

Version Teabe andmine KSH eelhinnangu koostamiseks
Kuupäev 7.03.2022
Koostanud: Keskkonnaekspert Ingo Valgma
GIS spetsialist Marko Lauri
Kontrollinud Eike Riis (KMH litsents KMH0154)
Projekti nr 2022_0008
Esikaane foto RBDTD-EE-DS2-DPS2_IDO_OS090-ZZ_0017_D2_RW-TR_MD_00001_001

SKEPAST&PUHKIM OÜ
Laki põik 2
12915 Tallinn
Registrikood 11255795
tel +372 664 5808
e-mail info@skpk.ee
www.skpk.ee

Sisukord

1. Sissejuhatus	4
2. Kavandatava tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad	5
2.1. Detailplaneeringu koostamise eesmärk.....	5
2.2. Kavandatava tegevuse asukoht	6
2.3. Kaisma peatuse kirjeldus	7
2.4. Kavandatava tegevuse kirjeldus	8
2.5. Vajalikud lammutustööd	9
3. Seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega	10
3.1. Üleriigiline planeering Eesti 2030+	10
3.2. Pärnu maakonna planeering	10
3.3. Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine".....	11
3.4. Põhja-Pärnumaa valla üldplaneering.....	14
4. Tegevuse asukoha kirjeldus, sh eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus	15
4.1. Maakasutus.....	15
4.1.1. Asend	15
4.1.2. Asustus ja rahvastik	15
4.1.3. Sotsiaalne taristu ja ettevõtlus	16
4.1.4. Teedevõrk.....	16
4.2. Alal esinevad loodusvarad	16
4.2.1. Pinnakate ja aluspõhi	16
4.2.2. Maavarad ja maardlad	17
4.2.3. Põhjavesi	19
4.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid	20
4.3. Looduskeskkonna kirjeldus	21
4.3.1. Natura 2000 võrgustiku alad	21
4.3.2. Kaitsealad	22
4.3.3. Hoiualad	23
4.3.4. Kaitsealused liigid	23
4.3.5. Püsielupaigad	24
4.3.6. Kaitstavad looduse üksikobjektid ja kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavad loodusobjektid	24
4.3.7. Vääriselupaigad	24
4.3.8. Taimestik ja loomastik.....	25
4.3.9. Väärtuslik põllumajandusmaa	25
4.3.10. Rohevõrgustik.....	26
4.4. Kultuuripärand	27
4.5. Radoonioht	28
4.6. Piirkonna välisõhu kvaliteet.....	29
4.6.1. Välisõhk.....	29
4.6.2. Müra	30
4.7. Vibratsioon	30
4.8. Üleujutusosalad	30
4.9. Suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted	31
5. Olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ...	32
5.1. Eeldatav mõju asustusele ja maakasutusele	32
5.2. Eeldatav mõju loodusvaradele	32
5.2.1. Pinnas	32

5.2.2. Maavarad.....	32
5.2.3. Põhjavesi	33
5.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid	34
5.3. Eeldatav mõju looduskeskkonnale.....	35
5.3.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele.....	35
5.3.2. Mõju kaitsealadele	35
5.3.3. Mõju hoiualadele.....	35
5.3.4. Mõju kaitsealustele liikidele	36
5.3.5. Mõju püsielupaikadele	36
5.3.6. Mõju kaitstavatele looduse üksikobjektidele	37
5.3.7. Mõju vääriselupaikadele.....	37
5.3.8. Mõju taimestikule ja loomastikule	37
5.3.9. Mõju väärtuslikule põllumajandusmaale	37
5.3.10. Mõju rohevõrgustikule	38
5.4. Eeldatav mõju kultuuripärandile	38
5.5. Jäätmetekke ja jäätmekäitluse eeldatav mõju	39
5.6. Eeldatav mõju inimese tervisele, heaolule ja varale.....	40
5.6.1. Välisõhu kvaliteet.....	40
5.6.2. Müra	40
5.6.3. Vibratsioon.....	41
5.6.4. Joogivee kvaliteet	41
5.6.5. Radoon.....	42
5.6.6. Valgusreostus.....	42
5.7. Eeldatav mõju ohutusele	42
5.8. Eeldatav mõju asustusele.....	42
5.9. Eeldatav koosmõju muude asjakohaste toimuvate või mõjualasse planeeritavate tegevustega	43
5.10. Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus	43
6. Kokkuvõte	44
7. Kasutatud materjalid.....	46

1. Sissejuhatus

Käesolev töö on koostatud teabe andmiseks keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) eelhinnangu koostamiseks Rail Baltic Estonia OÜ tellimisel Rail Balticu kohalike peatuste detailplaneeringute koostamiseks. Kavandatav peatus asub Pärnu maakonnas Põhja-Pärnumaa vallas Viluvere külas.

Käesoleva töö aluseks on Tellija poolt esitatud tehniline kirjeldus.

Töös käsitletakse kavandatavate tegevuste eeldatavalt negatiivset ja positiivset mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse soovitus keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatamise või mitte algatamise ja negatiivsete mõjude vältimise osas. Käesolevat teabedokumenti on otsustajal võimalik koos muu asjakohase teabega kasutada tugimaterjalina KSH algatamise vajalikkuse hindamisel.

Teabe koondamisel on lähtutud KeHJS-e¹ § 6 lõikest 1. Välja on toodud olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning muu KSH algatamise otsuse tegemise seisukohalt asjakohane olemasolev teave. Teabedokumendi koostamisel on arvestatud varasemate asjakohaste hindamiste tulemustega (KeHJS § 6¹ lg 2).

Eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnanähtude kohta info andmisel on lähtutud järgmistest määratlustest (KeHJS-e § 2¹ ja § 2²):

- **keskkonnamõju** on kavandatava tegevusega või strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasnev vahetu või kaudne mõju keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile või varale;
- **keskkonnamõju on oluline**, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile või vara.

¹ Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus: <https://www.riigiteataja.ee/akt/KeHJS>

2. Kavandatava tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad

Rail Baltic on 1435 mm rööpmelaiusega kaheööpmeline elektrifitseeritud rahvusvaheline kiirraudtee koos kogu selle juurde kuuluva infrastruktuuriga. Kiirraudtee projektkiirus on rahvusvahelisel reisijateveol 249 km/h, kaubaveol 120 km/h ja kohalikul reisijateveol 200 km/h. Raudtee projekteeritakse ja ehitatakse ühtsetel tehnilistel alustel täielikus vastavuses üleeuroopaliste raudtee koostalitlusvõime tehniliste nõuetega, võimaldades reisi- ja kaubarongi liiklust samal raudteel. Rail Balticu trassi pikkus on ligikaudu 870 kilomeetrit, millest Eesti Vabariigi territooriumil 213 km. Eestis läbib trass Harju-, Rapla- ja Pärnumaad. Raudtee trassikoridori täpsem asukoht on määratletud kehtestatud maakonnaplaneeringutes (Harju-, Rapla-, Pärnumaa).

Rail Balticu 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. Regionaalsete (kohalike) rongide peatused on plaanis rajada 12 erinevasse asukohta. Lisaks on peatused ette nähtud rahvusvahelistesse terminalidesse Tallinnas ja Pärnus.

Kavandatavad kohalikud peatused Eesti Vabariigi territooriumil on:

- Harjumaa – Assaku, Luige, Saku, Kurtna;
- Raplammaa – Kohila, Rapla, Järvakandi;
- Pärnumaa – Kaisma, Tootsi, Urge, Surju, Häädemeeste.

Pärnu maakonnas asuvate kavandatavate peatuste asukohad vt Tabel 1.

Tabel 1. Kavandatavate Pärnumaa peatuste asukohad. Allikas: Tehniline kirjeldus

Objektid	Kaisma peatus	Tootsi peatus	Urge peatus
Asukoht	Viluvere küla, Põhja-Pärnumaa vald	Tootsi alev, Põhja-Pärnumaa vald	Urge küla, Tori vald
Objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud	Rapla-Pärnu raudtee 474 (63801:001:0922) Paisumetsa (63801:001:0923) 58 Aluste-Kergu tee (93001:001:0029)	Vändra metskond 6 (93001:001:0061) Nimetu kinnistu (63801:001:0577) Tootsi mnt 3 (63801:001:0665) Tootsi mnt 1 (80501:001:0076) 19271 Tootsi-Piistaoja tee (80501:001:0071)	Orasselja (73001:008:0213) 19214 Jänesselja-Urge tee (73001:008:0993)
Kohalik omavalitsus	Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus	Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus	Tori Vallavalitsus

2.1. Detailplaneeringu koostamise eesmärk

Detailplaneeringu koostamise eesmärk on maaüksuste jagamise ja sihtotstarvete muutmise teel moodustada vajalikud äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud, mis on vajalikud kohaliku peatuse rajamiseks. Lisaks antakse detailplaneeringus heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise, liikluskorralduse ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendus.

Detailplaneeringu lõpplahenduses peab edasiseks projekteerimiseks olema loodud vähemalt järgmised eeldused:

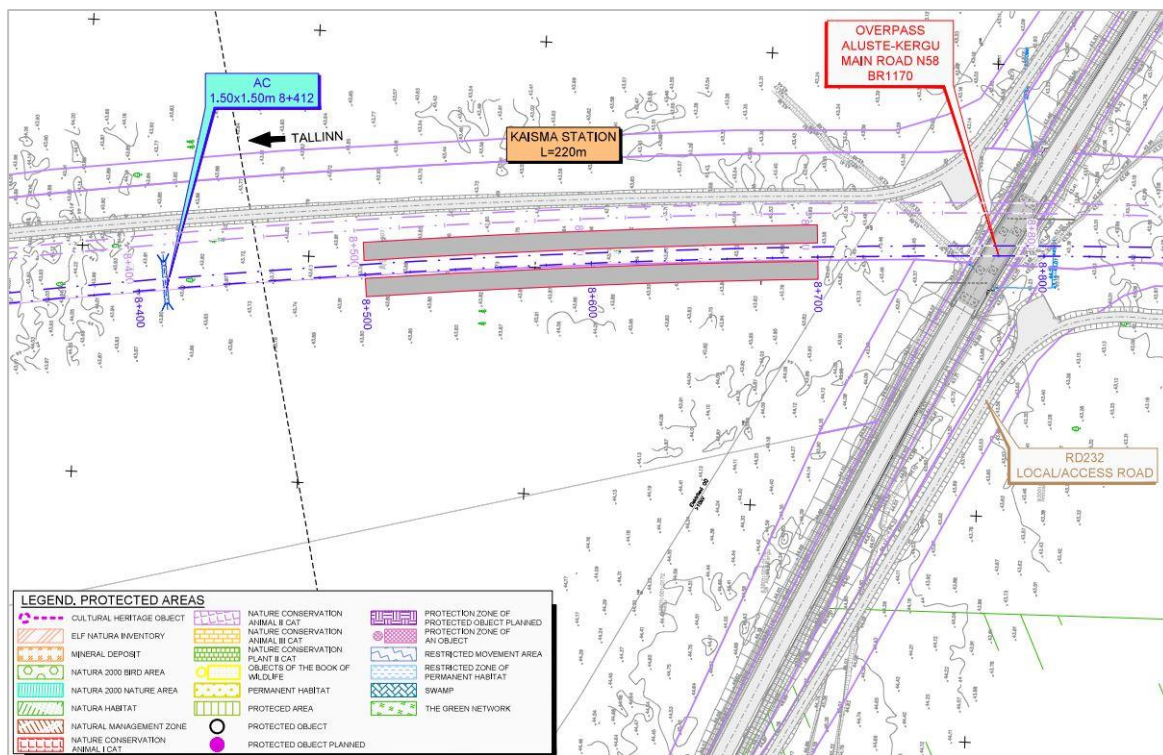
- funktsionaalsus lähtuvalt peatuse ja teenindavate rajatiste otstarbest;
- vastavus õigusaktidele, kehtivatele alusdokumentidele ja tehnilises kirjelduses esitatud tehnilistele nõuetele;
- vastavus kõiki kaasava elukeskkonna ja universaalse disaini põhimõtetele;
- keskkonناسäästlikkus;
- peatusega seotud hoone, teenindavate rajatiste ja tehnosüsteemide pikk kasutusiga;
- ehituskulude optimaalsus.

Detailplaneering koostatakse ainult juurdepääsuteedele, välialadele ja hoonetele vastavalt planeerimisseadusele.

2.2. Kavandatava tegevuse asukoht

Detailplaneeringuga kavandatava Kaisma peatuse asukoht on Pärnu maakonnas Põhja-Pärnumaa vallas Viluvere külas (Joonis 1). Objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud on Rapla-Pärnu raudtee 474 (63801:001:0922), Paisumetsa (63801:001:0923) ja 58 Aluste-Kergu tee (93001:001:0029). Kaisma peatus on seotud Rail Balticu trassilõiguga Rapla ja Pärnu maakonna piir – Tootsi.

Kavandatava peatuse asukohas asub hetkel maatulundusmaa.

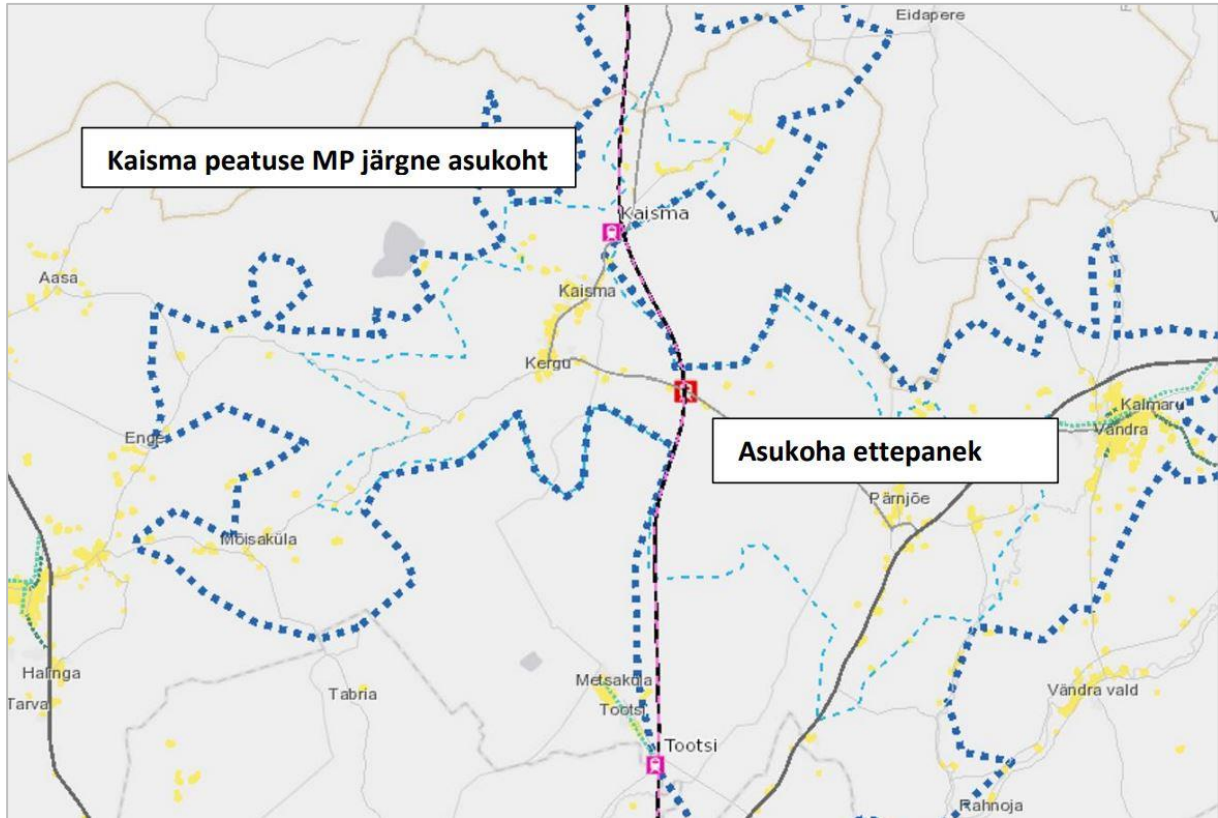


Joonis 1. Kaisma peatuse asukoht ja juurdepääs. Allikas: Tehniline kirjeldus

Rail Balticu kavandatava Kaisma peatuse asukoht on maakonnaplaneeringu² järgi Pärnu maakonnas Põhja-Pärnumaa vallas Kaisma küla idaosas (Joonis 4). 2020. aastal tegi Põhja-Pärnumaa vald RB Pärnumaa arengukoridori uuringu³ tulemustest lähtuvalt ettepaneku, mille kohaselt toodi peatuse asukoht riigitee nr 58 Aluste-Kergu äärde Viluvere küla loodeossa (Joonis 2). Peatuse asukoha nihutamise 4 km võrra suurenes potentsiaalselt teenindatav elanikkond ca 4 korda.

² Pärnu maakonna planeering, kehtestatud 29.03.2018

³ Rail Balticu Pärnumaa arengukoridor. Skepast&Puhkim OÜ 2021



Joonis 2. Kaisma peatuse asukoha muudatuse ettepanek. Allikas: Rail Balticu Pärnumaa arengukoridor

2.3. Kaisma peatuse kirjeldus

Vastavalt töö aluseks olevale tehnilisele kirjeldusele on Kaisma peatus kavandatud tüüp 4, *shelters* peatus, mis hõlmab enda alla 100 m² pinna. Peatuse väliala (tüüp 3) on mõõtmetega 40 x 115 m, hinnanguline ruumivajadus 4600 m² suurusel alal. Sõiduautode parkimiskohtade arv on 40. Juurdepääsutee hinnanguline pikkus on 575 m ja sõiduradade laius 6-7 m. Kergliiklustee hinnanguline pikkus on 200 m ja laius 3 m. Ülepääsuga ooteplatvormid on mõõtmetega 220 x 6 m (Joonis 3).



Joonis 3. Kaisma peatuse ala esialgne planeeringuskeem. Allikas: detailplaneeringu algatamise ettepanek

2.4. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Peatuse rajamiseks ehitatakse jaamahoone, väliala parkimisalaga, juurdepääsu- ja kergliiklustee, ooteplatvormid ja ülepääsud (Joonis 3).

Ehitustööde ettevalmistavas etapis eemaldatakse kasvupinnas. Võimalusel kasvupinnas taaskasutatakse kogu mahus juurdepääsutee ja kergliiklustee nõlvade kindlustamisel, peatuse ala haljastamisel või täitmisel. Ehitatakse täisautomaatne hoone WC, koristusruumi ja ooteruumiga, rajatakse vajalikud tehnovõrgud.

Parkimisala kaetakse kõvakattega ja rajatakse haljastus.

2.5. Vajalikud lammutustööd

Kaisma peatuse rajamiseks pole vaja teha lammutustöid.

3. Seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega

Kavandataval tegevusel on seos järgmiste strateegiliste planeerimisdokumentidega:

- Üleriigiline planeering Eesti 2030+
- Pärnu maakonna planeering
- Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine"
- Põhja-Pärnumaa valla üldplaneering

3.1. Üleriigiline planeering Eesti 2030+

Üleriigilises planeeringus Eesti 2030⁴ on välja toodud, et Euroopa transpordipoliitika valguses on jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikpiirkondadega, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee (Rail Baltic), mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga. Selline raudtee konkureerib lühematel vahemaadel edukalt õhutranspordiga.

3.2. Pärnu maakonna planeering

Pärnu maakonna planeeringus⁵ on välja toodud:

Pärnumaa ühendus reisiliikluse ja kaubavedude jaoks saab paraneda pärast raudteetaristu kaasajastamist. Aeg-ruumiliste vahemaade vähendamiseks annab olulist efekti Rail Balticu kiirraudtee valmimine, mis loob täiesti uue kvaliteediga ühenduse nii Tallinna ja Riia vahel kui ka Lääne-Euroopa suunal.

Rail Balticu rajamiseks on läbi viidud ettevalmistavad tööd: kehtestatud trassikoridori maakonnaplaneering ja tehtud esialgsed uuringud. Raudtee põhitrassi ristumised kõikide olulisemate avalikult kasutatavate teedega lahendatakse eritasandilisena. Eritasandiliste ristete asukohtade määramisel on lähtutud eelkõige põhimõttest – tagada liikumisvõimalused ja piirkonna teedevõrgu toimimine ja sidusus, samuti on arvestatud liiklussagedust teedel ning asustuse paiknemist. Maanteed ümberehitamine ja uute teelõikude rajamine peab toimuma raudtee väljaehitamise etapis. Maakasutustingimused RB raudtee trassikoridoris ja tingimused kiirraudtee projekteerimiseks on sätestatud Rail Balticu maakonnaplaneeringus.

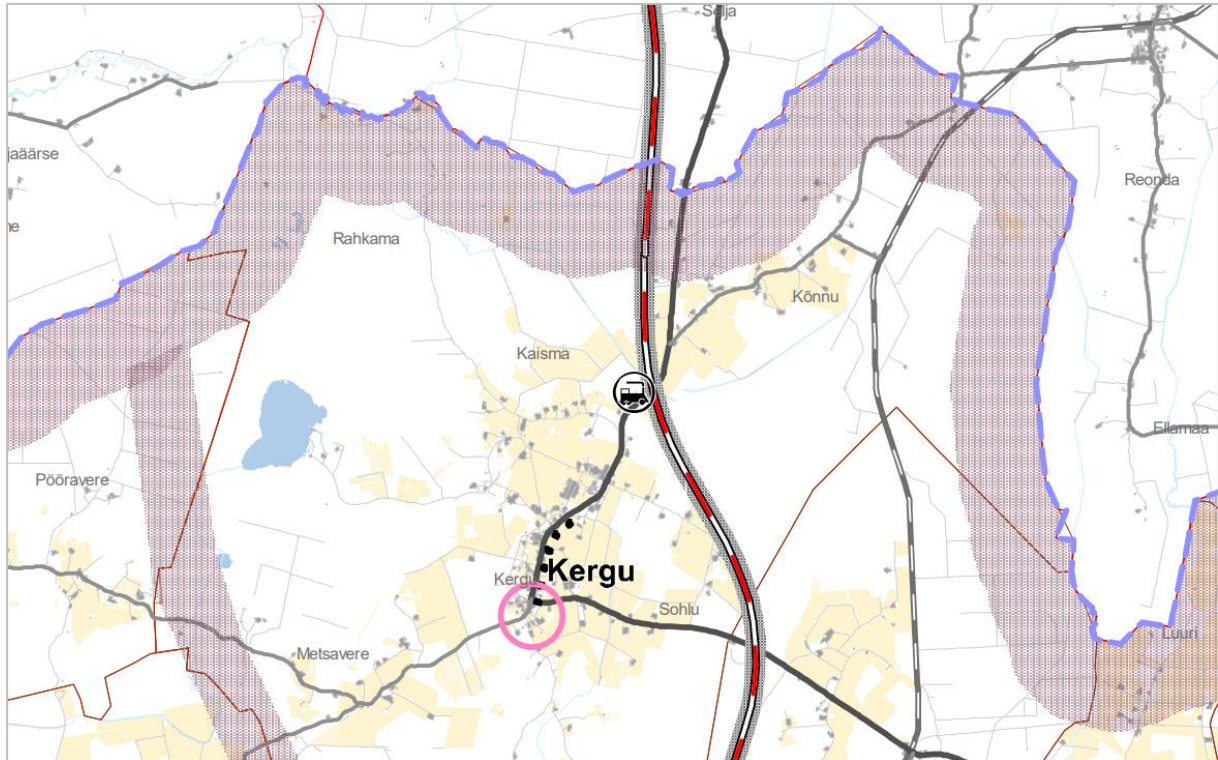
Vaba läbilaskevõime ulatuses on Rail Balticu raudteed võimalik kasutada reisirongide kohalikuks liikluseks Tallinn–Pärnu–Riia suunal. Sellest tulenevalt on Pärnu maakonna planeeringus näidatud kohaliku rongiliikluse peatuste võimalikud asukohad: Häädemeestel, Surju piirkonnas, Kilksamal, Tootsis ja Kaismal). Peatuste asukohad vajavad täiendavaid uuringuid ja nende väljaarendamine eraldi riigipoolset otsust. Sellest lähtuvalt on pärast Pärnu maakonna planeeringu kehtestamist täiendavalt analüüsitud RB peatuste asukohti Pärnu maakonnas⁶ ja võrreldes maakonnaplaneeringus tooduga (Joonis 4) on muudetud Kaisma peatuse asukohta (vt ptk 2.2.).

Rail Balticu kiirraudtee rajamine, koos kohalike peatustega, toob maakonnale aegruumiliselt lähemale nii Tallinna kui ka Riia, rääkimata sellele trassile jäävatest kaugematest keskustest. See annab maakonna sotsiaalmajanduslikule arengule uue impulsi.

⁴ Kehtestatud Vabariigi Valitsuse 30.08.2012. a korraldusega nr 368

⁵ Kehtestatud riigihalduse ministri 29.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/74

⁶ Rail Balticu Pärnumaa arengukoridor. Skepast&Puhkim OÜ 2021



Joonis 4. Pärnu maakonna planeeringuga kavandatud Rail Balticu trassikoridor ja Kaisma peatuse asukoht. Allikas: Pärnu maakonna planeering

3.3. Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine"

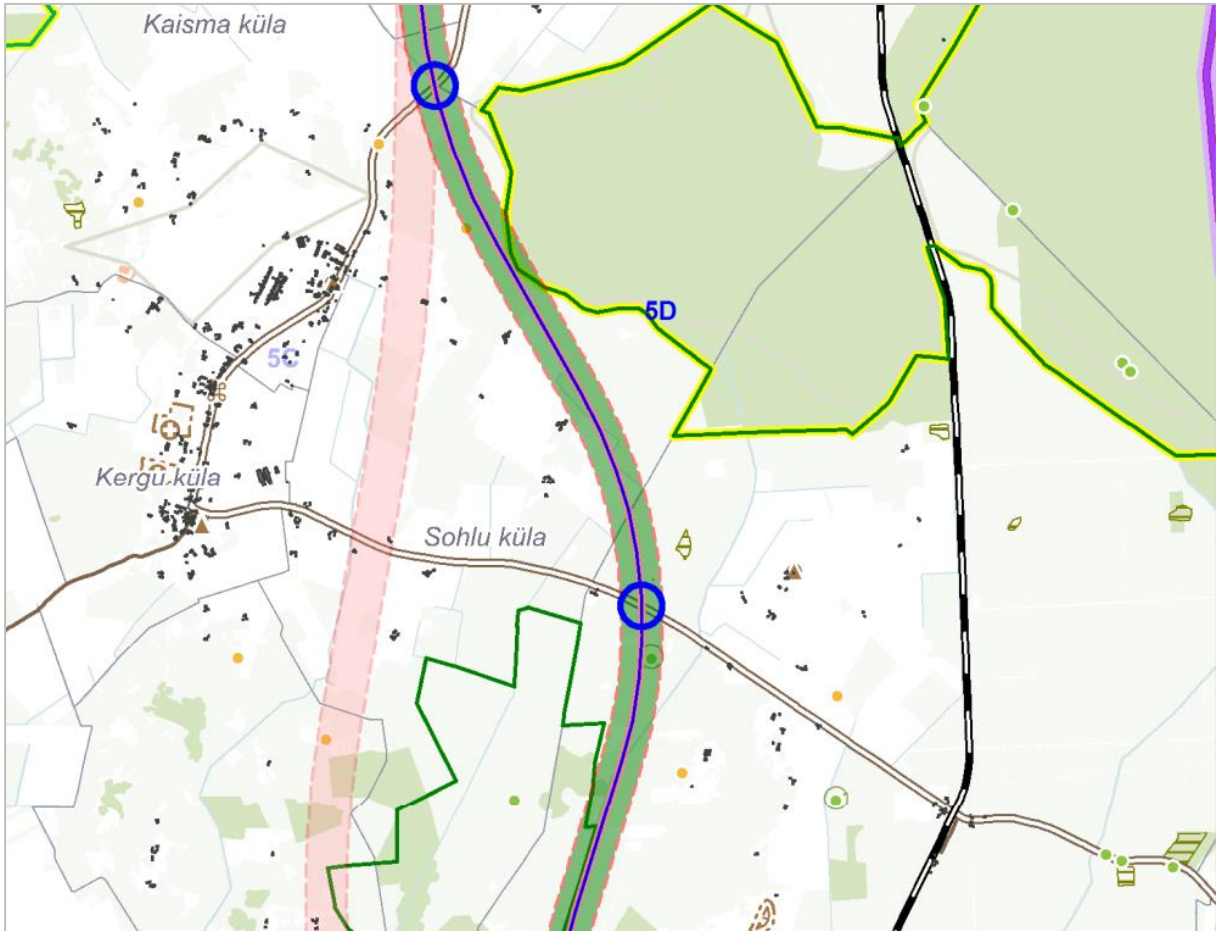
Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine”⁷ on välja toodud:

Rail Balticu trassi koridor (lõik 5D, osaliselt 6B) Vändra valla⁸ territooriumil läbib Viluvere, Sohlu, Kaisma ja Kõnnu küla. Kogu Vändra valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Viluvere küla lõunaosas kulgeb trassi koridor olemasoleva 1520 mm raudtee koridoris, põhjaosas suundub Kergu ja Taarikõnnu looduskaitsealade vahelt läbi Sohlu külasse (Joonis 5 ja Joonis 6).

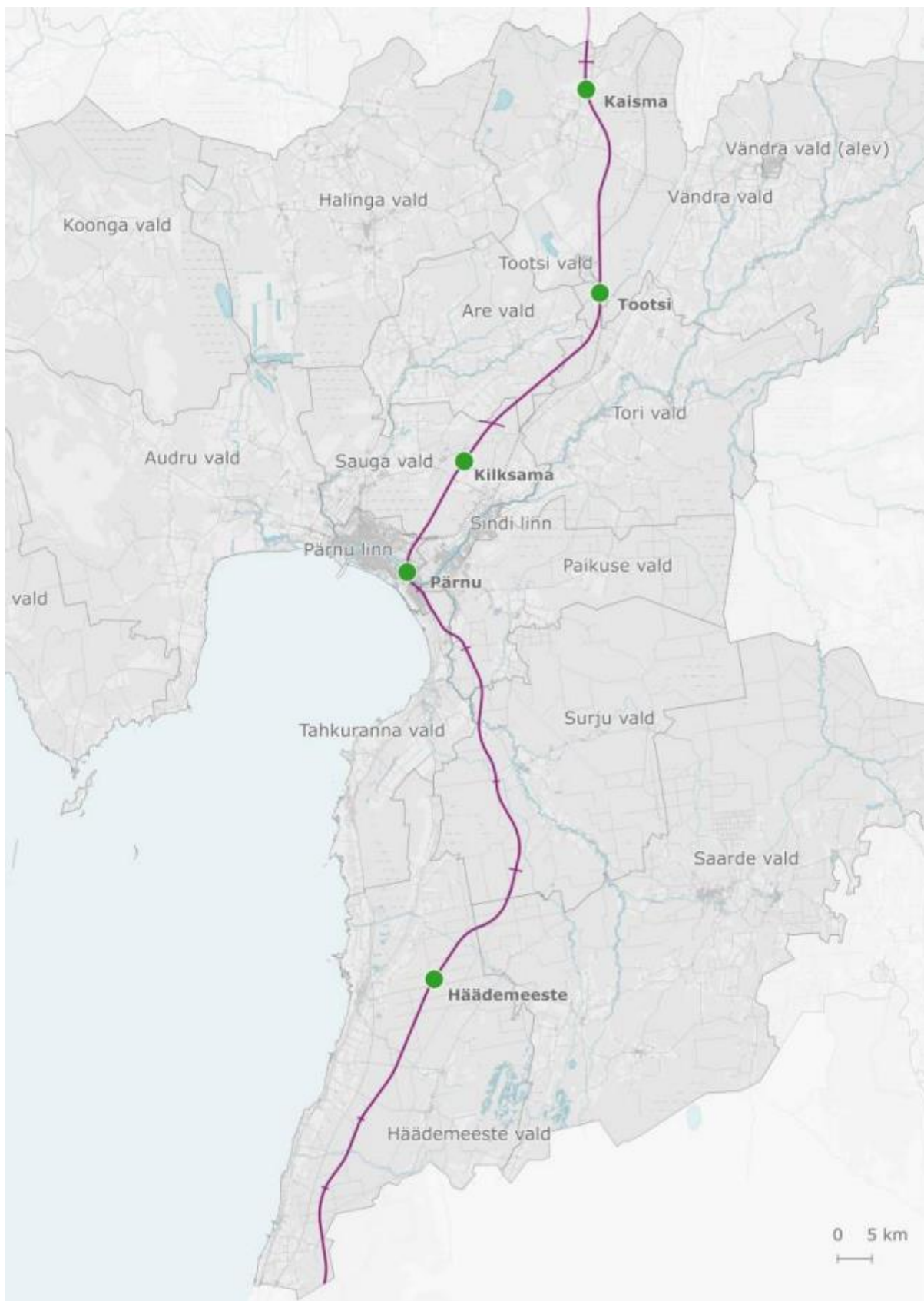
Raudteejaama täpne asukoht, jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele (sh ühistranspordile ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur lahendatakse eraldiseisva planeeringuga.

⁷ Kehtestatud riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1.4/40

⁸ Haldusreformi eelne vald, praegu Põhja-Pärnumaa vald



Joonis 5. Planeeringulahendus Pärnu maakonnas kavandatava Kaisma peatuse piirkonnas. Allikas: Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“



Joonis 6. Pärnu Maavalitsuse ettepanek võimalike kohalike peatuste põhimõteteliste asukohtade osas. Allikas: Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

3.4. Põhja-Pärnumaa valla üldplaneering

Põhja-Pärnumaa valla uus üldplaneering on koostamisel.⁹ Seni kehtib alal endise (haldusreformi eelse) Vändra valla üldplaneering¹⁰. Vändra valla ÜP ei käsitle RB raudteetrassi, sest on kehtestatud oluliselt varem, mistõttu RB-l ja kavandataval Kaisma peatusel selle ÜP-ga seos puudub. Kuna Põhja-Pärnumaa valla uus üldplaneering on käesoleval hetkel koostamisel, siis tuleb eelduslikult läbi viia kehtivat üldplaneeringut muutev detailplaneering (kui uut üldplaneeringut enne kehtestada ei jõuta).

Erinevalt DP koostamise lähtedokumentidest (Joonis 1) on koostatavas Põhja-Pärnumaa valla üldplaneeringus Kaisma peatuse asukoht märgitud riigiteest nr 58 Aluste–Kergu lõuna poole (Joonis 7).



Joonis 7. Kaisma peatuse asukoht koostatavas Põhja-Pärnumaa valla üldplaneeringus

⁹ Põhja-Pärnumaa valla veebileht: <https://www.pparnumaa.ee/ehitus-ja-planeerimine/uldplaneering> (vaadatud 15.02.2022)

¹⁰ Vändra valla üldplaneering. Kehtestatud Vändra Vallavolikogu 21.09.2010 määrusega nr 30

4. Tegevuse asukoha kirjeldus, sh eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus

Eeldatavalt mõjutatava ala ja selle tundlikkuse kohta teabe koondamiseks on kasutatud riiklike registreid (Keskonnaregister) ja Maa-ameti kaardiserverit.

4.1. Maakasutus

4.1.1. Asend

Vabariigi Valitsuse 12. jaanuari 2017 määruse nr 9 „Halinga valla, Tootsi valla, Väandra alevi ja Väandra valla osas haldusterritoriaalse korralduse ja Vabariigi Valitsuse 3. aprilli 1995. a määruse nr 159 „Eesti territooriumi haldusüksuste nimistu kinnitamine“ muutmine (jõustus 18. jaanuaril 2017) alusel moodustus 21. oktoobril 2017 Halinga valla, Tootsi valla, Väandra valla ja Väandra alevi ühinemise teel uus omavalitsusüksus –Põhja-Pärnumaa vald, mis on ühinenud omavalitsusüksuste üldõigusjärglane.¹¹

Põhja-Pärnumaa vald tegutseb struktuuriüksustena kolmes keskuses: kaks halduskeskust asuvad Väandras ja Pärnu-Jaagupis ning üks teeninduskeskus Tootsis. Valla halduskeskus, Väandra alev paikneb maakonnakeskusest Pärnust 48 km kaugusel ning Tallinnast 104 km kaugusel. Valla teine halduskeskus asub Via-Baltica põhimaanteel ning omab seeläbi oluliselt paremat ühendust nii Pärnu kui ka Tallinnaga. Olulised asustuse paiknemist mõjutavad ühendusteed on valla lääneosa põhja-lõuna suunaliselt läbiv Tallinn–Pärnu–Ikla põhimaantee (ViaBaltica) ja idaosa kirde-edela suunaliselt läbiv Pärnu–Rakvere–Sõmeru põhimaantee.

Kaisma peatuse asukoht on Viluvere küla loodeosas, riigiteest nr 58 Aluste–Kergu vahetult põhja pool. Rail Balticu Kaisma kohaliku peatuse objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud on: Rapla–Pärnu raudtee 474 (63801:001:0922, maatulundusmaa), Paisumetsa (63801:001:0923, maatulundusmaa) ja 58 Aluste-Kergu tee (93001:001:0029, transpordimaa)¹².

Vaadeldavat ala ümbritsevad peamiselt maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksused ja lõuna poolt transpordimaa maaüksus (Aluste-Kergu tee).

4.1.2. Asustus ja rahvastik

Põhja-Pärnumaa vald (pindala 1011 km²) on valdavalt maaline omavalitsus, kus 01.04.2021 seisuga elas 8075 elanikku, mis teeb keskmiseks rahvastikutiheduseks 8 in/km. Eesti väikeasulate uuringu (2019) kohaselt on valla 89-st asustusüksusest 15 liigitatud rahvastikunäitajate poolest kasvavateks, millest omakorda 9 on suhteliselt kõrge laste osakaaluga. Stabiilsemate näitajatega asulad paiknevad hajusalt üle valla ning selge muster puudub. Kasvavatest ja kõrge laste osakaaluga küladest kuues (Vakalepa, Helenurme, Loomse, Valistre, Metsavere, Venekuusiku ja Lüüste külades) on rahvaarv (2017) olnud vahemikus 20-40 inimest, mis tähendab, et ainult üksikute inimeste lisandumine või sündimine on tinginud nende asustusüksuste rahvastiku kasvutrendi, kuid see ei ilmesta kogu piirkonna arengusuunda (kuna paljud külad ümbruses kahanevad). Rahvastikuprognosis kohaliku omavalitsusüksuste rühmades (klasteranalüüs 2015) paigutab ühinenud neli valda rahvastikuandmete põhjal kolme erinevasse klastrisse, mis on iseloomulikud kogu eesti hajaasustuses ning suurtest keskustest eemal asuvatele piirkondadele. Halinga piirkond ja Väandra ümbrus paigutuvad riigi keskmiste rahvastikunäitajatega piirkondade hulka, kus eeldatakse aastaks

¹¹ Põhja-Pärnumaa valla üldplaneering. Eelnõu 2021

¹² Maa-ameti kaardirakendus, seisuga 12.02.2022

2030 rahvastiku vähenemist viiendiku võrra. Vändra alevi ümbruses võib eeldada rahvastiku vähenemist kuuendiku võrra. Tootsi alev on kõige kehvemate rahvastikunäitajatega, kus on väga madal laste osakaal ning üle veerandi elanikkonnast on eakad. Uuring eeldab Tootsi alevis sama trendi jätkudes elanikkonna vähenemist aastaks 2030 enam kui viiendiku võrra.¹³

Lähimad elamud asuvad kavandatava peatuse alast 600 m kaugusel ja juurdepääsuteest 120 m kaugusel kagu suunas (Vahtra, KÜ 93001:001:0040). Lääne suunas, lõuna pool Aluste-Kergu tugimaanteed asuvad elamud 390 m kaugusel peatuse alast (Sambliku, KÜ 92901:001:0138 ja Piirimaa, KÜ 92901:001:0137).

4.1.3. Sotsiaalne taristu ja ettevõtlus

Põhja-Pärnumaa vallas on tugevad ja territooriumil keskselt paiknevad halduskeskused (Pärnu-Jaagupi ja Vändra alevis), mille teenused on enamikele vallaelanikest mitte rohkem 15 km kaugusel. Läbi olemasolevate keskuste tihendamise ja teenusbaasi säilimise tagatakse esmatähtsate teenuste kättesaadavus ja head arengueeldused ka valla äärealadel.

Põhja-Pärnumaa vallas oli 2020. aastal äriregistri andmetel kokku 344 töökohti pakkuvat ettevõtet. Kokku on ettevõtetes 1807 töötajat, pakkudes seega teoreetiliselt töökohti 39 % valla töörealisest elanikkonnast. See tähendab, et ca 2/3 elanikkonnast peab tööd leidma väljapool valda. Vaadates siia juurde toimepiirkondasid ja rahvastiku peamiseid päevaseid liikumissuundi, siis on näha, et valla läänepoolsest osast (Via Baltica lähedus) liigutakse Pärnusse tööle, samas kui endises Vändra vallas liigutakse pigem Vändrasse tööle. Kõige enam töötajatega ettevõtteid paikneb Vändras, millele järgneb Pärnu-Jaagupi, Libatse, Lüüste ja Allikõnnu. Vändra piirkond on ettevõtete arvu osas suurim – kokku tegutseb siin 103 töökohti pakkuvat ettevõtet. Ka töökohti on vallas kõige enam Vändra ettevõtetes – kokku töötab seal 621 inimest. Vändras ja Allikõnnus asub ca 45% kõikidest valla töökohtadest, seega on Vändra kõige olulisem töökohtade koondumise koht Põhja-Pärnumaa vallas. Suhteliselt palju on töötajaid ka Pärnu-Jaagupi, Loomse, Libatse, Tõrdu ja Kaisma ettevõtetel.¹⁴

4.1.4. Teedevõrk

Olulised asustuse paiknemist mõjutavad ühendusteel on valla lääneosa põhja-lõuna suunaliselt läbiv Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee (ViaBaltica) ja idaosa kirde-edela suunaliselt läbiv Pärnu-Rakvere-Sõmeru põhimaantee. Kaisma peatuse asukoht on riigitee nr 58 Aluste-Kergu põhjapoolses ääres Viluvere küla loodeosas.

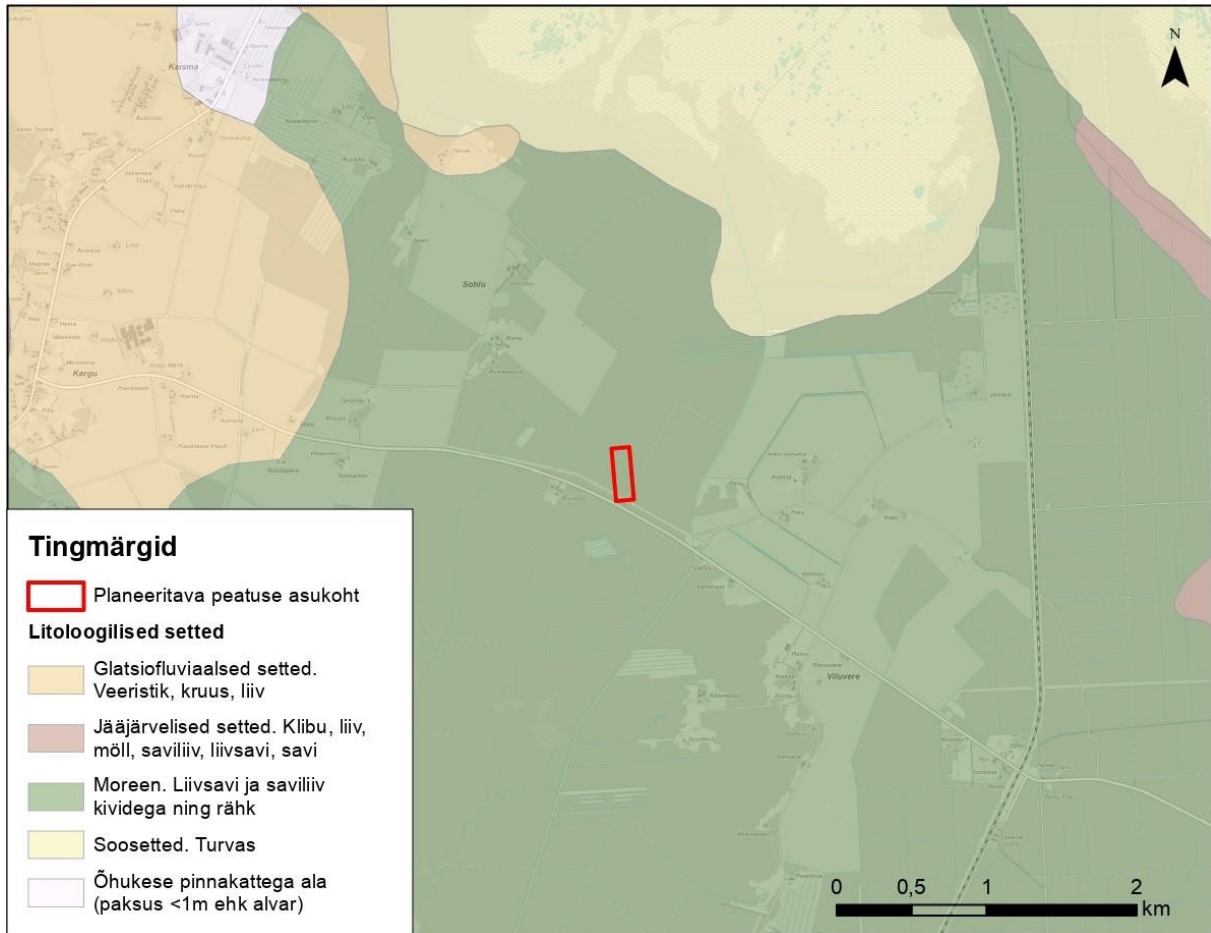
4.2. Alal esinevad loodusvarad

4.2.1. Pinnakate ja aluspõhi

Pinnakatte moodustab vaadeldaval alal 5 m paksuse kihina Võrtsjärve alamkihistu moreen (Joonis 8).

¹³ Põhja-Pärnumaa valla üldplaneering. Eelnõu 2021

¹⁴ Ettevõtluse arendamise võimaluste välja selgitamine Tori ja Põhja-Pärnumaa vallas. Hendrikson & Ko, 2020

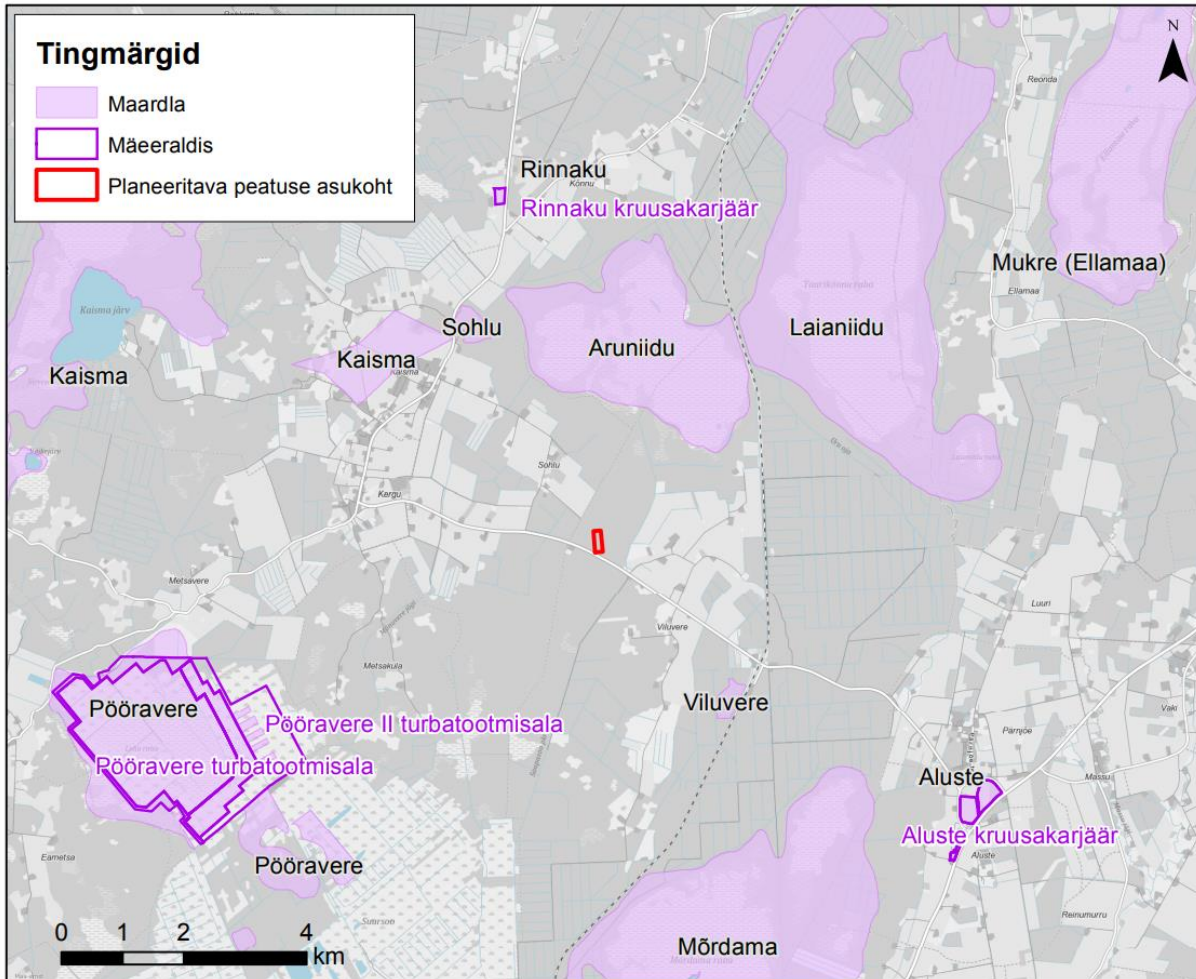


Joonis 8. Pinnakatte geologia. Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 26.01.2022

Aluspõhja moodustab Siluri ladestu Wenlocki ladestiku Muhu kihistu dolokivi.

4.2.2. Maavarad ja maardlad

Kavandatava peatuse alal ei ole arvele võetud maavarasid ega maardlaid (Joonis 9). Lähim maardla on Aruniidu turbamaardla 2,2 km kaugusel kirdes ja Viluvere liivamaardla 2,4 km kaugusel kagus, mis on ka taotletav mäeeraldis. Teine lähim taotletav mäeeraldis on Sohlu kruusakarjäär 3,7 km kaugusel loodes. Lähim aktiivne mäeeraldis on Rinnaku kruusakarjäär 5,7 km kaugusel põhjas (Tabel 2).



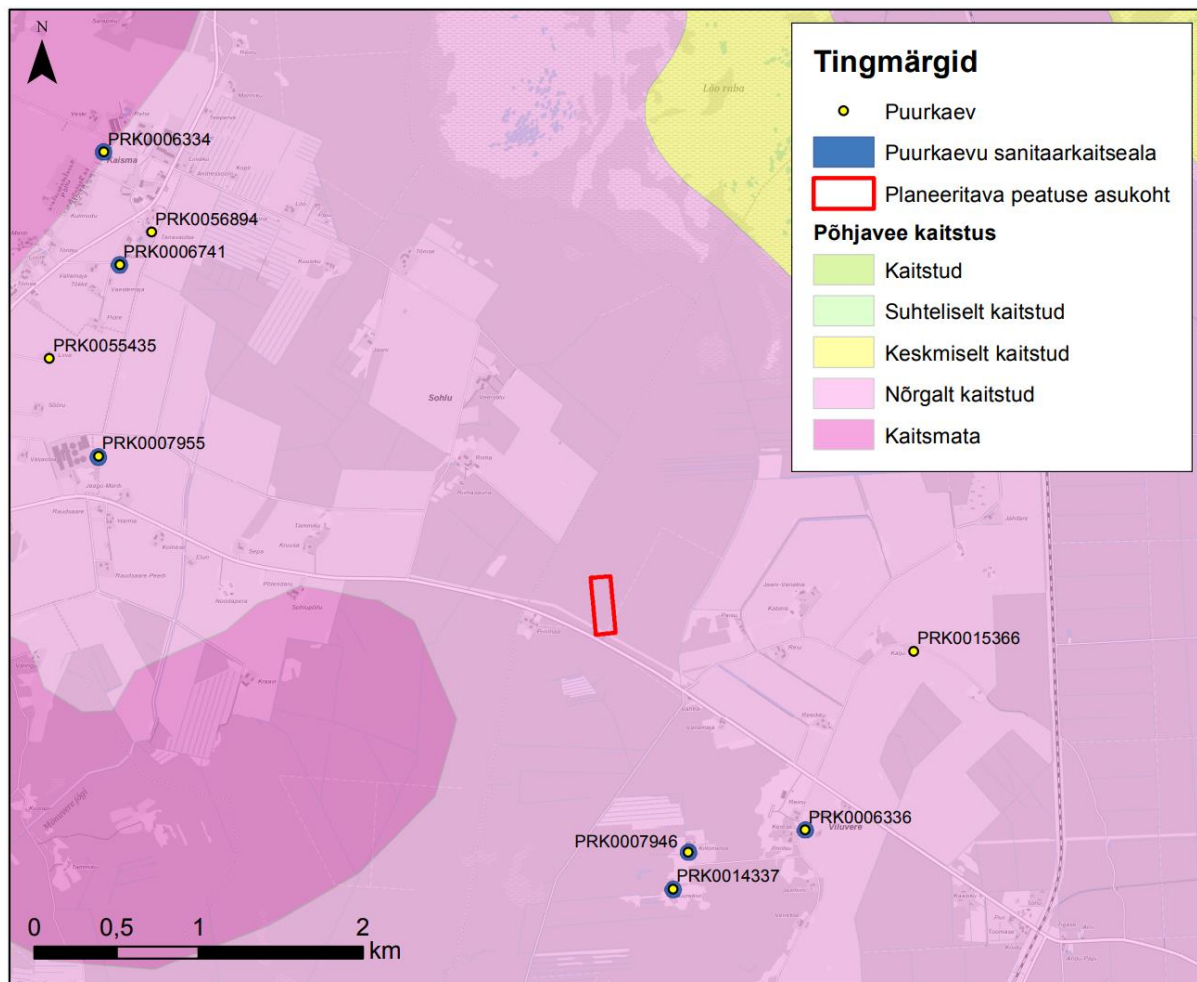
Joonis 9. Mäeeraldiste ja maardlate paiknemine kavandatava tegevuse suhtes. Allikas: Maa-ameti maardlate kaardirakendus, seisuga 26.01.2022

Tabel 2. Vaadeldava ala piirkonnas asuvad aktiivsed mäeeraldised. Allikas: Maa-amet, seisuga 26.01.2022

Mäeeraldise nimetus	Kaevandamisloa nr	Kaevandamisloa omaja	Kaugus linnulennult vaadeldavast alast, km
Rinnaku kruusakarjäär	L.MK/325520	Vändra MP OÜ	5,7
Aluste II liivakarjäär	KL-513661	OÜ Lambasihver	6,7
Aluste kruusakarjäär	L.MK/327913	Sokkel Holding OÜ	7
Pööravere II turbatootmisala	L.MK/334248	AS Tootsi Turvas	6,5
Pööravere turbatootmisala	KL-507760	AS Tootsi Turvas	6,7
Viluvere liivakarjäär	taotletav	EMG Karjääri OÜ	2,4
Sohlu kruusakarjäär	taotletav	Osaühing Eesti Killustik	3,7

4.2.3. Põhjavesi

Põhjavesi on vaadeldaval alal ja piirkonnas looduslikult nõrgalt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes (Joonis 10). Vaadeldaval alal on Siluri-Ordoviitsiumi veekompleksi survepinna kõrgus merepinnast 42,5 m, aluspõhja kivimite kõrgus 38 m ja maapinna kõrgus 43 m. Põhjavesi liigub lõuna suunas ja on alal 0,5 kuni 1,5 m sügavusel maapinnast.



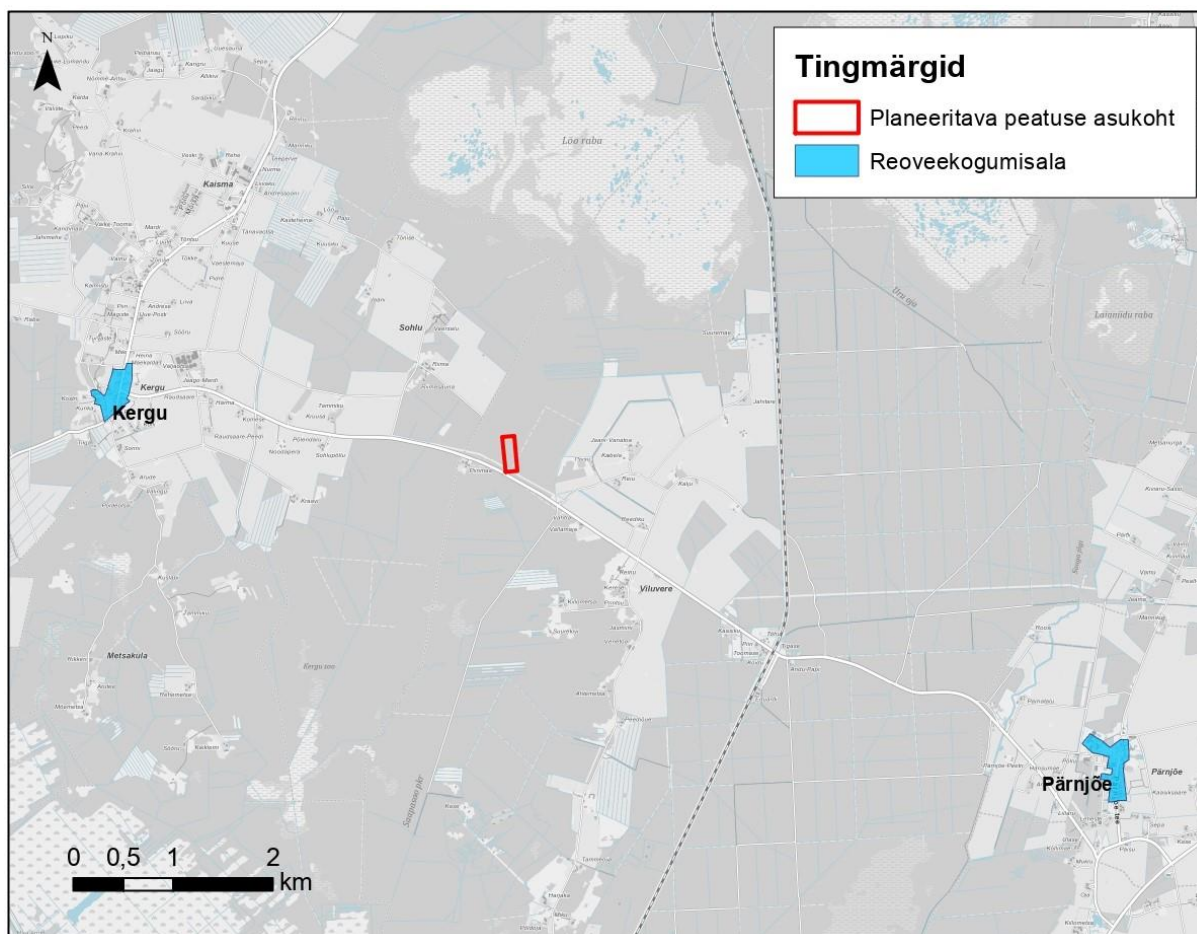
Joonis 10. Põhjavee kaitstud ja registreeritud puurkaevud vaadeldaval alal ja piirkonnas. Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 17.01.2022

Vaadeldaval alal ja lähiümbruses caeve ei asu. Lähim registreeritud puurkaev PRK0007946 on 1020 m kaugusel lõunas (Joonis 10).

Lähim keskkonnaregistris registreerimata salvkaev asub ehisregistri andmetel alast 350 m kaugusel läänes (KÜ 92901:001:0137). Lähimad keskkonnaregistris registreerimata salvkaev ja puurkaev asuvad ehisregistri andmetel 370 m kaugusel läänes (KÜ 92901:001:0138).

Vaadeldaval alal reoveekogumisalasid ei ole. Lähim reoveekogumisala on 3,9 km kaugusel läänes Kergu külas (Joonis 11)¹⁵.

¹⁵ Keskkonnaregister, seisuga 08.02.2022



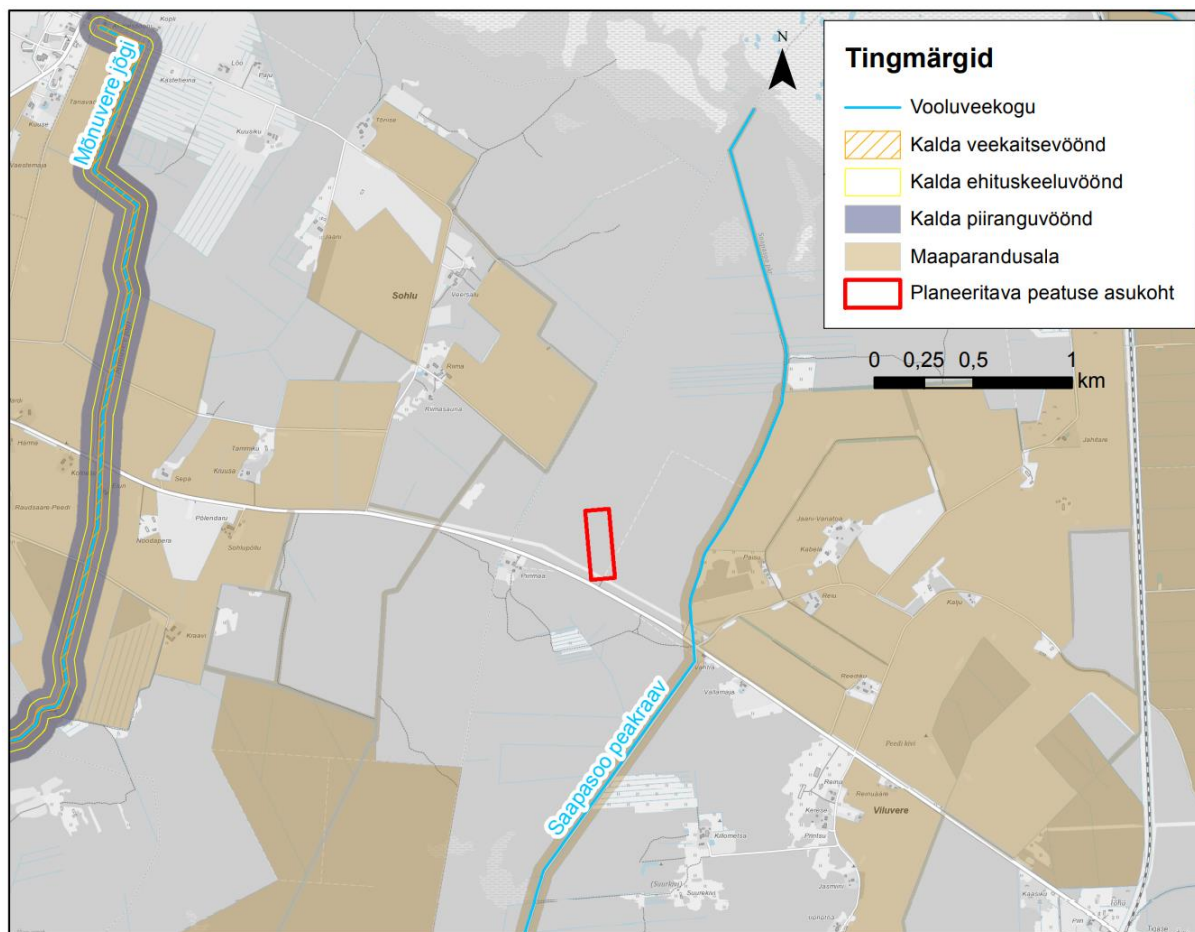
Joonis 11. Reoveekogumisalad vaadeldava ala ümbruses. Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 08.02.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

4.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Kavandatavast peatusest 515 m idas voolab Sepasoo peakraav (VEE1149300). Sepasoo peakraav valgala on 17,9 km² ja pikkus 10,8 km¹⁶. Sepasoo peakraav ei ole avalikult kasutatav, suubub paremalt Uru ojja (VEE1149100), suudmest 8,3 km kaugusel. Sepasoo peakraav kuulub riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu. Kavandatavast peatusest 2,48 km läänes voolab Mõnuvere jõgi (VEE1149600, Are jõgi, Are_1, Mõnuvere lähtest turbatööstuseni). Mõnuvere jõe valgala on 127,9 km² ja pikkus 29,1 km. Mõnuvere jõgi on avalikult kasutatav, suubub paremalt Sauga jõkke (VEE1148700), suudmest 24 km kaugusel. Mõnuvere jõel kehtib kalda piiranguvöönd ulatusega 100 m, ehituskeeluvöönd ulatusega 50 m, veekaitsevöönd ulatusega 10 m ja veekogu kallasrada ulatusega 4 m. Mõnuvere jõgi kuulub riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu.

Vaadeldaval alal ei asu maaparandusehitisi. Lähim maaparandusehitise reguleeriv võrk on Viluvere maaparandusehitise reguleeriv võrk (6114930020060) vahetult 35 m kaugusel idas ja 430 m kaugusel loodes (Riima, 6114960030180) (Joonis 12).

¹⁶ Keskkonnaregister (vaadatud 08.02.2022)



Joonis 12. Vooluveekogud, kitsendused ja maaparandusala. Allikas: Keskkonnaregister seisuga 08.02.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

4.3. Looduskeskkonna kirjeldus

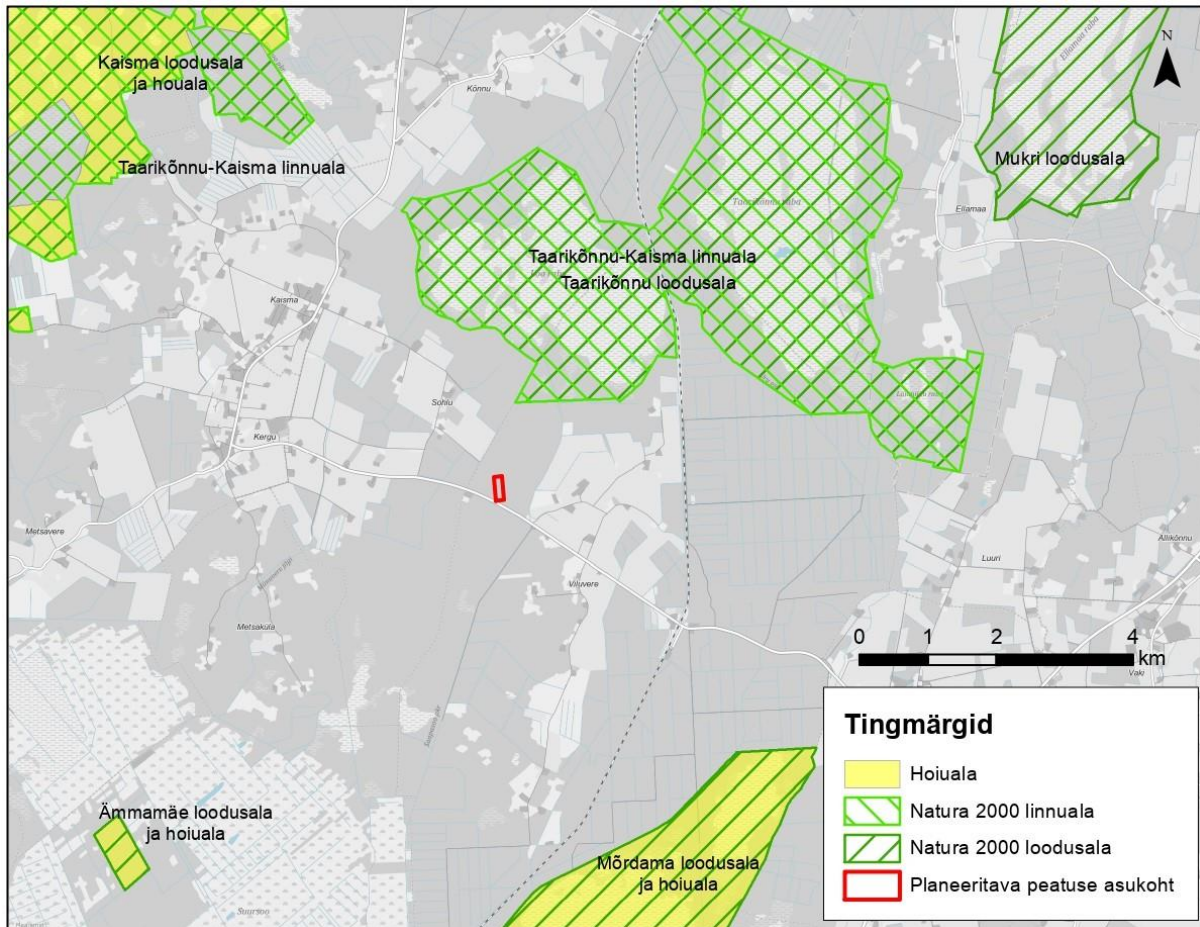
4.3.1. Natura 2000 võrgustiku alad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu Natura 2000 võrgustiku alasid. Lähimad Natura 2000 alad on 1,25 km põhjas asuv Taarikõnnu loodusala (RAH0000557) ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala (RAH0000085)¹⁷ (Joonis 13).

Taarikõnnu loodusala kaitse-eesmärgid on loodusdirektiivi I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid: huumustoitelised järved ja järvikud (3160), rabad (*7110), siirde- ja õõtsiksood (7140), nokkheinakooslused (7150), vanad loodumetsad (*9010), rohunditerikkad kuusikud (9050), soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080) ning siirdesoo- ja rabametsad (*91D0).

Liigid, mille isendite elupaiku kaitstakse Taarikõnnu-Kaisma linnualal, on kaljukotkas (*Aquila chrysaetos*), laanepüü (*Bonasa bonasia*), öösorr (*Caprimulgus europaeus*), must-toonekurg (*Ciconia nigra*), välja-loorkull (*Circus cyaneus*), laululuik (*Cygnus cygnus*), teder (*Tetrao tetrix*) ja metsis (*Tetrao urogallus*).

¹⁷ Keskkonnaregister, seisuga 08.02.2022



Joonis 13. Natura 2000 võrgustiku alad ja hoiualad vaadeldava ala ümbruses. Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 08.02.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

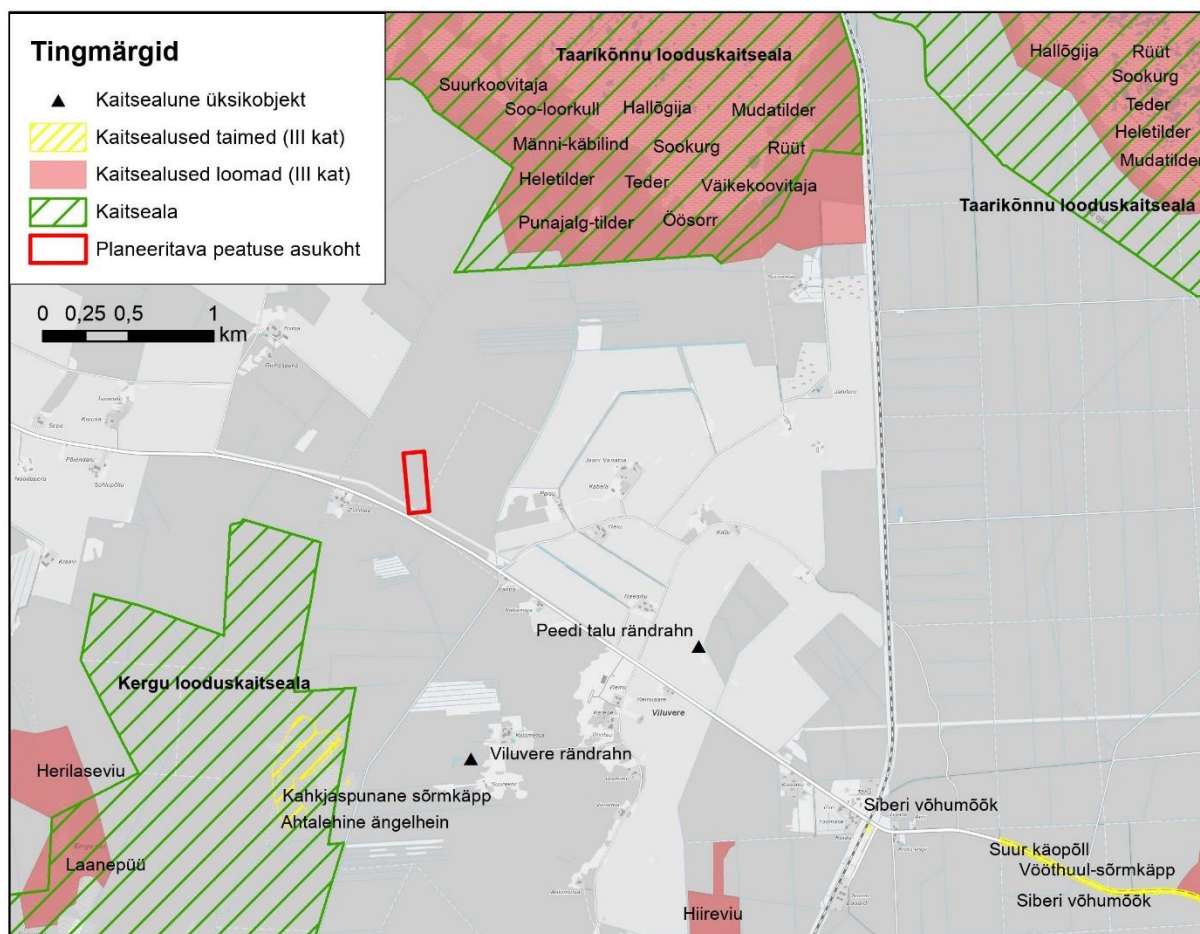
4.3.2. Kaitsealad

Vaadeldaval alal ja selle lähieümbuses ei asu kaitsealasid. 550 m kaugusel edelas asub Kergu looduskaitseala (KLO1000582) ja 1,2 km kaugusel põhjas Taarikõnnu looduskaitseala (KLO1000058) (Joonis 14).

Kergu looduskaitseala kaitse-eesmärk on elupaigatüübid, mida loodusdirektiiv nimetab I lisas: rohunditerikkad kuusikud (9050) ning soostuvad ja soo-lehtmetsad (9080*).

Taarikõnnu looduskaitseala kaitse-eesmärk on kaitsta:

- 1) Taarikõnnu raba (Põrguraba), Laianiidu raba ja Lõo (Aruniidu) raba maastikukomplekse, neid ümbritsevaid metsa- ja sookooslusi ning kaitsealuseid liike;
- 2) elupaigatüüpe, loodusdirektiiv nimetab I lisas: huumustoitelised järved ja järvikud (3160), rabad (7110*), siirde- ja õötsiksood (7140), nokkheinakooslused (7150), vanad looduspõõs (9010*), rohunditerikkad kuusikud (9050), soostuvad ja soo-lehtmetsad (9080*) ning siirdesoo- ja rabametsad (91D0*);
- 3) liike, keda linnudirektiiv nimetab I lisas, ning nende elupaiku. Need liigid on kaljukotkas (*Aquila chrysaetos*), must-toonekurg (*Ciconia nigra*), metsis (*Tetrao urogallus*), teder (*Tetrao tetrix*), laanepüü (*Bonasa bonasia*) ja öösorr (*Caprimulgus europaeus*);
- 4) kaitsealust taimeliiki kolmehõlmalist batsaaniat (*Bazzania trilobata*);
- 5) rändlindude peatuspaiku.



Joonis 14. Kaitsealad, III kategooria kaitstavad liigid ja kaitsealused üksikobjektid vaadeldava ala piirkonnas Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 08.02.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

4.3.3. Hoiualad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses hoiualasid ei asu. Lähim hoiuala on kagus 5,1 km kaugusel asuv Mõrdama hoiuala (KLO2000279) (Joonis 13), mis on ühtlasi Natura 2000 võrgustikku kuuluv Mõrdama loodusala (EE0040331).

4.3.4. Kaitsealused liigid

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses keskkonnaregistri andmetel seisuga 09.02.2022 registreeritud kaitsealuste looma- ja taimeliike ei esine.

Alast 1,4 km põhjas asuvad III kategooria kaitsealuste liikide tedre (*Tetrao tetrix*), hallõgija (*Lanius excubitor*), mudatilder (*Tringa glareola*), heletilder (*Tringa nebularia*), rüüt (*Pluvialis apricaria*), suurkoovitaja (*Numenius arquata*), punajalg-tilder (*Tringa totanus*), soo-loorkull (*Circus pygargus*), väikekoovitaja (*Numenius phaeopus*), männi-käbilind (*Loxia pytyopsittacus*), sookurg (*Grus grus*) ja öösorr (*Caprimulgus europaeus*) elupaigad. 1,3 km kaugusel lõunas asuvad III kategooria kaitsealuste taimede kahkjaspunane sõrmkäpp (*Dactylorhiza incarnata*), ahtalehine ängelhein (*Thalictrum lucidum*), soo-neiuvaip (*Epipactis palustris*) kasvukohad. Vt Joonis 14.

I kategooria kaitstava liigi väike-konnakotka (*Aquila pomarina*) elupaigana registreeritud ala paikneb peatuse alast lõuna pool, 35 m kaugusel, teisel pool Aluste-Kergu teed. Teisi I ja II kategooria

kaitstavaid liike 1 km raadiuses registreeritud ei ole. Liigi asukohta ei ole joonisel näidatud, kuna I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites on keelatud (looduskaitseaduse § 53 lg 1¹⁸).

4.3.5. Püsielupaigad

Vahtra väike-konnakotka (I kategooria kaitstav liik) püsielupaik (KLO3001718) paikneb väike-konnakotka elupaiga (ptk 4.3.4.) keskosas, ca 340 m kaugusel peatuse alast. Püsielupaiga pindala on 3,3 ha. Püsielupaiga asukohta ei saa joonisel näidata, kuna I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites on keelatud (looduskaitseaduse § 53 lg 1).

Vahtra väike-konnakotka püsielupaik on liikumispiiranguga ala. Liikumispiirang alal kehtib 15.03–31.08. Püsielupaika läbivatel teedel on inimeste viibimine lubatud aastaringsest.¹⁹

4.3.6. Kaitstavad looduse üksikobjektid ja kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavad loodusobjektid

Alal ega lähipiirkonnas kaitstavaid looduse üksikobjekte registreeritud ei ole. Lähimad üksikobjektid on 1,1 km kaugusel lõunas paiknev Viluvere rändrahn (Suur rändrahn, KLO4000289) ja 1,3 km kaugusel asuv Peedi talu rändrahn (Suur rändrahn, KLO4001157) (Joonis 14).

Kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavaid loodusobjekte ei ole registreeritud vaadeldavast alast vähemalt 5 km raadiuses.

4.3.7. Vääriselupaigad

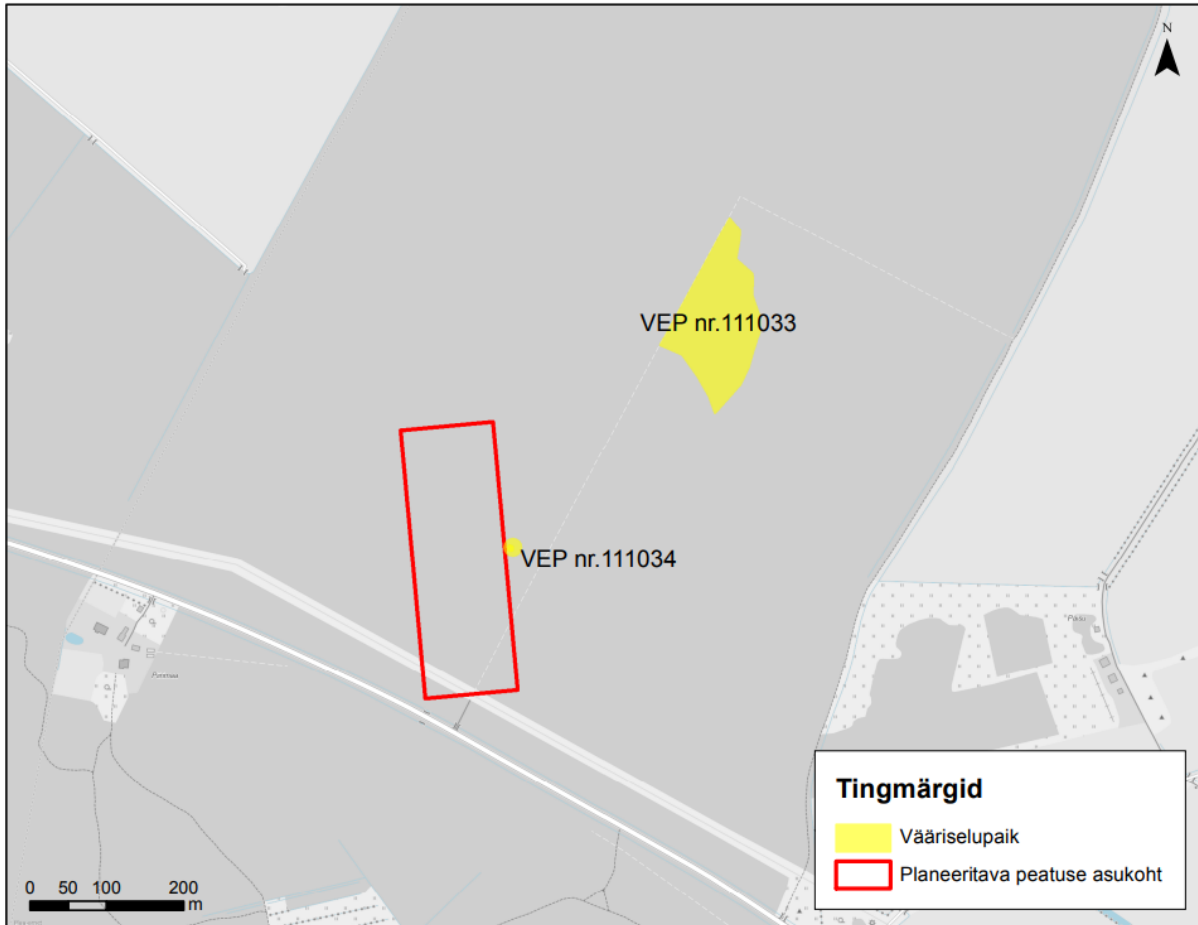
Lähimad vääriselupaigad²⁰ on vaadeldavast alast 20 m idas (Üksikud suured puud, VEP111034; täpsem asukoht: maaüksus Paisu 93001:001:0130, metsaeraldus 7) ja 340 m kaugusel kirdes (Märgalade metsad, VEP111033).²¹ Vt Joonis 15.

¹⁸ eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/116062021003?leiaKehtiv>

¹⁹ Allikas: Maa-ameti looduskaitse kaardirakendus, vaadatud 15.02.2022

²⁰ Metsaseaduse § 23 lg 1: Vääriselupaik on ala, kus kitsalt kohastunud, ohustatud, ohualdiste või haruldaste liikide esinemise tõenäosus on suur.

²¹ Keskkonnaregister, seisuga 08.02.2022



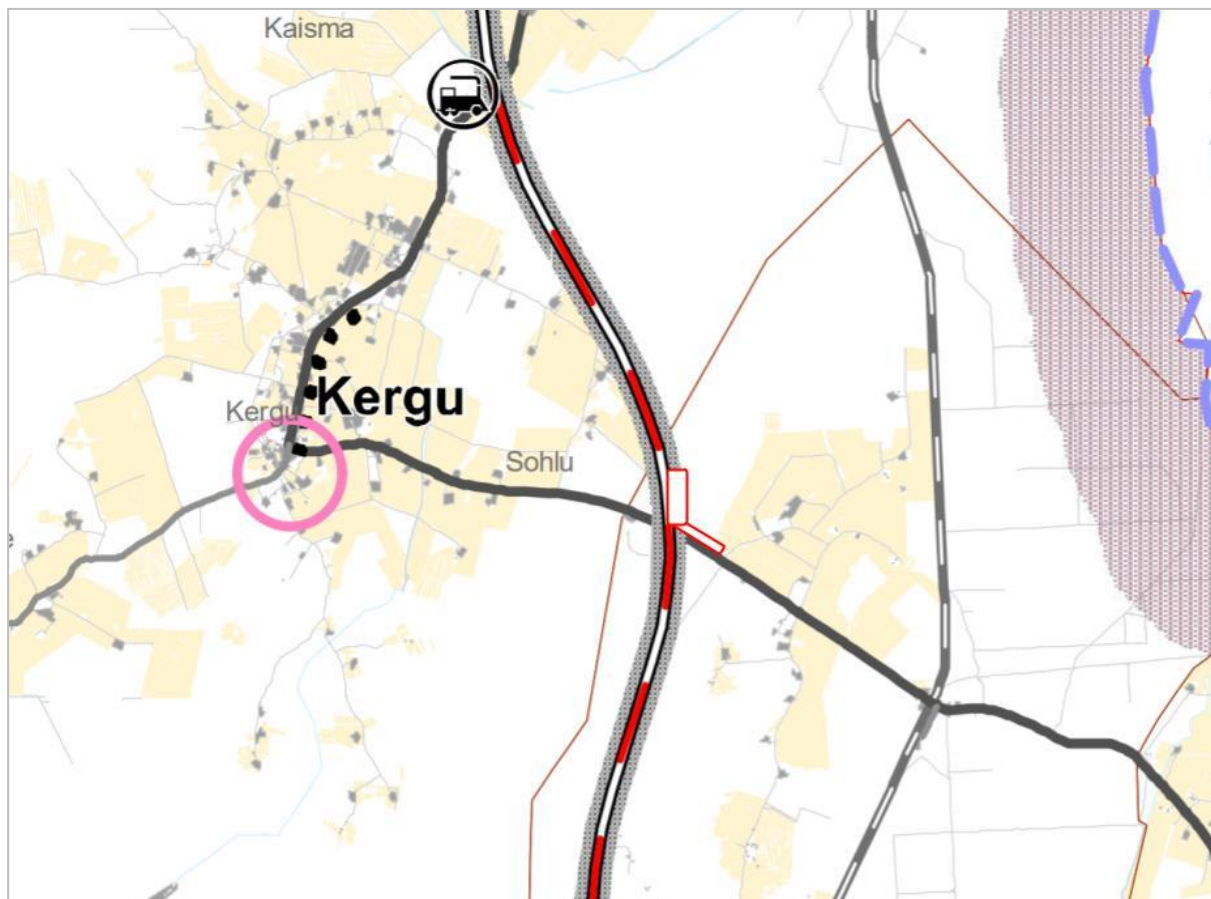
Joonis 15 Vääriselupaikade paiknemine

4.3.8. Taimestik ja loomastik

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses on metsa- ja heinamaa, kus võib liikuda loomi.

4.3.9. Väärtuslik põllumajandusmaa

Pärnu maakonnaplaneeringus loetakse Pärnumaal väärtuslikeks põllumajandusmaadeks haritav maa ja looduslik rohuma, mille tootlikkuse hindepunkt ehk reaalconiteet on võrdne või suurem Pärnumaa põllumajandusmaa kaalutud keskmisest reaalconiteedist 35. Kavandatava tegevuse alale väärtuslikku põllumajandusmaad ei jää. Väärtuslik põllumajandusmaa asub alast loodes ja idas (Joonis 16).



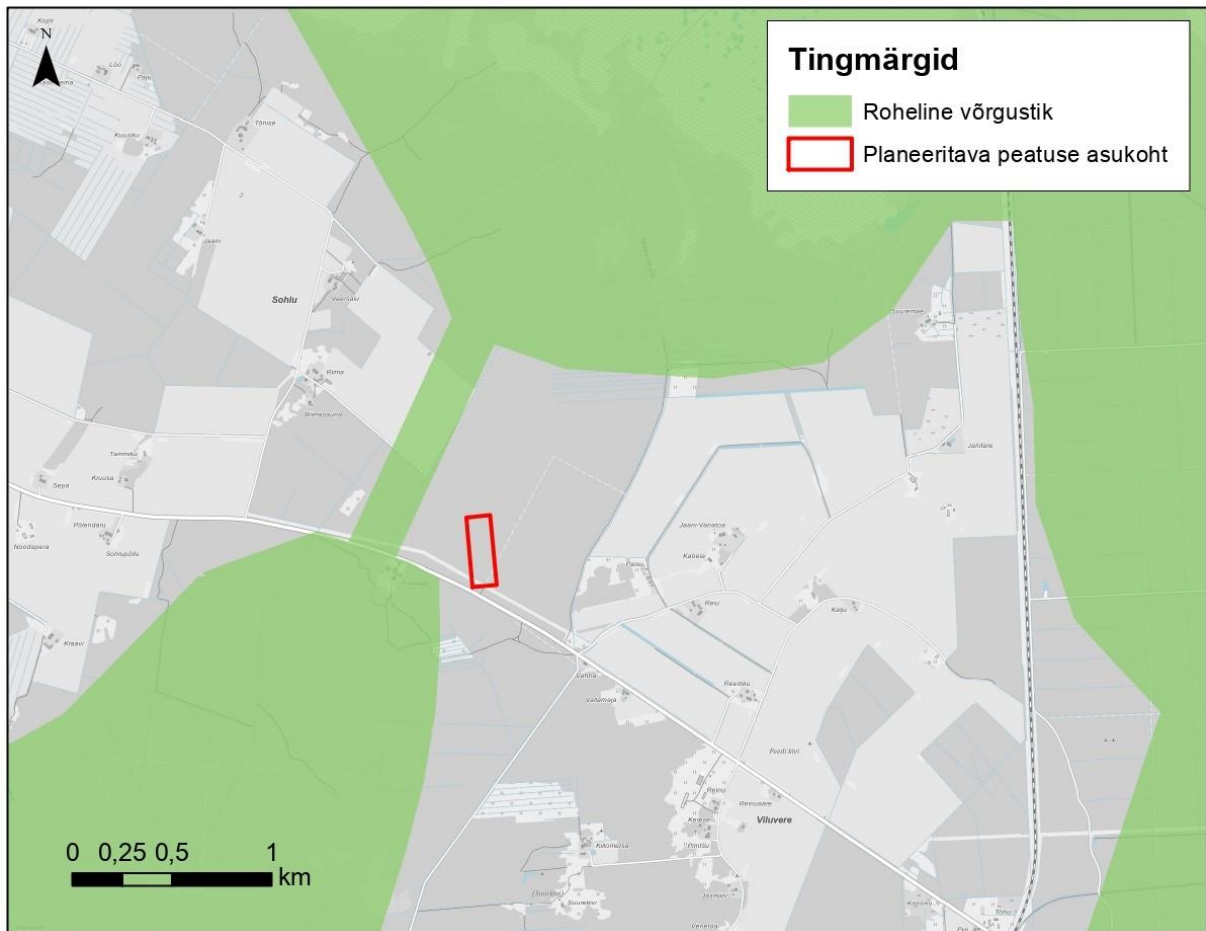
Joonis 16 . Kavandatava tegevuse ala paiknemine väärtusliku põllumajandusmaa suhtes. Kavandatava tegevuse asukoha välispiir on tähistatud punase joonega ja väärtuslik põllumajandusmaa kollasega. Allikas: Pärnu maakonna planeering

4.3.10. Rohevõrgustik

Pärnu maakonna planeeringuga on täpsustatud teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ määratud roheline võrgustiku tuumalade ja koridoride piire ning kasutustingimusi lähtuvalt maakonna senistest arengusuundumustest ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõttest, roheline võrgustiku ökoloogilise sidususe ja edaspidise toimimise vajadusest, senisest praktikast roheline võrgustiku hoidmisel. Täpsustamisel on aluseks võetud ka kehtestatud üldplaneeringute lahendusi.

Pärnu maakonna planeeringuga on määratud roheline võrgustiku üldised kasutustingimused. Uute arenduste kavandamisel tuleb arvestada roheline võrgustiku konfliktikohtadega ja kavandada asjakohaseid abinõusid (loomade tunnelid, suunamine ületuskohta, kiirusepiirang, piisav nähtavus teekaitsevööndis jne). Asustuse kavandamisel ei tohi läbi lõigata roheline võrgustiku koridore. Loomade liikumise takistamise vältimiseks on piirdeaedade rajamine lubatud ainult vahetult ümber õueala.

Vaadeldav ala asub rohevõrgustikust 170 m kaugusel idas ning plaanitav peatuse hoone, parkimisala ja juurdepääsuteed rohevõrgustikuga ei kattu (Joonis 17).



Joonis 17. Rohevõrgustiku paiknemine kavandatava ala suhtes. Allikas: Pärnu maakonnaplaneering

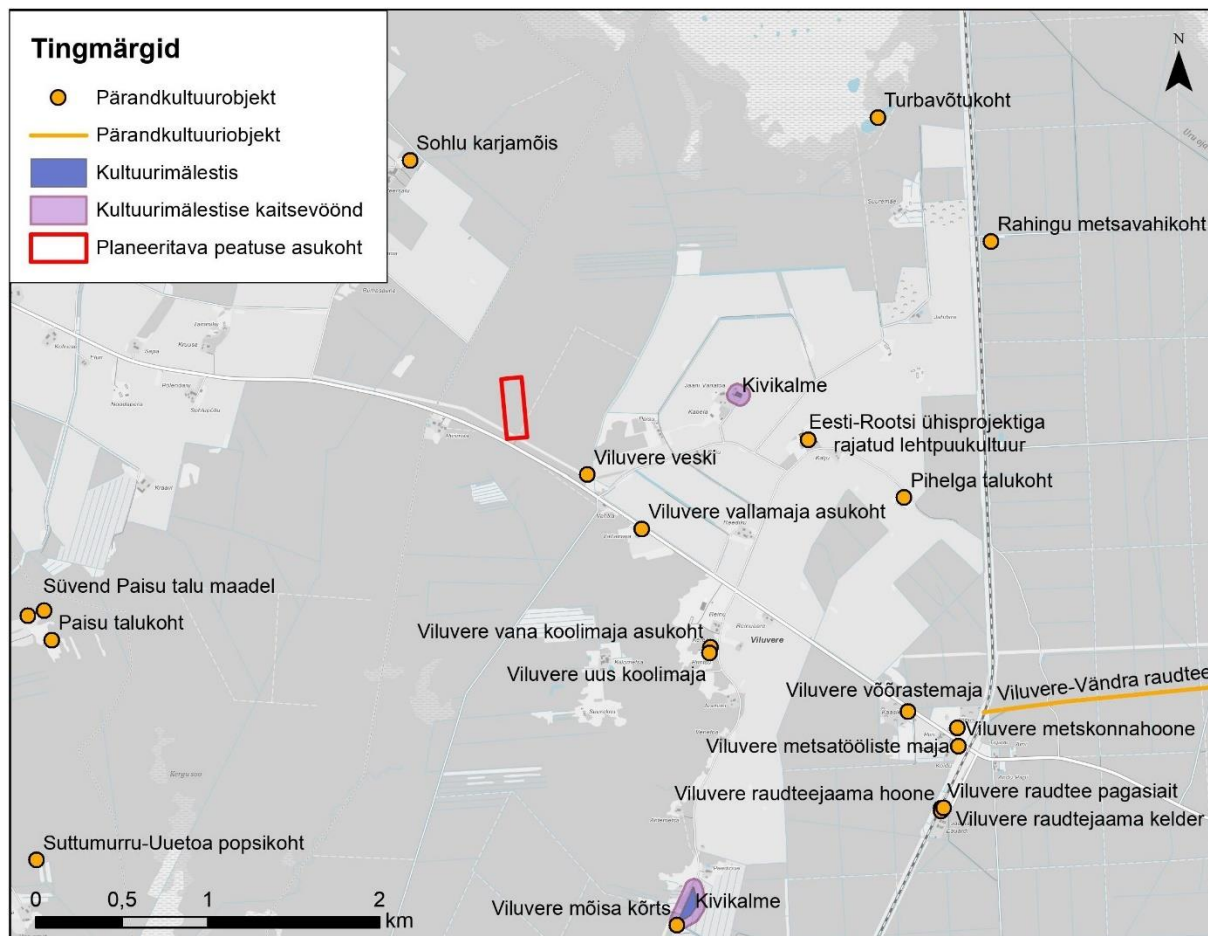
4.4. Kultuuripärand

Kavandatava tegevuse alal ning selle läheduses ei ole registreeritud kultuurimälestisi²². Lähim kultuurimälestis on 1,3 km idas asuv Kivikalme (reg nr 11876) (Joonis 18).

Kavandatava tegevuse alal ei asu pärandkultuuriobjekte (Joonis 18). Lähim on 25 m kaugusel kaguosas asuv Viluvere veski (reg nr 930:VEV:014) ja Viluvere vallamaja asukoht 385 m kaugusel ala kagunurgast (reg nr 930:VAL:003)²³.

²² Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakendus, seisuga 08.02.2022

²³ Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, seisuga 08.02.2022



Joonis 18. Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid kavandatava tegevuse piirkonnas. Allikas: Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, seisuga 08.02.2022

RB arheoloogiliste eeluuringute²⁴ käigus määratleti Viluvere külas, vaadeldavast peatuse alast lõuna pool, teisel pool Aluste-Kergu teed kuni kavandatava ristealani ulatuv arheoloogilise väärtusega ala (kivihunnikud ja -aiad). Eeluuring nägi ette, et see ala tuleb enne raudtee/riste ehitamist arheoloogiliselt läbi uurida. Seda tehti 2020. aastal läbi viidud arheoloogiliste välitööde käigus (vt ptk 5.4.).

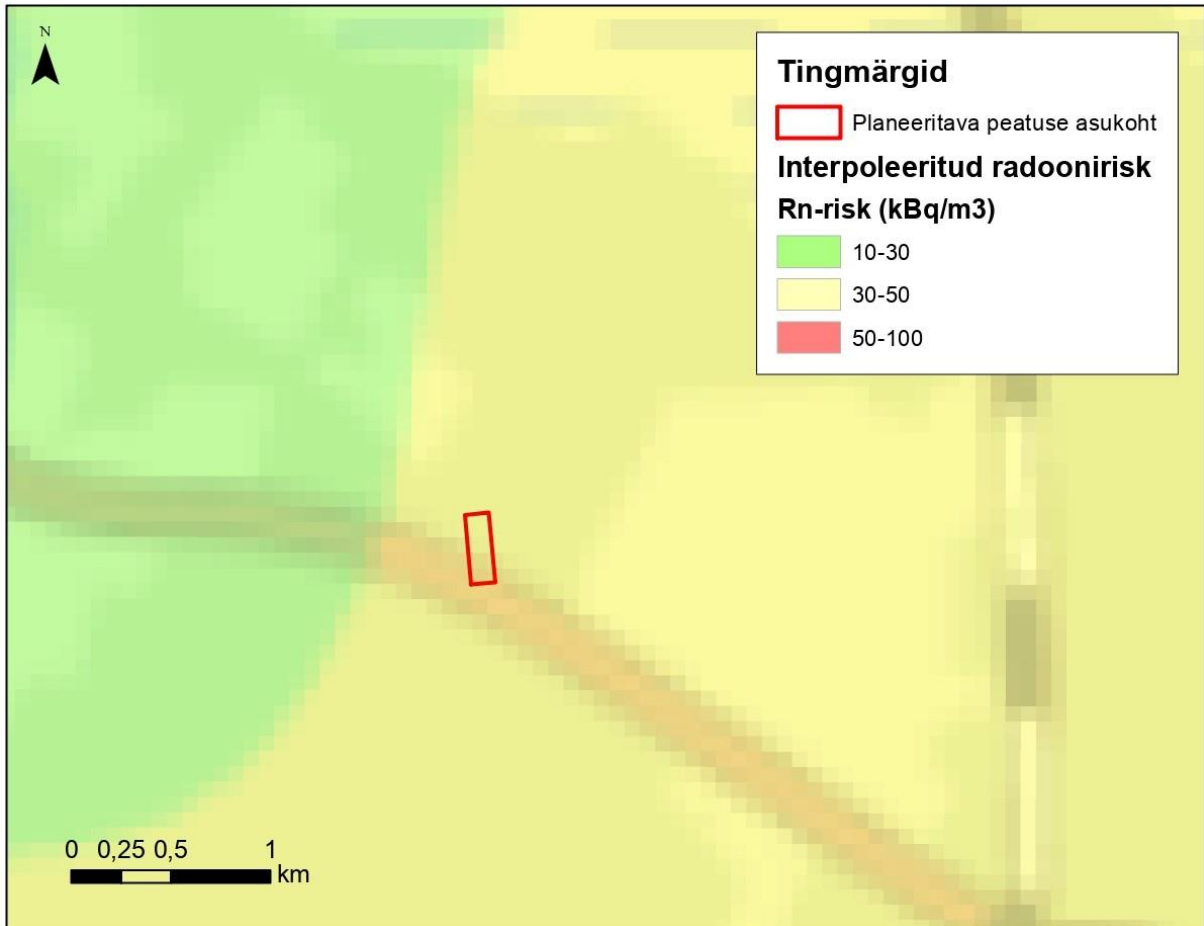
4.5. Radoonioht

Eesti pinnase radooniriski kaardi²⁵ järgi jääb kavandatav tegevus alale, kus radoonisisaldus pinnaseõhus on normaalne (vahemikus 30–50 kBq/m³). Vt Joonis 19.

²⁴ Rail Balticu trassi arheoloogiliste eeluuringute II etapi lõpparuanne. Osa I. Aruanne arheoloogilisest baasleirest ja detailuuringutest Rail Baltic Pärnumaa trassilõikudel 2015. aastal. Aivar Kriiska, Dmitri Gerasimov, Tõnno Jonuks, Andres Kimber, Kerkko Nordqvist, Kristiina Paavel ja Kaarel Sikk. Tartu 2015

²⁵ Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus.

<https://gis.eqt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 26.01.2022



Joonis 19. Eesti pinnase radooniriski kaart. Kavandatava tegevuse ala asukoht on tähistatud punase ruuduga. Allikas: Eesti Geoloogiateenistus. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 26.01.2022

4.6. Piirkonna välisõhu kvaliteet

4.6.1. Välisõhk

Välisõhu kvaliteedi pidevseiret kavandatava tegevuse piirkonnas ei teostata. Välisõhu kvaliteeti mõjutavad paigsed heiteallikad ja liiklus.

Vaadeldaval alal ja lähimbruses paikseid heiteallikaid teabedokumendi koostamise ajal registreeritud ei ole. Vaadeldavale alale lähemad paiksed heiteallikad asuvad 3,2 km kaugusel läänes, Kergu külas – osäühing Kaisma laudad ja sõnnikuhoidlad (Joonis 20).



Joonis 20. Kavandatava tegevuse asukoht piirkonna paiksete heiteallikate suhtes. Heiteallikate asukoht ja arv on tähistatud sinisega, kavandatava tegevuse ala piir punase joonega. Allikas: KOTKAS heiteallikate register, seisuga 08.02.2022

Liikluse osas on välisõhu saasteainete seisukohast olulisemad tihedama liiklussagedusega teed. Kavandatava tegevuse piirkonnas on selleks tugimaantee nr 58 Aluste-Kergu, mille aasta keskmine liiklussagedus 2020. aasta loendusandmete põhjal oli 799 sõidukit ööpäevas²⁶.

4.6.2. Müra

Andmed piirkonna müratasemete kohta puuduvad, kuid peamiseks müraallikaks on maanteeliiklus tugimaanteel nr 58 Aluste-Kergu.

4.7. Vibratsioon

Pinnase kaudu leviva vibratsiooni teke on olemasolevas olukorras võimalik Aluste-Kergu tugimaantee vahetus läheduses. Täpsemad andmed pinnases tekkiva vibratsioonitaseme ja leviku ulatuse kohta puuduvad, kuid liiklusest tulenev vibratsioon sõltub suuresti teede olukorrast.

4.8. Üleujutusosalad

Vaadeldaval alal ei ole prognoositud üleujutusi.²⁷

²⁶ Teeregister, seisuga 08.02.2022

²⁷ Maa-ameti üleujutusosalade kaardirakendus, seisuga 08.02.2022

4.9. Suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted

Vaadeldaval alal ja sellest 10 km raadiuses ei ole ühtegi ohtlikku ega suurõnnetuse ohuga ettevõtet²⁸.

²⁸ Maa-ameti ja Päästeameti kaardirakendus, seisuga 08.02.2022

5. Olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta

5.1. Eeldatav mõju asustusele ja maakasutusele

Peatus ning ühendusteed kavandatakse rajada praegusele maatulundusmaale.

Detailplaneeringuga on vaja muuta maatulundusmaa sihtotstarve äri- ja transpordimaaks ning luua eeldused, et alale oleks võimalik ehitada peatuse hoone koos parklaga. Maatulundusmaa pindala piirkonnas väheneb lokaalselt, peatuseala alla jäävas osas (kuni ca 0,5 ha ulatuses), pöördumatult. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta piirkonna maakasutusele laiemalt.

Kaudselt võib kohaliku peatuse rajamisega kaasneva tulevikus asustuse ja maakasutuse muutusi peatusega külgnevatel aladel, näiteks elamu- ja/või tootmisalade lisandumise kaudu. Kui piirkonda lisanduvad uued transpordiliigid/-võimalused, siis loob see eeldused rahvastiku juurdekasvuks ja uute töökohtade loomiseks. Selle ulatus selgub ja sellega kaasnevat võimalikku mõju hinnatakse Põhja-Pärnumaa valla üldplaneeringu koostamise käigus.

5.2. Eeldatav mõju loodusvaradele

5.2.1. Pinnas

Mõju pinnasele võib avalduda nii peatuse rajamisel (ehitusetapis) kui ka kasutamisel. Aladel, mis ehitusetapis kaetakse kõvakattega, kaovad pinnases selle looduslikud funktsioonid pöördumatult. Eeldatav mõju on lokaalne. Lisaks toimub ehitustööde ettevalmistavas etapis väärtusliku kasvupinnase eemaldamine, kuid seda saab taaskasutada objekti haljastamisel või tagasitäiteks või suunata samal otstarbel kasutamiseks muudele lähiala objektidele. Kui eemaldatud väärtuslikku kasvupinnast kasutatakse sihipäraselt, siis selle kui loodusvara kogus ei vähene.

Nii ehitusetapis kui ka kasutamisel võivad negatiivset mõju pinnasele avaldada pinnasesse sattuvad saasteained, mis võib kaasa tuua pinnase reostumise. Saasteainete pinnasesse sattumine nii ehitus- kui ka kasutusetapis on võimalik eeskätt avariiliste juhtumite tulemusena. Mõju on võimalik vältida/vähendada töökorralduslike meetmetega ja ohutusnõuete järgimisega. Nii ehitustööde käigus kui ka objekti kasutamisel tuleb kasutada mehhanisme ja tehnoloogiat, mis välistavad kütte- ja määrdeainete sattumise pinnasesse. Tehnika ja seadmed tuleb hoida korras (sh tagada nende regulaarne hooldus), teostada pidevat järelevalvet ning lekke ja avariid likvideerida operatiivselt ja professionaalselt.

Peatuse hoones tekkiva reovee käitlemist on käsitletud põhjalikumalt põhjavee peatükis (ptk 5.2.3.) ja sademevee ärajuhtimist on käsitletud põhjalikumalt pinnavee peatükis (ptk 5.2.4.). Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta pinnasele, kui reovee ja sademevee käitlemine toimub nõuetekohaselt.

5.2.2. Maavarad

Kuna kavandatava tegevuse alal ei asu maardlaid ega arvele võetud maavarasid, siis kavandatav tegevus ei mõjuta maavara kättesaadavust, juurdepääsu maavarale ja maavara kvaliteeti.

Peatuse hoone ja parkimisala rajamisega kaasneb vajadus ehitusmaavarade järele, mistõttu eeldatavalt avaldub mõju maavaradele läbi nende kasutamise. Peatuse ja juurdepääsutee rajamiseks vajalikud ehitusmaavara mahud ei ole suured. Teabedokumendi koostamise ajal puudub teave

asjaolude kohta, millega Kaisma peatuse rajamine võiks oluliselt mõjutada ehitusmaavarade kättesaadavust ja varustuskindlust. Ehitusmaavarad hangitakse üldjuhul lähedalasuvatest karjääridest, mille avamise ja kasutamisega seotud keskkonnamõju on hinnatud kaevandamisloa menetluse käigus.

5.2.3. Põhjavesi

Negatiivne mõju põhjaveele on võimalik läbi saasteainete põhjavette sattumise, mis võib ohustada põhjavee kvaliteeti. Saasteainete sattumine põhjavette võib aset leida nii ehitus- kui ka kasutusetaapis. Põhjavette võib reostus sattuda läbi reostunud pinnase või kui reostus satub puurkaevu (sanitaarkaitseala piirides). Otse põhjavette saab reostus sattuda, kui põhjaveetas tõuseb kõrgvee ajal maapinna tasemeni. Ehituslikult ei ole ette nähtud põhjaveekihi avamist ning seetõttu ei ole otsese reostuse sattumine põhjavette tõenäoline.

Kavandatava tegevuse ala asub nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Kavandatava tegevuse alal ja lähipiirkonnas ei ole puur- ja salvkaeve. Puurkaevud ja salvkaevud asuvad piisavalt kaugel. Sarnaselt pinnasega (ptk 5.2.1.) on saasteainete sattumine põhjavette nii ehitus- kui ka kasutusetaapis võimalik avariiliste juhtumite tulemusena. Võimalikku negatiivset mõju on võimalik vältida töökorralduslike meetmete ja ohutusmeetmete järgimisega. Tähelepanu tuleb pöörata ehitusaegsete masinate ja seadmete, ehitusmaterjalide ja jäätmete hoiukohtadele, et sealt ei lekiks pinnasesse ohtlikke ained.

Kui peatuse varustamiseks rajatakse puurkaev, tuleb veekvaliteedi säilitamiseks tagada kaevu sanitaarkaitseala vastavalt veeseaduse §-le 149²⁹.

Ehitus- ning hooldustööde käigus tuleb kasutada mehhanisme ja tehnoloogiat, mis välistavad kütte- ja määrdeainete sattumise vette (kraavidesse) ja pinnasesse. Töödel tuleb jälgida, et kasutatavate masinate puhastamine ja pesu ei toimuks kraavide ääres.

Vaadeldava alal reoveekogumisalasid ei ole. Lähim reoveekogumisala on 3,8 km kaugusel läänes Kergu külas (Joonis 11)³⁰.

Detailplaneeringu käigus teostatakse hüdrokeoloogiline uuring, mille käigus selgitatakse välja planeerimiseks ja projekteerimiseks vajalikud hüdrokeoloogilised 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).

Detailplaneeringu koostamise käigus lahendatakse reovee käitlemine kas lokaalselt või kanaliseerimise teel. Kui detailplaneeringuga nähakse ette lokaalse kanalisatsiooni lahendus, siis tuleb see planeerida, projekteerida ja rajada vastavalt veeseaduse, määruse jt asjakohaste õigusaktide ja juhendite nõuetest lähtuvalt, arvestades ka piirkonna põhjavee kaitstust.

Nõuded reovee puhastamiseks ja suublasse juhtimiseks on sätestatud keskkonnaministri 08.11.2019 määrusega nr 61³¹. Määruse järgi võib kaitmata ja nõrgalt kaitstud põhjaveega aladel pinnasesse immutada ööpäevas kuni 10 m³ bioloogiliselt puhastatud reovett. Heitvee immutussügavus peab olema aasta ringi hinnanguliselt vähemalt 1,2 m ülalpool põhjavee kõrgeimat taset ning jääma hinnanguliselt 1,2 m kõrgemale aluspõhja kivimitest.

²⁹ Veeseadus <https://www.riigiteataja.ee/akt/121092021006>

³⁰ Keskkonnaregister 08.02.2022

³¹ Keskkonnaministri 08.11.2019 määrus nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused¹⁴”

Kui detailplaneeringuga nähakse ette reovee käitlemine alal selle kanaliseerimise teel, siis lahendatakse nõuetekohaselt liitumine.

Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta põhjaveele, kui juhindutakse õigusaktidega sätestatud veekaitse nõuetest.

5.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Ehitusetapis ei saa eeldada jäätmete, ehitusmaterjali jääkide vms jäätmete sattumist pinnaveekogudesse, sest selline tegevus ei ole lubatav ja ehitajal tuleb seda vältida. Negatiivne mõju pinnaveele on võimalik juhul, kui avariilise juhtumi tulemusena juhitakse sademeveega saasteaineid ümbritsevasse keskkonda. Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses vooluveekogusid ja maaparandussüsteeme, mille kaudu võimalik reostus võiks kaugemale levida, ei ole.

Detailplaneeringu koostamisel selgitatakse välja olemasoleva ühisveevärgi ja kanalisatsiooniga liitumise võimalikkus ja otstarbekus lähtudes peatuse asukohast. Kui detailplaneeringuga nähakse ette lokaalse kanalisatsiooni lahendus, siis tuleb see planeerida, projekteerida ja rajada vastavalt veeseaduse, määruse³² jt asjakohaste õigusaktide ja juhendite nõuetest lähtuvalt.

Sademevee käitlemisel tuleb eelistada lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda selle tekkekohas, vältides sademevee reostumist (veeseaduse § 129 lg 1). Sademeveest vabanemiseks kasutatavad looduslähedased lahendused on rohealade, viibetiikide, vihmaedade, imbakraavide ja muude lahenduste kasutamine, mis võimaldavad sademeveest vabaneda eelkõige maastiku kujundamise kaudu, võimaldades seejuures ka sademevee puhastumist. Kui põhjavee (pinnasevee) tase seda võimaldab, tuleb puhas sademevesi immutada pinnasesse. Sademevee reostumise vältimisel ei käsitata immutamist sademevee suublasse juhtimisena veeseaduse tähenduses. Suublasse juhitud sademevesi peab vastama keskkonnaministri määrmuses nr 61³³ kehtestatud sademevee saasteainesisalduse piirväärtustele ja veeloaga määratud heitkogustele. Sademevee suublasse juhtimisel veeseaduse § 129 tähenduses peab immutussügavus olema aasta ringi hinnanguliselt vähemalt 1,2 m ülalpool põhjavee kõrgeimat taset ning jääma hinnanguliselt vähemalt 1,2 m kõrgemale aluspõhja kivimitest. Puurkaevu rajamisel tuleb arvestada, et sademevee pinnasesse juhtimine veehaarde sanitaarkaitsealal ja hooldusalal on keelatud (veeseaduse § 129 lg 7).

Detailplaneeringu koostamise käigus tuleb välja selgitada liiva- ja õlipüüdurite või muude asjakohaste puhastusseadmete vajadus parklatest ja muudelt kõvakattega pindadelt sademevee ärajuhtimiseks. See sõltub kavandatavate parkimiskohtade hulgast ja kõvakattega alade pindalast, kus sademevesi võib saastuda. Vältida tuleb puhta ja saastunud sademevee segunemist. Saastunud sademevesi tuleb eraldi kokku koguda ja puhastada. Eelistada tuleks lahendusi sademevee tekkekohas, kui see on võimalik (vt eelmine lõik – immutussügavus). Planeeringu koostamisse on soovitatav kaasata veeinsener.

³² Keskkonnaministri 08.11.2019 määrus nr 61 „Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused¹”

³³ Nõuded reovee puhastamise ning heit-, sademe-, kaevandus-, karjääri- ja jahutusvee suublasse juhtimise kohta, nõuetele vastavuse hindamise meetmed ning saasteainesisalduse piirväärtused. Keskkonnaministri määrus 08.11.2019 nr 61 RT I, 22.09.2021, 2

Detailplaneeringu koostamisel tuleb muuhulgas³⁴ määrata võimalused ärajuhitava sademevee suunamiseks suublasse ning erinevate tehiskatete ja haljastuse osakaal. Vett halvasti läbilaskvate katendite, eelkõige parklate ja platside kavandamisel tuleb hinnata saastunud sademevee puhastamise võimalusi ja vajadust ning sellest tulenevalt planeerida vastavad, konkreetsetesse asukohta sobivad lahendused. Määrata tuleb vertikaalplaneerimise põhimõtted ja lahendused äravoolu suunamiseks ning lubatud sademeveeuputuse alade kujundamiseks.

Käesoleva teabedokumendi koostamise ajal pole teada, kas on vajadus suunata planeeringualt lisavett maaparandussüsteemi eesvoolu või kuivenduskraavi (planeeringualal maaparandussüsteemi ei ole). Kui detailplaneeringu koostamise käigus selline vajadus ilmneb, siis tuleb tegevus kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga (PTA). Maaparandussüsteemi lisavee juhtimine toimub vastavalt maaparandusseaduse §-le 53. PTA kooskõlastab eesvoolu lisavee juhtimise kavatsuse või annab lisavee juhtimiseks loa, kui sellega ei kahjustata maaparandussüsteemi nõuetekohast toimimist. Vajaduse korral määrab PTA kooskõlastuse või loa kõrvaltingimused, mis tagavad kinnisasjal ja naaberkinnisasjal paikneva maaparandussüsteemi toimimise, sealhulgas kohustuse maaparandussüsteem rekonstrueerida ja rekonstrueerimise lõpetamise tähtpäeva. Riiklik järelevalve planeeringulahenduse ja sellele järgnevate projekteerimis- ja ehitustööde üle tagab maaparandussüsteemide ja nende eesvoolude jätkuva toimimise ning eeldatavalt olulist keskkonnamõju ei kaasne.

Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta pinnaveele ja maaparandussüsteemidele, kui juhitudakse õigusaktidega sätestatud veekaitsenõuetest.

5.3. Eeldatav mõju looduskeskkonnale

5.3.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele

Natura 2000 võrgustiku alasid lähipiirkonnas ei ole. Kavandatava tegevusega ei ole eeldada, et ükskõik milline kavandatava tegevusega kaasnev võimalik mõju võiks ulatuda lähima Natura-alani (1,25 km kaugusele) ja mõjutada ala kaitse-eesmärke. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva ebasoodsa mõju kohta Natura 2000 võrgustiku aladele, nende terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele.

5.3.2. Mõju kaitsealadele

Alast 550 m kaugusel edelas asub Kergu looduskaitseala ja 1,2 km kaugusel põhjas Taarikõnnu looduskaitseala. Kavandatava tegevusega ei ole eeldada, et ükskõik milline kavandatava tegevusega kaasnev võimalik mõju võiks ulatuda lähima kaitsealalani ja mõjutada ala kaitse-eesmärke. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva ebasoodsa mõju kohta kaitsealadele, nende terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele.

5.3.3. Mõju hoiualadele

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu hoiualasid. Lähim hoiualad on 5,1 km kagus asuv Mõrdama hoiuala (KLO2000279)³⁵ (Joonis 13). Kavandatava tegevusega ei ole eeldada, et ükskõik

³⁴ Kombineeritud sademevee strateegia projekt. Osa 1. Eesti Veeprojekt OÜ, AB Artes Terrae OÜ. Töö nr 14-17; https://www.etag.ee/wp-content/uploads/2019/02/Sademevesi_L%C3%B5pparuann_KEM.pdf

³⁵ Keskkonnaregister, seisuga 22.12.2021

milline kavandatava tegevusega kaasnev võimalik mõju võiks ulatuda lähima hoiualani ja mõjutada ala kaitse-eesmärke. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva ebasoodsa mõju kohta hoiualadele, nende terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele.

5.3.4. Mõju kaitsealustele liikidele

Otsene mõju kaitsealustele liikidele võib avalduda läbi liigi hävimise või füüsilise kahjustamise, liikide elupaikade/kasvukohtade pindala vähenemise või killustamise. Kaudne mõju võib avalduda läbi tingimuste (nt vee- või valgusrežiim, häiringud) ebasoodsamaks muutumise.

Kuna alal ei ole registreeritud kaitsealuseid liike, siis teabedokumendi koostamise aegsest infost lähtudes otsene mõju neile puudub.

Väike-konnakotkale võivad kaudset mõju avaldada peatuse ehitamise ja toimimisega seotud häiringud. Mõju avaldavad nii peatuse rajamisega seotud ehitusmasinate liikumine ja müra, ehitusaegne valgustus, tööliste liikumine jms, aga ka hilisemad kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiringud (müra, valgus, inimeste liikumine). Ehitusaegne mõju on suhteliselt lühiajaline, ajutine ja pöörduv. Peatuse ala eraldab elupaigast Aluste-Kergu maantee. Seoses RB rajamisega rajatakse maanteele kõrge muldega viadukt, mis peatusega seotud häiringuid (sh ehitusaegseid häiringuid) tõhusalt varjestab. RBE tänaste plaanide kohaselt³⁶ ehitatakse Aluste-Kergu tee riste (kõrge maanteeviadukt koos tee muldega) valmis enne DP-ga kavandatava peatuse rajamist. Peatuse ehitamisega seotud tööd toimuvad väike-konnakotka elupaiga suhtes teisel pool maanteeviadukti ning tee mulle toimib müratõkkena. Samuti varjab tee mulle inimeste ja masinate liikumist peatuse alal nii ehitus- kui ka kasutusperioodil ning vähendab sellest tulenevaid häiringuid.

Peatuse asukohas on metsaala, mis väike-konnakotkale toitumiseks ei sobi, sest liik toitub põldudel ja avatud märgaladel. Seega väike-konnakotka toitumislade kadu peatuse rajamine kaasa ei too.

RB raudtee võimalikku mõju väike-konnakotkale hinnatakse trassilõigu Rapla ja Pärnu maakonna piirist Tootsini KMH käigus.

5.3.5. Mõju püsielupaikadele

Kavandatav Kaisma peatus asub Vahtra väike-konnakotka püsielupaigast (KLO3001718) ca 340 m kaugusel ja seega olulisi häiringuid ei ole ette näha. Peatuse ala eraldab pesakohast Aluste-Kergu maantee. Seoses RB rajamisega rajatakse maanteele kõrge muldega viadukt, mis peatusega seotud häiringuid tõhusalt varjestab (sh ehitusaegseid häiringuid). RBE tänaste plaanide kohaselt³⁷ ehitatakse Aluste-Kergu tee riste (kõrge maanteeviadukt koos tee muldega) valmis enne DP-ga kavandatava peatuse rajamist. Peatuse ehitamisega seotud tööd toimuvad püsielupaiga suhtes teisel pool maanteeviadukti ning tee mulle toimib müratõkkena. Samuti varjab tee mulle inimeste ja masinate liikumist peatuse alal nii ehitus- kui ka kasutusperioodil ning vähendab sellest tulenevaid häiringuid.

Seoses Kaisma peatuse rajamisega puudub vajadus liikumiseks Vahtra väike-konnakotka püsielupaigas. Seega püsielupaigas kehtestatud liikumispiirang peatuse ehitustöödele takistusi ei sea.

RB raudtee võimalikku mõju Vahtra väike-konnakotka püsielupaigale hinnatakse trassilõigu Rapla ja Pärnu maakonna piirist Tootsini KMH käigus.

³⁶ Info: projektijuht Rauno Lee, 26.02.2022

³⁷ Info: projektijuht Rauno Lee, 26.02.2022

5.3.6. Mõju kaitstavatele looduse üksikobjektidele

Otsene mõju kaitstavatele loodusobjektidele võib avalduda läbi objekti hävimise või füüsilise kahjustamise.

Alal ega lähipiirkonnas kaitstavaid looduse üksikobjekte registreeritud ei ole. Lähimad üksikobjektid on 1,5 ja 1,87 km kaugusel asuvad rändrahnud (Joonis 14). Kaisma peatuse rajamine rändrahnede ei mõjuta, sest kauguse tõttu ei ole teada asjaolusid, mille korral peatuse rajamise ja toimimisega seotud võimalikud otsesed või kaudsed mõjud võiksid ulatuda nimetatud kaitsealuste objektideni.

5.3.7. Mõju vääriselupaikadele

Kaisma peatuse alale lähim vääriselupaik asub 20 m kaugusel: üksikud suured puud (tammed), VEP111034 (Joonis 15). Arvestada tuleb, et tamm on tundlik veerežiimi muutuste suhtes. Kui DP koostamisel selle vääriselupaiga kasvunõuetega arvestatakse, vääriselupaika ja seda ümbritsevat metsa, sh kasvutingimusi (eelkõige veerežiimi) ei muudeta ning ehitustööde ala vääriselupaigani ei laiendata, siis on oluline mõju eeldatavasti välditav.

340 m kaugusel kirdes asuvat vääriselupaika (Märgalade metsad, VEP111033; Joonis 15) võiks põhimõtteliselt mõjutada veerežiimi muutumine VEP-i alal. Arvestades aga vääriselupaiga kaugust peatuse alast, ei ole tõenäoline, et peatuse rajamisega kaasnev võimalik veerežiimi muutuse mõju sellisele kaugusele ulatuks.

5.3.8. Mõju taimestikule ja loomastikule

Kavandatava tegevuse alal ei asu väärtuslikku taimkatet ega loomadele olulisi elupaiku. Peatuse jaoks vajaliku maa-ala pindala on piirkonna maatulundusmaa (metsa- ja põllumajandusmaa) kontekstis väike. DP koostamise käigus on plaanis teostada planeeringualale jääva metsa inventeerimine.

Mõju loomastikule võib avalduda läbi elupaikade killustumise, häiringute ja võimaliku otsese suremuse. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva otsese olulise mõju kohta piirkonna loomastikule. Peatuse maa-ala pindala on piirkonna loomastiku jaoks sobivate elupaikade kontekstis väike.

Kaudselt võivad loomastikule mõju avaldada peatuse ehitamise ja toimimisega seotud häiringud. Mõju avaldavad nii peatuse rajamisega seotud ehitusmasinate liikumine ja müra, ehitusaegne valgustus, tööliste liikumine jms, aga ka hilisemad kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiringud (müra, valgus, inimeste liikumine). Ehitusaegne mõju on suhteliselt lühiajaline, ajutine ja pöörduv. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teada asjaolusid, mis seoses peatuse rajamisega võiks põhjustada olulist negatiivset mõju loomastikule. Kui RB raudtee põhiprojektiga on peatuse ja juurdepääsutee piirkonnas ette nähtud loomade altpääsud, siis tuleb DP koostamisel nendega arvestada.

Lisandub Rail Balticu raudteetaristu (kontaktliinid, tarad, raudteemulle jms) ehitus- ja kasutusaegne mõju taimestikule ja loomastikule. RB raudteetrassi keskkonnamõju hinnatakse põhiprojekti trassilõikude KMH-de käigus. Kaisma peatus on seotud RB trassilõiguga Rapla ja Pärnu maakonna piir – Tootsi.

5.3.9. Mõju väärtuslikule põllumajandusmaale

Kavandatava tegevuse alale väärtuslikku põllumajandusmaad ei jää. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet, et kavandatava tegevusega võiks kaasneda olulist negatiivset mõju väärtuslikule põllumajandusmaale väljaspool peatuse ala.

5.3.10. Mõju rohevõrgustikule

Vaadeldav ala asub rohevõrgustikust 170 m kaugusel idas. Kuna kavandatava peatuse hoone asukohas ja parkimisalal ning selle lähiümbruses puudub rohevõrgustik, siis teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet asjaolude kohta, mille tõttu kavandatava tegevusega võiks kaasneda negatiivne mõju rohevõrgustikule.

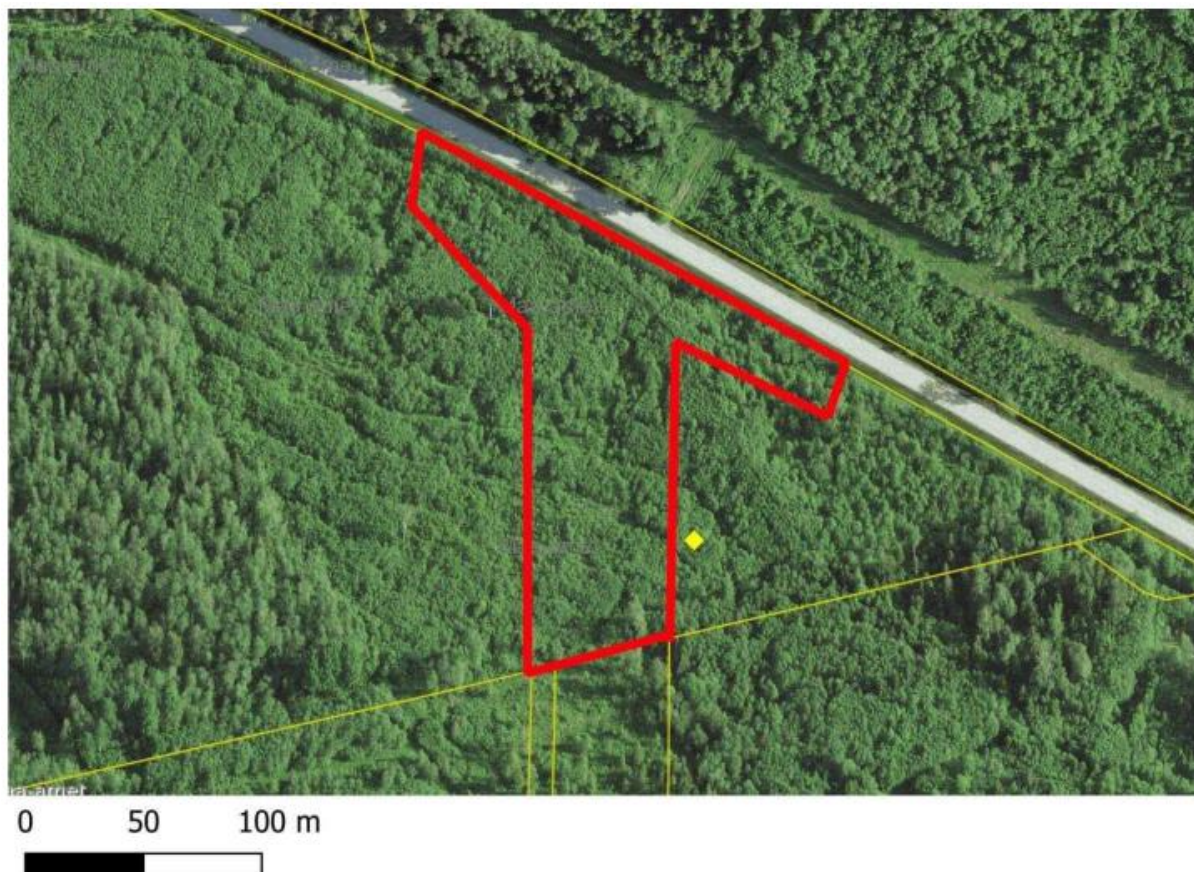
5.4. Eeldatav mõju kultuuripärandile

Kuna kavandatava tegevuse alal ja lähipiirkonnas kultuurimälestised ja pärandkultuuriobjektid puuduvad, siis negatiivset mõju nendele ei kaasne. Kavandataval tegevusel puudub nende objektidega otsene ja kaudne kokkupuude.

Peatuse ala läheduses, lõuna poolt Aluste-Kergu tee riste alale ulatuval potentsiaalsel arheoloogiaväärtusega alal (ptk 4.4.) viidi 2020. aastal läbi arheoloogilised väliuuringud (arheoloogilise väärtusega objektide kaardistamine). Uuringuala³⁸ paiknemine vt Joonis 21. Välitööde käigus ei tuvastatud uuringualal arheoloogilisi objekte ega leide. Väljaspool uuringuala tuvastati maakividest hunnik (tõenäoliselt põllukivihunnik; Joonis 21), kuid on ebaselge, mis ajaperioodist see pärineb. Kivihunnik jääb trassikoridori kõrvale, kuid selle 10-meetrine puhverala ulatub uuringuala sisse. Kui raudtee ja riste ehitamise käigus on selle kahjustamist võimatu vältida, siis tuleb tõenäoline põllukivihunnik arheoloogiliselt läbi uurida.³⁹

³⁸ Uuringu läbiviimise ajal oli tegemist Annuse maaüksusega. Käesolevaks ajaks on RB trassi ja riste ehitamise jaoks vajalik maa omandatud ja uuringuala hõlmab suurema osa maaüksusest Rapla-Pärnu raudtee 472 (kü tunnus 63801:001:0911).

³⁹ Arheoloogilise väärtusega objektide kaardistamine Rail Baltica trassil: Annuse maaüksus, Viluvere küla, Põhja-Pärnumaa vald. Ragnar Saage, Aivar Kriiska, Dmitri Shutov, Rodion Puškin (Tartu Ülikool, Infraekspert OÜ), Tartu 2020



Joonis 21. Uuringuala (tähistatud punase joonega) Annuse maaüksusel lõuna pool Aluste–Kergu teed. Kollase ruuduga on märgitud välitööde käigus dokumenteeritud kivihunnik. Aluskaart: Maa-ameti ortofoto. Allikas: uuring „Arheoloogilise väärtusega objektide kaardistamine Rail Baltica trassil: Annuse maaüksus, Viluvere küla, Põhja-Pärnumaa vald”

Uuringu käigus fikseeritud kivihunnik ja selle võimalik läbiuurimine ei mõjuta mingil viisil Kaisma peatuse ja selle juurdepääsutee planeerimist ega nende rajamiseks vajalikke ehitustöid. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teada Kaisma peatuse kavandamisega seotud asjaolusid, mis võiksid mõjutada mingeid muid arheoloogiaväärtusega alasid või takistada arheoloogiliste uuringute läbiviimist nimetatud kivihunniku alal.

Muinsuskaitseaduse § 31 lõikest 1 tulenevalt, kui mistahes paigas avastatakse ehitamisel, teede, kraavide ja trasside rajamisel või muude mulla- ja kaevetööde tegemisel arheoloogiline kultuurikiht või maasse mattunud ajaloolised ehituskonstruktsioonid, on leidja kohustatud tööd peatama, säilitama koha muutmata kujul ning viivitamata teavitama sellest Muinsuskaitseametit.

5.5. Jäätmetekke ja jäätmekäitluse eeldatav mõju

Jäätmetekke ja jäätmekäitluse mõju on seotud nii ehitus- kui ka kasutusetapiga.

Ehitusaegne jäätmete mõju on seotud nende kogumise, ajutise ladustamise ja edasisele käitlemisele suunamisega. Kui see ei toimu nõuetekohaselt, on oht jäätmete keskkonda sattumiseks, pinnase ning pinna- ja põhjavee saastumiseks. Seda saab vältida töökorralduslike meetmetega (jäätmed tuleb koguda liigiti, sobivatesse kogumisvahenditesse, rakendada meetmeid jäätmete laialikandumiseks tuulega, sademetega, teostada pidevat ala kontrolli vms). Nõudeid järgides olulist negatiivset mõju ei kaasne. Ka on ehitusetapiga seotud jäätmetekke ajutine ja lõpeb ehitustööde lõppemisel.

Kuigi ehitusaegsete jäätmete kogused ei ole teada, siis suur osa tekkivatest jäätmetest (sh mitmesugused pakendijäätmed, nt puit, plastkile või -anumad, kasutuskõlbmatu ehitusmaterjal jne) on taaskasutatavad, mistõttu ei ole näha, et ehitusjäätmetest võiks tekkida oluline koormus keskkonnale.

Kasutusaegse jäätmetekke ja -käitluse mõju on seotud peatuses tekkiva olmeprügiga, mille kogused on eeldatavalt väikesed. Kasutusaegne jäätmekäitluse korraldamine tuleb lahendada vastavalt jäätmeseadusele ning kohaliku omavalitsuse vastavatele õigusaktidele.

Jäätmekäitluse korraldamisel tuleb silmas pidada ka jäätmehierarhiat – jäätmeliigid, millele on Eestis olemas taaskasutusvõimalused, suunata taaskasutusse, eelistatult ringlussevõttu. Veelgi olulisem on jäätmetekke vältimine.

Kui tegevuse kavandamisel ja läbiviimisel juhendatakse jäätmehierarhia põhimõtetest ning jäätmete käitlemisel järgitakse jäätmeseaduse, selle alamaktide ja kohaliku omavalitsuse jäätmehoolduseeskirja nõudeid, siis teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet asjaolude kohta, mille tõttu kavandatava tegevusega võiks kaasneda oluline negatiivne mõju seoses jäätmetekke ja jäätmekäitlusega.

5.6. Eeldatav mõju inimese tervisele, heaolule ja varale

5.6.1. Välisõhu kvaliteet

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 lähialadega ning seda on võimalik vähendada töökorralduslike meetmetega (ilmastikuolude jälgimine tööde teostamisel, materjali ja kruusateede niisutamine vms). Aluste-Kergu tee rekonstrueeritav lõik (viadukti rajamisega seoses) peaks Kaisma peatuse ehitustööde ajaks eeldatavalt olema taas mustkatte all. Seega kruusateid, mida mööda ehitustransport liigub on vähe (peatuse alale juurdepääsutee). Ehitusmaterjali transpordi käigus võib tolmu eralduda kuiva tolmuveo materjali veol autokoormatest, kui need ei ole korralikult kaetud.

Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta välisõhu kvaliteedile. Tolmu tekke vähendamine ehitustöödel peaks olema elementaarse töökultuuri osa, et säästa nii ümbritsevat keskkonda kui ka töökeskkonda. Vastavad meetmed (peamiselt niisutamine) on lihtsad ja tõhusad.

5.6.2. Müra

Müra kaasneb nii peatuse rajamise kui ka kasutamisega.

Välisõhus levivat müra reguleerib atmosfääriõhu kaitse seadus (AÕKS), mille kohaselt eristatakse välisõhus leviva müra osas tööstusmüra ja liiklusmüra. Tööstusmüra on müra, mida põhjustavad paiksed müraallikad ning liiklusmüra on regulaarne auto-, raudtee-, lennu- ja veesõidukite liiklus. Välisõhus leviva müra hulka ei kuulu olmemüra, meelelahutusürituste müra, töökeskkonna müra ning riigikaitse tegevusega tekitatud müra.

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 ning müra normtasemetest kinnipidamisel olulist keskkonnamõju ei kaasne.

Müra normtasemed on kehtestatud keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“. Müra on normeeritud vastavalt mürakategooriatele, mis määratakse üldplaneeringu maakasutuse juhtotstarbe alusel. Vastavalt määrus nr 71 lisas 1 toodule rakendatakse ehitusmüra piirväärtusena ajavahemikul 21.00–7.00 asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasel. Impulssmüra põhjustavat tööd (nt vaiade rammimine) võib teha tööpäevadel ajavahemikul 7.00–19.00. Tööde tegemisel tuleb kasutada tehniliselt korras olevaid masinad, mis vähendavad müra tekkimist. 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 kasutusajal 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). Lisaks viiakse DP koostamise käigus läbi täiendav mürauring peatuse müraallikatest (sh juurdepääsuteedest) tingitud mürafooni kohta koos võimalike leevendusmeetmetega.

Olulisemat keskkonnamõju piirkonnale avaldab kavandatav Rail Balticu raudtee, mille müra mõjusid hinnatakse raudtee põhiprojekti⁴⁰ detailsusastmes. Vastavalt mürahinnangu tulemustele rakendatakse vajadusel (müra normtasemete ületamisel) leevendavaid meetmeid.

Detailplaneeringu koostamise käigus teostatakse 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).

Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta piirkonna müratasemele.

5.6.3. Vibratsioon

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. Vibratsiooni normtasemetest kinnipidamisel olulist keskkonnamõju ei kaasne.

Peatuse ehitamis- ja kasutamisetapis olulist negatiivset keskkonnamõju maapinna kaudu leviva vibratsiooni näol eeldada ei ole.

Kasutusaegses etapis esineb Rail Balticu rongiliikluse poolt tekitatud vibratsiooni. Selle mõju hinnatakse raudtee põhiprojekti detailsusastmes.

5.6.4. Joogivee kvaliteet

Põhjavesi on vaadeldaval alal ja piirkonnas nõrgalt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes. Peatuse alal ja läheduses ei ole registreeritud puurkaeve. Lähim kaev asub 340 m kaugusel läänes. Põhjavesi liigub lõuna suunas ja puurkaevud asuvad planeeringualast

⁴⁰ Kaisma peatus on seotud RB trassilõiguga Rapla ja Pärnu maakonna piir – Tootsi.

piisavalt kaugel. Kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kandumine puurkaevudeni (ptk 4.2.3.) on ebatõenäoline (vt ka ptk 5.2.3.).

Reovee käitlemisel kas lokaalselt või kanaliseerimise teel tuleb järgida keskkonnanõudeid (ptk 5.2.3.). Reovee käitlemise nõuetest kinnipidamisel ei ole oluline negatiivne mõju joogivee kvaliteedile tõenäoline.

Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta piirkonna joogivee kvaliteedile.

5.6.5. Radoon

Radoon on ohtlik õhuga sisse hingates, põhjustades kopsuvähi tekke riski. Kõrget radoonitaset hoonete siseõhus tekitab kõrge radoonisisaldus pinnases. Lisaks kõrge radoonisisaldusega aladele tuleb tähelepanu pöörata ka sellega vahetult piirnevatele normaalse radoonisisaldusega aladele, sest sellistes kohtades võib esineda olukord, kus radoonitase on tegelikult lokaalselt kõrge.

Kuna kavandatava tegevuse ala ja selle lähipiirkond jääb alale, kus radooni sisaldus pinnaseõhus on normaalne, siis ohtu kõrge radoonitaseme tekkeks hoonete siseõhus eeldada ei ole.

5.6.6. Valgusreostus

Valgusreostuse olulise mõjuga ala jääb reeglina valgusallika lähistele, kuid sõltub ka konkreetse valgusallika tugevusest ning ümbritsevast keskkonnast. Valgusreostuse võimalik kahjulik mõju inimese tervisele on seotud eelkõige öise une häirimise ning võimalike avariide põhjustamisega pimestamise tulemusena.

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 kasutamisega 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 hooned jäävad sellest vähemalt 300 m kaugusele. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise valgusreostuse tekke kohta piirkonnas.

5.7. Eeldatav mõju ohutusele

Kavandatava tegevusega ei ole ette näha täiendavaid ohtlikke olukordi, suurõnnetusi või katastroofe. Raudtee ohutuks ületamiseks peatuses on inimeste jaoks kavandatud ülepääsud. Lisaks teostatakse liiklusuuring, mille üheks eesmärgiks on liikluse ohutuste tagamiseks ettepanekute tegemine.

5.8. Eeldatav mõju asustusele

Kavandatava tegevusega luuakse uus kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikum võimalus inimeste liikumiseks keskuste vahel, mis tugevdab piirkondade konkurentsivõimet. Tegevus võimaldab liigelda pindlikumalt töökohtadele ning mitmekesisstab ettevõtlust piirkonnas. Töökohtade valikul on arvestatavateks sihtkohtadeks ka Tallinn ja Pärnu, mis loob võimaluse igapäevaseks töölkäimiseks mugavamalt ning võimaldab inimestel elada maapiirkonnas. See omakorda loob võimalused

aktiivsemaks elamuarenduseks hajaasustuses. Eeldatavalt on peatuse rajamisel positiivne mõju asustuse arengule ning rahvastiku kasvule.

Peatuse rajamisega kaasneb visuaalne muutus piirkonnas, sest kavandava peatuse asukohas on praegu pool-looduslik maastik. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasnevate visuaalsete muutuste kohta, mis võiksid oluliselt mõjutada piirkonna inimeste heaolu.

Kaudselt võib kohaliku peatuse rajamisega kaasneda tulevikus muutusi peatusega külgnevate alade asustusstruktuuris, kuid selle ulatus selgub ja sellega kaasnevat võimalikku mõju hinnatakse Põhja-Pärnumaa valla üldplaneeringu koostamise käigus.

5.9. Eeldatav koosmõju muude asjakohaste toimuvate või mõjualasse planeeritavate tegevustega

Koosmõju muude tegevustega avaldub peamiselt seoses Rail Balticu raudtee ehitamisega ja tegevusega. Olulisemat keskkonnamõju piirkonnale avaldab kavandatav Rail Balticu raudtee, mille mõjusid on hinnatud RB maakonnaplaneeringute KSH raames. RB raudteetrassi keskkonnamõju hinnatakse põhiprojekti trassilõikude KMH-de käigus. Kaisma peatus on seotud RB trassilõiguga Rapla ja Pärnu maakonna piir-Tootsi, mille põhiprojekti KMH aruanne on koostamisel.

5.10. Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus

Arvestades kavandatava tegevuse asukohta, iseloomu ja mahtu, ei ole teabedokumendi koostamise ajal teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta, mis võiks põhjustada piiriülest keskkonnamõju.

6. Kokkuvõte

Eeltoodud peatükkides kirjeldatud keskkonnatingimuste ja võimalike mõjude analüüsi põhjal ei ole tõenäoline, et kavandatava tegevuse elluviimisega võiks kaasneda olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid.

Tegevuse elluviimisega kaasneb positiivne mõju seoses regionaalse ühendatuse ja piirkondade konkurentsivõime tugevdamisega, kuna tekib võimalus kasutada keskuste vahel liikumiseks kiiret, ohutut ja keskkonnasäästlikumat transpordiviisi.

Vaadeldaval alal ega lähipiirkonnas ei asu Natura 2000 alasid, kaitsealasid, hoiualasid, kaitsealuseid III kategooria liike, püsielupaiku, kaitstavaid looduse üksikobjekte ega kultuurimälestisi. Seega puudub neile oluline negatiivne mõju.

Kaisma peatuse alale lähim vääriselupaik asub 20 m kaugusel: üksikud suured puud (tammed). Arvestada tuleb, et tamm on tundlik veerežiimi muutuste suhtes. Kui DP koostamisel selle vääriselupaiga kasvunõuetega arvestatakse, vääriselupaika ja seda ümbritsevat metsa, sh kasvutingimusi (eelkõige veerežiimi) ei muudeta ning ehitustööde ala vääriselupaigani ei laiendata, siis on oluline mõju eeldatavasti välditav. Ei ole tõenäoline, et peatuse rajamisega kaasnev võimalik veerežiimi muutuse mõju ulatuks 340 m kaugusel kirdes asuva vääriselupaigani.

Vaadeldava ala läheduses asub rohevõrgustik, kuid olulist negatiivset mõju sellele eeldada ei ole.

Kaisma peatuse piirkonnas on detailplaneeringu koostamise käigus ette nähtud rohekoridori toimivuse eksperthinnangu koostamine, samuti eksperthinnang Kaisma peatuse mõjust kaitsealustele objektidele (sh Kergu LKA-le, väike-konnakotka elupaigale (KLO9124392) ja vääriselupaikadele (VEP111033 ja VEP111034). Planeeringualal viiakse läbi kohapealne inventeerimine tuvastamiseks kaitsealuste liikide esinemise võimalikkust. Nimetatud hinnangud on uuringute osa, mida tehakse pärast detailplaneeringu algatamist olenemata sellest, kas KSH algatatakse või mitte. Vastavalt nende tööde tulemustele töötatakse välja planeeringulahendus ja vajaduse korral asjakohased keskkonnameetmed.

Kavandataval alal ja külgnevatel aladel asub väärtuslikku põllumajandusmaad.

Maavarade kasutamisele olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

Õigusaktise nõuete, töökorralduslike meetmete ja ohutusnõuete järgimisega on võimalik vältida olulist negatiivset mõju pinnasele, põhjaveele, pinnaveele, maaparandussüsteemidele, joogivee kvaliteedile, samuti valgusreostuse tekkimist.

Mõju taimestikule ja loomastikule avaldub läbi elupaikade killustumise ja häiringute. Mõju avaldavad nii peatuse rajamiseks vajalik ehitustegevus, aga ka hilisem kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiring (müra, valgus, inimeste liikumine). Ehitusaegne mõju on suhteliselt lühiajaline, ajutine ja pöörduv. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teada asjaolusid, mis seoses peatuse rajamisega võiks põhjustada olulist negatiivset mõju taimestikule ja loomastikule.

Kuna kavandatava tegevuse ala ja selle lähipiirkond jääb alale, kus radooni sisaldus pinnaseõhus on normaalne, siis ohtu kõrge radoonitaseme tekkeks hoonete siseõhus 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.

Kui tegevuse kavandamisel ja läbiviimisel juhindutakse jäätmehierarhia põhimõtetest ning jäätmete käitlemisel järgitakse jäätmeseaduse, selle alamaktide ja kohaliku omavalitsuse jäätmehoolduseeskirja nõudeid, siis olulist negatiivset keskkonnamõju seoses jäätmetekke ja jäätmekäitlusega ei teki.

Õhukvaliteedi olulist halvenemist ning olulist negatiivset mõju inimese tervisele eeldada ei ole.

Kavandatava tegevusega seotud ehitusaegne müra on ajutine ning olulist keskkonnamõju ei kaasne. Detailplaneeringu koostamise käigus teostatakse peatuse müraallikatest tingitud mürafooni hinnang ning vajadusel (müra normtasemete ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed. Sellest lähtuvalt kasutamisajal olulist negatiivset mõju müraga seoses eeldada ei ole.

Peatuse ehitamis- ja kasutamisetapis olulist negatiivset keskkonnamõju maapinna kaudu leviva vibratsiooni näol eeldada ei ole. Käesolevas töös on otsustajale antud teave kavandatava tegevuse eeldatavas mõjualas asuvate mõjutatavate keskkonnaelementide kohta ning selle kohta, kas kavandataval tegevusel võiks olla eeldatavalt oluline keskkonnamõju. Otsuse KSH algatamise või algatamata jätmise kohta teeb otsustaja (tegevusloa andja).

7. Kasutatud materjalid

- Tellija poolt edastatud tehniline kirjeldus kavandatava tegevuse kohta
- Asjakohased õigusaktid elektroonilises Riigi Teatajas, <https://www.riigiteataja.ee/>
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“
- Pärnu maakonna planeering 29.03.2018
- Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“
- Põhja-Pärnumaa valla üldplaneering. Eelnõu 2021
- Ettevõtluse arendamise võimaluste välja selgitamine Tori ja Põhja-Pärnumaa vallas. Hendrikson & Ko, 2020
- Põhja-Pärnumaa valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2020-2032. <https://www.riigiteataja.ee/akt/428012020008>
- Rail Balticu Pärnumaa arengukoridor, Skepast&Puhkim OÜ, 2021
- Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus. <https://gis.egt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. 2020
- Keskkonnamõju eelhinnangu andmise juhend. Keskkonnaministeerium, 2017
- Keskkonnaregister
- Teeregister
- Ehitisregister
- Maa-ameti kaardirakendused
- KOTKAS heiteallikate register
- KAUR interaktiivne kaart. Keskkonnaagentuur
- EELIS andmebaas
- Kombineeritud sademevee strateegia projekt. Osa 1. Eesti Veeprojekt OÜ, AB Artes Terrae OÜ. Töö nr 14-17; https://www.etag.ee/wp-content/uploads/2019/02/Sademevesi_L%C3%B5pparuann_KEM.pdf