Kui kavandatav ristmiku ümberehitamine muudab maantee ületamise selgelt ohutumaks kui täna, ei tohiks arendus probleemi tekitada. **Antud planeeringu peamine keskkonnaaspekt seisnebki liikluskorralduse muutmises, kuidas seda täpsemalt teha? – kui lahendus on spetsialistide hinnangul piisavalt ohutu, ei ole teised n-ö keskkonnaaspektid kaupluse püstitamisel enam olulised.**

Kavandatud tegevuse elluviimine sõltub omaniku huvist ja edasistest sammudest. Eeldatavasti tuleb alustada ristmiku ümberehitamise ja kommunikatsioonide rajamisega. Mingeid alg- ja lõpptähtaegasid sellisele (arendus)tegevusele üldiselt ei seata, palju oleneb ehitusturust ja üldisest majanduse olukorrast. Kuna kauplus on mõeldud tulu teenima, ei ole ehituse venima jäämine tõenäoline. Ehitusaegne keskkonnamõju võib kesta aasta-kaks.

Planeeringus on arvestatud kehtivaid (väheseid) kitsendusi: sidekaabel, elektriliin, geodeetiline punkt, maantee kaitsevöönd.

Majanduslikud, ehitusgeoloogilised ja keskkonnakaitselised tingimused uue ärihoone (kaupluse) rajamiseks Kaupmehe kinnistule on pigem head. Sotsiaalne aspekt (Alu elaniku juurdepääs uuele poele) on suurim probleem.

Vastuolu kehtiva üldplaneeringuga, kus ala on määratletud perspektiivse kaitsehaljastuse alana, on pigem formaalne. See formaalsus tuleneb eelkõige tõdemusest, et: *üldplaneeringus on ette nähtud teisiti jne*. Siinkohal võib mõelda ka üldplaneeringu(te) koostamise aegsele situatsioonile, mille puhul ei saa eeldada, et absoluutselt kõiki maatükke kaaluti võrdse hoolega ja kõik üldplaneeringu otsusekohad on saanud absoluutselt parimad. Aastatega muutuvad nii majanduslikud olud, rahvastik, regulatsioonid, ka teatud keskkonnaküsimused – seega ei saa kooskõla üldplaneeringuga olla kunagi ajas absoluutne või igikestev.

Detailplaneeringu elluviimist saab vald mõjutada tähtaegade (tehniliste tingimuste kehtimine jne) kaudu.

2. Missugusel määral mõjutab DP teisi strateegilisi planeerimisdokumente, arvestades nende kehtestamise tasandit.

Kehtivat Rapla valla üldplaneeringut mõjutab Kaupmehe detailplaneering otseselt üksnes planeeritava kinnistu ja selle lähiala (u 1 ha) ulatuses. Mõju üldplaneeringuile oleks seega üsna tagasihoidlik. Koostatavas üldplaneeringus ei ole piirkond enam tiheasustusala koosseisus ja arendus ei läheks sellisel juhul üldplaneeringuga vastuollu. Kui kavandatav kauplus jääb Alu

aleviku ainukeseks toidupoeks, on planeeringu sisuline mõju Alu alevikule muidugi oluline. Pood uues asukohas ei ole aga mitte niivõrd keskkonna-, kui liiklusohutuse küsimus.

Alu alevik on Rapla vallas **Alu paikkonna keskus**. Paikkond ehk kant hõlmab lisaks alevikule ka Kalevi, Sikeldi, ja Alu-Metsaküla külasid. Alu on Raplaga tihedalt põimunud ent samas ikkagi eraldi kohalik keskus. Elanike arv Alu kandis on küll mõõdukalt kahanenud (2013-2022 perioodil -6,4%) ent kohaliku lasteaia ja kooli täituvus on jätkuvalt kõrge, kuna neid kasutatakse paljuski ka kaugemate vallaelanike poolt. Eeldused Alu püsimiseks elujõulisena on igatahes olemas just tänu heale koolile, kus koos lasteaia rühmadega käib u 150 last. Alu püsimine tugeva paikkonna keskusena on kirjas kõikides valla üldistes arengudokumentides. Kuivõrd uus kauplus aitab kaasa või hoopis töötab vastu Alu arengule – see on küsimus, millele võib vastata mitut moodi. Selge on see, et ilma kaupluseta halveneks elu kvaliteet, ilmselt kiireneks Alu hääbumine. Selge on ka see, et kohapealse ostjaskonna kahanemine sunnib kauplusepidajat vaatama teiste võimaluste järele. Kaupluse nihkumine aleviku serva on teatav ebamugavus, kindlasti pole see olulise keskkonnamõju allikas.

Alu alevik ja Kaupmehe kinnistu selle kõrval on Rapla linna lähitagamaa, mis **maakonnaplaneeringus** (2017) on määratletud kui „linnalise asustuse ala“. Sellel alal ei näe maakonnaplaneering ette konfliktide võimalikkust rohevõrgustikuga (see puudub) või siis kavandatavate transpordikoridoridega. Rail Baltica trassikoridor jääb Kaupmehe planeeringualast 1 km kaugusele – sellise vahemaa korral ei ole häiringuid ette näha, seda enam, et kavandatakse ärihoonet.

Teiste strateegiliste planeerimisdokumentidega Kaupmehe DP-l seos puudub, selleks on tegemist piisavalt lokaalse küsimusega.

3. DP asjakohasus ja olulisus keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse.

Detailplaneeringu asjakohasus (vajadus) tuleneb ühelt poolt kohustusest, teiselt poolt liikluse mõttes tundlikust asukohast. Kaupluse/ärimaja olemasolu nii väikeses kohas, nagu seda on Alu, määrab paratamatult ära paljude kohalike inimeste liikumisviisi ja mõjutab käitumisharjumusi pikaks ajaks.

Kauplust kavandav arendustegevus peab juhinduma tavapäraest keskkonnanormidest ja lepingutest, selles osas pole keskmise suurusega toidukauplus eriline keskkonnarisk. Kaupluse ees asuvas parklas saab korraldada esmast jäätmete kogumist, mis (eriti juhul, kui analoogsed kogumismahutid jäävad alles ka Alu keskus) parandab nende ringlusse võtmist.

Kuna ärihoone liitub kohaliku soojatrassi ja ühisveevärgiga, ei teki täiendavaid probleeme õhu või siis põhjaveega. Planeeringuala jääb küll väljaspoole reoveekogumisala (Alu RKA0700349)

piiri (piiriks on kõrvalmaantee), kuid mujal Alu arendusaladel on soovitatud¹ ja on võimalik reovee kohustusliku kogumisala piiri laiendada.

4. DP elluviimisega seotud keskkonnaaspektid.

Tavapärastest keskkonnaaspektidest (maastik, kooslused, harulased liigid, atmosfäär, põhja- ja pinnavesi, radoon, müra, sotsiaalne ja majanduslik mõju jne) omavad Kaupmehe kinnistu planeeringus tähendust järgmised:

4.1. Maastiku muutus ja maahõive

Ehitustegevusega kaasnev paratamatult otsene maahõive (hoonete- ja juurdepääsude alune maa). Kuna ärihoonet teenindav krunt hoonestatakse umbes 1/3 ulatuses ja samapalju võtavad enda alla asfalteeritud (või kivitatega) parkla ja ümberehitatud ristmik, siis see pind (kokku u 0,4 ha) tuleb tänase põllumaa arvelt. Teeristile, aleviku sissesõidu juurde kavandatav ärimaja on küll ainukeseks hooneks teisel pool kõrvalmaanteed, kuid ärilise keskusena on asukoht loogiline. Küsimusi vaadete kahjustamises ei teki, kortermajad on maanteest eraldatud kaitsehaljastusega, antud ristmik ei ole sellise ajaloolise- või miljööväärtusega, mida uusehitis rikuks (ajalooline tee kulges diagonaalis läbi Alu, tiigi kõrvalt ning tänane kõrvalmaantee on kohaliku ringteena valminud 1960. aastatel)

Avatud asukoht (pole vaja eraldi raiet) toetab parkla ja kaupluse nähtavust. Eraldi kaitsehaljastust kaupluse tarvis vaja ei ole, siin võib piirduda puhtalt kujundusliku haljastusega.

4.2. Põhja- ja pinnavee kaitse

Kuigi planeeringuala ei ole lülitatud Alu reoveekogumisala koosseisu, on selle liitmine RKA-ga siiski võimalik ja pikemas vaates, teisi maanteest lõuna pool tekkivaid arendusi silmas pidades, ka kasulik. Nii muutuks teeäärne ala arendustele atraktiivsemaks.

Pinnavee mõjutamist pole ette näha - lähialal puudub lahtine kraavitus, ristmiku ümberehitamise käigus on võimalik tagada Sõerumäe-Alu tee äärse kogujadreeni toimimine. Vastupidisel juhul (dreenide süsteem on ummistunud) võib ette näha lokaalset niiskuse kogunemist, mida võib soosida ka parkla, kui sellelt ei õnnestu sademevett piisavalt maasse immutada. Parkla kohal on otstarbekas võimalikult hajus sademeeve immutamine, eraldi kogumissüsteemi rajamine ei ole ilmselt otstarbekas. Selles küsimuses saab Põllumajandus- ja Toiduamet anda omapoolse seisukoha.

¹ Rapla valla ühisveevärgi- ja kanalisatsiooni arendamise kava 2022-2034. Töö nr 16-21. OÜ Keskkonnanalohendused, 2021 (kinnitatud Rapla Vallavolikogu määrusega nr 9, 31.03.2022)

4.3. Liiklusohutus ja sellest tulenev sotsiaalne mõju Alu elanikele

Alu elanike seisukohalt on parim variant, kui uue poe kõrval jätkab mingil määral toimimist ka vana, aleviku keskel asuv pood. Kui see nii ei juhtu on Alu inimestel, eriti jalgsi poes käivatele, vajalik poodi (ja koju tagasi) saamiseks maantee kahel korral ületada. Kahtlemata on see osadele inimestele ebamugav, vaatamata ristmiku ümberehitusele, sõiduradasid eraldava mururiba rajamisele ja korrektselt tähistatud ülekäigukohale.

Tänane liiklussagedus (u 1600 autot ööpäevas) on selline, et jalgsi üle tee pääsemine ei tohiks olla ületamatu probleem, eriti parandatud ülekäigukoha puhul. Siiski tuleb nentida, et sagedasem kõrvalmaantee ületamise vajadus (seni tegid seda vaid Rapla bussile minejad) kätkeb endas riske. Ilmselt loobuvad mitmed inimesed, eriti lapsed ja vanemad inimesed, sagedasest poes käimisest (mis ju Alu vana poe juures nii tavaline oli) ja sellega muutub nende harjumuspärane liikumine/käitumine.

Teatud osa Alu elanikest (kes autoga poes käivad, sageli ka Raplas või Tallinnas) ei ole mõjutatud poe asukoha muutumisest. Kõrvalised möödasõitjad võivad uuest teeäärsest poest. Poe asukoha küsimus on paljudele eluline, poega seotud liiklusohutus pole samas tavapärane keskkonnaküsimus. Üks leevendusvõimalus, mis vähendaks poe külastamise vajadust (eriti laste ja vanurite puhul, kel tee ületamine ei pruugi olla lõpuni sujuv) oleks teatud esmakaupade müügi jätkumine, kasvõi müügiautomaadi abil, Alu keskses.

5. Mõju võimalikkus, kestus, sagedus ja pöördumus, sealhulgas kumulatiivne ja piiriülene mõju. Seos Euroopa Liidu õigusega.

Kaupmehe detailplaneeringuga kaasneda võib keskkonnamõju on eeldatavasti tagasihoidlik, piirdudes vaid planeeringuala ja sellega külgneva Rapla-Varbola teelõiguga. Väiksem mõju väljaspoole planeeringuala võib avalduda maa-aluse kuivendusvõrgu kahjustamise kaudu. Seda on võimalik leevendada, kuna teada on peamiste kogujadreenide asukoht. Arendusala jääb maaparandussüsteemi kõrgemale servale, seega ei kahjusta ta madalamale jäävat suuremat süsteemi.

Keskkonnamõju kestus, sagedus, pöördumus, piiriülesus ja kumulatiivsus ei ole antud planeeringus kriteeriumitena kasutatavad. Seos EL õigusaktide juurutamisega puudub. Planeering lähtub Eesti seadustest, mis on EL õigusaktidega ühtlustatud.

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

Igasugune ehitustegevus (ja sellele järgnev ehitise, ka kaupluse ja parkla kasutamine) sisaldavad paratamatult väiksemaid riske, need on antud juhul aga tavapärased ning head praktikat järgides välditavad. Kauplus ei ole üldjuhul keskkonnariski allikas.

Liiklusohutus, tulenevalt olukorrast, kus jalgsi poes käivad Alu inimesed peavad kaks korda maanteed ületama, on antud planeeringu suurim väljakutse. Paljugi oleneb kontekstist: kui poodi üldse poleks ja see „tekib“ maantee äärde, ei oleks inimestel erilist muret ja oldaks ilmselt rahul. Kui ollakse harjunud vaikse (ohutu) jalutuskäigu järel poodi külastama, siis võib uus olukord (pood teisel pool maanteed) olla häiriv. Kindlasti on ka inimesi, kes ei tajugi maantee ületamisega kaasnevaid ebamugavusi ja tunnevad hoopis heameelt, et pood uues asukohas on. Uus ja parem pood vana asemel võib, ka teises asukohas, tasakaalustada tekkinud häiringut. Teatud tasakaalustus Alu liiklusohutuses tekib ka sellest, et vana poe sulgemise tagajärjel võib väheneda aleviku-sisene liiklus.

Olukordi, kus poodi (või siis bussipeatusesse, rongile jne) pääsemiseks tuleb esmalt maantee ületada, on kõikjal, eriti muidugi linnades. Alu teeristis eriti jalakäijate liikumisel kujunev olukord on iseenesest lihtne, samas raskesti prognoositav. Selle põhjuseks on mitmed muutujad: üldine liiklussagedus, teise poe võimalik jätkamine, elanike arv, ühe või teise liikluskorraldusliku lahenduse (kuni valgusfoori või veidi liialdades ka autode tunnelini) kasutuselevõtt jne. Tänapäevane planeeringulahendus ilmselt mõnevõrra suurendab (liiklus)õnnetuste võimalikkust. Samas on võimalik liikluskorralduslike võtetega viia need riskid miinimumini.

7. Mõju suurus ja ruumiline ulatus, sealhulgas geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond.

Detailplaneeringu elluviimine mõjutab otseselt Alu aleviku elanikke (756 inimest 2022. aastal), kellele lisanduvad Alus koolis-lasteaias, sportimas või tööl käivad inimesed. Kõik nendest elanikest/koolilastest/töökäijatest ei ole seotud kaupluste või ümberehitatava ristmikuga, ka ei avaldu planeeringu mõju teisiti, kui mõjutab kohalikus poes käimise harjumusi. Kaudselt puudutab planeeringulahendus seega tuhatkonda inimest, otsesemalt aga neid, kes igapäevaselt jalgsi poes käivaid. Nende arvukust võib hinnata mõnele sajale. Maantee äärse poe kasutajaskond ja nende tagamaa on märksa laiem ja nendele planeeringu läbi avalduvat mõju (uue kaupluse võimalused) saab hinnata vaid positiivseks.

8. Eeldatavalt mõjutatava ala väärtus ja tundlikkus, sealhulgas looduslikud iseärasused, kultuuripärand, intensiivne maakasutus, samuti ka edasise jäätmetekke, energiakasutuse, avariiohtlikkuse, müra, vibratsiooni, valgusreostuse jne küsimused.

Nimetatud aspektid, mida KSH eelhindangus tuleb arvestada või kaaluda (aluseks: Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded – KeM nr 31, 16.08.2017) avalduvad Kaupmehe DP puhul üsna vähesel määral. Planeeringuala lähikonnas (arvestades eriti maanteega, mis eraldab planeeringuala Alust) puuduvad arvestatavad riskid (välja arvatud liikluse küsimus, mida on kirjeldatud eespool). Oluline on jalakäijasõbraliku teeületuse tagamine.

9. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele, sh Natura 2000 võrgustiku alale.

Mõju puudub. Lähim kaitstav loodusobjekt – Alu mõisa park – asub küll vaid paarikümne meetri kaugusel, kuid see on planeeringualast eraldatud Rapla-Varbola kõrvalmaanteega ja sellisel juhul ei oma kauplus ja parkla siin teeülest mõju. Teised kaitstavad loodusobjektid jäävad juba kaugemale kui 2 km ja ei ole mõjutatud.

Lähim Natura 2000 võrgustiku ala on Ridaküla hoiuala, mis paikneb 4,2 km kaugusel ja ei ole planeeringust mõjutatud.

Planeeringualal ega selle lähikonnas (ehk põllul) ei ole teada kaitsealuseid liike.

KOKKUVÕTE

Arvestades Kaupmehe detailplaneeringuga kavandatud tegevuse iseloomu, kohapealseid keskkonnatingimusi, kehtivaid ja pooleliolevaid kavasad-planeeringuid, võimalikku mõju naabruskonnale, ning kaaludes arendustegevusega kaasneda võivat keskkonnamõju saab väita, et **tõenäosus olulise mõju esinemiseks puudub, KSH algatamise vajadust ei ole ette näha.** Jalakäijate liiklusohutuse tagamine Alu-Sõerumäe tee rekonstrueeritaval ristmikul on antud planeeringu peamine keskkonna(tervise)kaitseline probleem. See on teede projekteerija pädevuse küsimus, mille juures ei ole tarvidust KSH järele. Oluline on arvestada ka Põllumajandus- ja Toiduameti seisukohaga, kuidas vähem mõjutada olemasolevat kuivendusvõrku.

Andres Tõnisson
keskkonnaekspert, tel 553 2515
andrest6nisson@gmail.com
/allkiri digitaalselt/

7. detsember 2023