

Keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindang

Peatuse planeeritava ala andmed:

AADDRESS Harju maakond, Saku vald, Kajamaa küla, Markuse
Harju maakond, Saku vald, Kajamaa küla, Männialuse
Katastritunnus: 71801:006:0908
71801:006:1126
Sihtotstarve: 100% maatulundusmaa
100% transpordimaa
Terve planeeringuga haaratud maa-ala: ca 5,6 ha.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindangus on võetud aluseks Skepast&Puhkim OÜ poolt 2022.a koostatud töö „Rail Baltica kohalike peatuste detailplaneeringu koostamine. Teabe andmine Saku peatuse KSH eelhindangu koostamiseks. Aruanne“. Nimetatud töö on käesoleva eelhindangu lisa ja kuulub eelhindangu juurde. Eelhindangus on muuhulgas kasutatud nimetatud tööst pärinevat informatsiooni ja analüüsi. Lisaks on eelhindangus kasutatud Maa-ameti suunatud kaardirakendustes ja keskkonnaregistris olevat informatsiooni. Eelhindangusse on kokkuvõtlikult koondatud peamised käsitlemist vajavad teemad ja järeldused, mis keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse kohaselt eelhindangus kajastatud peavad olema.

Detailplaneeringu eesmärk:

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on planeeringuala kruntideks jaotamine ning hoonestusala ja ehitusõiguse määramine Rail Baltica Saku peatuse rajamiseks. Lisaks antakse planeeringuga heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise, liikluskorralduse ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendus.

Planeeritava ala üldinformatsioon, tegevuse kirjeldus ja iseloom

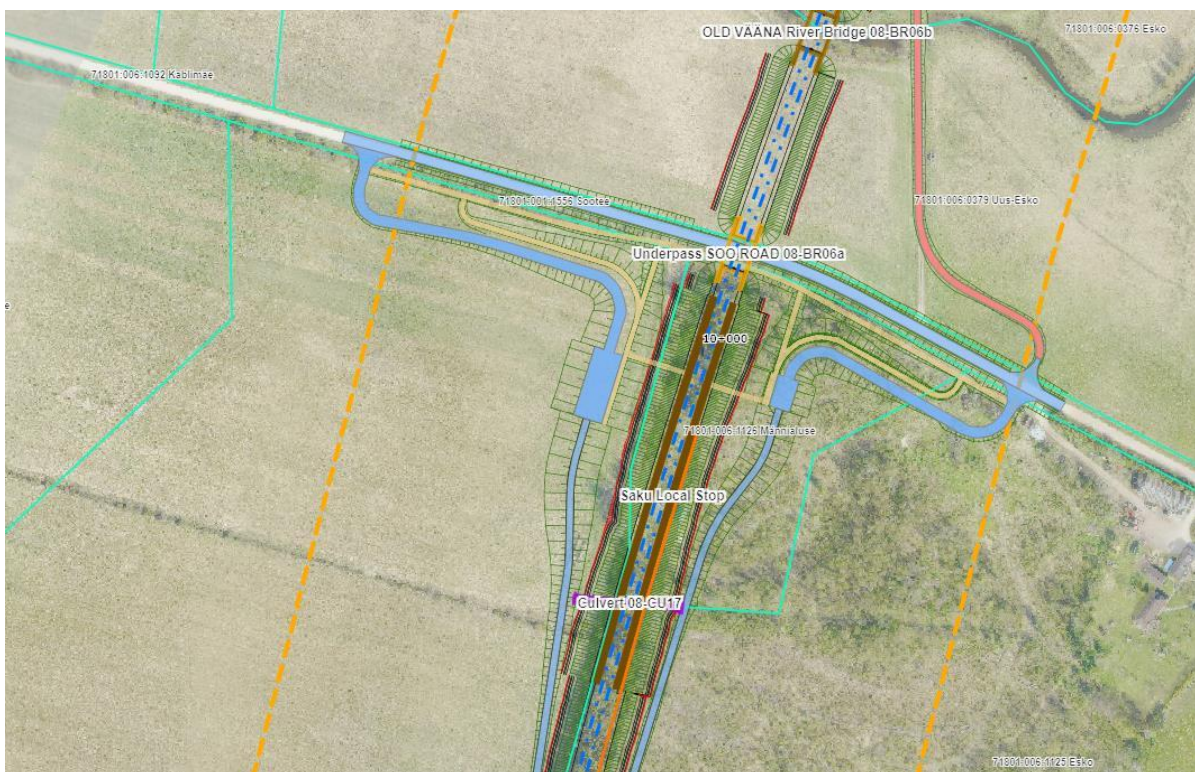
Igasugune ehitustegevus mõjutab erineval määral olemasolevat olukorda. Oluline on välja selgitada, kas mõju võib eeldatavalt olla olulise tähtsusega.

Rail Baltic Estonia OÜ on esitanud avalduse Saku vallas Kajamaa külas detailplaneeringu algatamiseks Rail Baltica Saku peatuse rajamiseks.

Planeeritav ala asub Saku vallas Kajamaa külas Markuse (71801:006:0908, maatulundusmaa 100%), Männialuse (71801:006:1126, maatulundusmaa 100%) maaüksustel ning juurdepääsutee (sh kergliiklustee) lahendatakse Sootee (71801:001:1556, transpordimaa 100%), Ristemäe (71801:006:0218, maatulundusmaa 100%), Välja (71801:006:0244,

maatulundusmaa 100%), Kungla (71801:006:0761, maatulundusmaa 100%), Loode (71801:006:0125, maatulundusmaa 100%), ja Männiku tee 145 // Tallinn-Lelle 9,8-27,4 km (71815:001:0003) maaüksustel. Planeeritava ala suurus on ligikaudu 5,6 ha (vt lisa 3).

RB trassi pikkus on ligikaudu 870 kilomeetrit, millest Eesti Vabariigi territooriumil 213 km. Eestis läbib trass Harju-, Rapla- ja Pärnumaad. RB on 1435 mm rööpmelaiusega kahe rööpmeline elektrifitseeritud rahvusvaheline kiirraudtee koos kogu selle juurde kuuluva infrastruktuuriga. RB kohalike peatuste peamine eesmärk on rajada raudtee põhitrassile peatuste võrgustik, mis tagab regionaalse ühendatuse, tugevdab piirkondade konkurentsivõimet ning pakub võimaluse valida keskuste vahel liikumiseks kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikuma viisi. Detailplaneering koostatakse ainult juurdepääsuteedele, väli-aladele ja hoonetele vastavalt planeerimisseadusele. Rail Balticu Saku kavandatava peatuse asukoht on Harju maakonnas Saku vallas Kajamaa külas, küla põhjaosas Väana jõest ja vahetult Sooteest lõunas (Joonis 1). Kurtna peatus on nn tüüp 3, *Basic* peatus, mis hõlmab enda alla 430 m² ehitisealuse pinna. Peatuse väliala on mõõtmetega 50 x 115 m, hinnanguline ruumivajadus 5750 m² suurusel alal. Sõiduradade parkimiskohtade arv on 60. Juurdepääsutee hinnanguline pikkus on 200 m ja sõiduradade laius 6-7 m. Kergliiklustee hinnanguline pikkus on 150 m ja laius 3 m. Altpääsuga ooteplatvormid on mõõtmetega 220 x 6 kuni 8 m (Joonis 1).



Joonis 1. Detailplaneeringu algatamise eskiisi kohane Saku peatuse asukoht ja juurdepääs

Peatuse rajamiseks ehitatakse jaamahoone, väliala parkimisalaga, juurdepääsu- ja kergliiklustee. Ooteplatvormid ja altpääs ei ole detailplaneeringu osa. Ehitustööde ettevalmistavad etapis eemaldatakse kasvupinnas. Võimalusel kasvupinnas

taaskasutatakse kogu mahus nõlvade kindlustamisel, haljastamisel või täitmisel. Ehitatakse täisautomaatne hoone WC, koristusruumi ja ooteruumiga ning rajatakse vajalikud tehnovõrgud. Parkimisala kaetakse kõvakattega ja rajatakse haljastus.

Planeeringuala on tasase reljeefiga ja asub Saku soo maaparandussüsteemi alal. Markuse maaüksus on hoonestamata, Männialusel asub hoone, mis ei ole ehitisregistris registreeritud. Sootee on trandpordimaa. Sootee ääres on olemasolevad elektriliinid (Elektriõhuliin 1-20 kV (Keskpingeliin) K1321019) ja sidekaabid (SK460H Kiili LKS - Saku GJJ haru sidekaabel; 155864026). Lähimad vee- ja kanalisatsioonitorustikud asuvad Saku aleviku kortermajade piirkonnas. Uus-Esko maaüksusel asub gaasitorustik (T435H Saku GJJ haru, T435H). Juurdepääs planeeritavale alale on Sooteelt (katastritunnus: 71801:001:1556).

Strateegilise planeerimisdokumendi iseloom, sisu, asjakohasus ja olulisus keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse ning tähtsus Euroopa Liidu keskkonnavalaste õigusaktide nõuete ülevõtmisel

Vastavalt Saku valla üldplaneeringule (kehtestatud Saku Vallavolikogu 09.04.2009 otsusega nr 22; edaspidi: üldplaneering) asub planeeritav ala hajaasustuses, mille juhtfunktsioon on puhke- ja virgestusmaa ning mida läbib Harju maakonnaplaneeringuga (kehtestatud 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41) määratud Rail Baltica raudtee trassikoridor. Harju maakonnaplaneeringu kehtestamisega hakkasid kehtima Saku valla üldplaneeringus trassikoridori asukohas maakonnaplaneeringuga sätestatud maakasutustingimused. Detailplaneering on kooskõlas Harju maakonnaplaneeringu ja Saku valla üldplaneeringuga.

Saku Vallavolikogu 17.02.2022 otsusega nr 8 vastuvõetud Saku valla üldplaneering näeb samuti ette Rail Baltica kohaliku Saku peatuse asukoha käesoleva detailplaneeringu alale. Detailplaneering on ka kooskõlas vastuvõetud Saku valla üldplaneeringuga.

Detailplaneering koostatakse kohaliku omavalitsuse üksuse territooriumi (ehk Saku valla) osa (ehk planeeritava ala) kohta. Detailplaneeringu planeerimisseaduse kohane üldine eesmärk on üldplaneeringu elluviimine ja planeeringualale ruumilise terviklahenduse loomine. See on lähiaastate ehitustegevuse alus. Detailplaneeringu olemasolul või detailplaneeringu koostamise kohustuse korral on detailplaneering ehitusprojekti koostamise alus. Praegusel juhul saab antud detailplaneering edaspidi planeeritavate maaüksuste ehitusprojekti aluseks.

Kuna tegemist on enamuses kahe maaüksuse (millele lisanduvad juurdepääsuteega seotud maaüksused) piires tehtava detailplaneeringuga, siis ei ole võimalik luua otseseid olulisi seoseid Euroopa Liidu keskkonnavalaste õigusaktide nõuete ülevõtmisega, sest tegemist on väga erineval tasemel olevate õigusaktidega. Planeeritavate maaüksuste detailplaneering ei mõjuta eeldatavalt negatiivselt Euroopa Liidu õigusaktidega seonduvat.

Raudtee projekteeritakse ja ehitatakse ühtsetel tehnilistel alustel täielikus vastavuses üleeuroopaliste raudtee koostalitlusvõime tehniliste nõuetega, võimaldades reisi- ja kaubarongi liiklust samal raudteel.

Koostatav detailplaneering peab vastama kõikidele asjakohastele õigusaktidele. Samuti peab planeeritav tegevus olema kooskõlas lisaks üldplaneeringule veel selliste põhiliste strateegiliste dokumentidega nagu näiteks Saku valla arengukava 2012-2025, Saku valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2017-2029 ja Saku valla jäätmekava 2018-2021. Kõiki nõudeid täites tagatakse planeeringuga hästi toimiv ümbruskonda sobiv ja keskkonda võimalikult säästev lahendus.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhinnangu koostamise eesmärgiks on detailplaneeringuga kaasnevate keskkonnamõtjude kohta informatsiooni kogumine ja analüüsimine. Samuti keskkonnatingimuste integreerimine planeerimisse selle võimalikult varajases etapis. Detailplaneeringu tasandit arvestades ei ole see otseseks vahendiks näiteks riiklike keskkonnakaalutluste muutmisel. Samas arvestab detailplaneering riiklike normatiividega, sealhulgas Euroopa Liidu normidega, mis omakorda tulenevad üldisematest keskkonnakaalutlustest. Kavandatav tegevus ei ole teadaolevalt vastuolus ühegi strateegilise planeerimisdokumendiga. Lähtuvalt detailplaneeringu sisust ja planeerimisseaduse §is 126 detailplaneeringute ülesannetest ei oma detailplaneering omakorda mõju keskkonnakaalutluste integreerimisel teistesse valdkondadesse.

Planeeritav ala ja selle lähiümbus

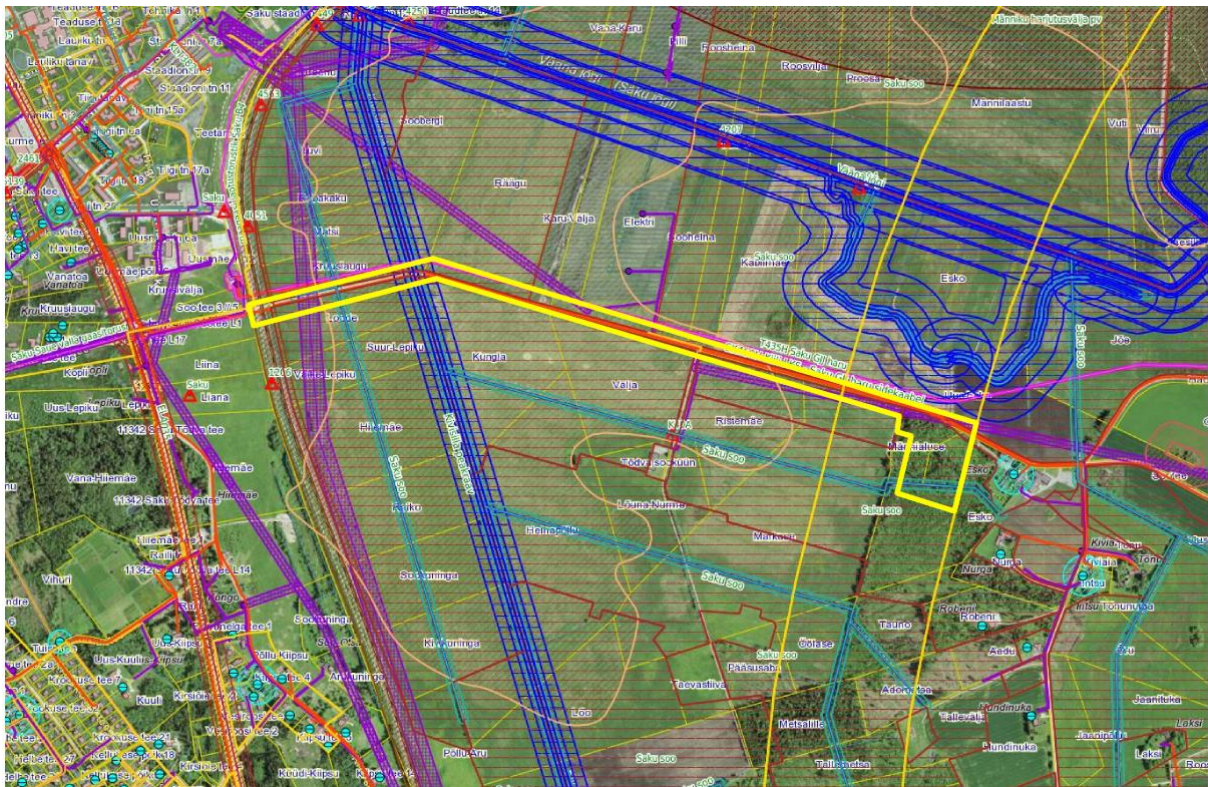
Planeeringuala piirneb Ristemäe (71801:006:0218), Välja (71801:006:0244), Kungla (71801:006:0761), Loode (71801:006:0125), Kruusiaugu (71801:006:0107), Soobergi (71801:006:0177), Räägu (71801:006:1080), Karu-Välja (71901:001:0401), Välja-Karu (71901:001:0403), Elektri (71801:001:2060), Sooheina (71801:006:1091), Iidase (71801:006:0304), Kablimäe (71801:006:1092), Soo-Allika (71801:006:0373), Teetammi (71801:005:0638), Uus-Kopli (71901:001:0109), Sootee L1 (71901:001:0088) ja Uus-Esko (71801:006:0379) maaüksustega.

Planeeritava ala tingimused ja kitsendused ning tegevusega kaasnevad tagajärjed ja mõjud

Kavandatavast peatusest vahetult põhjas asub Vääna jõgi (Vääna vanajõgi), mis jääb planeeritavast alast väljapoole. Maa-ameti andmetel on planeeritaval ala kitsendusteks: maaparandussüsteemi alad (4109450020030001, 4109520020020001), elektriliin ja selle kaitsevöönd ning Sooteel sidekaabel ja selle kaitsevöönd.

Kõigi alal kehtivate piirangutega tuleb planeerimisel arvestada.

Muid kitsendusi (vt joonis 2) Maa-ameti andmetel ei esine.



Joonis 2. Väljavõte Maa-ameti kitsenduste kaardist (planeeringuala on tähistatud kollase joonega)

Piirkonna Reljeef on tasane, maapinna absoluutkõrgusega 37 kuni 38 m. Pinnakatte moodustavad vaadeldaval alal 5 m paksuse kihina madalsooturvas ja moreen. Aluspõhi koosneb lubjakivist (Ülem-Ordoviitsiumi ladestiku Vasalemma kihistu lausdetritne rifilubjakivi).

Planeeritaval alal või selle vahetus läheduses ei asu keskkonnaregistri, Maa-ameti ja EELISE kaartide andmetel olulisi looduskaitselisi või muinsuskaitselisi objekte ning looduskaitsealuseid liike. Seega nendes valdkondades mõju ei saa tekkida.

Planeeringualasse ei kuulu ühtegi märgalade, randade, pinnavormide, kaitstavate loodusobjektide, sh Natura 2000 võrgustiku aladesse kuuluvat ala. Planeeritava tegevusega ei teki olulist keskkonnamõju Natura 2000 võrgustiku alale, sest planeeritav ala ei asu Natura 2000 alal või selle vahetusläheduses. Lähimad Natura 2000 alad on 8 km kaugusel lõunas asuv Kurtna-Vilivere loodusala (RAH0000344) ja 9 km kaugusel kagus asuv Rahaaugu loodusala (RAH0000338), mis jäävad piisavalt kaugemale.

Planeeringualal ega lähipiirkonnas ei ole registreeritud kaitstavaid loodusobjekt. Lähim kaitseala asub ca 1,8 km loodes asub Saku mõisa park (KLO1200457). Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei ole keskkonnaregistri andmetel registreeritud kaitsealuste looma- ja taimeliikide esinemist. Alast 2,6 edelas asub III kategooria kaitsealuse linnuliigi värbkakk (*Glaucidium passerinum*) elupaik (KLO9123857). 3,1 km kirdes on sookure (*Grus grus*)

(KLO9115398) ning rukkiräagu (*Crex crex*) (KLO9115419) leiukohad. 3,7 km kirdes asuvad händkaku (*Strix uralensis*) (KLO9115381) ja hiireviu (*Buteo buteo*) (KLO9115382) elupaigad I ja II kategooria kaitstavaid liike pole vaadeldaval alal ja vähemalt 1 km raadiuses registreeritud. Lähimad on väike-konnakotka, merikotka ja kõre elupaigad. Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses hoiualasid ei asu. Lähim hoiuala on lõunas 8 km kaugusel asuv Kurtna-Vilivere hoiuala (Harju) (KLO2000144). Lähim vääriselupaik on vaadeldavast alast 1,7 km kaugusel loodes männi-kuuse segamets (VEP154059). Kuna need objektid ei asu planeeritaval alal ega selle vahetus lähiümbruses, siis eeldatav oluline mõju puudub.

Kavandatava tegevuse alal ei asu väärtuslikku taimkatet ega loomadele olulisi elupaiku. Põllukultuuride kasvatamise võimalus kaob ala hoonestamise ja parkimisala ehitamisega. Mõju loomastikule avaldub läbi elupaikade killustumise, häiringute ja võimaliku otsese suremuse. Mõju avaldavad nii peatuse rajamiseks vajalik ehitamine, aga ka hilisem kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiring (müra, valgus, inimeste liikumine). Kuna vaadeldav ala asub põllu- ja metsamaa piiril, siis olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

Kavandatava tegevuse alal ning selle läheduses ei ole registreeritud kultuurimälestisi. Lähimad on 600 m kaugusel idas asuv kivikalme nr12 18914, 1,7 km kaugusel läänes asuv asulakoht nr 18913 ja 900 m kaugusel kirdes asuv arheoloogiamälestis nr 18924.

Vaadeldav ala asub rohevõrgustikust 60 m kaugusel läänes ning plaanitav peatuse hoone parkimisalaga seda ei kata. Kuna kavandatava peatuse hoone asukohas ja parkimisalal puudub rohevõrgustik, siis mõju rohevõrgustikule eeldada ei ole.

Vaadeldaval alal ja lähiümbruses paikseid heiteallikaid eelhinnangu koostamise ajal registreeritud ei ole. Vaadeldavale alale lähemad paiksed heiteallikad asuvad 2 km kaugusel loodes,

Saku alevikus- Saku Õlletehase Aktsaselts ja Saku Maja AS. Liikluse osas on välisõhu saasteainete seisukohast olulisemad tihedama liiklussagedusega teed. Kavandatava tegevuse piirkonnas on selleks tugimaantee nr 15 Tallinn–Rapla–Türi. Mõju piirkonna välisõhu kvaliteedile on seotud peatuse ehitusetapiga. Ehitusaegne mõju on seotud tolmu (tahkete osakeste) tekke ja levikuga ning on ajutine – esineb ehitustööde ajal ning kaob pärast tööde lõppu. Ehitusaegse tolmu teke ja levik piirdub üldjuhul ehitusobjekti lähialadele ning seda on võimalik vähendada töökorralduslike meetmetega (ilmastikuolude jälgimine tööde teostamisel, materjali niisutamine vms). Eelhinnangu koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta välisõhu kvaliteedile.

Müra kaasneb nii peatuse rajamise kui ka kasutamisega. Ehitamise perioodil esineb ajutine ehitusaegne müra (transpordist ja ehitamistegevusest tekitatud müra). Ehitustööde korraldamisel tuleb arvestada ehitusmürale kehtestatud müra normtasemetega ja korraldada tööd viisil, et tagatud on normidest kinnipidamine. Kavandatud tegevusega seotud ehitusaegne müra on ajutine. Häiringute vältimiseks tehakse müratekitavaid töid päevasel ajal. Kuna läheduses asuvad loomade elupaigad (mets), siis ehitustööde

kavandamisel ja läbiviimisel tuleb arvestada sellega, et mürarikkad tööd ei satuks loomade jaoks tundlikule kevadsuvisele perioodile (poegimine, pesitsemine).

Peatuse kasutamisel tekib müra parkimisala kasutava liikluse poolt. Peatuse rajamisega muutub piirkonna müraolukord võrreldes olemasolevaga, kuid kuna andmed lisanduvast liiklusest lähtuva müra ja selle leviku kohta puuduvad, siis ei ole muutuse ulatus teada. Liikluskorralduse põhimõtete määramine on üks detailplaneeringu ülesannetest (PlanS § 126 lg 1 p 12). Olulisemat keskkonnamõju piirkonnale avaldab kavandatav RB raudtee, mille müra mõjusid on hinnatud raudtee põhiprojekti. Detailplaneeringu koostamise käigus teostatakse peatuse müraallikatest (sh juurdepääsuteedest) tingitud mürafooni hinnang ning vajadusel (müra normtasemetega ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed. Müratingimusi tagavate nõuete seadmine on üks detailplaneeringu ülesannetest (PlanS § 126 lg 1 p 12). Eelhinnangu koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta piirkonna müratasemele.

Peatuse ehitustööde ajal võivad põhjustada vibratsiooni teatud tööd, kuid samas ei ole tegemist töödega, mis põhjustaksid märkimisväärset maapinna kaudu levivat vibratsiooni. Juhul, kui peatuse rajamiseks kasutatakse vaiade rammimist või muud olulist vibratsioonitaset põhjustavat ehitustehnoloogiat, siis tuleb ehitustöödel tagada, et vibratsioonitase elamutes ei ületaks normidekohast taset. Eestis on vibratsiooni normtasemed hoonetes reguleeritud sotsiaalministri 17. mai 2002. a määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“. Igal juhul on ehitusaegne vibratsioon ajutise iseloomuga ning selle mõju on mööduv. Peatuse ehitamis- ja kasutamisetapis olulist negatiivset keskkonnamõju maapinna kaudu leviva vibratsiooni näol eeldada ei ole. Kasutusaegses etapis esineb RB rongiliikluse poolt tekitatud vibratsiooni. Selle mõju on hinnatud raudtee põhiprojekti detailsusastmes.

Valgusreostuse olulise mõjuga ala jääb reeglina valgusallika lähistele, kuid sõltub ka konkreetse valgusallika tugevusest ning ümbritsevast keskkonnast. Peatuse ehitamisetapis on tegemist lokaalsete valgusallikatega, mille mõju ei ulatu reeglina ehitusplatsi territooriumist märkimisväärselt kaugemale. Samuti on mõju ajutine. Mõju on võimalik vähendada korralduslike meetmetega – ehitusplatside valgustamisel tuleb jälgida, et valgusallikad on suunatud kohta, mida tuleb valgustada ning kavandatud nii, et valgustus ei häiri liiklust ega ümberkaudsete objektide kasutamist. Peatuse kasutamise seotud valgusreostust on võimalik vältida projekteerimise käigus, kui nähakse ette reguleeritava valgustugevusega valgustussüsteemid (mis on ühtlasi energiasäästlikud) ning välditakse häirivat valgustamist (nt sinise valgusega LED valgustid, agressiivse valgusega reklaamtahvlid jms). Peatusele lähimad elamud jäävad sellest vähemalt 200 m kaugusele. Eelhinnangu koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise valgusreostuse tekke kohta piirkonnas.

Kuna planeeritava alal või selle naabruses ei asu maardlat, siis maardlale mõju ei teki. Kavandatava peatuse alal ei ole arvele võetud maavarasid ega maardlaid. Lähim maardla on Saku turbamaardla, mis asub alast 250 m kaugusel läänes, 760 m põhjas ja 1500 m idas.

Lähimad mäeeraldised on ja Tammemäe III liivakarjäär 2,9 km kaugusel põhjas, Väike-Kõrnomaa kruusakarjäär 3,6 km kaugusel lõunas ja Sausti turbatootmisala 4,2 km kaugusel idas. Kaudne mõju on selles, et ehituseks tuleb maavarasid (liiv, kruus jne) siiski kasutada.

Tegemist on nõrgalt kaitstud põhjaveega alaga. Vaadeldaval alal kaeve ei asu. Lähimad puurkaevud on ca 270 m kaugusel idas (PRK0017908 ja PRK0017487). Vaadeldava alal ja selle läheduses reoveekogumisalasid ei ole. Lähim reoveekogumisala on 1,7 km kaugusel loodes, Saku alevikus.

Kuna kavandatava tegevuse alal ja piirkonnas ei ole puur- ja salvkaeve, siis olulist negatiivset mõju nende vee kvaliteedile ei ole. Reovee lahendus selgub detailplaneeringu koostamise käigus. Reovee käitlemisel kas lokaalselt või kanaliseerimise teel tuleb järgida keskkonnameetmeid. Detailplaneeringu käigus teostatakse hüdrogeoloogiline uuring, mille käigus selgitatakse välja planeerimiseks ja projekteerimiseks vajalikud hüdrogeoloogilised tingimused. Uuringuga selguvad täpsemad andmed põhjavee taseme, kvaliteedi ja kaitstuse kohta (sh vajadusel andmed lokaalse VK-süsteemi rajamiseks juhul, kui tulenevalt asukohast ei ole otstarbekas või võimalik olemasoleva ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni süsteemiga liituda). Seega praeguse teabe kohaselt eeldatavalt pinnasele ja põhjaveele ohtu ei teki.

Kavandatava tegevuse mõju suurus, ruumiline ulatus, kestus ja sagedus ei ole ümbritsevale keskkonnale ohtlik ega ületa keskkonna vastupanu- ning taastumisvõimet, sest planeeritakse piisavalt väikese mõjuga keskkonnale ohutut tegevust (RB peatuse rajamine). Planeeringu elluviimisel võib kaasneda ehitustegevusega ajutine müra ja vibratsioon, mis on mööduvad. Kavandatava tegevusega ei seata eeldatavalt ohtu inimese tervist, heaolu ja vara. Kumulatiivset ja piiriülest mõju ei esine. Energiat kasutatakse niivõrd, kui seda vajab tegevuseks kasutatav tehnika.

Eeldatavalt positiivselt mõjutatav elanikkond on kogu RB raudteed kasutama hakkavad inimesed. RB rongiliikluse kasutamise võimaluste mõju on hinnatud koostamisel olevates RB raudteetrasside ehitusprojektide KMH aruannetes. RB raudteetrassi lõigu „Kangru- Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti KMH aruande eelnõu kohaselt ühendab kiirraudtee kiire ja mugava liikumisvõimalusega trassile jäävad suuremad linnad – Tallinna, Pärnu, Riia ja kaugemad keskused. Oluline on kohalike peatuste olemasolu, sest need aitavad inimestel liikuda kiiremini ja mugavalt kohalikul tasandil nt kodu ja töökoha või kooli vahel. Negatiivselt mõjutatav elanikkonna moodustavad need, kes jäävad raudteepeatuse lähedusse. Lähimad elamud paiknevad ca 200 m kaugusel, mis on eeldatavalt piisav, et vahetuid olulisi mõjusid vältida.

Ehitustööde käigus kasutatakse tavapäraseid ehituseks vajaminevaid loodusvarasid ja ehitusmaterjale. Peamiselt kasutatakse killustiku, kruusa ja liiva. Tallinna lähiümbruses ja Saku vallas endas on mitmeid karjääre, kust on enamus looduslikke ehitusmaterjale kättesaadavad. Lisaks kasutatakse haljastuseks mulda ja muruseemet. Tee katmiseks kasutatakse asfaltbetooni. Seega ei ole oodata suurt mõju loodusressursside kasutamisele.

Igasugune ehitustegevus vajab energiat ja tekitab jäätmeid. Jäätmete puhul ei ole põhjust oletada, et ehitustööde teostamiseks või ehitise hilisemal kasutamisel oleks tegemist millegi ohtlikuga. Spetsiifilisi, ohtlikke või suurtes kogustes jäätmeid ei teki. Kui jäätmekäitlus toimub vastavalt Saku valla jäätmehoolduseeskirjale, siis jäätmete valdkonnas eeldatavat olulist mõju ei kaasne. Jäätmed tuleb anda üle vastavat jäätmeluba või keskkonnakompleksluba omavale isikule. Mõjude minimeerimiseks tuleb ka jäätmeteket minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Kindlasti on vajalik ka nõuetekohane jäätmete sorteeritult üleandmine. Ehitusaegsete kaevetöödega rikutakse paratamatult olemasolev pinnas, kuid soovitatav on kaevise kasutamine kohapeal maasikukujunduses.

Eesti pinnase radooniriski kaardi järgi jääb kavandatav tegevus alale, kus radoonisisaldus pinnaseõhus on normaalne (vahemikus 10–50 kBq/m³). Seega eeldatavalt radooni teemal ohtu ei teki.

Eelpool kirjeldatud keskkonnatingimuste ja võimalike mõjude analüüsi põhjal ei kaasne kavandatava tegevuse elluviimisega olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid. Töökorralduslike meetmete ja ohutusnõuete järgimisega on võimalik vältida olulist negatiivset mõju pinnasele, põhjaveele, pinnaveele, maaparandussüsteemidele, joogivee kvaliteedile, samuti valgusreostuse tekkimist. Vaadeldaval alal ega lähipiirkonnas ei asu Natura 2000 alasid, hoiualasid, kaitsealasid, kaitsealuseid liike, püsielupaiku, kaitstavaid looduse üksikobjekte, vääriselupaiku, väärtuslikku põllumajandusmaad, rohevõrgustikku, pärandkultuuriobjekte ega kultuurimälestisi. Seega puudub neile oluline negatiivne mõju. Maavarade kasutamisele olulist negatiivset mõju eeldada ei ole. Kavandatava tegevusega ei ole ette näha täiendavaid ohtlikke olukordi, suurõnnetusi või katastroofe. Eeldada ei ole sellist visuaalset häiringut, mis võiks oluliselt mõjutada inimeste heaolu. Sellest tulenevalt ja olemasolevate andmete põhjal ei ole kavandatava tegevuse mõju suurus, ruumiline ulatus, kestus ja sagedus ümbritsevale keskkonnale ohtlik ega ületa keskkonna vastupanu- ning taastumisvõimet, sest planeeritakse väikese mõjuga tegevust tavatingimustes (st puuduvad olulised keskkonnapoolsed piirangud).

Detailplaneeringu koostamise käigus teostatakse järgmised uuringud:

- Peatuse müraallikatest (sh juurdepääsuteedest) tingitud mürafooni hinnang ning vajadusel (müra normtasemete ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed. Müratingimusi tagavate nõuete seadmine on üks detailplaneeringu ülesannetest (PlanS § 126 lg 1 p 12);
- Hüdrogeoloogiline uuring, mille käigus selgitatakse välja planeerimiseks ja projekteerimiseks vajalikud hüdrogeoloogilised tingimused. Uuringuga selguvad täpsemad andmed põhjavee taseme, kvaliteedi ja kaitstuse kohta (sh vajadusel andmed lokaalse vee- ja kanalisatsioonisüsteemi rajamiseks juhul, kui tulenevalt asukohast ei ole otstarbekas või võimalik olemasoleva ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni süsteemiga liituda).

Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus

Kavandatava tegevusega kaasnev tõenäosus avariilukordade esinemiseks on minimaalne, sest detailplaneeringu ala ei jää ühegi ohtliku ettevõtte ohuala sisse ja planeeritav tegevus ise endast eeldatavalt ohtu ei kujuta. Maa-ameti kaardirakenduse andmetel on Saku vallas 1 ohtlik ettevõtte, C-kategooria ohuga Saku Õlletehas AS (Tabel 2). Ettevõtte ohuala piir jääb vaadeldavast alast 1,8 km kaugusele loode suunas.

Asjaomase asutuse seisukoht

Saku Vallavalitsus esitas Keskkonnaametile vastavalt KeHJS § 33 lõikele 6 seisukoha andmiseks antud detailplaneeringu algatamise eelnõu koos lisadega.

Keskkonnaamet on oma a kirjaga nr seisukohal, et

Kokkuvõte

Lähtudes eelpool välja toodud tingimustest ei kaasne planeeritava tegevusega eeldatavalt ühtegi olulist keskkonnamõju ning seega ei ole keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine vajalik.

Eelhinnangu koostas:

Maigi Tenisson

Saku Vallavalitsuse keskkonnaspetsialist

tel 6712 421

maigi.tenisson@sakuvald.ee

Siiri Raagmets

vallasekretär