

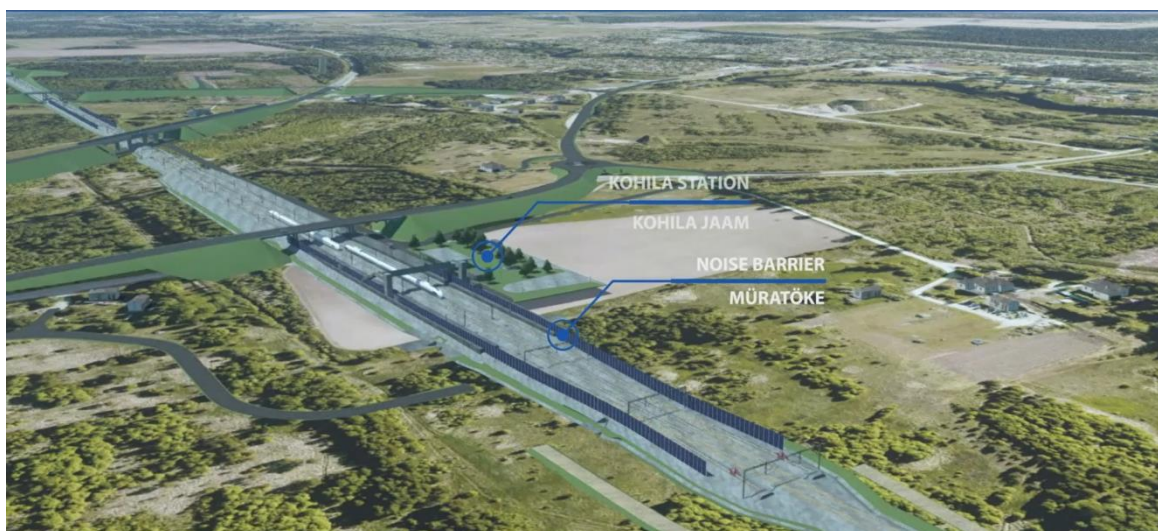
Töö number: 2021_0096
Tellija **OÜ Rail Baltic Estonia**
Endla 16, 10142 Tallinn
e-post: info@rbe.ee
Registrikood: 12734109

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 Kohila 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. Kohila peatuse kirjeldus	7
3.4. Kavandatava tegevuse kirjeldus	9
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. Kohila valla üldplaneering	13
5. Mõjutatava keskkonna kirjeldus	15
5.1. Maakasutus	15
5.1.1. Asend	15
5.1.2. Asustus ja rahvastik	15
5.1.3. Sotsiaalne taristu	16
5.1.4. Ettevõtlus	16
5.1.5. Teedevõrk	16
5.2. Alal esinevad loodusvarad	16
5.2.1. Pinnakate	16
5.2.2. Maavarad ja maardlad	17
5.2.3. Põhjavesi	19
5.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid	20
5.3. Looduskeskkonna kirjeldus	21
5.3.1. Natura 2000 võrgustiku alad	21
5.3.2. Hoiualad	22
5.3.3. Kaitsealad	22
5.3.4. Kaitsealused liigid	23
5.3.5. Püsielupaigad	24
5.3.6. Kaitstavad looduse üksikobjektid	24
5.3.7. Vääriselupaigad	24
5.3.8. Taimestik ja loomastik	24
5.3.9. Väärtuslik põllumajandusmaa	24
5.3.10. Rohevõrgustik	25
5.4. Kultuuripärand	26
5.5. Radoonioht	27
5.6. Piirkonna välisõhu kvaliteet	28
5.6.1. Müra	29
5.7. Vibratsioon	29
5.8. Suurõnnetuse ohuga ja ohtlikud ettevõtted	29
6. Hinnang keskkonnamõju olulisusele	31
6.1. Mõju maakasutusele	31
6.2. Mõju loodusvaradele	31
6.2.1. Pinnas	31
6.2.2. Maavarad	31

6.2.3. Põhjavesi	32
6.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid	33
6.3. Mõju looduskeskkonnale	34
6.3.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele.....	34
6.3.2. Mõju kaitsealustele liikidele	34
6.3.3. Mõju taimestikule ja loomastikule	34
6.3.4. Mõju rohevõrgustikule	34
6.4. Mõju kultuuripärandile.....	34
6.5. Jäätmetekke ja jäätmekäitluse mõju	34
6.6. Mõju inimese tervisele ja heaolule.....	35
6.6.1. Välisõhu kvaliteet.....	35
6.6.2. Mürä	35
6.6.3. Vibratsioon.....	36
6.6.4. Joogivee kvaliteet	36
6.6.5. Radoon	37
6.6.6. Valgusreostus.....	37
6.7. Mõju ohutusele	37
6.8. Mõju asustusele.....	37
6.9. Koosmõju muude asjakohaste toimuvate või mõjualasse planeeritavate tegevustega	38
6.10. Piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkus.....	38
7. Kokkuvõte	39
8. Kasutatud materjalid.....	40

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 Kohila vallas Urge 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 eelhindang, 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 planeerimisest (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.

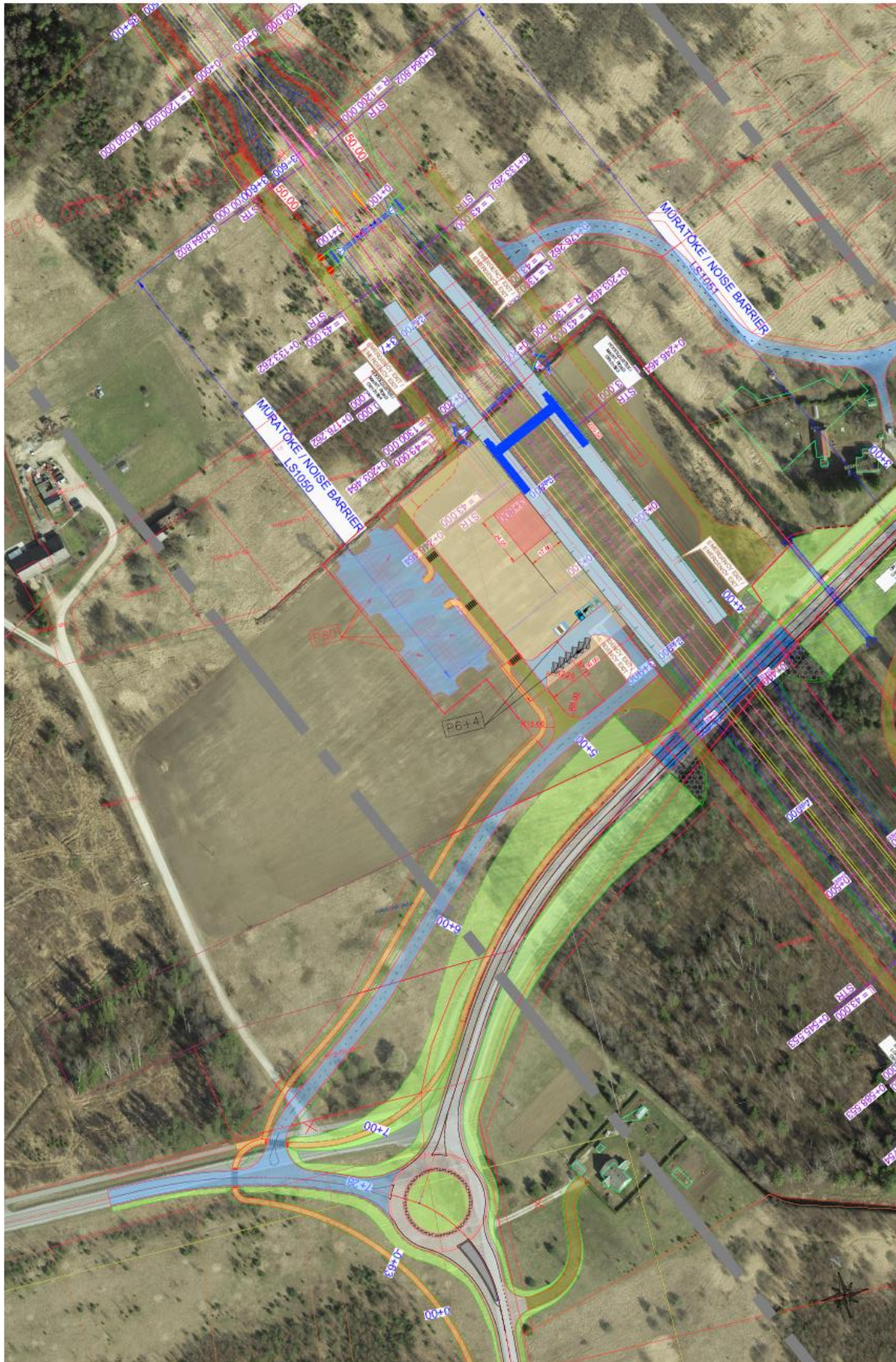
3.2. Kavandatava tegevuse asukoht

Rail Balticu Kohila kavandatava peatuse asukoht on Rapla maakonnas Kohila vallas Urge külas. Ühendustee kavandatava peatuse ja Kohila alevi vahel kulgeb läbi Urge küla.

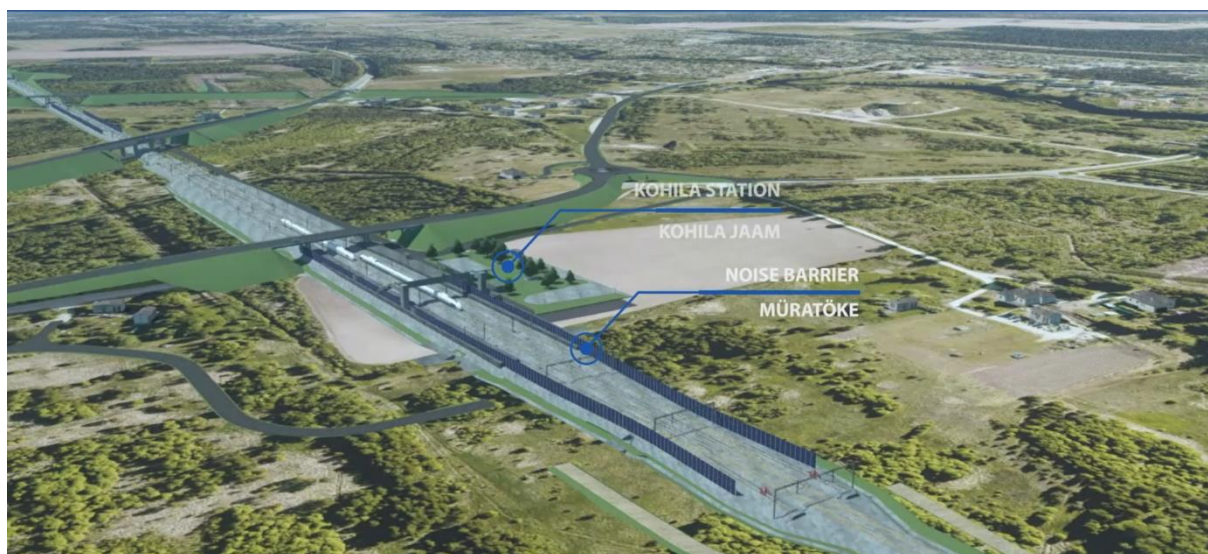
Kavandatava Kohila peatuse asukoht asub Kohila alevi piiri läheduses 300 m kaugusel alevist kirde suunas. Kohila peatus paikneb raudtee läänepoolisel (Kohila alevi poolisel) küljel. Kavandatava peatuse asukohas asub hetkel maatulundus- ja elamumaa.

3.3. Kohila peatuse kirjeldus

Vastavalt töö aluseks olevale tehnilisele kirjeldusele on Kohila peatus kavandatud põhitüüpi (*basic*) (tüüp 3) peatus, mis hõlmab enda alla ca 430 m² ehitisealuse pinnaga hoone. Peatuse väliala (tüüp 2) on mõõtmetega 50 x 115 m, hinnanguline ruumivajadus 5750 m² suurusel alal. Sõiduautode parkimiskohtade arv on hinnanguliselt 80. Juurdepääsutee hinnanguline pikkus on 170 m ja sõiduradade laius 6-7 m. Kergliiklustee hinnanguline pikkus on 170 m ja laius 3 m. Ülepääsuga ooteplatvormid on mõõtmetega 220 x 6 m ja 220 x 6 m (Joonis 1 ja Joonis 2). Peatuse alale nähakse ette kaasaegne säästlik välisvalgustus (LED-tüüpi lambid). Välialale kavandatakse ka elektrilised laadimispunktid autodele, jalgrattaparkla, takso- ja hüvastijätuala ning bussipeatus.



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



Joonis 2. Kohila peatuse visuaal. Allikas: Tehniline kirjeldus

3.4. Kavandatava tegevuse kirjeldus

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

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

Ehitatakse ooteplatvormid ülepääsudega. Parkimisala kaetakse kõvakattega ja rajatakse haljastus.

3.5. Vajalikud lammutustööd

Kohila 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 asukoha määramine"
- Kohila 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:

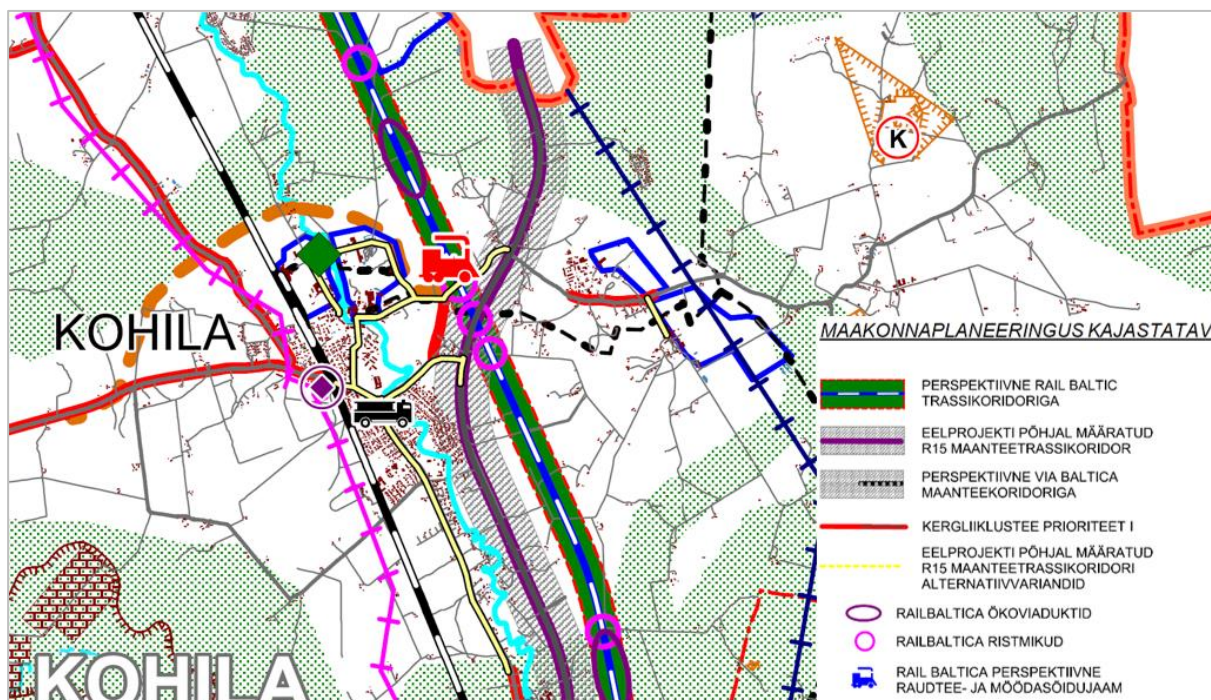
1. Raudtee ja maantee ristumine tuleb liiklusohutuse tagamiseks lahendada võimalusel eritasandilisena.
2. Olemasolevate rongipeatuste asukoha muutmisel ja uute kavandamisel tuleb arvestada asustuse paiknemise ja perspektiivsete arengutega ning vajadusel (rongiliinide ja -peatuste sulgemisel) alternatiivse 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 raudtee reguleerimata ülesõidukohal tuleb ette näha tõkked jalgratturi otsese raudteele väljasõiduvõimaluse takistamiseks.
7. Seoses rongiliikluse tihenemise ja piirkiruste kasvuga tuleb üldplaneeringutes arvestada vajadusega näha ette alasid teede ja raudteede eritasandiliste ristumiste väljaehitamiseks (perspektiivsed eritasandilised ristumised on kajastatud kaardil Tehniline taristu).

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



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

Maakonnaplaneeringu ruumilise arengu analüüsis on välja toodud järgmist:

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

4.3. Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

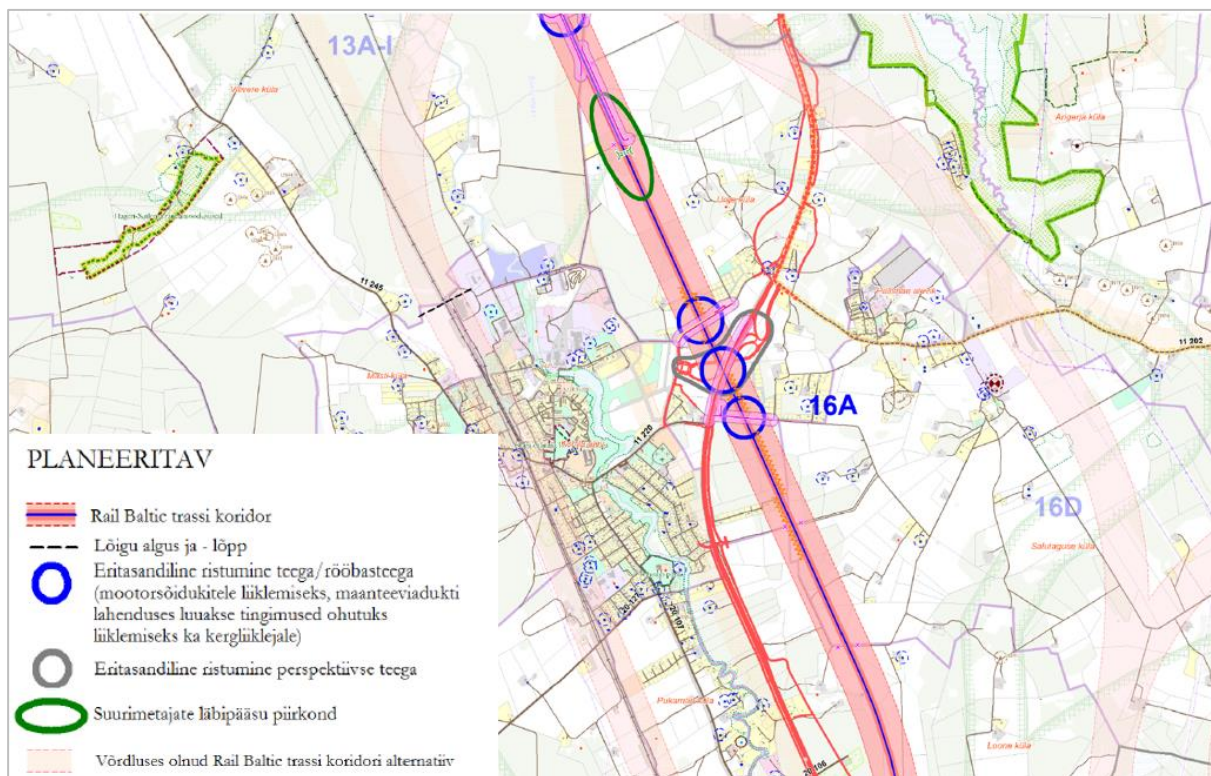
Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“⁴ on välja toodud:

Rail Balticu trassi koridor (lõik 16A) läbib Mälivere, Loone, Salutaguse, Urge ja Vilivere küla. Kohila alevist möödub trassi koridor ida poolt, kulgedes Kohila alevi ja Prillimäe aleviku vahelt läbi (Joonis 4 ja Joonis 5). Trassi koridori laius on 350 m.

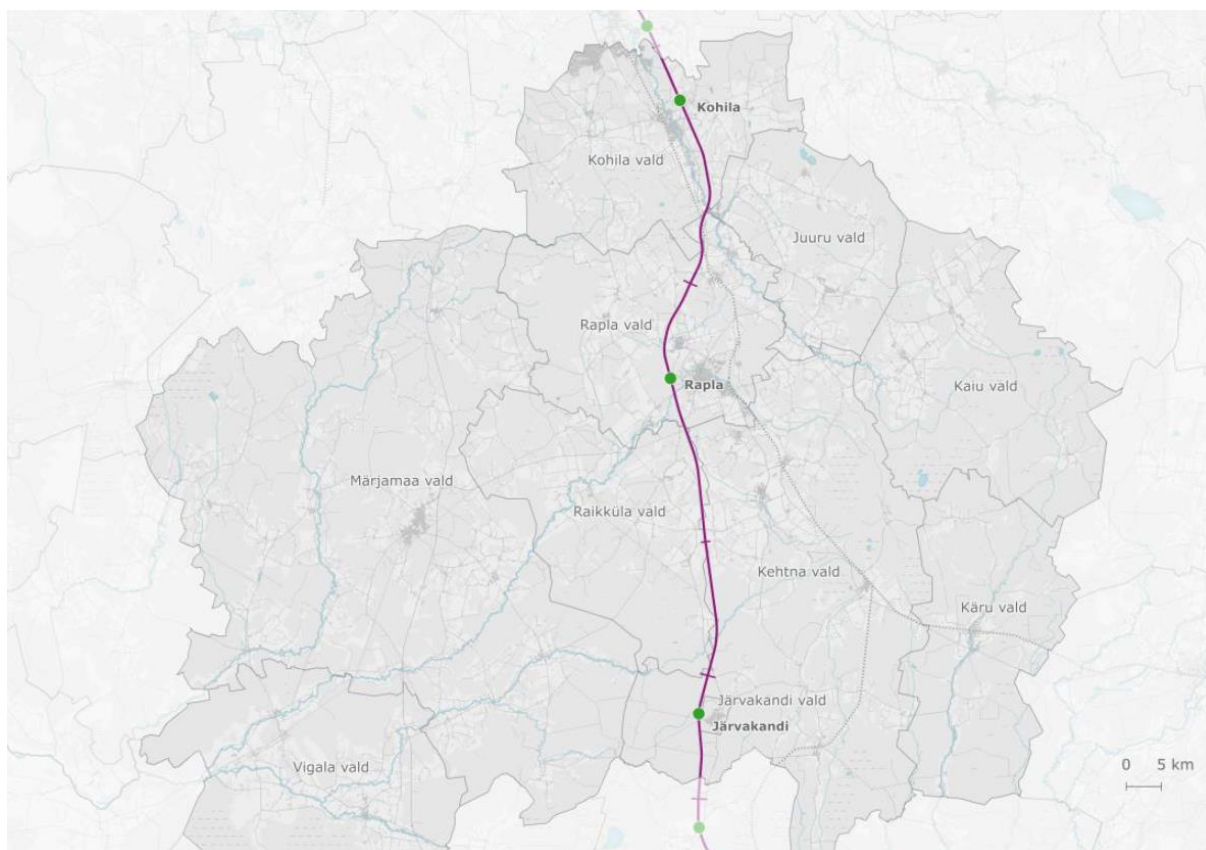
⁴ Kehtestatud riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1.4/43

Urge külas on kahel pool Tallinn-Rapla-Türi maanteed kehtestatud mitmeid detailplaneeringuid elamute rajamise eesmärgil (valla üldplaneeringu järgne arendus ehk nn Uus-Kohila), mida trassi koridor läbib. Sellest tulenevalt jääb trassi koridori elamumaa krunte, neist mõned hoonestatud, kuid valdavalt on tegemist hoonestamata kruntidega. Trassi koridor kulgeb Urge ja Vilivere küla piiril, läbides nii metsa- kui põllumajandusmaid ning suundub Harju maakonda.

Ala asub Kohila alevist lähtuvate teede sõlmpunktis ning paikneb alevile kõige lähemal. Raudteejaama täpne asukoht, jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele (sh ühistranspordile ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur lahendatakse eraldiseisva planeeringuga.



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



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

4.4. Kohila valla üldplaneering

Kehtiv Kohila valla üldplaneering aastani 2015⁵ on koostatud 2005. a. 2018. a. vaadati ÜP üle ning see jäeti kehtima kuni uue ÜP valmimiseni, kuid Rail Balticu raudteega ei ole selles arvestatud.

Hetkel koostatava Kohila 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 Kohila peatuse asukohaga ning on tõenäoline, et edasise menetluse käigus selles osas midagi ei muutu, sest Kohila peatuse asukoht on paigas.

Kavandatava RB raudteega on koostatavas üldplaneeringus arvestatud, sh maakasutus- ja ehitustingimuste seadmisel. Täiendavalt on koostatavas üldplaneeringus arvestatud raudtee toimimiseks vajaliku taristu – kohalike peatuste, parklate ning ülekäikude – asukohtadega (Joonis 6). Välja on toodud järgmist:

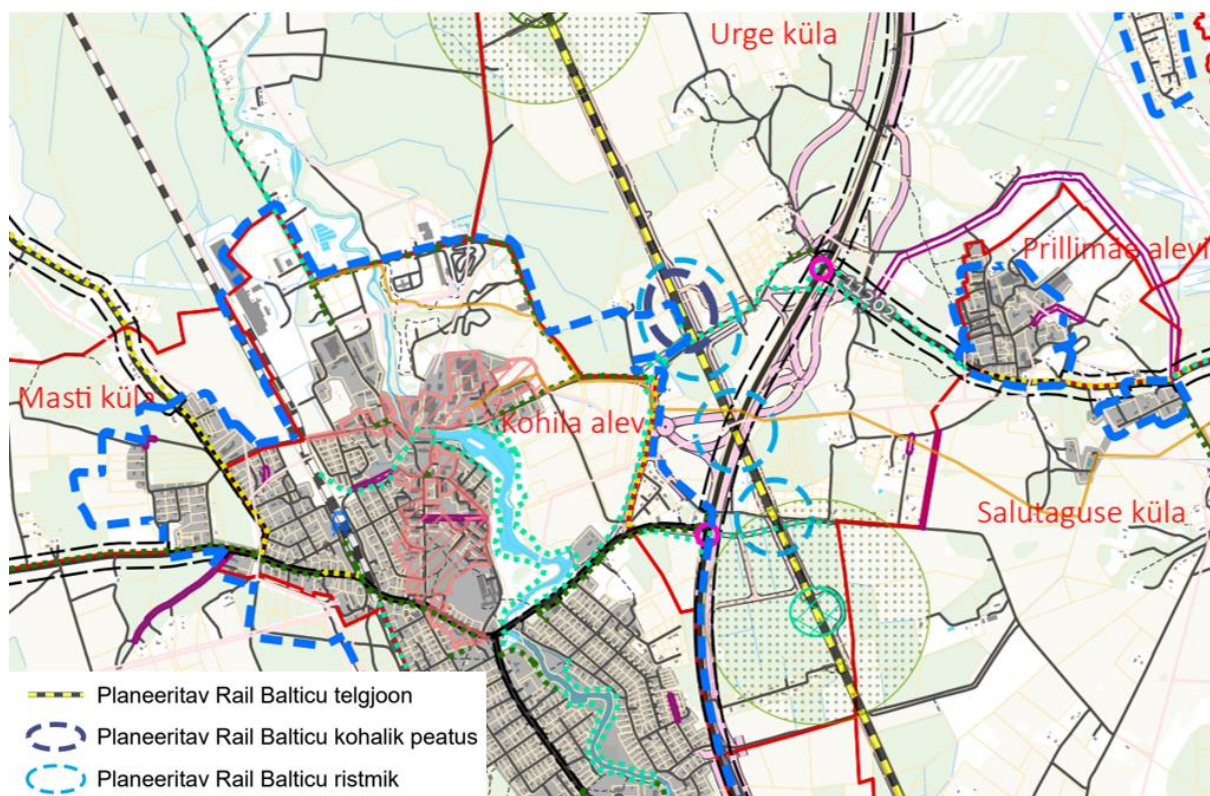
- Raudtee projekteerimisel tuleb raudteeülekäigukohad lahendada selliselt, et liikumisteed on nii ohutud kui ka optimaalsed – arvestada tuleb väljakujunenud liikumisteed, vajadusel eraldada raudtee ümbritsevast keskkonnast vajalikus ulatuses aiaga;

⁵ Kohila valla üldplaneering aastani 2015. Kehtestatud Kohila Vallavolikogu 20.07.2006 otsusega nr 86

⁶ Töö tegemiseks on kasutatud Kohila valla kodulehel olevaid koostatava (ametiasutustele kooskõlastamiseks saadetud) ÜP materjale seisuga oktoober 2021

- Raudtee projekteerimisel või raudtee trassikoridoriga külgneval maa-alal ehitustegevuse kavandamisel tuleb detailplaneeringute koostamisel või projekteerimistingimuste väljastamisel arvestada raudtee toimimiseks vajalike rajatistega nagu elektrivõrk, parklad, ülekäigukohad jms;
- Raudtee kavandamisel tuleb pöörata tähelepanu mürahäiringu vähendamisele ning vastavate leevendusmeetmete väljatöötamisele ennekoike raudtee trassikoridoriga külgnevatel elamualadel ja teistel müratundlike ehitiste maa-aladel;
- Raudteepeatuste asukohas tuleb tagada kvaliteetne avalik ruum, mis on ligipääsetav erinevate liikumisvahenditega ning on haljastatud.

Kohila valla koostatavas üldplaneeringus⁷ arvestatakse Rail Balticu raudtee ja Kohila kohaliku peatusega.



Joonis 6. Koostatav Kohila valla üldplaneering RB Kohila peatusega Allikas: Koostatav Kohila valla üldplaneering

⁷ Algatati Kohila Vallavolikogu 28.03.2018 otsusega nr 11

5. Mõjutatava keskkonna kirjeldus

5.1. Maakasutus

5.1.1. Asend

Kohila vald on Raplamaa põhjapoolseim vald. Naabervallad Harju maakonnas on Kose, Saku ja Saue. Lõunast piirneb Kohila vald Rapla maakonna Rapla vallaga. Kohila valla pindala on 230,2 km². Kompaktse territooriumi ulatus põhjast lõunasse on ligikaudu 15 km ja idast läände ligikaudu 20 km. Asukoht on soodne: Kohilast Tallinnasse on 32 km ja maakonnakeskuse Raplasse 21 km.

Valla sees on suurim tömbekeskus Kohila alev, mis paikneb valla keskmes. Valla läänepoolse piirkonna tömbekeskus on Hageri alevik ja valla idaosas Prillimäe alevik. Kuna Kohila vald asub Tallinna läheduses, on pealinn tähtsaim tömbekeskus.

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

Rail Balticu Kohila kohaliku peatuse objektidega eelduslikult hõlmatud kinnistud on Toome (31701:002:0428), Vaablase tn 13 (31701:002:0307), Vaablase tn 15 (31701:002:0306), Vaablase tänav L2 (31701:002:0299) ja Nigula (31701:002:0446). Kinnistute maa sihtotstarbed on vastavalt Toome ja Nigula 100% maatulundusmaa, Vaablase tn 13 ja 15 100% elamumaa, Vaablase tänav L2 100% transpordimaa⁸. Vaadeldavat ala piiravad samuti enamasti maatulundusmaad, elamumaad, transpordimaa ja üldkasutatav maa.

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

Kohila valla elanikkond on koondunud Kohila alevisse ja selle ümbrusse, ülejäänud osa vallast on hõredamalt asustatud.

Statistikaameti andmete põhjal elas 2018. a alguse seisuga Rapla maakonnas 33 116 inimest. Rahvastikuregistri andmetel elas Kohila vallas 2020. aasta 1. septembri seisuga 7427 elanikku, neist 3174 elas Kohila alevis ja 219 Urge külas. Elamuehituse tihedam ala 2018. a oli Pukamäe ja Urge küla piirkond.

Kohila valla arengukava⁹ kohaselt kasvas elanike arv püsivalt 2002. aastast (6003) kuni 2011. aastani (7001). Alates 2012. aastast on elanike arv hakanud kahanema. Alates 2016. aastast on alanud uus kasv. Kõige hüppelisemalt kasvas elanike arv 2002. aastal (+263).

Kolmandiku Kohilast kujundavad elamumaad. Kohila alevi piires on teatud määral hoonestuse tihendamise võimalusi. Elamuehituse tihedam ala on Pukamäe ja Urge küla piirkond.

Lähimad elamud jäävad kavandatavast peatuse alast 50 m kaugusele ida suunas Sõeru (120712162) ja 130 m kaugusele lääne suunas Nigula ja Uue-Nigula (120712162) ja Pärtli (120712162). Peatuse lähiümbruses on hõre asustus üksikute elamutega.

⁸ Maa-ameti kaardirakendus, seisuga 21.12.2021

⁹ Kohila valla arengukava aastateks 2018-2025. Kinnitatud Kohila Vallavolikogu 25. septembri 2018. a määrusega nr 15, muudetud Kohila Vallavolikogu 29. juuni 2021. a määrusega nr 7. Kohila 2018

5.1.3. Sotsiaalne taristu

Kohila alevisse on koondunud haridus-, kultuuri- ja spordiasutused, elanike meditsiiniline teenindamine, päästeamet, kiirabi, politsei, teenindusettevõtted, piirkonna liiklussõlm (raudtee, maantee), laienev tootmine ja ettevõtlus.

5.1.4. Ettevõtlus

Statistikaameti andmetel tegutseb 2019. aasta alguse seisuga Kohila vallas registreeritud 574 statistilisse profiili kuuluvat ettevõtet.

2019. aasta lõpu seisuga andis Kohila valla elanikele tööd 574 majandusüksust. Neist üle 50 inimesele tööd andvaid ettevõtteid oli 5, 10-49 inimesele tööd andvaid ettevõtteid oli 23 ja kuni 10 inimesele tööd andvaid ettevõtteid oli 546.

2020. aastal olid Kohila valla suurimad tööandjad Kohila Vineer OÜ, KP Factory OÜ, Contractor OÜ, Norcar BSB-Eesti OÜ, Lindström OÜ, Vesiroos OÜ, Salutaguse Pärmitehas OÜ jt.

Vallas on pikaajalised järjepidevad tootmistraditsioonid, sest seal on olnud suurettevõtteid. Väikeettevõtluses on eelkõige esindatud tööstus- ja teenindusvaldkond, ka metsa ülestöötamine ja puidutöötlemine. Suure elanike arvuga Tallinna piirkonna lähedus on üheks eelduseks põllumajanduse ja maamajandusega tegelemiseks vallas.

Enim on vallas ettevõtteid ehituse, hulgi- ja jaekaubanduse, põllumajanduse, töötleva tööstuse ja tehnikaalase tegevuse valdkonnas. Viimastel aastatel on kasvanud töötleva tööstuse, ehituse, veonduse ja laonduse, info ja side, muude teenindavate tegevuste jt ettevõtete arv.¹⁰

5.1.5. Teedevõrk

Kohila vald asub logistiliselt heas asukohas - valda läbib Tallinn-Rapla-Türi riigitee (tugimaantee), mis on tähtsaim ühendustee Tallinna ja maakonnakeskuse Raplaga. Ida-läänesuunaliselt läbivad valda Kernu-Kohila ja Vaida-Urge riigiteed (kõrvalmaanteed). Raudteeühenduse tagab loode-kagusuunaline Tallinn-Rapla-Lelle raudtee. Valla territooriumil asuvad Vilivere ja Lohu raudteepeatused ning Kohila raudteejaam.

Kohila valda kavandatava Kohila peatuse ühendusteks Kohila aleviga läbi Urge küla on Urge tee (kohalik tee nr 3170842), mis ristub rongi peatusest u 800 m kaugusel tugimaanteega Tallinn-Rapla-Türi¹¹.

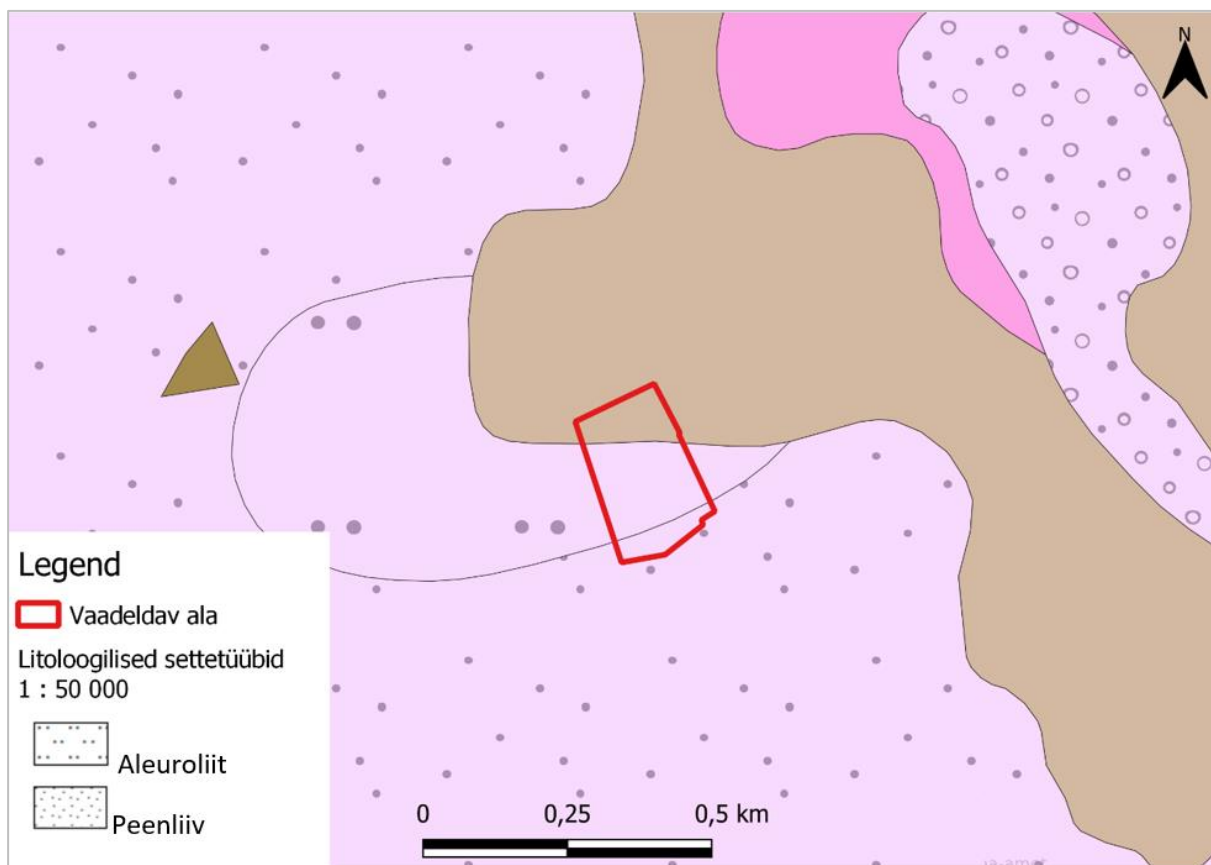
5.2. Alal esinevad loodusvarad

5.2.1. Pinnakate

Pinnakatte geoloogia (Joonis 7) moodustavad vaadeldaval alal jääjärvelised setted: joonisel näidatud roosal alal esinevad aleuriit (paksusega 2-5 m) ja peenliiv (paksusega 2-5 m). Põhjaosas on sorteerimata glatsiogeensed setted ehk moreen (joonisel pruunil alal) (paksusega 2-5 m).

¹⁰ Kohila valla arengukava aastateks 2018-2025. Kohila 2018

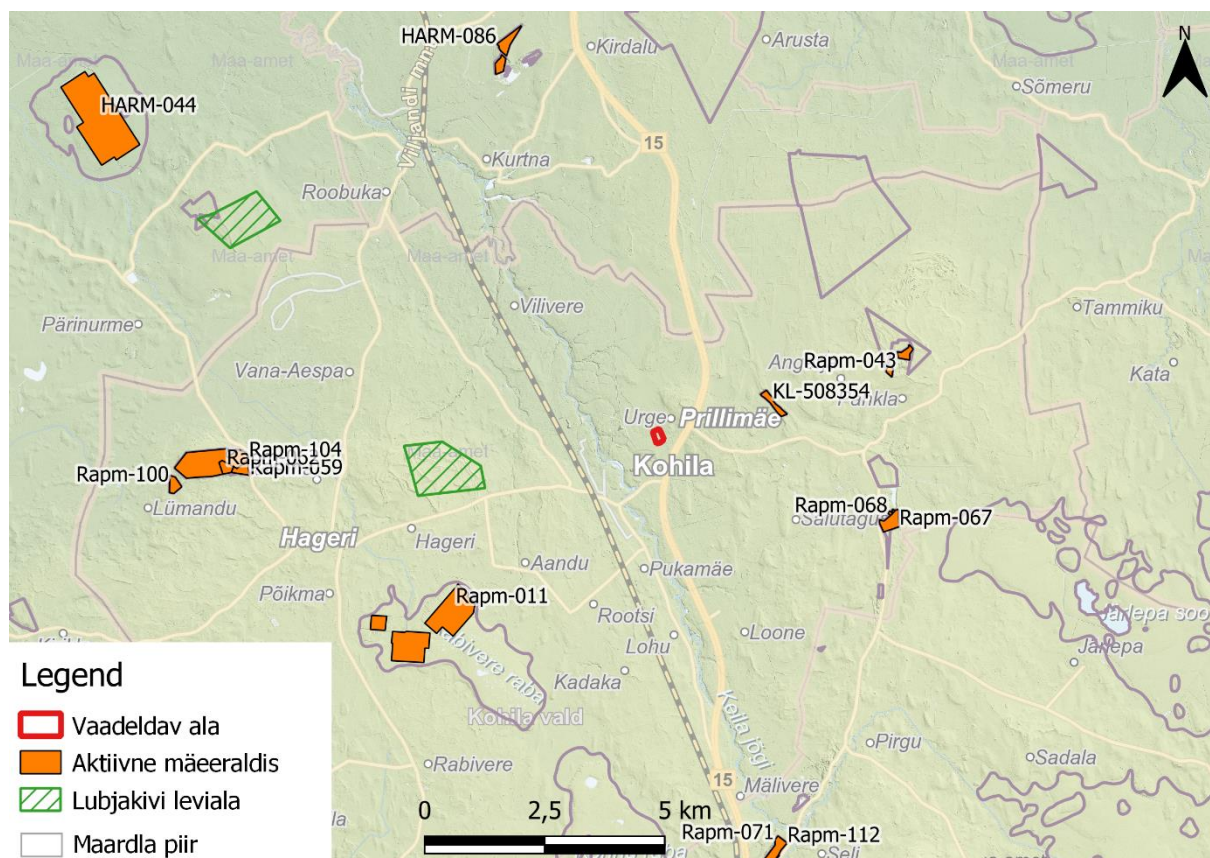
¹¹ Teeregister



Joonis 7. Pinnakatte geoloogia. Jääjärvelised setted (roosal alal), moreen (pruunil alal). Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 20.12.2021

5.2.2. Maavarad ja maardlad

Kavandatava peatuse alal ja ümbruses ei ole arvele võetud maavarasid ega maardlaid (Joonis 8). Lähimad mäeeraldised on linnulennult kuni 5 km kaugusel asuvad Urge, Pahkla ja Alesti II kruusakarjäärid ja Alesti liivakarjäär ning 9 km kaugusel asuvad Sutlema lubjakivikarjäärid (Tabel 2).



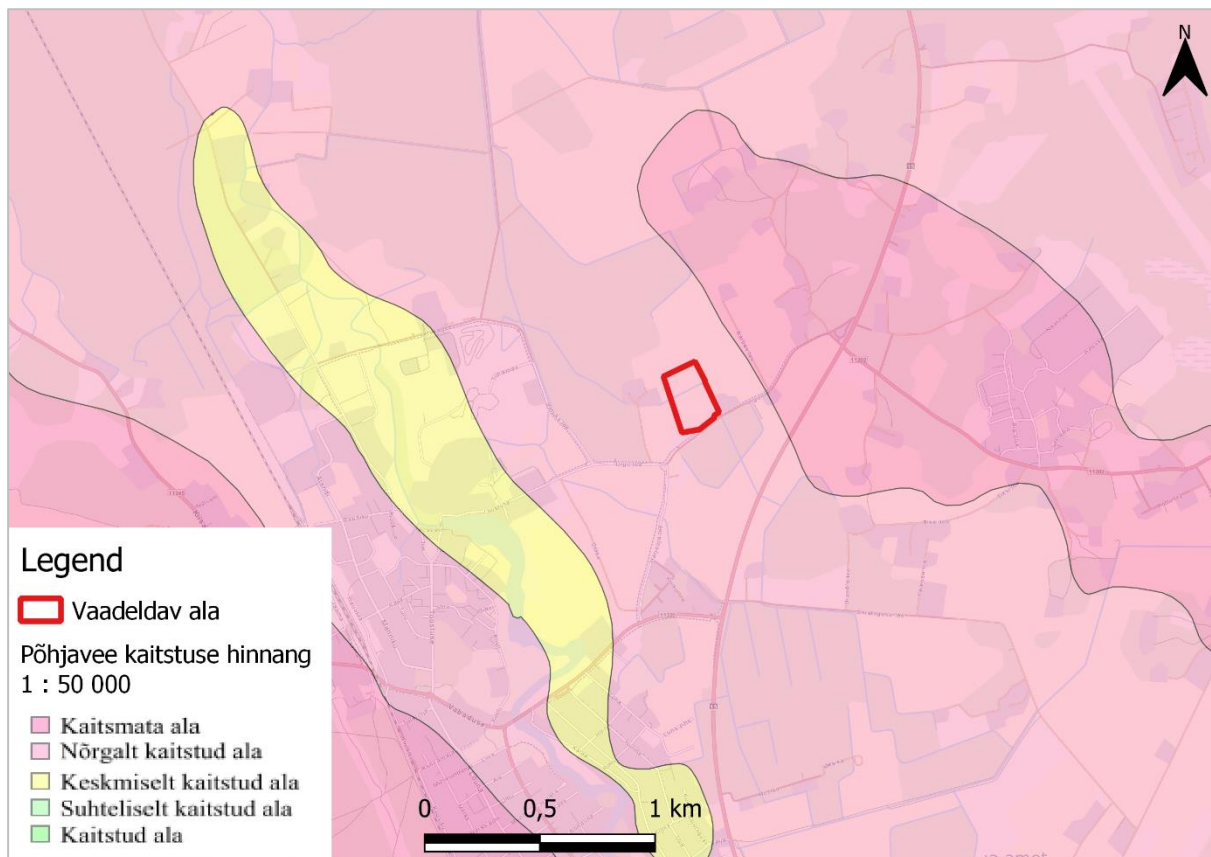
Joonis 8. Mäeeraldiste, maardlate ja levialade paiknemine kavandatava tegevuse suhtes.
Allikas: Maa-ameti maardlate kaardirakendus, seisuga 20.12.2021

Tabel 2. Vaadeldava ala lähipiirkonnas asuvad aktiivsed mäeeraldised. Allikas: Maa-amet, seisuga 20.12.2021

Mäeeraldise nimetus	Kaevandamis- loa nr	Kaevandamisloa omaja	Kaugus linnulennult vaadeldavast alast
Urge kruusakarjäär	KL-508354	OÜ Eesti Killustik	2,5 km
Pahkla kruusakarjäär	Rapm-043	OÜ Šeiker Teed	4,8 km
Alesti liivakarjäär	Rapm-067	OÜ Speedline Baltic	4,8 km
Alesti II kruusakarjäär	Rapm-068	OÜ Speedline Baltic	4,8 km
Rabivere tootmisala	Rapm-011	Rapla Turvas AS	5,1 km
Sutlema III lubjakivikarjäär	Rapm-104	AS Kiirkandur	8,6 km
Sutlema I lubjakivikarjäär	Rapm-059	AS Kiirkandur	8,6 km
Sutlema II lubjakivikarjäär	Rapm-062	AS Kiirkandur	8,9 km
Lümandu kruusakarjäär	Rapm-100	OÜ Metsakohin	10 km
Väike-Körnoma karjäär	HARM-086	AS Merko Ehitus Eesti	8,4 km

5.2.3. Põhjavesi

Põhjavesi on vaadeldaval alal ja piirkonnas looduslikult nõrgalt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes (Joonis 9). Vaadeldaval alal on Siluri-Ordoviitsiumi veekompleksi survepinna kõrgus merepinnast 50-55 m, aluspõhja kivimite kõrgus 50-55 m ja maapinna kõrgus u 55 m.

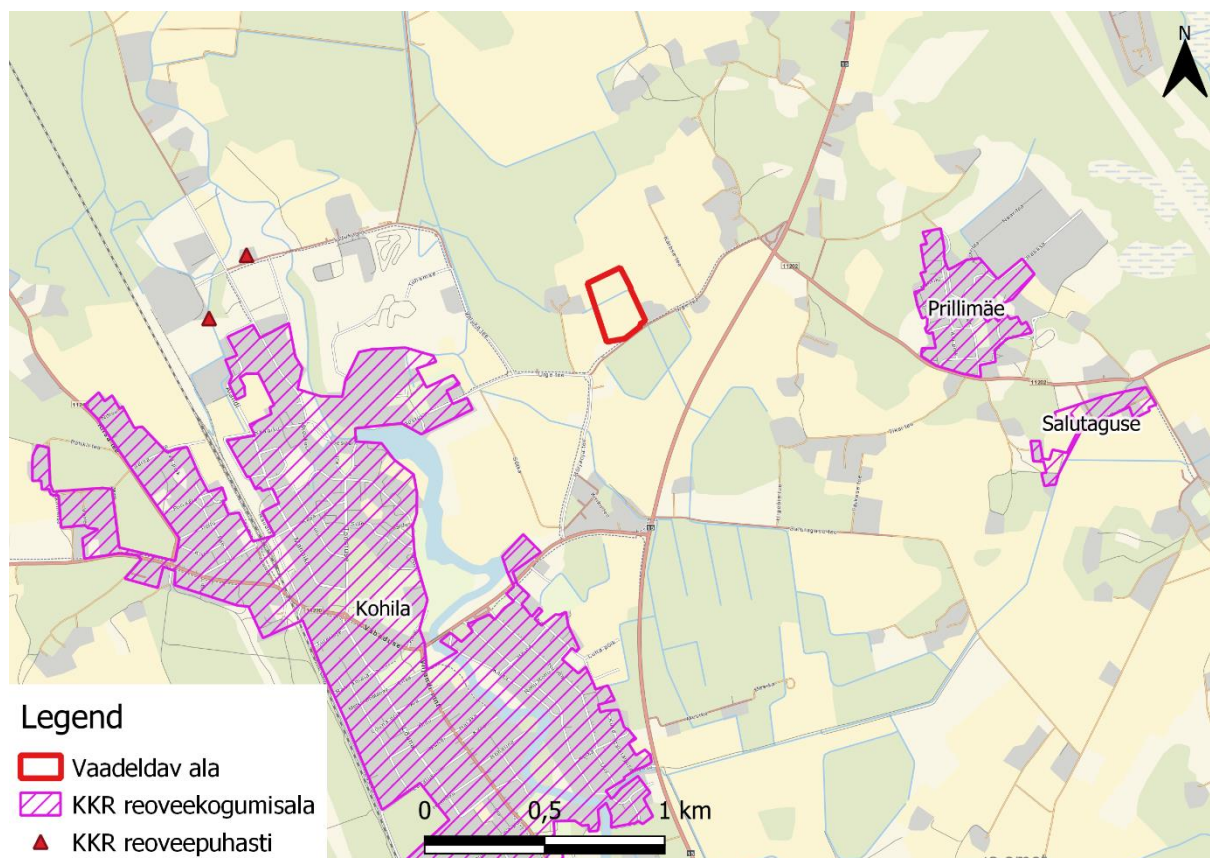


Joonis 9. Põhjavee kaitstus vaadeldaval alal ja piirkonnas. Allikas: Maa-ameti geoloogiline baaskaart 1:50 000, seisuga 22.12.2021

Vaadeldaval alal ja selle läheduses puurkaeve ei asu. Lähimad puurkaevud sanitaarkaitsealadega 50 m ja 10 m asuvad vähemalt 500 m kaugusel (Joonis 11).

Vaadeldava ala läheduses on Kohila vallas kinnitatud Kohila reoveekogumisala (reostuskoormusega üle 2000 ie), pindalaga 297 ha, koormusega 3757 ie, 12,6 ie/ha kohta. Reostuskoormusega alla 2000 ie on Prillimäe ja Salutaguse reoveekogumisalad (Joonis 10)¹².

¹² Kohila valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2016-2027. AS Infragate Eesti, 2015



Joonis 10. Reoveekogumisalad ja reoveepuhastid vaadeldava ala ümbruses. Allikas: Keskkonnaregister (KKR), seisuga 06.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

5.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Vaadeldavast alast läänes kulgeb Keila jõgi (VEE1096100) (Joonis 11). Keila jõgi on 111,8 km pikkune ja üle 25 km² valgalaga veekogu. Keila jõgi kuulub kas osaliste lõikudena või tervikuna riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu (RT III, 06.11.2018, 1). Keila jõgi Keila joast suubumiseni merre kuulub „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse” (RTL 2004, 87, 1362; RT I 09.07.2016, 1)¹³.

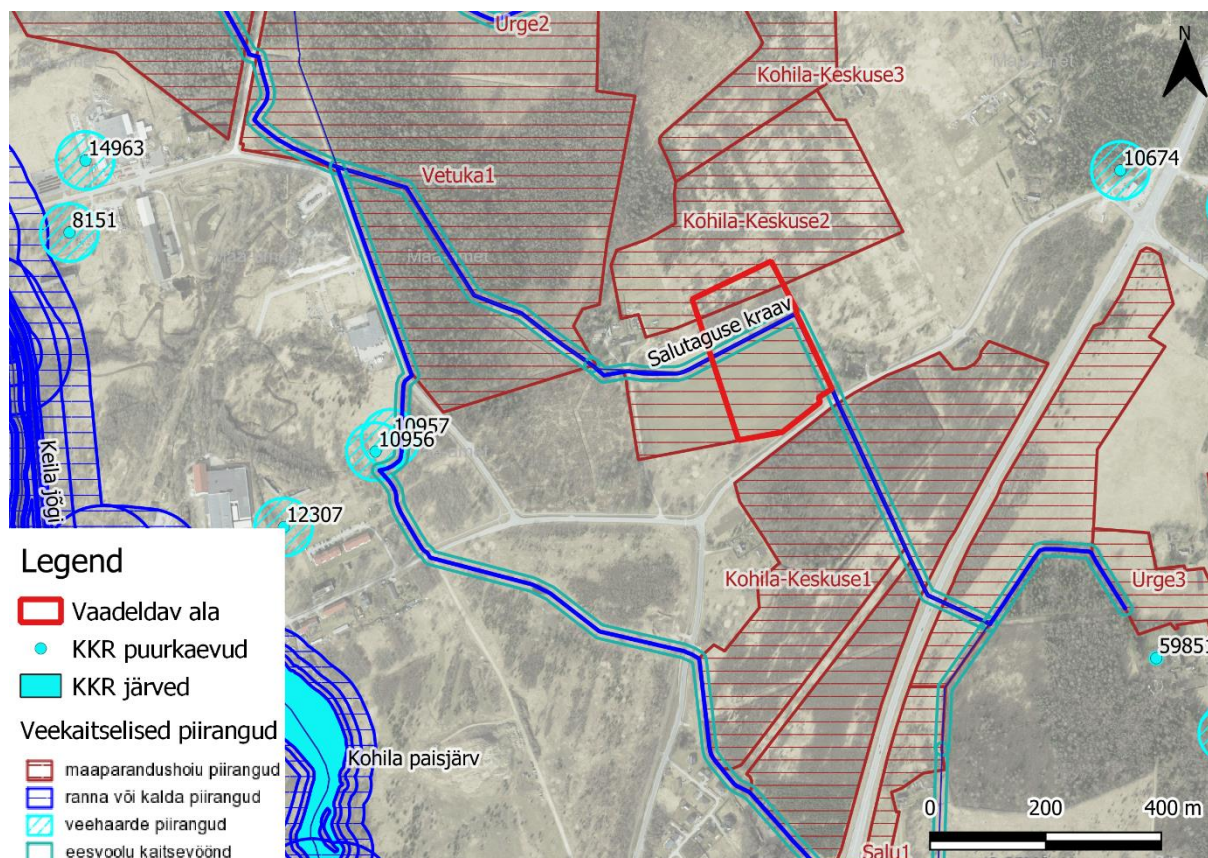
Keila jõel kehtib kalda piiranguvöönd ulatusega 100 m, ehituskeeluvöönd ulatusega 50 m, veekaitsevöönd ulatusega 10 m ja veekogu kallastada ulatusega 4 m. Vööndid ei ulatu vaadeldavale alale.

Keila jõel asub Kohila paisjärv (VEE2029840).

Vaadeldavat ala läbib Salutaguse kraav (VEE1096113) eesvoolu kaitsevööndiga 12 m ja kalda veekaitsevööndiga 1 m. Avatud eesvool on valgalaga kuni 10 km². Vaadeldavast alast väljaspool läänes asub maaparandussüsteemi eesvoolu kraav (ETAK ID 2322282) Kohila-Keskuse1 eesvoolu kaitsevööndiga 12 m ja kalda veekaitsevööndiga 1 m.

Vaadeldaval alal asub maaparandussüsteem Kohila-Keskuse2 (4109610031170). Alast lõunas asub maaparandussüsteem Kohila-Keskuse1 (4109610031170), mis on rajatud liigniiske põllumaa kuivendamise eesmärgil.

¹³ Keskkonnaregister, seisuga 22.12.2021



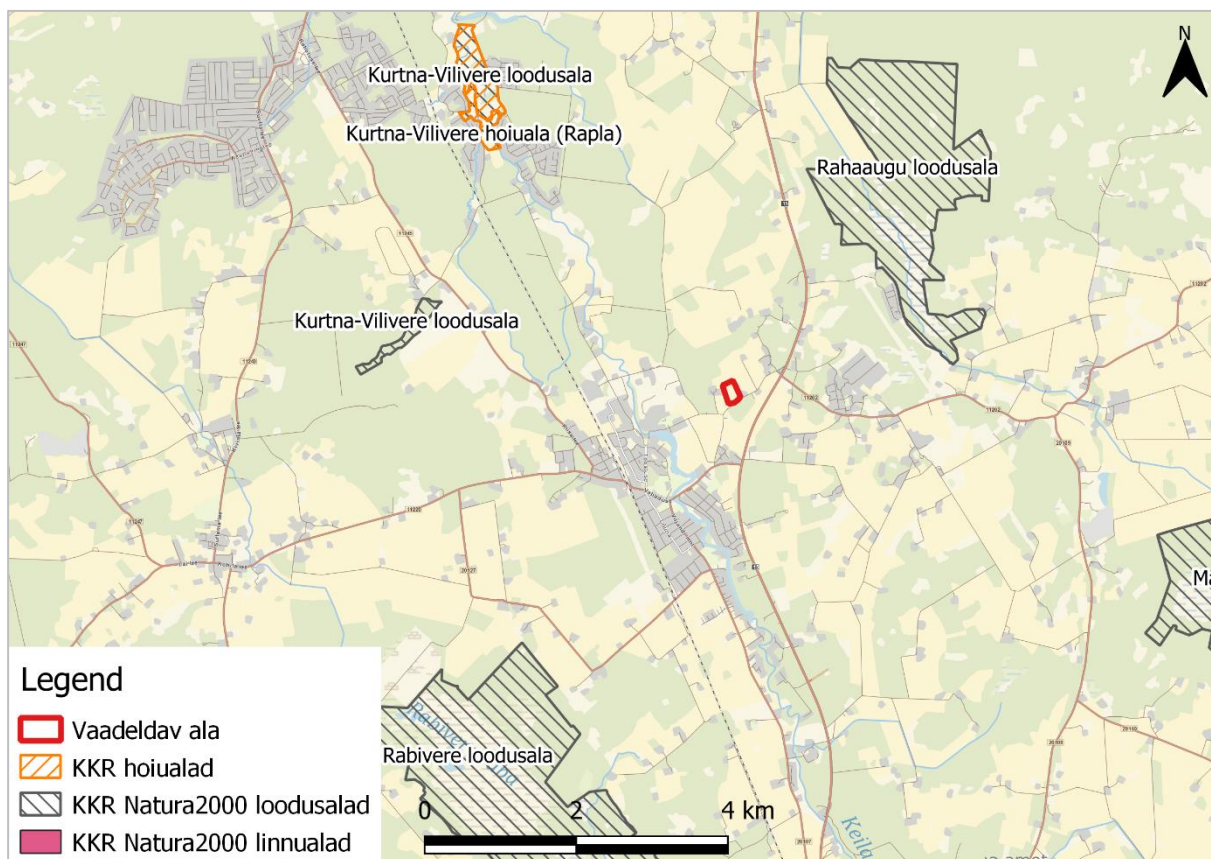
Joonis 11. Vooluveekogud, järved, puurkaevud ja kitsendused. Allikas: Puurkaevud, järved ja vooluveekogud Keskkonnaregistrist, seisuga 22.12.2021. Aluskaart: Maa-amet 2021

5.3. Looduskeskkonna kirjeldus

5.3.1. Natura 2000 võrgustiku alad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses ei asu Natura 2000 võrgustiku alasid. Lähimad Natura 2000 alad on kirdes 2,3 km kaugusel asuv Rahaugu loodusala (RAH0000338), 4 km kaugusel läänes asuv Kurtna-Vilivere loodusala (RAH0000344), edelas 4,4 km kaugusel asuv Rabivere loodusala (RAH0000560) ja kagus 5,9 km kaugusel asuv Mahtra loodusala (RAH0000594)¹⁴ (Joonis 12).

¹⁴ Keskkonnaregister, seisuga 22.12.2021



Joonis 12. Natura 2000 võrgustiku alad ja hoiualad vaadeldava ala ümbruses. Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 22.12.2021. Aluskaart: Maa-amet 2021

5.3.2. Hoiualad

Vaadeldaval alal ja selle lähiümbruses hoiualasid ei asu. Lähimad hoiualad on loodes 4,3 km kaugusel asuv Kurtna-Vilivere hoiuala (Rapla) (KLO2000179) ja 4,7 km kaugusel asuv Kurtna-Vilivere hoiuala (Harju) (KLO2000144) (Joonis 12).

5.3.3. Kaitsealad

Vaadeldaval alal ei asu kaitsealasid. Lähim kaitseala (puistu) Kapa männik (KLO1200372) asub 1,3 km kaugusel edelas. Alast edelas asuvad veel (kaitsealune park) Tohisoo mõisa park (KLO1200205) 1,9 km kaugusel ja Aandu looduskaitseala (KLO1000681) 2,1 km kaugusel. Alast kirdes 2,3 km kaugusel asub Nabala-Tuhala looduskaitseala (KLO1000634). Alast läänes 4 km kaugusel asub Saunaküla maastikukaitseala (KLO1000663) (Joonis 13).



Joonis 13. Kaitstavad alad ja objektid vaadeldava ala piirkonnas Allikas: Keskkonnaregister, seisuga 03.01.2022. Aluskaart: Maa-amet 2022

5.3.4. Kaitsealused liigid

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

Alast 2,2 km kaugusel kirdes asub III kategooria linnuliigi laanepüü (*Tetrastes bonasia*) elupaik (KLO9126191). Alast idas 2,8 km kaugusel asub hiireviu (*Buteo buteo*) elupaik (KLO9126185) ja 2,9 km kaugusel asub kahepaiksete rabakonna (*Rana arvalis*) elupaik (KLO9118015). Alast 1,5 km kaugusel edelas asub kala hink (*Cobitis taenia*) elupaik (KLO9123385).

Alast 2,5 km kaugusel kirdes asuvad III kategooria taimeliigid pruunikas pesajuur (*Neottia nidus-avis*) (KLO9341954 ja KLO9341952), harilik ungrukold (*Huperzia selago*) (KLO9341947 ja KLO9341944) kasvukohad (Joonis 13).

I ja II kategooria kaitstavaid liike pole vaadeldaval alal ja vähemalt 1 km raadiuses registreeritud. Lähimad on vaadeldavast alast läänes asuvad pargi-nahkhiire, suurvidevlase, veelendlase, põhja-nahkhiire, hõbe-nahkhiire ja kääbus-nahkhiire elupaigad. Liigi asukohta ei ole joonisel näidatud, kuna looduskaitseaduse kohaselt on I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud (looduskaitseaduse § 53 lg 1¹⁵).

¹⁵ eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/116062021003?leiaKehtiv>

5.3.5. Püsielupaigad

Püsielupaiku alal ega piirkonnas pole.

5.3.6. Kaitstavad looduse üksikobjektid

Alast 3,2 km kaugusel idas asub kaitstava looduse üksikobjektidena registreeritud üksik puu (KLO4000328) (Joonis 13).

5.3.7. Vääriselupaigad

Lähimad vääriselupaigad on vaadeldavast alast 2 km kaugusel loodes *teised lehtmetsad* (VEP209931) ja 2,4 km kaugusel kirdes *kuusikud ja kuusesegametsad* (VEP207503)¹⁶.

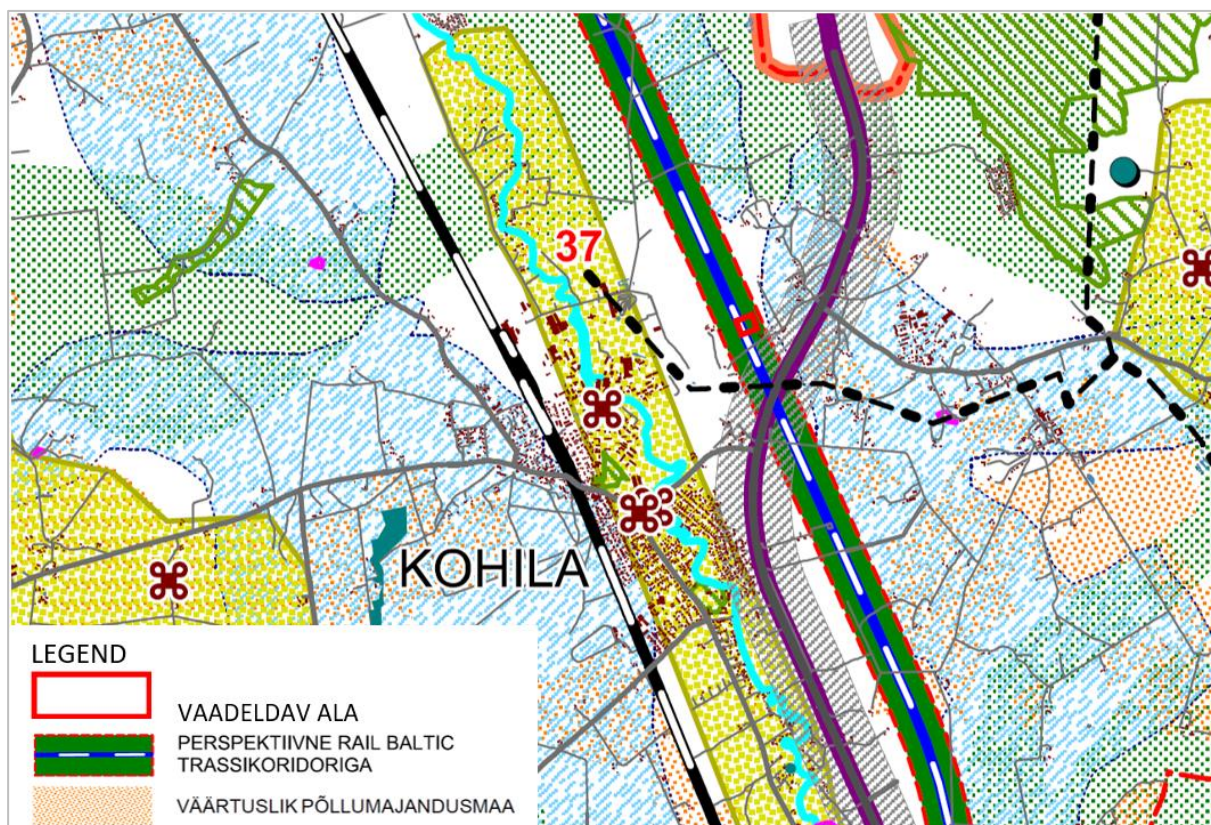
5.3.8. Taimestik ja loomastik

Vaadeldaval alal on osaliselt tegemist haritava maaga, kus kasvatatakse põllukultuure. Teine osa alast on hoonestamata elamumaa, millel hetkel kasvavad üksikud puud või võsa. Kuna lähipiirkonnas asuvad metsad, siis on tõenäoline, et alal liigub ka loomi.

5.3.9. Väärtuslik põllumajandusmaa

Rapla maakonnaplaneeringus loetakse Raplamaal väärtuslikeks põllumajandusmaadeks 44 ja enam boniteedipunktiga põllumaid. Kavandatava tegevuse alale väärtuslikku põllumajandusmaad ei jää. Lähim väärtusliku põllumajandusmaa massiiv asub u 500 m kaugusel idas teisel pool Tallinn-Rapla-Türi maanteed (Joonis 14).

¹⁶ Keskkonnaregister, seisuga 03.01.2022



Joonis 14. Kavandatava tegevuse ala paiknemine väärtusliku põllumajandusmaa suhtes. Kavandatava tegevuse asukoha välispiir on tähistatud punase joonega. Allikas: Rapla maakonnaplaneering

5.3.10. Rohevõrgustik

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

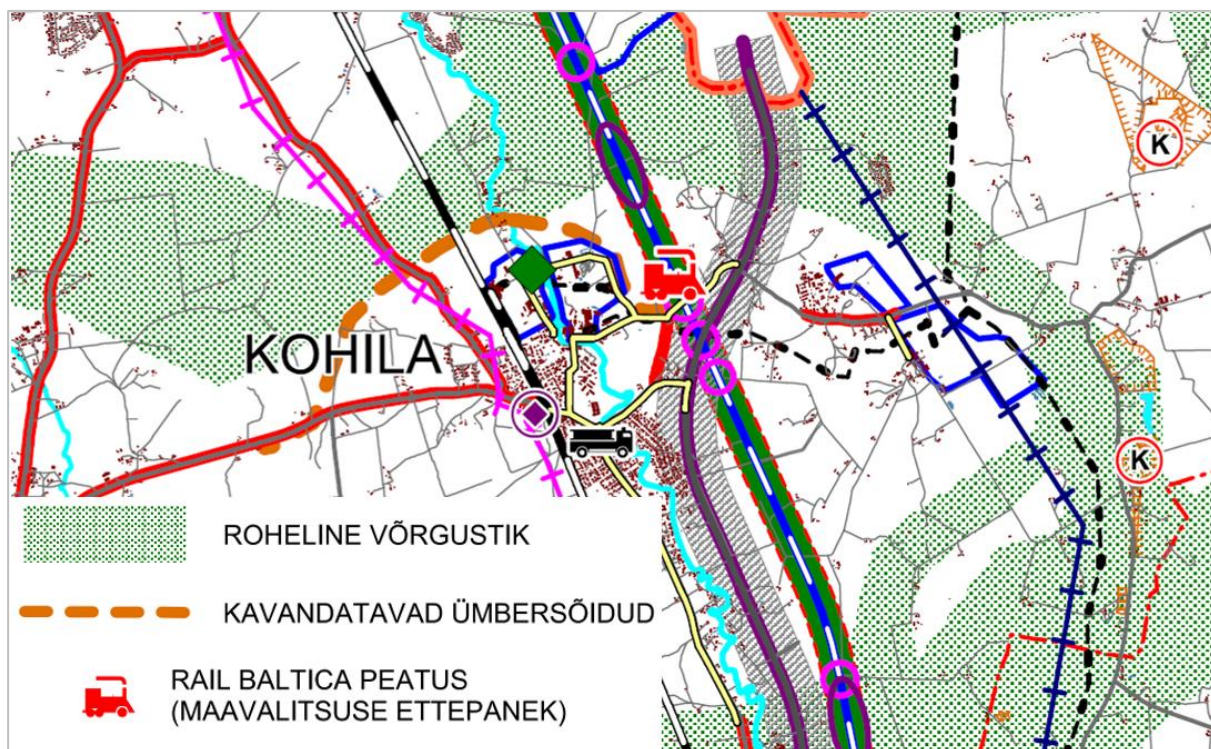
Raplamaa roheline võrgustik on määratud koosmõjus naabermaakondade roheline võrgustikuga.

Rapla maakonna roheline võrgustik on esmalt määratud maakonna 2003.a kehtestatud teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“. Seejärel on määratud rohelist võrgustikku täpsustatud omavalitsuste üldplaneeringutes. Maakonnaplaneeringu koostamisel on võetud aluseks nii eelnev teemaplaneering kui ka üldplaneeringud ning analüüsid roheline võrgustiku sidusust ja toimivust, on korrigeeritud roheline võrgustiku koridoride piire, vältimaks nende kulgemist üle tiheasustusalade. Pindalaliselt ei ole rohelist võrgustikku kahandatud, pigem on roheline võrgustikuga kaetud alad suurenenud (laienenud) alale liidetud roheline koridoridega paralleelselt kulgevate ribastruktuuride (jõesed, 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 rohevõrgustikust vähemalt 1 km kaugusele ning plaanitav peatuse hoone parkimisalaga seda ei kata (Joonis 15).



Joonis 15. Rohevörgustiku paiknemine kavandatava ala suhtes. Allikas: Rapla maakonnaplaneering

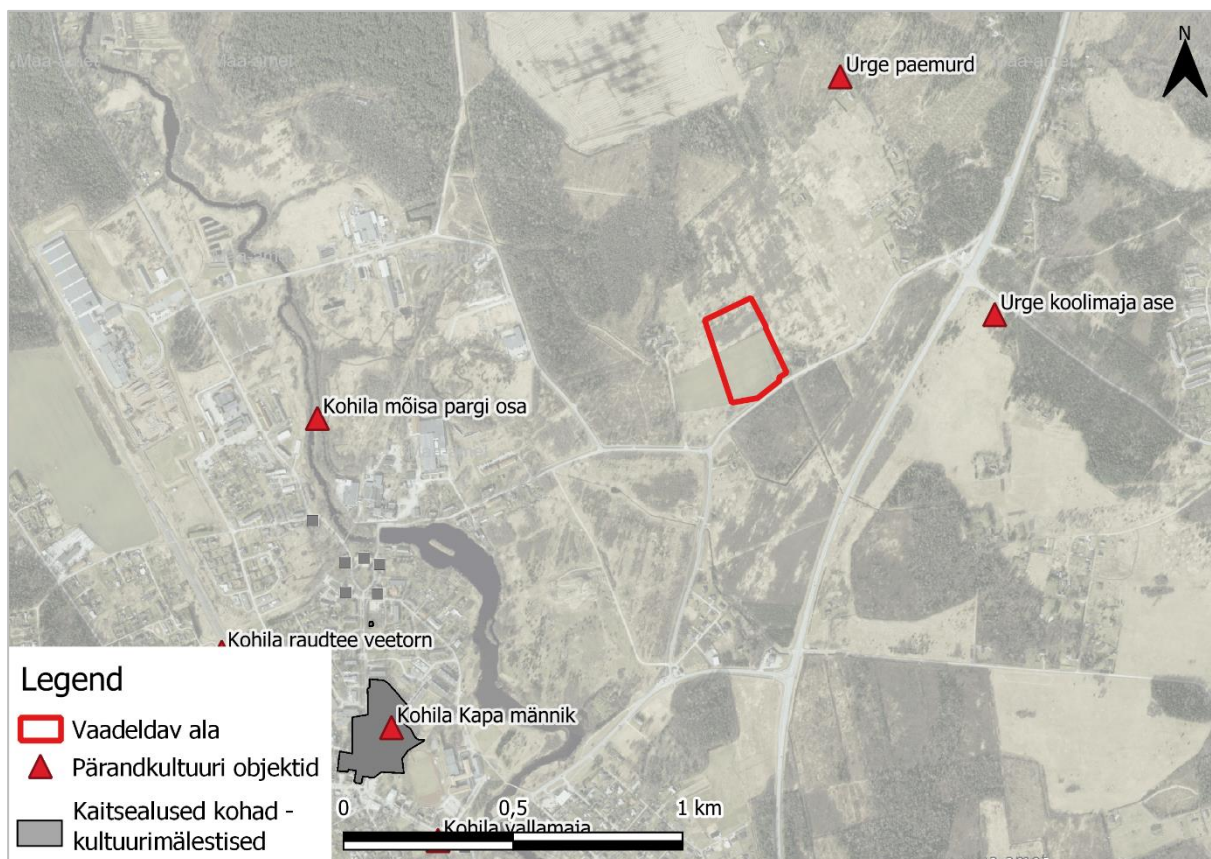
5.4. Kultuuripärand

Kavandatava tegevuse alal ning selle läheduses ei ole registreeritud kultuurimälestisi¹⁷. Lähimad on 1,2 km kaugusel edelas asuvad Kohila mõisakompleksi kuuluvad ehitismälestised (Joonis 16).

Kavandatava tegevuse alal ei asu pärandkultuuriobjekte (Joonis 16). Lähimad pärandkultuuriobjektid on 600 m kaugusel asuv Urge koolimaja ase (reg nr 317:KOO:003) ja 700 m kaugusel asuv Urge paemurd (317:PAM:016)¹⁸.

¹⁷ Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakendus, seisuga 03.01.2022

¹⁸ Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, seisuga 03.01.2022



Joonis 16. Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid kavandatava tegevuse piirkonnas. Allikas: Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, seisuga 03.01.2022

5.5. Radoonioht

Eesti pinnase radooniriski kaardi¹⁹ järgi jääb kavandatav tegevus alale, kus radoonisisaldus pinnaseõhus on normaalne (vahemikus 10–50 kBq/m³). Vt Joonis 17.

¹⁹ Eesti pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus.
<https://gis.egt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 03.01.2022



Joonis 17. Eesti pinnase radooniriski kaart. Kavandatava tegevuse ala asukoht on tähistatud punase ruuduga. Allikas: Eesti Geoloogiateenistus. Andmed 2020. aasta seisuga. Vaadatud 03.01.2022

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. Vaadeldavale alale lähemad paiged heiteallikad asuvad 600 m kaugusel läänes LINDSTRÖM OÜ katlamaja korsten, küttesead ja keemiline puhastus (L.OV.RA-153202 ja PHRR/514360), 1-2 km kaugusel SW Energia OÜ (L.ÕV/324776), Nerilon OÜ (L.ÕV/322701) ja Kohila Vineer OÜ (L.ÕV.RA-57395). Lähemad paiged heiteallikad idas asuvad 1,6 km kaugusel NORCAR-BSB EESTI AS (L.ÕV/332083) ja 2,5 km kaugusel AS Salutaguse Pärmitehas (L.ÕV/329125)²⁰ (Joonis 18).

Kõige enam paikseid heiteallikaid on AS Salutaguse Pärmitehas territooriumil. Käitise põhitegevusalaks on pärmide tootmine.

²⁰ KOTKAS heiteallikate register, seisuga 03.01.2022



Joonis 18. 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 03.01.2022

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 11220 Kernu–Kohila, mille aasta keskmine liiklussagedus 2020. aasta loendusandmete põhjal oli 2797 sõidukit ööpäevas²¹.

5.6.1. Müra

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

5.7. Vibratsioon

Pinnase kaudu leviva vibratsiooni teke on olemasolevas olukorras võimalik Tallinn–Rapla–Türi 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.

²¹ Teeregister

Maa-ameti kaardirakenduse andmetel on Kohila vallas 1 ohtlik ettevõtte, C-kategooria ohuga AS Salutaguse Pärmitehas (Tabel 3). Ettevõtte ohuala piir jääb vaadeldavast alast 2,3 km kaugusele ida suunas.

Tabel 3. Kohila valla ohtlik ettevõtte. Allikas: Maa-ameti ohtlike käitiste kaardirakendus, seisuga 03.01.2022

	Ohukate- gooria ja ohuala ulatus, m	Ettevõtte nimi	Käideldav kemikaal
1	C 67	AS Salutaguse Pärmitehas	Väävelhape (92-98%)(10.0); Naatriumhüdroksiid tahke(0.8); Vesinikperoksiid (50%)(0.4); Ortofosforhape (75-85%)(7.0); Lämmastikhape (50-58%)(3.8); Chriox 15(2.4); Naatriumhüdroksiid (50%)(9.1); Väävelhape (<51%)(1.1); Ammoniaagi vesilahus(89.0); NA

6. Hinnang keskkonnamõju olulisusele

6.1. Mõju maakasutusele

Peatus kavandatakse rajada praegusele maatulundus-, elamu- ja transpordimaale.

Detailplaneeringuga on vaja muuta maa sihtotstarve äri- ja transpordimaaks ning luua eeldused, et alale oleks võimalik ehitada peatuse hoone koos parklaga. Maatulundusmaa (põllumajandusmaa) ja elumumaa 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 Kohila 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 hoones tekkiva reovee käitlemist on käsitletud põhjalikumalt põhjavee peatükis (ptk 6.2.3.) ja sademevee ärajuhtimist on käsitletud põhjalikumalt pinnavee peatükis (ptk 5.2.4.). 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 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).

Kohila valla ÜVK arengukava kohaselt puudub Urge külas ühisveevarustus- ja ühiskanalisatsioonisüsteem. Urge küla kuulub osaliselt Kohila ja Prillimäe reoveekogumisala alla. Reovee puhastamiseks on rajatud 2013. aastal käiku antud Kohila reoveepuhasti, kuhu jõuab lisaks Kohila alevi reoveele ka Urge ja teiste külade reovesi. Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava raames vaadeldakse ka Urge küla, kuna perioodil 2006 kuni 2015 on asulate rahvastiku arv tõusnud ning kiireim kasv on toimunud mh Urge külas²².

Kohila alevi reoveekogumisala on kavandatavast peatuse alast u 1 km kaugusel (Joonis 10).

Detailplaneeringu koostamise käigus lahendatakse reovee käitlemine kas lokaalselt või kanaliseerimise teel.

Kui detailplaneeringuga nähakse ette lokaalse kanalisatsiooni lahendus, siis tuleb see planeerida, projekteerida ja rajada vastavalt veeseaduse, määruse jt asjakohaste õigusaktide ja juhendite nõuetest lähtuvalt, arvestades ka piirkonna põhjavee kaitstust.

Nõuded reovee puhastamiseks ja suublasse juhtimiseks on sätestatud keskkonnaministri 08.11.2019 määrusega nr 61²³. 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.

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

²² Kohila valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2016-2027. AS Infragate Eesti, 2015

²³ 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^{1a}”

6.2.4. Pinnaveekogud ja maaparandussüsteemid

Vaadeldaval alal asub Salutaguse kraav, mis on ka maaparandussüsteemi eesvooluks. Detailplaneeringu koostamisel selgitatakse välja Salutaguse kraavi rekonstrueerimise lahendus kraavi ümbertõstmise või truubitorusse juhtimisega. Kuna Salutaguse kraavi näol on tegemist tugevasti muudetud veekoguga, siis selle ümbertõstmise või truubitorusse juhtimisega peatuse ala läbivas osas ei kaasne olulist negatiivset mõju sellele pinnaveekogule. Kuna vaadeldaval alal ei asu teisi pinnaveekogusid ning kavandatav tegevus ei ulatu lähimate pinnaveekogude piiranguvöönditesse (ptk 5.2.4.), siis kavandatava tegevuse otsest mõju pinnaveekogudele näha ei ole.

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, määruse²⁴ 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, imbakraavide 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.

Kohila valla ÜVK arengukava²⁵ 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.

Seoses Kohila peatuse rajamisega vajab rekonstrueerimist peatuse alal olev maaparandussüsteem Kohila-Keskuse2 (4109610031170) ja tõenäoliselt ka maaparandussüsteemi eesvooluks olev Salutaguse kraav. Maaparandussüsteemi rekonstrueerimisega seonduvaid küsimusi (projekteerimistingimused, vajalikud load) menetleb Põllumajandus- ja Toidumamet (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.

²⁴ 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^{1a}”

²⁵ Kohila valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2016-2027. AS Infragate Eesti, 2015

6.3. Mõju looduskeskkonnale

6.3.1. Mõju Natura 2000 võrgustiku aladele

Lähim Natura 2000 võrgustiku ala asub 2,3 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 ei ole registreeritud kaitstavaid loodusobjekte, siis otsene mõju kaitstavatele loodusobjektidele puudub. Arvestades lähimate kaitstavate loodusobjektide asukohti ja kaugust kavandatavast tegevusest, siis ei ole eeldada ka kaudset negatiivset mõju.

6.3.3. Mõju taimestikule ja loomastikule

Kavandatava tegevuse alal ei asu väärtuslikku taimkatet ega loomadele olulisi elupaiku. Põllukultuuride kasvatamise võimalus kaob ala hoonestamise ja parkimisala ehitamisega.

Mõju loomastikule avaldub läbi elupaikade killustumise, häiringute ja võimaliku otsese suremuse.

Mõju avaldavad nii peatuse rajamiseks vajalik ehitustegevus, aga ka hilisem kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiring (müra, valgus, inimeste liikumine). Kuna vaadeldav ala asub 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.

6.3.4. Mõju rohevõrgustikule

Vaadeldav ala asub rohevõrgustikust vähemalt 1 km kaugusel. 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 pärandkultuuriobjektid ja kultuurimälestised puuduvad, siis negatiivset mõju nendele ei kaasne. Kavandataval tegevusel puudub nendega otsene kokkupuude ja ohtu objektide säilimisele ei ole.

6.5. Jäätmetekke ja jäätmekäitluse mõju

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

Ehitusaegne jäätmete mõju on seotud nende kogumise, ajutise ladustamise ja edasisele käitlemisele suunamisega. Kui see ei toimu nõuetekohaselt, on oht jäätmete keskkonda sattumiseks, pinnase

ning pinna- ja põhjavee saastumiseks. Seda saab vältida töökorralduslike meetmetega (jäätmel 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.

Kuigi ehitusaegsete jäätmete kogused ei ole teada, siis suur osa tekkivatest jäätmetest (sh mitmesugused pakendijäätmel, nt puit, plastkile või -anumad, kasutuskõlbmatu ehitusmaterjal jne) on taaskasutatavad, mistõttu ei ole näha, et 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 ehitusetaapis 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 liiklusemüra. Tööstusmüra on müra, mida põhjustavad paiksed müraallikad ning liiklusemüra 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 normtasel. Impulssmüra põhjustavat tööd (nt vaiade rammimine) võib teha tööpäevadel ajavahemikul 7.00–19.00. Tööde tegemisel tuleb kasutada tehniliselt korras olevaid masinad, mis vähendavad müra tekkimist.

Häiringute vältimiseks tehakse müratekitavaid töid päevasel ajal. Kuna läheduses asuvad loomade elupaigad (mets), siis ehitustööde kavandamisel ja läbiviimisel tuleb arvestada sellega, et mürarikkad tööd ei satuks loomade jaoks tundlikule kevadsuvisele perioodile (poegimine, pesitsemine).

Peatuse 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 detailsusastmes²⁶. Vastavalt RB raudtee müra modelleerimise tulemustele on Kohila peatuse piirkonda raudteemüra leevendamise meetmena ette nähtud müratõke mõlemale poole raudteed (Joonis 1), et tagada müra normtase.

Kavandatud tegevusega seotud ehitusaegne müra on ajutine ning müra normtasemetest kinnipidamisel olulist keskkonnamõju ei kaasne. Detailplaneeringu koostamise käigus teostatakse peatuse müraallikatest (sh juurdepääsuteedest) tingitud mürafooni hinnang ning vajadusel (müra normtasemete ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed. Eelnevat arvesse võttes, 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 detailsusastmes²⁷.

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 lokaalselt või kanaliseerimise teel ja järgitakse eelpool toodud nõudeid (ptk 6.2.3.), siis ei ole olulist negatiivset mõju joogivee kvaliteedile eeldada ka seoses reovee käitlemisega.

²⁶ Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang. Kajaja Acoustics OÜ. 2021

²⁷ Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamüra hinnang. Kajaja Acoustics OÜ. 2021

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.

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

Arvestades, et peatusele lähemad elamud jäävad sellest vähemalt 50 m kaugusele, siis olulist negatiivset mõju valgusreostuse näol neile eeldada ei ole.

6.7. Mõju ohutusele

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

6.8. Mõju asustusele

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

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

Kaudselt võib kohaliku peatuse rajamisega kaasneda tulevikus muutusi peatusega külgnevate alade asustusstruktuuris, kuid selle ulatus selgub ja sellega kaasnevat võimalikku mõju hinnatakse Kohila valla üldplaneeringu koostamise käigus. Koostatava üldplaneeringu kohaselt tuleb prioriteetseks pidada Kohila keskusala tihendamist uute korterelamute või avalike hoonete kavandamisel, esmajärjekorras sobivad selleks mh seni hoonestamata maa-alad kavandatava Rail Balticu raudtee kohaliku peatuse ümbruses.

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 keskkonnatingimuste 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.

Detailplaneeringu koostamisel selgitatakse välja Salutaguse kraavi rekonstrueerimise lahendus. Kuna Salutaguse kraavi näol on tegemist tugevasti muudetud veekoguga, siis selle ümbertõstmise või truubitorusse juhtimisega peatuse ala lähivas osas ei kaasne olulist negatiivset mõju sellele pinnaveekogule.

Mõju taimestikule ja loomastikule avaldub läbi elupaikade killustumise ja häiringute. Mõju avaldavad nii peatuse rajamiseks vajalik ehitustegevus, aga ka hilisem kasutusaegne peatuse töötamisest tingitud häiring (müra, valgus, inimeste liikumine). Kuna vaadeldav ala asub 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 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 normtasemete ületamisel) töötatakse välja leevendusmeetmed. Müra eelneva modelleerimise tulemusena on peatuse alale ette nähtud müratõke. Sellest lähtuvalt kasutamisaajal 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“
- Kohila valla üldplaneering aastani 2015.
- Kohila valla üldplaneering. Kohila valla kodulehel olevad koostatava (ametiasutustele kooskõlastamiseks saadetud) ÜP materjalid seisuga oktoober 2021
- Kohila valla arengukava aastateks 2018-2025.
- Kohila valla ühisveevärgi ja –kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2016-2027. AS Infragate Eesti, 2015
- 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