

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 15.01.202215.03.2022

RAIL BALTICA KOHALIKE PEATUSTE DETAILPLANEERINGUTE KOOSTAMINE

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



Version Teabe andmine KSH eelhinnangu koostamiseks

Kuupäev 15.01.202215.03.2022
Koostanud: Keskkonnaekspert Ingo Valgma
GIS spetsialist Marko Lauri
Kontrollinud Aide Kaar (litsents KMH0123)
Projekti nr 2021_0096
Esikaane foto Algamise ettepanek. Rail Baltica kohalikud peatused - Saku peatuse detailplaneering

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	3
2. Kavandatava tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad	4
2.1. Maakasutus	4
2.2. Kavandatava tegevuse kirjeldus.....	7
3. Tegevuse asukoha kirjeldus, sh eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus	8
3.1. Looduskeskkond	8
3.1.1. Piirkonna reljeef ja geoloogiline ehitus	8
3.1.2. Radoonioht	9
3.1.3. Maavarad ja maardlad	9
3.1.4. Põhjavesi.....	10
3.1.5. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid	12
3.1.6. Kaitstavad loodusobjektid.....	13
3.1.7. Kaitsealad	13
3.1.8. Kaitsealused liigid.....	14
3.1.9. Natura 2000 võrgustiku alad	15
3.1.10. Taimestik ja loomastik	15
3.1.11. Vääriselupaigad.....	16
3.1.12. Rohevõrgustik.....	16
3.1.13. Maaparandussüsteemid.....	17
3.1.14. Piirkonna välisõhu kvaliteet	18
3.2. Kultuuripärand	19
3.3. Üleujutusosalad.....	20
3.4. Keskkonnaohtlikud objektid ja ohtlikud ettevõtted	20
4. Olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ...	21
4.1. Eeldatav mõju looduskeskkonnale.....	21
4.1.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele.....	21
4.1.2. Mõju kaitsealustele liikidele	21
4.1.3. Mõju taimestikule ja loomastikule	21
4.1.4. Mõju rohevõrgustikule	21
4.1.5. Hoiualad.....	21
4.1.6. Püsielupaigad.....	21
4.1.7. Kaitstavad looduse üksikobjektid.....	22
4.1.8. Väärtuslik põllumajandusmaa	22
4.2. Eeldatav mõju inimese tervisele, heaolule ja varale	22
4.2.1. Välisõhu kvaliteet.....	22
4.2.2. Müra	22
4.2.3. Vibratsioon	23
4.2.4. Joogivee kvaliteet.....	23
4.2.5. Radoon	24
4.2.6. Valgusreostus	24
5. Kavandatavad keskkonnameetmed ilmned võiva olulise ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks või leevendamiseks.....	25
5.1.1. Põhjavesi.....	25
5.1.2. Pinnaveekogud.....	25
6. Kokkuvõte.....	27
7. Kasutatud materjalid	28

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 Harju maakonnas Saku vallas Kajamaa 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 koondamisel on lähtutud KeHJS §-ist 6¹.

Eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnaelementide 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 tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

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

2. Kavandatava tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad

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;
- keskkonnasäästlikkus;
- peatusega seotud hoone, teenindavate rajatiste ja tehnosüsteemide pikk kasutusiga;
- ehituskulude optimaalsus.

Detailplaneering koostatakse ainult juurdepääsuteedele, välialadele ja hoonetele vastavalt planeerimisseadusele.

2.1. Maakasutus

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;
- Harjumaa – Kohila, Rapla, Järvakandi;
- Pärnumaa – Kaisma, Tootsi, Urge, Surju, Häädemeeste.

Harju maakonnas asuvate kavandatavate peatuste asukohad vt Tabel 1.

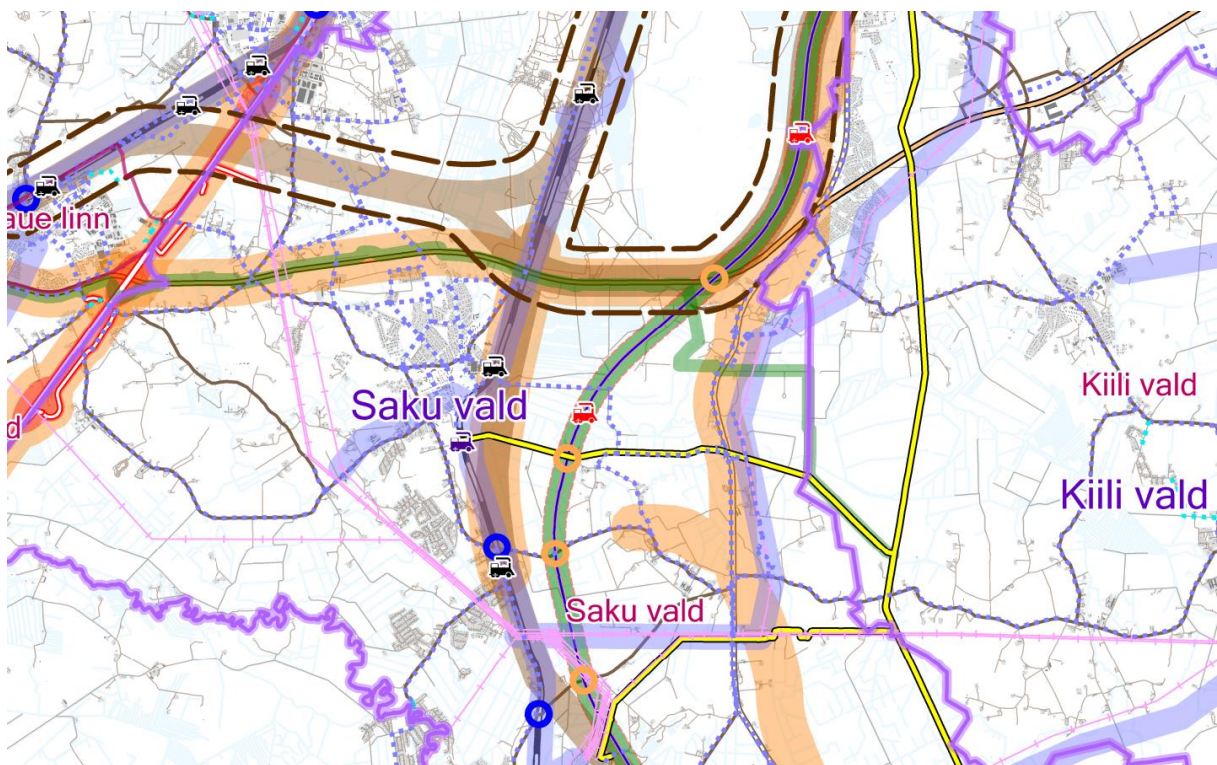
Tabel 1. Kavandatavate Harjumaa peatuste asukohad. Allikas: Tehniline kirjeldus

Objektid	Saku peatus
Asukoht	Kajamaa küla, Saku vald
Objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud	Männialuse (71801:006:1126) Esko (71801:006:1125) Markuse (71801:006:0908) Sootee (71801:001:1556)

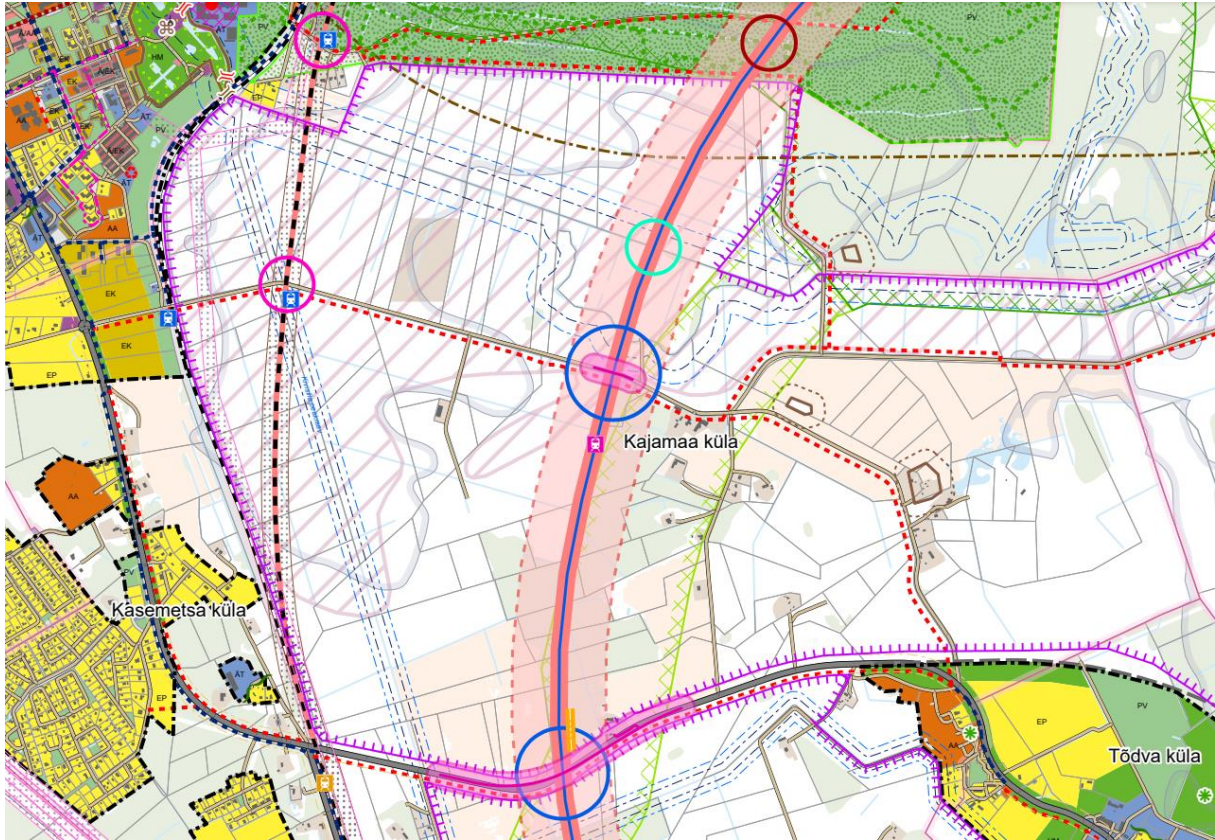
Kohalik omavalitsus	Saku Vallavalitsus
---------------------	--------------------

Rail Balticu Saku kavandatava peatuse asukoht on Harju maakonnas Saku vallas Kajamaa külas, küla põhjaosas Väana jõest ja vahetult Sooteest lõunas (Joonis 1, Joonis 2 ja Joonis 3). Rail Balticu Saku kohaliku peatuse objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud on Männialuse (71801:006:1126), Esko (71801:006:1125), Markuse (71801:006:0908) ja Sootee (71801:001:1556). Kinnistute maa sihtotstarbed on vastavalt Männialuse, Esko ja Markuse 100% maatulundusmaa ning Sootee on 100% transpordimaa. Vaadeldavat ala ümbritseb maatulundusmaa.

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

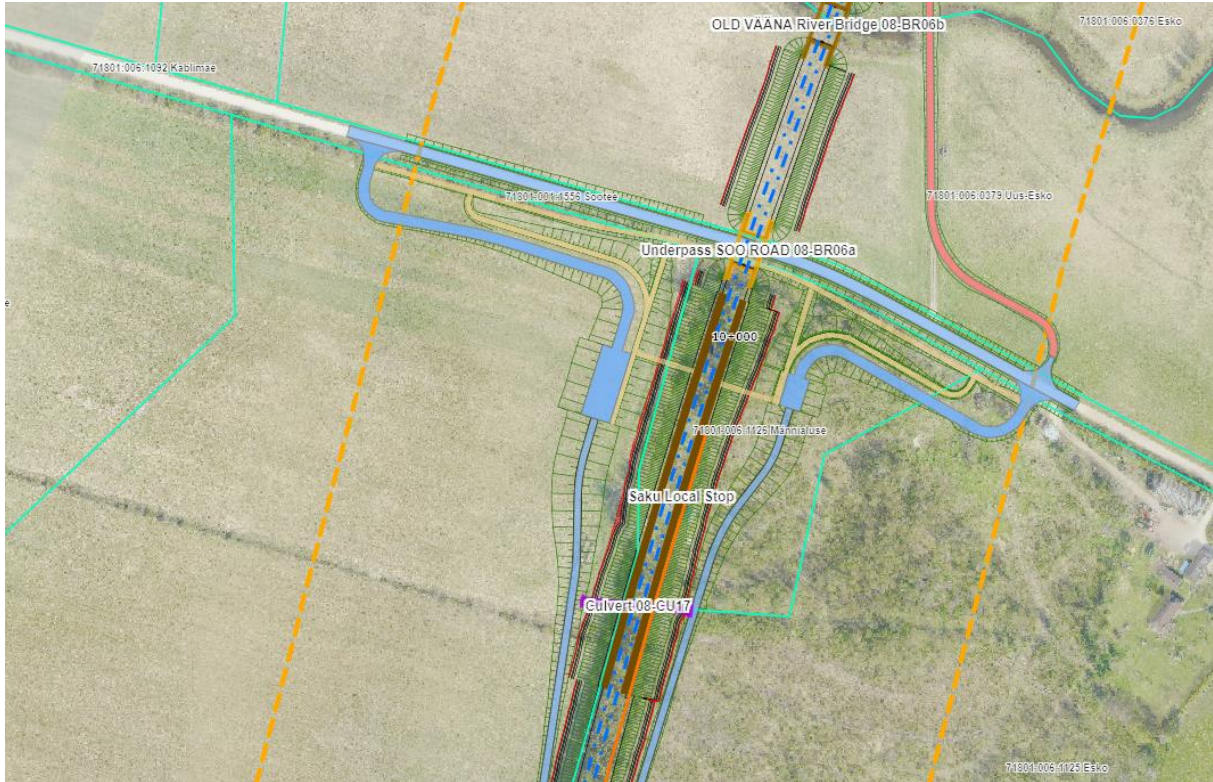


Joonis 1. Harju maakonnaplaneeringuga kavandatav Rail Balticu trassikoridor. Allikas: Harju maakonnaplaneering 2030+



Joonis 2. Koostatav Saku valla üldplaneering RB Saku peatusega Allikas: Koostatav Saku valla üldplaneering

Vastavalt töö aluseks olevale tehnilisele kirjeldusele on Saku peatus kavandatud tüüp 3, *basic* peatus, mis hõlmab enda alla 430 m² ehitisealuse pinna. Peatuse väliala (tüüp 2) on mõõtmetega 50 x 115 m, hinnanguline ruumivajadus 5750 m² suurusel alal. Sõiduautode parkimiskohtade arv on 60. Juurdepääsutee hinnanguline pikkus on 200 m ja sõiduradade laius 6-7 m. Kergliiklustee hinnanguline pikkus on 150 m ja laius 3 m. Altpääsuga ooteplatvormid on mõõtmetega 220 x 6 kuni 8 m (Joonis 3).



Joonis 3. Saku peatuse asukoht ja juurdepääs. Allikas: Tehniline kirjeldus

2.2. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Peatuse rajamiseks ehitatakse jaamahoone, väliala parkimisalaga, juurdepääsu- ja kergliiklustee. Ooteplatvormid ja altpääs ei ole detailplaneeringu osa.

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

Parkimisala kaetakse kõvakattega ja rajatakse haljastus.

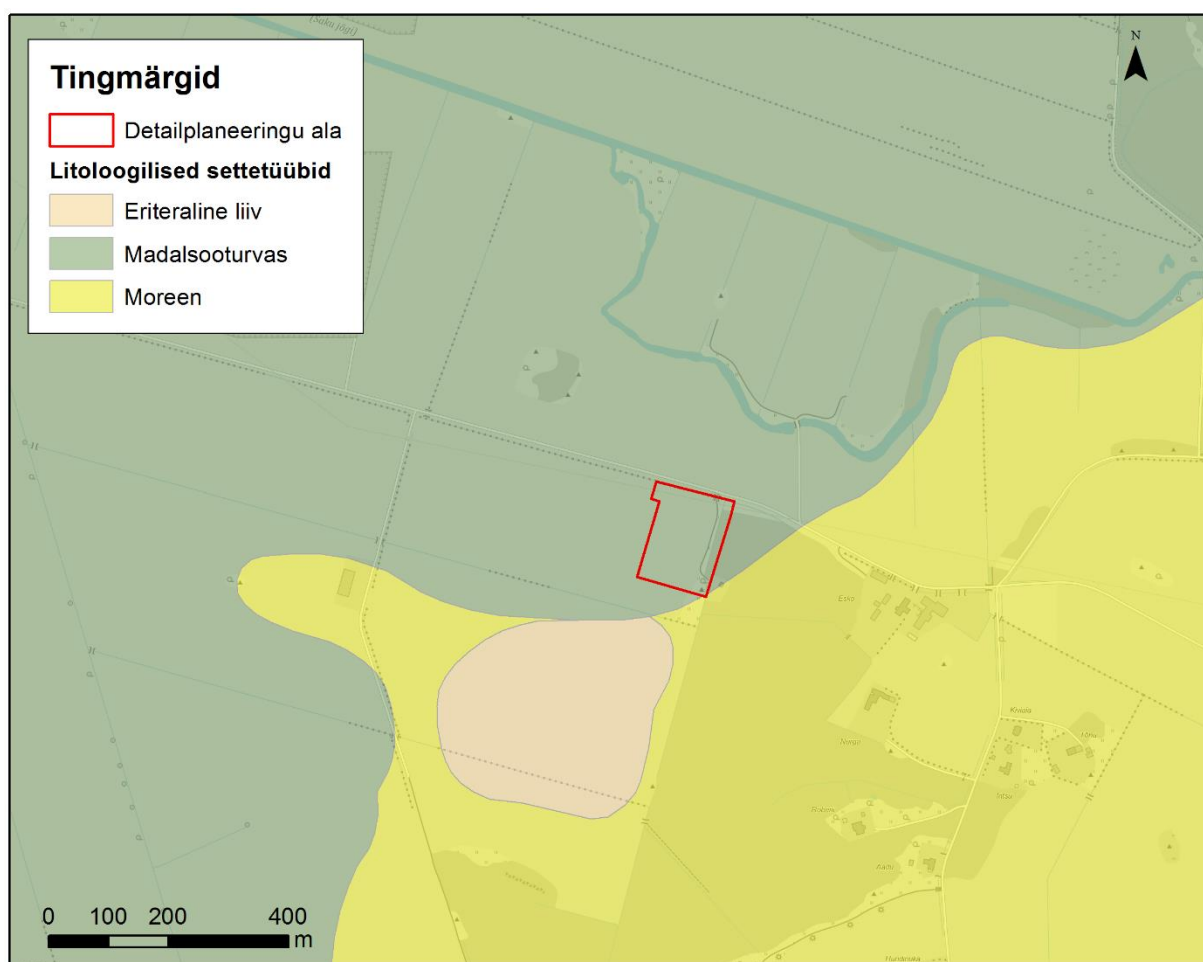
3. Tegevuse asukoha kirjeldus, sh eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus

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

3.1. Looduskeskkond

3.1.1. Piirkonna reljeef ja geoloogiline ehitus

Reljeef on tasane, maapinna absoluutkõrgusega 37 kuni 38 m. Pinnakatte moodustavad vaadeldaval alal 5 m paksuse kihina madalsooturvas ja moreen (Joonis 4).

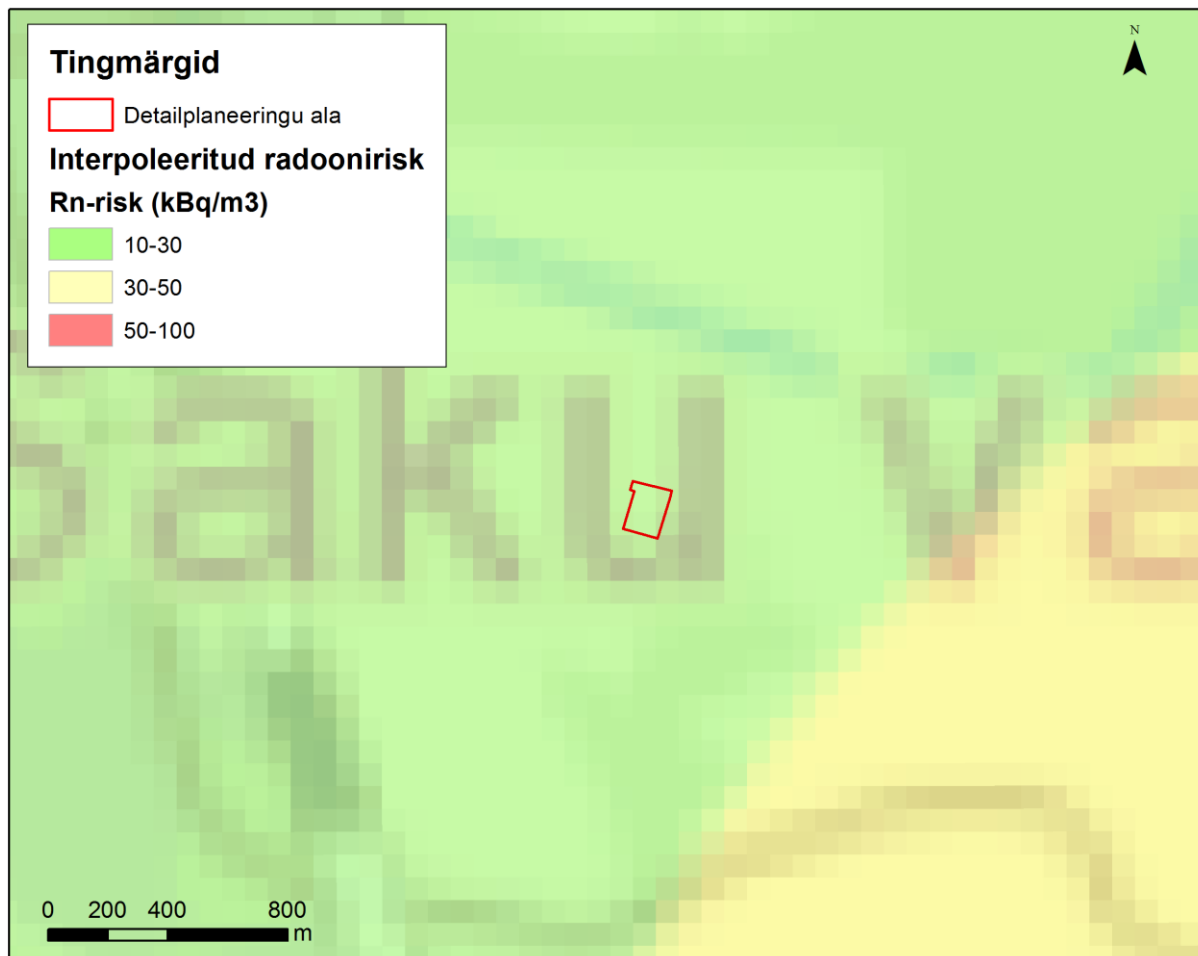


Joonis 4. Pinnakatte geoloogia. Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 20.01.2022

Aluspõhi koosneb lubjakivist (Ülem-Ordoviitsiumi ladestiku Vasalemma kihistu lausdetriitne rifilubjakivi).

3.1.2. Radoonioht

Eesti pinnase radooniriski kaardi² järgi jääb kavandatav tegevus alale, kus radoonisisaldus pinnaseõhus on normaalne (vahemikus 10–50 kBq/m³). Vt Joonis 5.

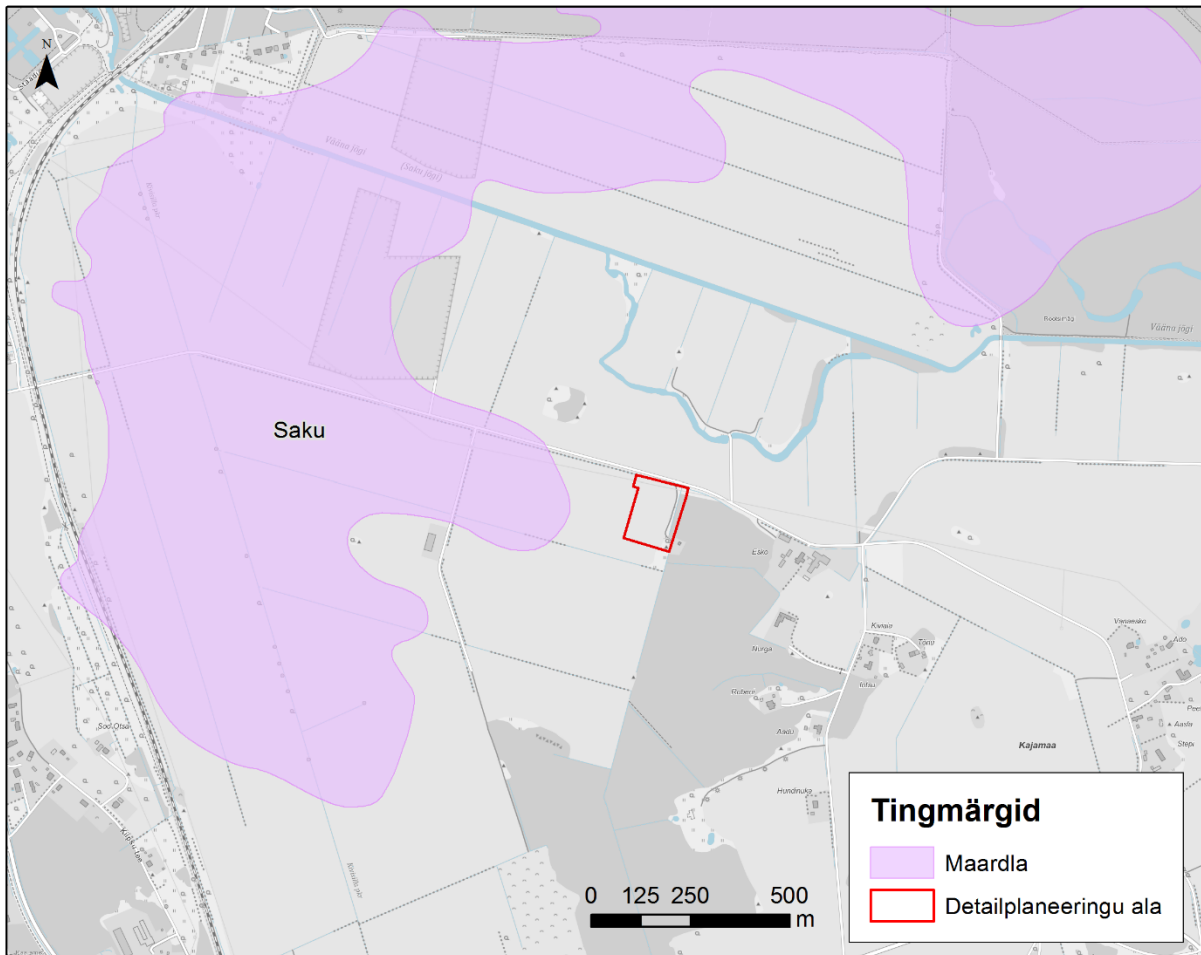


Joonis 5. Eesti pinnase radooniriski kaart. Allikas: Radooniriski kaardirakendus. Eesti Geoloogiateenistus. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 03.01.2022

3.1.3. Maavarad ja maardlad

Kavandatava peatuse alal ei ole arvele võetud maavarasid ega maardlaid (Joonis 6). Lähim maardla on Saku turbamaardla, mis asub alast 250 m kaugusel läänes, 760 m põhjas ja 1500 m idas. Lähimad mäeeraldised on ja Tammemäe III liivakarjäär 2,9 km kaugusel põhjas, Väike-Kõrnomaa kruusakarjäär 3,6 km kaugusel lõunas ja Sausti turbatootmisala 4,2 km kaugusel idas.

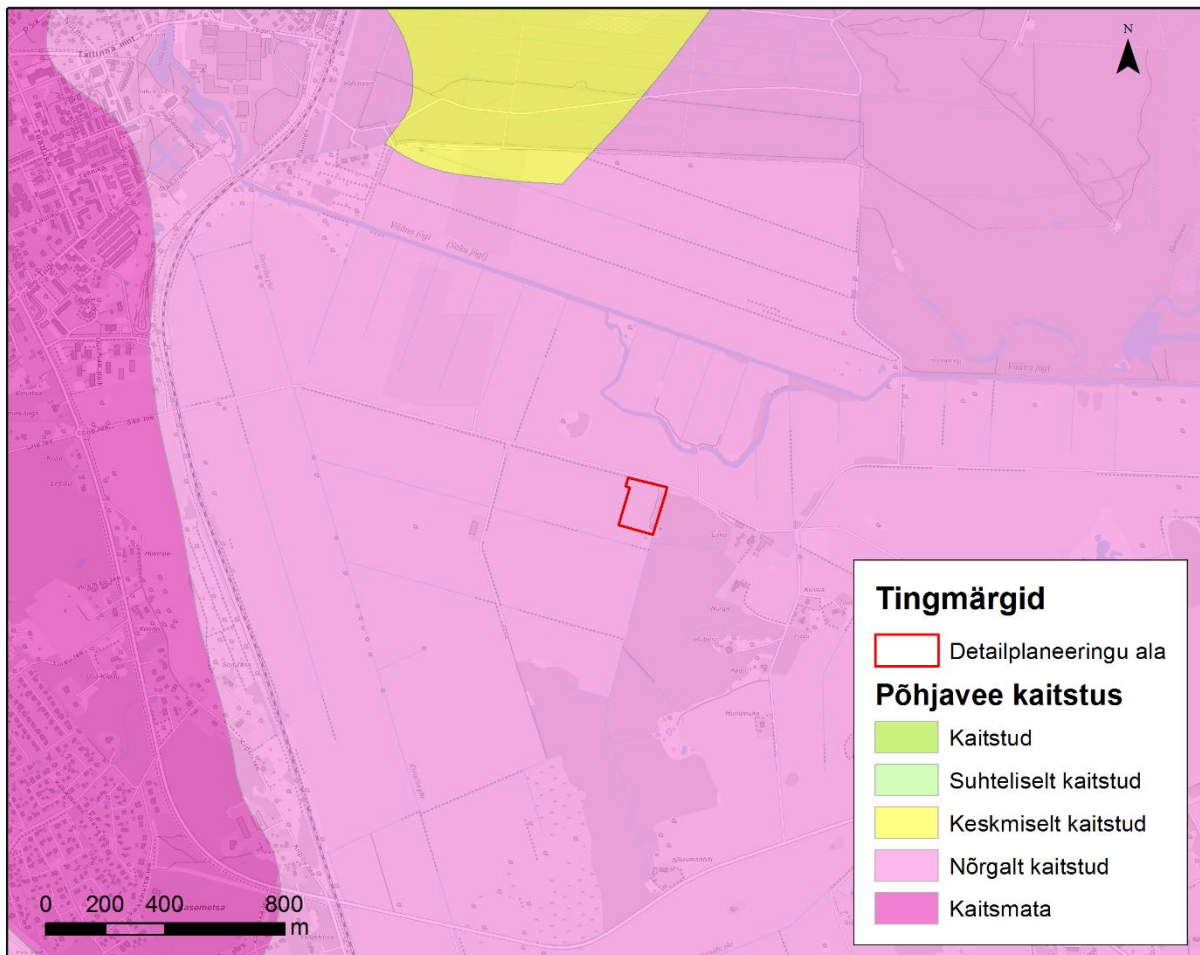
² Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus. <https://gis.eqt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 26.01.2022



Joonis 6. Mäeeraldiste, maardlate ja levialade paiknemine kavandatava tegevuse suhtes. Allikas: Maa-ameti maardlate kaardirakendus, seisuga 26.01.2022

3.1.4. Põhjavesi

Põhjavesi on vaadeldaval alal ja piirkonnas looduslikult nõrgalt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes (Joonis 7). Vaadeldaval alal on Siluri-Ordoviitsiumi veekompleksi survepinna kõrgus merepinnast 36-37 m, aluspõhja kivimite kõrgus 32-33 m ja maapinna kõrgus 37,5 m. Põhjavesi liigub loode suunas.

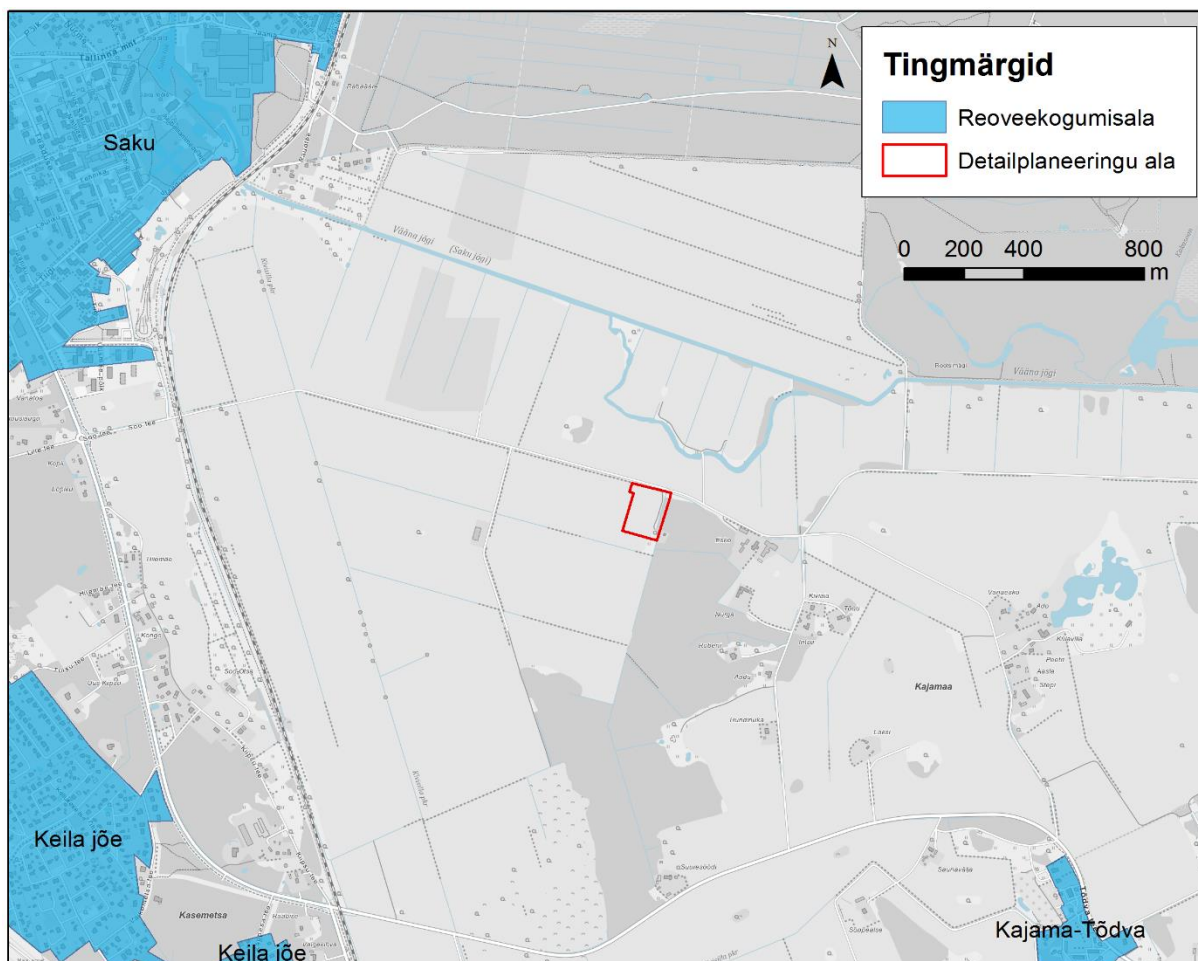


Joonis 7. Põhjavee kaitstus vaadeldaval alal ja piirkonnas. Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 17.01.2022

Vaadeldaval alal kaeve ei asu. Lähimad puurkaevud on 270 m kaugusel idas sanitaarkaitsealadega 50 m (PRK0017908, manteltoru 7 m, veetase 2,5 m) ja 10 m (PRK0017487, veetase 2,8 m)(Joonis 9).

Vaadeldava alal ja selle läheduses reoveekogumisalasid ei ole. Lähim reoveekogumisala on 1,7 km kaugusel loodes, Saku alevikus (Joonis 8)³.

³ Keskkonnaregister 2022



Joonis 8. Reoveekogumisalad vaadeldava ala ümbruses. Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 06.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

3.1.5. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Kavandatavast peatusest vahetult põhjas asub Vääna jõgi (Vääna vanajõgi). Vääna jõe valgala on 315 km², pikkus 64,3 km (koos lisaharudega 69,5 km)⁴. Jõgi saab alguse allikatiigist Paekna külas Kiili vallas ja suubub Lohusalu lahes merre. Alamjooksul on aasta keskmine vooluhulk⁵ 1,94 m³/s. Veekogu kuulub lõikudena riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu ning kuulub lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse. Vääna jõe veekogumi Vääna_1 (1094500_1, Vääna Saku paisuni (Tallinna mnt); veekogum, mida RB trass ületab) koondseisund käsitletavas piirkonnas 2020. aasta seisuga on kesine (keemiline seisund hindamata ja ökoloogiline seisund kesine). Veekogumil Vääna_1 paikneb 2 paisu, millest 0 on hinnatud ületamatuks või raskesti ületatavaks (tõkestamatuse hinne 2⁶). Paisude mõju veerežiimile - hinne 2. Jõe morfoloogia

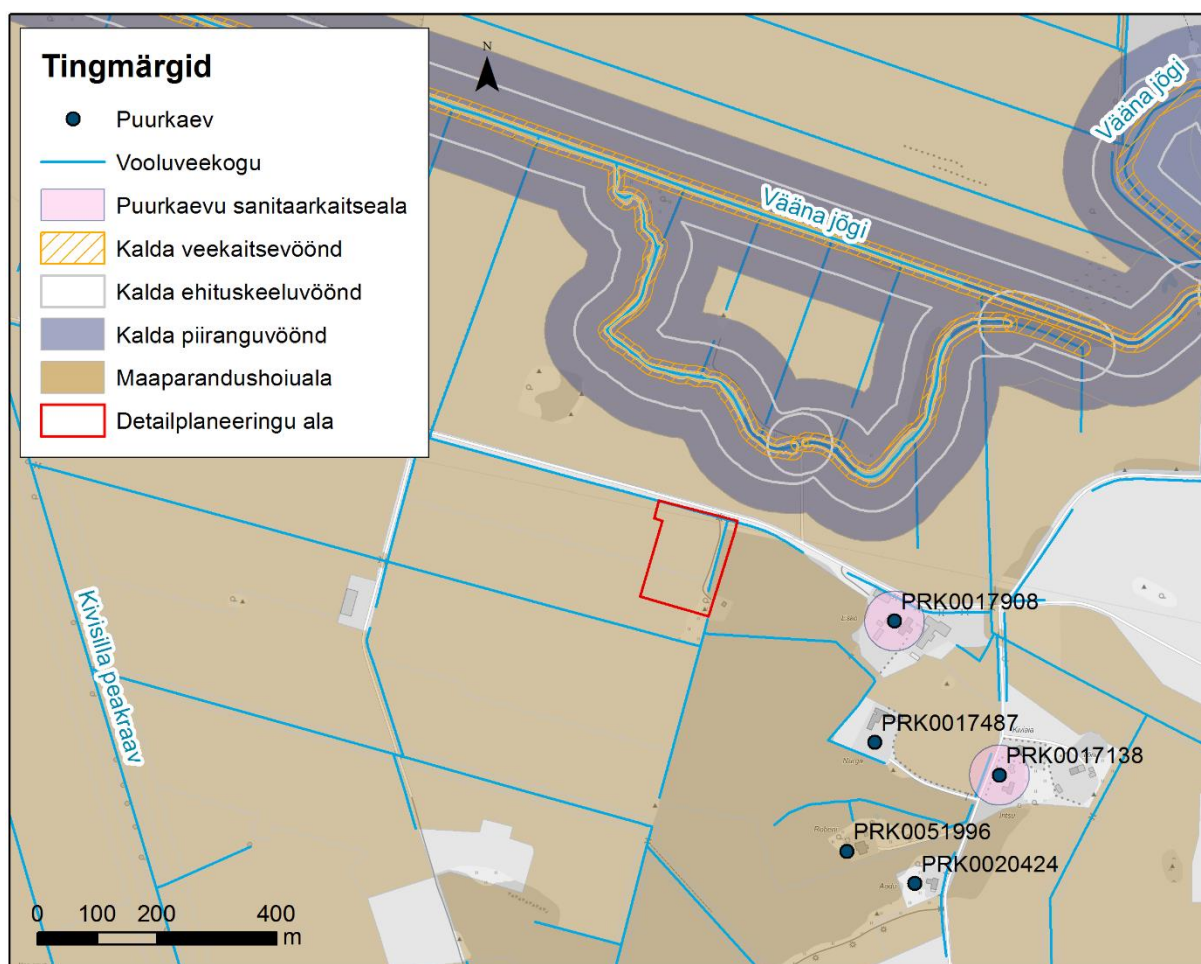
⁴ Keskkonnaregister (vaadatud 22.10.2021)

⁵ Ajaloolised vooluhulgad. Riigi ilmateenistus 2021

⁶ Hüdromorfoloogilise hinnangu (HÜMO) hinnangu andmiseks on kasutatud 5 palli skaalat (1 kõige looduslikum, 5 inimese poolt kõige enam muudetud). Allikas: Vooluveekogude hüdromorfoloogilise seisundi analüüs. Seletuskiri. Keskkonnaagentuur 2019

(looklevus, põllumaa ja kõvakattega alade osakaal veekaitsevööndist, jõe ja lammi seos) - hinne 3. Veekogumi Vääna_1 hüdro-morfoloogilise seisundi koondhinne on 4 ehk halb (lähitules kvaliteedinäitaja halvima hinnangust).

Vääna jõel kehtib kalda piiranguvöönd ulatusega 100 m, ehituskeeluvöönd ulatusega 50 m, veekaitsevöönd ulatusega 10 m ja veekogu kallasrada ulatusega 4 m. Vööndid ei ulatu vaadeldavale alale. Vaadeldaval alal asub maaparandusehitise reguleeriv võrk SAKU SOO (4109450020030) ja lõunas alla 10 km² valgalaga eesvool (Saku soo kraav, 4109520020020). Kraavi veekaitsevöönd on 10 m.



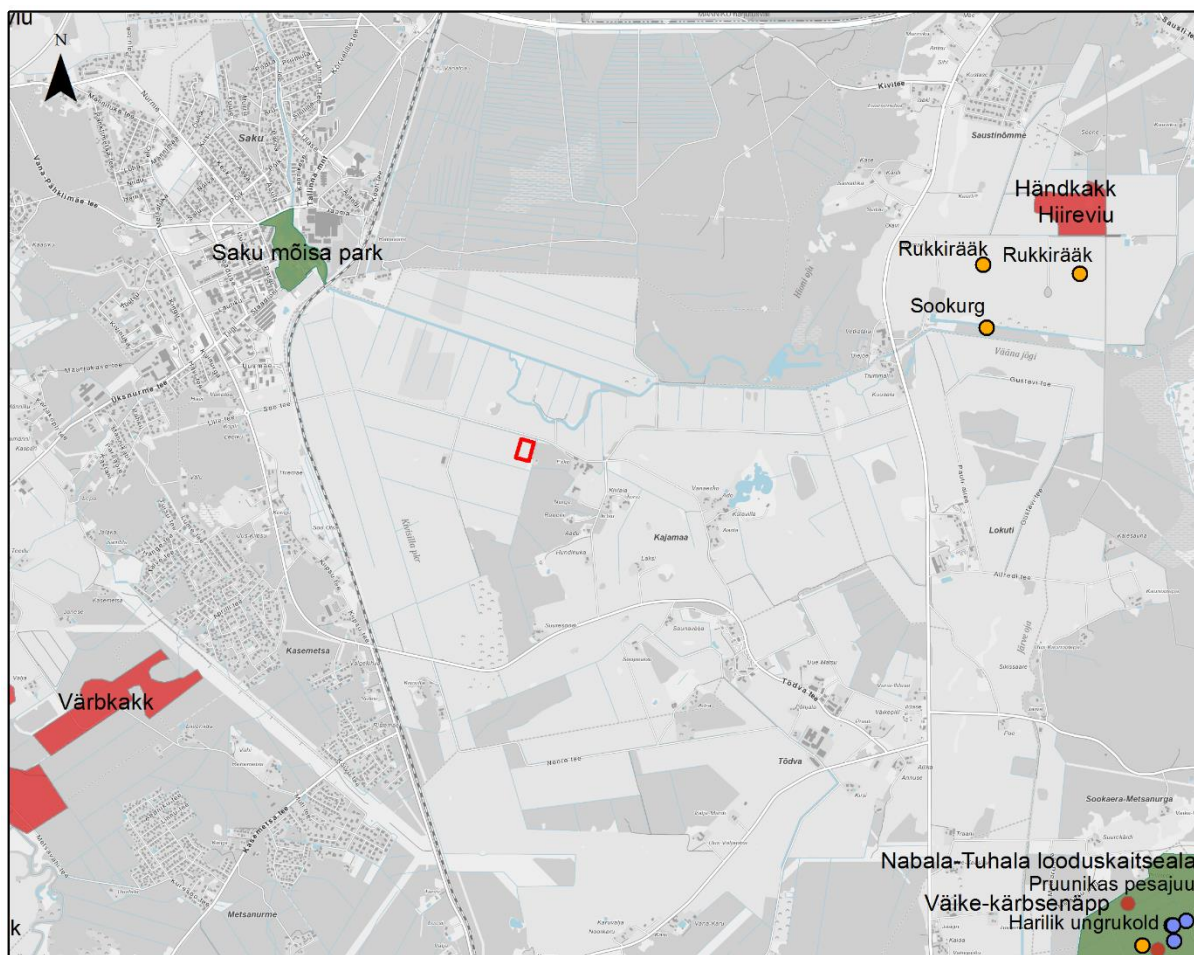
Joonis 9. Vooluveekogud, puurkaevud ja kitsendused. Allikas: Keskkonnaregister seisuga 26.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

3.1.6. Kaitstavad loodusobjektid

Alal ja selle lähimbruses ei ole registreeritud kaitstavaid loodusobjekte.

3.1.7. Kaitsealad

Lähim kaitseala asub 1,8 km loodes asub Saku mõisa park (KLO1200457) (Joonis 10).



Tingmärgid

- Kaitsealused taimed (III kat.)
- Kaitsealused loomad (III kat.)
- Kaitsealused loomad (III kat.)
- Kaitseala

0 600 1 200
m

Joonis 10. Kaitstavad alad ja objektid vaadeldava ala (punase kontuuriga) piirkonnas
Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 29.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

3.1.8. Kaitsealused liigid

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei ole keskkonnaregistri andmetel seisuga 09.02.2022 registreeritud kaitsealuste looma- ja taimeliikide esinemist.

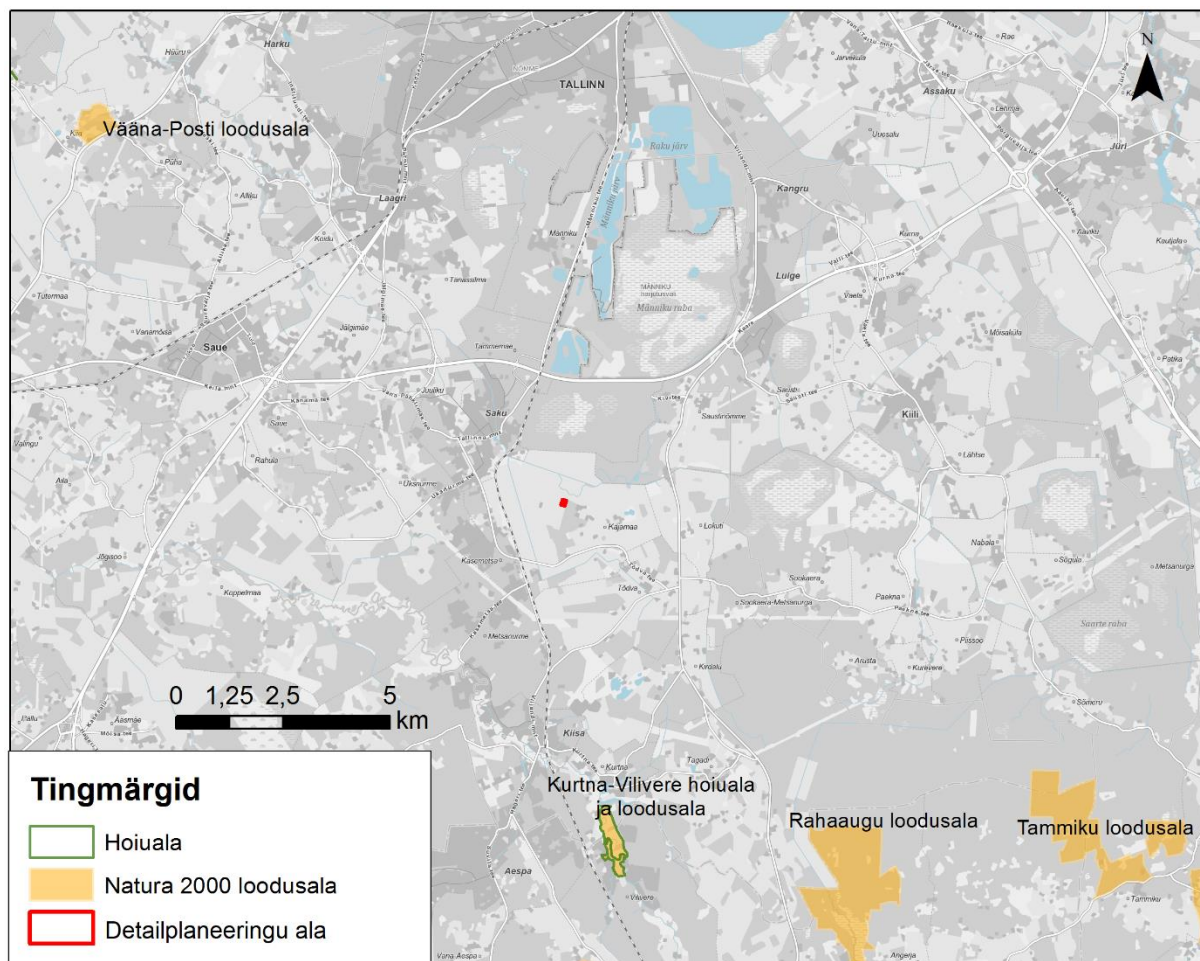
Alast 2,6 edelas asub III kategooria kaitsealuse linnuliigi värbkakk (*Glaucidium passerinum*) elupaik (KLO9123857). 3,1 km kirdes on sookure (*Grus grus*) (KLO9115398) ning rukkiräägu (*Crex crex*) (KLO9115419) leiukohad. 3,7 km kirdes asuvad händkaku (*Strix uralensis*)(KLO9115381) ja hiireviu (*Buteo buteo*) (KLO9115382) elupaigad.

I ja II kategooria kaitstavaid liike pole vaadeldaval alal ja vähemalt 1 km raadiuses registreeritud. Lähimad on väike-konnakotka, merikotka ja kõre elupaigad. 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 1⁷).

⁷ eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/116062021003>

3.1.9. Natura 2000 võrgustiku alad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu Natura 2000 võrgustiku alasid. Lähimad Natura 2000 alad on 8 km kaugusel lõunas asuv Kurtna-Vilivere loodusala (RAH0000344) ja 9 km kaugusel kagus asuv Rahaaugu loodusala (RAH0000338)⁸ (Joonis 11).



Joonis 11. Natura 2000 võrgustiku alad ja hoiualad vaadeldava ala ümbruses. Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 29.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

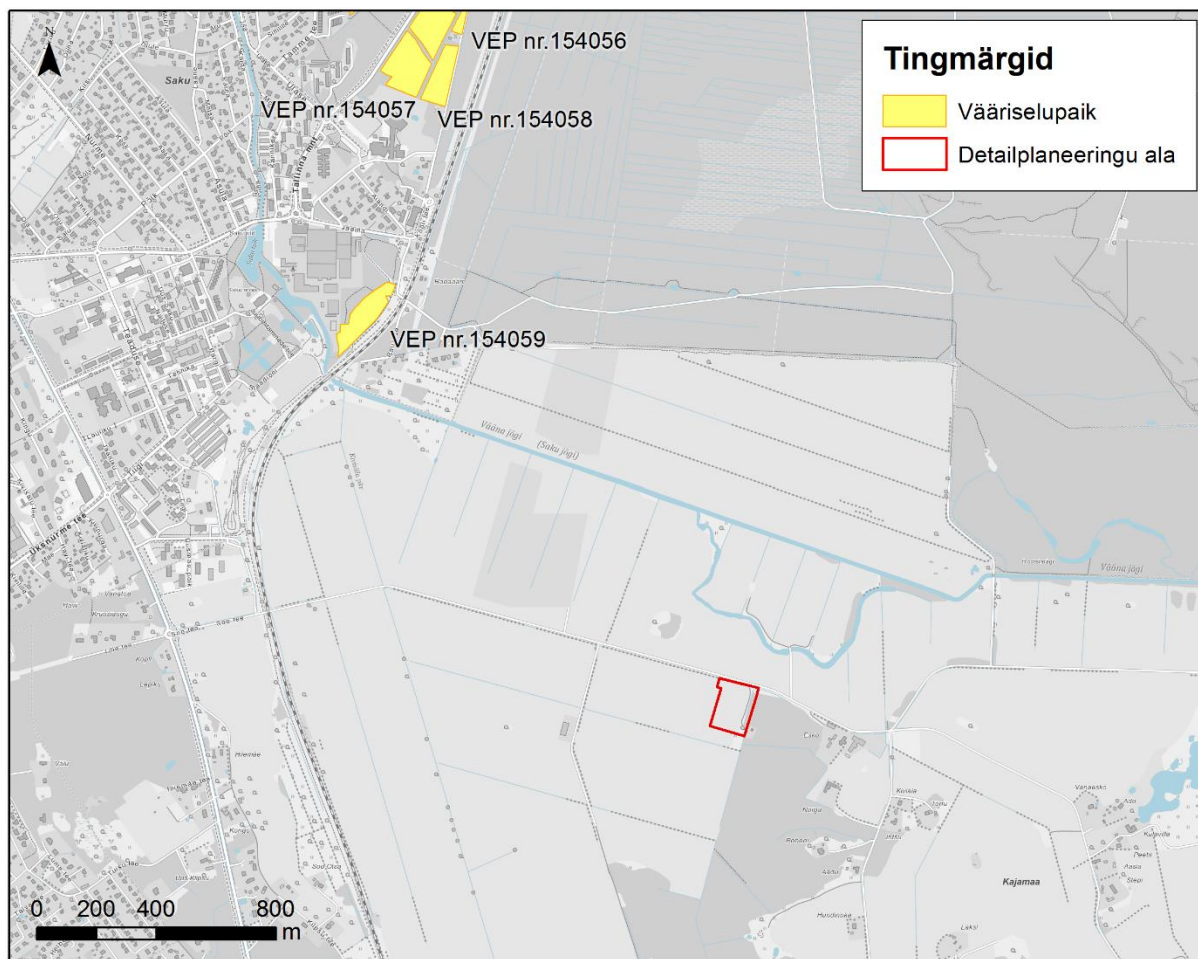
3.1.10. Taimestik ja loomastik

Vaadeldaval alal on osaliselt tegemist haritava maaga, kus kasvatatakse põllukultuure. Idapoolsel osal on ühe mitteelukondliku hoonega maatulundusmaa, kus kasvavad puud. Alal võib liikuda nii põllumajandus- kui metsloomi.

⁸ Keskkonnaregister, seisuga 22.12.2021

3.1.11. Vääriselupaigad

Lähim vääriselupaik (Joonis 12) on vaadeldavast alast 1,7 km kaugusel loodes männi-kuuse segamets (VEP154059)⁹.



Joonis 12 Vääriselupaigad vaadeldava ala ümbruses. Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 22.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

3.1.12. Rohevõrgustik

Harjumaa roheline võrgustik on määratud koosmõjus naabermaakondade roheline võrgustikuga.

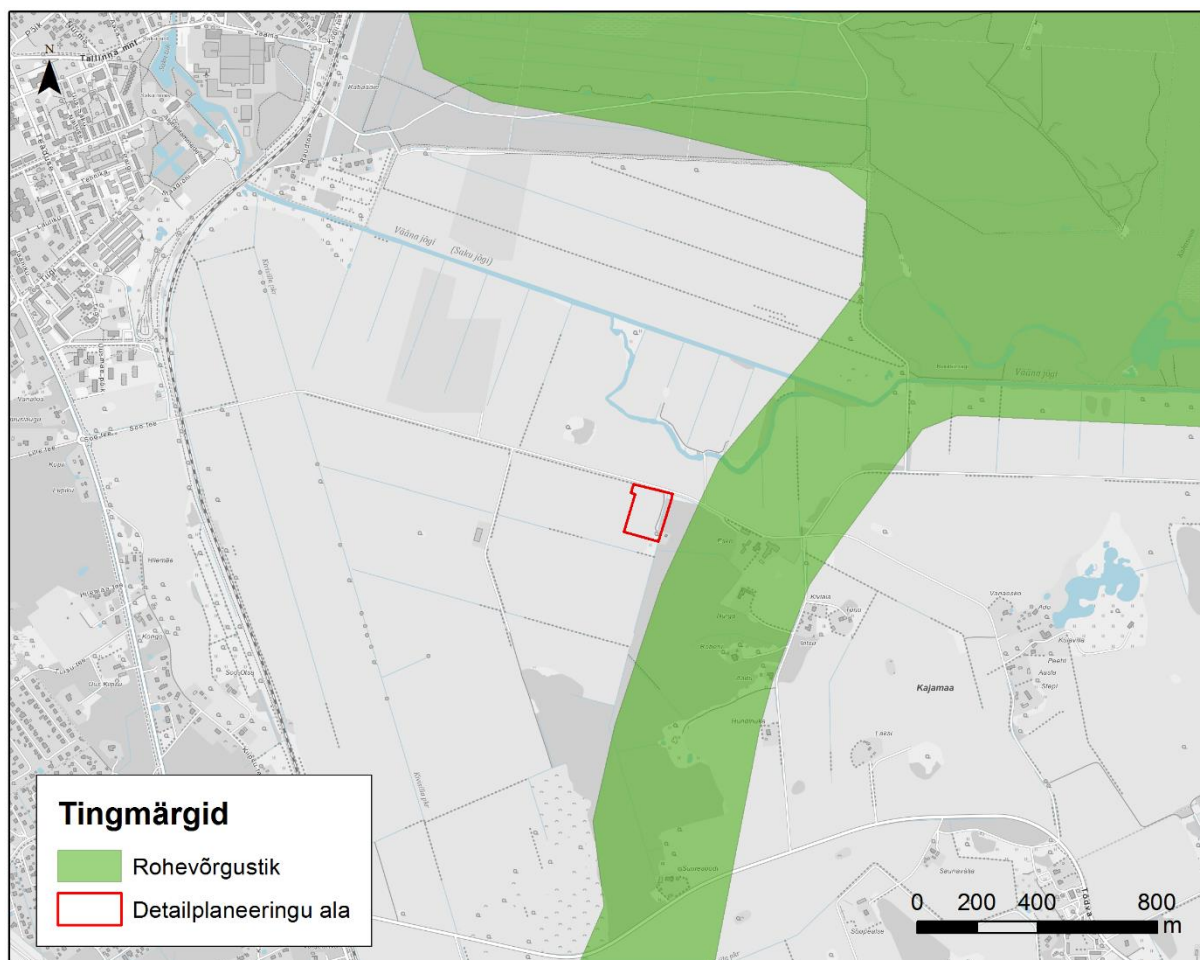
Harju maakonna roheline võrgustik on esmalt määratud maakonna 2003.a kehtestatud teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“. Seejärel on määratud rohelist võrgustikku täpsustatud omavalitsuste üldplaneeringutes. Maakonnaplaneeringu koostamisel on võetud aluseks nii eelnev 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 roheline koridoridega paralleelselt kulgevate ribastruktuuride (jões, kraavid) ja nende kaldapealsete arvelt.

⁹ Keskkonnaregister, seisuga 17.01.2022

Harju maakonnaplaneeringuga on määratud roheline võrgustiku üldised kasutustingimused.

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

Vaadeldav ala asub rohevõrgustikust 60 m kaugusel läänes ning plaanitav peatuse hoone parkimisalaga seda ei kata (Joonis 13).



Joonis 13. Rohevõrgustiku paiknemine kavandatava ala suhtes. Allikas: Harju maakonnaplaneering

3.1.13. Maaparandussüsteemid

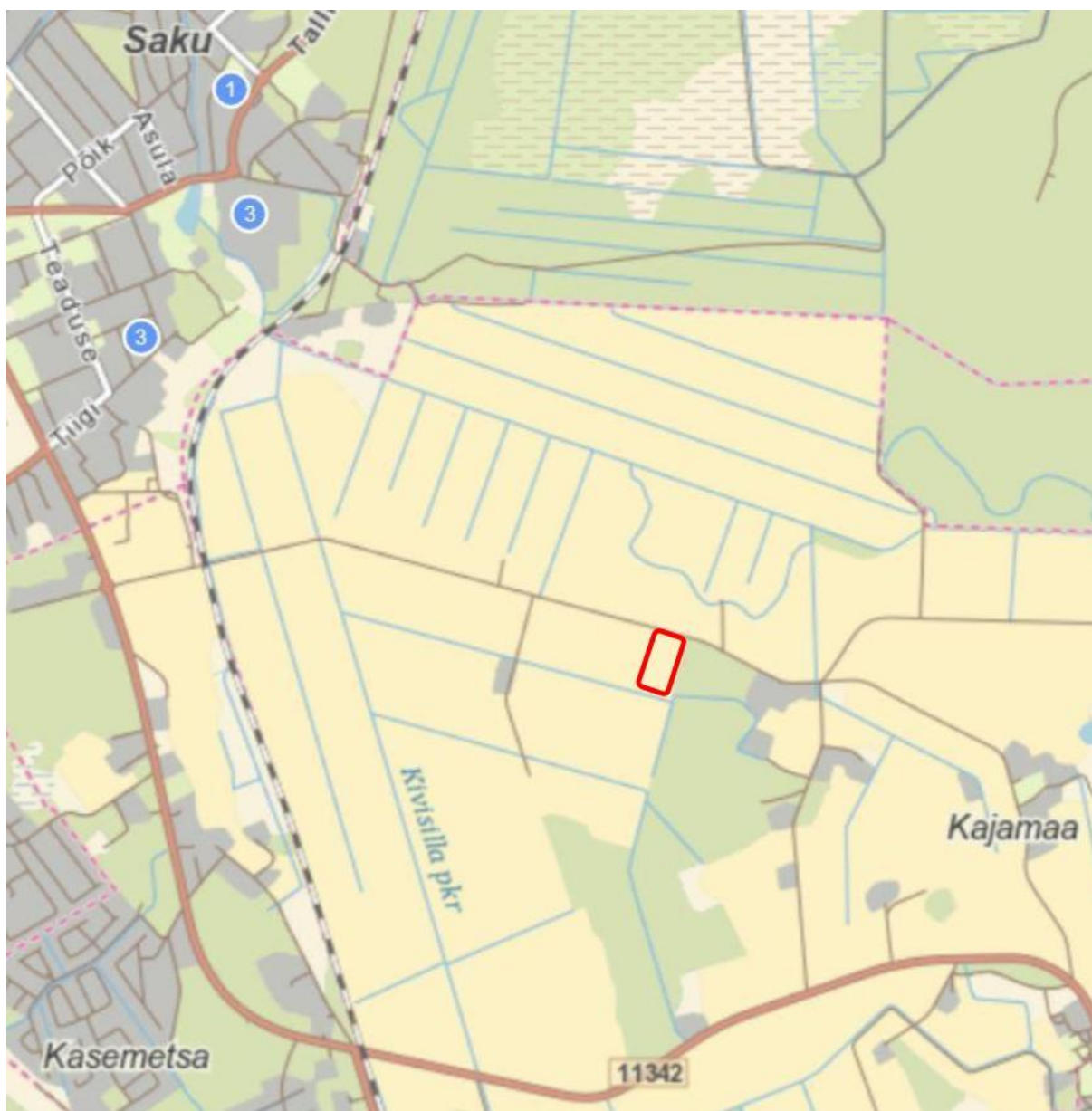
Seoses Saku peatuse rajamisega vajab toimivuse tagamist peatuse alal olev maaparandusehitise reguleeriv võrk SAKU SOO (4109450020030) ja eesvool (Saku soo kraav, 4109520020020) (Joonis 9). Maaparandussüsteemi rekonstrueerimisega seonduvaid küsimusi (projekteerimistingimused, vajalikud load) menetleb 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 järgnevatel 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.

3.1.14. Piirkonna välisõhu kvaliteet

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

Vaadeldaval alal ja lähiümbruses paikseid heiteallikaid teabedokumendi koostamise ajal registreeritud ei ole. Vaadeldavale alale lähemad paiksed heiteallikad asuvad 2 km kaugusel loodes, Saku alevikus- Saku Õlletehase Aktsaselts ja Saku Maja AS (Joonis 14).



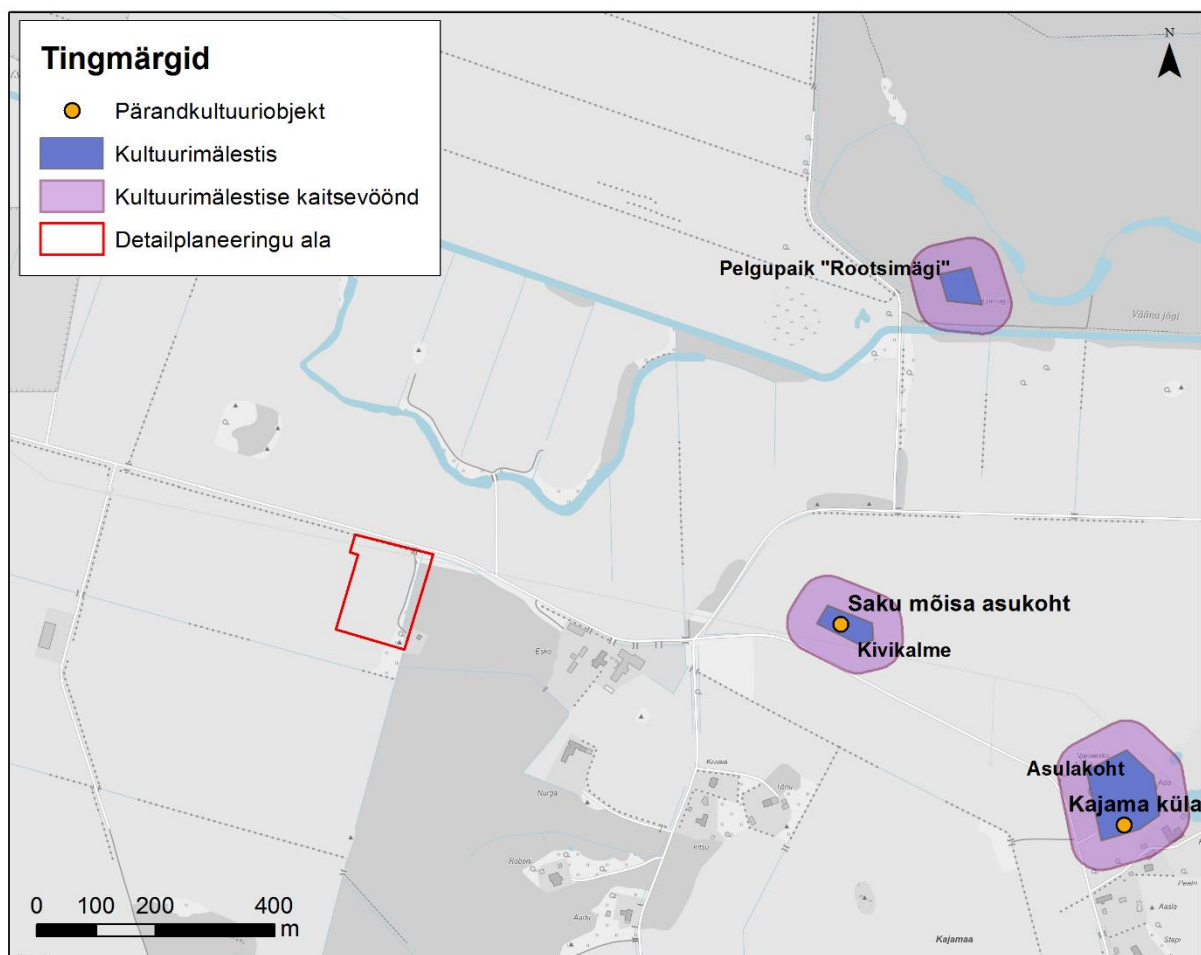
Joonis 14. Kavandatava tegevuse asukoht piirkonna paiksete heiteallikate suhtes. Heiteallikate asukoht ja arv on tähistatud sinisega, kavandatava tegevuse ala piir punase joonega. Allikas: KOTKAS heiteallikate register, seisuga 18.01.2022

Liikluse osas on välisõhu saasteainete seisukohast olulisemad tihedama liiklussagedusega teed. Kavandatava tegevuse piirkonnas on selleks tugimaantee nr 15 Tallinn–Rapla–Türi, mille aasta

keskmine liiklussagedus 2020. aasta loendusandmete põhjal oli 7166 sõidukit ööpäevas. Teine, väiksema liiklussagedusega tee on kõrvalmaantee nr 11342 Saku - Tõdva, mille aasta keskmine liiklussagedus 2020. aasta loendusandmete põhjal oli 2050 sõidukit ööpäevas¹⁰.

3.2. Kultuuripärand

Kavandatava tegevuse alal ning selle läheduses ei ole registreeritud kultuurimälestisi¹¹. Lähimad on 600 m kaugusel idas asuv kivikalme nr¹² 18914, 1,7 km kaugusel läänes asuv asulakoht nr 18913 ja 900 m kaugusel kirdes asuv arheoloogiamälestis nr 18924 (Joonis 15).



Joonis 15. Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid kavandatava tegevuse piirkonnas. Allikas: Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, seisuga 03.01.2022

¹⁰ Teeregister

¹¹ Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakendus, seisuga 26.01.2022

¹² Kultuurimälestiste registrinumber <https://register.muinas.ee> 26.01.2022

3.3. Üleujutusosalad

Vaadeldaval alal ei ole prognoositud üleujutusi.¹³

3.4. Keskkonnaohtlikud objektid ja ohtlikud ettevõtted

Vaadeldaval alal ja selle ümbruses ei ole ühtegi ohtlikku ega suurõnnetuse ohuga ettevõtet. Ka ei kattu kavandatava tegevuse ala ühegi ohtliku ettevõtte või suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohualaga. Maa-ameti kaardirakenduse andmetel on Saku vallas 1 ohtlik ettevõtte, C-kategooria ohuga Saku Õlletehas AS (Tabel 2). Ettevõtte ohuala piir jääb vaadeldavast alast 1,8 km kaugusele loode suunas.

Tabel 2. Saku valla ohtlik ettevõtte. Allikas: Maa-ameti ohtlike käitiste kaardirakendus, seisuga 18.01.2022

	Ohukate- gooria ja ohuala ulatus, m	Ettevõtte nimi	Käideldav kemikaal ja ohu tüüp
1	C 98	Saku Õlletehas AS, külmoone	Naatriumhüdroksiid(30.0); Ammoniaak(2.88); Diiselmootor(20.0); Piiritus(1.0); Lämmastikhape(3.4); Esteraldehüüdfraktsioon(1.0); Väävelhape(3.0); Naatriumhüpokloriti vesilahus(0.4) Mürgistusohu

¹³ Maa-ameti üleujutusosalade kaardirakendus, seisuga 03.01.2022

4. Olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta

4.1. Eeldatav mõju looduskeskkonnale

4.1.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele

Natura 2000 võrgustiku alasid piirkonnas ei ole. Seega ebasoodsa mõju Natura 2000 võrgustiku alale, selle terviklikkusele ja kaitse-eesmärkidele võib välistada.

4.1.2. 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.

4.1.3. 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 ehitamine, aga ka hilisem kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiring (müra, valgus, inimeste liikumine). Kuna vaadeldav ala asub põllu- ja metsamaa piiril, siis olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

Lisandub ka Rail Balticu raudteetaristu (kontaktliinid, tarad, raudteemulle jms) ehitus- ja kasutusaegne mõju taimestikule ja loomastikule. Saku peatus on seotud RB trassilõiguga Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir, mille mõjusid hinnatakse põhitrassi KMH raames..

4.1.4. Mõju rohevõrgustikule

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

4.1.5. Hoiualad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses hoiualasid ei asu. Lähim hoiuala on Iõunas 8 km kaugusel asuv Kurtna-Vilivere hoiuala (Harju) (KLO2000144) (Joonis 11). Hoiualadele mõju eeldada ei ole.

4.1.6. Püsielupaigad

Püsielupaiku alal ega piirkonnas pole.

4.1.7. Kaitstavad looduse üksikobjektid

Alal ega piirkonnas kaitstavaid looduse üksikobjekte registreeritud ei ole (Joonis 10).

4.1.8. Väärtuslik põllumajandusmaa

Harju maakonnaplaneeringus loetakse Harjumaal väärtuslikeks põllumajandusmaadeks haritav maa ja looduslik rohumaad, mille tootlikkuse hindepunkt ehk reaaloniteet on võrdne või suurem Harjumaal põllumajandusmaad kaalutud keskmisest reaaloniteedist 39. Kavandatava tegevuse alale väärtuslikku põllumajandusmaad ei jää. Lähim väärtusliku põllumajandusmaa massiiv asub üle 4 km kaugusel edelas. Väärtuslikule põllumajandusmaale mõju eeldada ei ole.

4.2. Eeldatav mõju inimese tervisele, heaolule ja varale

Peatuse kasutamise ajal paraneb liikuvus, võimalik ühistranspordi eelistamine ning üldine inimeste heaolu.

4.2.1. 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). Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise mõju kohta välisõhu kvaliteedile.

4.2.2. Müra

Müra kaasneb nii peatuse rajamise kui ka kasutamisega.

Välisõhus levivat müra reguleerib atmosfääriõhu kaitse seadus (AÕKS), mille kohaselt eristatakse välisõhus levivat 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 ehitusmürade kehtestatud müra normtasemetega ja korraldada tööd viisil, et tagatud on normidest kinnipidamine. Kavandatud tegevusega seotud ehitusaegne müra on ajutine.

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 määruse nr 71 lisas 1 toodule rakendatakse ehitusmüra piirväärtusena ajavahemikul 21.00–7.00 asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaseme. Impulssmüra põhjustavad 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 lisanduvad liiklusest lähtuva müra ja selle leviku kohta puuduvad, siis ei ole muutuse ulatus teada. Liikluskorralduse põhimõtete määramine on üks detailplaneeringu ülesannetest (PlanS § 126 lg 1 p 12).

Olulisemat keskkonnamõju piirkonnale avaldab kavandatav Rail Balticu raudtee, mille müra mõjusid on hinnatud raudtee põhiprojekti detailsusastmes¹⁴. Vastavalt RB raudtee müra modelleerimise tulemustele on Kurtna peatuse piirkonda raudteemüra leevendamise meetmena ette nähtud müratõke läänepoolsele raudteeküljele, et tagada müra normtase.

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.

4.2.3. 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.

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 detailsusastmes¹⁵.

4.2.4. Joogivee kvaliteet

Põhjavesi on vaadeldaval alal ja piirkonnas nõrgalt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes. Peatuse alal ja läheduses ei ole registreeritud suurkaeve.

Reovee käitlemisel kas lokaalselt või kanaliseerimise teel tuleb järgida keskkonnameetmeid (ptk 5.1.1.).

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

¹⁴ Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang. Kajaja Acoustics OÜ. 2021

¹⁵ Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang. Kajaja Acoustics OÜ. 2021

4.2.5. 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.

4.2.6. 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).

Arvestades, et peatusele lähimad elamud jäävad sellest vähemalt 200 m kaugusele, siis olulist negatiivset mõju valgusreostuse näol neile eeldada ei ole. Teabedokumendi koostamise ajal ei ole teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise valgusreostuse tekke kohta piirkonnas.

5. Kavandatavad keskkonnameetmed ilmnedu võiva olulise ebasoodsa keskkonnamõju vältimiseks või leevendamiseks

5.1.1. 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.

Kuna kavandatava tegevuse alal ja piirkonnas ei ole puur- ja salvkaeve, siis olulist negatiivset mõju nende vee kvaliteedile ei ole. Lähimad puurkaevud asuvad piisavalt kaugusel ja on kaitstud manteltorudega. 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.

Kajamaa külas, kavandatava peatuse piirkonnas puudub ühisveevarustus- ja ühiskanalisatsioonisüsteem.

Saku aleviku ja Kajamaa-Tõdva reoveekogumisalad on kavandatavast peatuse alast u 1,7 km kaugusel (Joonis 8).

Detailplaneeringu koostamise käigus lahendatakse reovee käitlemine kas lokaalselt või kanaliseerimise teel. 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 61¹⁶. Määruse järgi võib kaitsmata 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.

Kui detailplaneeringuga nähakse ette reovee käitlemine alal selle kanaliseerimise teel, siis lahendatakse nõuetekohaselt liitumine. Kanaliseerimine on parim võimalik lahendus põhjavee (sh joogivee) kaitseks selle võimaliku reostumise eest.

5.1.2. Pinnaveekogud

Vaadeldaval alal asub maaparandusehitise reguleeriv võrk SAKU SOO (4109450020030) ja lõunas alla 10 km² valgalaga eesvool (Saku soo kraav, 4109520020020). Kraavi veekaitsevöönd on 10 m. Maaparandussüsteemi toimimine ja kaitse tagatakse raudteeehituse raames. Ehitusetapis ei saa

¹⁶ 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“

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.

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, määruse¹⁷ 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.

Saku valla ÜVK arengukava¹⁸ kohaselt tuleb sademevee süsteemide arendamisel rakendada sademevee võimalikult suurt immutamist, kus see on võimalik. Sademevett tuleb maksimaalselt ära kasutada, kogutud vee kasutamine suvel kastmisel kui ka pikemas perspektiivis osaliselt olmeveena.

¹⁷ 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”

¹⁸ Saku valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2017-2020.
www.riigiteataja.ee/akt/419092019037

6. 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, rohevõrgustikku, pärandkultuuriobjekte ega kultuurimälestisi. Seega puudub neile oluline negatiivne mõju.

Maavarade kasutamisele olulist negatiivset mõju eeldada ei ole.

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). Kuna vaadeldav ala asub põllumaa ja loodusliku ala piirialal, 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 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.

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. Müra eelneva modelleerimise tulemusena on peatuse alale ette nähtud müratõke. Sellest lähtuvalt kasutamisel 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).

7. Kasutatud materjalid

- Tellija poolt edastatud tehniline kirjeldus kavandatava tegevuse kohta
- Asjakohased õigusaktid elektroonilises Riigi Teatajas, <https://www.riigiteataja.ee/>
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“
- Harju maakonnaplaneering 2030+
- Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“
- Saku valla üldplaneering 2009.
- Saku valla üldplaneering. Eelnõu
- Saku valla arengukava 2035+
- Saku valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2017-2020. <https://www.riigiteataja.ee/akt/419092019037>
- Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus. <https://gis.egt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. 2020
- Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru-Harju ja Rapla 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