

Töö number: 2021\_0096  
Tellija **OÜ Rail Baltic Estonia**  
Endla 16, 10142 Tallinn  
e-post: info@rbe.ee  
Registrikood: 12734109

Konsultant **Skepast&Puhkim OÜ**  
Laki põik 2, 12915 Tallinn  
Telefon: +372 664 5808; e-post: info@skpk.ee  
Registrikood: 11255795

Kuupäev 27.01.2022

## **RAIL BALTICA KOHALIKE PEATUSTE DETAILPLANEERINGUTE KOOSTAMINE**

**Teabe andmine Rapla peatuse KSH eelhinnangu  
koostamiseks. Aruanne**



Versioon	Teabe andmine KSH eelhinnangu koostamiseks
Kuupäev	27.01.2022
Koostanud:	KMH juhtekspert Eike Riis (litsents KMH0154), keskkonnaekspert Vivika Väizene
Projekti nr	2021_0096
Esikaane foto	Riigihange „Rail Baltic kohalike peatuste detailplaneeringute koostamine”. Hankedokumendid. Tehniline kirjeldus, lisa 2

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

## Sisukord

<b>1. Sissejuhatus</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Seadusandlikud aspektid</b> .....	<b>5</b>
<b>3. Strateegilise planeerimisdokumendi ja kavandatava tegevuse lühikirjeldus</b> .....	<b>6</b>
3.1. Detailplaneeringu eesmärk.....	6
3.2. Kavandatava tegevuse asukoht .....	7
3.3. Rapla peatuse kirjeldus .....	7
3.4. Kavandatava tegevuse kirjeldus .....	8
3.5. Vajalikud lammutustööd .....	8
<b>4. Seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega</b> .....	<b>9</b>
4.1. Üleriigiline planeering Eesti 2030+ .....	9
4.2. Rapla maakonnaplaneering 2030+ .....	9
4.3. Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine".....	11
4.4. Rapla valla üldplaneering .....	12
<b>5. Mõjutatava keskkonna kirjeldus</b> .....	<b>13</b>
5.1. Maakasutus.....	13
5.1.1. Asend .....	13
5.1.2. Asustus ja rahvastik .....	13
5.1.3. Sotsiaalne taristu .....	13
5.1.4. Ettevõtlus .....	14
5.1.5. Teedevõrk.....	14
5.2. Alal esinevad loodusvarad .....	14
5.2.1. Pinnakate.....	14
5.2.2. Maavarad ja maardlad .....	15
5.2.3. Põhjavesi .....	17
5.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid .....	17
5.3. Looduskeskkonna kirjeldus .....	18
5.3.1. Natura 2000 võrgustiku alad .....	18
5.3.2. Hoiualad .....	19
5.3.3. Kaitsealad .....	19
5.3.4. Kaitsealused liigid .....	20
5.3.5. Püsielupaigad .....	20
5.3.6. Kaitstavad looduse üksikobjektid .....	21
5.3.7. Vääriselupaigad .....	21
5.3.8. Taimestik ja loomastik.....	21
5.3.9. Väärtuslik põllumajandusmaa .....	21
5.3.10. Rohevõrgustik.....	22
5.4. Kultuuripärand .....	23
5.5. Radoonioht .....	23
5.6. Piirkonna välisõhu kvaliteet.....	24
5.6.1. Müra .....	25
5.7. Vibratsioon .....	25
5.8. Suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted .....	25
<b>6. Hinnang keskkonnamõju olulisusele</b> .....	<b>27</b>
6.1. Mõju maakasutusele .....	27
6.2. Mõju loodusvaradele .....	27
6.2.1. Pinnas .....	27
6.2.2. Maavarad.....	27

6.2.3. Põhjavesi .....	28
6.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid .....	29
6.3. Mõju looduskeskkonnale .....	29
6.3.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele.....	29
6.3.2. Mõju kaitsealustele liikidele .....	30
6.3.3. Mõju taimestikule ja loomastikule .....	30
6.3.4. Mõju rohevõrgustikule .....	30
6.4. Mõju kultuuripärandile.....	30
6.5. Jäätmetekke ja jäätmekäitluse mõju .....	30
6.6. Mõju inimese tervisele ja heaolule.....	31
6.6.1. Välisõhu kvaliteet.....	31
6.6.2. Müra .....	31
6.6.3. Vibratsioon.....	32
6.6.4. Joogivee kvaliteet .....	32
6.6.5. Radoon .....	33
6.6.6. Valgusreostus.....	33
6.7. Mõju ohutusele.....	33
6.8. Mõju asustusele.....	33
6.9. Koosmõju muude asjakohaste toimuvate või mõjualasse planeeritavate tegevustega .....	34
6.10. Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus.....	34
<b>7. Kokkuvõte .....</b>	<b>35</b>
<b>8. Kasutatud materjalid.....</b>	<b>36</b>

## 1. Sissejuhatus

Käesolev töö on koostatud teabe andmiseks keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) eelhinnangu koostamiseks Rail Baltic Estonia OÜ tellimusel Rail Balticu kohalike peatuste detailplaneeringute koostamiseks. Kavandatav peatus asub Rapla maakonnas Rapla vallas Sulupere 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 aruannet on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina KSH algatamise vajalikkuse hindamisel.

Teabe andmisel on lähtutud planeerimisseadusest (PlanS), keskkonnamõju hindamise ja juhtimissüsteemi seadusest (KeHJS), seaduse alusel Vabariigi Valitsuse 29. 08.2005. a määrusega nr 224 kehtestatud „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelust“ ja juhendist „KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine“ (R. Kutsar, täiendatud 2018 Keskkonnaministeeriumi poolt).

## 2. Seadusandlikud aspektid

KSH eelhindamise koostamisel on lähtutud planeerimisseadusest (PlanS), keskkonnamõju hindamise ja juhtimissüsteemi seadusest (KeHJS), seaduse alusel Vabariigi Valitsuse 29. 08.2005. a määrusega nr 224 kehtestatud „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelust“ § 13 lõike 3 järgi: Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang tuleb anda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate järgmiste tegevuste korral: raudteeliini või raudteejaama rajamine, laiendamine või pikendamine, välja arvatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 14 nimetatud juhul.

KeHJS § 6<sup>1</sup> sätestab eelhinnangus kajastatava teabe sisu, mille nõudeid on täpsustatud keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“<sup>1</sup>. Käesolev KSH eelhinnangu (KSHE) sisendiks olev teabedokument on üles ehitatud eelnimetatud määruse nõuetest lähtuvalt.

Kuna KOV-i uus üldplaneering on käesoleval hetkel koostamisel, siis tuleb eelduslikult läbi viia kehtivat üldplaneeringut muudev detailplaneering.

---

<sup>1</sup> eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/118082017003>

### 3. Strateegilise planeerimisdokumendi ja kavandatava tegevuse lühikirjeldus

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:

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

Rapla maakonnas asuvate kavandatavate peatuste asukohad vt Tabel 1.

**Tabel 1. Kavandatavate Raplammaa peatuste asukohad. Allikas: Tehniline kirjeldus**

Objektid	Kohila peatus	Rapla peatus	Järvakandi peatus
Asukoht	Urge küla, Kohila vald	Sulupere küla, Rapla vald	Ahekõnnu küla / Järvakandi alevik, Kehtna vald
Objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud	Toome (31701:002:0428) Vaablase tn 13 (31701:002:0307) Vaablase tn 15 (31701:002:0306) Vaablase tänav L2 (31701:002:0299) Nigula (31701:002:0446)	Sõerumaa-Veski (66904:003:0996) Metsataguse (66904:003:0128) Sõerumäe-Alu tee L1 (66901:001:0635) Sõerumäe-Alu tee (66901:001:0728) 20125 Rapla ümbersõit (66904:003:0444)	Kõnnu metskond 2 (29203:001:0410) Käru metskond 4 (26001:001:0420) Nõlva tn 42 (29301:001:0199) Nõlva tn 40 (29301:001:0062) Nõlva tn 38 (29301:001:0061)
Kohalik omavalitsus	Kohila Vallavalitsus	Rapla Vallavalitsus	Kehtna Vallavalitsus

#### 3.1. Detailplaneeringu 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.

Vastavalt töö hanke eesmärkidele peab detailplaneeringu lõpplahenduses 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;
- keskkonnasäästlikkus;
- peatusega seotud hoone, teenindavate rajatiste ja tehnosüsteemide pikk kasutusiga;
- ehituskulude optimaalsus.

Detailplaneering koostatakse ainult juurdepääsuteedele, välialadele ja hoonetele vastavalt planeerimisseadusele.

### 3.2. Kavandatava tegevuse asukoht

Rail Balticu Rapla kavandatava peatuse asukoht on Rapla maakonnas Rapla vallas Sulupere külas. Ühendustee kavandatava peatuse ja Rapla linna vahel kulgeb läbi Tuti küla.

Kavandatava Rapla peatuse asukoht asub Rapla linna piiri läheduses, 1,4 km kaugusel linnast lääne suunas. Linna keskväljak jääb peatusest umbes 2,2 km kaugusele. Rapla peatus paikneb raudtee idapoolsel (Rapla linna poolsel) küljel. Kavandatava peatuse asukohas asub hetkel maatulundusmaa.

### 3.3. Rapla peatuse kirjeldus

Vastavalt töö aluseks olevale tehnilisele kirjeldusele on Rapla peatus kavandatud maamärk (*landmark*) peatuse tüüpi (tüüp 2), mis hõlmab enda alla ca 770 m<sup>2</sup> ehitisealuse pinnaga hoone. Peatuse väliala (tüüp 2) on mõõtmega 50 x 115 m, hinnanguline ruumivajadus 5750 m<sup>2</sup> suurusel alal. Sõiduautode parkimiskohtade arv on hinnanguliselt 130. Juurdepääsutee hinnanguline pikkus on 950 m ja sõiduradade laius 6-7 m. Kergliiklustee hinnanguline pikkus on 950 m ja laius 3 m. Ülepääsuga ooteplatvormid on mõõtmega 220 x 6 m ja 220 x 8 m. (Joonis 1 ja Joonis 2). Peatuse alale nähakse ette kaasaegne säästlik välisvalgustus (LED-tüüpi lambid). Välialale kavandatakse ka elektrilised laadimispunktid autodele, jalgrattaparkla, takso- ja hüvastijätuala ning bussipeatus.



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





**Joonis 2. Rapla peatuse visuaal. Allikas: Tehniline kirjeldus**

### **3.4. Kavandatava tegevuse kirjeldus**

Peatuse rajamiseks ehitatakse jaamahoone, väliala parkimisalaga, juurdepääsu- ja kergliiklustee, ooteplatvormid ja ooteplatvormide vaheline ülepääs.

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

Ehitatakse ooteplatvormid ülepääsudega. Parkimisala kaetakse kõvakattega ja rajatakse haljastus.

### **3.5. Vajalikud lammutustööd**

Rapla peatuse rajamiseks pole vaja teha lammutustöid.

## 4. Seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega

Kavandataval tegevusel on seos järgmiste strateegiliste planeerimisdokumentidega:

- Üleriigiline planeering Eesti 2030+
- Rapla maakonnaplaneering 2030+
- Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukohta määramine"
- Rapla valla üldplaneering

### 4.1. Üleriigiline planeering Eesti 2030+

Üleriigilises planeeringus Eesti 2030+<sup>2</sup> 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 õhustranspordiga.

### 4.2. Rapla maakonnaplaneering 2030+

Rapla maakonnaplaneeringus 2030+<sup>3</sup> on välja toodud:

Rail Balticu raudtee eesmärk on luua kiire raudteeühendus Lääne-Euroopa suunal. Lisaks tagatakse Eesti siseselt regionaalne ühendus Pärnu suunal. Vastavalt teemaplaneeringu lähteülesandele arvestatakse perspektiivse Rapla raudteejaama integreerimise võimalusega Rapla linna ja Rapla valla Tuti küla piirkonda. Rapla raudteejaama väljaehitamine võib toimuda etapiviisiliselt, kusjuures esimeses etapis ehitatakse välja möödasisidujaam võimaldamaks samas suunas erineva kiirusega liikuvate veeremite üksteisest möödumist.

Eraldiseisva planeeringuga kavandatakse raudteejaama täpne asukoht ja lahendused (jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele, sh ühistranspordile ja kergliiklejatele, parkimine jm toetav taristu).

Rail Balticu perspektiivsele trassikoridorile on maakonnaplaneeringuga kavandatud lisaks Rapla peatusele veel kaks kohaliku peatuse põhimõttelist asukohta (Kohila ja Järvakandi), mis lahendatakse samuti eraldiseisvate detailplaneeringutega.

Rapla maakonnaplaneeringuga seatud tingimused rööbastranspordi arendamisel:

1. Raudtee ja maantee ristumine tuleb liiklusohutuse tagamiseks lahendada võimalusel eritasandilisena.
2. Olemasolevate rongipeatuste asukohta muutmisel ja uute kavandamisel tuleb arvestada asustuse paiknemise ja perspektiivsete arengutega ning vajadusel (rongiliinide ja -peatuste sulgemisel) alternatiivse ühistranspordiühenduse (bussiühendus) korraldamisega.
3. Uue peatuse kavandamisel tuleb lahendada jalakäijate, sõidukite ja ühistranspordi võimalikud liikumisteed ning sõidukite ja jalgrataste parkimisvõimalused uue peatuskoha piirkonnas.

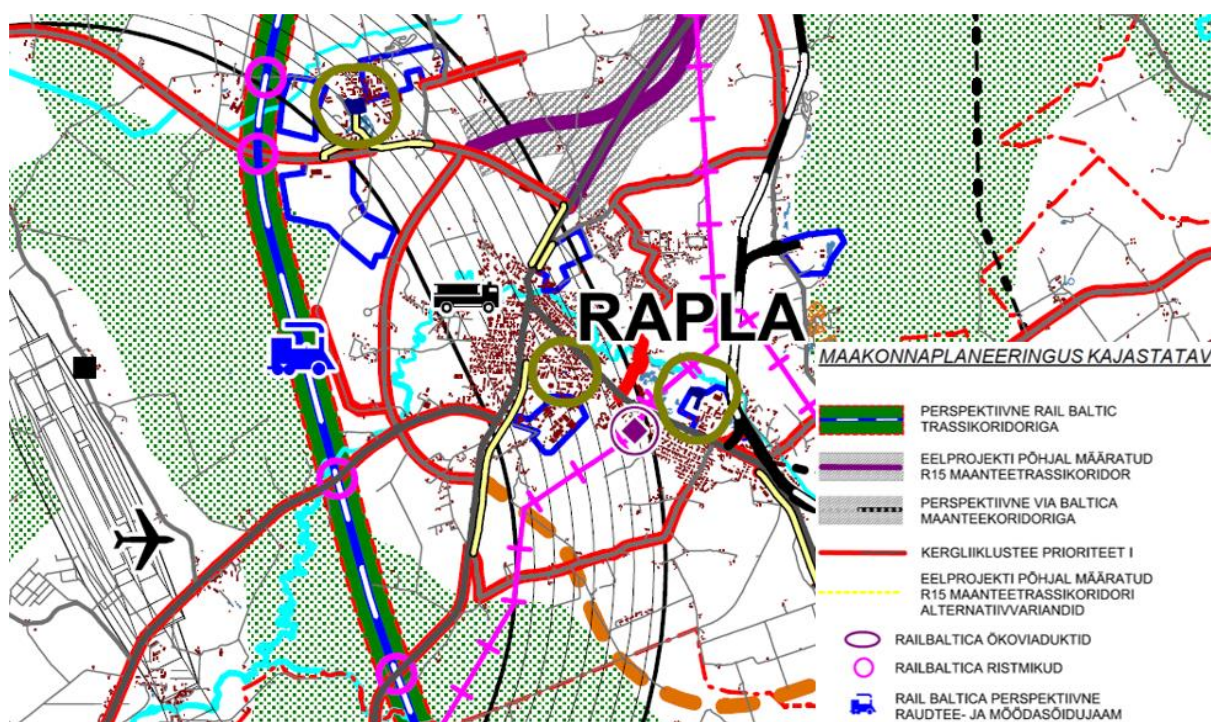
---

<sup>2</sup> Kehtestatud Vabariigi Valitsuse 30.08.2012. a korraldusega nr 368

<sup>3</sup> Kehtestatud riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80

4. Tiheasustusega piirkondades tuleb ohutuse tagamiseks raudtee piirata aiaga kohtades, kus puuduvad nõuetekohased raudteeületuskohad.
5. Jalg- ja jalgrattateede ülekäigukohad tuleb kavandada hajaasustuses ohutuse seisukohalt üksteisele mitte lähemale kui 2 km.
6. Jalgtee ja raudtee reguleerimata ülesõidukohal tuleb ette näha tõkked jalgratturi otsese raudteele väljasõiduvõimaluse takistamiseks .
7. Seoses rongiliikluse tihenemise ja piirkiruste kasvuga tuleb üldplaneeringutes arvestada vajadusega näha ette alasid teede ja raudteede eritasandiliste ristumiste väljaehitamiseks (perspektiivsed eritasandilised ristumised on kajastatud kaardil Tehniline taristu).

Perspektiivsed raudteepeatused tuleb siduda nii kergliiklusteedega kui ka maakondlike ja kohalike bussiliinidega. Parkimisvõimaluste ette nägemisel tuleks luua võimalused n.ö „pargi ja reisi“ lahenduse kasutamiseks kaugemate piirkondade elanikele. Ühistranspordi ja kergliiklusteedega tuleks omavahel ühendada ka olemasoleva ja planeeritava raudteevõrgu peatused.



**Joonis 3. Rapla maakonnaplaneeringuga kavandatav Rail Balticu trassikoridor. Allikas: Rapla maakonnaplaneering 2030+**

Maakonnaplaneeringu ruumilise arengu analüüsis on välja toodud järgmist:

Maakonna hõivatutest töötab oma maakonnas vaid 57%, Tallinnas ja mujal Harjumaal kokku aga üle veerandi hõivatutest. Põhja-Raplamaa on kujunemas Tallinna „eeslinnaks“, sarnaselt Harjumaal paiknevate Tallinna lähivaldadega. Sõltuvus pealinnaregiooni töökohtadest näitab tõusutrendi. Nii Tallinna kui ka Pärnu suuna (Vigala ja Järvakandi rahvas käib tööle ka Pärnumaale) kiirete ja turvaliste ühenduste ning ühistranspordi tähtsus kasvab.

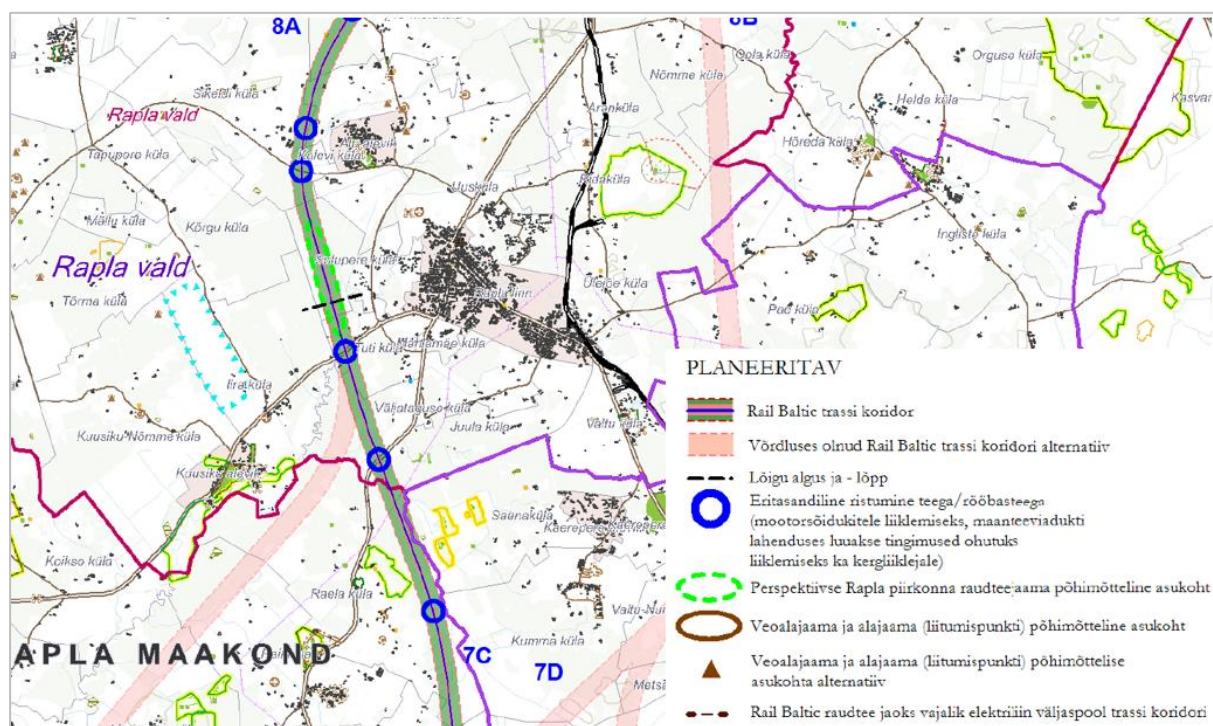
### 4.3. Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine"

Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“<sup>4</sup> on välja toodud:

Perspektiivse Rapla piirkonna raudteejaama asukoha valik sõltus eelkõige võrdlustulemuste alusel kujunenud raudtee trassi koridori eelistusest. Raudtee trassi koridori alternatiivide võrdlemise etapis võrreldi Rapla linnast ida ja lääne poolt mööduvaid alternatiive.

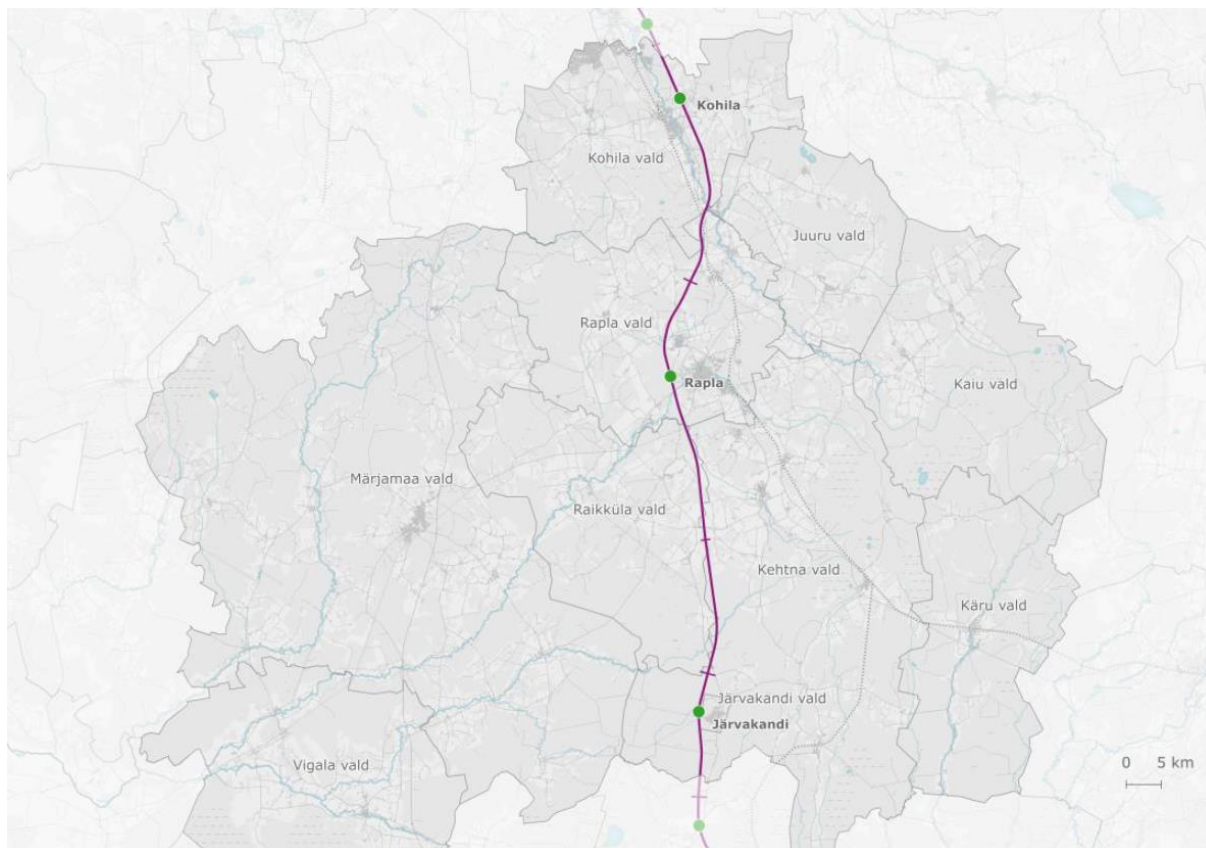
Vastavalt lähteülesandele tuli raudtee trassi koridori valikul arvestada hilisema Rapla integreerimise võimalusega. Võrdlustulemuste alusel kujunes eelistatuks linnast lääne poolt mööduv alternatiiv kui tehniliselt paremini teostatav, linnale lähim ja teedevõrgu kaudu linnaga paremini seotud trassi koridor.

Võrdlustulemusi ja Rapla hilisemat integreerimise võimalust arvestades määrati planeeringuga perspektiivse Rapla piirkonna raudteejaama põhimõtteline asukoht Rapla linna ning Rapla valla Tuti ja Sulupere küla piirkonda (Joonis 4 ja Joonis 5). Ala asub Rapla linnast lähtuvate teede sõlmpunktis ning paikneb linnale kõige lähemal. Raudteejaama täpne asukoht, jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele (sh ühistranspordile ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur lahendatakse eraldiseisva planeeringuga.



Joonis 4. Planeeringlahendus Rapla maakonnas. Allikas: Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

<sup>4</sup> Kehtestatud riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1.4/43



**Joonis 5. Rapla maavalitsuse ettepanek võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas. Allikas: Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltica raudtee trassi koridori asukoha määramine“**

#### 4.4. Rapla valla üldplaneering

Rapla valla üldplaneering aastani 2025<sup>5</sup> on koostatud 2011. a ja ülevaatamise tulemused<sup>6</sup> kinnitatud 2018. a.

Rapla valla üldplaneeringus on välja toodud, et rakendatavate tähtsamate ruumilise arengu põhimõtete hulgas on ettevõtluse areng ja uued töökohad, mis aitavad vähendada pendelrännet. Selle eelduseks on ettevõtlust soosiv keskkond ja logistiline potentsiaal Tallinna ning teiste suuremate transpordikoridoride vahetus läheduses, sh võimalikud Rail Balticu olulised transpordisuunad.

Rapla valla koostatavas üldplaneeringus<sup>7</sup> arvestatakse Rail Balticu raudtee ja Rapla kohaliku peatusega.

<sup>5</sup> Rapla valla üldplaneering aastani 2025. Kehtestatud Rapla Vallavolikogu 01.03.2011 otsusega nr 6

<sup>6</sup> Rapla valla üldplaneeringu ülevaatamise tulemused. Rapla Vallavolikogu 31.05.2018 otsuse nr 51 lisa

<sup>7</sup> Algatati Rapla Vallavolikogu 20.12.2018 otsusega nr 92

## 5. Mõjutatava keskkonna kirjeldus

### 5.1. Maakasutus

#### 5.1.1. Asend

Rapla vald moodustati 2017. aastal senise Rapla, Juuru, Kaiu ja Raikküla valla ühinemisel. Rapla valla pindala on 860 km<sup>2</sup>, vald asub Põhja- ja Kesk-Eestis Rapla maakonna keskosas. Rapla linn on Rapla maakonnakeskus ning ühtlasi maakonna suurim haldus- ja teeninduskeskus – maakonna elanikud kasutavad pidevalt Rapla linna infrastruktuuri ning teenuseid.

Rapla kohalik peatus kavandatakse Rapla valla Sulupere küla piirkonda. Kavandatava kohaliku peatuse ala asub Rapla linnast lähtuvate teede sõlmpunktis ning paikneb linnale kõige lähemal.

Rail Balticu Rapla kohaliku peatuse objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud on Sõerumaa-Veski (66904:003:0996), Metsataguse (66904:003:0128), Sõerumäe-Alu tee L1 (66901:001:0635), Sõerumäe-Alu tee (66901:001:0728) ja 20125 Rapla ümbersõit (66904:003:0444). Kahe esimese kinnistu maa sihtotstarve on 100% maatulundusmaa ning ülejäänud kolmel 100%transpordimaa<sup>8</sup>. Vaadeldavat ala piiravad samuti enamasti maatulundusmaad, elamumaa ja tootmismaa.

Detailplaneeringu koostamise käigus vaadatakse üle olemasolev maakasutus ning sihtotstarbe muutmise teel moodustatakse vajalikud äri- ja transpordimaa sihtotstarbega kinnistud, mis on vajalikud kohalike peatuste rajamiseks.

#### 5.1.2. Asustus ja rahvastik

Rapla valla elanikkond on koondunud Rapla linna ümbrusse, ülejäänud osa vallast on hõredamalt asustatud.

Statistikaameti andmetel elas 2018. a alguse seisuga Rapla maakonnas 33 116 inimest. Rahvastikuregistri andmetel elas Rapla vallas 1. jaanuari 2020 seisuga 13 138 elanikku, neist 5015 (38,17%) elas Rapla linnas ja 222 Sulupere külas.

Arengekava<sup>9</sup> kohaselt on aastate 2013 ja 2020 võrdluses elanike arv Rapla valla kantides vähenenud 4,6% võrra (388 inimest), mis on väiksem Rapla linna näitajast: Rapla linna elanikkond vähenes samal ajal 8,5% (463 inimest) võrra. Rapla kandis suurenes elanike arv 2013-2020 14,7% (180 inimest). Rapla kandi elanike arvu tõusu põhjustas eelkõige Rapla linnast elanike ümber asumine linnaläheestesse küladesse. Samal põhjusel vähenes ka Rapla linna elanike hulk.

Lähimad elamud jäävad kavandatavast peatuse alast 400 m kaugusele ida suunas Jõetaguse tee 3 (5765547) ja kirde suunas Männi (6251539) ja Põlluveere (6251536). Peatuse lähiümbruses on hõre asustus üksikute elamutega.

#### 5.1.3. Sotsiaalne taristu

Suurem osa teenustest on koondunud Rapla linna (koolid, huvikool, kaubandus, erateenused). Peamised avalikud teenused (lasteaiad ja põhikooli I ning II aste, sportimisvõimalused) on kättesaadavad ka teistes külades.

---

<sup>8</sup> Maa-ameti kaardirakendus, seisuga 10.12.2021

<sup>9</sup> Rapla valla arengukava aastateks 2018-2025. Lisa 1 Rapla valla profiil. OÜ Geomedia, 2020

#### 5.1.4. Ettevõtlus

Statistikaameti andmetel tegutseb 2020. aasta alguse seisuga Rapla vallas registreeritud 1775 statistilisse profiili kuuluvat ettevõtet.

2019 aasta lõpu seisuga andis Rapla valla elanikele tööd 2324 majandusüksust. Neist üle 100 inimesele tööd andvaid ettevõtteid oli 5 (0,2%), 50-100 inimesele tööd andvaid ettevõtteid oli 3 (0,1%), 10-49 inimesele tööd andvaid ettevõtteid oli 89 (3,8%), 5-9 inimesele tööd andvaid ettevõtteid oli 114 (4,9%), 2-4 inimesele tööd andvaid ettevõtteid oli 564 (24,2%) ja ühe töötajaga ettevõtteid oli 1549 (66,5%).

2019. aastal olid Rapla valla suurimad tööandjad Rapla Vallavalitsus (koos allasutustega), Rapla Tarbijate Ühistu, SA Raplamaa Haigla, Saarioinen Eesti OÜ, AS Solbritt, OÜ Expolio, Akzo Nobel Baltic AS, AS RMW ja Kohila Vineer OÜ.

Raplamaa on endine põllumajanduspiirkond, kus põllumajandusettevõtjad on kas tootmise ümber kujundanud või oma tegevuse lõpetanud. Põllumajandus on taandunud ning asemele on tulnud metsa- ja puidufirmad, mööblitootjad, ehitusettevõtted jt.<sup>10</sup>

#### 5.1.5. Teedevõrk

Rapla maakonda läbib Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee (nr 4) ning tugimaanteed Tallinn-Rapla-Türi maantee (nr 15), Rapla-Järvakandi-Kergu tugimaantee (nr 27), Rapla-Märjamaa tugimaantee (nr 28) ja Kose-Purila tugimaantee (nr 14). Tallinn-Rapla-Türi maantee läbib maakonna kõige tihedamalt asustatud piirkonda.

Rapla maakonda läbib loode-kagusuunaline Tallinn-Rapla-Viljandi 1520 raudtee, mille kaudu toimub reisijate- ja kaubavedu. Rapla valla territooriumil asuvad Hagudi raudteepeatuse ja Rapla rongijaam. Raudtee kulgeb Rapla linnast ida poolt, linnast kagu suunas asub Rapla rongijaam. Rapla valda kavandatava RB Rapla peatuse ühendusteeks Rapla linnaga läbi Tuti küla on Sõerumäe-Alu tee (6690023), mis ristub rongi peatusest u 1 km kaugusel kõrvalmaanteega Rapla übersõit (20125)<sup>11</sup>, mis omakorda ristub kõrvalmaanteega Rapla-Varbola (20141) ning tugimaanteega nr 28 Rapla-Märjamaa. Paralleelselt juurdepääsuteega kavandatakse kergliiklustee.

## 5.2. Alal esinevad loodusvarad

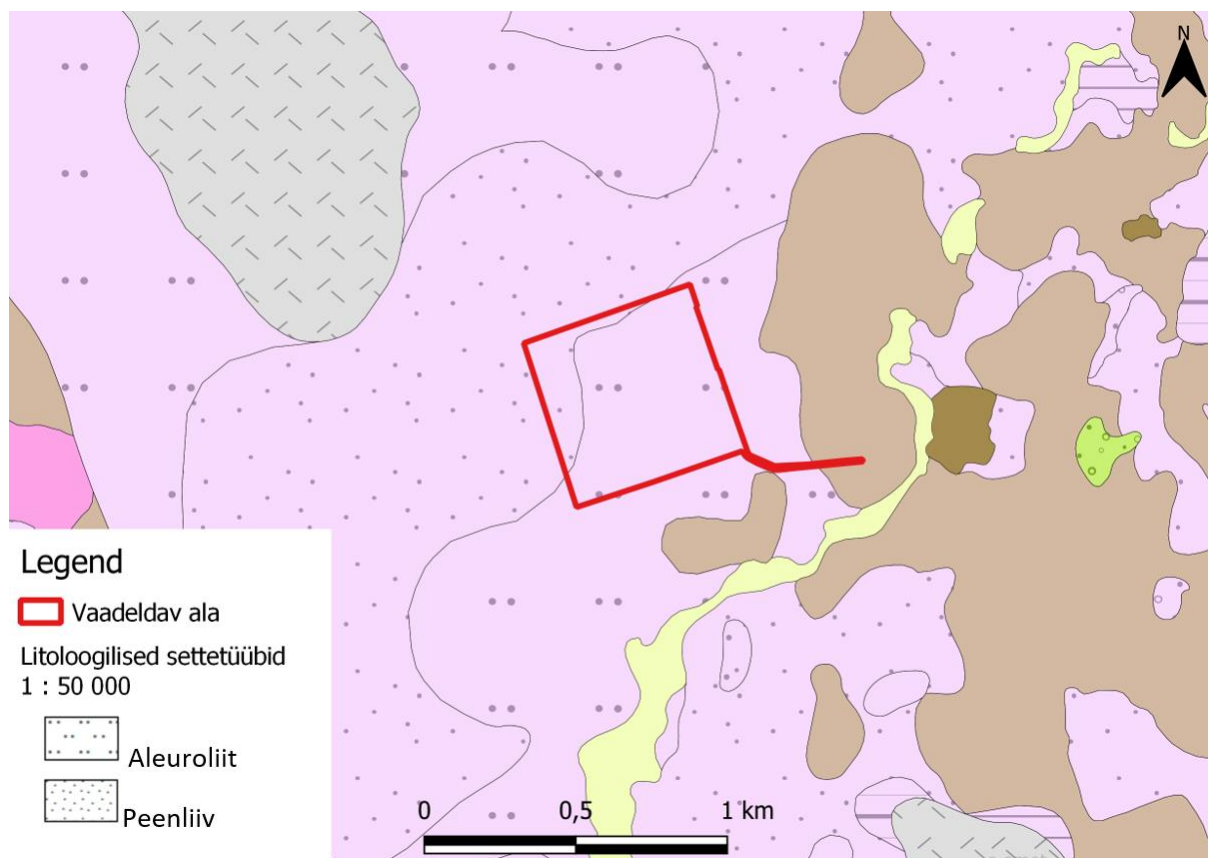
### 5.2.1. Pinnakate

Pinnakatte geoloogia (Joonis 6) moodustavad vaadeldaval alal jääjärvelised setted: joonisel näidatud roosal alal esinevad aleuriit (paksusega 2-10 m) ja peenliiv (paksusega 2-5 m). Idaosas on sorteerimata glatsiogeensed setted ehk moreen (joonisel pruunil alal).

---

<sup>10</sup> Rapla valla arengukava aastateks 2018-2025. Lisa 1. Rapla valla profiil. OÜ Geomedia. 2020

<sup>11</sup> Teeregister

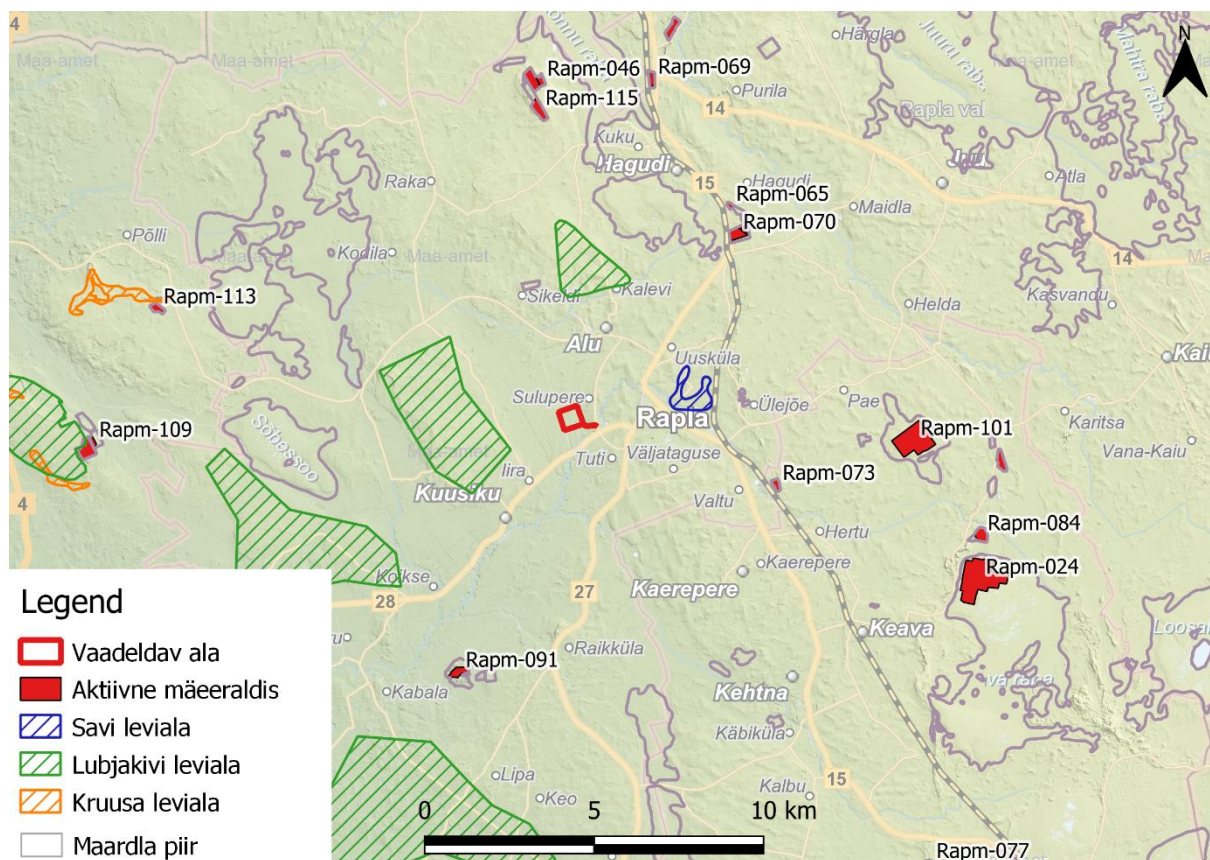


**Joonis 6. Pinnakatte geoloogia. Jääjärvelised setted (roosal alal), moreen (pruunil alal).  
Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 13.12.2021**

### 5.2.2. Maavarad ja maardlad

Kavandatava peatuse alal ja ümbruses ei ole arvele võetud maavarasid ega maardlaid (Joonis 7). Lähimad mäeeraldised on linnulennult 6-7 km kaugusel asuvad Hagudi ja Hertu kruusakarjäärid ja 8-10 kaugusel asuvad Lubja ja Reinu lubjakivikarjäärid (Tabel 2).





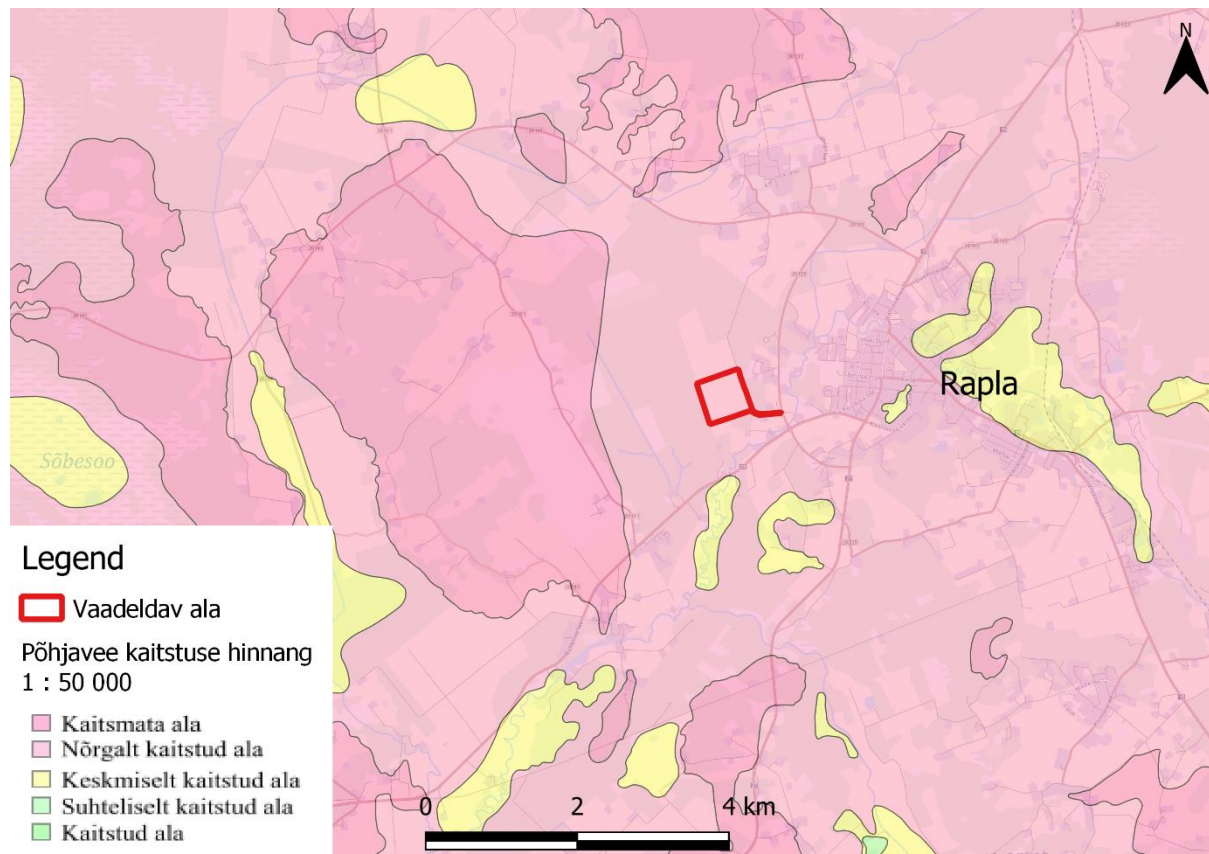
**Joonis 7. Mäeeraldiste, maardlate ja levialade paiknemine kavandatava tegevuse suhtes. Allikas: Maa-ameti maardlate kaardirakendus, seisuga 13.12.2021**

**Tabel 2. Vaadeldava ala lähipiirkonnas asuvad aktiivsed mäeeraldised. Allikas: Maa-amet, seisuga 13.12.2021**

Mäeeraldise nimetus	Kaevandamisloa nr	Kaevandamisloa omaja	Kaugus linnulennult vaadeldavast alast
<b>Hagudi II kruusakarjäär</b>	Rapm-070	OÜ Elektriväli	6,5 km
<b>Hagudi III kruusakarjäär</b>	Rapm-065	OÜ Paemaa	7,5 km
<b>Hertu kruusakarjäär</b>	Rapm-073	Riigimetsa Majandamise Keskus	6 km
<b>Lubja lubjakivikarjäär</b>	Rapm-091	OÜ Eesti Killustik	8 km
<b>Hõreda turbatootmisala</b>	Rapm-101	ERA Valduse Aktsiaselts	9 km
<b>Reinu III lubjakivikarjäär</b>	Rapm-115	Laanehalduse OÜ	8,5 km
<b>Reinu lubjakivikarjäär</b>	Rapm-042	AS TREV-2 Grupp	9,5 km
<b>Reinu IV kruusakarjäär</b>	Rapm-046	OÜ Redoil	9,5 km
<b>Risu-Suurküla kruusakarjäär</b>	Rapm-113	AS TREV-2 Grupp	12 km
<b>Orava lubjakivikarjäär</b>	Rapm-034	OÜ Merko Kaevandused	14 km
<b>Orgita</b>	Rapm-015	ERA VALDUSE AS	16 km

### 5.2.3. Põhjavesi

Põhjavesi on vaadeldaval alal ja piirkonnas looduslikult nõrgalt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes (Joonis 8). Vaadeldaval alal on Siluri-Ordoviitsiumi veekompleksi survepinna kõrgus merepinnast 50-55 m, aluspõhja kivimite kõrgus 50-55 m ja maapinna kõrgus u 55 m.



**Joonis 8. Põhjavee kaitstus vaadeldaval alal ja piirkonnas. Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 07.12.2021**

Vaadeldava ala läheduses asuvad puurkaevud sanitaarkaitsealadega 50 m ja 10 m. Transpordimaale 6690023 Sõerumäe-Alu tee (kat tunnusega 66901:001:0728) ulatuvad puurkaevude PRK0024499 ja PRK0008248 sanitaarkaitseala (Joonis 9).

### 5.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Vaadeldavast alast idas kulgeb Vigala jõgi (VEE1110400) (Joonis 9). Vigala jõgi on üle 10 ha pindalaga ja üle 25 km<sup>2</sup> valgalaga veekogu. Vigala jõgi kuulub kas osaliste lõikudena või tervikuna riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu (RTL 2006, 7, 133; RT III, 18.12.2012, 4). Vigala jõgi suubub Kasari jõkke.<sup>12</sup>

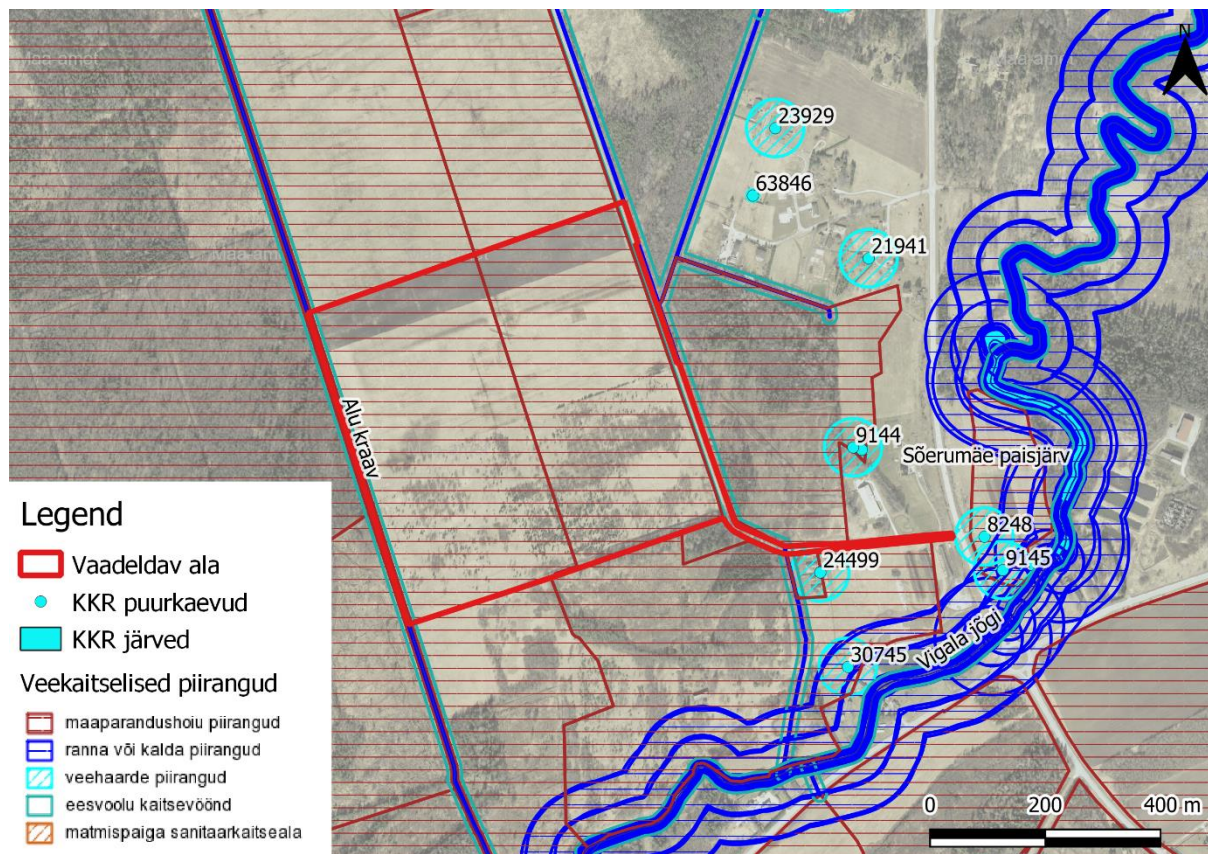
Vigala jõel kehtib kalda piiranguvöönd ulatusega 100 m, ehituskeeluvöönd ulatusega 50 m, eesvoolu kaitsevöönd ulatusega 15 m, veekaitsevöönd ulatusega 10 m ja veekogu kallasrada ulatusega 4 m. Vööndid ei ulatu vaadeldavale alale.

Vigala jõel asub Sõerumäe paisjärv (VEE2040750).

<sup>12</sup> Keskkonnaregister, seisuga 07.12.2021

Vaadeldaval ala läänepiiril asub Alu kraav (VEE1110406) eesvoolu kaitsevööndiga 12 m ja kalda veekaitsevööndiga 1 m. Vaadeldavast alast väljaspool idas asub maaparandussüsteemi eesvoolu kraav (ETAK ID 2237494) Sõerumaa2 eesvoolu kaitsevööndiga 12 m.

Vaadeldaval alal asuvad maaparandussüsteemid SÕERUMAA1 (5111040020020) ja SÕERUMAA2 (5111040020030), mis on rajatud liigniiske põllumaa kuivendamise eesmärgil.



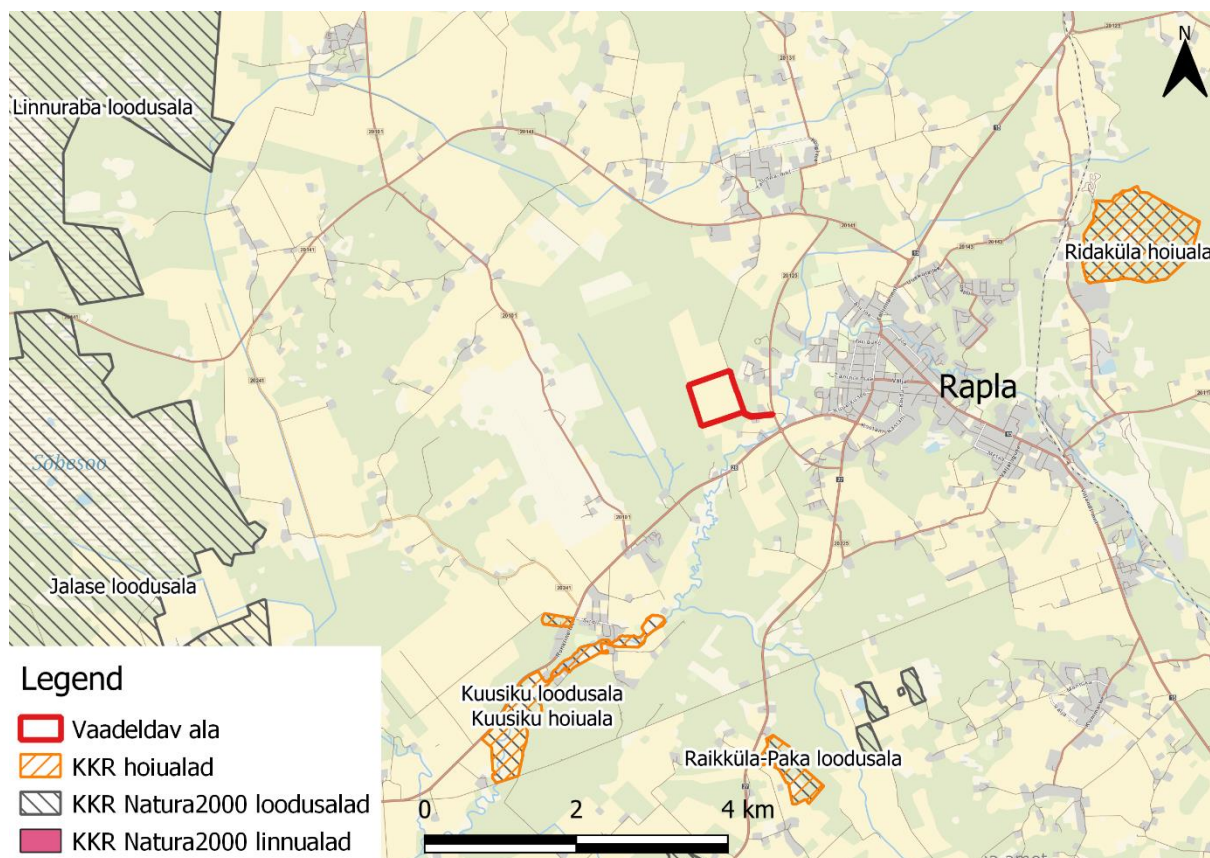
**Joonis 9. Vooluveekogud, järved, puurkaevud ja kitsendused. Allikas: Puurkaevud, järved ja vooluveekogud Keskonnaregistrist, seisuga 07.12.2021. Aluskaart: Maa-amet 2021**

### 5.3. Looduskeskkonna kirjeldus

#### 5.3.1. Natura 2000 võrgustiku alad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu Natura 2000 võrgustiku alasid. Lähimad Natura 2000 alad on edelas 2,8 km kaugusel asuv Kuusiku loodusala (RAH0000561) ja lõunas 4 km kaugusel asuv Raikküla-Paka loodusala (RAH0000340), 5 km kaugusel idas asuv Ridaküla loodusala (RAH0000345), läänes 6 km kaugusel Jalase loodusala (RAH0000334) ja 7 km Linnuraba loodusala (RAH0000342)<sup>13</sup> (Joonis 10).

<sup>13</sup> Keskonnaregister, seisuga 06.12.2021



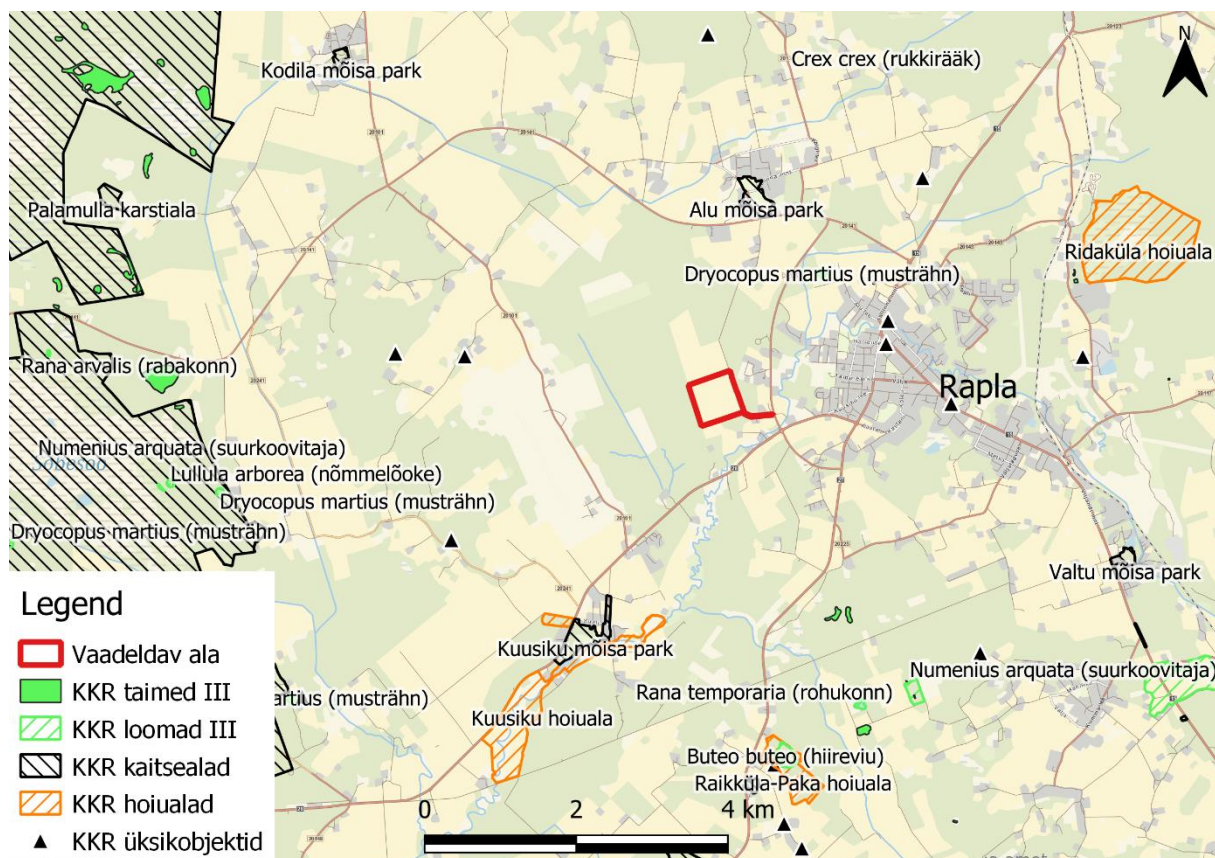
**Joonis 10. Natura 2000 võrgustiku alad ja hoiualad vaadeldava ala ümbruses. Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 06.12.2021. Aluskaart: Maa-amet 2021**

### 5.3.2. Hoiualad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses hoiualasid ei asu. Lähimad hoiualad on edelas 2,8 km kaugusel asuv Kuusiku hoiuala (KLO2000180) ja lõunas 4 km kaugusel asuv Raikküla-Paka hoiuala (KLO2000195), 5 km kaugusel idas asuv Ridaküla hoiuala (KLO2000197) (Joonis 10).

### 5.3.3. Kaitsealad

Vaadeldaval alal ei asu kaitsealasid. Lähim kaitseala (kaitsealune park) Alu mõisa park (KLO1200297) asub 2 km kaugusel põhjas. Alast lõunas 3 km kaugusel asub kaitsealune Kuusiku mõisa park (KLO1200396). Alast läänes asuvad 7 km kaugusel Jalase maastikukaitseala (KLO1000157) ja Linnuraba looduskaitseala (KLO1000247) (Joonis 11).



**Joonis 11. Kaitstavad alad ja objektid vaadeldava ala piirkonnas Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 06.12.2021. Aluskaart: Maa-amet 2021**

#### 5.3.4. Kaitsealused liigid

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei ole registreeritud kaitsealuste looma- ja taimeliikide esinemist.

Alast 2 km kaugusel kirdes asub III kategooria linnuliigi mustrahni (*Dryocopus martius*) elupaik. Alast lõunas 3 km kaugusel asub III kategooria taime soo-neiuvaiba (*Epipactis palustris*) kasvukoht (KLO9316243). Alast 2,5 km kaugusel kirdes asub hariliku kõoraamatu (*Gymnadenia conopsea*) kasvukoht (KLO9343117) (Joonis 11).

I ja II kategooria kaitstavaid liike pole vaadeldaval alal ja vähemalt 1 km raadiuses registreeritud. Lähimad on Rapla linnas ja linnast lõunas asuvad põhja-nahkhiire elupaigad. Liigi asukohta ei ole joonisel näidatud, kuna looduskaitseaduse kohaselt on I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud (looduskaitseaduse § 53 lg 1<sup>14</sup>).

#### 5.3.5. Püsielupaigad

Püsielupaiku alal ega piirkonnas pole.

<sup>14</sup> eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/116062021003?leiaKehtiv>

### 5.3.6. Kaitstavad looduse üksikobjektid

Alast 2-4 km kaugusel idas, kirdes ja läänes asuvad kaitstava looduse üksikobjektidena registreeritud puud (Joonis 11).

### 5.3.7. Vääriselupaigad

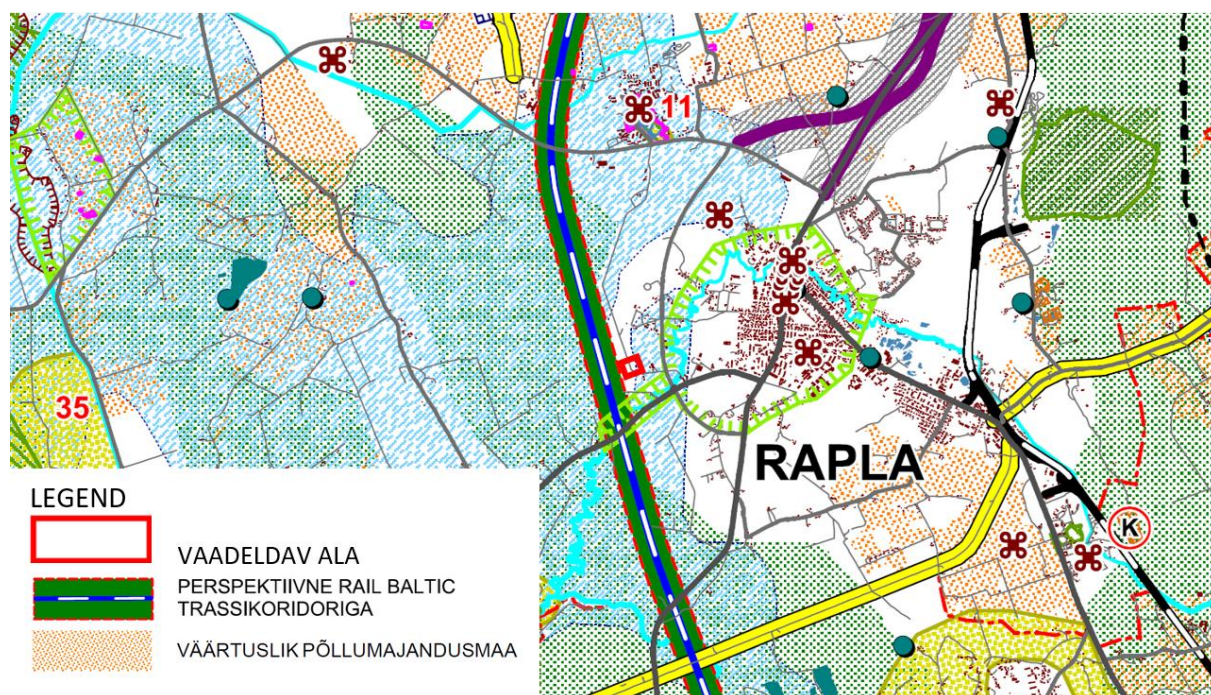
Lähimad vääriselupaigad on vaadeldavast alast 3,8 km kaugusel edelas *loometsad* (VEP000524) ja 3,6 km kaugusel xz (VEP153029)<sup>15</sup>.

### 5.3.8. Taimestik ja loomastik

Vaadeldaval alal on tegemist haritava maaga, kus kasvatatakse põllukultuure. Kuna lähipiirkonnas asuvad metsad, siis on tõenäoline, et alal liigub ka loomi.

### 5.3.9. Väärtuslik põllumajandusmaa

Rapla maakonnaplaneeringus loetakse Raplamaal väärtuslikeks põllumajandusmaadeks 44 ja enam boniteedipunktiga põllumaid. Kavandatava tegevuse alale väärtuslikku põllumajandusmaad ei jää. Lähim väärtusliku põllumajandusmaa massiiv asub u 3 km kaugusel kagus (Joonis 12).



**Joonis 12. Kavandatava tegevuse ala paiknemine väärtusliku põllumajandusmaa suhtes. Kavandatava tegevuse asukoha välispiir on tähistatud punase joonega. Allikas: Rapla maakonnaplaneering**

<sup>15</sup> Keskkonnaregister, seisuga 13.12.2021

### 5.3.10. Rohevõrgustik

Üleriigiline planeering Eesti 2030+ määratleb roheline võrgustiku suured tuumalad. Rapla maakonnas üleriigilisi tuumalasi ei asu, küll aga on Raplamaa rohevõrgustikul oluline roll üleriigiliste tuumalade ühendajana.

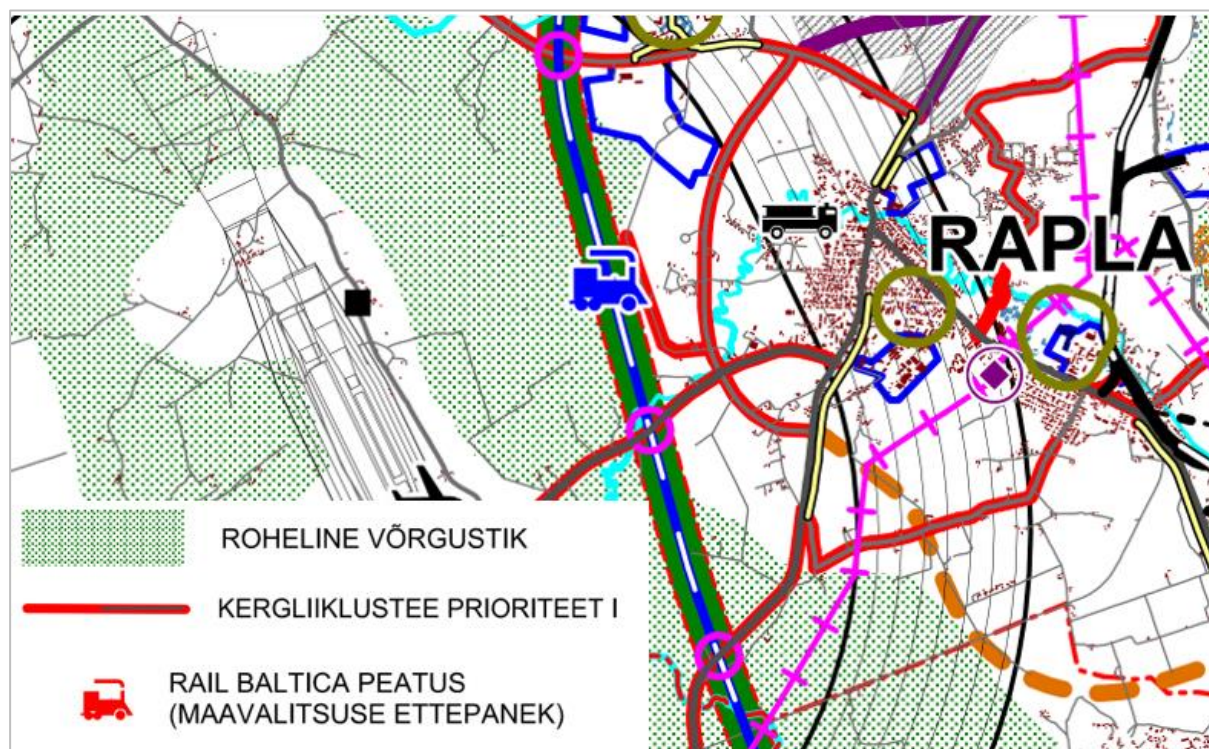
Raplamaa roheline võrgustik on määratud koosmõjus naabermaakondade roheline võrgustikuga.

Rapla maakonna roheline võrgustik on esmalt määratud maakonna 2003.a kehtestatud teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“. Seejärel on määratud rohelist võrgustikku täpsustatud omavalitsuste üldplaneeringutes. Maakonnaplaneeringu koostamisel on võetud aluseks nii eelnev teemaplaneering kui ka üldplaneeringud ning analüüsid roheline võrgustiku sidusust ja toimivust, on korrigeeritud roheline võrgustiku koridoride piire, vältimaks nende kulgemist üle tiheasustusalade. Pindalaliselt ei ole rohelist võrgustikku kahandatud, pigem on roheline võrgustikuga kaetud alad suurenenud (laienenud) alale liidetud rohelist koridoridega paralleelselt kulgevate ribastruktuuride (jõed, kraavid) ja nende kaldapealsete arvelt.

Rapla maakonnaplaneeringuga on määratud roheline võrgustiku üldised kasutustingimused.

Asustust ja majandustegevust tuleb kavandada põhimõttel, et see ei lõikaks läbi roheline võrgustiku koridore. Roheline võrgustiku aladele ehitiste/rajatiste kavandamine on kaalutletud juhtudel lubatud, kui sellega säilib roheline võrgustiku terviklikkus ja toimimine.

Rapla maakonnaplaneeringu kohaselt jääb vaadeldav ala rohevõrgustiku ääreala kõrvale ning plaanitav peatuse hoone parkimisalaga seda ei kata (Joonis 13).

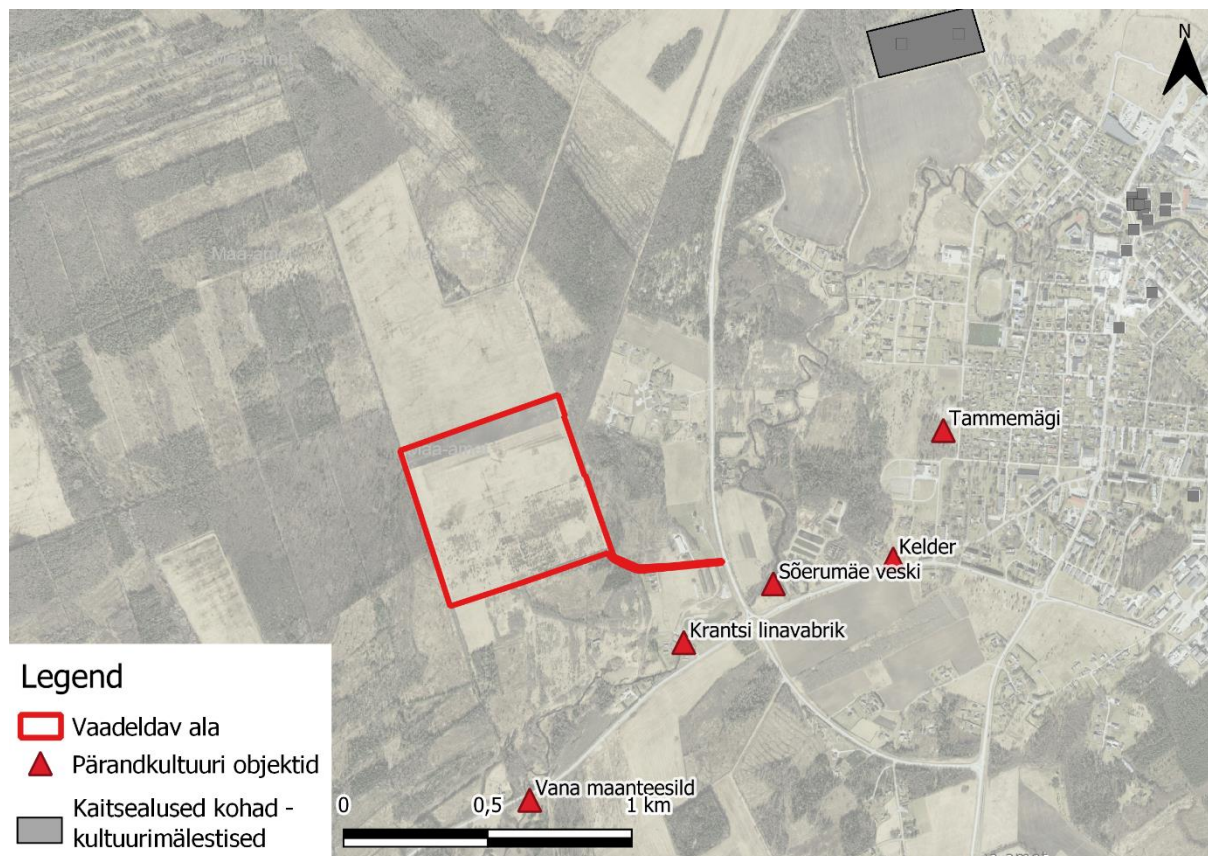


**Joonis 13. Rohevõrgustiku paiknemine kavandatava ala suhtes. Allikas: Rapla maakonnaplaneering**

## 5.4. Kultuuripärand

Kavandatava tegevuse alal ning selle läheduses ei ole registreeritud kultuurimälestisi<sup>16</sup>. Lähimad on 1,5 km kaugusel kirdes asuv Rapla kalmistu (8400) ja Rapla linnas u 2 km kaugusel asuvad ehitismälestised (Joonis 14).

Kavandatava tegevuse alal ei asu pärandkultuuriobjekte, kuid mitmed objektid jäävad ala lähedusse (Joonis 14). Lähimad pärandkultuuriobjektid on 170 m kaugusel kagus asuv Sõerumäe veski (reg nr 669:VEV:002) ja 280 m kaugusel lõunas asuv Krantsi linavabrik (669:MTH:002). Eemal asuvad pärandkultuuriobjektid Kelder (669:KEL:003) ja Vana maanteeääd (669:KIS:001)<sup>17</sup>.



**Joonis 14. Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid kavandatava tegevuse piirkonnas. Allikas: Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, seisuga 14.12.2021**

## 5.5. Radoonioht

Eesti pinnase radooniriski kaardi<sup>18</sup> järgi jääb kavandatav tegevus alale, kus radoonisisaldus pinnaseõhus on normaalne (vahemikus 30–50 kBq/m<sup>3</sup>). Vt Joonis 15.

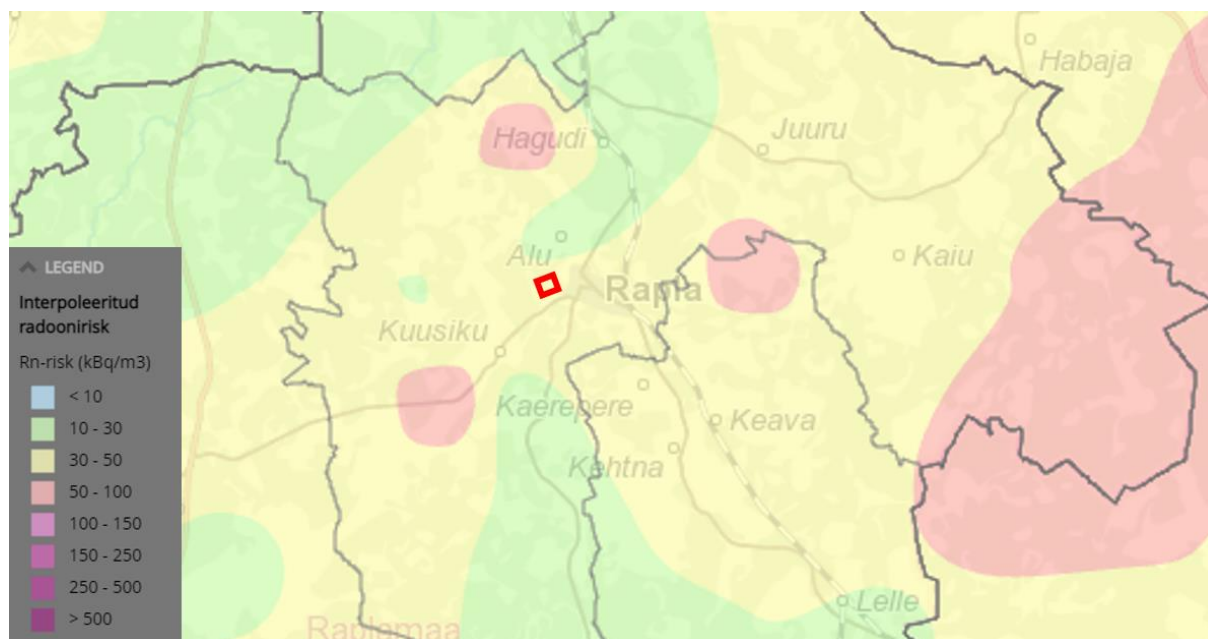
<sup>16</sup> Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakendus, seisuga 14.12.2021

<sup>17</sup> Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, seisuga 14.12.2021

<sup>18</sup> Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus.

<https://gis.eqt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 13.12.2021





**Joonis 15. Eesti pinnase radooniriski kaart. Kavandatava tegevuse ala asukoht on tähistatud punase ruuduga. Allikas: Eesti Geoloogiateenistus. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 13.12.2021**

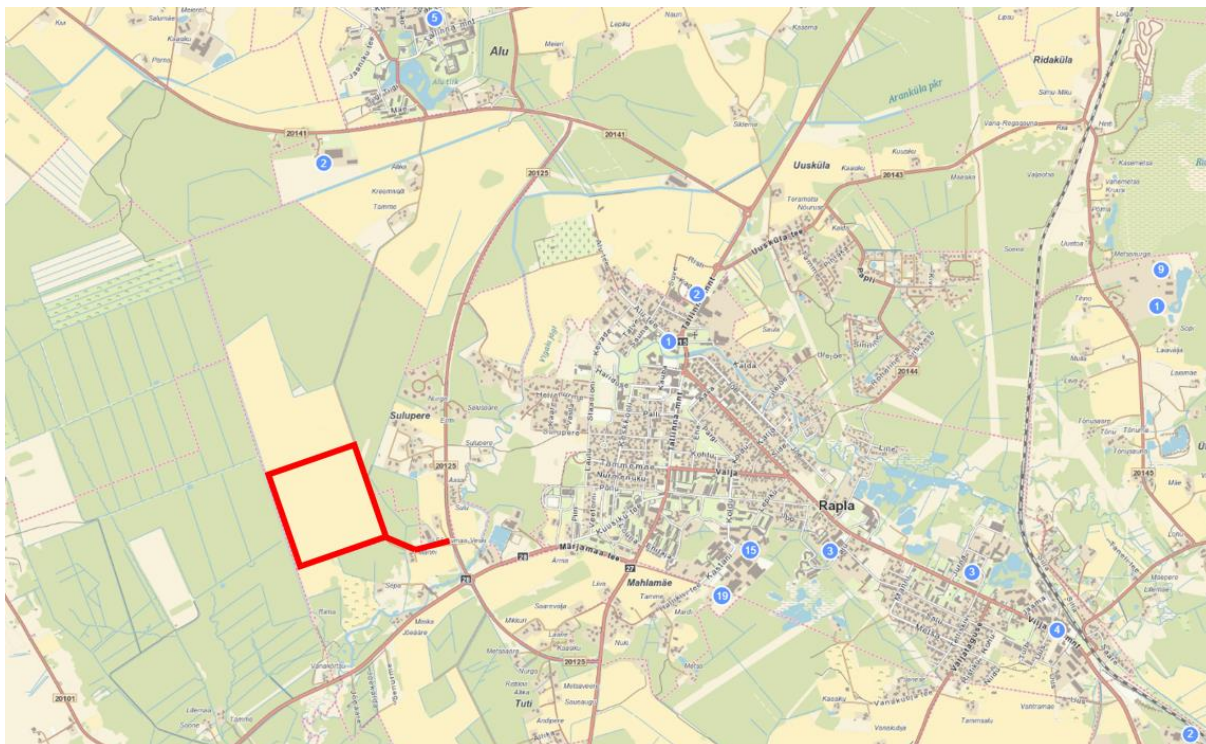
## 5.6. Piirkonna välisõhu kvaliteet

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

Vaadeldaval alal ja lähiümbruses paikseid heiteallikaid registreeritud ei ole. Kavandatava tegevuse alale lähemad paiksed heiteallikad asuvad sellest u 2 km kaugusel idas Raplamaa Haigla SA katlamaja korsten (L.ÕV/320639) ja põhjas Saarioinen Eesti OÜ kaks katelt (L.ÕV/319140)<sup>19</sup> (Joonis 16).

Kauguselt järgmised heiteallikad jäävad enam kui 2 km kaugusele. Kõige enam paikseid heiteallikaid on Akzo Nobel Baltics AS territooriumil. Käitise põhitegevusalaks on värvide, lakkide ja muude viimistlusvahendite ning trükivärvide ja mastiksrite tootmine.

<sup>19</sup> KOTKAS heiteallikate register, seisuga 14.12.2021



**Joonis 16. 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 14.12.2021**

Liikluse osas on välisõhu saasteainete seisukohast olulisemad tihedama liiklussagedusega teed.

Kavandatava tegevuse piirkonnas on selleks tugimaantee nr 28 Rapla–Märjamaa, mille aasta keskmine liiklussagedus 2020. aasta loendusandmete põhjal oli 1894 sõidukit ööpäevas. Teine, väiksema liiklussagedusega tee on kõrvalmaantee nr 20125 Rapla ümbersõit, mille aasta keskmine liiklussagedus 2020. aasta loendusandmete põhjal oli 893 sõidukit ööpäevas<sup>20</sup>.

### 5.6.1. Müra

Andmed piirkonna müratasemete kohta puuduvad, kuid peamiseks müraallikateks on maanteeliiklus ning piirkonnas tegutsevad äri- ja tootmisettevõtted.

### 5.7. Vibratsioon

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

### 5.8. Suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted

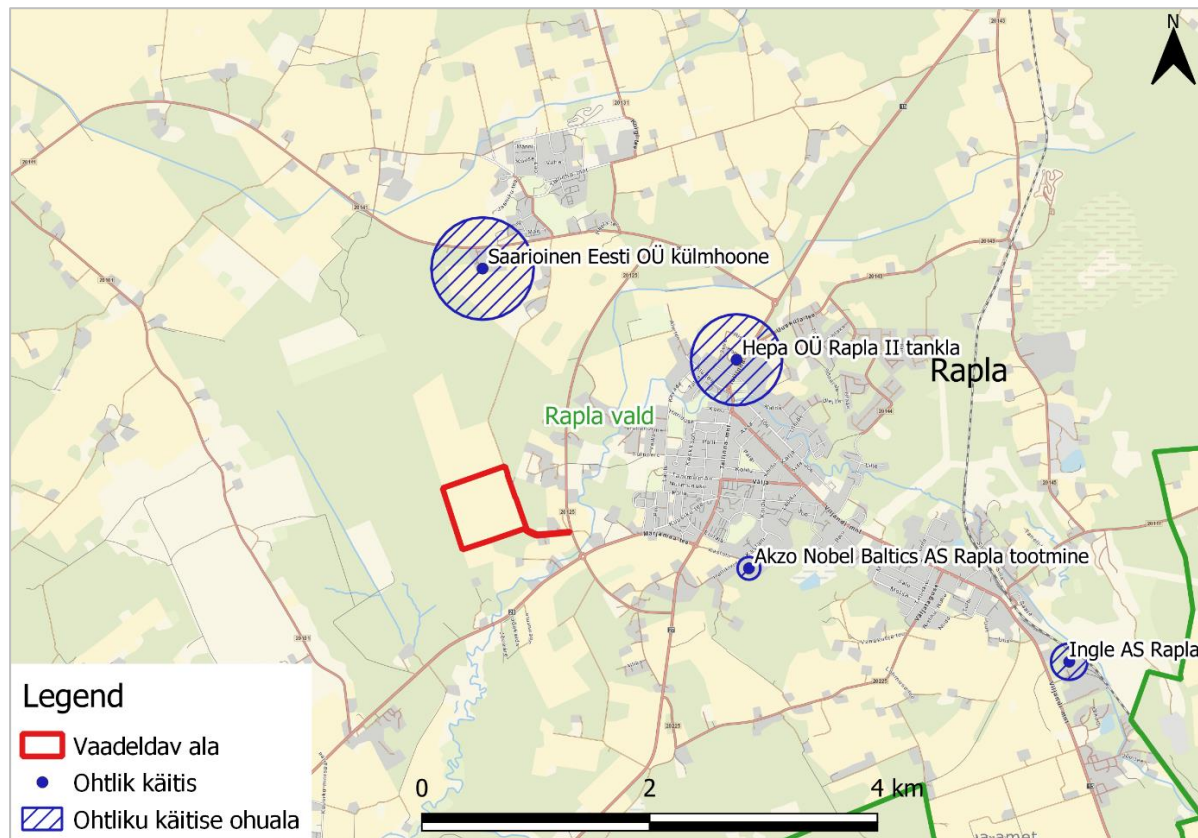
Maa-ameti kaardirakenduse andmetel on Rapla vallas 5 ohtlikku ettevõtet, kõik C-kategooria ohuga (Tabel 3). Neist üks ettevõtte (Airok OÜ) asub Rapla linnast ca 10 km kaugusel Juuru alevikus.

<sup>20</sup> Teeregister

Vaadeldaval alal ei ole ühtegi ohtlikku ega suurõnnetuse ohuga ettevõtet. Ka ei kattu kavandatava tegevuse ala ühegi ohtliku ettevõtte või suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohualaga. Lähima ettevõtte (Saarioinen Eesti OÜ külmoone) ohuala piir jääb vaadeldavast alast 1,5 km kaugusele põhja suunas (Joonis 17).

**Tabel 3. Rapla valla ohtlikud ettevõtted. Allikas: Maa-ameti ohtlike käitiste kaardirakendus, seisuga 10.12.2021**

	Ohukate- goria ja ohuala ulatus, m	Ettevõtte nimi	Käideldav kemikaal
1	C 382	Airok OÜ Rapae TÜ viljakuivati vedelgaasipaigaldis	Propaan-butaan ehk LPG (12.75)
2	C 449	Saarioinen Eesti OÜ külmoone	Maagaas ehk LNG (8.0); Mida Foam 193 (1.0); Veevaba ammoniaak (3.2); Põlevkivi kütteõli, mark C (46.0)
3	C 400	Hepa OÜ Rapla II tankla	Mootoribensiin (50.0); Propaan-butaan ehk LPG (4.0); Diiselmootor (68.0)
4	C 100	Akzo Nobel Baltics AS Rapla tootmine	ROCIMA 243 (Metatin 55-43 A) (2-(2- butoxyethoxy) ethanol; 2-octyl-2Hisothiazol-3-one; Alcohols, C12-C15, ethoxylated; Alcohols, C9-11, ethoxylated; Tolueen; Di-t-butyl-p-cresol; Propanedio)(0.01); Triethylamine anhydrous(Trietüülamiin)(1.03); TINUVIN
5	C 160	Ingle AS Rapla ladu	Naatriumhüdrosiid, tahke (75.0); Naatriumhüdrosulfiid (0.5); Naatriumpürosulfit (0.5); Oblikhape (5.0); Sulfamiinhape (1.0); Kaaliumhüdrosiid tahke (20.0); Raudkloriid (10.0); Baariumkarbonaat (75.0); Fosfor (punane) (kaetud Mg (OH)2-ga (6.5); Booraks (1.0)



**Joonis 17. Kavandatava peatuse ala paiknemine ohtlike ettevõtete suhtes. Allikas: Maa-ameti ohtlike käitiste kaardirakendus, seisuga 10.12.2021**

## 6. Hinnang keskkonnamõju olulisusele

### 6.1. Mõju maakasutusele

Peatus kavandatakse rajada praegusele maatulundusmaale ning ühendusteed transpordimaale.

Detailplaneeringuga on vaja muuta maatulundusmaa sihtotstarve äri- ja transpordimaaks ning luua eeldused, et alale oleks võimalik ehitada peatuse hoone koos parklaga. Maatulundusmaa (põllumajandusmaa) pindala piirkonnas küll väheneb peatuseala alla jäävas osas (kuni ca 0,6 ha ulatuses), mis kujutab endast lokaalselt olulist ja pöördumatut otsest mõju, kuid olulist negatiivset mõju piirkonna maakasutusele laiemalt eeldada ei ole.

Kaudselt võib kohaliku peatuse rajamisega kaasneda tulevikus maakasutuse muutusi peatusega külgnevatel aladel, kuid selle ulatus selgub ja sellega kaasnevat võimalikku mõju hinnatakse Rapla valla üldplaneeringu koostamise käigus.

### 6.2. Mõju loodusvaradele

#### 6.2.1. Pinnas

Mõju pinnasele võib avalduda nii peatuse rajamisel (ehitusetapis) kui ka kasutamisel. Aladel, mis ehitusetapis kaetakse kõvakattega, kaovad pinnases selle looduslikud funktsioonid. Mõju on pöördumatu, lokaalselt oluline, kuid laiemalt jääb väheolulisele tasemele. Lisaks toimub ehitustööde ettevalmistavas etapis väärtusliku kasvupinnase eemaldamine, kuid seda saab taaskasutada objekti haljastamisel või tagasitäiteks või suunata samal otstarbel kasutamiseks muudele objektidele. Kui eemaldatud väärtuslikku kasvupinnast kasutatakse sihipäraselt, siis selle kui loodusvara kogus ei vähene ja olulist negatiivset mõju ei kaasne.

Nii ehitusetapis kui ka kasutamisel võivad negatiivset mõju pinnasele avaldada pinnasesse sattuvad saasteained, mis võib kaasa tuua pinnase reostumise. Saasteainete pinnasesse sattumine nii ehituskui 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 lekkes ja avariid likvideerida operatiivselt ja professionaalselt.

Peatuse hoones tekkiva reovee käitlemist on käsitletud põhjalikumalt põhjavee peatükis (ptk 6.2.3. ) ja sademevee ärajuhtimist on käsitletud põhjalikumalt pinnavee peatükis (ptk 6.2.4. ). Reovee ja sademevee nõuetekohasel käitlemisel olulist negatiivset mõju pinnasele ei ole.

#### 6.2.2. Maavarad

Kuna kavandatava tegevuse alal ei asu maardlaid ega arvele võetud maavarasid, siis mõju maavarade kättesaadavusele, juurdepääsu olemasolevale olukorrale ja kvaliteedile puudub.

Peatuse hoone ja parkimisala rajamisega kaasneb vajadus ehitusmaavarade järele, mistõttu avaldub mõju maavaradele läbi nende kasutamise. Ehitusmaavarad hangitakse üldjuhul lähedalasuvatest karjääridest, mille avamise ja kasutamise seotud keskkonnamõju on hinnatud kaevandamisloa menetluse käigus. Olulist negatiivset mõju maavaradele kavandatava tegevusega eeldada ei ole.

### 6.2.3. 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 kasutusetapis.

Transpordimaale ulatuvad puurkaevude PRK0024499 ja PRK0008248 sanitaarkaitsealade äärealad.

Veeseaduses on veehaarde sanitaarkaitseala kaitseks kehtestatud tingimused:

- Vastavalt § 36 p 3 ja 4 vajab kaitset kasutuses oleva veehaarde sanitaarkaitseala ja selle joogiveehaarde toiteala, mida kasutatakse joogivee võtmiseks ja mille projektikohane veevõtt ööpäevas on suurem kui 10 m<sup>3</sup> või mis teenindavad rohkem kui 50 inimest. Vastavalt lg 5 veehaarde sanitaarkaitsealal ja vajaduse korral ka joogiveehaarde toitealal tuleb vältida pinna- ja põhjavee kvaliteedi halvenemist ulatuses, mis võib kaasa tuua joogivee tootmisel veetöötuse kulude olulise suurenemise.
- § 127 lg 1: Heitvee ja saasteainete pinnasesse juhtimine ei ole lubatud veehaarde sanitaarkaitsealal ja hooldusalal ning lähemal kui 50 meetrit sanitaarkaitseala või hooldusala välispiirist.
- § 129 lg 7: Sademevee pinnasesse juhtimine veehaarde sanitaarkaitsealal ja hooldusalal on keelatud.
- Jagu 6 on välja toodud tegevust piiravad nõuded veehaarde sanitaarkaitsealal, joogiveehaarde toitealal ja hooldusalal

Kuna kavandatava tegevuse alal ei ole registreeritud puur- ja salvkaeve, kuid läheduses on kaks puurkaevu, mille sanitaarkaitseala ääreala ulatub vaadeldavale alale, siis veeseaduses veehaarde sanitaarkaitseala kaitseks kehtestatud tingimuste järgimisel ei ole oluline negatiivne mõju tõenäoline.

Sarnaselt pinnasega, on saasteainete sattumine põhjavette nii ehitus- kui ka kasutusetapis võimalik avariiliste juhtumite tulemusena. Negatiivset mõju on võimalik vältida töökorralduslike meetmete ja ohutusmeetmete järgimisega. Kuna kavandatava tegevuse ala asub nõrgalt kaitstud põhjaveega alal, tuleb tähelepanu pöörata ka ehitusaegsete masinate ja seadmete, ehitusmaterjalide ja jäätmete hoiukohtadele, et sealt ei lekiks pinnasesse ohtlikke ained.

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).

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 61<sup>21</sup>. Määruse järgi võib kaitsemata ja nõrgalt kaitstud põhjaveega aladel pinnasesse immutada ööpäevas kuni 10 m<sup>3</sup> 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.

Kui eelnevat järgitakse, siis ei ole olulise negatiivse keskkonnamõju esinemine tõenäoline.

---

<sup>21</sup> 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 piirväärtused<sup>1</sup>“

#### 6.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Kuna vaadeldaval alal asuvad maaparandussüsteemi eesvoolu kraavid, siis detailplaneeringu koostamisel selgitatakse välja kraavide rekonstrueerimise lahendus kraavide ümbertõstmise või truubitorusse juhtimisega. Kuna vaadeldaval alal ei asu teisi pinnaveekogusid ning kavandatav tegevus ei ulatu lähimate pinnaveekogude piiranguvöönditesse (ptk 5.2.4. ), siis kavandatava tegevuse otsest mõju pinnaveekogudele näha ei ole.

Samuti ei ole ehitusetapis eeldada jäätmete, ehitusmaterjali jääkide vms jäätmete sattumist pinnaveekogudesse. Negatiivne mõju pinnaveele on võimalik juhul, kui avariilise juhtumi tulemusena juhitakse sademeveega saasteaineid ümbritsevasse keskkonda.

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 veeseaduse, määruse<sup>22</sup> jt asjakohaste õigusaktide ja juhendite nõuetest lähtuvalt.

Sademevee käitlemisel tuleb eelistada lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda selle tekkekohas, vältides sademevee reostumist. Sademeveest vabanemiseks kasutatavad looduslähedased lahendused on rohealade, viibetiikide, vihmaaedade, imbkraavide ja muude lahenduste kasutamine, mis võimaldavad sademeveest vabaneda eelkõige maastikukujundamise kaudu, vältides sademevee reostumist. Kui põhjavee (pinnasevee) tase seda võimaldab, tuleb puhas sademevesi immutada pinnasesse.

Maaparandussüsteemidele SÕERUMAA1 (5111040020020) ja SÕERUMAA2 (5111040020030) on tellitud Rail Balticu raudtee rajamiseks uurimustöö, mille eesmärk on maaparandussüsteemi reguleeriva võrgu ja selle eesvoolude toimimise tagamine peale raudtee Rail Balticu ehitamist<sup>23</sup>.

Peatuse ala maaparandussüsteemi tehnilised tingimused lahendatakse eraldi. Maaparandussüsteemi rekonstrueerimisega seonduvaid küsimusi (projekteerimistingimused, vajalikud load) menetleb Põllumajandus- ja Toiduamet (PTA). Lähtudes maaparandusseaduse § 28 lõikest 1 peab rajatist rajada sooviv isik esitama PTA-le maaparandussüsteemide rekonstrueerimiseks vajalikud projekteerimistingimuste, ehitusloa ja kasutusloa taotlused. Väljatöötatud lahendus esitatakse kontrollimiseks PTA-le. Riiklik järelevalve planeeringulahenduse ja sellele järgnevate projekteerimis- ja ehitustööde üle tagab maaparandussüsteemide ja nende eesvoolude jätkuva toimimise. Kui maaparandussüsteem planeeritakse, projekteeritakse, ehitatakse välja ja võetakse kasutusse vastavalt PTA tingimustele ja ameti järelevalve all, siis ei ole olulise keskkonnamõju tekkimine tõenäoline.

### 6.3. Mõju looduskeskkonnale

#### 6.3.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele

Lähim Natura 2000 võrgustiku ala asub 2,8 km kaugusel. Kavandatava tegevusega ei ole eeldada, et ükskõik milline võimalik mõju võiks ulatuda sellisele kaugusele. Seega ebasoodsa mõju Natura 2000 võrgustiku alale, selle terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele võib välistada.

---

<sup>22</sup> 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 piirväärtused<sup>1</sup>”

<sup>23</sup> Maaparanduse projekteerimistingimuste andmine. RB Rapla maakonna, Kehtna ja Rapla valla lõik DS1-DPS3. 14.1-1/8690. OÜ Reaalprojekt

### 6.3.2. Mõju kaitsealustele liikidele

Otsene mõju kaitstavatele loodusobjektidele võib avalduda läbi objekti hävimise või füüsilise kahjustamise, liikide elupaikade pindala vähenemise või killustamise, alade kaitse-eesmärgiks olevate elupaigatüüpide/liikide elupaikade pindala vähenemise või killustamise. Kaudne mõju võib avalduda läbi tingimuste (nt vee- või valgusrežiim, häiringud) ebasoodsamaks muutumise.

Kuna alal ei ole registreeritud kaitstavaid loodusobjekte, siis otsene mõju kaitstavatele loodusobjektidele puudub. Arvestades lähemate kaitstavate loodusobjektide asukohti ja kaugust kavandatavast tegevusest, siis ei ole eeldada ka kaudset negatiivset mõju.

### 6.3.3. Mõju taimestikule ja loomastikule

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 ehitustegevus, aga ka hilisem kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiring (müra, valgus, inimeste liikumine). Kuna vaadeldav ala asub linna läheduses ja loodusliku ala äärealal, siis olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

Lisandub ka Rail Balticu raudteetaristu (kontaktliinid, tarad, raudteemulle jms) ehitus- ja kasutusaegne mõju taimestikule ja loomastikule. Tarastatud raudtee loob sisuliselt absoluutse tõkke, mis eraldab üksteisest erinevad ökosüsteemid ja loomade populatsioonid. Need mõjud on hinnatud koostamisel olevas Rail Balticu põhiprojekti KMH aruandes.

### 6.3.4. Mõju rohevõrgustikule

Vaadeldav ala asub rohevõrgustiku äärealal. Kuna kavandatava peatuse hoone asukohas ja parkimisalal puudub rohevõrgustik, siis mõju rohevõrgustikule eeldada ei ole.

## 6.4. Mõju kultuuripärandile

Kuna kavandatava tegevuse alal ja piirkonnas kultuurimälestised puuduvad, siis negatiivset mõju kultuurimälestistele ei kaasne. Ka ei ole seoses kavandatava tegevusega eeldada olulist negatiivset mõju läheduses asuvatele pärandkultuuriobjektidele – kavandataval tegevusel puudub nendega otsene kokkupuude ja ohtu objektide säilimisele ei ole.

## 6.5. Jäätmetekke ja jäätmekäitluse 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 (jäätmel koguda liigiti, sobivatesse kogumisvahenditesse, rakendada meetmeid jäätmete laialikandumiseks tuulega, sademetega, teostada pidevat ala kontrolli vms). Nõuded 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 pakendijäätmel, nt puit, plastkile või -anumad, kasutuskõlbmatu ehitusmaterjal jne)

on taaskasutatavad, mistõttu ei ole näha, et ehitusjätmetest võiks tekkida oluline koormus keskkonnale.

Kasutusaegse jätmetekke ja -käitluse mõju on seotud peatuses tekkiva olmeprügiga. Kasutusaegne jäätmekäitluse korraldamine tuleb lahendada vastavalt jäätmeseadusele ning kohaliku omavalitsuse vastavatele õigusaktidele.

Jäätmekäitluse korraldamisel tuleb silmas pidada ka jäätmehierarhiat. Veelgi olulisem on jäätmetekke vältimine.

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.

## **6.6. Mõju inimese tervisele ja heaolule**

### **6.6.1. 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 lähialadele ning seda on võimalik vähendada töökorralduslike meetmetega (ilmastikuolude jälgimine tööde teostamisel, materjali niisutamine vms). Õhukvaliteedi olulist halvenemist ning olulist negatiivset mõju inimese tervisele ehitussetapis eeldada ei ole.

### **6.6.2. 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 liikluse müra. Tööstusmüra on müra, mida põhjustavad paiksed müraallikad ning liikluse müra 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.

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 normtasemet. 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 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.



Olulisemat keskkonnamõju piirkonnale avaldab kavandatav Rail Balticu raudtee, mille müra mõjusid on hinnatud raudtee põhiprojekti detailsusastmes<sup>24</sup>. Vastavalt müra modelleerimise tulemustele on müratõke ette nähtud Rail Balticu raudtee põhitrassile, kavandatavast peatusest lõuna suunas.

Kavandatud tegevusega seotud ehitusaegne müra on ajutine ning müra normtasemetest kinnipidamisel olulist keskkonnamõju ei kaasne. Detailplaneeringu koostamise käigus teostatakse peatuse müraallikatest (sh juurdepääsuteedest) tingitud mürafooni hinnang ning vajadusel (müra normtasemete ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed. Eelnevat arvesse võttes, kasutamisajal olulist negatiivset mõju müraga seoses eeldada ei ole.

### 6.6.3. 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 pöörduv.

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 on hinnatud raudtee põhiprojekti detailsusastmes<sup>25</sup>.

### 6.6.4. Joogivee kvaliteet

Põhjavesi on vaadeldaval alal ja piirkonnas nõrgalt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes.

Kuna peatuse alal ja läheduses ei ole registreeritud puurkaeve, siis olulist negatiivset mõju puurkaevude vee kvaliteedile eeldada ei ole. Transpordimaal olemasoleva tee rekonstrueerimisel tuleb arvestada, et tee kattub kahe puurkaevu sanitaarkaitseala äärealaga (vt Joonis 9 ja ptk 5.2.4. ).

Kui reovee käitlemine lahendatakse lokaalse kanalisatsiooni teel ja järgitakse eelpool toodud nõudeid (ptk 6.2.3. ), siis ei ole olulist negatiivset mõju joogivee kvaliteedile eeldada ka seoses reovee käitlemisega.

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. Arvestades eelnevat, puudub kavandataval tegevusel mõju vee kvaliteedile.

---

<sup>24</sup> Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang. Kajaja Acoustics OÜ. 2021

<sup>25</sup> Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang. Kajaja Acoustics OÜ. 2021

### 6.6.5. Radoon

Radoon on ohtlik õhuga sisse hingates, põhjustades kopsuvähi tekke riski. Riskiteguriks kõrge radoonitaseme tekkele hoonete siseõhus on 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.

### 6.6.6. 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 reklaamtahvliid jms). Valgustus tuleb suunata valgustamist vajavale objektile. Vältida tuleb ülevalgustamist ja valguse levikut lähipiirkonna elamuteni.

Arvestades, et peatusele lähemad elamud jäävad sellest vähemalt 400 m kaugusele, siis olulist negatiivset mõju valgusreostuse näol neile eeldada ei ole.

### 6.7. Mõju ohutusele

Kavandatava tegevusega ei ole ette näha täiendavaid ohtlikke olukordi suurõnnetusi või katastroofe. Raudtee ohutuks ületamiseks peatuses on inimeste jaoks kavandatud ülepääs.

### 6.8. Mõju asustusele

Kavandatava tegevusega luuakse uus kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikum võimalus inimeste liikumiseks keskuste vahel, mis tugevdab piirkondade konkurentsivõimet. Tegevus võimaldab liigelda paindlikumalt töökohtadel ning mitmekesistab ettevõtlust piirkonnas. Tegemist on positiivse mõjuga piirkonna tööhõivele ja arengule.

Võimalik on visuaalne häiring piirkonnas, kuna kavandatava peatuse asukohas on eelnevalt olnud põllumaa. Eeldatavasti ei ole siiski visuaalne häiring selline, mis võiks oluliselt mõjutada inimeste heaolu.

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

## **6.9. Koosmõju muude asjakohaste toimuvate või mõjualasse planeeritavate tegevustega**

Koosmõju muude tegevustega avaldub peamiselt seoses Rail Balticu raudtee tegevusega. Olulisemat keskkonnamõju piirkonnale avaldab kavandatav Rail Balticu raudtee, mille mõjusid on hinnatud maakonnaplaneeringute KSH raames. Rail Balticu põhiprojekti KMH aruanne on koostamisel.

## **6.10. Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus**

Arvestades kavandatava tegevuse asukohta, iseloomu ja mahtu, ei põhjusta see piiriülest keskkonnamõju.

## 7. Kokkuvõte

Eeltoodud peatükkides kirjeldatud keskkonnaningimuste ja võimalike mõjude analüüsi põhjal ei kaasne kavandatava tegevuse elluviimisega olulisi negatiivseid keskkonnamõjusid.

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

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

Vaadeldava ala läheduses asuvad pärandkultuuriobjektid ja rohevõrgustik, kuid olulist negatiivset mõju neile eeldada ei ole.

Pinnaveele ja maavarade kasutamisele olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

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

Detailplaneeringu koostamisel selgitatakse välja maaparandussüsteemi eesvoolu kraavide rekonstrueerimise lahendus. Kraavide ümbertõstmise või truubitorusse juhtimisega ei kaasne olulist negatiivset mõju sellele pinnaveekogule.

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). Kuna vaadeldav ala asub linna läheduses ja loodusliku ala äärealal, siis olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

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 juhendatakse 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.

Kavandatud tegevusega seotud ehitusaegne müra on ajutine ning olulist keskkonnamõju ei kaasne. Detailplaneeringu koostamise käigus teostatakse peatuse müraallikatest tingitud mürafooni hinnang ning vajadusel (müra normtasemetega 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 hinnatud, kas kavandataval tegevusel võiks olla eeldatavalt oluline keskkonnamõju, kuid otsuse KSH algatamise või algatamata jätmise kohta teeb otsustaja (tegevusloa andja).

## 8. Kasutatud materjalid

- Tellija poolt edastatud tehniline kirjeldus kavandatava tegevuse kohta
- Asjakohased õigusaktid elektroonilises Riigi Teatajas, <https://www.riigiteataja.ee/>
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“
- Rapla maakonnaplaneering 2030+
- Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“
- Rapla valla üldplaneering aastani 2025
- Rapla valla üldplaneeringu ülevaatamise tulemused. Rapla Vallavolikogu 31.05.2018 otsuse nr 51 lisa
- Rapla valla arengukava aastateks 2018–2025. Lisa 1 Rapla valla profiil. OÜ Geomedia, 2020
- Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus. <https://gis.egt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. Andmed 2020. aasta seisuga.
- Maaparanduse projekteerimistingimuste andmine. RB Rapla maakonna, Kehtna ja Rapla valla lõik DS1-DPS3. 14.1-1/8690. OÜ Reaalprojekt
- Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang. Kajaja Acoustics OÜ, 2021
- Keskkonnamõju eelhinnangu andmise juhend. Keskkonnaministeerium, 2017
- Keskkonnaregister
- Teeregister
- Ehitisregister
- Maa-ameti kaardirakendused
- KOTKAS heiteallikate register
- KAUR interaktiivne kaart. Keskkonnaagentuur
- EELIS andmebaas