

# KEILA LINNA ÜLDPLANEERINGU STRATEEGILISE KESKKONNAMÕJU HINDAMINE

## 1 ÜLDIST

Alates 01.01.2001. a peab vastavalt *Keskkonnamõju hindamise ja keskkonna-auditeerimise seadusele* (RT I 200, 54, 348) olema planeeringu alusel kavandatava tegevuse keskkonnamõju hinnatud planeeringu koostamise käigus .

Keskkonnamõjude hindamise eesmärk on planeeringu elluviimisest tulenevate otseste ja kaudsete keskkonna muudatuste analüüsimine, võimalike kahjulike mõjude prognoosimine ning vajadusel leevendavate meetmete väljapakkumine.

Keskkonnamõju hindamise läbiviimise vajaduse tingib eelkõige kavandatava võimalike alternatiivide omavaheline võrdlemine lähtudes nende keskkonnasõbralikkusest.

Keskkonnamõju hindamisel lähtuti Eesti Vabariigi seadusandlusest ja Keila Linnavolikogu poolt kehtestatud keskkonnakaitset käsitlevate määruste nõuetest.

**Käesolev keskkonnamõju hindamise osa kuulub üldplaneeringu seletuskirja juurde ning ei ole mõeldud kasutamiseks sellest eraldi.**

## 2 OLEMASOLEV OLUKORD

Keila linna üldplaneeringu (ÜP) algatamisel ja koostamisel on arvestatud järgmiste keskkonnakaitse seisukohast oluliste lähtekohtadega:

- majanduses domineerib keskkonnasõbralik ettevõtlus;
- Keilas on võimalikult müra- ja õhusaastevabam elukeskkond, kus pööratakse suurt tähtsust ka liiklusohutusele;
- Keila peaks kujunenud tervisespordi- ja aktiivse puhkuse alaks, kus ka väljaspool Keilat elavad inimesed meelsasti oma vaba aega veedaksid;
- vajalik on enam väärtustada Keila jõe äärset piirkonda, ja eriti suurendada jõesaare atraktiivsust ja ühiskondlikku kasutust;
- soosida tuleb tsentraalsete vee ja kanalisatsioonitrasside väljaehitamist;
- säilitada ja rikastada linna eripära, arendada linlaste (keskkonna)teadvust;
- ehitustegevus peab olema linnavalitsuse kontrolli all, selle tagamiseks tuleb seada detailplaneeringu koostamise kohustused linna arenduspiirkondade jaoks.

Keila linna tähtsamad arenguplaanid on järgmised:

- Keila saaks üleriiklikuks ja ka rahvusvaheliseks (tervise)spordikeskuseks läbi uute spordirajatiste (Tervisekeskus on juba valmis ehitatud, kavandatakse suusatunnelit ja katusealust rulluisu/vigurrattarampi);
- Raba tn. (linna lõunarajoonis) on oodata uute eramute ehitamist (krundid on jaotatud ja ehitus käib);
- Loodeosa ÜP on kehtiv ja elamurajooni ehitamist alustatakse detailplaneeringu järgi Haapsalu maantee äärest. Mudaaugu rajoonis on samuti mitmel krundil eramute ehitamine käigus;
- Idaosa (jõesaar) ÜP on samuti kehtiv, kuid hetkel seal midagi olulist ei toimu;
- Rajatakse uus linnast ümbersõidutee ja võimaldatakse linnaosade ühendamine läbi idapoolse raudteeületuskoha rajamise.

Linna ja ehitustegevuse hoogustumine sõltub üldisest majanduskasvust., mis annab lootust kavandatud tulevikuplaanide elluviimiseks. Uusi tööstuspiirkondi Keilas ette ei nähta (tööstuse võimalik areng kavandatakse endise TERKO ja Harju KEK territooriumitele või lähinaabrusesse). Uute teenindusettevõtete asutamine võib hoogustuda, kui Lauulväljaku piirkonna detailplaneeringut ellu hakatakse viima.

### 3 ÜLDPLANEERINGUGA KAVANDATU

Üldplaneeringu põhieesmärgiks on kujundada linnast meeldiv ja inimsõbralik elukeskkond, mis tähendab puhast õhku ja joogivett, toimivat jäätmemajandust, atraktiivse puhkuse alasid, hooldatud krunte jne. Linna arengut suunatakse kooskõlas tasakaalustatud ja alalhoidlike keskkonnasõbralike printsiipidega, mis vastupidiselt mõnikord levinud arusaamadele ei sea piiranguid majanduse arengule, vaid vastupidi, aitavad kaasa kõrgema elukvaliteedi saavutamisele keskkonda säästval moel. Lõppeesmärgiks on elanike rahulolu Keilaga ja inimeste parem tervis, mis kujuneb inimese ja looduse vaheliste suhete tasakaalustamise kaudu.

Keila linn on oma senise arenguga juba piisavalt välja kujundatud ja seepärast pole üldplaneeringu koostajatele jäänudki eriti vaba mänguruumi. Seepärast käsitletaksegi planeeringus rohkem visuaalset linna siseruumi ning selle struktureerimist. Koostatud on ka üldplaneeringu rakenduskava tähtsamate piirkondade edasise planeerimisvajaduse täpsustamiseks.

**Keila linnas eelnevalt kehtestatud osaüldplaneeringute käigus on juba ka keskkonnamõjude vähendamisele ja leevendamisele tähelepanu pööratud ning kuna üldplaneering jätab senisel kujul jõusse nii Keila loode- kui idaosa osaüldplaneeringud, ei ole vajadust neid siinkohal ümber kirjutada.**

Suuri ja seega ka keskkonna seisukohast olulisi territoriaalseid muudatusi üldplaneeringuga ette ei nähta. Eelkõige üritatakse luua eeldused olemasoleva

situatsiooni paremaks kasutamiseks lähtuvalt ka juba välja kujunenud ehitus- ja maakasustraditsioonidest.

Ka uusi suuremaid reostusobjekte tööstuspiirkondadesse pole oodata ning uute tootmis- ja tööstusalade kasutuselevõtt on võimalik ainult läbi detailplaneeringu. Nii tagatakse linna kontroll ehitamise ja võimaliku keskkonnareostuse tekke suuruse üle.

Üldplaneering määratleb linna väärtuslike loodusmaastike ja koosluste säilitamise tingimused ning üldkasutuses olevate puhkealade reserveerimise. **Oleks vaja sätestada näiteks ka kohustuslikult säilitatav kõrghaljastuse osakaal uutes arendatavates (elamu)piirkondades.**

Hetkel ei käsitleta ka perspektiivseid kütte-(kaugkütte laiendamist tulevikus) ja elektrivõimsusi (uued alajaamad).

**Olulisemaks planeeringuliseks muudatuseks** võib pidada Haapsalu ja Paldiski maanteede omavaheliseks ühendamiseks ning linnasisese liikluse hõlbustamiseks ja täiendava raudteeületusvõimaluse tagamiseks kavandatud lõunapoolset uut ümbersõiduteed.

Üldplaneeringuga kavandatud tegevused avaldavalt valdavalt eeldatavat positiivset mõju, kuid võib esineda ka keskkonnale negatiivseid mõjusid. Positiivsed on üldiselt sellised mõjud, mis aitavad kaasa keskkonna- ja säästva arengu eesmärkide saavutamisele, negatiivsed mõjud on keskkonnale ebasoodsad mõjud, mis paratamatult kaasnevad seatud vajalike arengueesmärkide saavutamise ja vajavad seepärast kas leevendamist või minimeerimist.

## 4 MÕJUDE HINDAMINE

**Keskkonnamõju hindamisel pöörati võrreldes üldplaneeringu seletuskirjas tooduga suuremat tähelepanu järgistele aspektidele:**

- Mahukam üldine taustinformatsioon linnakeskkonna kohta;
- Ehitusgeoloogilised tingimused ja muud tegurid, mis võivad kitsendada linna arengut ;
- Võimalikud pinnase- ja põhjaveereostusega piirkonnad;
- Linna edasise kanaliseerimisega seotud küsimused;
- Jäätmemajandus (vastavalt Keila linna jäätmekavale);
- Liiklusprobleemid;
- Keila jõe äärse ala ja jõesaare areng.

**Käsitleti eelkõige keskkonnamõjusid, mis tulenevad üldplaneeringuga kavandatud muudatustest.** Täiendavalt püüti käsitleda valdkondi, mida ÜP ei käsitlenud, aga mis võiks olla oluline just keskkonna aspektidest lähtuvalt.

## 4.1 GEOLOOGILINE EHITUS JA LOODUSLIKUD OLUD

Keila linn asub keskordoviitsiumi vanusega lubjakividel, tasase reljeefiga alal, merepinnast ca 30 m kõrgusel. Aluspõhjaks on peeneteralised nõrgalt savikad lubjakivid. Pinnakate on väga õhuke (0-3m) ja koosneb põhiliselt liivsavi-moreenist ja õhukesest huumuskihist. Pinnakate on paksem Keila jõe orus ja ulatub seal 8-12,5m-ni (koosneb samuti liivsavi-moreenist). Linna lääneosas on vana paemurd, kus veel selle sajandi alguses murti lubjakivi. Paemurd on ka Keila lademe stratotüüp, kuid lademe lubjakivi on ehituskivina ebasobiv merglivahekihtide tõttu.

Keila linnas on üldiselt head ehitusgeoloogilised tingimused, kuid suur reostustundlikkus. Senine reostus on siiskivaldavalt tekitatud enne 1990-ndaid.

Näiteks AS Keila Veskid (endine TERKO) ümbruses on pinnas reostunud soolade ja raskete õlidega, Keila katlamaja ümbrus naftaproduktidega, samuti on nafta- ja fenoolireostust täheldatud endise tankipolgu piirkonnas. **Katlamaja reostuse küsimus on tähtis ka selle poolest, et vee liikumissuund on jõe poole ning reostusohu on ka Põhja puurkaev-pumpla ümbrusele.**

Keila raudteejaama territooriumi reostatus on täpsemalt uurimata, kuid ka seal toimus õliproduktide hoidmine, laadimine ja transport.

Seni kanaliseerimata piirkondades on nõuetele mittevastavate kogumiskaevude tõttu täheldatud salvkaevudes mikrobioloogilist reostust ja lämmastikühendeid.

**Õhureostuse võimalikud allikad on peamiselt seotud autotranspordiga, aga ka katlamaja ning raudteeliiklusega.**

## 4.2 LOODUSKAITSE JA HALJASTUS

Keila on roheline väikelinn ning erinevatest rohestruktuuridest moodustuva jätkuva puhkeala väärtusi on ka üldplaneeringus rõhutatud.

Üldplaneering peab väärtuslike maastike ja nende looduskoosluste ning kaitsealuste üksikobjektide säilimise tagamiseks fikseerima olemasolevad kaitsealused maad ja üksikobjektid ja tegema vajadusel ettepanekud piirangu- ja sihtkaitsevööndite moodustamiseks. Kaitsealuse maa täpsemad kasutustingimused määratakse aga seevastu edaspidi detailplaneeringute ja vastavalt *Kaitstavate loodusobjektide seaduse* kohaselt kehtestatud kaitse-eeskirjadele kaitsekorralduskavaga.

**Ettepanekuid uute objektide kaitse alla võtmiseks üldplaneeringuga ei tehta.**

Keila linnas asub kaitsealadest või kaitstavatest looduse üksikobjektidest **Keila park**, mida on Keskkonnaministri 01.12. 2000.a. määrusega nr.73 kuni kaitseala kaitseeskirja kinnitamiseni volitatud valitsema Harjumaa keskkonnateenistus. Keila jõe park on kaitse alla võetud Harju Rajooni TSN Täitevkomitee 25. oktoobri 1963. a. otsusega nr 205. Pargi välispiir kulgeb mööda Linnuse tänava ja Keila jõe harujõe parempoolset kallast lõuna suunas kuni Keila jõe lähteni, edasi mööda Keila jõe vasakut kallast põhja suunas

kuni harujõe suudmeni Keila jõkke ning mööda harujõe parempoolset kallast kuni Linnuse tänavani.

**Looduskaitse all on veel Liivaaugu tamm ja Loigu keerdkadakas.** Linna piiril, Keila-Niitvälja raudteest põhjas soisel alal leidub samuti mitmeid haruldasi kaitsealuseid taimeliike (näiteks käpalisi).

Keila linna eripära enamus teistest tiheasustusaladest on linna lääneosas asuvad ulatuslikud metsaalad, kus on põhiliselt valdavad männikud. Linnaparkidest on suuremad Keskpark ja Keila männik. Suurima avaliku kasutusega ongi mitmesugused pargid ja haljasalad ehk nn. üldkasutatavad haljasalad.

Peamiseks linnahaljastuslikuks eesmärgiks on erinevate olemasolevate rohestruktuuride säilitamine, mis kõige optimaalsemalt tagaks nende poolt täidetavate funktsioonide (ökoloogiline, puhke-, esteetiline jm) elluviimise, arvestades ka kaasaegse linna tingimusi ja loodusteaduslikke seisukohti.

Rohestruktuurideks saab pidada kõiki looduslikke ja pool-looduslikke taimekooslusi, olenemata konkreetsest liigilisest koostisest, maakasutusest või maaomandist. Rohestruktuuride võrgustik tervikuna moodustab ökoloogilise (rohelise) võrgustiku, kuna nii hooldatud avalikud pargid, asumihaljastus kui ka isegi jäätmaade võsa etendavad analoogset rolli erinevate saasteainete (autoliiklus, tööstussaaste) neutraliseerimisel. Lähtutakse põhimõttest, et omavahel tuleb ribastruktuuride abil, milleks on tänavaäärsed alleed ja haljasribad, siduda kõik linnas paiknevad haljastud. Ökovõrgustiku kandvad koridorid peaksid olema piisavalt laiad ja olema omavahel katkematult seotud (st. moodustama võrgustiku). Sealjuures pole oluline, kas ökovõrgustiku peakoridor asub linna-, era- või riigimaadel, peamine on koridoriks fikseeritud alal haljastuse säilimise tagamine. Kasutamaks efektiivselt linnaruumi ning haljastuse hooldamise vahendeid, on mõistlik ökovõrgustiku koridore kasutada ka muude haljastuse eesmärkide (puhkealad, linnakujundus, reostuse neutraliseerimine) täitmiseks. Rohelise võrgustiku koridorid suubuvad linnast välja ning haakuvad linnas ja väljaspool paiknevate soo- ja metsamassiividega.

Metsa- ja puhkealad on tihedalt seotud kavandatavate jalgrattateede ja jalgradadega, mis võimalusel valgustatakse ja kasutatakse suusaradadena ka talvel. **Oluline on et aktiivne puhketegevus loodusele liiga ei teeks ja seepärast tuleks ennetada stiihilist puhkamist.**

Puhkealade atraktiivsuse tõstmiseks ja kasutusvõimaluste mitmekesistamiseks tuleb tagada kergetranspordi hõlbus ligipääs, ajaviitevahendid, istepingid, laste mänguväljakud ja nende turvalisus.

Ökoloogiliste funktsioonide seisukohast tähtsaid ja puhkeotstarbeks sobivaid alasid tuleks hoida liigselt asustamast. Uute elurajoonide ümber tuleb säilitada haljasvööndid, mis oleksid teiste puhkealadega seotud.

Keila haljasalad on küllalt mitmekesised ja heas seisus ning normaalselt hooldatud. **Vajalik oleks siiski koostada linna haljastuse arengukava.**

### 4.3 TÄNAVAD, MAANTEED JA RAUDTEED

Keilat läbivad Paldiskisse ja Haapsallu suunduvad maanteed. Keila omapäraks on, et ka raudtee läbib linna. 1870.aastal avatud raudtee panigi aluse äritegevusele linnas. 1958. aastast on olemas elektriraudtee.

Tulevikus võib suurened ka raudteeliiklus seoses Paldiski sadamate laiendamisega (AS Alexela Terminaali teine ehitusjärg jne Lõunasadam, Põhjasadama rekonstrueerimine), millega kaasneb transpordivoogude suurenemine ka läbi Keila linna. Ära ei saa unustada ka Ämari lennuvälja võimalikku kasutuselevõttu tsiviilkaubaveoks.

Keila linna liiklusolukorra kohta on eelnevalt teostatud mitmeid uurimistöid, mida saab võtta aluseks üldplaneeringu eskiisis välja pakutud lõunapoolse möödasõiduree trassi valiku üle otsustamisel:

- Keila linn. Liikluskorraldus (AS Helkur, 1997);
- Transport ja sellest tulenevad keskkonna probleemid Keila linnas (TTÜ Masinaehituse Instituut, 1997);
- Mootorsõidukite ökoloogiline ohutus (TTÜ Masinaehituse Instituut, 1998).

Üldplaneeringus toodud suurima muutusega, läänepoolse ümbersõidutee uue variandiga, on püütud tagada hea juurdepääs tootmis- ja äripiirkondadele ilma kesklinna läbimata ning uute elamurajoonide omavaheline ühendamine. Samuti on tähtis mitte liigestada rohelist võõndit.

Harju maakonnaplaneeringu variant	Olemasoleva generaalplaani variant	Üldplaneeringu variant
Planeeritud lähtuvalt Keila lõuna- ja läänepoolse ümbersõidu vajalikkusest. Puudused: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seotus Keila linnaga on kaugel, tee paigutus välistab selle kasutamise linnaosadevahelise ühendusena</li> <li>• Kaob sujuv</li> </ul>	Planeeritud lähtuvalt vajadusest teise raudteeületuse järgi Keila linnas Puudused: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tee lõikab elurajoone ning paigutus välistab selle kasutamise ümbersõiduteena</li> <li>• Rohkete erakruntide tõttu on realseerimine</li> </ul>	Kesktee, Lahendatakse üheskoos tervikuna: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keila lõunapoolne ümbersõit</li> <li>• Keila läänepoolne ümbersõit</li> <li>• Elurajoonide omavaheline ning elu- ja tööstusrajoonide ühendus kesklinna ja pargivõõndit</li> </ul>

ühendus Keilast Haapsalu poole <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teetrass on pikk ja kulgeb läbi soode: ehitus on kallis</li> </ul>	võimatu või äärmiselt kallis	läbimata <ul style="list-style-type: none"> <li>• Läänepoolsete uuselurajoonide ühendus kesklinnaga</li> <li>• Linna sissesõit Haapsalu poolt</li> </ul>
--	------------------------------	--

**Kõrge müratasemega piirkonnad Keila linnas on suuremate maanteed ja raudtee äärsed alad.** Transpordiga seoses hakatakse mürast rääkima alates 55 dB suurusest tasemest. Transport ongi tänapäeval peamine müraallikas ja seda eriti linnades. Kuna kuulmine on inimesel üks tundlikumaid meeli ja müraga on seotud mitmed probleemid:

- stress ja tervisehäired (kõrgendatud vererõhk, psüühilised häired, unehäired);
- töömotivatsiooni ja töövõime langus;
- suhtlemisvõime langus (eriti tänavatel);
- õppimisvõime langus;
- ebameeldivad töö- ja elamistingimused;
- reaktsioonivõime langus, mis põhjustab õnnetusi;
- suurenev kutsehaiguste ja vibratsiooni all kannatavate inimeste arv.

#### 4.4 KERGLIIKLUSE TEED

Üldplaneeringu järgi tuleb olemasolevad puhkealad, elurajoonid ja ühiskondlikud objektid siduda omavahel kergliiklusteedega. Eesmärk on muuta ka kogu linna keskuse piirkond nii jalakäija- kui ka rulluisutaja- ja jalgratturisõbralikuks. Selle elluviimiseks tuleb põhilistel liikumissuundadel lasta alla tänava äärekivid ja eraldada kergliikluse tsoonid ülejäänud liiklusest.

*Võimalikke praktilisi soovitusi nn jalgrattateede rajamiseks:*

- Peatänavate kõrvaltänavatega ristumise kohtadesse rajada laused jalgrataste mahasõidud;
- Jalgrattateede sõiduteest eraldamiseks kasutada ohutuse tagamiseks lisaks pidevale joonele ka otse teekattele paigaldatavaid reljeefseid elemente;
- Jalgrattateed tuleks märgistada vastavate liiklusmärkidega;
- Võimaldada jalgratastele turvalised parkimiskohad, selleks näha ette jalgrataste hoiukohad kõigi üldkasutatavate hoonete juurde.

Kuna Eestis on liiklusõnnetustes surmasaanutest 50% jalakäijad ja jalgratturid, siis oleks põhjust alustada just nende ohutuse suurendamisega (eraldi jalgratta- ja kõnniteede ehitamisega), sest siis oleks rohkem ka neid, kes auto kasutamisest loobuksid. Seda tagab terviklik ratta- ja kõnniteedevõrk, kus on turvaline liigelda nii vanuritel, lastel, ratastooli kasutajatel, liikumispuuetega inimestel; mis haakub ühistranspordisõlmedega ja

igapäevaste teenindusasutustega. 30/40 km/h kiiruspiirangut elamurajoonides loetakse piiriks, kus jalgrattaga samal tänaval liiklemine on ohutu s.o. pole vaja eraldi jalgrattateed ehitada).

#### 4.5 VÄIKEELAMUPIIRKONNAD

Vastavalt kehtestatud osaüldplaneeringutele on jõesaar Keila idaosas ja Keila loodeosa endise tankipolgu territoorium kavas muuta kaasaegseks inimsõbralikuks elukeskkonnaks ning seeläbi võimaldada maksujõulise elanikkonna linnas püsimise ja uute elanike Keilasse asumise eeldused. Oluline osa on siin ka mitmekesiste eluasemevalikuvõimaluste loomisel. Teatavasti ihkab enamik inimesi elada rohelises keskkonnas ning samas tarbida kõiki kaasajal iseenesest mõistetavaid hüvesid, millega varustamisel kaasnevad paratamatult omakorda mõjud keskkonnale. Kaasaegses arusaamas hakkab küll järk-järgult kaduma tehiskeskonna vastandamine looduskeskkonnaga ning näiteks elamurajooni (tehiskeskond) atraktiivsust ja esteetilist aspekti väärtustatakse uue elukoha valikul aina rohkem.

Keila jõepark väärib tähelepanu nii kultuuriajaloolise tausta kui omapärase paiknemisega jõeharude vahel. **Tuleks soodustada pargi kasutamist, korrastamist ja hooldamist.** Korrastamist vajavad kaldad, samuti tuleks jõeharu süvendada ja välja ehitada korralik supluskoht. **Läbi tuleb vaadata ja muuta senised piirangud.**

Üldplaneering sätestab vastavalt *Ranna ja kalda kaitse seadusele* (RT I 1995, 31, 382; 1999, 95, 843; 2001, 50, 290) Keila jõe kallaste ulatuse sõltuvalt selle valgala pindalast, samuti ehituskeeluvööndi. Keila jõe puhul võib see ühtida kalda ulatusega. Ranna ja kalda kaitse seadus kehtestab kaldal asuvate kinnisasjade omanike ja valdajate kohustused, mille järgi on eespool mainitud isikud kohustatud hoidma veekogu kaldad puhtana ning hooldama kallasrada ja tagama rajal inimestele vaba läbipääsu. Ehitiste ja puhkekohtade rajamise ning muu majandustegevuse kavandamisel tuleb arvestada Ranna ja kalda kaitse seadusest tulenevate kitsenduste ja kohustustega.

**Kallasraja suurendamine 20 meetrini ja ehituskeeluala vähendamine 20 meetrini maantee- ja raudteesilla vahel on jõesaare paremaks arenguks igati põhjendatud.**

#### 4.6 JÄÄTMEMAJANDUS

**Jäätmehoolduse temaatikat** käsitletakse vastavuses valmiva (?) Keila linna jäätmekavaga ja linna jäätmehoolduseeskirjaga (Keila Linnavolikogu 25. mai 1999. a määrus nr 9).



## 4.7 VEEVARUSTUS JA KANALISATSIOON

Põhjavee reostumise seisukohalt on Keila linn looduslikult kaitsmata ala. Põhjavee kaitstus reostumise suhtes linna piirides sõltub aga konkreetsest pinnakatte paksusest.

**Põhjavee tarbevaru** Keila linna veevarustuseks on kindlaks määratud ja kinnitatud Eesti Maavarade Komisjoni poolt 1993.a.

Tabel 1 Kinnitatud põhjavee tarbevarud Keila linnas

Veehaare	Kinnitatud tarbevaru, m <sup>3</sup> /d			Alus, kehtestamise kuupäev ja tähtaeg
	Siluri-ordoviitsiumi põhjaveekiht	Ordoviitsiumi-kambriumi põhjaveekiht	Kambrium-vendi põhjaveekiht	
Keila linn		1000	4000	Keskkonnaministri määrus nr 5 13.01.00 (Põhjaveekomisjoni protokoll nr 36), aastani 2030
Tuula	400	100		EMK protokoll nr. 087, 17.06.93, aastani 2017
Tammiku	300	100		
Muda-augu	300	100		
<b>Kokku</b>	<b>1000</b>	<b>1300</b>	<b>4000</b>	

Keila linna veevõrk baseerub kambrium-vendi ja kambrium-ordoviitsiumi veehorisontidest võetaval põhjaveel. Süsteemis on 9 omavahel ühendatud puurkaevu, millest 3 ei ole aktiivses kasutuses. Ühisveevõrgita majapidamised saavad joogivee ordoviitsiumi kihist (15-25 m) ja salvkaevudest.

Aastatel 2000-2001 rajati uus reoveepuhasti, mille protsessis on nii mehaaniline, bioloogiline, keemiline puhastus kui mudakäitlus. Uus puhasti annab võimaluse uute elamupiirkondade arenguks Keila linnas, samas piisab uue jaama võimsusest ka lähipiirkonna asustatud punktide heitvete puhastamiseks.

*Keila linna veevarustuse ja kanalisatsiooni tasuvusuuringus* (AS Eesti Veevõrk, 1996) esitatud andmete põhjal on **ülemised põhjaveekihtid mitmel pool linnas reostunud** (lõunarajoon, endise TERKO territooriumi ümbrus ja eramute rajoon Kruusa-Pargi-Kooli tänavate ja raudtee vahelisel alal. Reostunud piirkondadest on käesolevaks ajaks uued veetorustikud ehitatud lõunarajoonis, mistõttu kõigil sealsetel veetarbijatel on võimalus hakata tarbima kvaliteetset joogivett.

Teiseks pinnase reostusega alaks on Põhja tn. katlamaja ümbrus. Kuna vesi liigub pinnases suunaga jõe poole, võib kütetõldega olla reostunud ka Põhja puurkaev-pumpla territooriumi pinnas.

**Linna ühiskanalisatsiooni** (v.a sademeveekanaliseatsioon) haldab AS Keila Vesi. Linna põhjarajoonis on välja ehitatud nii ühisvoolne (kesklinn ja põhjarajooni idaosa) kui ka lahkvoolne (põhjarajooni lääneosa) kanalisatsioon.

Linna lõunarajoonis ja Mudaaugu piirkonnas on vaid olmereovee kanalisatsioon. Tööstuspiirkondadest on lahkvoolne kanalisatsioon endise Harju KEK-i territooriumil. Sealse äravoolukollektoriga on ühendatud ka Tervisekeskuse piirkonnas olev sademeveekanaliseatsioon.

Vastavalt 1999. a. koostatud Keila linna põhjarajooni Pargi tn. ja raudtee vahelise ala veevarustuse ja kanalisatsiooni perspektiivskeemile on kavatsus lahkvoolne kanalisatsioon ehitada välja kogu põhjarajoonis.

Sademevee kogumise ja ärajuhtimise süsteemi väljaarendamine Keila linnas on alles arenemisjärgus. Linnas on ka umbes 3,5 km sademeveekanaliseatsiooni põhjarajooni lääneosas. Sademeveed juhitakse kraavi Uus-Paldiski maanteel, kust settebasseini läbimisel suubub Keila jõkke.

Eramute rajoonides toimub sajuvee ärajuhtimine kohalike kraavide kaudu või imbub pinnasesse.

## 5 ÜLDPLANEERINGU RAKENDAMISE MÕJUD JA NENDE LEEVENDAMINE

Kuna valdavalt pole teada erinevaid alternatiive, mida omavahel võrrelda, siis on püütud linna arendamisega seotud mõjude erinevaid külgi analüüsida alljärgnevas tabelites.

*Tabel 2 Uute rajatiste püstitamisest tuleneda võivad mõjud.*

Positiivsed mõjud	Negatiivsed mõjud	Leevendusvariandid
<ul style="list-style-type: none"> <li>• elukeskkonna kvaliteet ja elamistingimused paranevad</li> <li>• ehitamiseks on olemas selged reeglid, mis tagavad linna kontrolli</li> <li>• ehitamine annab võimaluse majandusliku arengu intensiivistumiseks</li> <li>• võimalik uute elanike tulek piirkonda, suurendab nii linna kui ka teenuse pakkujate tulusid</li> <li>• liikumisvõimalused ja juurdepääsetavus ning infrastruktuuri olukord paranevad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• metsaalade vähenemine, loodusmaastiku osaline asendumine tehismaastikuga (looduslike koosluste hävimine)</li> <li>• võimalik loodusliku reljeefi muutmine, mõjud pinnasele (mõju avaldavad transport, pinnasetööd jne)</li> <li>• pinna- ja põhjavee reostusohu suurenemine</li> <li>• võimalik visuaalne reostus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• säilitada väärtuslikku haljastust ja looduslikku pinnareljeefi ehitusaladel</li> <li>• ehitamisel väärtusliku loodusega piirkonnas, eelkõige jõe lähedastel aladel, kasutada kergeid ehitusmasinaid</li> <li>• eelistada loodussõbralikku ehitusviisi, kasutades ökoloogilisi materjale ja tehnikaid</li> <li>• linna jäätmekavas näha ette ehitusprahi koristamise kord</li> <li>• eelistada vanade teede korramist uute rajamisele</li> <li>• <b>järgida üldplaneeringus toodud ehitamise reegleid</b></li> <li>• rakendada tugevat kontrolli ehitustegevuse üle vältimaks</li> </ul>

		ebaseaduslikku ehitustegevust
--	--	-------------------------------

Tabel 3 Ettevõtlusest (sh puhkemajanduse arendamine) tulenevad keskkonnamõjud

Positiivsed mõjud	Negatiivsed mõjud	Leevendusvariandid
<ul style="list-style-type: none"> <li>majanduslikust atraktiivsusest tulenev võimalik keskkonnakvaliteedi paranemine</li> <li>ettevõtluse arendamine ja mitmekesistamine, mis annab erinevaid tegutsemisvõimalusi ja alternatiivse sissetuleku piirkonna elanikele</li> <li>väheneb vajadus uute suurte tööstusalade järgi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>loodusressursside tarbimise suurenemine (vee tarbimine, muud ressursid)</li> <li>kontrollimatu turismi oht</li> <li>ajutine suur surve loodusele (ilusa ilmaga suve kuud)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>planeerida ja reguleerida tegevusi läbi detailplaneeringute ja keskkonnamõju hindamise</li> <li>vältida tugevalt keskkonda kahjustada võlvaid uusi tootmisharusid (keemiatööstus vms)</li> <li>minimeerida taastumatute ressursside kasutamine tööstuses</li> <li>säilitada olemasolevate maastike bioloogilist mitmekesisust</li> <li>viidastada terviserajad</li> <li>rajada märgistatud puhkekohad, kus oleks olemas prügi äraviskamise kohad jms vajalik</li> </ul>

Tabel 4 Infrastruktuurist tulenevad keskkonnamõjud

Positiivsed mõjud	Negatiivsed mõjud	Leevendusvariandid
<ul style="list-style-type: none"> <li>ettevõtlus- ja elamuehitusvõimaluste paranemine läbi toimiva reoveepuhastussüsteemi ja elektri- ning sidevõrkude renoveerimise</li> <li>uued juurdepääsuteed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>rajatiste, trasside ja teede ehitustööde käigus esinevad lokaalsed mõjud ja häiringud</li> <li>teede rajamisel võidakse häirida pinnase niiskuse režiimi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>trasside ja teede rajamisel säilitada maksimaalselt olemasolevaid puid ja haljastust</li> <li>teede rajamisel tagada vajalike kuivenduskraavide rajamine ning vältida olemasolevate trüüpide ummistamist</li> </ul>

Kokkuvõtvalt võib väita, et käesolev üldplaneering ja selle maakasutusstrateegia elluviimine leevendab loodetavasti mitmeid seniseid Keila linna probleeme. **Lähtudes keskkonnamõju hindamisest võib tõdeda, et Keila linna üldplaneeringu elluviimine ei too kaasa olulises mahus negatiivseid keskkonnamõjusid.** Planeeringu ellurakendamisel tuleks arvestada kõikide kehtivate keskkonkakaitsete nõuete ja heade tavade ning ka siinkohal väljapakutavate leevendavate meetmetega.

**Konkreetsete rajatavate objektide tehniliste lahenduste andmine pole üldplaneeringu ülesanne ning seepärast ei käsitle ka keskkonnamõju hindamine alles hilisemates planeerimis- ja projekteerimisstaadiumites selguvatest tehnilistest üksikasjadest või ehitustööde teostamisest olenevaid keskkonnamõjusid detailsemalt.**