

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 Järvakandi 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

1. Sissejuhatus	4
2. Seadusandlikud aspektid	5
3. Strateegilise planeerimisdokumendi ja kavandatava tegevuse lühikirjeldus	6
3.1. Detailplaneeringu eesmärk.....	6
3.2. Kavandatava tegevuse asukoht	7
3.3. Järvakandi peatuse kirjeldus	7
3.4. Kavandatava tegevuse kirjeldus	8
3.5. Vajalikud lammutustööd	9
4. Seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega	10
4.1. Üleriigiline planeering Eesti 2030+	10
4.2. Rapla maakonnaplaneering 2030+	10
4.3. Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine".....	11
4.4. Kehtna valla üldplaneering	13
5. Mõjutatava keskkonna kirjeldus	14
5.1. Maakasutus.....	14
5.1.1. Asend	14
5.1.2. Asustus ja rahvastik	14
5.1.3. Sotsiaalne taristu	14
5.1.4. Ettevõtlus	15
5.1.5. Teedevõrk.....	15
5.2. Alal esinevad loodusvarad.....	16
5.2.1. Pinnakate.....	16
5.2.2. Maavarad ja maardlad	16
5.2.3. Põhjavesi	17
5.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid	18
5.3. Looduskeskkonna kirjeldus	19
5.3.1. Natura 2000 võrgustiku alad	19
5.3.2. Hoiualad	20
5.3.3. Kaitsealad	20
5.3.4. Kaitsealused liigid	21
5.3.5. Püsielupaigad	22
5.3.6. Kaitstavad looduse üksikobjektid	22
5.3.7. Vääriselupaigad	22
5.3.8. Taimestik ja loomastik.....	22
5.3.9. Väärtuslik põllumajandusmaa	22
5.3.10. Rohevõrgustik.....	23
5.4. Kultuuripärand	24
5.5. Radoonioht	25
5.6. Piirkonna välisõhu kvaliteet.....	26
5.6.1. Müra	27
5.7. Vibratsioon	27
5.8. Suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted	27
6. Hinnang keskkonnamõju olulisusele	29
6.1. Mõju maakasutusele	29
6.2. Mõju loodusvaradele	29
6.2.1. Pinnas	29
6.2.2. Maavarad.....	29

6.2.3. Põhjavesi	30
6.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid	30
6.3. Mõju looduskeskkonnale	31
6.3.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele.....	31
6.3.2. Mõju kaitsealustele liikidele	31
6.3.3. Mõju vääriselupaikadele.....	32
6.3.4. Mõju taimestikule ja loomastikule	32
6.3.5. Mõju rohevõrgustikule	32
6.4. Mõju kultuuripärandile.....	32
6.5. Jäätmetekke ja jäätmekäitluse mõju	32
6.6. Mõju inimese tervisele ja heaolule.....	33
6.6.1. Välisõhu kvaliteet.....	33
6.6.2. Müra	33
6.6.3. Vibratsioon.....	34
6.6.4. Joogivee kvaliteet	34
6.6.5. Radoon	35
6.6.6. Valgusreostus	35
6.7. Mõju ohutusele.....	35
6.8. Mõju asustusele.....	35
6.9. Koosmõju muude asjakohaste toimivate või mõjualasse planeeritavate tegevustega	36
6.10. Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus.....	36
7. Kokkuvõte	37
8. Kasutatud materjalid.....	38

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 Kehtna vallas Järvakandi alevis ja Ahekõnnu 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 § 6¹ sätestab eelhinnangus kajastatava teabe sisu, mille nõudeid on täpsustatud keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“¹. 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.

¹ 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

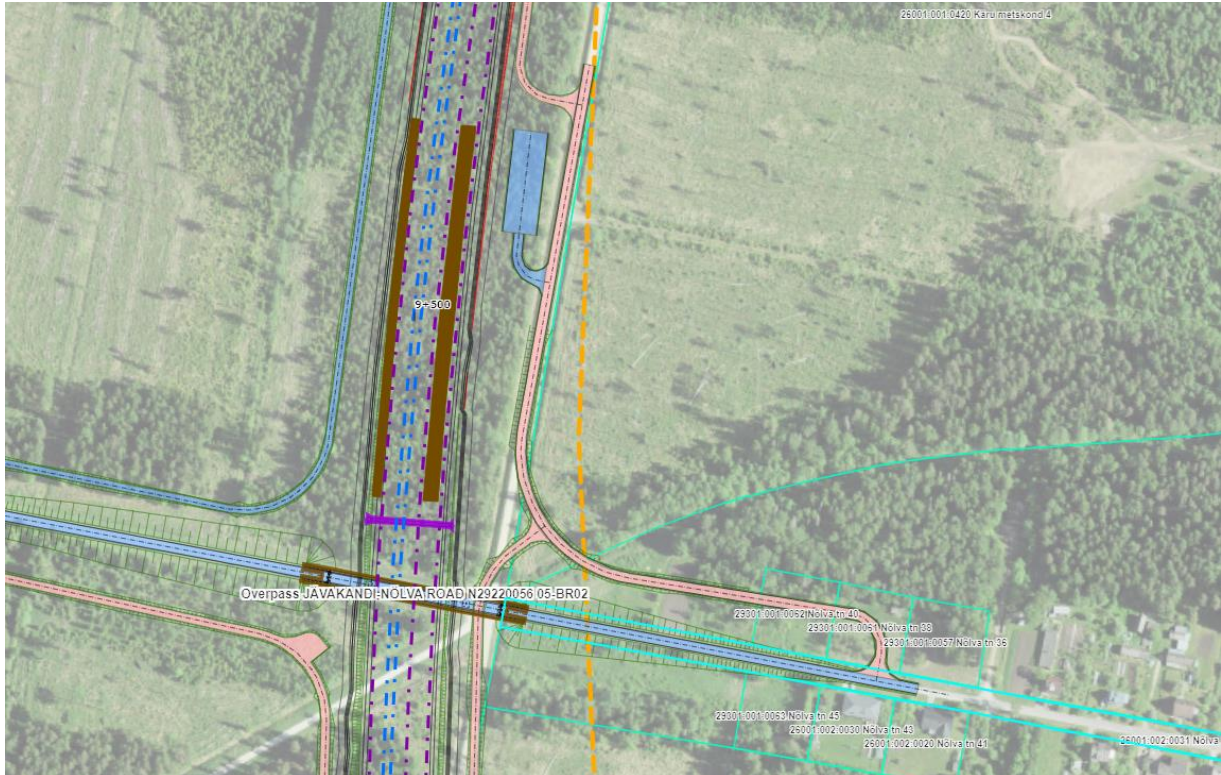
Rail Balticu Järvakandi kavandatava peatuse asukoht on Rapla maakonnas Kehtna vallas Ahekõnnu külas ja Järvakandi alevis. Järvakandi peatus on kavandatud alevit läbivast Rapla-Järvakandi-Kergu tugimaanteest umbes 1,3 km kaugusele. Peatuse juurde viib Järvakandi alevist eraldi rajatav juurdepääsutee, mis algab Nõlva tänavalt.

Kavandatava Järvakandi peatuse asukoht asub vahetult Järvakandi alevi kõrval. Järvakandi peatus paikneb raudtee idapoolsel (Järvakandi alevi poolisel) küljel.

Kavandatava peatuse asukohas asub hetkel maatulundusmaa.

3.3. Järvakandi peatuse kirjeldus

Vastavalt töö aluseks olevale tehnilisele kirjeldusele on Järvakandi peatus kavandatud varjualuse (*shelters*) peatuse tüüpi (tüüp 4), mis hõlmab enda alla ca 450 m² ehitisealuse pinnaga hoone. Peatuse väliala (tüüp 3) on mõõtmetega 40 x 115 m, hinnanguline ruumivajadus 4600 m² suurusel alal. Sõiduautode parkimiskohtade arv on hinnanguliselt 30. Juurdepääsutee hinnanguline pikkus on 460 m ja sõiduradade laius 6-7 m. Kergliiklustee hinnanguline pikkus on 460 m ja laius 3 m. Ülepääsuga ooteplatvormid on mõõtmetega 220 x 6 m (Joonis 1 ja Joonis 2). Järvakandi kohaliku peatuse ooteplatvormidele kavandatakse varjualused mõõtmetega 6,0 x 2,4 x 2,6 m ning peatuse alale RB arhitektuurse lähenemisega väike (60-100 m²) täisautomaatne hoone, tagamaks WC-de, koristusruumi, ooteruumi jms olemasolu. Peatuse alale nähakse ette kaasaegne säästlik välisvalgustus (LED-tüüpi lambid). Välialale kavandatakse ka elektrilised laadimispunktid autodele, jalgrattaparkla, takso- ja hüvastijätuala ning bussipeatus.



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



Joonis 2. Järvakandi 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 täisautomaatne hoone WC, koristusruumi ja ooteruumiga, rajatakse vajalikud tehnovõrgud.

Ehitatakse ooteplatvormid ülepääsuga. Parkimisala kaetakse kõvakattega ja rajatakse haljastus.

3.5. Vajalikud lammutustööd

Järvakandi 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"
- Kehtna valla üldplaneering

4.1. Üleriigiline planeering Eesti 2030+

Üleriigilises planeeringus Eesti 2030+² 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+³ on välja toodud:

Rail Balticu raudtee eesmärk on luua kiire raudteeühendus Lääne-Euroopa suunal. Lisaks tagatakse Eesti siseselt regionaalne ühendus Pärnu suunal.

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:

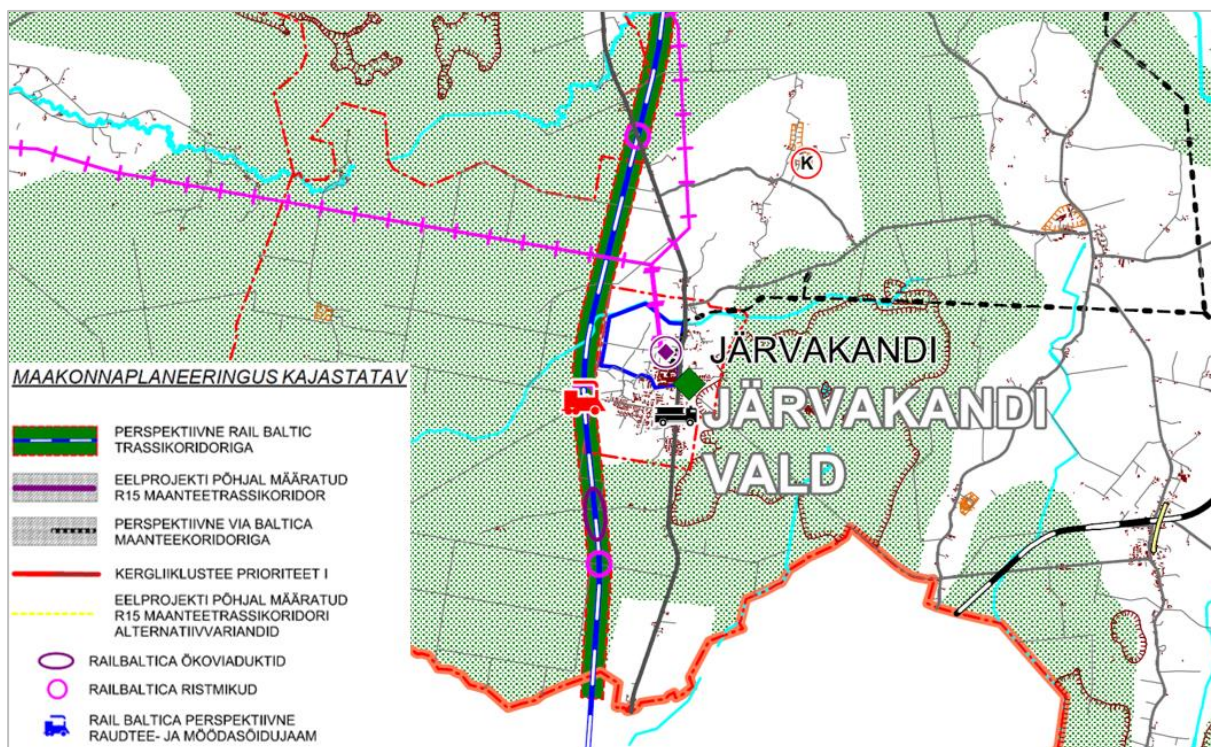
1. Raudtee ja maantee ristumine tuleb liiklusohutuse tagamiseks lahendada võimalusel eritasandiliseks.
2. Olemasolevate rongipeatuste asukohta muutmisel ja uute kavandamisel tuleb arvestada asustuse paiknemise ja perspektiivsete arengutega ning vajadusel (rongiliinide ja -peatuste sulgemisel) alternatiivse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

² Kehtestatud Vabariigi Valitsuse 30.08.2012. a korraldusega nr 368

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

6. Jalgteed ja raudteed 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“

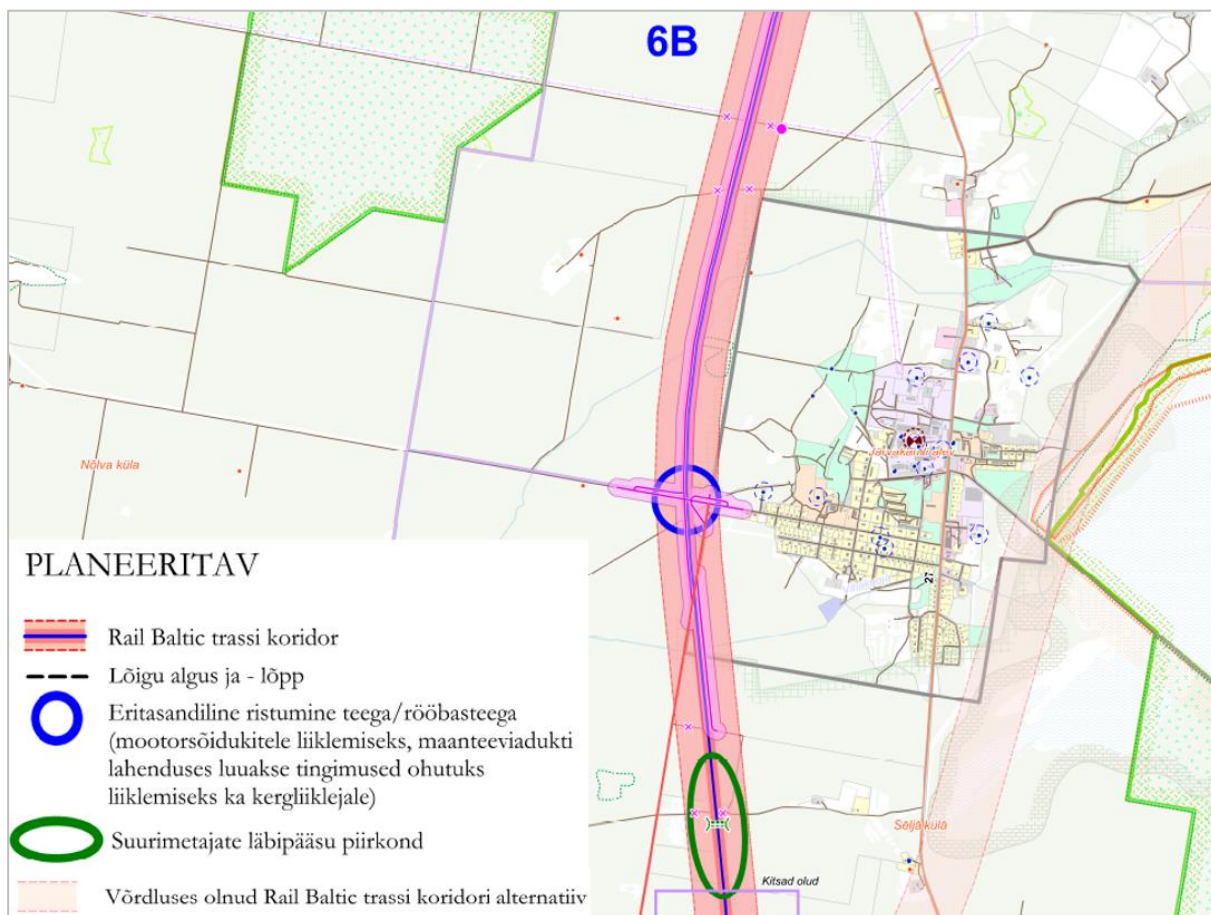
Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“⁴ on välja toodud:

Rail Balticu trassi koridor (lõik 6B) möödub Järvakandi alevist lääne poolt, riivates alevi edelaserva. Trassi koridori laiuks on planeeritud 350 m. Trassi koridor kulgeb alevi piires metsamaal.

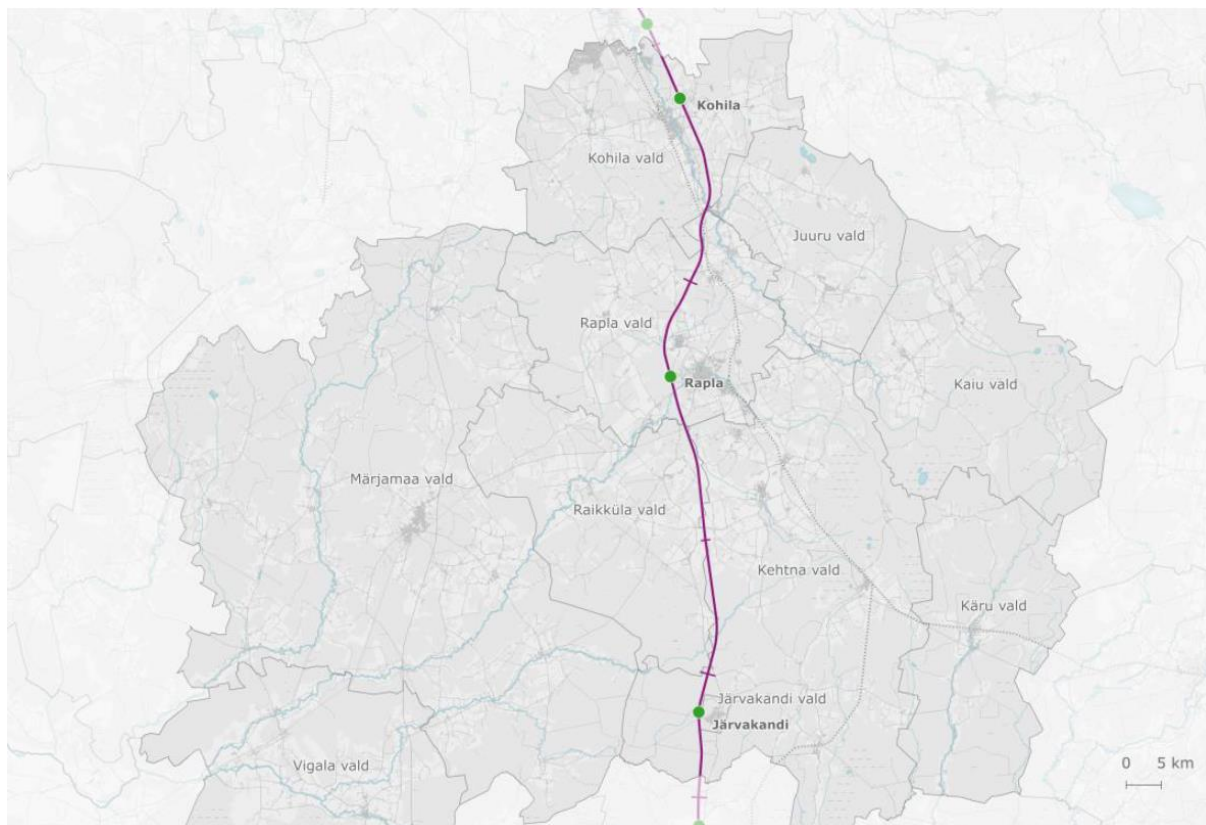
⁴ Kehtestatud riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1.4/43

Järvakandi alevi hoonestusest asub trassi koridorile kõige lähemal Nõlva tänava hoonestus, kus lähimad hooned jäävad kavandatavast raudteest enam kui 300 m kaugusele (Joonis 4 ja Joonis 5).

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“



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

4.4. Kehtna valla üldplaneering

Kehtna valla uus üldplaneering on koostamisel ning seni kehtib alal veel endise Järvakandi valla üldplaneering⁵, kuid Rail Balticu raudteega ei ole selles arvestatud.

Hetkel koostatava Kehtna valla ÜP⁶ sisendiks ja arvestamiseks seoses RB-ga on kehtiv maakonnaplaneering (vt ptk 4.2.), maakonnaplaneeringu RB teemaplaneering (vt ptk 4.3.) ja RB põhiprojekti materjalid. Koostatav ÜP arvestab RB raudtee ja Järvakandi peatuse asukohaga ning on tõenäoline, et edasise menetluse käigus selles osas midagi ei muutu, sest Järvakandi peatuse asukoht on paigas. Välja on toodud järgmist:

- Rail Balticu trassil on ette nähtud perspektiivne jaam Järvakandis (lahendatakse eraldi detailplaneeringuga).
- Kehtna vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaanteedega, metsateedega, kohalike teedega ja erateedega. Eritasandilised lahendused rajatakse ristumisel mh Järvakandi–Nõlva teega.
- Üldplaneeringuga nähakse Järvakandi jaama juurde ette pargi-ja-reisi parkla.

Kehtna valla koostatavas üldplaneeringus⁷ arvestatakse Rail Balticu raudtee ja Järvakandi kohaliku peatusega.

⁵ Järvakandi valla üldplaneering. Kehtestatud Järvakandi Vallavolikogu 04.11.2009 otsusega nr 29

⁶ Töö tegemiseks on kasutatud Kehtna valla kodulehel olevaid koostatava ÜP materjale seisuga jaanuar 2022

⁷ Algatati Kehtna Vallavolikogu 21.11.2018 otsusega nr 69

5. Mõjutatava keskkonna kirjeldus

5.1. Maakasutus

5.1.1. Asend

Kehtna vald moodustati 2017. aastal senise Kehtna ja Järvakandi valla ühinemisel. Kehtna vald paikneb Kesk-Eestis Rapla maakonna lõunaosas ulatudes põhjast lõunasse umbes 40 km ja idast läände umbes 15 km. Valla halduskeskuseks on Kehtna alevik.

Järvakandi kohalik peatus kavandatakse Kehtna valla Ahekõnnu küla piirkonda. Kavandatava kohaliku peatuse ala asub Järvakandi alevist lähtuvate teede sõlmpunktis ning paikneb alevile kõige lähemal.

Rail Balticu Järvakandi kohaliku peatuse objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud on Kõnnu metskond 2 (29203:001:0410), Kärü metskond 4 (26001:001:0420), Nõlva tn 42 (29301:001:0199), Nõlva tn 40 (29301:001:0062) ja Nõlva tn 38 (29301:001:0061). Kahe esimese kinnistu maa sihtotstarve on 100% maatulundusmaa, Nõlva tn 42 on 100% sihtotstarbeta maa ja kahe viimase kinnistu maa sihtotstarve on 100% elamumaa⁸.

Vaadeldavat ala piiravad maatulundusmaa, üldkasutatav maa, elamumaad ja transpordimaa.

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

Statistikaameti andmetel elas 2018. a alguse seisuga Rapla maakonnas 33 116 inimest. Rahvastikuregistri andmetel elas Kehtna vallas seisuga 1.01.2020 kokku 5460 elanikku. Valla keskmine asustustihedus oli 10,7 inimest km² kohta. Elanike arvult on suurimad Järvakandi alev (1182 elanikku) ja Kehtna alevik (1106 elanikku).

Eesti maapiirkondi iseloomustab madal sündivus, rahvastiku väljaränne ja negatiivne loomulik iive, mis põhjustab ka Kehtna vallas elanike arvu langemist. Arengukava⁹ kohaselt on Kehtna valla üheks eesmärgiks suurendada Kehtna valla elanike arvu 2025. aastaks 5700 inimeseni. Selleks planeeritakse valla uues üldplaneeringus suurematesse asulatesse eramukruntide piirkonnad.

Lähimad elamud jäävad kavandatavast peatuse alast 200 m kaugusele ida suunas Järvakandi alevi Nõlva tn 43 (129264), Nõlva tn 41 (136607) ja Ülase tn 2 (122239). Enam kui 300 m kaugusele jääb ülejäänud Nõlva tänava elamupiirkond.

5.1.3. Sotsiaalne taristu

Kogu valla territoorium on mitme tõmbekeskuse mõjupiirkonnas, mis moodustavad suhteliselt tugevate kohalike keskuste võrgustiku. Järvakandi kui tõmbekeskuse lisandumine valda nõuab uusi muutusi, ühiseid arengukavasid ja planeeringuid.

Kehtna alevik ja Järvakandi alev on suuremad keskused oma avara teenustevõrguga. Järvakandis ja Kehtna vahetus läheduses asuvas Kalbu külas paiknevad hooldekodud, mis teenindavad eelkõige

⁸ Maa-ameti kaardirakendus, seisuga 07.01.2022

⁹ Kehtna valla arengukava ja eelarvestrateegia aastateks 2021-2024. Kehtna Vallavolikogu, 2020

Kehtna valla elanikke. Järvakandis on antud hoonestusõigus uue kaasaegse hooldekodu rajamiseks. Järvakandi alev peaks rohkem ja laialdasemalt suutma teenindada Eidapere ja Lokuta elanikke.

Kehtna vallas on välja arendatud haridusasutuste (lasteaiad, põhikoolid, huvikool, noortekeskused, kultuuri- ja spordiasutused) võrk, mis vastab elanikkonna paiknemisele ja arvule. Neile lisaks on Kehtnas Kutsehariduskeskus.

5.1.4. Ettevõtlus

Statistikaameti andmetel tegutses 2018. aasta seisuga Kehtna vallas 418 statistilisse profiili kuuluvat ettevõtet. 95% ettevõtetest oli alla 10 töötajaga väikeettevõtted (399 ettevõtet), ettevõtteid töötajate arvuga 10–49 oli 4% (16 ettevõtet), üle 50 töötajaga oli 3 ettevõtet piirkonnas. Suurettevõtteid töötajate arvuga 150 ja enam, Kehtna vallas ei olnud. 26% ettevõtetest oli tegevusalaks põllumajandus ja metsamajandus (110), 13% hulgi- ja jaekaubandus (53), 11% ehitus (44), 11% töötlev tööstus (47), 10% kutse-, teadus- ja tehnikaalane tegevus (41).

2018. aastal oli Kehtna valla suurim tööandja Kehtna vallavalitsus koos allasutustega, kus kokku töötas üle 200 inimese. Suurim ettevõtte vallas oli üle 100 töötajaga AS O-I Production Estonia (endise nimega AS Järvakandi Klaas), mis on 1991. aastal asutatud klaasi-tootmisettevõtte asukohaga Järvakandi alevis. Töötajate arvult teisel kohal (ligi 80 töötajat) oli Keava alevikus tegutsev Vindor OÜ, mis toodab profiiliseid liiste, ukسلenge ja aknapõskesid. Väiksematest puidutöötlemise ettevõtetest tegutsevad vallas Järvakandi Puidutehas OÜ ja Lokuta Puit OÜ.

Põllumajandusettevõtetest oli suurim 50 töötajaga Kehtna Mõisa OÜ. Loomakasvatusega tegeleb Pae Farmer OÜ ja piimakarjakasvatusega Tavex OÜ. Rodnas OÜ Kehtna alevikus tegeleb põllumajandusmasinate, -seadmete ja lisaseadmete hulgimüügiga. Olulisteks tööandjateks vallas on ka Kehtna Kutsehariduskeskus (üle 30 töötaja) ja Frank Kutteri lihatööstus.

Kehtna vallas on arenguvõimalusi majutuskohtade, turismiettevõtluse ja kaubanduse tekkimiseks. Pikemas perspektiivis nähakse ette ettevõtlus- ja tootmisalasid (sh. põllumajanduslikud tootmishooned) arendada olemasolevates ettevõtluspiirkondades. Looduslikult väärtuslikes paikades tootmisalade arendamist ette ei nähta, pigem tuleks sellistes kohtades arendada objekte, mis toetavad turismi- ja puhkemajanduse arengut.

Lisaks äriettevõtetele on Kehtna vallas 2018. aasta seisuga registreeritud üle saja mitte-tulundustegevuse organisatsiooni. Nende organisatsioonide peamisteks tegevusteks on vaba aja sisustamine, huvialaline tegevus ning sporditegevus¹⁰.

5.1.5. Teedevõrk

Kehtna valda peamiseks läbivaks ning lähimate keskustega ühendavateks teedeks on Tallinn-Rapla-Türi (nr 15) ja Rapla-Järvakandi-Kergu (nr 27) tugimaanteed ning Tallinn-Rapla-Viljandi raudtee. 2019. aastal lõppes rongiga reisijatevedu Tallinn-Lelle-Pärnu suunal.

Rapla maakonda läbib loode-kagusuunaline Tallinn-Rapla-Viljandi 1520 raudtee, mille kaudu toimub reisijate- ja kaubavedu. Kehtna valla territooriumil asuvad Keava raudteepeatuse ja Lelle rongijaam. Raudtee kulgeb Järvakandi alevist ida poolt, lähim peatus Lelle asub Järvakandi alevist 15 km kaugusel.

Kehtna valda kavandatava RB Järvakandi peatuse ühendusteeks Järvakandi aleviga on eraldi rajatav juurdepääsutee, mis algab Nõlva tänavalt (tee nr 2600012). Järvakandi peatus on kavandatud alevist läbivast Rapla-Järvakandi-Kergu tugimaanteest umbes 1,3 km kaugusele¹¹.

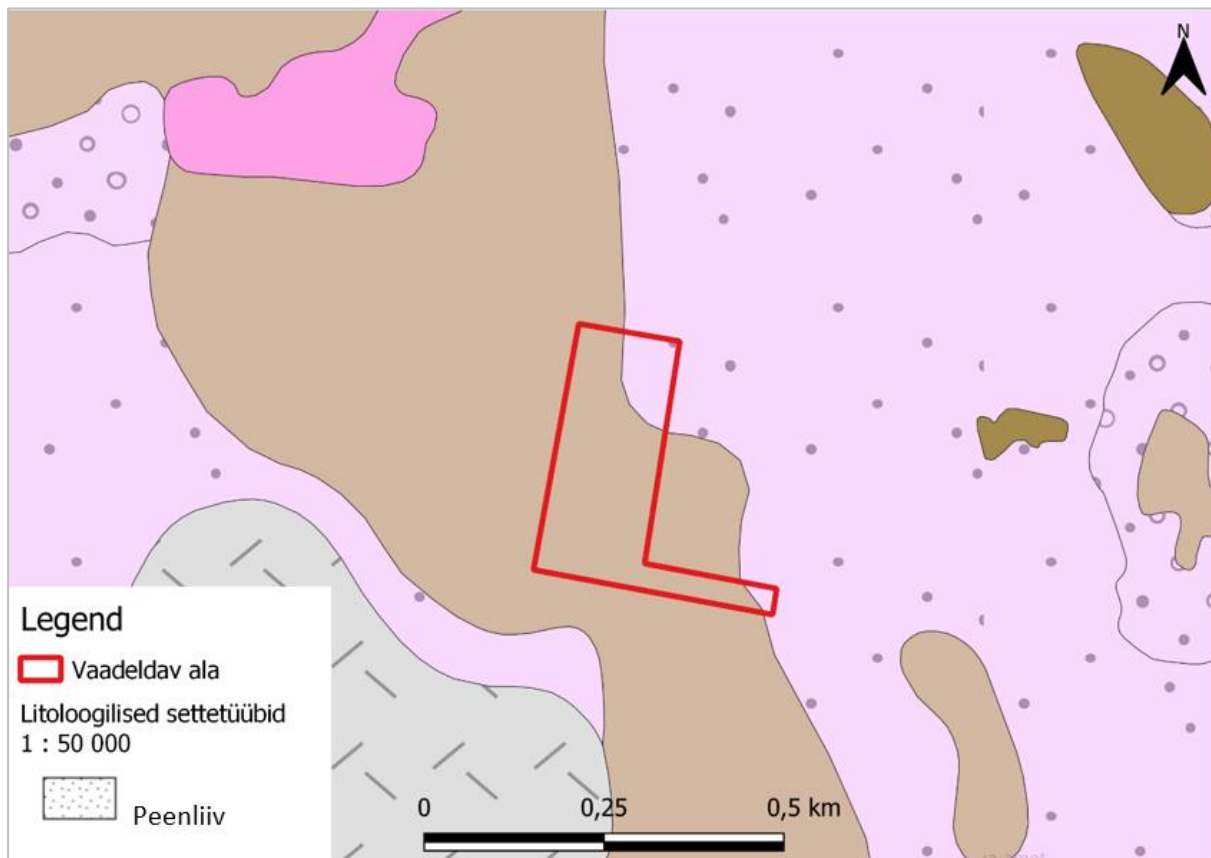
¹⁰ Kehtna valla arengukava ja eelarvestrateegia aastateks 2021-2024. Kehtna Vallavolikogu, 2020

¹¹ Teeregister

5.2. Alal esinevad loodusvarad

5.2.1. Pinnakate

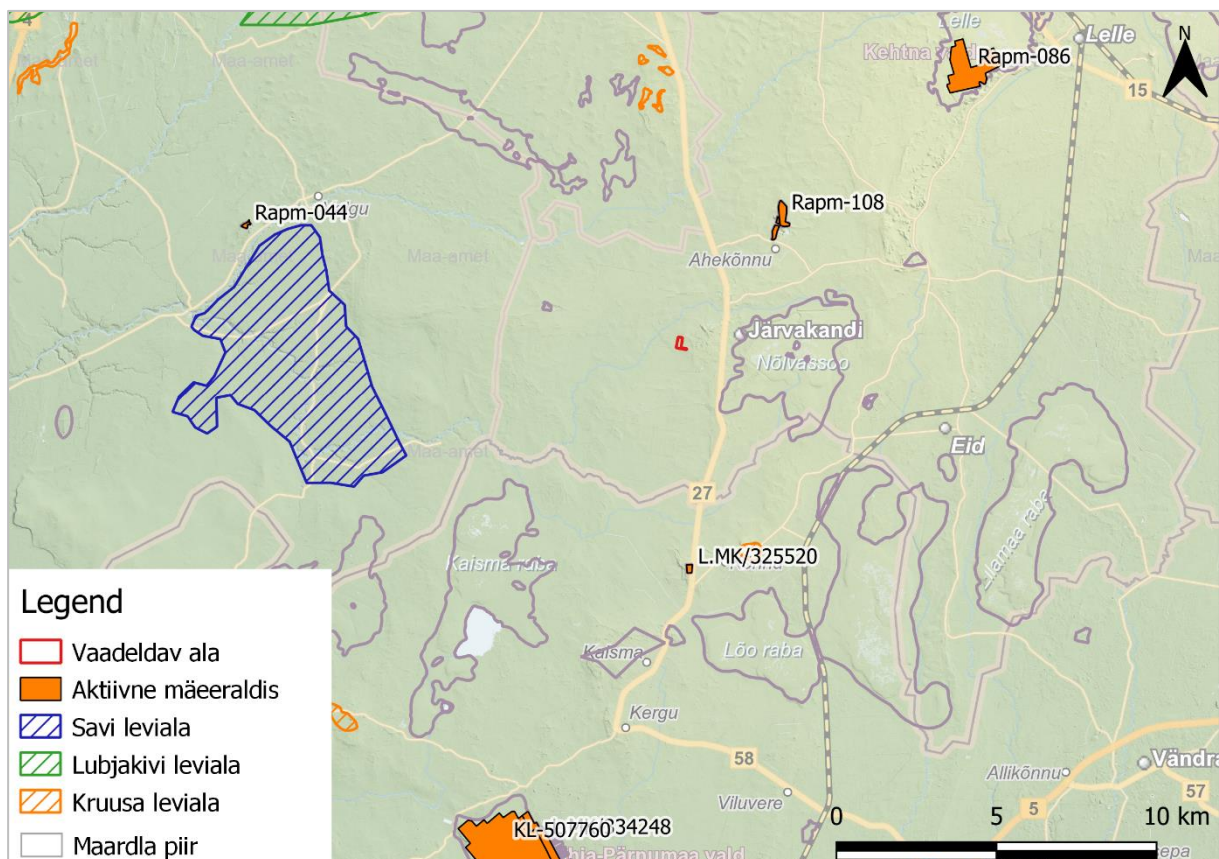
Pinnakatte geoloogia (Joonis 6) moodustavad vaadeldaval alal jääjärvelised setted: joonisel näidatud roosal alal esineb peenliiv (paksusega 2–5 m). Enamus alast on sorteerimata glatsiogeensed setted ehk moreen (joonisel pruunil alal) (paksusega 2–5 m).



**Joonis 6. Pinnakatte geoloogia. Jääjärvelised setted (roosal alal), moreen (pruunil alal).
Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 10.01.2022**

5.2.2. Maavarad ja maardlad

Kavandatava peatuse alal ja ümbruses ei ole arvele võetud maavarasid ega maardlaid (Joonis 7). Lähimad mäeeraldised on linnulennult 4,3 km kaugusel põhjas asuv Ahekõnnu kruusakarjäär ja 6,8 km kaugusel lõunas asuv Rinnaku kruusakarjäär (Tabel 2).



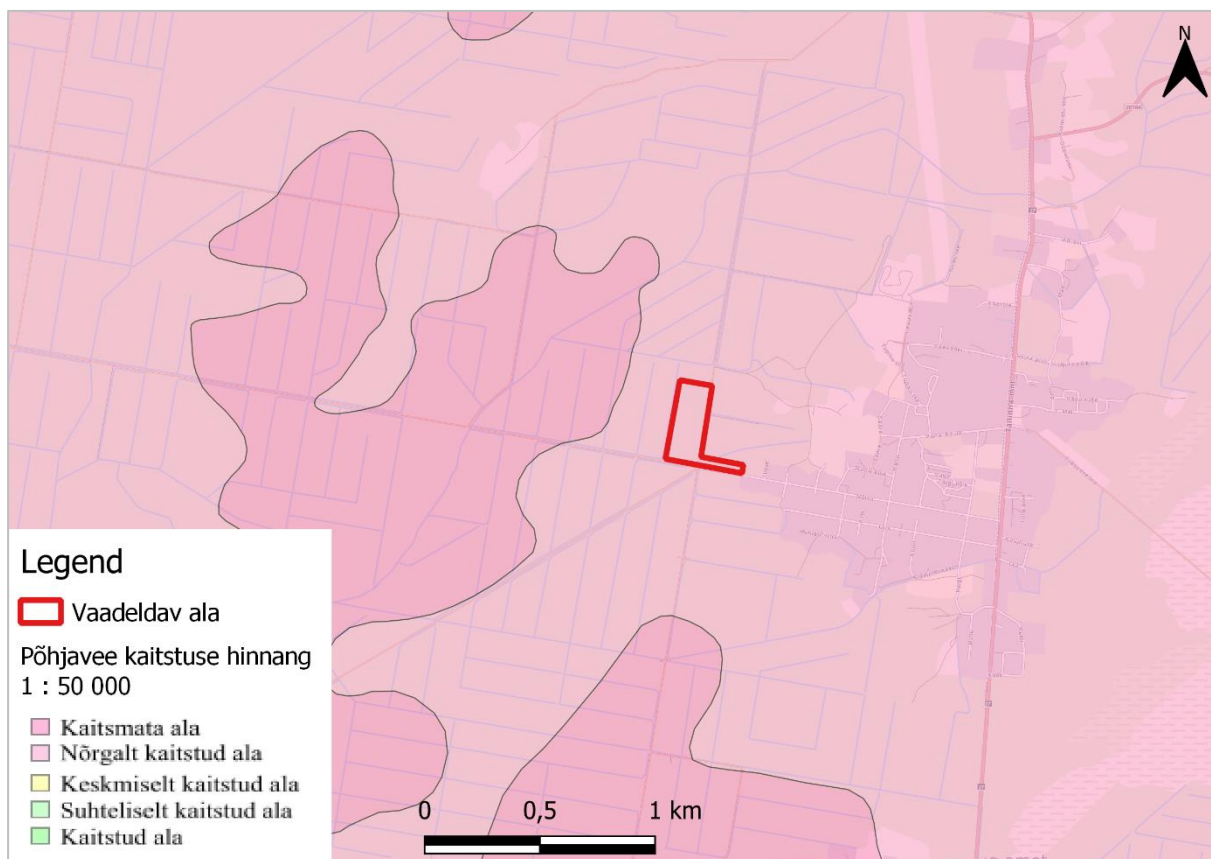
Joonis 7. Mäeeraldiste, maardlate ja levialade paiknemine kavandatava tegevuse suhtes. Allikas: Maa-ameti maardlate kaardirakendus, seisuga 10.01.2022

Tabel 2. Vaadeldava ala lähipiirkonnas asuvad aktiivsed mäeeraldised. Allikas: Maa-amet, seisuga 10.01.2022

Mäeeraldise nimetus	Kaevandamisloa nr	Kaevandamisloa omaja	Kaugus linnulennult vaadeldavast alast
Ahekõnnu kruusakarjäär	Rapm-108	OÜ Sokkel Holding	4,3 km
Rinnaku kruusakarjäär	L.MK/325520	Vändra MP OÜ	6,8 km
Imsi	Rapm-086	AS Mikskaar	11,5 km
Vanakubja liivakarjäär	Rapm-044	OÜ Orgita Dolomiiditooted	14 km
Pööravere turbatootmisala	KL-507760	AS Tootsi Turvas	15 km
Pööravere II turbatootmisala	L.MK/334248	AS Tootsi Turvas	15 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 45–50 m, aluspõhja kivimite kõrgus 45 m ja maapinna kõrgus u 47,5-50 m.



Joonis 8. Põhjavee kaitstus vaadeldaval alal ja piirkonnas. Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 10.01.2022

Vaadeldava ala läheduses asuvad puurkaevud sanitaarkaitsealadega 50 m. Lähim puurkaev (PRK0010675) asub peatuse alast 300 m kaugusel ja kauguselt järgmine puurkaev (PRK0009916) 600 m kaugusel (Joonis 9).

5.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

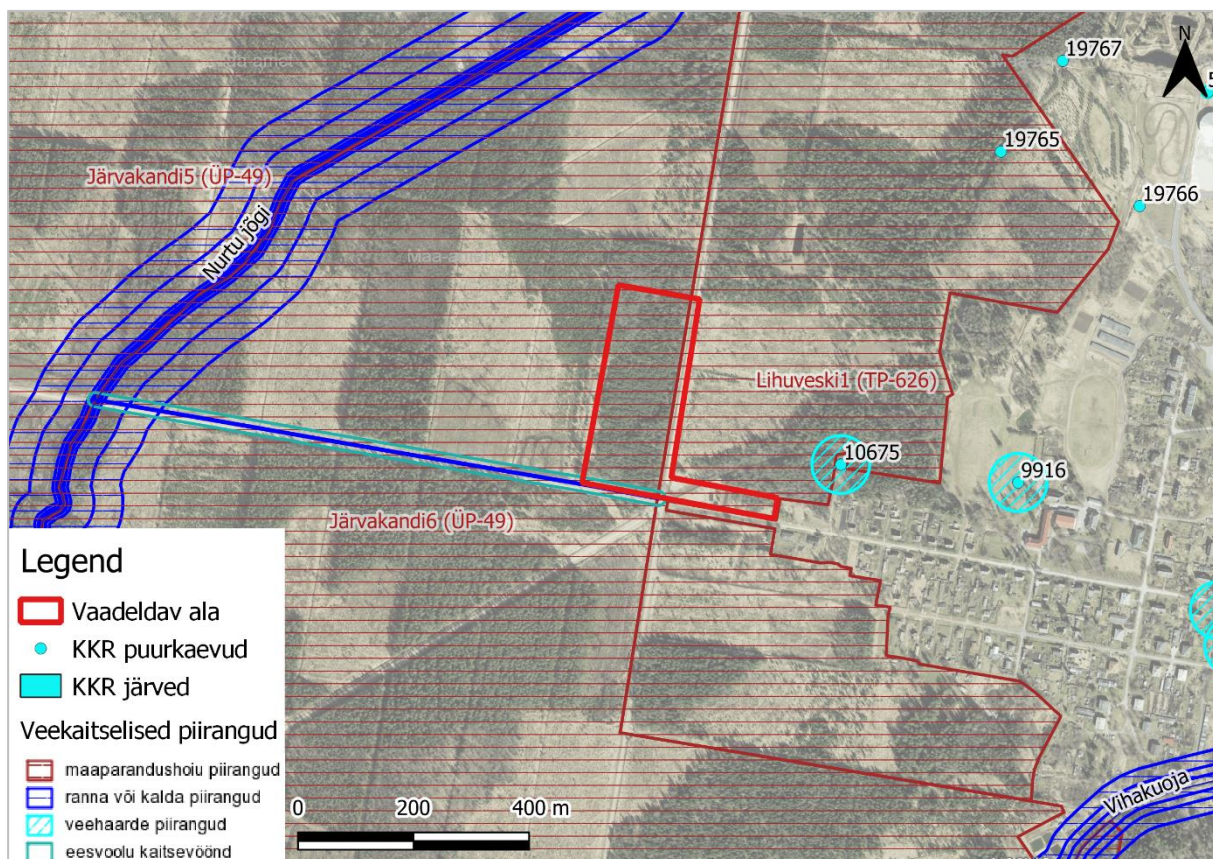
Vaadeldavast alast 450 m kauguselt kulgeb edela-kirdesuunas Nurtu jõgi (VEE1113100) (Joonis 9). Nurtu jõgi on üle 10 ha pindalaga ja üle 25 km² valgala veekogu. Nurtu jõgi suubub Velise jõkke¹². Nurtu jõel kehtib kalda piiranguvöönd ulatusega 100 m, ehituskeeluvöönd ulatusega 50 m, kalda veekaitsevöönd ulatusega 10 m ja veekogu kallasrada ulatusega 4 m. Vööndid ei ulatu vaadeldavale alale.

Vaadeldavast alast 800 m kauguselt kulgeb lääne-kirdesuunas Vihakuoja (VEE1113101). Vihakuoja valgala on suurusega alla 10 km² ning suubub Nurtu jõkke. Vihakuoja ojal kehtib kalda piiranguvöönd 50 m, ehituskeeluvöönd ulatusega 25 m ja kalda veekaitsevöönd ulatusega 10 m. Vööndid ei ulatu vaadeldavale alale.

Vaadeldava ala lõunapiiril asub maaparandussüsteemi eesvoolu kraav Järvakandi6 (ÜP-49) (ETAK ID 2833102) eesvoolu kaitsevööndiga 12 m ja kalda veekaitsevööndiga 1 m.

Vaadeldaval alal asuvad maaparandussüsteemid JÄRVAKANDI6 (ÜP-49) (5111310010240003) ja LIHUVESKI1 (TP-626) (5111310010240001), mis on rajatud liigniiske maa kuivendamise eesmärgil.

¹² Keskkonnaregister, seisuga 10.01.2022



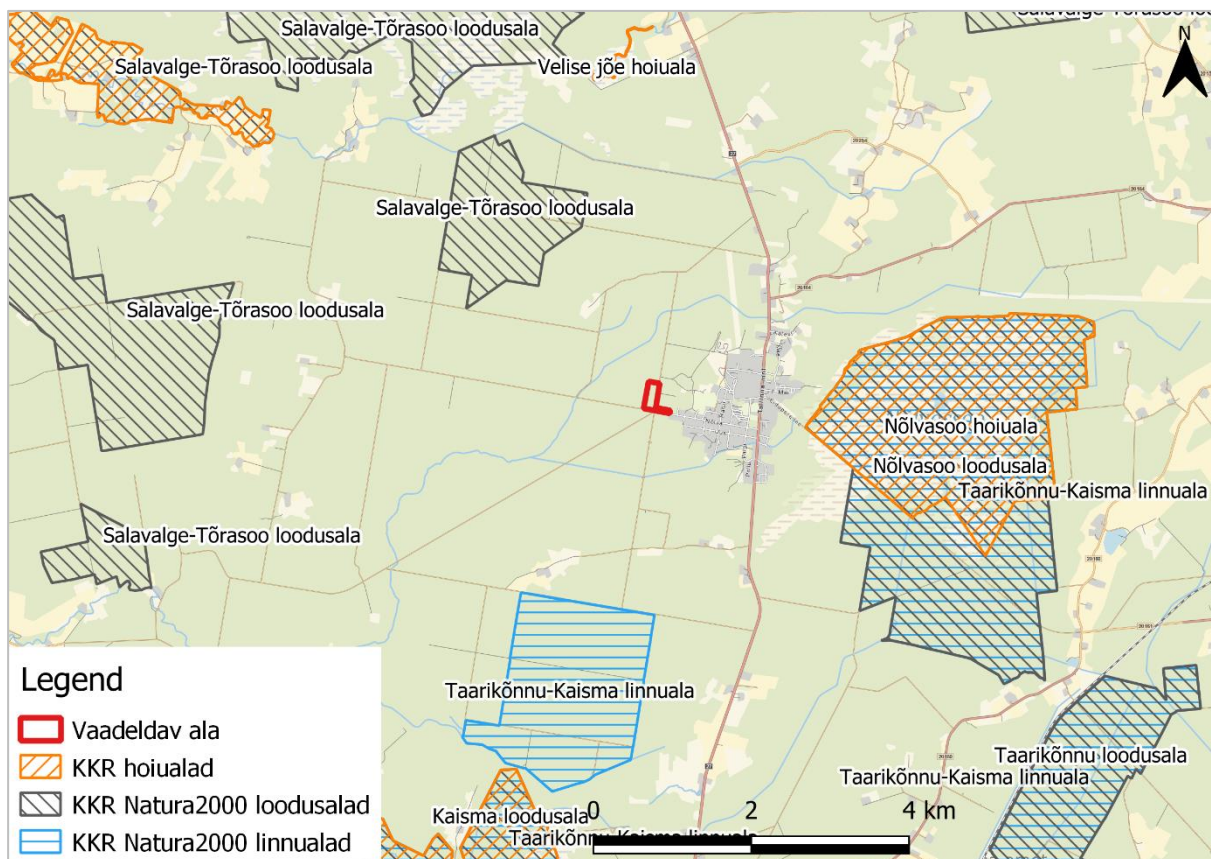
Joonis 9. Vooluveekogud, järved, puurkaevud ja kitsendused. Allikas: Puurkaevud, järved ja vooluveekogud Keskkonnaregistrist, seisuga 11.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

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 loodes 1,8 km kaugusel asuv Salavalge-Tõrasoo loodusala (RAH0000538), idas 2 km kaugusel ja lõunas 2,5 km kaugusel asuv Taarikõnnu-Kaisma linnuala (RAH0000085) ja idas 2 km kaugusel asuv Nõlvasoo loodusala (RAH0000321)¹³ (Joonis 10).

¹³ Keskkonnaregister, seisuga 11.01.2022



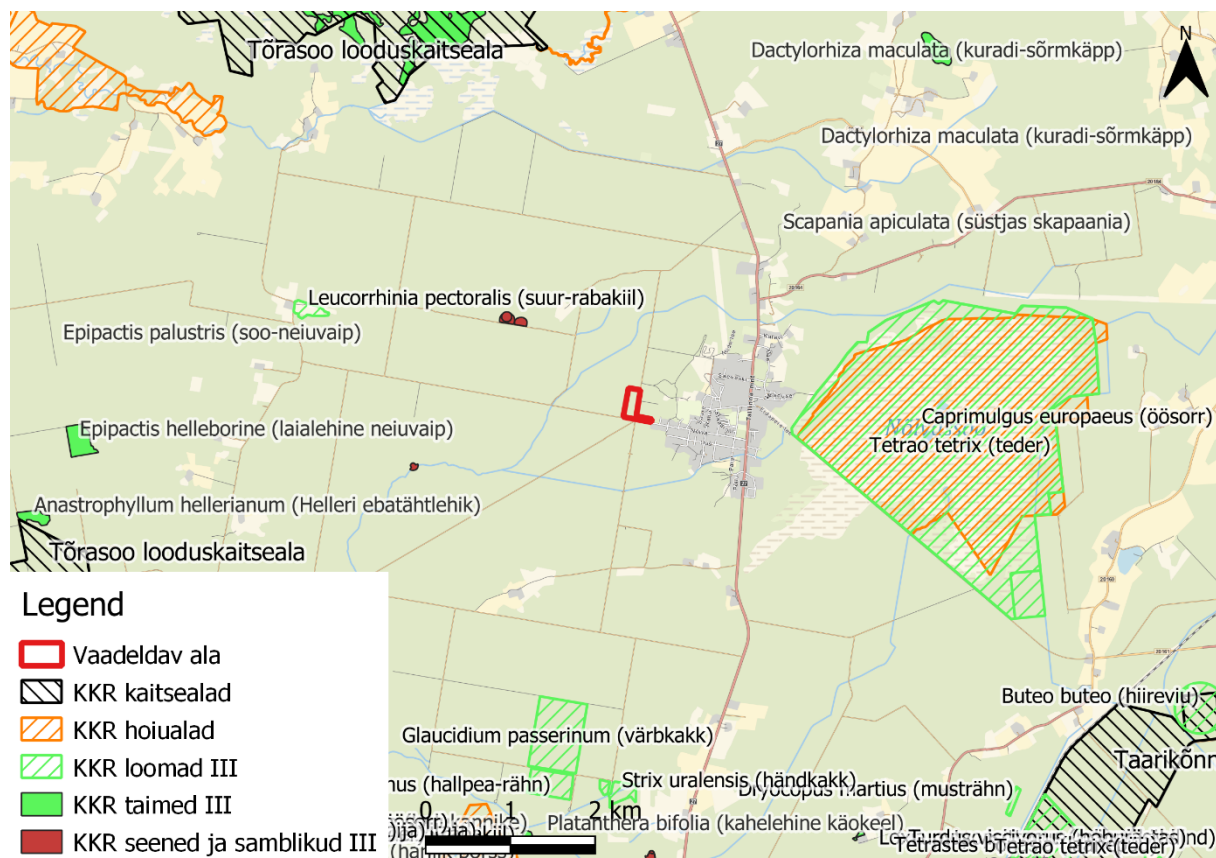
Joonis 10. Natura 2000 võrgustiku alad ja hoiualad vaadeldava ala ümbruses. Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 10.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

5.3.2. Hoiualad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses hoiualasid ei asu. Lähimad hoiualad on idas 2 km kaugusel asuv Nõlvasoo hoiuala (KLO2000188), 4 km kaugusel põhjas Velise jõe hoiuala (KLO2000143) ja lõunas 5 km kaugusel asuv Kaisma hoiuala (KLO2000245) (Joonis 10).

5.3.3. Kaitsealad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu kaitsealasid. Lähim kaitseala Tõrasoo looduskaitseala (KLO1000248) asub 4 km kaugusel loodes ja 6,4 km kaugusel edelas. Alast 6,5 km kaugusel kagus asub Taarikõnnu looduskaitseala (KLO1000058) (Joonis 11).



Joonis 11. Kaitstavad alad ja objektid vaadeldava ala piirkonnas Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 10.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

5.3.4. Kaitsealused liigid

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

Alast 2 km kaugusel idas asuvad III kategooria linnuliigi tedre (*Tetrao tetrix*) ja öösorri (*Caprimulgus europaeus*) elupaigad. Alast 3,5 km kaugusel läänes asub III kategooria putuka suur-rabakiili (*Leucorrhinia pectoralis*) elupaik. Alast 3,6 km kaugusel lõunas asub III kategooria linnuliigi värbkaku (*Glaucidium passerinum*) elupaik.

Alast kirdes 2,5 km kaugusel asub III kategooria sambla süstjas skapaania (*Scapania apiculata*) ja 3,5 km kaugusel katteseemnetaimede kuradi-sõrmkäpa (*Dactylorhiza maculata*) kasvukohad.

Alast 1,3 km kaugusel loodes asub III kategooria samblike suur nõöpsambliku (*Megalaria grossa*), sile neersambliku (*Nephroma laevigatum*) ja hariliku kopsusambliku (*Lobaria pulmonaria*) kasvukohad. Läänes 2,5 km kaugusel asub suur nõöpsambliku (*Megalaria grossa*) kasvukoht (Joonis 11).

I ja II kategooria kaitstavaid liike vaadeldaval alal pole. Põhja suunas 1 km raadiuses on registreeritud II kategooria laanerähni elupaik. Rohkem ei ole registreeritud I ja II kategooria kaitstavaid liike vähemalt 1 km raadiuses. Liigi asukohta ei ole joonisel näidatud, kuna looduskaitsealade kohaselt on I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud (looduskaitsealade § 53 lg 1¹⁴).

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

5.3.5. Püsielupaigad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses püsielupaikasid ei asu. Lähimad püsielupaigad asuvad loodes 1,5 km kaugusel, lõunas 2,5 km kaugusel ja 3,5 km kaugusel. Tegemist on liikumispiiranguga alaga, kus kehtib liikumiskeeld veebruari algusest kuni juuni lõpuni.

5.3.6. Kaitstavad looduse üksikobjektid

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses kaitstavaid looduse üksikobjekte ei asu.

5.3.7. Vääriselupaigad

Vaadeldaval alal vääriselupaikasid ei asu. Lähimad on peatuse alast lõunas 350 m kaugusel *kuusikud ja kuusesegametsad* (VEP208811), 700 m kaugusel *lepikud* (VEP206878) ja 1,3 km kaugusel *teised lehtmetsad* (VEP206882)¹⁵.

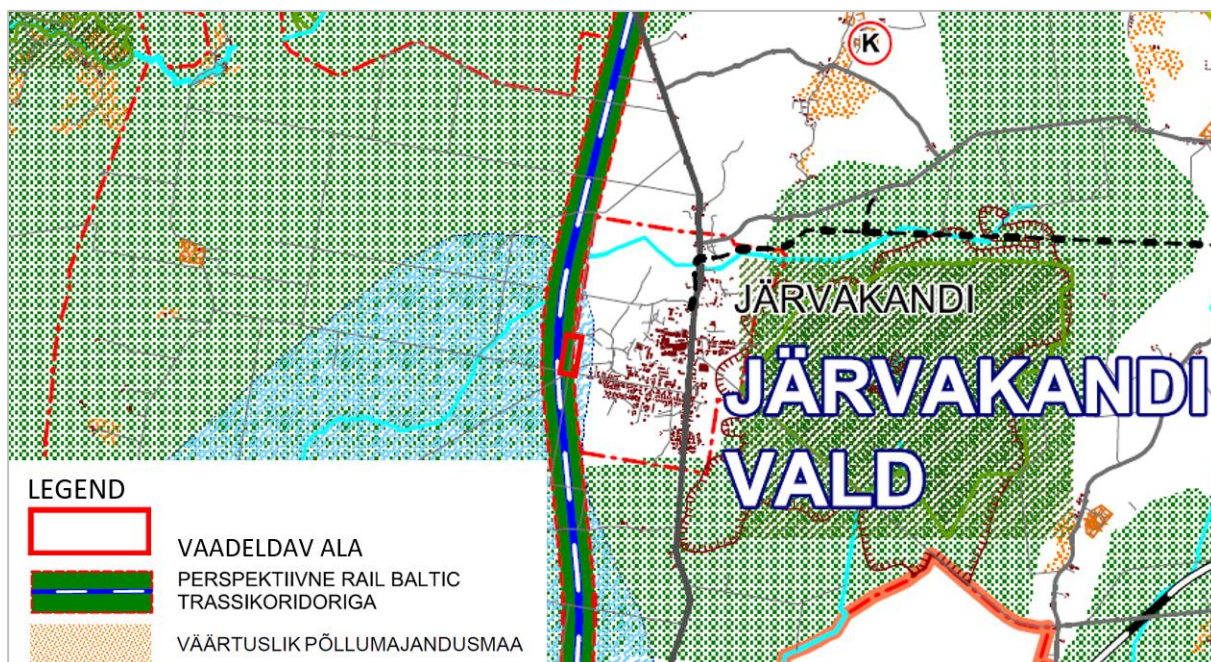
5.3.8. Taimestik ja loomastik

Vaadeldaval alal on tegemist metsamaaga. Kuna lähipiirkonnas asuvad ka metsad, siis on tõenäoline, et alal liigub ka loomi.

5.3.9. Väärtuslik põllumajandusmaa

Rapla maakonnaplaneeringus loetakse Raplemaal väärtuslikeks põllumajandusmaadeks 44 ja enam boniteedipunktiga põllumaid. Kavandatava tegevuse alale väärtuslikku põllumajandusmaad ei jää. Lähim väärtusliku põllumajandusmaa massiiv asub u 3,5 km kaugusel kirdes (Joonis 12).

¹⁵ Keskkonnaregister, seisuga 11.01.2022



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

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.

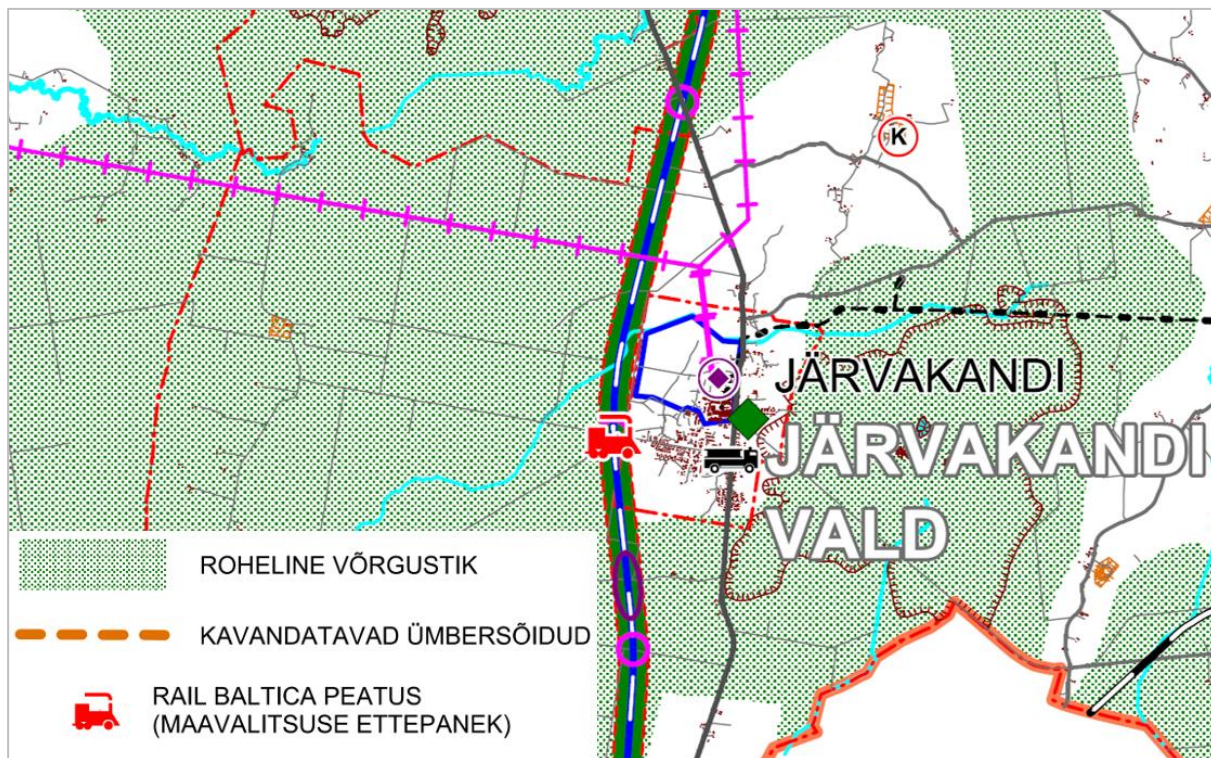
Raplamaa roheline võrgustik on määratud koosmõjus naabermaakondade roheline võrgustikuga.

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 analüüsides roheline võrgustiku sidusust ja toimivust, on korrigeeritud roheline võrgustiku koridoride piire, vältimaks nende kulgemist üle tiheasustusala. 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.

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

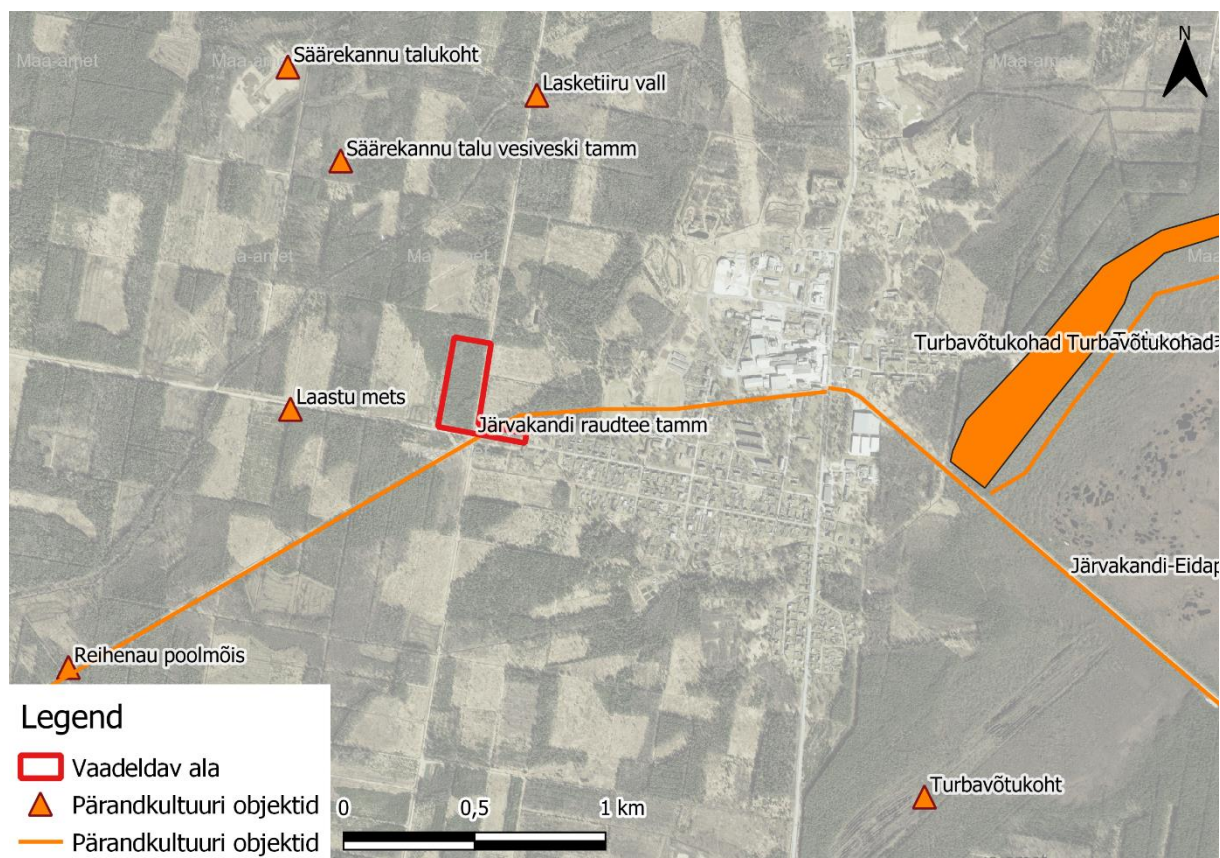
Kavandatava tegevuse alal ning selle läheduses ei ole registreeritud kultuurimälestisi¹⁶. Lähim on 8 km kaugusel idas asuv arheoloogiamälestis Kalmistu "Kabeliase" (11951).

Kavandatava tegevuse ala lähedusse jäävad pärandkultuuriobjektid (Joonis 14). Lähim pärandkultuuriobjekt on raudteerajatis Järvakandi raudtee tamm (504:RTR:001), mis kulgeb kavandatavast peatuse alast lõuna osas ja lõikab kavandatavat juurdepääsuteed.

500 m kaugusel läänes on registreeritud vana kohanimi *Laastu mets* (292:KON:003). Enam kui 700 m kaugusel põhjas asuvad *Säärekannu talu vesiveski tamm* (292:VEV:001), kaitseliidu ja skautidega seotud objekt *Lasketiiru vall* (292:KAL:001) ja põline talukoht *Säärekannu talukoht* (292:TAK:019)¹⁷.

¹⁶ Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakendus, seisuga 11.01.2022

¹⁷ Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, seisuga 11.01.2022



Joonis 14. Pärandkultuuri objektid kavandatava tegevuse piirkonnas. Allikas: Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, seisuga 11.01.2022

5.5. Radoonioht

Eesti pinnase radooniriski kaardi¹⁸ järgi jääb kavandatav tegevus alale, kus radoonisisaldus pinnaseõhus on normaalne (vahemikus 10–30 kBq/m³). Vt Joonis 15.

¹⁸ Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus.
<https://gis.egt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 11.01.2022



Joonis 15. Eesti pinnase radooniriski kaart. Kavandatava tegevuse ala asukoht on tähistatud punase ruuduga. Allikas: Eesti Geoloogiateenistus. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 11.01.2022

5.6. Piirkonna välisõhu kvaliteet

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

Vaadeldaval alal ja lähiümbruses paikseid heiteallikaid registreeritud ei ole. Kavandatava tegevuse alale lähemad paiksed heiteallikad asuvad sellest u 1 km kaugusel idas Järvakandi alevis: Järvakandi Puidutehas OÜ (L.ÕV/321182), Krynicki Glass Recycling OÜ (KL-507809), Järvakandi Soojus OÜ (L.ÕV/319282), O-I Estonia AS (L.KKL.RA-34560)¹⁹ (Joonis 16).

Kõige enam paikseid heiteallikaid on O-I Estonia AS (Järvakandi klaasitööstus) territooriumil. Käitise põhitegevusalaks on mineraalsete materjalide töötlemine – klaasi, sealhulgas klaaskiu tootmine.

¹⁹ KOTKAS heiteallikate register, seisuga 11.01.2022



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 11.01.2022

Liikluse osas on välisõhu saasteainete seisukohast olulisemad tihedama liiklussagedusega teed.

Kavandatava tegevuse piirkonnas on selleks tugimaantee nr 27 Rapla-Järvakandi-Kergu, mille aasta keskmine liiklussagedus 2020. aasta loendusandmete põhjal oli 699 sõidukit ööpäevas²⁰.

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-Järvakandi-Kergu 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

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 Kehtna vallas 5 ohtlikku ettevõtet, kõik C-kategooria ohuga (Tabel 3). Neist üks ettevõtte (Elme Messer Gaas AS Järvakandi hapnikujaam) asub Järvakandi alevis.

Lähima ettevõtte (Elme Messer Gaas AS Järvakandi hapnikujaam) ohuala piir jääb vaadeldavast alast 1 km kaugusele kirde suunas (Joonis 17).

²⁰ Teeregister

Tabel 3. Kehtna valla ohtlikud ettevõtted. Allikas: Maa-ameti ohtlike käitiste kaardirakendus, seisuga 12.01.2022

	Ohukate- gooria ja ohuala ulatus, m	Ettevõtte nimi	Käideldav kemikaal
1	C 61	Elme Messer Gaas AS Järvakandi hapnikujaam	Hapnik (veeldatud) (199.0)
2	C 428	Vedelgaas OÜ Tavex vedelgaasipaigaldis	Propaan-butaan ehk LPG (7.78)
3	C 382	Airok OÜ Kehtna Mõis viljakuivati vedelgaasipaigaldis	Propaan-butaan ehk LPG (7.82)
4	C 382	Airok OÜ Valtu Talu viljakuivati vedelgaasipaigaldis	Propaan-butaan ehk LPG (7.82)
5	C 159	Ingle AS Inglise tootmiskompleks	Osaliselt denatureeritud alkohol (20.0); kaltsiumkloriid (24.0); naatriumhüdroksiid (125.0); apelsini terpeen (2.0); hüdrasiinhüdraat (2.0); soolhape 37% (2.0); äädikhape 90–100% (130.0); naatriumkarbonaat (1.0); butüülatsetaat (15.0); dietüleenglükool



Joonis 17. Kavandatava peatuse ala paiknemine ohtlike ettevõtete suhtes. Allikas: Maa-ameti ohtlike käitiste kaardirakendus, seisuga 11.01.2022

6. Hinnang keskkonnamõju olulisusele

6.1. Mõju maakasutusele

Peatus kavandatakse rajada praegusele maatulundusmaale ning ühendusteed sihtotstarbeta maale ja elamumaale.

Detailplaneeringuga on vaja muuta maatulundusmaa sihtotstarve äri- ja transpordimaaks ning luua eeldused, et alale oleks võimalik ehitada peatuse hoone koos parklaga. Maatulundusmaa (metsamaa) pindala piirkonnas küll väheneb peatuseala alla jäävas osas (kuni ca 0,5 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 Kehtna 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 ehitus- kui ka kasutusetapis on võimalik eeskätt avariiliste juhtumite tulemusena. Mõju on võimalik vältida/vähendada töökorralduslike meetmetega ja ohutusnõuete järgimisega. Nii ehitustööde käigus kui ka objekti kasutamisel tuleb kasutada mehhanisme ja tehnoloogiat, mis välistavad kütte- ja määrdeainete sattumise pinnasesse. Tehnika ja seadmed tuleb hoida korras (sh tagada nende regulaarne hooldus), teostada pidevat järelevalvet ning lekke ja avariid likvideerida operatiivselt ja professionaalselt.

Peatuse hoonetes tekkinud 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.

Kuna kavandatava tegevuse alal ja lähipiirkonnas ei ole registreeritud puur- ja salvkaeve, siis olulist negatiivset mõju nende vee kvaliteedile ei ole. 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 hüdrokeoloogiline uuring, mille käigus selgitatakse välja planeerimiseks ja projekteerimiseks vajalikud hüdrokeoloogilised tingimused. Uuringuga selguvad täpsemad andmed põhjavee taseme, kvaliteedi ja kaitstuse kohta (sh vajadusel andmed lokaalse VK-süsteemi rajamiseks juhul, kui tulenevalt asukohast ei ole otstarbekas või võimalik olemasoleva ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni süsteemiga liituda).

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 61²¹. Määruse järgi võib kaitsemata 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 eelnevat järgitakse, siis ei ole olulise negatiivse keskkonnamõju esinemine tõenäoline.

6.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Kuna vaadeldaval alal ei asu pinnaveekogusid ning kavandatav tegevus ei ulatu lähimate pinnaveekogude piiranguvöönditesse (ptk 5.2.4.), siis kavandatava tegevuse otsest mõju pinnaveekogudele näha ei ole.

Ehitusetapis ei saa eeldada jäätmete, ehitusmaterjali jääkide vms jäätmete sattumist pinnaveekogudesse, sest selline tegevus ei ole lubatav ja ehitajal tuleb seda vältida. Negatiivne mõju pinnaveele on võimalik juhul, kui avariilise juhtumi tulemusena juhitakse sademeveega saasteaineid ümbritsevasse keskkonda.

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, määruse²² jt asjakohaste õigusaktide ja juhendite nõuetest lähtuvalt.

²¹ 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 saasteainesalduse piirväärtused¹“

²² 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 saasteainesalduse piirväärtused¹“

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.

Seoses Järvakandi peatuse rajamisega vajavad rekonstrueerimist peatuse alal olevad maaparandussüsteemid JÄRVAKANDI6 (ÜP-49) (5111310010240003) ja LIHUVESKI1 (TP-626) (5111310010240001) ning tõenäoliselt ka maaparandussüsteemi eesvooluks olev kraav. 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 1,8 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.

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 ja selle lähimbruses ei ole registreeritud III kategooria kaitstavaid loodusobjekte, siis otsene mõju III kategooria kaitstavatele loodusobjektidele puudub. Arvestades lähemate III kategooria kaitstavate loodusobjektide asukohti ja kaugust kavandatavast tegevusest, siis ei ole eeldada nendele ka kaudset negatiivset mõju.

Vaadeldavast alast põhja suunas on registreeritud II kategooria laanerähni elupaik, mis RB raudteetrassi rajamisega seoses hävib. Sellega kaasnevat mõju käsitletakse RB raudteetrassi ehitusprojekti KMH aruandes.²³ Järvakandi peatuse rajamine laanerähni elupaika ei mõjuta, sest kauguse tõttu elupaigani ei ole peatuse rajamise ja toimimisega seotud otsene ja kaudne mõju elupaigale tõenäoline.

²³ Rail Baltica raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine (KMH). Aruande elnõu. IDOM, seisuga detsember 2021

6.3.3. Mõju vääriselupaikadele

Vaadeldaval alal vääriselupaikasid ei asu. Lähimad asuvad peatuse alast lõunas 350 m kaugusel. Kavandataval tegevusel puudub nendega otsene kokkupuude ja ohtu objektide säilimisele ei ole.

6.3.4. Mõju taimestikule ja loomastikule

Kavandatava tegevuse alal ei asu väärtuslikku taimkatet ega loomadele olulisi elupaiku. Metsa 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 alevi 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.

6.3.5. 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. Pärandkultuuriobjekt raudteerajatis Järvakandi raudtee tamm kulgeb kavandatavast peatuse alast lõuna pool ja lõikab kavandatavat juurdepääsuteed (Joonis 14). RB raudteetrassi ehitusprojekti KMH aruandes²⁴ on arvestatud pärandkultuuriobjekti ulatust ja seisundit (maastikul sellest ainult märgid) ja hinnatud RB raudtee mõju ajaloolisele raudteetammile ebaoluliseks.

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 tuleb 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.

²⁴ Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine (KMH). Aruande eelnõu. IDOM, seisuga detsember 2021

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

Kasutusaegse jäätmetekke ja -käitluse mõju on seotud peatuses tekkiva olmeprügiga. 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 liiklusmüra. Tööstusmüra on müra, mida põhjustavad paiksed müraallikad ning liiklusmüra on regulaarne auto-, raudtee-, lennu- ja veesõidukite liiklus. Välisõhus leviva müra hulka ei kuulu olmemüra, meelelahutusürituste müra, töökeskkonna müra ning riigikaitse tegevusega tekitatud müra.

Ehitamise perioodil esineb ajutine ehitusaegne müra (transpordist ja ehitamistegevusest tekitatud müra). Ehitustööde korraldamisel tuleb arvestada ehitusmürale kehtestatud müra normtasemetega ja korraldada tööd viisil, et tagatud on normidest kinnipidamine.

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 normtasest. 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 detailsusastmes²⁵. 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 normtasemetete ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed. Eelnevat arvesse võttes, kasutamisel 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 detailsusastmes²⁶.

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.

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.

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

²⁶ 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 200 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 ülepääsud.

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 kavandava peatuse asukohas on eelnevalt olnud metsamaa. 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 Kehtna 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 keskkonningimuste 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 I ja III kategooria liike, püsielupaiku, kaitstavaid looduse üksikobjekte, väärtuslikku põllumajandusmaad ega kultuurimälestisi. Seega puudub neile oluline negatiivne mõju.

Kavandatavast peatuse alast põhja suunas 1 km raadiuses on registreeritud II kategooria laanerähni elupaik. RB raudteetrassi rajamisega seoses hävib laanerähni elupaik, mis on oluline negatiivne mõju. Kavandatava peatuse rajamisega olulist mõju elupaigale ei ole, kuna puudub otsene kokkupuude.

Vaadeldava ala läheduses asuvad pärandkultuuriobjektid, vääriselupaik ja rohevõrgustik, kuid olulist negatiivset mõju neile eeldada ei ole. Pärandkultuuriobjekt raudteerajatis Järvakandi raudtee tamm lõikab kavandatavat juurdepääsuteed. Arvestades pärandkultuuriobjekti ulatust ja seisundit võib mõju ajaloolisele raudteetammile lugeda ebaoluliseks.

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 alevi 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 juhitudakse 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 normtasemetete ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed. 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).

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“
- Kehtna valla üldplaneering. Töö tegemiseks on kasutatud Kehtna valla kodulehel olevaid koostatava ÜP materjale seisuga jaanuar 2022
- Järvakandi valla üldplaneering
- Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine (KMH). Aruande eelnõu. IDOM, seisuga detsember 2021
- Kehtna valla arengukava ja eelarvestrateegia aastateks 2021-2024. Kehtna Vallavolikogu, 2020
- Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus. <https://gis.egt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. Andmed 2020. aasta seisuga.
- 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