Etapp				Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Eesti territooriumil trassiõigus mõjutsoonis Natura 2000 võrgustiku alasid ei ole. Läti territooriumil vahetult piiri ääres Mernieku dumbraji metsaelupaikade kaitseks moodustatud loodusala. Lõigu põhjaots kontaktsoonis Põhja-Liivimaa linnualaga, vt tlük 2B	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läti viia selliselt, et nii otsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks välistatud.	Kaudne mõju kaitseväärtustega elupaikadele võib avalduda läbi veerežiimi mõjutamise, samuti servaefekti. Trassivalikul esitatud soovitus antud trassi valiku puhul nihutada trass eemale.	Trass nihutatud puhvervööndi tarbeks u 60 m võrra lääne suunas, suurem puhvervöönd ei osutunud teiste (loodus- ja inimkeskkonna) aspektide tõttu rakendatavaks.	Otsene mõju loodusala kaitseväärtustele puudub. Kaudne mõju elupaikadele võib avalduda läbi veerežiimi muutuse ja servaefekti.	Tagada piirkonnas olemasoleva veerežiimi säilimine, vältida kuivendamist või olemasoleva kraavivõrgu mastaapset ümberehitamist, servaefekti mõju ärahoidmiseks säilitada trassi ja loodusala vahel olemasolev puistu (1B-1.2-1)												
1.3 Suremus		Populatsiooni elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liiklusel olla olulist mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee piirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud ulatuses on see seotud kriteeriumitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud	Kokkupõrked rongidega ning raudteega seotud taristuga on esmaseim ning otseseim negatiivne mõju. Et ära hoida liikuvate rongide kokkupõrkeid suurimetajatega, mis võivad tekitada kahjustusi ka rongile, on nähtud ette raudtee tarastamine. See omakorda avaldab olulist negatiivset mõju loomapopulatsioonidele, kui ei tagata loomadele sobivaimatesse asukohtadesse pisavad hulgal läbipääse (kriteerium 1.6). Raudtee tarastus sellisena, et see oleks väikeimetajatele läbitav, suurendab väikeloomade suremust trassil. Lisaks otsesest kokkupõrkest liikuvate rongidega tulenevast mõjust võivad teatud elustikurühmad, eelkõige linnud, saada viga ka kokkupõrgetes muu raudteega seotud taristuga: võrkseadadega, elektriliinidega. Ebaõnnestunud lahendused võivad põhjustada ka teiste loomarühmade suremust (nt kahepaikased).	Lisaks tarastamisele antud tõigus erilahendusi kavandatud el ele. Minimeerimaks elupaikade killustatusest tulenevaid olulisi probleeme väikeimetajate populatsioonides, on loodusuuringus esitatud soovitus rajada raudtee tarastus sellisena, et see oleks väikeimetajatele läbitav.											
1.4 Häiringud	Trassiõigu mõjulatuses häiringutundlike linnuliikide pesitsuspiirkondi ei esine. Läti Keskkonnaagentuuri andmeil varem esinenud must-toonekurve pesa on hävinenud. Häiringutundlike aladena tuleb siiski arvestada olulisi linnustikualasid, antud juhul kontaktsoonI Läti territooriumil paikneva metsaelupaikade kaitsealaga.	Häiringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb viia müra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimuumini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealustele liikidele.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Eelkõige ehitustöödega kaasneb erakordne inimeste ja masinate liikumisintensiivsus ja müra. Lindude jaoks on tegemist ajutise, ent väga tugeva häiringuga. Positsuperioodil tooks see suure tõenäosusega kaasa territooriumide hülgamise paljude liikide poolt. Häringute mõju võib avalduda ka peale raudtee valmimist, kui raudtee hooldusega kaasnev inimkoormus võib põhjustada häirimist, mille suhtes on eriti tundlikud kanalised ja rõõvlinnud. Raudteeliikluse müra võib olla ohuteguriks, kuid on näiteid kus ka häiringutundlikud liigid on edukalt raudtee- ja maanteemüraga kohanenud.	Maakonnaplaneeringus eraldi meetmeid ette ei nähta.											
1.5 Elupaikade kadu	Lõigu põhjapoolne osa lõikub Lõuna-Pärnumaa metsaelupaikade tuumikusse, metsad on valdavalt tugevalt majandatud (kuivendatud, lageraie võtet kasutades raiutud) ning enamasti võrdlemisi noored (alla 75 aasta), lõunapoolses osas vahelduvad metsa- ning niidueluspaigad. Trassil ja selle läheduses valdavalt olulist väärtust omavad elupaigad (sh VEP-id, inventeeritud niidud või märgalad) puuduvad, välja arvatud lõigu keskosa ning põhjatipp Põhja-Liivimaa linnuala läheneruna läheduses (viimast on käsitletud lõigus 2B). Olemasoleva info ning loodusuuringu kohaselt trassil linnustiku seisukohalt väga olulisi metsaalasid ei ole, ära märkimist vajab eelkõige Läti territooriumil paiknev Mernieku Dumbraji loodusala, kus leidub ka vanametsadele iseloomulikke linnuliike: laanepüü, valgeselg-kirjurähn, must-rähn, kolmvarvas-rähn, varasemalt esinenud must-toonekurge pole peale pesa hävinemist enam kohatud.Vastavalt Corine maakattetüpoloogiale on trassiõigu 50 m laiuses otsese ja vältimatu negatiivse mõju tsoonis järgmised maakattetüübid: hetlehised metsad 14 ha, segametsad 10 ha, üleminekulised metsaalad mineraalmaal - 15 ha, põllumajandusmaa - 1 ha. Metsades domineerib angerveiaka kasvukohatüüp, esineb ka naadi, jänesekapsa-mustika, tarna kasvukohatüübi puistuid.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähemväärtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avaldav mõju on võimalikult kiirelt taastuv.	Trassivaliku etapis on tehtud soovitus teha nihutus õigu keskosas lääne suunda, mis võimaldaks luua puhverala trassi ja idas oleva Läti territooriumil asuva kaitseala vahel.	Trassi nihutatu u 60 m võrra läände, mis suurendas võimalikku mõju antud asukohas paiknevale väärtuslikule metsaelupaigale ning kaitsealuste taimeliikide kasvukohale.	Trassi nihutamisel läände suureneb otsene ja kaudne mõju Treimanni ojast põhjas paiknevale väärtuslikule metsaelupaigale ja sealsele kaitsealuste taimede (III kaitsekategooria) kasvukohale. Uuringuga trassi kaitsevöönditi piires ühegi kaitsealuse taimeliigi kasvukohta ei tuvastatud, kuid nende esinemist ei saa välistada (1B-1.5-2). Trassi rajamine Mernieku Dumbraji kaitseala elupaiga läheduses ilmselt suurendab erinevate elupaikade killustatust ja häiringuid (1B-1.5-3). Trassi lähedal metsas olevad tiigid, sh tuletõrveeetiigid, on paljudele kahepaikestele kude- ja sigimiskohaks.	Väärtusliku metsaelupaiga ja sealsete taimeliikide kasvukoha säilimiseks trassikoridor hoida võimalikult kitsas ning tagada piirkonnas veerežiimi säilimine (vältida olulist kuivendamist ja kraavistiku ümberehitamist). Mernieku Dumbraji kaitseala kontaktsoonI lõigus hoida trassikoridor võimalikult kitsas, servaefekti mõjude vältimiseks mitte raiuda trassist itta jäävaid puistuid, säilitada veerežiim (1B-1.5-3). Trassijoone läheduse jääb mõningad tiike, mida trassi rajamine võib kahjustada (1B-1.5-1), vajalik on tiigid säilitada või rajada kahepaikasele elupaigaõudusi arvestavad uued tiigid.											
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjääriefektid)	Trassiõigu põhjaosa lõikub Põhja-Pärnumaa metsaelupaikade tuumikuse, mis on üloluline suurimetajate eluala ja liikumispirkond, ka lõunaosa metsarbad on olulised loomade liikumisalad. Olulisim suurimetajate (metskits, metssiga, põder, punahirv, hunt, ilves, karu) liikumisala on lõigu keskosas, kus loomade läbipääsuvajadusega arvestamine on esmatähtis piirkonnas välja kujunenud loomade elupaikade ja liikumisalade hoidmiseks.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivaliku arvestati rohestruktuuride killustatuse ja barjääriefektidega, trassiõigu valimisel konkreetseid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Trassivalikul elupaikade killustatust vähendavaid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada erinevate loomaliikide elupaiku ja elupaigakomplekse. Raudtee negatiivne mõju avaldub reaalse füüsilise tõkkena - raudtee tõkes ulatuses tarastamisega lõigatakse läbi maismaimetajate liikumisteed, raudtee muldkeha on füüsiliseks takistuseks kahepaikestele ja roomajatele, ebaõnnestunud lahendused võivad takistada vee-elustiku ja pooleveeliste liikide levikut. Rajatav raudteekoridor koos rongiliikluseset tulenevate häiringutega võib killustada ka teatud linnuliikide (metsalinnude) elupaiku. Trassiõigu ulatuses lõikab raudteekoridor suurimetajate (metskits, metssiga, põder, punahirv, hunt, ilves, karu) liikumisala (hes piirkonnas, kus suurimetajate liikumisvõimalustega arvestamine on esmatähtis piirkonnas väljakujunenud loomade elupaikade ja liikumisalade säilitamiseks. Trassiõigu põhjaosa märjad metsad on kahepaikaste väärtuslikeks elupaikadeks.	Imetajate populatsiooniide killustatuse minimeerimiseks on raudtee tarastamise puhul tingimata soovitav rajada tarakonstruktsioon sellisena, et oleks võimaldatud väikesemate imetajate läbipääs tarast (mis küll suurendab nende loomade suremuse võimalikkust). Antud lõigu osas on soovitav luua loomade läbipääs ökodukti näol lõigu keskosas (1B-1.6-1). Veekogude ristete rajamisel tagada pooleveeliste liikide jaoks sobivad läbipääsud vähemalt 1kla ja Treimanni ojal (1B-1.8-1, 1B-1.8-2), vee-elustikuga tuleb eelkõige arvestada lõhilaste kudeveekogu Loode oja puhul (1B-1.8-3). Eelkõige lõigu põhjaosas olevas niiskes metsas paikneva kahepaikstele elupaiga sidususe säilitamiseks on vajalik luua eelkõige olemasoleva kraavitusega seotult kahepaikstele läbipääsud (1B-1.6-3...1B-1.6.6).											
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi paikneb põhiliselt aluspõhja poorsetes kivimites ning on trassi lõunapoolses osas nõrgalt kaitstud ja põhjapoolses osas, mis jääb õrgoru lähedusse ja selle kohale, on põhjavesi keskmiselt kaitstud kuni kaitstud. Trassikoridoris puurkaevuid ei paikne.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivaliku eelistati antud kriteeriumis alternativi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega alal. Konkreetseid meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Meetmeid ei seatud	*Põhjavee* reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega lõikudes ning kaevude vahetus läheduses. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnasesse, liigub kõrge pinnasevee või sadevete mõjul sügavamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavette. Tulemuseks on piirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnasel ning põhjaveel on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevenduv biolagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatava raudteetrassi kaitsevöönditese ning raudtee alla jääb mõni kaev. Vajadusel tuleb sõltuvalt piirkonna hüdrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik likvideerida või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamiseks. Kinnistute joogiveega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetaseme alanemine, veekvaliteedi halvenemine) tagada muul moel. Kui on vajalik põhjaveetaseme alandamine, tuleb seda teha sellisel, et see ei mõjutaks negatiivselt looduskeskkonda (taimestikku ja antud piirkonna kooslusi tervikuna). Raudtee rajamisel tuleb kinni pidada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetest, samuti jälgida tehnika korrasolekut, et vähendada pinnasereostumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise riski.											
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassiõik kulgeb tasase reljeefiga alal, kus pinnavete äravoolu pärsivad nii vähesed kalded kui piki rannikut kulgev luidetevöönd. Sellest tulenevalt on valdav osa trassiäärseid alasid liigniisked, kuid üldiselt mitte soostunud, trassi läheduses olulised märgalad puuduvad. Trassiõik kulgeb Ikla pkr ning Treimanni ja Loode ojade valgalades. Neist viimane on Looduskaitseseaduse kohaselt lõheliste elu-ja kudeveekogu. Äravoolu parandamiseks on valdav osa trassiäärsest metsamaastikust ja rohumaadest kraavide abil kuivendatud. Trassi põhjaosa jääb riigi poolt korrashoitavate maaparandussüsteemide alale.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju piirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastatakse senises funktsionaalsuses.	Trassivaliku puhul on eeltingimuseks seatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassiäärsetel aladel praeguse veerežiimi säilimine, sh MPS-ide toimimine, kaitsavatel aladel üldjuhul ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Voolueekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Konkreetseid, asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Ebaõnnestunud tehniline lahendusega raudteemulle võib põhjustada ebasoovitavaid muutusi pinna- ja pinnasevee tasemetes ning äravoolurežiimis, mis võib omakorda mõjutada nii metsamaa metsanduslikku kasutust kui muuta looduslike kooslaste struktuuri ja seeläbi mõjutada elurikkust (sh otsene negatiivne elutingimustele, mõju taimeliikide kasvukohtadele). Voolueekogudega ristumisel võib, ristumise tehnilisest lahendusest sõltuvalt, muutuda või olla vajalik veekogu morfoloogia muutmine.	Tagada trassiläheduste maaparandussüsteemide toimimine (piisava arvu ja suurusega veejuhtmete viimine raudteetammist läbi), sellisena et trassi rajamisega ei kaasneks muudatusi olemasolevas pinna- ja pinnasevee tasemes ja liikumistruktuurides. Ka kuivendamata liigniiskietes kohtades tuleb tagada pinnasevee liikumine läbi mulde. Looduskaitsealal piirkonnas tuleb tagada, et kuivendussüsteemide ümberehitusel või nende trassist läbiviimisel ei kaasneks ka täiendav kuivendamine. Kõikidel Keskkonnaregistri kohastel veekogudel (1B-1.8-1...1B-1.8-3) on vajalik risted varustada kallasradadega. Loodeojal, kui Looduskaitseseaduse kohasel lõhilaste kudeveekogul, tuleb tehnilise lahendusega tagada loodusliku sängi säilimine, sealhulgas arvestades ka veekogu kaldastruktuuridega.											
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef on trassi alal tasane jäädes abs kõrguse vahemikku 10-15 m, lõunapool üle 15 m. Pinnkatte paksus on enamasti väike, paljudes kohtades < 2 m. Pinnakatte moodustab valdavalt moreen, madalamates kohtades pindmise kihina (<1 m) turvas. Trass lõikub Peedu-Kalita maetud õrgonuga, kus pinnakatte paksus võib ulatuda kuni ca 200 m-ni. Pinnakattesetete all avanevad devoni liivakivid ja kõva konsistentsiga savid. Peedu-Kalita maetud õrgoru sügavamas osas avanevad siluri kivimid.	Nii trassivalikul kui ka tehniliste lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Pinnasetõõde läbimõtlematu teostamine võib kaasa tuua veerežiimi muutused ja rüüjust elusloodusele. Muutised reljeefis on raudtee rajamise puhul teatud osas vältimatu ning piirduvad peamiselt trassi kaitsevööndiga (kõrgemate viaduktide puhul mõnevõrra laiemal alal).	Maakonnaplaneeringus eraldi meetmeid välja ei tuua. Projekteerimise etapis on vajalik täpsustada geologoilise uuringu raames trassiõigust ja piirkonnad, kus on vajadus kavandada täiendavaid meetmeid. Meetmete väljatöötamisel on vajalik lähtuda asukohapõhisest ehitusgeoloogilisest situatsioonist ning maksimaalselt tagada olemasoleva veerežiimi ja võimalikult suures osas reljeefi säilimine.											
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Seni valdavalt mürast mõjutamata elukeskkond, suurte riigimanteede või raudteedega ristumisi ei ole, vahetult raudteekoridori ümbruses müratundlikke elamualasid ei asu.	Valdavalt on müratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodut valisõhu müratasemed on lähtepunktiks leevendavate meetmete vaajduse hindamisel.	Trassivalikul toodi välja, et müra osas on tegemist väikseima negatiivse mõjuga trassialternatiiviga.	Eskisiile on kantud võimalikud müra konfliktalad, kus tuleb ette näha mürakaitsemeetmed.	Valdavalt on tegemist uue häringuga seni märkimisväärsest mürast mõjutama piirkonnas. Samas on mürast mõjutatud eluhooned lõigu (7,9 km) kohta suhteliselt vähe, suur osa lõigust kulgeb läbi tihedalt asustamata metsapiirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) ei asu ühtegi elu- või ühiskondlikku hoonet (0 hoonet/km), • 500 m raadiuses asub 3 eluhoonet (ca 0,4 hoonet/km), • 1 km raadiuses asub ca 9 eluhoonet (ca 1,1	Maakonnaplaneeringus tuleb välja tuua võimalikud müra konfliktalad, kus maksimaalse liiklusprognoosi realiseerumisel tuleb mürakaitsemeetmete rakendamist kaaluda. 1B-2.1-1.											
2.2 Välisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda ülenormatiivset õhureostust.		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukeskkond.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni pirvõärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, mille kohaselt ei tohi üldvibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisrumides ületada järgmisi väärtusi: • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Trassivaliku toodi välja, et vibratsiooni osas on tegemist väikseima negatiivse mõjuga trassialternatiiviga.	Meetmeid ei seatud	Valdavalt on tegemist uue häringuga seni märkimisväärselt mõjutama piirkonnas. Samas on mõjutatud eluhoonesid lõigu (7,9 km) kohta suhteliselt vähe, suur osa lõigust kulgeb läbi tihedalt asustamata metsapiirkondade. Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) ei asu ühtegi elu- või ühiskondlikku hoonet (0 hoonet/km),	Tõenäoliselt ei ole vibratsiooni vähendavate meetmete rakendamine vajalik.											
2.4 Elektro-magnetiline mõju	Olemasolev elektromagnetkiirgus seotud olemasolevate kirgusallikatega (elektriliinid, raudteeside mastid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkiirgust. Valguse liigset hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sidesüsteemide keskkonnamõju avaldub eelkõige läbi elektromagnetkiirguse. Raudtee elektrirajatiste mõju on uuritud (ulatub varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele objektidest). Mõju tervisele on paljuski ebaselge ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagnetilise mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.											
	3. EHITATUD KESKKOND														
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmeid ei teki.	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud sellisel, et jäärtmekogused on minimaalsed ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusväärtusi.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Ei seata									
3.3 Õnnetuseoht	Alal suure liikluskoormusega maanteid (sh ohtlikke veoseid) ei ole, valdavalt muu tee määratlusega riigimanteed. Suured ristumised (sh eritasandilised) puuduvad. Ohtlikke- ja suuruhuga ettevõtteid piirkonnas ei paikne. Tallinn-Pärnu-Ikla mnt (III klassi riigimaantee, sh ohtlikud veosed) kulgeb alal põhja-lõuna suunaliselt. Tundliimat aladest piirkonnas Kivikupitsa maastikukaitseala.	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on viidud minimuumini. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses ligipääs päästeautodele, et võimalike õnnetuste likvideerimine oleks operatiivne. Õnnetuste tagajärgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Trassivalikul arvestati õnnetuseohtu suurendavate objektide esinemist ja tagajärje ulatust ja raskuasteet kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskteljest). Veeremi rõõbastelt mahasõidul füüsiline oht, sh sisseõit hoonesse. Kemikaaliõnnetuse puhul arvestatakse eriti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doominoefekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse ohtlike veostega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalileekset lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.	Meetmeid ei seatud	Mõju üksnes riskide realiseerumisel. Tagajärje raskuaste erineb tsoonide lõikes: • I tsoon (trassikoridor, kõige kritiilisem tsoon) ei asu ühtegi elu- ja ühiskondlikku hoonet ega kõrval- ja tootmishoonet; • II tsoonis 3 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 6 kõrval- ja tootmishoonet; • III tsoonis 11 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 21 kõrval- ja tootmishoonet.	Meetmeid ei seata											
	4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS														
4.1 Elutingimused	Lõik 1 läbib hajusa asustusega piirkonda. 1B mõõdub olemasolevast Metsapoole küla asustusest ida poolt.	Raudtee mõjutab inimese elutungimusi võimalikult vähe	Valitud trassialternativ 1B mõõdub elamutest kaugemalt.	Meetmeid ei seatud	Elukeskkonna kvaliteedi langus võib tuleneda subjektiivsetest hinnangutest raudtee tajutavale lähedusele. Objektiivsete tingimuste leevendamine toimub vajadusel vaadeldavuse kontekstis ning müra leviku piiramisega.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega											
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna taluvusvõime	Lõik 1 läbib hajusa asustusega piirkonda. 1B mõõdub olemasolevast Metsapoole küla asustusest ida poolt. Teadaolevaid olulisi avaliikke sihtpunkte lõigul ei paikne.	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Valitud trassialternativ 1B mõõdub külatervikust seda läbimata. Alternativ 1A kulgeb läbi küla	Meetmeid ei seatud	Piirkonna tajutav identiteet võib teiseneda Metsapoole küla piirkonnas. Küla idapoolne osa, mis seni paikneb loodusliku keskkonnas ning on küla äareosa, piirneb edaspidi tehnorajatisega. Tekib olukord, kus küla paikneb perspektiivis kahe tehnorajatise vahel (Via Baltica ja Rail Baltic), mille vahemaa on ligikaudu 2 km. Mõju tajumine olulisena sõltub subjektiivsetest hinnangutest ning kesknondliku identiteedi olulisusest. Mõju leevendamine on võimalik meetmetega, mis vähendavad raudtee tajutavat kohalolu - mürataset ning vaadeldavust.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega											
4.3 Rahvastiku areng	Kahaneva elanikkonnaga maaasulad	Rahvaarvu vähenemine ei ole kiirem sarnaste piirkondadega võrreldes	Valitud trassialternativ 1B mõõdub elamutest kaugemalt.	Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõltuvad arengutest laiemal territooriumil	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
	5. JUURDEPÄÄS														
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kindlasti riigimanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele	Valitud alternativ 1B valdib barjäärlefekti tekkimist küla keskel, mis kaasneks alternatiivi 1A elluviimisel.	Juurdepääsud tagatakse kõigile kinnistutele	Raudtee tekittab liikumisbarjäärI Metsapoole külast idas olevatele metsamassividele. Ülepääs on võimalik ertasandilisest ristest KM 4.2. Raudteest idas ei paikne teadaolevaid olulisi sihtpunkte	Nõidatakse trassist läbipääsud ja ühendusteed. Meetmed 1B-5.1-1, 1B-5.1-2.											
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses		Kavandatud kiirraudtee arvestab võimaluste piires kohaliku rongiliikluse võimaluse ja vajadustega	Erinevusi võrreldavate trasside vahel polnud.		Mõju puudub										
	6. VARA														
6.1 Ehitised lähinaabruses	Trassikoridoris hooneid ei paikne.	Ehitisi paikneb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe	Valitud trassialternativi korral paiknevad hooned raudteest eemal.	Meetmeid ei seatud	Ehitistele mõju ei avaldu.	Meetmeid ei seata									
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekilomeetrilises koridoris paikneb 0 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Valitud trassialternativi korral jääb raudtee lähedusse vähemal määral elamumaad		Võimalik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäiringutest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed	Trassi läheduses ei paikne olulisel määral maad, mille puhul võiks toimuda maa turuväärtuse oluline suurenemine	Muu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult vähe (või suureneb võimalikult palju)	Erinevusi võrreldavate trasside vahel polnud.		Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub täiendavate maha- ja peaelsõtude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.	Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahasõitude rajamine											
	7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR														
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõltuvad arengutest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põllumajanduslik kasutus	Lõik 1B kulgeb valdavalt metsasel alal. Raudteerajatiste alla jääb 0 ha haritavat maad	Maa põllumajanduslik kasutus säilib võimalikult muutumatuna	Valitud alternativ 1B valdib haritava põllumajandusmaa läbimist.		Haritavat põllumajandusmaad kasutusest välja ei jää.	Planeeringus on vajalik kesskonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale põllumajandusmaale									
7.3 Põllumajandus-maade terviklikkus	Raudteerajatiste alla jääb 0 ha haritavat maad	Põllumaa säilib võimalikult terviklikuna		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.4 Maa metsamajanduslik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 30,9 ha metsamaad	Maa metsamajanduslik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja metsamaa	Planeeringus on vajalik kesskonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale metsale									
7.5 Maavarad	Vaadeldav trassilõik maardlaid ei läbi.	Juurdepääs ja kättesaadavus tagatakse kõigile maavaradele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.6 Taristu	Raudteetrasside ehitamisega mõjutatud alal ja selle mõjupiirkonnas on rajatud inimese elutegevust ja majandustegevust toetav taristu. Näiteks haja-asustusaladel on põllu- ja metsamaadel maadel rajatud veerežimi säilitav taristu- kraavid, drenaaž jne.	Risted on tagatud kõigil riigimanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Raudteetrass läbib nii olemasoleva taristuga alasid nii tihe- kui ka hajaasustuses		Raudtee rajamisega on võimalik mõjutada olemasolevat taristut. Näiteks põllu- ja metsamaadel on võimalik, et raudtee rajamisel mõjutatakse veerežiimi säilitav taristu toimimist- kraavid, drenaaž jne.	Seatud meede: taristu funktsionaalsus tuleb oskusliku projekteerimisega täielikult tagada kõikides lõikudes.											
7.7 Mõju kohalikule majanduskeskkonnale	Raudteetrassi lähedusse ei jää teadaolevalt kohaliku majanduse seisukohalt olulisi asukohti.		Raudteetrassi lähedusse ei jää teadaolevalt kohaliku majanduse seisukohalt olulisi asukohti.	Meetmeid ei seatud	Raudteetrassi lähedusse ei jää teadaolevalt kohaliku majanduse seisukohalt olulisi asukohti.	Meetmeid ei seata									
	8. KULTUURIKESKKOND														
8.1 Kultuuri-mälestised	Kultuurimälestisi lõigul 1B ei esine	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus mälestis säilib kahjustamata kujul algses asukohas (sh arheoloogiapärand säilib pinnases puutumata), vaadeldavana olulistelt suundadelt. Vaadeldavusele on pööratud tähelepanu eelkõige ehitisnähtestiste puhul. Ehitismälestiste puhul on võimaliku mõjuna arvestatud ka vibratsiooni.	Erinevusi võrreldavate trasside vahel polnud.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
8.2 Kaardistamata arheoloogiapärand	Trassi piirkonda jääb üks arheoloogiliselt huvipakkuv objekt – trass lõikab pärimuslikku pakkteed. Võimalik on tee ehitusjäänuste leidmine sõisemates kohtades.	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus arheoloogiapärand säilib pinnases kahjustamata kujul. Arheoloogiliste väljakaevamiste nõol on tegemist destruktiivse uurimismeetodiga, mis tahes-tahtmata lõppkokkuvõttes hävitab objekti ja mille käigus läheb paratamatult mingi osa infot ka kaduma (vt arheoloogi eetilised põhimõtted).	Erinevusi võrreldavate trasside vahel polnud.	Seatud meede: ala vajab inspekteerimist. Täitmine: täidetakse edasistes etappides, enne ehitustööde toimumist.	Juhul, kui pinnases leiduvad pakktee jäänused ning need hävivad, kaasneb oluline negatiivne mõju.	Planeeringu seletuskirjas seada tingimuseks inspekteerimine enne ehitustööde toimumist. Vastavalt inspektsiooni tulemustele tuleb läbi viia arheoloogilised väljakaevamised, kui objekti ei õnnestu ehituse käigus puutumatuna säilitada ning inspektsiooni käigus on väärtus tuvastatud, või tagada ehitusaegne järelevalve, kui inspektsiooni käigus ei õnnestunud väärtust tuvastada Meede nr 1B-8.2-1											
8.3 Väärtuslik maastik ja miljöö	Väärtuslikke maastikke ega mil-jöövärtuslikke alasid lõik 1B ei läbi.	Eelistatud on olukord, kus maastik/miljööala säilib võimalikult terviklikult ja säilivad väärt

Etapp				Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku ala	Trass kulgneb kahes punktis Põhja-Liivimaa linnualaga. Trass ristub Lemmejõe loodusalaga	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia sellisel, et nii otsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade tervikliikvusele oleks välistatud.	Trassivaliku etapis konkreetseid aspekte ei seatud, Põhja-Liivimaa linnualaga [seotult paiknessid võrreldavad trassid samades koridorides, mõlemad võrreldavad trassialternatiivid ristuvad Lemmejõe loodusalaga. Konkreetseid nõudeid ei seatud (elamute tõttu puhvertsoonI loomine ei osutunud rakendatavaks, trassi lokaalne nihutamine oleks olnud ebasoovitav ka lähnes paikneva paari kaitsealuste linnuliikide elupaigaks oleva metsakvartali seisukohalt]	Meetmeid ei seatud	Raudteetrassi kontakt-tsoonides Põhja-Liivimaa linnualaga (2B-1.2-1...2) trassi piirkonnas nii otsese elupaiga kao, elupaiga killustatuse kui häringute tõttu linnustiku elupaigakvaliteet langeb, linnuala seisukohalt tuleb arvestada, et trassi ei kavandata kaitstavale alale, seega otsesed mõjud elupaiga kvaliteedile puuduvad, kaasnevad eelkõige kaudsed mõjud. Raudtee mulde ristumisel Lemmejõega võib ebaõnnestunud projektlahenduste puhul tekkida negatiivseid suundumusi nii veekogude hüdromorfoloogilises seisundis (sh voolurežiim, liigne voolukiirus, kuivaperioodidel liigbhuke veekiht, põhjaerosioon), mis otseselt rikuvad vee-elupaiga kvaliteeti kui vee-eelustiku liikumisvõimalusi, samuti võib tekkida takistusi poolveelise eluviisiga saarma liikumisvõimalustes.	Põhja-Liivimaa linnustiku elupaikade (2B-1.2-1...2) kaitseks tuleb antud lõikudes hoida trassikoridor võimalikult kitsas, tagada piirkonnas veerežiimi säilimine, eelkõige on vajalik rakendada meetmeid häirimise vähendamiseks ning suremuse ärahoidmiseks. Lemmejõega riste (1B-1.2-3) lahendusega tuleb tagada, et sild või selle rajamine ei mõjutaks Lemmejõe hüdromorfoloogilist seisundit ning seelähi ökoloogilist seisundit. Välistada tuleb jõe kitsendamist, tõkestamist, veevoolu katkestamist, jõesängi ja kaldastruktuuri rikkumist. Soovitav on rakendada nn pikka silda, mis võimaldab säilitada kaldavõõndi struktuuri ning tagab pool-veeliste liikide ja maismaaimetajate liikumisteed. Välistada tuleb setete kandumine jõkke (otsestel ehitustöödel, kuivendussüsteemide rekonstrueerimisel). Vältida ehitustegevust suurvete perioodil ning jõesiilmu ja lõhilaste rände ja kudeperioodil									
1.3 Suremus		Populatsiooni elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liiklusel olla olulist mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee piirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud ulatuses on see seotud kriteeriumitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud	Kokkupõrked rongidega ning raudteega seotud taristuga on esmaseim ning otseseim transpordi negatiivne mõju, suurmetsajatega kokkupõrgete ärahoidmiseks, mis võivad ka tekitada kahjustusi rongile, on nähtud ette raudtee tarastamine. See omakorda avaldab olulist negatiivset mõju loomapopulatsioonidele, juhul kui ei tagata loomadele sobivaimatesse asukohtadesse pääsavat hulgal läbipääse (kriteerium 1.6). Minimeerimaks elupaikade killustatusest tulenevaid olulisi probleeme väikeimetajate populatsioonides, on loodusuringus esitatud soovitus rajada raudtee tarastus sellisena, et see oleks väikeimetajatele läbitav, omakorda see aga suurendab väikeloomade suremust trassil. Lisaks otsesele kokkupõrkele liikuva rongidega võivad teatud elustikurühmad, eelkõige linnud, saada viga ka kokkupõrgetes muu raudteega seotud taristuga - võrkaedadega, elektriliinidega. Ebaõnnestunud lahendused võivad põhjustada ka teiste loomarühmade suremust (nt kahepaikseid).	Antud trassilõik läbib olulist suurimetajate liikumisala, kus loomade läbipääsuvõimaluste tagamine peab olema kõrgeima prioriteetsusega. Sellest ning inimastustuse puudumisest lähtudes on esitatud soovitus piirkonda jätta tarakatkestus, see omakorda suurendab suurimetajate (lisaks väikesemate loomade) kokkupõrkeohtu rongidega. Kokkupõrgetega seotud suremuse leevendamiseks teadaolevalt efektiivselt toimivaid ning rakendatavaid meetmeid ei ole, kuna lõigu põhja- ja lõunaots kulgeb linnustikuliselt olulistes elupaikades, kus tuleb rakendada meetmeid linnustiku kokkupõrkeohu minimeerimiseks (2B-1.3-1.2), olulisimaks suremuse vältimise meetmeks on kevadiste häringute vältimine. Kahepaikselte elupaikades tuleb rakendada meetmeid kahepaikselte suremuse vältimiseks (olulistes elupaikades takistada loomade pääs raudteele ja luua sobivad läbipääsud, meetmete rakendamise vajadusega arvestada ka ehitusperioodil).									
1.4 Häringud	Trassilõigu mõjualatuses häringutundlike linnuliikide pesitsuspiirkondi ei esine.Häringutundlikute aladena tuleb siiski arvestada linnustiku (sh nn tavaliste metsalinnude) olulisi elupaiku	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb viia müra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimiumini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealustele liikidele.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Eelkõige ehitustöödega kaasneb erakordne inimeste ja masinate liikumisintensiivsus ja müra. Lindude jaoks on tegemist ajutise, ent väga tugeva häringuga. Pesitsusperioodil tooks see suure tõenäosusega kaasa territooriumide hülgamise paljude liikide poolt. Häringute mõju võib avalduda ka peale raudtee valmimist, kui raudtee hooldusega kaasnev inimkoormus võib põhjustada häirimist, mille suhtes on eriti tundlikud kanalised ja rõõvlinnud. Raudteeliikluse müra võib olla ohuteguriks, kuid on näited kus ka häringutundlikud liigid on edukalt raudtee- ja maanteemüraga kohanenud.	Antud trassilõigu puhul tuleb linnustikuga seotud häringutega arvestada eelkõige Põhja-Liivimaa linnuala piirkonnas. Trassilõigu mõjusoonis häringutele eriti tundlike linnuliikide pesitsusalasid siiski teadaolevalt ei esine. Trassi kavandamisel tuleb arvestada, et linnustikuliselt olulistes lõikudes (2B-1.2-1, 2B-1.2-2, 2B-1.5-1) tuleb tingimata ehitustööde teostamist ning ka olulisi häringuid põhjustavaid hooldustöid vältida linnustiku pesitsusperioodil (15.03-01.07). Soovitusi vältida olulisi ehitustöid metsi läbivais lõikudes (eriti trassi raadamist) kevadise raierahu perioodil (15.04-15.06) tuleb võimalusel arvestada kogu trassilõigu ulatuses.									
1.5 Elupaikade kadu	Lõik kulgeb Lõuna-Pärnumaa metsaelupaikade tuumiku lõunaosas, metsad on valdavalt tugevalt majandatud (kuivendatud, lageraie võtet kasutades raiutud) ning enamasti võrdlemisi noored (valdavalt kuni 75-85 aastased), lõigu keskosas Lemmejõe kallastel leidub ka niiduelupaiku. Trassil ja selle läheduses valdavalt olulist väärtust omavad elupaigad (sh VEP-id, niidud või märgalad) puuduvad, välja arvatud lõigu keskosas Lemme jõe kallastel paiknevad inventeeritud niidud. Vastavalt Corine maakattetüpologiale on trassilõigu 50 m laiuses otsese ja vältimatu negatiivse mõju tsoonis järgmine maakate - hõlbelised metsad 6 ha, okasmetsad 2 ha, segametsad - 15 ha, üleminekulised metsaalad mineraalmaal - 5 ha, põllumajandusmaa - 2 ha. Metsades domineerivad angervaksa ja jänesekapsa-mustika kasvukohatüübi võrdlemisi noored puistud.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähemvähtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avalduv mõju on võimalikult kiirelt taastuv.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Lõik kulgeb suhteliselt suures osas metsamaastikus, kus ka väljaspool Põhja-Liivimaa linnuala paikneb mitmeid kaitsealuste linnuliikide (sh III kategooria liigid väike kärbsenäpp, hõndkakk, hiireviu, laanepüü, rähnilised ning II kaitsekategooria liigid valgeselg-kirjurähn ja laanerähn) elupaiku. Kriitiliisim on konfliktkohtc, kus trass läbib Põhja-Liivimaa linnuala ja läände jääva vanametsakvartali (mis on mitme kaitsealuse linnuliigi elupaigaks kui ka kaitsealuse taimeliigi sulgjas õhik kasvukohaks) vahelt (2B-1.5-1). Antud lõigus trassi rajamisel on võimalik laanepüü, hiireviu, hõndkakku, valgeselg-kirjurähni territooriumi hülgamine elupaiga sidususe kahanemise ja häirimise tõttu. Lõunapoolses kontakt-tsoonis (2B-1.5-2) ehk Orajõel on trassi rajamisel võimalik laanepüü ja laanerähni territooriumite hülgamine elupaiga sidususe kahanemise ja häirimise tõttu.	Erti punktides 2B-1.5-1 ja 2B-1.5-2, kuid sisuliselt võimalusel kogu lõigus, tagada võimalikult kitsas trassikoridor, säilitada trassi ning kaitstavate alade vahel puhvervööndina toimivad puistud (neid mitte raiuda lageraie võtet kasutades) ning tagada piirkonnas veerežiimi säilimine. Metsalinnustiku elupaikade kvaliteedi hoidmiseks minimeerida nii ehitusaegne kui raudtee hooldusaegne häirimine, samuti viia võimalusel minimumini lindude kokkupõrkevõimalused taristuga.									
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärieffektid)	Trassilõigu põhjaosa lõikub Põhja-Pärnumaa metsaelupaikade tuumikusse, mis on ülioluline suurimetajate eluala ja liikumispiirkond. Trassilõigu keskosa läbib olulist suurimetajate (metskits, metssiga, põder, punahirv, hunt, ilves, karu) liikumisala, mille piires on suurimetajate liikumisvõimalustega arvestamine eriti oluline loomapopulatsioonide suureulatusliku sidususe ja jätkusuutlikkuse tagamiseks.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivalikul arvestati rohestruktuuride killustatuse ja barjäärieffektidega, trassilõigu valimisel konkreetseid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Trassivalikul elupaikade killustatust vähendavaid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada erinevate loomaliikide elupaiku ja elupaigakomplekse. Raudtee negatiivne mõju avaldub reaalse füüsilise tõkkena - raudtee täies ulatuses tarastamisega lõigatakse läbi maismaaimetajate liikumisteed, raudtee muldkeha on füüsiliseks takistuseks kahepaikselte ja roomajatele, ebaõnnestunud lahendused võivad takistada vee-elustiku ja poolveeliste liikide levikut. Rajatav raudteekoridor koos rongiliikluset tulenevate häringutega võib killustada ka teatud linnuliikide (metsalindude) elupaiku. Trassilõigu keskosa läbib olulist suurimetajate (metskits, metssiga, põder, punahirv, hunt, ilves, karu) liikumisala, mille piires on suurimetajate liikumisvõimalustega arvestamine eriti oluline loomapopulatsioonide suureulatusliku sidususe ja jätkusuutlikkuse tagamiseks. Oluliseks suurimetajate liikumisalaks võib pidada ka Lemmejõe piirkonda. Suurem osa trassil olevatest mõrgadest metsadest on väärtuslikeks kahepaikselte elupaikadeks, mida raudteetamm saab killustama.	Suurimetajate läbipääsuvõimalused tuleb luua Lemmejõe kallastele (rajada kõrge ning laialde kallasradadega sild (2B-1.6-3)). Veekogude ristlete rajamisel tagada poolveeliste liikide jaoks sobivad läbipääsud Lemmejõel ja Kabiloijal (2B-1.8-1, 2B-1.8-2), vee-elustikuga tuleb eriti ettevaatlik olla Lemmejõel. Kahepaikselte elupaikades tuleb lihtsate läbipääsudega tagada kahepaikselte elupaikade sidusus, olulisemate kraavide truupidel tuleb rakendada tehnilist lahendust, mis tagaks loomade läbipääsivõimalused (kallasradadega truubid).									
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi paikneb põhiliselt aluspõhja poorsetes kivimites. Põhjavesi on trassi lõunapoolses osas suhteliselt kaitstud ja põhjapoolses osas keskmiselt kaitstud. Trassikoridoris puurkaevusid ei paikne.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega alal. Antud lõigus olulisi erinevusi võrreldavate trassialternatiivide vahel polnud. Konkreetseid meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega liikudes ning kaevude vahetus läheduses. Antud lõigul on põhjavee kaitstus parem ning trassi läheduses teadaolevalt puurkaeve ei ole. Sellest hoolimata võib läbi poorsete kivimite reostus levida. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnasesse, liigub kõrge pinnasevee või sadevete mõjul sügavamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavette. Tulemuseks on piirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnasel ning põhjaveel on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevenduv biolagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatava raudteetrassi kaitsevöönditsse või raudtee alla jääb mõni kaev. Vajadusel tuleb sõltuvalt piirkonna hüdrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik likvideerida või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamiseks. Kinnistute joogiveega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetasseme alanemine, veekvaliteedi halvenemine) tagada muul moel. Kui on vajalik põhjaveetaseme alandamine, tuleb seda teha sellisel, et see ei mõjutaks negatiivselt looduskeskkonda (taimestikku ja antud piirkonna kooslusi tervikuna). Raudtee rajamisel tuleb kinni pidada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetest, samuti jälgida tehnika korrasolekut, et vähendada pinnasereostumise ning seelähi ka põhjavee reostumise riski .									
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassilõik kulgeb tasase reljeefiga alal, kus pinnavete äravoolu pärsivad ni vähesed kalded kui piki rannikut kulgev luidetevöönd. Sellest tulenevalt on valdav osa trassiäärseid alasid liigniisked, kuid üldiselt mitte soostunud, trassi läheduses olulised märgalad puuduvad. Trassilõik kulgeb Kabli oja ja Lemmejõe valgalades. Neist viimane kuulub Natura 2000 võrgustikku ning on Looduskaitseseaduse kohaselt lõheliste elu- ja kudmisepaigana kaitstav veekogu. Äravoolu parandamiseks on valdav osa trassiäärsest metsamaastikust ja rohumaadest kraavide abil kuivendatud. Trass jääb kogu ulatuses rigi poolt korrashoitavate maaparandussüsteemide alale.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastatakse senises funktsionaatsuses.	Trassivaliku puhul on eeltingimuseks seatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassiäärsetel aladel praeguse veerežiimi säilimine, sh MPS-ide toimimine, kaitstavatel aladel üldjuhul ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Vooluveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Konkreetseid, asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Ebaõnnestunud tehnilise lahendusega raudteemulle võib põhjustada ebasoovitavaid muutusi pinna- ja pinnasevee tasemetes ning äravoolurežiimis, mis võib omakorda mõjutada nii metsamaa metsanduslikku kasutust kui muuta looduslike koosluste struktuuri ja seelähi mõjutada elurikkust. Vooluveekogudega ristumisel võib, ristumise tehnilisest lahendusest sõltuvalt, muutuda või olla vajalik veekogu morfoloogia muutmine.	Tagada trassile ja selle vahetusse lähedusse jäävate maaparandussüsteemide toimimine (piisava arvu ja suurusega veejuhtmete viimine raudteetammist läbi) sellisena, et trassi rajamisega ei kaasneks muudatusi olemasolevas pinna- ja pinnasevee tasemes ja liikumisstruktuurides. Ka kuivendamata liigniisketes kohtades tuleb tagada pinnasevee liikumine läbi mulde. Loodusobjektide piirkonnas tuleb tagada, et kuivendussüsteemide ümberehitusel või nende trassist läbiviimisel ei kaasneks ka täiendav kuivendamine. Lemmjõel, kui Looduskaitseseaduse kohasel lõhilaste kudeveekogul, tuleb tehnilise lahendusega tagada loodusliku sängi säilimine, sealhulgas arvestades ka veekogu kaldastruktuuridega.									
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef on kogu trassi alal tasane (vahemikus 10-15 m, põhjapool kohati ka üle 15 m). Pinnkatte paksus on enamasti väike, paljudes kohtades < 2 m. Pinnakate moodustab valdavalt moreen, mõõdalamates kohtades pindmise kihina (<1 m) turvas. Pinnakattesetete all avanevad devoni liivakivid ja kõva konsistentsiga savid.	Nii trassivalikul kui ka tehniliste lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Pinnasetööde läbimõtlematu teostamine võib kaasa tuua veerežiimi muutused ja mõjud elusloodusele. Muutused reljeefis on raudtee rajamise puhul teatud osas vältimatud, kuid piirduvad peamiselt trassi kaitsevööndiga (kõrgemate viadukti puhul mõnevõrra laiemal alal).	Maakonnaplaneeringus eraldi meetmeid välja ei tuua. Projekteerimise etapis on vajalik täpsustada geoloogilise uuringu raames trassilõigust ja piirkonnad, kus on vajadus kavandada täiendavaid meetmeid. Meetmete väljatöötamisel on vajalik lähtuda asukohapõhisest ehitusgeoloogilisest situatsioonist ning maksimaalselt tagada olemasoleva veerežiimi ja võimalikult suures osas reljeefi säilimine.									
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Seni valdavalt mürast mõjutamata elukeskkond, suurte riigimaanteede või raudteedega ristumisi ei ole, ristuvate olel teede liikluskoormused on väikesed (alla 200 sõiduki ööpäevas) ja vastav mõju müra näol on hetkel väike. Keskmise liikluskoormusega III klassi riigimaantee (Tallinn - Pärnu - Ikla, 2013 a AKÖL ca 3000) jääb trassist 1-2 km kaugusele, mis tähendab, et maanteemüra negatiivne mõju on väike.	Valdavalt on müratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodud välisõhu normtasemed on lähtepunktiks leevendavate meetmete vaajduse hindamisel.	Trassivalikul toodi välja, et müra osas on tegemist suhteliselt väikese negatiivse mõjuga trassialternatiiviga.	Eskiisile on kantud võimalikud müra konfliktalad, kus tuleb ette näha mürakaitsemeetmed.	Valdavalt tegemist uue häringuga seni märkimisväärselt mõjutamata piirkonnas. Samas on mürast mõjutatud elunoorend lõigu (6,1 km) kohta suhteliselt vähe, suur osa lõigust kulgeb läbi tihedalt asustamata metsapiirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) ei asu ühtegi elu- või ühiskondlikku hoonet (0 hoonet/km), • 500 m raadiuses asub 5 eluhoonet (ca 0,8 hoonet/km). • 1 km raadiuses asub ca 9 eluhoonet (ca 0,8 hoonet/km).	Maakonnaplaneeringus tuleb välja tuua võimalikud müra konfliktalad, kus maksimaalse liiklusprognoosi realiseerumisel tuleb mürakaitsemeetmete rakendamist kaaluda. Meede 2B-2.1-1.									
2.2 Väliõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda ülenormativset õhureostust		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukeskkond.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, millie kohaselt ei tohi üldvibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisruumides ületada järgmisi väärtusi: • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Trassivalikul toodi välja, et vibratsiooni osas on tegemist suhteliselt väikese negatiivse mõjuga trassialternatiiviga.		Puudub	Tõenäoliselt ei ole vibratsiooni vähendavate meetmete rakendamine vajalik.									
2.4 Elektro-magnetiline mõju	Olemasolev elektromagnetkiirgus seotud olemasolevate kiirgusallikatega (elektriliinid, raudteeside mastid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkiirgust. Valguse liigset hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sidesüsteemide keskkonnamõju avaldub eelkõige läbi elektromagnetkiirguse. Raudtee elektrirajatiste mõju on uuritud (ulatub varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele objektidest). Mõju tervisele on paljuski ebaselge ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagnetiline mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.									
3. EHITATUD KESKKOND															
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmed ei teki	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud selliselt, et jäätmekogused on minimaalsed ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusväärtusi.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3.3 Õnnetuseoht	Alal suure liikluskoormusega maanteid (sh ohtlikke veoseid) ei ole, valdavalt muu tee määratlusega riigimaanteed. Suured ristumised (sh eritasandilised) puuduvad. Ohtlikke- ja suuruhuga ettevõtteid piirkonnas ei paikne. Tallinn-Pärnu-Ikla mnt (III klassi riigimaantee, sh ohtlikud veosed) kulgeb alal põhja-lõuna suunaliselt. Tundlikest aladest piirkonnas Kiusumetsa hoiuala, Laulaste looduskaitseala ja Lemmejõgi.	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on viidud miinimumini. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses liipjõaks päästeautodele, et võimalike õnnetuste likvideerimine oleks operatiivne. Õnnetuste tagajõrgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Trassivalikul arvestati õnnetuseohtu suurendavate objektide esinemist ja tagajõrde ulatust ja raskusastet kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Veeremi rõõbastelt mahasõidul füüsiline oht, sh sissesõit hoonesse. Kemikaalõnnetuse puhul arvestatakse erti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doominosefekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse ohtlike veostega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.		Mõju üksnes riskide realiseerumisel. Tagajõrje raskusaste erineb tsoonide lõikes: • I tsoon (trassikoridor, kõige kritiilisem tsoon) ei asu ühtegi elu- ja ühiskondlikku hoonet ega kõrval- ja tootmishoonet; • II tsoonis 5 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 10 kõrval- ja tootmishoonet; • III tsoonis 9 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 20 kõrval- ja tootmishoonet. Trass ristub ühe vooluveekoguga, õnnetuse korral võimalik veekeskkonna reostus.	Rõõpa kvaliteedi maksimaalne võimalik tase. Suletud teedel läbipääsu tõkestamine. Võimaliku õnnetuse tagajõrgede operatiivseks likvideerimiseks vajalik kogu lõigu ulatuses ligipääs raudtee hooldustelt.									
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS															
4.1 Elutingimused	Lõik 2 läbib hajusa asustusega piirkonda. 2B läbib Majaka hajaküla.	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimalikult vähe	Valitud trassialternatiiv 2B mõõdub elamutest mõnevõrra kaugemalt.	Meetmeid ei seatud	Elukeskkonna kvaliteedi langus võib tuleneda subjektiivsetest hinnangutest raudtee tajutavale lähedusele. Objektiivsete tingimuste leevendamine toimub vajadusel vaadeldavuse kontekstis ning müra leviku piiramisega.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna taluvusvõime	Lõik 2 läbib hajusa asustusega piirkonda. 2B läbib Majaka hajaküla. Teadaolevaid olulisi avalikke sihtpunkte lõigul ei paikne.	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Nii alternatiiv 2A kui 2B läbivad Majaka hajaküla	Meetmeid ei seatud	Piirkonna tajutav identiteet võib teiseneda Majaka küla piirkonnas. Raudtee kulgeb läbi hajaküla, pirates liikumisvõimalusi ning sähendades küla terviklikkust	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.3 Rahvastiku areng	Kahaneva elanikkonnaga maaasulad	Rahvaarvu vähenemine ei ole kiirem sarnaste piirkondadega võrreldes	Valitud trassialternatiiv 2B mõõdub elamutest mõnevõrra kaugemalt.	Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõltuvad arengutest laiemal territooriumil	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
5. JUURDEPÄÄS															
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kindlasti riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele	Nii alternatiiv 2A kui 2B läbivad Majaka hajaküla	Juurdepääsud tagatakse kõigile kinnistutele	Raudtee tektitab teatava liikumisbarjääri Majaka külas (KM 3-4), limiteerides ristisuunalised külasiesesed liikumised teega. Kuna kavandatud on eritasandiline riste, siis ligipääsud raudtee tõttu ei pikene.	Klavandatakse trassist ülepääsud ja ühendusteed. Meetmed 2B-5.1-1, 2B-5.1-2									
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses		Kavandatud kiirraudtee arvestab võimaluste piires kohaliku rongiliikluse võimaluse ja vajadustega	Erinevusi võrreldavate trasside vahel polnud.		Mõju puudub										
6. VARA															
6.1 Ehitised lähinaabruses	Trassikoridoris hooneid ei paikne.	Ehitisi paikneb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe	Valitud trassialternatiivi korral paiknevad hooned raudteest mõnevõrra kaugemal.	Meetmeid ei seatud	Ehitistele mõju ei avaldu.	Meetmeid ei seata									
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekilomeetrilises koridoris paikneb 0 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Valitud trassialternatiivi korral jääb raudtee läheduse vähemal määral elamumaad		Võimalik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäiringutest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed	Trassi läheduses ei paikne olulisel määral maad, mille puhul võiks toimuda maa turuväärtuse oluline suurenemine	Muu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult vähe (või suureneb võimalikult palju)	Erinevusi võrreldavate trasside vahel polnud.		Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub täiendavate maha- ja peaesõtude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.	Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahasõitude rajamine									
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR															
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõltuvad arengustest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põllumajanduslik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 0 ha haritavat maad	Maa põllumajanduslik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Haritavat põllumajandusmaad kasutusest välja ei jää.	Meetmeid ei seata									
7.3 Põllumajandus-maade terviklikkus	Raudteerajatiste alla jääb 0 ha haritavat maad	Põllumaa säilib võimalikult terviklikuna		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.4 Maa metsamajanduslik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 29,6 ha metsamaad	Maa metsamajanduslik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja metsamaa	Planeeringus on vajalik keskkonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale metsale									
7.5 Maavarad	Vaadeldav trassilõik maardlaid ei läbi.	Juurdepääs ja kättesaadavus tagatakse kõigile maavaradele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.6 Taristu	Raudteetrasside ehitamisega mõjutatud alal ja selle mõjupiirkonnas on rajatud inimese elutegevust ja majandustegevust toetav taristu. Näiteks haja-asustusaladel on põllu- ja metsamaadel maadel rajatud veerezimi säilitav taristu- kraavid, drenaaz jne.	Risted on tagatud kõigil riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Raudteetrass läbib nii olemasoleva taristuga alasid nii ühe- kui ka hajaasustuses		Raudtee rajamisega on võimalik mõjutada olemasolevat taristut. Näiteks põllu- ja metsamaadel on võimalik, et raudtee rajamisel mõjutatakse veerezimi säilitav taristu toimimist- kraavid, drenaaz jne.	Seatud meede: taristu funktsionaalsus tuleb oskusliku projekteerimisega täielikult tagada kõikides lõikudes.									
7.7 Mõju kohalikule majanduskeskkonnale	Raudteetrassi läheduse ei jää teadaolevalt kohaliku majanduse seisukohalt olulisi asukohti.		Raudteetrassi läheduse ei jää teadaolevalt kohaliku majanduse seisukohalt olulisi asukohti.	Meetmeid ei seatud	Raudteetrassi läheduse ei jää teadaolevalt kohaliku majanduse seisukohalt olulisi asukohti.	Meetmeid ei seata									
8. KULTUURIKESKKOND															
8.1 Kultuuri-mälestised	Kultuurimälestisi lõigul 2B ei esine	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus mälestis säilib kahjustamata kujul algses asukohas (sh arheoloogiapärand säilib pinnases puutumata), vaadeldavana olulisteit suundadelt. Vaadeldavusele on pööratud tähelepanu eelkõige ehitismälestiste puhul. Ehitismälestiste puhul on võimaliku mõjuna arvestatud ka vibratsioon.	Erinevusi võrreldavate trasside vahel polnud.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
8.2 Kaardistamata arheoloogiapärand	Lõikub Lemmejõega, mille kaldaalad vajavad inspekteerimist.	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus arheoloogiapärand säilib pinnases kahjustamata kujul. Arheoloogiliste väljaka

Etapp	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Lõigu lõunaosa kuljelb kontakttsoonis Põhja-Liivimaa linnualaga (vt tlsk 2B), keskosas möödub läänest Laiksaare metsaelupaigatüüpide kaitseks loodud loodusalast ning idast samuti metsaelupaigatüüpide, kuid ka vee-elustiku ja elupaigatüüpide kaitseks loodud Tolkuse loodusalast.	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et nii otsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks välistatud.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Laiksaare loodusala seotult möödub trass ühes kontaktpunktis ala vahetust läheduisest, teises u 140 m kaugusel, otsest mõju ala kaitseväärtustele ei esine, kuid arvestada võib kaudse mõju kaasnemise võimalikkusega (3A-1.2-1...2). Tolkuse loodusala lõigus kuljelb trass u 1,2 km pikkuselt ala kaguserva läheduses (3A-1.2-3), ala ning trassi eraldavad olemasolevad metsateed ning kraavitus. Trassi rajamisega võivad kaasneda kaudsed mõjud metsaelupaikadele, otsesed mõjud võivad avalduda läbi Timmkanali riste vee-elupaikadele.	Laiksaare loodusala (3A-1.2-1..2) kontaktttsoonis hoida trassikoridor võimalikult kitsas, eriti loodusala poolses servas. Võimalusel säilitada puistu trassi ning põhjapoolse kontaktpunkti vahel. Tagada veerežiimi olemasoleva säilimine, välistada kaitseala täiendav kuivendamine, olemaoleva kuivendusvõrgu muutmine või ümberkujundamine, mis mõjutaks niiskustingimusi alal. Tolkuse loodusala (3A-1.2-3) puhul tagada pinnaveerežiimi ja olemasoleva kraavivõrgu säilimine, välistada tuleb täiendav kuivendamine kui ka äravoolutingimuste halvendamine. Hoida trassikoridor võimalikult kitsas, eriti loodusala poolses servas, mitte raluda trassi ning ala vahele jäävat puisturiba. Kuivendussüsteemide suunamisel Timmkanalisse ja Timmkanali riste (3A-1.8-8) lähendusega tuleb tagada, et sild või selle rajamine ei mõjutaks Timmkanali hüdromorfoloogilist seisundit ning seeläbi ökoloogilist seisundit. Välistada tuleb ülje kitsendamist, tõkestamist, veevoolu kalkestamist, jõesängi ja kaldastruktuuri rikkumist. Soovitav on rakendada pikka silda, mis võimaldab säilitada kaldavõõndi struktuuri ning tagab pool-veeliste ja maismaametajate liikumisteed. Välistada tuleb setete kandumine jõkke (otsestel ehitustöödel, kuivendussüsteemide rekonstrueerimisel). Vältida ehitustegevust suurvete perioodil ning jõeslimu ja lõhilaste rände ja kuideperioodil.											
1.3 Suremus		Populatsiooni elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liiklusel olla olulist mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee piirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kritseerimina ei arvestatud, antud ulatuses on see seotud kritseerimitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud	Kokkupõrked rongidega ning raudteega seotud taristuga on esmaseim ning otseseim transpordi negatiivne mõju, suurimetajatega kokkusõrgete äraholdimiseks, mis võivad ka tekitada kahjustusi rongile, on nähtud ette raudtee tarastamine. See omakorda avaldab olulist negatiivset mõju loomapopulatsioonidele, juhul kui ei tagata loomadele sobivaimatesse asukohadesse pääsavat hulgal läbipääse (kriteerium 1.6). Lisaks otsesele kokkupõrkele liikuva rongidega võivad teatud elustikurühmad, eelkõige linnud, saada viga ka kokkupõrgetes muu raudteega seotud taristuga - võrkseadadega, elektriliinidega. Antud lõigu puhul tuleb kokkupõrgete ohuga arvestada eelkõige Nepste ning suuremalt jaolt lõiku 4A jääva Kõveri metsise elupaikade puhul. Ohutakus võib pidada ka kakulisi, kelle elupaiku trassilõik samuti läbib.	Antud trassilõigu raames on esitatud soovitus mitte tarastada trassilõike, mis ristuvad kõige olulisemate loomade liikumisaladega. Sellest tuleneva kokkupõrkeohu ja imetajate suremuse leevendamiseks teadaolevalt efektiivselt toimivad ning rakendatavaid meetmeid ei ole. Suremuse (ning suureste ka suurimetajatega kokkupõrgetega kaasneva majandusliku kahju) äraholdimiseks tuleb arendada rongidele paigaldatavaid audio-visuaalseid peletesid, analüüsida ka konkreetsetele trassilõikudele (3A-1.6-5) peletite paigaldamise põhjendatust.Nepste metsisemängu piirkonnas (3A-1.3-2) mitte rajada raskesti märgatavat tarastust, tõkete vältimatu vajaduse korral leida looduskesskonda sobivamad ja/või lindude poolt märgatavamaid lahendusi (nt pinnasvallid, kuusehekid, tarade mängistamine nähtavust parandavate materjalidega, kuni 5 km pikkuses lõigus), samuti tuleb rakendada meetmed vältimaks lindude suremust kokkupõrgetest kontaktliinidega. Samuga tuleb arvestada lõigu lõunaosas paikneva Kõveri metsisemängu (4A-1.3-2) piirkonnas (u 6 km pikkuses lõigus).											
1.4 Häringud	Häringutundlike liikidena on eelkõige arvestatud metsist, must-toonekurge ning ennevad kotkast. Seda eelkõige lähtudes senistest hinnangutest, mille kohaselt antud liikide seendé võivad peatsuus- või paartuuperioodidel olla siltundlikud ka konkreetsetest aladest võrdlemisi kaugel piknevate inimhäringute suhtes. Loomulikult on ka teised linnustikurühmad eelkõige pesitsuseperioodil olulste häringute (nähtaks ehitustööde aegsed häringud) poolt negatiivselt mõjutatud. Olemasolev olukord - trassilõik möödub olemasoleva Nepste metsisemängu piirkonnast, mille läheduses paikneb veel teisigi metsa-alasid, mida metsised eeldatavalt mängueperioodi kasutatavad. Lõigu põhjaosa kuljelb omaaegse Kõveri metsisemängu ala piirkonnas, 2014. aastal nihkus metsisemäng väljapoole seniseid metsise-kaitsealaisid sisuliselt planeeritud trassile. Laiksaare looduskaitseala paiknevad must-toonekure pesitsuspiirkonnad	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb viia müra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimumini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealustele liikidele.	Trassivaliku etapis on esitatud soovitus nihutada trass nihkunud Kõveri metsisemängu asukohas kas lääne- või idasuunas. Samuti on esitatud soovitus nihutada trass Nepste metsisemängu piirkonnas läänesuunas.	Soovitatud nihutus Kõveri metsiseemängu ja Vanemurru soo piirkonnas ei osutunud teostatavaks. Nepste metsiseemängu piirkonnas on trass nihutatud u 300 m võrra läänesunda, millega on see viidud eemale Nepste metsiseemängu keskmest, vähendades seega ka antud häringuga seotud häringuid.	Eelkõige ehitustöödega kaasneb erakordne inimeste ja masinate liikumisintensiivsus ja müra. Lindude jaoks on tegemist ajutise, eri vaga tugeva häringuga. Peitsuseperioodil tooks see suure tõenäosusega kaasa territooriumide hülgamise paljude liikide poolt. Häringute mõju võib avalduda ka peale raudtee valmimist, kui raudtee hooldusega kaasnev inimkoormus võib põhjustada häirimist, mille suhtes on eriti tundlikud kanalised ja rõõvlinnud. Raudteeliikluse müra võib olla ohuteguriks, kuid on näiteid kus ka häringutundlikud liigid on edukalt raudtee- ja maanteemüraga kohanenud. Antud lõigus tuleb häringutega arvestada nii Nepste kui Kõveri metsiseemängu piirkonnas, kus metsise mängu- ja haudeajal võivad raudtee rajamisega seotud tööd, aga ka olulised hooldustööd, põhjustada elupaiga hülgamise.	Projekti kavandamisel arvestada, et Kõveri-Vanemurru ja Nepste metsiseemängude piirkonnas mitte teostada olulisi ehitustöid mängueperioodil, samuti vältida olulisemate hooldustööde teostamist samal perioodil (3A-1.4-2, 4A-1.4-2), piirkonda mitte planeerida ehitusperioodiga või hooldusperioodiga seotud objekte, mis võiks piirkonna inimkoormust suurendada.											
1.5 Elupaikade kadu	Lõik kuljelb Lõuna-Pärnumaa metsaelupaikade tuumikus, mis on nii suurimetajate olulisels elu- ja liikumisalaks, samuti paljude metsalindude, kaasa arvatud kaitsealused metsised ja metsakanalised, must-toonekurg, ennevad rähnilised, kakulised jt, elupaigaks. Märjad metsad on heaks elupaigaks ennevatele kahepaiksete liikidele, olulisemad veekogud on vee-elustikule ja poolveelistele liikide elupaikadeks. Lõigu lõunaosa läbib heakvaliteedilist nahkhiirte elupaika.Vastavalt Corine maakattatüüpkoogile on trassilõigu 50 m lauses otsese ja vältimatu negatiivse mõju tsoonis järgmine maakate - haldehised metsad - 18 ha, okasmetsad - 29 ha, segametsad - 42 ha, üleminekulised metsalad mineraalmaal - 27 ha. Trassile jäävad metsad on valdavalt tugevalt majandatud (kuivendatud, lagersie võtet kasutades raiutud, ala läbib üna the metsateede võrk) ning enamasti võrdlemisi noored (valdavalt kuni 75-85 aastased), kuid trassiläheduses leidub ka üle 100-aastaseid eraldisi. Lõigu lõunaosas domineerivad endgervaksa kasvukohatüüb (ka mustika, jänesekapsa-mustika, naadi) puistud, põhjaosa on vahelduvrikkam, esineb nii angervaksa, mustika, jänesekapsa-mustika, naadi, sõnajala, siinilile jt kasvukohatüüb puistuid. Kriitilisemateks lõikudeks on metsise elupaigad lõigu põhjaosas (olemineekul trassile 4A) Vanemurru soo ning Tolkuse kaitseala vahel, erinevate liikide elupaigad-kasvukohad Timmkanali, Tolkuse kaitseala ja enduse kitsarööpmelise raudteetammi ristumispiirkonnas, samuti Nepste metsise elupaigad ning Laiksaare kaitseala põhjaosa piirkond, kus trassil ja selle läheduses on erinevate kaitsealuste taime- ja linnuliikide elupaiku.	Trassivaliku etapis on esitatud soovitus nihutada trass nihkunud Kõveri metsiseemängu asukohas kas läänе- või idasuunas. Samuti on esitatud soovitus nihutada trass Nepste metsiseemängu piirkonnas läänesuunas.	Soovitatud nihutus Kõveri metsiseemängu ja Vanemurru soo piirkonnas ei osutunud teostatavaks. Nepste metsiseemängu piirkonnas on trass nihutatud u 300 m võrra läänesunda, millega on see viidud eemale Nepste metsiseemängu keskmest, vähendades seega ka antud piirkonnaga seotud elupaiga killustatust.	Antud trassilõigu kahtlemata olulisema negatiivse mõjuga lõiguks on Vanemurru soo piirkond, kus trass sisuliselt läbib elujõulise metsisepopulatsiooni elupaiga ning läbib hiljuti alale nihkunud Pärnumaa suurusele teise metsiseemängu mängupaiksi. Trassi rajamine antud kohta oleks olulise negatiivse mõjuga metsisepopulatsioonile ja ilmselt mõjutaks negatiivselt ka teisi piirkonna metsiseupaikade populatsioone. Trassi rajamise järgselt nihkub mäng kas tegasi endisele mängualale Tolkuse LKA (kus aga tingimused mängualal muutusid ebasobivateks) või jäguneb kaheks. Praegune olukord kompenseerimiseks viia läbi ulatuslikud elupaikade taastamistööd olemasolevates piirkonna metsise elupaikades (sh Luitemaal, Tolkuse) vastavalt kaitsealade kaitseeskirradsävkvades seatud tingimustele, elupaikade taastamistööd peavad olema kavandatud ja läbi viidud Kesskonnaameti poolt heakskiidetud (ette määratud) mahus ja metoodikaga. Taastamistööd tuleb viia läbi enne raudtee rasalsete ehitustööde algust ning need tuleb rahastada raudtee projekti maksumuse arvelt (mitte looduskaitsevahenditeet). Nepste metsise populatsioonile piirkonnas on osalisel järgitud esitatud soovitust ning trass on nihutatud põsielupaigast ning selle idaküljel olevast metsaäärvartalist eemale, siiski trass läbib edelasse jäävat männiemamuseega puistut, mis on samuti antud elupaigaga seotud. Trassigeomeetriast lähtudes ei ole kõigist ettepanekus soovitatud objektidest "möödavingerdamine" võimalik. Seega teatav mõju elupaigale säilib, vajalik on järgida ka leevendavaid meetmeid. Soovitatud metsiseinihutus viis aga trassi läänepoole Aruküla rändrahnu, praegu trassi kaitsevõnd ja üksikobjekti kaitsevõnd kattuvad, trassi viimine niipalju eemale, et kattuvust ei oleks, oleks toonud kaasa ebasoodsamad lahendused pirkonna teiste metsise elupaikade suhtes. Kohas 3A-1.5-5 tuleb hoida trassikoridor võimalikult kitsas, võimalusel mitte raiuda raudtee servi, tagada olemasoleva veerežiimi säilimine (eelkõige minimeerida igasuguised mõjud Timmkanalile), tõid mitte teostata lindude pesitsuseperioodil. Alal 3A-1.5-7 hoida trass võimalikult kitsas, eriti põhjaservas, säilitada veerežiimi. Säilitada kahepaikasete tiik või rajada muu hulgas kahepaikasete elupaigandlusmisi arvestav uus tiik. Tolkuse loodushaitseala kontaktvöndis soovituslikult säilitada trassi ning ala vahelist puistut (nii palju kui see on säilinud), alles olevat soovituslikult mitte raiuda lagerieivõttega.											
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärefektid)	Lõik kuljelb Lõuna-Pärnumaa metsaelupaikade tuumikus, mis on nii suurimetajate olulisels elu- ja liikumisalaks, samuti paljude metsalindude, kaasa arvatud kaitsealused metsised jt metsakanalised, must-toonekurg, ennevad rähnilised, kakulised jt, elupaigaks. Märjad metsad on heaks elupaigaks rähnilisteile. Märjad metsad on heaks elupaigaks ennevatele kahepaikastele liikidele, olulisemad veekogud on vee-elustikule ja poolveelistele liikide elupaikadeks.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivaliku etapis on esitatud soovitus nihutada trass nihkunud Kõveri metsiseemängu asukohas kas läänе- või idasuunas. Samuti on esitatud soovitus nihutada trass Nepste metsiseemängu piirkonnas läänesuunas.	Soovitatud nihutus Kõveri metsiseemängu ja Vanemurru soo piirkonnas ei osutunud teostatavaks. Nepste metsiseemängu piirkonnas on trass nihutatud u 300 m võrra läänesunda, millega on see viidud eemale Nepste metsiseemängu keskmest vähendades seega ka antud piirkonnaga seotud elupaiga killustatust.	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada erinevate loomaliikide elupaiku ja elupaigakomplekse. Raudtee negatiivne mõju avaldub reaalse füüsilise tõkkena - raudtee tõkes ulatuses tarastamisega lõigatakse läbi maismaimetajate liikumisteed. Raudtee mudiseha on füüsiliseks takistuseks kahepaikasetele ja roomajatele, ebaõnnestunud lahendused võivad takistada vee-elustiku ja poolveeliste liikide levikut. Rajatav raudteekoridor koos rongiliikluseet tulenevate häringutega võib killustada ka teatud linnuliikide (metsalindude) elupaiku. Aspekt on eriti oluline antud trassilõigu puhul, mis kuljelb Lõuna-Pärnumaa metsaelupaikade tuumikus, kus on suurimetajatele valjik luua võimalikult palju sobivaid läbipääse. Vastavalt loodusuuringule nõtub antud trassilõik kahes piirkonnas (lõigu lõunaosas ja Rannametsa jõe piirkonnas).Lõuna-Pärnumaa metsade tuumikus olevate suurimetajate oluline liikumisalaga, kus loomade liikumisvõimalustega arvestamine on eriti oluline loomapopulatsioonide suureulatusliku sidususe ja jätkusuutlikkuse tagamisel.											
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi paikneb aluspõhja poorsetes kivimites. Praktiliselt kogu vaadeldava trassilõigu alal on põhjavesi nõrgalt kaitstud. Puurkaeve trassikoridoris ei paikne.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude saniitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveepa alal. Konkreetsed meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveepa lõikudes ning kaevude vahetus läheduses. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnasesse, liigub kõrge pinnasevee või sadevete mõjul sügavamatesse pinnase horisontidesse ning võibki jõuda põhjavettе. Tulemusena on piirkonnas antud põhjaveekihi veekvalitedi muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnaset ning põhjavesi on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevenduv biolagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatava raudteetrassi kaitsevöndisse või raudtee alla jääb mõni kaev. Vajadusel tuleb sõltuvalt piirkonna hüdrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik likvideerida või teha ettepanek puurkaevu saniitaarkaitseala vähendamiseks. Kinnistute joogivesega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutmisel (veetaseme alanemine, veekvalitedi halvenemine) tagada muul moel. Kui on vajalik põhjaveetaseme alandamine, tuleb seda teha selliselt, et see ei mõjutaks negatiivselt looduskeskkonda (taimestikku ja antud piirkonna kooslusi tervikuna). Raudtee rajamisel tuleb kinni pidada kehtivaidle ja lähitulevikus nõuetest, samuti jälgida tehnika korrasolekut, et vähendada pinnasereostumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise riski .											
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassilõik kuljelb tasase reljeefiga alal, kus pinnavete äravool pärsivad nii vähesed kalded kui piki rannikut kulgev luidetevöönd. Sellest tulenevalt on valdav osa trassisõnesid alasid lõgnisiikad, kuid üldiselt siiski mitte soostunud, trassiläheduses paiknev olulisem märgala on Vanemurru soo (ca 0,3 km trassist). Trassilõik kuljelb Priivitsa oja, Kadaka oja, Häädemeeste jõe, Arumetsa oja, Arakaja, Nepste oja (ei ristu), Rannametsa jõe, Timmkanali ja Tolkuse oja (KR kohaselt ei ristu) valgalades. Neist on loodusliikult väärtuslikumad, sh Loodushaitseaedse kohaselt lõheliste elu-ja kudeveekogud, on Rannametsa jõgi ja Timmkanal. Trass läbib kogu ulatuses rigi poolt korrashoitavate maaparandussüsteemide alale.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerežiimile on nõrgalt trassiäärsed alad. Maaparandussüsteemid taastatakse senises funktsionaalsuses.	Trassivaliku puhul on eeltingimuseks seatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassiäärsed alad praeguse veerežiimi säilimine, sh MPS-ide toimimine, kaitstavatel aladel üldjuhul ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Vooluveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Konkreetsed, asukohaphiseid meetmeid ei seatud	Ebaõnnestunud tehniline lahendusega raudteemulle võib põhjustada ebapoolitavaid trassiäärseid alasid praeguse veerežiimi säilimine, sh MPS-ide toimimine, kaitstavatel aladel (üldjuhul ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Vooluveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Tagada trassilähedaste maaparandussüsteemide toimimimine (pisava arvu ja suurusega veejuhtmete viimine raudteetammist läbi), selliseina et trassi rajamisega ei kaasneks muudatusi olemasolevas pinna- ja pinnasevee tasemes ja liikumistruktuurides. Trassiga ristuvate Kaskkonnaregistri kohaste vooluveekogude puhul tuleb riskel lahendada selliselt, et oleks kõikides oludes tagatud vooluvee juhtimine trassist läbi, selliselt et ristest tulenevalt ei kaaneks olulisi muutusi veetaasemetes, voolukiirustes jt veekogu iseloomustavates parameetrites, vajalik on tagada, et veekogu (loodusliik või rajatav kivisees-kruusaaest materjalist) põhjastruktuur kuljeks läbi silla-truubi (soovitav on rajada täiendav madaleveeäng). Kõikide Kesskonnaregistri kohaste veekoguded (3A-1.8-1...3A-1.8-8) on vajalik ristet varustada kallaraadadega. Loodushaitseaedse kohaset lõhilaste kudeveekogul, tuleb tehnilise lahendusega tagada loodusliku sängi säilimine, sealhulgas arvestades ka veekogu kaldastruktuuridega.											
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef on kogu trassi alal tasane (15-20 m vahemikus). Pirkonna pinnakatte pakuise kohta üldistavad andmed puudovad. Enamus trassist jääb moreenj ja jääjõaveliste ning mereliste kivade levku alale. Kõrge pinnaseveateseme tõttu esineb soostumist (pindmise	Ni trassivaliku kui ka tehnilste lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Pinnasetööde läbimõtlematu teostamine võib kaasa tuua veerežiimi muutused ja mõjud elustikudusele. Muutused reljeefis on nähatse rajamise puhul teatud osas vältimatud, kuid pirdkuvad peamiselt trassi kaitsevõndiga (kõrgemate viadukitde puhul mõnevõrra laiemal alal).	Maakonnaplaneeringus eraldi meetmeid välja ei tuua. Projekteerimise etapis on vajalik täpsustada geotoogilise uuringu raames trassiliigud ja pirkonnad, kus on vajadus kavandada täiendavaid meetmeid. Meetmete väljatöötamisel on vajalik lähtuda asukohaphiisest ehitusgeoloogilisest situatsioonist ning maksimaalselt tagada olemasoleva veerežiimi ja võimalikult suures osas reljeefi säilimine.											
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Seni valdavalt mürast mõjutamata elukeskkond, suurte riigimaanteede või raudteedega ristumisi ei ole, vahetult raudteekoridori ümbruses mürataondikke elamualasid ei asu.	Valdavalt on mürataondikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Tooduk väisõhu normtasemed on lähtepunktiks leevendavate meetmete vaajdise hindamisel.	Trassivaliku toodi välja, et müra osas on tegemist suhteliselt väikese negatiivse mõjuga trassialternatiiviga.	Eskisile on kantud võimalikud müra konfliktalad, kus tuleb ette näha mürakaitsemeetmed.	Valdavalt tegemist uue häringuga seni mürkimisväärselt mõrast mõjutama pirkonnas. Samas kuljelb trass (lõigu pikkus 23,3 km) valdavalt läbi tihedalt asustamata metsapirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) ei asu ühtegi elu- või ühiskondlikku hoonet (0 hoonet/km), • 500 m raadiuses ei asu ühtegi elu- või ühiskondlikku hoonet (0 hoonet/km), • 1 km raadiuses asub 1 eluhoone (ca 0,04 hoonet/km).	Tõenäoliselt ei ole müra vähendavate meetmete rakendamine vajalik.											
2.2 Välisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda ülenormativset õhureostust.		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukeskkond.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõudest, mille kohaselt ei tohi üdivibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisruumides ületada järgmisi väärtusi:	Trassivaliku toodi välja, et vibratsiooni osas on tegemist suhteliselt väikese negatiivse mõjuga trassialternatiiviga.	Meetmeid ei seatud	Valdavalt tegemist uue häringuga seni mürkimisväärselt mõjutamata pirkonnas, suur osa lõigust kuljelb läbi tihedalt asustamata metsapirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) ei asu ühtegi elu- või ühiskondlikku hoonet (0 hoonet/km).	Tõenäoliselt ei ole vibratsiooni vähendavate meetmete rakendamine vajalik.											
2.4 Elektro-magnetilne mõju	Olemasolev elektromagnetkiirgus seotud olemasolevate kõrgsuallikatega (elektriliinid, raudteeside mastid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku lähi elektromagnetkiirgust. Valguse ligset hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sidesüsteemide keskkonnamõju avaldub eelkõige läbi elektromagnetkiirguse. Raudtee elektrirajatiste mõju on uuritud (ulatub varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele objektidest). Mõju tervisele on paljuski ebaselge ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagnetilise mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.											
3. EHITATUD KESKKOND															
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmeid ei teki	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud selliselt, et jäätmekogused on minimaalsed ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusväärtusi.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3.3 Õnnetuseoht	Ala läbib koim kõrvalmaanteed (Kabli-Massiaru, Jaagupi-Ünissare, Tõitsja-Häädemeeste tee). Valdavalt mu tee määratlusega riigimaanteed. Suured ristumised (sh eritasandilised) puudovad. Ohtlikke- ja suurohuga ettevõtteid pirkonnas ei paikne. Tallinn-Pärnu-Ikla mnt (III klassi riigimaantee, sh ohtlikud veosed) kuljelb alal põhja-läuna suunaliselt. Tundlikest aladest pirkonnas Laulaste loodusaktaseala, Kuusmetsa hoiuala, Laiksaare ja Tolkuse loodusaktaseala, Häädemeeste jõgi, Priivitsa oja, Kadaka oja, Arumetsa oja, Araka oja, Rannametsa jõgi, Timmkanal.	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on vähod minimumini. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses lõigukäs pääsetavustodele, et võimalike õnnetuste likvideerimine oleks operatiivne. Õnnetuste tagajärgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Trassivaliku arvestati õnnetuseohtu suurendavate objektide esinemist ja tagajärje ulatust ja raskusastet kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskteljest). Veeremi rõõbaastelt mahasõidul füüsiline oht, sh sissesõit hoonesse. Kemikaalõõnetuse puhul arvestatakse erti ohtlku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doomineefekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse ohtlike veostega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaalõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.		Mõju üksnes riskide realiseerumisel. Tagajärje raskusaste erineb tsoonide lõikes: • I tsoon (trassikoridor, kõige kritiilisem tsoon) ei asu ühtegi elu- ja ühiskondlikku hoonet ega kõrvalt- ja tootmishoonet; • II tsoonis 5 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 10 kõrval- ja tootmishoonet; • III tsoonis 9 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 20 kõrval- ja tootmishoonet. Trass mitub ühe vooluveekoguga, õnnetuse korral võimalik veekeskkonna reostus.	Rõõpa kvaliteedi maksimaalne võimalik tase. Suletud teedel läbipääsu tõkestamine. Võimaliku õnnetuse tagajärgede operatiivseks likvideerimiseks vajalik kogu lõigu ulatuses ligipääs raudtee hooldusteelt.											
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS															
4.1 Elutingimused	Lõik 3A ei läbi külatervikuid	Raudtee mõjutab inimese elutungimusi võimalikult vähe	Valitud trassialternatiiv 3A möödub külatervikutest	Meetmeid ei seatud	Mõju ei kaasne	Meetmeid ei seata									
4.2 Kohaliik identiteet ja 4.4 Kogukonna taluvusvõime	Lõik 3A ei läbi külatervikuid	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Valitud trassialternatiiv 3A möödub külatervikutest	Meetmeid ei seatud	Mõju ei kaasne	Meetmeid ei seata									
4.3 Rahvastiku areng	Läheduses elamuid ei paikne	Rahvaarvu vähenemine ei ole kiirem samaste piirkondadega võrreldes	Lõigu läheduses elamuid ei paikne	Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõltuvad arengutest laiemal territooriumil	meetmeid ei seata									
5. JUURDEPÄÄS															
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kindlaist riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele	Valitud trassialternatiiv 3A möödub külatervikutest	Juurdepääsud tagatakse kõigile kinnistutele	Mõju ei kaasne	Näidatakse trassist läbipääsud ja ühendusteed. Meetmed 3A-5.1-1 kuni 3A-5.1-6.									
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee veba läbilaskevõime ulatuses		Kavandatud kõrraudtee arvestab võimaluste piires kohaliku rongiliikluse võimaluse ja vajadustega	Erinevusi võrreldavate trasside vahel polnud.		Mõju puudub										
6. VARA															
6.1 Ehitised lähinaabruses	Trassikoridoris hooneid ei paikne.	Ehitisi paikneb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe	Valitud trassialternatiiv korral paiknevad hooned raudteest kaugemal.	Meetmeid ei seatud	Ehitistele mõju ei avaldu.	Meetmeid ei seata									
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekilomeetrilises koridoris paikneb 0 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Valitud trassialternatiivi korral jääb raudtee lähedusse vähemal määral elamumaad		Võimalik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäringutest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed	Trassi läheduses ei paikne olulisel määral maad, mille puhul võiks toimuda maa turuväärtuse oluline suurenemine	Muu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult vähe (või suureneb võimalikult palju)	Erinevusi võrreldavate trasside vahel polnud.	Meetmeid ei seatud	Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub täiendavate maha- ja peaelesõitude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.	Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahasõitude rajamine									
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR															
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõltuvad arengutest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põllumajanduslik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 0 ha haritavat maad	Maa põllumajanduslik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Haritavat põllumajandusmaad kasutusest välja ei jää.	Meetmeid ei seata									
7.3 Põllumajandus-maade terviklikkus	Raudteerajatiste alla jääb 0 ha haritavat maad	Põllumaa säilib võimalikult terviklikuna		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.4 Maa metsamajanduslik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 115,2 ha metsamaad	Maa metsamajanduslik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja metsamaa	Planeeringus on vajalik keskkonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale metsale									
7.5 Maavarad	Vaadeldav trassilõik maardlaid ei läbi.	Juurdepääs ja kättesaadavus tagatakse kõigile maavaradele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid

Etapp	Olemasolev olukord	Teostatavus	Trassivalik	Maakasutusõiguste lähendus				Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kõlbulus				Tähtsus	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsus	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsus	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsus	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LÄHTEKOHTADE															
1.1 Natura 2000 rilargustiku alal	Tõenäoliselt kaitsen ei ole piirkonnale vastavaid liike, ja kõrgusest lähtuvalt, nii 12 km ulatuses liigu sarve vahelisi lihatõuke.	Puudub ohtlikume ja kaaluteema kaitse alla vot selleks, et nii piiranda kui vähendada ohtlikumaid mõjusid. Kõrgusliku kuulsuse alade kaitse eesmärkidele ja alade terviklikkuse oleks oleksid.	Trassivalik on leitud eelpoolt kõrgusliku kõrgusliku ohtlikumaid mõjusid kõrgusliku kõrgusliku alade kaitse eesmärkidele ja alade terviklikkuse oleks oleksid.	Tähtsuse hinnang oleneb liigist ja ei ole ei selge seoses, ainult selles osas on piirkond kõrgusliku ja ohtlikke trassiparameetrite.	Kõrgusliku liigumise piirangud kaaluteemid olisaid kõrgusliku kõrgusliku kõrgusliku ohtlikumaid mõjusid ja mõjusid, kaalutlusi ohtlikus

Etapp				Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassi lõigu lõunaosa kulgeb Luitemaa linnu- ja loodusala vahetus läheduses, keskosas ristumine Reiu jõe loodusalaga	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et nii otsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade tervikliikusele oleks välistatud.	Trassivaliku etapis konkreetseid aspekte ei seatud, pulvertsooni rajamine Luitemaa ja trassi vahele ei osutunud lähedalpaikneva asustuse tõttu võimalikuks	Meetmeid ei seatud	Põhja-Läänemaa loodusala kaitseväärtustele võib eelkõige avaldada mõju läbi servaefekti ning veerežiimi muutuste. Linnuala puhul avaldusvad mõju elupaigakompleksi killustatus ning häringud Raudtee ristumisel Reiu jõe loodusalaga võib ebaõnnestunud projektlahenduste puhul tekkida negatiivseid suundumusi nii veekogude hüdromorfoloogilises seisundis (sh voolurežiim, liigne voolukiirus, põhjaerosioon), mis otseselt rikuvad veelupaiga kvaliteeti kui vee-eelustiku liikumisvõimalusi, samuti võib lahendus rikkuda kaldastruktuure.	Luitemaa loodusala puhul (4H-1.2-2) hoida trass võimalikult kitsas, mitte raiuda trassi läbineservas trassi ja kaitseala vahelist (nii palju kui sällinud) puistut, tagada veerežiimi säilimine. Tagada Ura jõe ületuset jõe hüdromorfoloogiline ja seeläbi ökoloogiline seisund, tagada Ura jõe põhjakaldal pinnasevete režiim ja liikumine. Ura jõe füüsiline mõjutamine välistada, soovitusliikult jõe põhjakalda tammialal kasutada pikemat estakaadi. Linnuala (4H-1.2-1) linnustiku elupaikade killustamise ja elupaigakao vähendamiseks hoida trass võimalikult kitsas, mitte raiuda trassi läbineservas trassi ja kaitseala vahelist (nii palju kui seda on sällinud) puistut, tagada veerežiimi säilimine, tagada Ura jõe hüdromorfoloogiline seisundi säilimine, rakendada häringuid minimeerivaid ning lindude ja raudteetaristu ning rongiga kokkupõrkeohtu. Reiu jõega riste (4H-1.2-3) tehnilise lahendusega tuleb tagada, et sild ega selle rajamine ei mõjutaks jõe hüdromorfoloogilist seisundit ning seeläbi ökoloogilist seisundit. Välistada tuleb jõe kitsendamist, tõkestamist, veevoolu katkestamist, jõesängi ja kaldastruktuuri rikkumist. Reiu jõe puhul tuleb arvestada ülejutuste esinemisega. Soovitav on rakendada sillalahendust, mis võimaldab säilitada kaldavõõndi struktuuri ning tagab pool-veeliste, kuid vajadusel ka maismaaimetajate liikumisteed. Välistada tuleb setete kandumine jõkke (otsestel ehitustöödel, kuivendussüsteemide rekonstrueerimisel). Vältida ehitustegevust suurvete perioodil ning jõeslimu ja õhtilaste rände ja kudeperioodil.										
1.3 Suremus		Populatsiooni elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liikluse olla oluline mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee pirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud ulatuses on see seotud kriteeriumitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud	Kokkupõrked rongidega ning raudteega seotud taristuga on esmaseim ning otseseim transpordi negatiivne mõju, suurimetajatega kokkupõrgete äraholdimiseks, mis võivad ka tekitada kahjustusi rongile, on nähtud ette raudtee tarastamine. See omakorda avaldab olulist negatiivset mõju loomapopulatsioonidele, juhul kui ei tagata loomadele sobivaimatesse asukohtadesse pilsaval tuljal läbipääse (kriteerium 1.6). Minimeerimaks elupaikade killustatusest tulenevaid olulisi probleeme väikeimetajate populatsioonides, on loodusuuringus esitatud soovitus rajada raudtee tarastus sellisena, et see oleks väikeimetajatele läbitav, omakorda see aga suurendab väikeloomade suremust trassil. Lisaks otsesele kokkupõrkele liikuva rongidega võivad teatud elustikurühmad, eelkõige linnud, saada viga ka kokkupõrgetes muu raudteega seotud taristuga - võrkaedadega, elektriliinidega. Eriti ohustatud on metsakanalised (sh metsis), kakulised, antud lõigus ka arvukat esinev ódosrr. Ebaõnnestunud lahendused võivad põhjustada ka teiste loomarühmade suremust (nt kahepaiksed).	Luitemaa linnuala kontakttsoonis on vajalik rakendada meetmeid linnustiku raudtee ja taristuga seotud kokkupõrgete vältimiseks (4H-1.3-1) Heakvaliteedilistes kahepaiksete elupaigas on vajalik rakendada meetmeid kahepaiksete suremuse vähendamiseks.										
1.4 Häringud	Trassilõigu mõjulatuses häringutundlike linnuliikide pesitsuspiirkondi ei esine, siiski linnukaitseliselt olulistes lõikudes tuleb inimtegevusega seotud häringutega arvestada ka teiste liikide esinemisalde piirkondades - antud juhul Luitemaa linnuala kontaktvöndis	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb viia müra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimiumini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealustele liikidele.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Eelkõige ehitustöödega kaasneb erakordne inimeste ja masinate liikumisintensiivsus ja müra. Lindude jaoks on tegemist ajutise, ent väga tugeva häringuga. Pesitsuperioodil tooks see suure tõenäosusega kaasa territooriumide hülgamise paljude liikide poolt. Häringute mõju võib avalduda ka peale raudtee valmimist, kui raudtee hooldusega kaasnev inimkoormus võib põhjustada häirimist, mille suhtes on eriti tundlikud kanalised ja rõõvlinnud. Raudteeliikluse müra võib olla ohuteguriks, kuid on näitedi kus ka häringutundlikud liigid on edukalt raudtee- ja mantteemüraga kohanenud. Trassilõigu mõjulatuses häringutundlike linnuliikide pesitsuspiirkondi ei esine, siiski linnukaitseliselt olulistes lõikudes tuleb inimtegevusega seotud häringutega arvestada ka teistes linnustikuliselt olulistes lõikudes - antud juhul Luitemaa linnuala kontaktvöndis.	Trassi kavandamisel tuleb arvestada, et linnustikuliselt olulistes lõikudes (4H-1.2-1) tuleb ehitustööde teostamist vältida linnustiku pesitsusperioodil. Soovitus on vältida ka eelnevalt märgitud piirkonna kõrval mujal metsamaadel trassi rajamisega seotud raietöödest kevadise raierahu perioodil (15. aprillist 15. juunini).										
1.5 Elupaikade kadu	Lõik kulgeb kulgeb taas valdavalt metsamaastikus, mida lõikavad Valga-Ulu maantee ning Reiu ja Vaskjõgi, mille kallastel leidub niiduelupaiku ning põllumajandusmaid ning inimasustust. Vasta-valt Corine maakattetüpoloogiale on trassilõigu 50 m lauses otsese ja vältimatu negatiivse mõju tooris järgmine maakate - heitlehised metsad 3 ha, okasmetsad 14 ha, segametsad - 25 ha, ülemineku-lised metsaalad mineraalmaal - 6 ha, ülemineku-lised metsaalad soodes - 1ha, erinevad põllumajandusmaad - 9 ha. Trassile jäävad metsad on valdavalt tugevalt majandatud (kuivendatud, lageraie võtet kasutades raiutud) ning enamasti võrdlemisi noored (valdavalt kuni 75-85 aastased), valdavad mustika, jänesekapsa-mustika, kanusambla-mustika, kohati ka naadi ja angervaksa kasvukohatüübid. Trassil ja selle läheduses olulist väärtust omavateks elupaikadeks (sh VEP-id, niidud või märgalad) on kooslused Ura jõe kallastel ja Luitemaa loodusalal, lõigu keskosas trassist u 100 m kaugusel olevad VEP-id ning trassilõigu põhjaosas projekteeritava hoiuala kooslused, mis jäävad trassist minimaalselt u 100 m kaugusele, märkimist väärin ka endine turba-ala (kaitsealuse taimeliigi kasvukoht) trassist ida lõigu lõunaosas.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähemväärtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avalduv mõju on võimalikult kiirelt taastuv.	Asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Lõik kulgeb suhteliselt suures osas majandatud metsamaastikus, kus konkreetseid kõrge elustikulise väärtusega elupaiku on piiratud. Trassi poolt potentsiaalselt enimohustatuks on lõik Luitemaa loodus- ja linnuala kirdenurga vahetus läheduses (4H-1.2-1, 4H-1.2-1), kus trassi mõju avaldub nii läbi servaefekti kui võimalike veerežiimi muutuste. Linnuelupaikadega seotult võib avaldusda negatiivne mõju valgesaig- kirjurähni elupaigale, vähem negatiivne mõju musträhni ja väike-kärbsenäpi elupaigale, raudtee rajamine kahandab metsise elupaiga sidusust (ehkki pärimised Mõtuse metsisemängupaiga seotud metsise elupaigad paiknevad trassist võrdlemisi eemal), eelkõige õõsorre ohustavad kokkupõrked rongidega. Veerežiimi säilitamise nõude järgimisel eeldatavalt mõju lõigu kesosas paiknevatele VEP-idele ei ole oodata. Reiu jõeküla projekteeritava hoiualaga (4H-1.2-3) seotult paiknevad kaitstavad elupaigad (praegusel hetkel VEP-id, mille kaitseks pole sõlmitud vastavaid lepinguid) trassistist u 100-150 m kaugusel, seega otsest mõju ei esine, arvesatada tuleb kaudse mõjuga, samuti tuleb arvestada planeeritud ViaBaltica maanteekoridori kumulatiivsete mõjudega	Luitemaa loodusala puhul (4H-1.2-2) tagada veerežiimi muutmuatus (vältida kuivendamist, pinnasevee ümbersuunamist, säilitada Ura jõe ja selle lammialadel olev veerežim), hoida trassikoridor võimalikult kitsas, mitte säilitada (võimalusel taastada) trassi ja ala vahele jäävat puistut. Trassi rajamisel antud asukohta ei ole metsalinnustiku elupaigakadu (4H-1.5-1) tähelikult vältida võimalik, olukorda leevendab trassikoridori hoidmine võimalikult kitsana (sh vältides trassi ning Luitemaa vahelises puhvertsoonis kasvava puistu raumist, kus seda veel on sällinud) ning piirkonnas veerežiimi muutmistest tuleneva negatiivse mõju ärahoidmine, samuti elupaigakvaliteedi langemist ärahoidvate või leevendavate meetmete rakendamine (ehitus- ja hooldusfaasis häringute vähendamine, suremuse ja kokkupõrkeohu vähendamine (4H-1.3-1, 4H-1.4-1) Reiu jõeküla hoiuala läheduses hoida trassikoridor võimalikult kitsas, tagada olemasoley veerežiim (4H-1.2-3)										
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärieffektid)	Trassilõigu lõunaosa lõikub Lõuna-Pärnumaa metsaelupaikade tuumikusse, mis on ülioluline suurimetajate eluala ja liikumispirkond, ka lõigu põhjaosa ümbritsev metsaala on maakondliku tähtsusega rohetuumalaks.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivalikul arvestati rohestruktuuride killustatuse ja barjäärieffektidega, trassilõigu valimisel konkreetseid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Trassivalikul elupaikade killustatust vähendavaid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada erinevate loomaliikide elupaiku ja elupaigakomplekse. Raudtee negatiivne mõju avaldub reaalse füüsilise tõkkena - raudtee tõkes ulatuses tarastamisega lõigatakse läbi maismaaimetajate liikumisteed, raudtee muldkeha on füüsiliseks takistuseks kahepaikseteele ja roomajatele, ebaõnnestunud lahendused võivad takistada vee-elustiku ja poolveeliste liikide levikut. Rajatav raudteekoridor koos rongiliiklusest tulenevate häringutega võib killustada ka teatud linnuliikide (metsalindude) elupaiku. Elupaikade killustatuse osas tuleb eelkõige arvestada lõigu lõunaosas suurimetajate olulise liikumisalaga trassiääre raba serval ja soistes puistutes ning Vaskjõe põhjakaldal, kus on suurimetajate liikumisvõimalustega arvestamine esmatähtis pirkonnas välja kujunenud loomade elupaikade ja liikumisalade hoidmiseks. Eelkõige lõigu lõuna- ja põhjaotsas tuleb arvestada kahepaiksete elupaikade killustatusega. Kuna trass ristub Reiu jõega, tuleb selle puhul erilist tähelepanu pöörata vee-elustikuga seotud killustatuse ärahoidmisele.	Antud lõigu osas tuleb rajada loomade läbipääsuks ökoduktid(4H-1.6-2, 4H-1.6-4) täiendavaks läbipääsuks tuleb Ura jõe sillale rajada juurde ka roheriba, mis võimaldaks samuti loomade liikumist(4H-1.6-1). Veekogude ristete rajamisel tagada poolveeliste liikide ja väiksemate maismaaloomade läbipääsudeks sobivad kallasrajad nii Ura, Reiu kui Vaskjõel (4H-1.8-1, 4H-1.8-2 ja 4H-1.8-4), vee-elustikuga tuleb eriti ettevaatlik olla Reiu jõel. Nii lõigu lõuna (Ura jõe kaldaalad) kui põhjaosas (Vaskjõe põhjakallas) esinevas niiskes metsas ja veekogude kallastel paiknevate kahepaiksete elupaikade sidusise tagamiseks tuleb luua sobivad läbipääsud (4H-1.6-6...1B-1.6.10).										
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi on enamusel trassilõigust keskmiselt kuni suhteliselt kaitstud. Alal levivad ilma olulise põhjaveevaruta kihid. Trassikoridoris 2 puurkaevu.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega alal. Konkreetseid meetmeid trassivaliku etapis ei seatd.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega lõikudes ning kaevude vahetus läheduses. Antud lõigul on põhjavee kaitstus parem. Sellest hoolimata võib läbi poorsete kivimite reostus levida. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnasesse, liigub kõrge pinnasevee või sadevete mõjul sügavamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavette. Tulemuseks on piirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnasel ning põhjaveel on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevenduv biolagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, millised kaevud jäävad rajatava raudteetrassi kaitsevöndisse või läbi milliste kaevude sanitaarkaitseala trass kulgeb ning sõltuvalt pirkonna hüdrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik lihkeenida või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamiseks (4H-1.7-1; 4H-1.7-2). Kinnistute joogiveega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetasseme alanemine, veekvaliteedi halvenemine) tagada muul moel. Kui on vajalik põhjaveetaseme alandamine, tuleb seda teha selliselt, et see ei mõjutaks negatiivselt looduskeskkonda (taimestikku ja antud piirkonna kooslusi tervikuna). Raudtee rajamisel tuleb kinni pidada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetest, samuti jälgida tehnika korrasolekut, et vähendada pinnasereostumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise riski .										
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassilõik kulgeb Ura, Reiu ja Vaskjõe ning trassilõik ristub kõigi nimetatud vooluveekogudega. Maapind on valdavalt tasane ning äravool piiratud, metsa-alad on valdavalt kuivendatud-kraavitatud, Reiu ja Vaskjõe alamjooksul esineb üleujutusi. Trass jääb kogu ulatuses valdavalt nõgi poolt korrasholtavate maaparandussüsteemide alale. Trassilõigu läheduses olulisi suuremaid märgaleisid ei esine, samuti ei leidu olulisemaid seisuveekogusid.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju piirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastatakse senises funktsioonaalsuses.	Trassivaliku puhul on eeltingimuseks seatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassiäärsetel aladel praeguse veerežiimi tagamine, sh MPS-ide säilimine, kaitstavatel aladel üldjuhul ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Vooluveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Konkreetseid, asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Ebaõnnestunud tehnilise lahendusega raudteemulle võib põhjustada ebasoovitavaid muutusi pinna- ja pinnasevee tasemetes ning äravoolurežiimis, mis võib omakorda mõjutada nii metsamaa metsandusliku kasutust kui muuta väljakujunenud ökosüsteemi tasakaalu. Raudtee mulde ristumisel vooluveekogudega võib ebaõnnestunud projektlahenduste puhul tekkida negatiivseid suundumusi nii veekogude hüdromorfoloogilises seisundis (sh voolurežiim, liigne voolukiirus, kuivaperioodidel liigõhuke veekiht, põhjaerosioon) kui vee-eelustiku liikumisvõimalustes.	Tagada trassile- ja selle vahetusse lähedusse jäävate maaparandussüsteemide toimimine (piisava ärvu ja suurusega veejuhtmete viimine läbi raudteetammi), sellisena et trassi rajamisega ei kaasneks muudatusi olemasolevas pinna- ja pinnasevee tasemes ja liikumisstruktuurides. Ka kuivendamata lõginisketes kohtades tuleb tagada pinnasevee liikumine läbi mulde. Loodusobjektide piirkonnas tuleb tagada, et kuivendussüsteemide ümberehitusel või nende trassist läbviimisel ei kaasneks ka täiendav kuivendamine. Trassiga ristuvate Keskkonnaregistri kohaste vooluveekogude puhul tuleb risted lahendada selliselt, et oleks kõikides oludes tagatud vooluvee juhtimine trassist läbi, selliselt et ristest tulenevalt ei kaasneks olulisi muutusi veetasemetes, voolukiirustes jt veekogu iseloomustavates parameetrites, vajalik on tagada, et veekogu (loodusliik või rajatav kivisest-kruusasest materjalist) põhjastruktuur kulgeks läbi silla-truubi.										
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef on kogu trassi alal tasane (lõunaopolses osas 5-10 m (Rabametsa rabas ka >13 m); põhjapoolses osas kohati < 5 m). Enamus trassist jääb mereliste liivade leviku alale. Andmed pinnakatte paksuse kohta on katkendlikud. Lõunapoolses osas peaks pinnakatte paksus olema enamasti 5-10 m vahemikus. Liivade all lamavad jääjärvelised nõrgad savipinnased (viirsavi). Pärnu maakonna ehitusgeoloogilise kaardi seletuskirja andmetel muutub liiva paksus enamasti vahemikus 2-6 m ja nõrga viirsavi paksus vahemikus 3-15 m. Kohati võib nõrkadel savipinnastel lasuv liivakiht puududa, ni et savipinnased algavad vahetult kasvukihi all. Trassiga lõikuvate jõgede läheduses ja lammialal levivad jõesetted.	Nii trassivalikul kui ka tehniliste lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Pinnasetõude läbimõtlematu teostamine võib kaasa tuua veerežiimi muutused ja mõjud elusloodusele. Muutised reljeefis on raudtee rajamise puhul teatud osas vältimatud, kuid piirduvad peamiselt trassi kaitsevöönditega (kõrgemate viaduktide puhul mõnevõrra laiemal alal).	Maakonnaplaneeringus eraldi meetmeid välja ei tuua. Projekteerimise etapis on vajalik täpsustada geoloogilise uuringu raames trassilõigud ja pirkonnad, kus on vajadus kavandada täiendavaid meetmeid. Meetmete väljatöötamisel on vajalik lähtuda asukohapõhisest ehitusgeoloogilisest situatsioonist ning maksimaalselt tagada olemasoleva veerežimi ja võimalikult suures osas reljeefi säilimine.										
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Seni valdavalt mürast mõjutamata elukeskkond, üks ristumine märkimisväärse riigimaanteega (Valga Ulu IV klassi tee, 2013 AKÖL ca 2800).	Valdavalt on müratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodud välisõhu normtasemed on lähtepunktiks leevendavate meetmete vaajduse hindamisel.	Trassivalikul toodi välja, et müra osas on tegemist kõige väiksema negatiivse mõjuga trassialternatiiviga, kuid leevendavad meetmed on teatud piirkondades siiski vajalikud.	Eskiisile on kantud võimalikud müra korfiktalad, kus tuleb ette näha mürakaitsemeetmed.	Valdavalt tegemist uue häringuga seni märkimisväärsest mürast mõjutama piirkonnas. Samas on mürast mõjutatud eluhoonid lõigu (10,8 km) kohta suhteliselt vähe, suur osa lõigust kulgeb läbi tihedalt asustamata metsapiirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) asub 4 elu- või ühiskondliku hoonet (0,4 hoonet/km), • 500 m raadiuses asub 31 elu- või ühiskondliku hoonet (2,9 hoonet/km), • 1 km raadiuses asub 98 eluhoonet (9,1 hoonet/km).	Teatud piirkondades tuleb ette näha mürakaitsemeetmed müratõkete või mudivallide näol, meetmete maht lõigu kohta on suhteliselt väike: müratõkkeseinte/vallide koondpikkus on suurusjärgus ca 2000 m. Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormidele vastav müratase elupiirkondades. Meetmed 4H-2.1-1 kuni 4H-2.1-5.										
2.2 Välisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda ülemäärast õhusaastet.		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukeskkond.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, mille kohaselt ei tohi üldvibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisruumides ületada järgmisi väärtusi: • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Trassivalikul toodi välja, et tegemist on kõige väiksema negatiivse mõjuga trassialternatiiviga, kuid leevendavate meetmete vajadust tuleb teatud piirkondades siiski analüüsida.		Valdavalt tegemist uue häringuga seni märkimisväärsest mõjutamata piirkonnas, suur osa lõigust kulgeb läbi tihedalt asustamata metsapiirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) asub 4 elu- või ühiskondliku hoonet (0,4 hoonet/km).	Vibratsiooni tekke vähendamine rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, sileda kontaktpinnad), vajadusel lähimate hoonete sõlisiirete konstruktsiooni tugevdamine.										
2.4 Elektro-magnetiline mõju	Olemasolev elektromagnetkiirgus seotud olemasolevate kiirgusallikatega (elektriliinid, raudteeside mastid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkiirgust. Valguse liigset hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sidesüsteemide keskkonnamõju avaldub eelkõige läbi elektromagnetkiirguse. Raudtee elektrirajatiste mõju on uuritud (ulatub varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele objektidest). Mõju tervisele on pahjuski ebaselge ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagnetilise mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.										
3. EHITATUD KESKKOND															
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmeid ei teki	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud selliselt, et jäärtmekogused on minimaalsed ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusväärtusi.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3.3 Õnnetuseoht	Alal valdavalt mus tee määratlusega väikese liikluskoormusega maanteed, lisaks Valga-Ulu põhimaantee. Eritasandiline ristumised puuduvad. Ohtlikke- ja suuroluga ettevõtteid piirkonnas ei paikne. Tundlikeet aladest piirkonnas Luitemaa looduskaitseala, Ura jõgi, kaitsealune Reiu jõgi, Vaskjõgi,	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on viidud minimumini. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses ligipääs päästeautodele, et võimalike õnnetuste likvideerimine oleks operatiivne. Õnnetuste tagajärgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Trassivalikul arvestati õnnetuseohtu suurendavate objektide esinemist ja tagajärde ulatust ja raskusastet kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee kesktejest). Veeremi rööbastelt mahasõidul füüsiline oht, sh sissesõit hoonesse. Kemikaalõnnetuse puhul arvestatakse eriti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doomineefekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee kesktejest. Arvestatakse ohtlike veostega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee kesktejest. Arvestatakse kemikaalõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.	Meetmeid ei seatud	Mõju üksnes riskide realiseerumisel. Tagajärje raskusaste erineb tsoonide lõikes: • I tsoonis (trassikoridor, kõige kritiilisem tsoon) 4 elu- ja ühiskondlik hoone ning 7 kõrval- ja tootmishoonet; • II tsoonis 31 elu- ja ühiskondliku hoonet ning 44 kõrval- ja tootmishoonet; • III tsoonis 98 elu- ja ühiskondliku hoonet ning 144 kõrval- ja tootmishoonet. Trass ristub kahe vooluveekoguga, millest ülesõit raudtee silla kaudu. Õnnetuse korral võimalik veekeskkonna reostus.	Meetmeid ei seata										
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS															
4.1 Elutingimused	Lõik 4H läbib valdavalt hajusa asustusega piirkonda, läbides ühes asukohas olemasolevat Rabaküla küla. Lähim majapidamine jääb ligikaudu 100 meetri kaugusele trassist (KM 4,2). Tegemist on avatud maastikuga. Lõik möödub Metsaääre külast, lähim majapidamine jääb ligikaudu 400 meetri kaugusele trassist (KM 5,0-5,5)	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimalikult vähe	Osa suuremast võrdlusgrupist. Võrdlusgrupid ei ole täielikult võrreldavad, kuna läbivad nii Pärnu linna kui maaasulaid	Meetmeid ei seatud	Elukeskkonna kvaliteedi langus võib tuleneda subjektiivsetest hinnangutest raudtee tajutavale lähedusele ning objektiivsetest muutustest keskkonnas. Objektiivsete tingimuste leevendamine toimub vaadeldavuse kontekstis ning müra leviku piiramisega.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega										
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna taluvusvõime	Lõik 4H läbib valdavalt hajusa asustusega piirkonda, läbides ühes asukohas olemasolevat Rabaküla küla. Lähim majapidamine jääb ligikaudu 100 meetri kaugusele trassist (KM 4,2). Tegemist on avatud maastikuga. Lõik möödub Metsaääre külast, lähim majapidamine jääb ligikaudu 400 meetri kaugusele trassist (KM 5,0-5,5). Teadaolevaid olulisi sihtpunkte lõigu läheduses ei paikne.	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Osa suuremast võrdlusgrupist. Võrdlusgrupid ei ole täielikult võrreldavad, kuna läbivad nii Pärnu linna kui maaasulaid	Meetmeid ei seatud	Piirkonna tajutav identiteet võib teiseneda Rabaküla küla piirkonnas. Mõju tajumine olulisena sõltub subjektiivsetest hinnangutest ning keskkondliku identiteedi olulisusest. Mõju leevendamine on võimalik meetmetega, mis vähendavad raudtee tajutavat kohalolu - mürataset ning vaadeldavust.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega										
4.3 Rahvastiku areng	Piirkond, kus rahvaarv on valglinnastumise perioodil suurenenud	Rahvaarvu suurenemine ei pöördu rahvaarvu vähenemiseks		Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõltuvad arengutest laiemal territooriumil	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
5. JUURDEPÄÄS															
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kindlasti riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud alternatiivide vahel võimalik välja tuua, kuna mõlema realiseerimisel kaasneks võrreldavad määral liikumisbarjääride teket	Juurdepääsud tagatakse kõigile kinnistutele	Raudtee tekitab liikumisbarjäärí Rabaküla külas. Raudtee läheduses ei paikne teadaolevaid olulisi sihtpunkte	Nõidatakse trassist läbipääsud ja ühendusteed. Meetmed 4H-5.1-1 kuni 4H-5.1-6.										
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses		Kavandatud kiirraudtee arvestab võimaluste piires kohaliku rongiliikluse võimaluse ja vajadustega	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul tekib põhimõtteline võimalus arendada välja kohalik reisirongiliiklus Pärnu kavandatud peatuse toel		Mõju puudub										
6. VARA															
6.1 Ehitised lähinaabruses	Trassikoridoris paikneb elu- ja ühiskondlikke hoonesid 4 ning kõrval- ja tootmishoonesid 7.	Ehitisi paikneb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud võimalik välja tuua, kuna mõju erineb linnalises ja maalises keskkonnas	Meetmeid ei seatud	Ehtitsteni võib ulatuda ülenormatiivne müra või vibratsioon; vajalik võib olla hoonete võõrandamine.	Raudtee on paigutatud selliselt, et mõju ehitistele oleks minimaalne. Võimalike mõjude leevendamine toimub müra ja vibratsiooni levikut piiravate meetmetega, mille täpne lahendus selgub projekteerimise etapis.										
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekilomeetrilises koridoris paikneb 15,6 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud võimalik välja tuua, kuna mõju erineb linnalises ja maalises keskkonnas		Võimalik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäringutest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega										
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed	Kuna raudtee antud asukohas puudub, ei ole tänane maakasutus välja kujunenud raudtee võimalusi arvestades.	Muu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult vähe (või suureneb võimalikult palju)	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul tekib tõenäoliselt võimalus arendada välja Pärnu kaubajaam.		Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub täiendavate maha- ja pealesõitude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.	Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahasõitude rajamine										
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR															
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõltuvad arengutest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põllumajanduslik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 6,6 ha haritavat maad	Maa põllumajanduslik kasutus säilib võimalikult muutumatuna			Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja põllumajanduslik maa	Planeeringus on vajalik keskkonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale põllumajandusmaale										
7.3 Põllumajandus-maade tervikliikkus	Lõik 4H puhul tekib ühes asukohas olukord, kus

Etapp	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassilõik ristub Reiu jõe loodusalaga ning läbib Pärnu loodusala piki sellest välja tsooneeritud endist raudteetammi	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia sellisel, et mi otsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks välistatud.	Trassivalikus on lähtutud esialgsest eskiisist, mille kohaselt raudtee ning sellega seotud taristu on võimalik Pärnu loodusalal rajada endisele raudteetrammile sellisena, et ei ole vajalik olemasoleva koridori laiendamine, va õgvendus kagunurgas, ning on rakendatavad meetmed killustatuse vähendamiseks	Nimetatud tingimustega on põhimõtteliselt arvestatud (planeeringueskiisi täpsuasatmes)	Pärnu loodusalal raudtee rajamine olemasolevasse trassikoridori otseselt kordoriräkneid elupaigatüüpe ei mõjuta, avaldada võivad kaudsed mõjud, kaasa arvatud killustatus. Raudtee ristumisel Reiu jõe loodusalaga võib ebaõnnestunud projektlahenduste puhul tekkida negatiivsed suundumusi nii veekogude hüdromorfoloogilises seisundis (sh voolurežiim, liigne voolukiirus, põhjaerosioon), mis otseselt rikuvad vee-elupaiga kvaliteeti kui vee-elustiku liikumisvõimalustes, samuti võib lahendus rikkuda kaldastruktuure.	Pärnu loodusala (4D-1.2-1) läbimisel tuleb raudtee ning sellega seotud taristuelementidega jätada väljatsooneeritud koridori piiresse, välja arvatud õgvendus kagustas ning Reiu taimla tee ristel, mis otseselt ei mõjuta ala kaitseväärtusteks olevaid elupaiku. Vältida tuleb veerežiimi mõjutamist, sh kuivendamist. Trassiga külgnevatel aladel ei tohi teostada raudtee kaitsevöndis puude raiet, üksikpuid võib raiuda eranjuhul. Ehkki ala pole oluline suurimetajate liikumisala, on ala terviklikkuse säilitamiseks vajalik leida erilahendusi tarastamisele. Reiu jõega riste (4H-1.2-3) tehnilise lahendusega tuleb tagada, et sild ega selle rajamine ei mõjutaks jõe hüdromorfoloogilist seisundit ning seeläbi ökoloogilist seisundit. Vältatada tuleb jõe kitsendamist, tõkestamist, veevoolu kaitestamist, ideaalsp ja kaldastruktuuri rikkumist. Reiu jõe puhul tuleb arvestada üleujutuste esinemisega. Soovitav on rakendada sillalahendust, mis võimaldab säilitada kaldavõndi struktuuri ning tagab nii pool-veeliste, kui ka maismaaimetajate liikumisteed. Vältatada tuleb setete kandumine jõkke (otsestel ehitustöödel, kuivendussüsteemide rekonstrueerimisel). Vältida ehitustegevust suurvete perioodil ning jõesiinu ja lähilaste rõnde ja kudeperioodil.								
1.3 Suremus		Populatsiooni elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteet, seotud taristul ja seal toimuval liikluset olla olulist mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee piirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud ulatuses on see seotud kriteeriumitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud	Kokkupõrked rongidega ning raudteega seotud taristuga on esmaseim ning otseseim transpordi negatiivne mõju, suurimetajatega kokkupõrgete ärahoidmiseks, mis võivad ka tekitada kahjustusi rongile, on näitud ette raudtee tarastamine. See omakorda avaldab olulist negatiivset mõju loomapopulatsioonidele, juhul kui ei tagata loomadele sobivaimatesse asukohtadesse pisiavad hulgal läbipääse (kriteerium 1.6). Minimeerimaks elupaikade killustatusest tulenevaid olulisi probleeme väikeimetajate populatsioonides, on loodusuuringus esitatud soovitus rajada raudtee taraatsu sellisena, et see oleks väikeimetajatele läbitav, omakorda see aga suurendab väikeloomade suremust trassil. Lisaks otsesele kokkupõrkele liikuva rongidega võivad teatud elustikurühmad, eelkõige linnud, saada viga ka kokkupõrgetes mui raudteega seotud taristuga - võrkaadadega, elektriliinidega. Ebaõnnestunud lahendused võivad põhjustada ka teiste loomarühmade suremust (nt kahepaikased). Antud lõigu puhul tuleb kokkupõrgete ohuga arvestada eelkõige Pärnu loodusala piirkonnans, kus on soovitatav looduda tarastamisest.	Antud lõigus on soovitav rakendada raudtee tarastamisel Pärnu loodusala lõigus kompromissilahendust, mis vähendaks ala killustatust ning võimaldaks loomadel raudteed ületada.Pärnu loodusala lõigus raudtee tarastamisel erilahendusele (st raudtee on ohutuse tingimustele vastavalt osaliselt piiratud, kuid mitte sellisel, mis tõenäoliult katkestaks ka suurimetajate liikumisvõimlused) jõudmine suurendab suurimetajate ja rongi kokkupõrkeohtu, suremus antud lõigus siiski ei ole oluline, kune see lõik ei ole niivõrd oluliseks loomade liikumisteeks. Antud lõigul on kindlasti asjakohane kaaluda trassilõiguga seotud audio-visuaalsete märgiste rakendamist. Linnustikuga seotud kokkupõrgete vältimiseks rakendada Pärnu Maastikukaitseala lõigul raudtee taristu (kontaktliinid) märgistamist (4D-1.3-1)								
1.4 Häringud	Trassilõigu lõunaosa mõõdub must-toonekure pesapaigast, häringudega tuleb arvestada ka Pärnu maastikukaitseala lõigus, kus esineb ka mitmeid kaitsealuste linnulikke elupaiku.	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb viia müra ehituseagne ja kasutuseagne teke minimumini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealuste liikidele.	Teostatud trassiõgvendus viis trassi pesast eemale, vähendades seega ka häringuid.	Trassiõvendus positiivse mõjuga must-toonekure pesitsuspaiga suhtes	Eelkõige ehitustöödega kaasneb erakordne inimeste ja masinate liikumisintensiivsus ja müra. Lindude jaoks on tegemist ajutise, ent väga tugeva häringuga. Pesitsuperioodil tooks see suure tõenäosusega kaasa territooriumide hülgamise paljude liikide poolt. Häringute mõju võib avaldada ka peale raudtee valmimist, kui raudtee hooldusega kaasnev inimkoormus võib põhjustada häirimist, mille suhtes on eriti tundlikud kanalised ja rõõvlinnud. Raudteelõikuse müra võib olla ohuteguriks, kuid on näiteid kus ka häringutundlikud liigid on edukalt raudtee- ja maanteemüraga kohanenud. Teostatud trassiõgvendus viis trassi must-toonekure pesapaigast küll mõnevõrra eemale, siiski on trass siiski piisavalt lähedal (u 650 m).	Trassi kavandamisel tuleb arvestada, et linnustkuiladel olulistes lõikudes (4D-1.1-1 ja 4D-1.4-2) tuleb ehitustööde teostamist vältida linnustiku pesitsuseperioodil, sel perioodil tuleb vältida ka olulisemate hooldustööde teostamist. Soovitus on vältida ka eelnimetatud piirkondade kõrval mujal metsamaadel trassi rajamisega seotud raietöödeet kevadise raierahu perioodil (15. aprillist 15. juunini). Projekti kavandamisel tuleb häringute esinemisega arvestada must-toonekure pesapaigale (4D-1.4-1). Eelkõige ehitustöödega seotud häringutega tuleb arvestada ka Pärnu maastikukaitsealal (4D-1.4-2).								
1.5 Elupaikade kadu	Lõik kulgeb kuigeb taiga valdavalt metsamaastikus, mida lõikab Reiu jõgi, mille kallastel on ka põllumajandusmaid ning inimasustust. Vastavalt Corine maakattetüpoloogiale on transpiirilõigu 50 m laiuses otsese ja vältimatu negatiivse mõju tsoonis järgmine maakate - okasmetsad 21 ha, segametsad - 2 ha, erinevad põllumajandusmaad - 5 ha. Lõigu lõunaosa metsades ja Reiu jõe kallastel olulist loodusliku väärtust omavaid kooslusi ei esine. Lõigu põhjaosa aga läbib Pärnu loodusala/maastikukaitseala, mille puistud on nii erinevate metsalindude elupaigaks kui laiguti väärtuslikeks metsaelupaikadeks. Endine raudteetrassikoridor loodusliku väärtust ei oma, välja arvatud trassil olevail liivkutel esinevad väga olulised kivisisalike elupaigad.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähemväärtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avaldav mõju on võimalikult kiirelt taastuv.	Trassivalikus on lähtutud esialgsest eskiisist, mille kohaselt raudtee ning sellega seotud taristu on võimalik Pärnu loodusalal rajada endisele raudteetrammile sellisena, et ei ole vajalik olemasoleva koridori laiendamine, va õgvendus kagunurgas, ning on rakendatavad meetmed killustatuse vähendamiseks	Nimetatud tingimustega on põhimõtteliselt arvestatud (eskiisi täpsuasatmes)	Antud lõigu puhul on oluline elupaikade kadu seotud eelkõige Pärnu maastikukaitseala lõiguga. Jäädes raudteega trassikoridori ei kaasne olulist otsest negatiivset mõju metsaelupaikadele, arvestada tuleb kaitseala elustikuga. Kaitseala elustikust on olulisiks liigiks kivisisalik, kelle olulised elupaigad paiknevad just trassilt vajaj tsooneeritud koridoris. Pärnu maastikukaitseala on ka oluline metsalinnustiku elupaik, kuid sellele ei kaasne olulist mõju raudtee rajamise ja kasutusega. Trassi lõunaosas olulisi loodusliikke elupaiku ei leidu.	Pärnu loodusala ja maastikukaitseala (4D-1.2-1 ja 4D-1.5-1) läbimisel tuleb raudtee ning sellega seotud taristuelementidega jääda väljatsooneeritud koridori piiresse, välja arvatud õgvendus kagustas, mis otseselt ei mõjuta kaitseväärtusteks olevaid elupaiku. Vältida tuleb veerežiimi mõjutamist, sh kuivendamist. Trassiga külgnevatel aladel ei tohi teostada raudtee kaitsevöndis puude raiet, üksikpuid võib raiuda eranjuhul. Trassi rajamisel endisele raudteetrammile tuleb taastada-rajada raudteesenvadese kivisisaliku uued elupaigad, arvestada tuleb ka linnustiku kaitsenõuetega (4D-1.5-2... 4D-1.5-3)								
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärefektid)	Lõigu piires kulgeb peamine suurloomade liikumisala Reiu jõe kallastel, samuti jõe idakalda metsades. Pärnu loodusala ise-enesest olulisiks suurimetajate liikumisalaks ei ole, kuid tegemist on ühtse metsamaastikuga (maskosdik tsumala TB), kus liigub ka suurimetajaid (eelkõige metsaitsi), kellega kokkupõrkeid on võndlemisi sageli esinenud Viidbaltica maanteel Pärnu linna piiri piirkonnas. Maastikukaitseala ja raudteetrassiga seotud oluliseks elupaigaks on aga endisel raudteetrammil olevad kivisisaliku elupaigad.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivalikul arvestati rohestruktuuride killustatuse ja barjäärefektidega, trassilõigu valimisel konkreetseid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Trassivalikul elupaikade killustatust vähendavaid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada erinevate loomaliikide elupaiku ja elupaigakomplekse. Raudtee negatiivne mõju avaldub reaalse füüsilise tõkkena - raudtee tões ulatuses tarastamisega lõigatakse läbi maismaaimetajate liikumistee, raudtee muldkeha on füüsiliseks takistuseks kahepaikselele ja roomajatele, ebaõnnestunud lahendused võivad takistada vee-elustiku ja poolveeliste liikide levikut. Rajatav raudteekoridor koos rongliikluseset tulenevate häringutega võib killustada ka teatud linnuliikide (metsalinnude) elupaiku.	Vastavalt loodusuuringule on antud lõigus olulisimaks luua loomade läbipääsud Reiu jõe kallastele (rajada kõrge ja laiade kallasradadega sild (4D-1.6-1). Pärnu loodusala oluliseks loomade liikumisalaks ei ole, kuna aga on tegemist ühtlase metsamaastikuga leidub seal ka nii suurimetajate elupaiku kui liikumisteid (eelkõige metsaitsi), mis ristuvad juba praegu elupaiku killustava Via Baltica maanteega. Vajalik on tagada lahendused Pärnu maastikukaitseala ja selle elustiku elupaikade killustatuse vähendamiseks - hoida trass võimalikult kitsas, leida kompromissilahendus tarastamisel, rajada kivisisaliku tarbeks eri läbipääsud (4D-1.5-2). Maastikukaitseala lõigul (kõodukti või muu kahetasandilise riste rajamine ei ole otstarbeks (erti arvestades koosmõjuga olemasoleva maanteega ning maantee ärendamise perspektiividega) ning on kaitseväärtuste paiknemise tõttu ka komplitseeritud, seega on vajalik kompromissilahendus, mis tagaks piisaval tasemel inimturvalisuse, kuid võimaldaks ka suurimetajate liikumise (4D-1.6-2).								
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi on enamusel trassilõigust suhteliselt kaitstud. Alal levivad ilma olulise põhjaveevarusta kihid ja poorsete kivimite põhjaveekihid. Trassikoridoris 3 puurkaevu.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega alal. Konkreetseid meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega lõikudes ning kaevude vahetus läheduses. Antud lõigul on põhjavee kaitstus parem. Sellest hoolimata võib läbi poorsete kivimite reostus levida. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnaesse, liigub kõrge pinnaesave või sadevete mõjul sügavamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavette. Tulemuseks on piirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnaesi ning põhjaveel on teatav eesphastuvõime, samuti on mõju kergemini leevendav biolagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, millised kaevud jäävad rajatava raudteetrassi kaitsevõõndisse või läbi milliste kaevude sanitaarkaitseala trass kulgeb ning sõltuvalt piirkonna hüdrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik likvideerida või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamiseks (4D-1.7-1; 4D-1.7-2; 4D-1.7-3). Kinnistute joogiveega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetasseme alanemine, veekvaliteedi halvenemine) tagada muul moel. Kui on vajalik põhjaveetaseme alandamine, tuleb seda teha selliselt, et see ei mõjutaks negatiivselt looduskeskkonda (taimestikku ja antud piirkonna kooslusi tervikuna). Raudtee rajamisel tuleb kinni pidada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetest, samuti jälgida tehnika korrasolekut, et vähendada pinnaereostumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise riski								
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassilõik kulgeb peamiselt Reiu ja osaliselt ka Pärnu jõel valgaladel. Trass ristub Reiu jõega. Eelkõige Pärnu maastikukaitsealal on mapsind võrdlemisi kuiv, lõigu lõunaosa on aga halvema äravoolua ning kohati kraavitatud. Trassi lõunaosa läbi nigi poolt korrashoitavate maaparandussüsteemide alale. Trassilõigu läheduses märgalasid ei esine, samuti ei leidu olulisemaid seisuveekogusid.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastatakse senises funktsionaalsuses.	Trassivaliku puhul on eeltingimuseks seatud, et raudtee rajamiseel peab olema tagatud trassisäärsetel aladel praeguse veerežiimi säilimine, sh MPS-de toimimine, kaitstavatel aladel üldjuhul ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Vooluveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Konkreetseid, asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Ebaõnnestunud tehnilise lahendusega raudteemulle võib põhjustada ebasoovitavaid muutusi pinna- ja pinnasevee tasemates ning äravoolurežiimis, mis võib omakorda mõjutada nii metsamaa metsanduslikku kasutust kui muuta looduslike kooluste struktuuri ja seeläbi mõjutada elurikkust. Raudtee ristumisel vooluveekogudega võib ebaõnnestunud projektlahenduste puhul tekkida negatiivseid suundumusi nii veekogude hüdromorfoloogilises seisundis (sh voolurežiim, liigne voolukiirus, põhjastruktuuri muutused, põhjaerosioon) kui vee-elustiku liikumisvõimalustes).	Tagada trassile- ja selle vahetusse läheduse jäävate maaparandussüsteemide toimimine (piisava arvu ja suurusega veejuhtmete viimine läbi raudteetammi), sellisena et trassi rajamisega ei kaasneks muudatusi olemasolevas pinna- ja pinnasevee tasemes ja liikumistruktuurides. Ka kuivendamata ligniskietes kohtades tuleb tagada pinnasevee liikumine läbi mulde. Loodusobjektide piirkonnas tuleb tagada, et kuivendussüsteemide ümberehitusel või nende trassist läbivimisel ei kaasneks täiendav kuivendamine. Trassiga ristuvate Keskkonnaregistri kohaste vooluveekogude puhul tuleb risted lahendada selliselt, et oleks kõikides oludes tagatud vooluvee juhtimine trassist läbi, selliselt et ristest tulenevalt ei kaasneks olulisi muutusi veetasemetes, voolukiirustes jt veekogu iseloomustavates parameetrites, vajalik on lagada, et veekogu (loodusik või rajatav kivisest-kruusasest materjalist) põhjastruktuur kulgeks läbi silla-truubi.								
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef on kogu trassi ulal tasane (enamasti 5-10 m, Reiu jõe orus langeb kõrgusele < 5 m). Praktiliselt kogu trass paikneb liivade (eoolilised ja meetlised liivad) leviku alal. Andmed pinnakatte paksuse kohta vaadeldavail alal on katkendlikud (Enamast >20 m ja trassi lõunapoolses osas, mattunud Ürgoru piirkonnas >40 m). Vaadeldav trass kulgeb valdavalt eooliliste (tuuletekkelste) liivade leviku alal (luidestunud rannavallid), vähem mereliste liivade alal. Liivade all lamavad jäätjärvelised nõrgad savipinnased (viirsavi). Pärnu maakonna ehitusgeoloogilise kaardi seletuskirja andmetel muutub liiva paksus enamasti vahemikus 2-6 m ja nõrga viirsavi paksus vahemikus 3-15 m. Trassiga lõikuva Reiu jõe läheduses ja lammsaal levivad jõesetted. Alal võib esineda soostumist. Pinnakattesetete all levivad (liivsed liivakud ja kõva	Ni trassivalikul kui ka tehniliste lahenduste valikul eelistatakse lähendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Pinnasetööde läbimõtlematu teostamine võib kaasa tuua veerežiimi muutused ja mõjud elusloodusele. Muutused reljeefis on raudtee rajamise puhul teatud osas vältimatud, kuid piirduvad peamiselt trassi kaitsevõõndiga (kõrgemate viaduktide puhul mõnevõrra laiemal alal).	Maakonnaplaneeringus eraldi meetmeid välja ei tuua. Projekteerimise etapis on vajalik täpsustada geoloogilise uuringu raames trassilõigud ja pirkonnad, kus on vajadus kavandada täiendavaid meetmeid. Meetmete väljatöötamisel on vajalik lähtuda asukohapõhisest ehitusgeoloogilisest situatsioonist ning maksimaalselt tagada olemasoleva veerežiimi ja võimalikult suures osas reljeefi säilimine.								
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Lõgikaudu pool lõigust kulgeb paralleelselt märkimisväärse liikluskoormusega III klassi riigimaanteega (Tallinn - Pärnu - Ikla, 2013 ö AADI, ca 7900), mille läheduses esinab märkimisväärne olemasolev liiklusmüra foon. Osa lõigust kulgeb ka seni valdavalt mürast mõjutamata elukeskkonnas.	Valdavalt on muratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria alamaualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodud välisõhu normtasemed on lähtepunktiks leevendavate meetmete vajaduse hindamisel.	Trassivalikul arvestati, et teatud pirkondades tuleb ette näha mürakaitsemeetmed müratõkete või muldvallide näol, meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormidele vastav müratase elupirkondades.	Eskiisile on kantud võimalikud müra konfliktalad, kus tuleb ette näha mürakaitsemeetmed.	Lõigu esimeses pooles on valdavalt tegemist uue häringuga seni mõõdukamalt mõjutamata pirkonnas, lõigu teine pool kulgeb paralleelselt olemasoleva maanteega ning seles pirkonnas ei ole mõra puhul tegemist tõiestu uue häringuga seni mõjutamata kesskonnas. Mürast mõjutatud eluhoonesid on lõigu (ca 6,0 km) kohta siiski suhteliselt palju. • Trassikoridoris (kõige kritillisem tsoon) asub 21 elu- või ühiskondlikku hoonet (3,5 hoonet/km), • 500 m raadiuses asub 441 elu- või ühiskondlikku hoonet (73,5 hoonet/km), • 1 km raadiuses asub 967 eluhoonet (161 hoonet/km).	Teatud pirkondades tuleb ette näha mürakaitsemeetmed müratõkete või muldvallide näol, meetmete mahi lõigu kohta on küllaltki suur: müratõkkeseinte/valide koondpikkus on suurusjärgus ca 5000 m. Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormidele vastav müratase elupirkondades. Meetmed 4D-2.1-1 kuni 4D-2.1-8.								
2.2 Välisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukeskkond.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni pinväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, mille kohaselt ei tohi üdvibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisruumides ületada järgmisi väärtusi: • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Trassivalikul arvestati, et teatud pirkondades võib esineda vibratsiooni vähendavate meetmete rakendamise vajadus raudteele lähimate eluhoonete alal.		Valdavalt tegemist uue häringuga seni mõõdukamalt mõjutamata pirkonnas. • Trassikoridoris (kõige kritillisem tsoon) asub 21 elu- või ühiskondlikku hoonet (3,5 hoonet/km).	Vibratsiooni tekke vähendamine rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad), vajadusel lähimate hoonete väisplirete konstruktsiooni tugevdamine.								
2.4 Elektro-magnetiline mõju	Olemasolev elektromagneticlirgus seotud olemasolevate kirgusallikatega (elektriliinid, raudteeside mastid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagneticirgust. Valguse liigset hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sidesüsteemide kesskonnamõju avaldub eelkõige läbi elektromagneticlirguse. Raudtee elektrirajatiste mõju on uuritud (ulatub varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele objektidest). Mõju tervisele on paljuski ebaselge ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagneetilise mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.								
3. EHITATUD KESKKOND															
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmeid ei teki	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud selliselt, et jäätmekogused on minimaalised ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusväärtusi.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3.3 Õnnetusoht	Alal suure liikluskoormusega Tallinn-Pärnu-Ikla mnt (III klassi riigimaantee, sh ohtlikud veosed) ja Pärnu-Tori mnt, täiendavalt mõtmed valdavalt muu tee mõõratlusega ja väiksema liikluskoormusega riigimaanteed. Erinasandlised ristumised puuduvad. Ohtlikke- ja suurohuga ettevõtteid piirkonnas ei paikne. Tundlikest aladest piirkonnas Pärnu linna tiheasustusala (Raekülа linnaosa), Pärnu maastikukaitseala, kaitsealused Reiu ja Pärnu jõgi.	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on viidud miinimumini. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses ligipääs päästeautodele, et võimalike õnnetuste likvideerimine oleks operatiivne. Õnnetuste jagajärgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju loodusskeskkonnale.	Trassivalikul arvestati õnnetusoohtu suurendavate objektide esinemist ja jagajärde ulatust ja raskusastet kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskteljest). Veeremi mõõdustet mahaõdusi füüsiline oht, sh sissesõit hoonesse. Kemikaalõõnnetuse puhul arvestatakse erti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või üleröhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doominoefekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse ohtlike veostega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse üleröhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaalõõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.		Puudub	Mõju üksnes riskide realiseerumisel. Tagajärje raskusaste erineb tsooniide lõikes: • I tsoon (trassikoridor, kõige kritillisem tsoon) 21 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 22 kõrval- ja tootmishoonet; • II tsoonis 441 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 334 kõrval- ja tootmishoonet; • III tsoonis 967 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 700 kõrval- ja tootmishoonet. Trass ristub ühe vooluveekoguga, õnnetuse korral võimalik veekesskkonna reostus.	Rööpa kvaliteedi maksimaalne võimalik tase. Suletud teedel läbipääsu tõkestamine. Võimaliku õnnetuse tagajärgede operatiiviseks likvideerimiseks vajalik kogu lõigu ulatuses ligipääs raudtee hooldusteelt.								
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLEKKUS															
4.1 Elutingimused	Lõik 4D läbib põhiosas inimasustuseta loodusväärtuslikku piirkonda. Lõigu lõunaosas möödub raudtee lähedalt Silla küla olemasolevast hoonestusest. Lähim majapidamine jääb kuni 200 meetri kaugusele trassist (KM 0,1). Osaliselt on tegemist avatud maastikuga, osaliselt olemasoleva metsaga. Lõik kulgeb läbi Reiu küla - osaliselt detailplaneeringuga kavandatud elamupiirkonnas ning olemasoleva elamualaga külgnevalt (KM 1,6). Lähim majapidamine jääb kuni 100 meetri kaugusele trassist.	Raudtee mõjutab inimese elutungimusi võimalikult vähe	Osa suuremast võrdlusgrupist. Võrdlusgrupid ei ole täielikult võrreldavad, kuna läbivad nii Pärnu linna kui maasualad	Mõõdukad	Eluleskkonna kvaliteedi langus võib tuleneda subjektiivsetest hinnangutest raudtee tajutavale lähedusele ning objektiivsetest eluteed kesskonnas. Objektiivsete tingimuste leevendamine toimub vaadeldavuse kontekstis ning müra leviku piiramisega.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega								
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna taluvusvõime	Lõik 4D läbib põhiosas inimasustuseta loodusväärtuslikku piirkonda. Lõigu lõunaosas möödub raudtee lähedalt Silla küla olemasolevast hoonestusest. Lähim majapidamine jääb kuni 200 meetri kaugusele trassist (KM 0,1). Osaliselt on tegemist avatud maastikuga, osaliselt olemasoleva metsaga. Lõik kulgeb läbi Reiu küla - osaliselt detailplaneeringuga kavandatud elamupiirkonnas ning olemasoleva elamualaga külgnevalt (KM 1,6). Lähim majapidamine jääb kuni 100 meetri kaugusele trassist. Lõigu põhjaosa kulgeb linnalises keskkonnas. Lõigu põhjaosas paikneb raudteest kirde suunas olemasolev kalmistu, raudteest edelas elamupiirkond, kus asuvad ka kohalikud sihtpunktid (avaliikud ja kaubandusliikud teenused)	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Osa suuremast võrdlusgrupist. Võrdlusgrupid ei ole täielikult võrreldavad, kuna läbivad nii Pärnu linna kui maasualad	Mõõdukad	Pirkonna tajutav identiteet võib teiseneda Silla ja Reiu külade pirkonnas. Mõju tajumine olulisena sõltub subjektiivsetest hinnangutest ning kesskonnaliku identiteedi olulisusest. Mõju leevendamine on võimalik meetmetega, mis vähendavad raudtee tajutavat kohalolu - mürataset ning vaadeldavust. Lõigu põhjaosas paiknev raudteest kirdesse jäävkalmistu jääb raudtee vahetusse lähedusse, edelas paikneval sihtkohad on raudteest eristatud kõrghaljastuse ning tänavaga.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega								
5. JUURDEPÄÄS															
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kindlasti riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud alternatiivide vahel võimalik välja tuua, kuna mõlema realiseerimisel kaasneks võrreldavad määral liikumisbarjääride teket	Juurdepääsud tagatakse kõigile kinnistutele	Raudtee ei tekita olulsi liikumispiiranguid. Kavanatud on eritasandilised risted kalmistu ning elamualade piirkondades	Näidatakse trassist läbipääsud ja ühendusteed. Meetmed 4D-5.1-1 kuni 4D-5.1-7.								
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses		Kavandatud kiirraudtee arvestab võimaluste piires kohaliku rongiliikluse võimalusse ja vajadustega	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul tekib põhimõtteline võimalus arendada välja kohalik reisirongiliiklus Pärnu kavandatud peatuse toel		Mõju puudub									
6. VARA															
6.1 Ehitised lähinaabruses	Trassikoridoris paikneb raudtee elu- ja ühiskondlikke hoonei 20 ning kõrval- ja tootmishoonei 22.	Ehitisi paikneb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe hoonei 20 ning kõrval- ja tootmishoonei 22.	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud võimalik välja tuua, kuna mõju erineb linnalises ja maalises keskkonnas	Meetmeid ei seatud	Ehitistesi võib ulatuda ülenormatiivne müra või vibratsioon; vajalik võib olla hoonete võõrandamine.	Raudtee on paigutatud selliselt, et mõju ehitistele oleks minimaalne. Võimalike mõjude leevendamine toimub müra ja vibratsiooni levikut piiravate meetmetega, mille täpne lahendus selgub projekteerimise etapis.								
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekõrgemeetrilises koridoris paikneb 54,8 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud võimalik välja tuua, kuna mõju erineb linnalises ja maalises keskkonnas	Meetmeid ei seatud	Võimalik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäringutest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega								
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed	Kuna raudtee antud asukohas puudub, ei ole tõnane maakasutus välja kujunenud raudtee võimalusi arvestades.	Mõu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult väike (või suureneb võimalikult palju)	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul tekib tõenäoliselt võimalus arendada välja Pärnu kaubajaam.		Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub täiendavate maha- ja pealesõitude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.	Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahasõitude rajamine								
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR															
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõltuvad arengutest laiemal territooriumil								

Etapp	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassilõik ristub Pärnu jõe luodusalaga	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et ni otsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks välistatud.	Trassivalikul antud Pärnu jõe ületusel soovitus hoida võimalikult olemasolevasse trasskoridori	Soovitust on järgitud	Raudtee ristumisel Pärnu jõe loodusalaga võib ebaõnnestunud projektitaheduste puhul tekkida negatiivsed suundumusi nii veekogu hüdromorfoloogilises seisundis (ah voolurežiim, liigne voolukiirus, põhjaerosioon), mis otseselt rikuvad vee-elupaiga kvaliteeti kui vee-eelustiku liikumisvõimalustes, samuti võib lahendus rikkuda kaldastruktuure (mis on küll antud lõigus juba praegu tugevalt varasema inimtegevuse poolt mõjutatud).	Pärnu jõega riste (4F-1.2-1; 4F-1.8-1) teostamisel tagada jõe hüdromorfoloogilise struktuuri säilimine. Võimalusel kindlasti eelistada lahendust, millega ei kaasneks ehitustegevust jões. Juhul kui selline lahendus ei ole tehniliselt võimalik, kaaluda olemasoleva silla struktuuri järgiva lahenduse rajamise võimalusi, sellisel juhul tuleb tingimata rakendada ehitusaegsete mõjude ärahoidmiseks täiendavaid leevendavaid meetmeid (sh ajalised piirangud).									
1.3 Suremus		Populatsiooni elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liiklusel olla olulist mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee piirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud ulatuses on see seotud kriteeriumitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud	Kokkupõrked rongidega ning raudteega seotud taristuga on esmaselt ning otseselt transpordi negatiivne mõju, suurimatejatega kokkupõrgete ärahoidmiseks, mis võivad ka tekitada kahjustusi rongile, on nähtud ette raudtee tarastamine. See omakorda avaldab olulist negatiivset mõju loomapopulatsioonile, juhul kui ei tagata loomadele sobivaimatesse asukohtadesse pisiavad hulgal läbipääse (kriteerium 1.6). Minimeerimaks elupaikade killustatusest tulenevaid olulisi probleeme väikeimetajate populatsioonides, on loodusuuringus esitatud soovitus rajada raudtee tarastus sellisena, et see oleks väikeimetajatele läbitav, omakorda see aga suurendab väikeloomade suremust trassil. Lisaks otsesele kokkupõrkele liikuva rongiga võivad teatud elustikurühmad, eelkõige linnud, saada viga ka kokkupõrgetes mua raudtega seotud taristuga - võrkaedadega, elektriliinidega. Selle ohuga tuleb eelkõige Rääma raba ning selle servades paiknevate puistud läbivat trassilõigu arvestada. Ebaõnnestunud lahendused võivad põhjustada ka teiste loomarühmade suremust (nt kahepaiksed).	Rääma raba ning selle servapuistutes paiknevad lindude elupaiku läbiva trassilõigu rajamisel tuleb kavandada meetmed, mis vähendadavad linnustiku kokkupõrkeohtu raudteetaristuga, mängistada eelkõige kontaktliisid, ka võrktarad (4F-1.3-1). Reaalselt toimivad meetmed (va täielik tarastamine) trassile sattuvate imetajate kokkupõrgete vältimiseks ei ole.								
1.4 Häringud	Trassilõigu põhjaosa möödub väike-konnakotka pesapaigast, häringutega tuleb arvestada ka Rääma raba lõigus, ka esineb ka mitmeid kaitsealuste linnuliikide elupaiku.	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb viia müra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimummini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealuste liikidele.	Trassivalikul erimeetmeid ei seatud	Trassivalikul erimeetmeid ei seatud	Eelkõige ehitustöödega kaasneb erakordne inimeste ja masinate liikumsintensiivsus ja müra. Lindude jaoks on tegemist äjutise, ent väga tugeva häringuga. Pesitsusperioodil tooks see suure tõenäolisusega kaasa territooriumide hülgamise paljude liikide poolt. Häringute mõju võib avalduda ka peale raudtee valmimist, kui raudtee hooldusega kaasnev inimkoormus võib põhjustada häirimist, mille suhtes on eriti tundlikud kanalised ja rõõvlinnud. Raudteeliikluse müra võib olla ohutegurike, kuid on näiteid kus ka häringutundlikud liigid on edukalt raudtee- ja maanteemüraga kohanenud. Häringutega esinemisega tuleb kindlasti arvestada nii Rääma rabas kui selle servades, kus leidub mitmeid kaitsealuste ning häringutundlike liikide elupaiku.	Trassi kavandamisel tuleb arvestada, et linnustikuliselt olulistes lõikudes (4F-1.4-1 ja 4F-1.4-2) tuleb ehitustöode teostamist vältida linnustiku pesitsusperioodil, sel perioodil tuleb vältida ka olulisemate hooldustöode teostamist ning raudtee hooluse vmt kaasnevat inimeste liikumist piirkonnas.								
1.5 Elupaikade kadu	Lõigu lõunaots kulgeb Pärnu jõe kaldatsoonis, kus olevad liivikud on kivisisalikule sobivaks elupaigaks, puistud ning jõekaldad aga nahkhiirte elupaigaks. Trass ristub Pärnu jõega ning läbib jõe põhjakaldal Niidu maastikukaitseala lahustüki puistu, mis on peamisest maastikaitsealast olemasolevate taristusega eraldatud väikeepindaaline lahustükk. Lõrgnevalt suundub trass läbi metsaalade Rääma rabasse. Lõigu põhjaosa kulgeb mängade metsade (enamasti angervaksa, ka haadi, jänesekapsa-muutika kasvukohatüübid) ning põllumajandusmaade mosaiikmaastikus, kus erilisett tähelepanu vajavaid elupaiku ei leidu. Vastavalt Corine maakattetüpiloogiale on trassilõigu 50 m laiuses otsese ja vältimatu negatiivse mõju tsoonis järgmine maakate - heiltehised metsad - 15 ha, oksametsad 14 ha, segametsad - 14 ha, üleminekulised alad metsades ja soodes - kokku 9 ha, lagedad rabad 3 ha, vooluveekogud - 1ha, asustuse, tööstuse ja infrastruktuuriga hõlmatud maad - 84 ha, erinevad põllumajandusmaad - 5 ha.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähemväärtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avaldav mõju on võimalikult kiirett taastuv.	Trassivaliku etapis esitati soovitus hoida jõe ületamisel võimalikult olemasoleva taristu koridori, mis võimaldaks vähendada mõjusid nii kivisisalike ja nahkhiirte elupaikadele, kui Niidu maastikukaitsealale, samuti Pärnu jõele ja selle kaldastruktuuridele. Samuti esitatud soovitus trassistiku elupaikade kaitseks nihutada trass Rääma rabas idasuunda	Trassivaliku etapis esitatud soovitusi Rääma rabas trassi nihutamisel idasuunda ei saa trassigeomeetriast (sh asustuse paiknemine) ja suurimetajate liikumisteede paiknemisest lähtudes rakendada. Pärnu jõega ristumine jäeti olemasoleva taristu koridori.	Lõigu lõunaosas vanal raudteetrammil ja jõe kaldail olevad liva-alad on sobivaks elupaigaks kivisisalikule ; Pärnu jõgi ning jõeäärsed puistud on nahkhiirte toitumisalad, raudtee rajamise mõju neile elupaikadele sõltub suurest rakendatavast lahendusest. Nahkhiirte elupaiku rikub lisaks otseselt elupaiga hävimisele ka valgustuslahendus, samuti võib nende lennukoridori jõel mõjutada rakendatav silla lahendus. Niidu MKA puistus kasvavail kooslustel on oluline bioloogiline väärtus (tunnistatud vastavaks VEP-i tunnustele), kaitsealuste taimeliikide kasvukohana (mõmed III kategoria liigid). Trassi rajamisel olemasoleva raudtee serva selle lahustükil otsene pindala kahanedu, tulenevalt servaefektil mõju suuremeneset võib mõju olulisus olla otsesest pindalakaost olulisem. Pärnu jõe põhjakaldal elektriliini alusel lõikab trass II ja III kat taimeliigi (siberi võhumõõk ja niidu kuningõõg) kasvuskoha serva, mis on siiaiidest kahvas seisus ning võsastumas, peamine oss sellest jääb raudteest puutumatuks. Trass läbib vanade männikutega seotud VEP-i (nr 161012, elupaik ei ole lepinguga raiumise eest kaitstud). Trassilõigu oluliseim mõjutatav elupaik on Rääma raba, mis on siiaiidest loodusliikus seisus ei olev raba, mis koos servaalade metsadega on paljude kaitsealuste linnuliikide (ka I kat. liigid väike-konnakotkas, kassikakk) elupaik, rabaservas trassi läheduses on ka VEP (nr 160111), ei ole kehtivat lepingut). Sõltuvalt valitavast tehnilisest lahendusest on raudtee rajamise mõju rabakooslusele ning seaisele elustikule erinev. Olukorras, kus raba lõigatakse läbi mineraalpinnaseni ulatuvate kraavidega ning kuivendatakse, võib oluline mõju ulatuseks hinnata u 0,2 km kraavitusest, tundlikumate parameetrite osas võib mõju ulatuda 0,4 km kaugusele (vt Ain Kull ' jt uuringute esialgne kokkuvõte http://www.ctc.ee/files/Kull%20Soodi%20puhvertsoonide%20piirittlemine_esimesed%20tulemused.pdf). Raba linnustikule on olulisimaks mõjutegurika raba veerežiimi oluline muutmine, kui sellega kaasneks kogu rabakoosluse teisenemine. Rääma raba pirkonnas esinevate metsalinduale elupaikadele ei ole raudtee mõju, suhteliselt suuri vahemaid arvestades, ilmselt oluline. Soo-elupaikade lindude puhul, kui suudetakse tagada rabakoosluse säilimine, on oodata laululuige, rüüda ja suurkoovitaja elupaikade nihkumist.									
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärifektid)	Lõigu piires on peamised suurimetajate liikumisalad seotud Rääma raba (mis on maakondlikuks suureks rohetuumaleks TB) ning rabaservadega, trassilõigu lõunaots lõikab Niidu maastikukaitseala ja Rääma raba vahelise koridoriga, põhjaots lõikab Rääma rabast põhja suunduva koridori ning tuumalaga.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivalikul arvestati rohestruktuuride killustatuse ja barjäärifektidega, trassilõigu valimisel konkreetseid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Trassivalikul elupaikade killustatust vähendavaid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada erinevate loomalikkide elupaiku ja elupaigakomplekse. Raudtee negatiivne mõju avaldub reaalse füüsilise tõkkena - raudtee tõkes ulatuses tarastamisega lõigatakse läbi maismaaimetajate liikumisteed, raudtee muldkeha on füüsiliseks takistuseks kahepaikselele ja roomajatele, ebaõnnestunud lahendused võivad takistada vee-elustiku ja paisvelistide liikide levikut. Rajatav raudteekoridor koos rongiliikluseset tulenevate häringutega võib killustada ka teatud linnuliikide elupaiku. Elupaikade killustatuse seisukohalt on antud lõigus 2 kritiilsi pisirkonda - raudteetrassi viimine läbi loodusliikus seisus oleva Rääma raba ning uue raudteesilla ehitamine üle Pärnu Jõe, mis on üloluline vee-elustiku elupaik ning rändetee	Trassilõigus toimub peamine elupaikade killustumine ja suurimetajate liikumisteede katkestamine Rääma rabas. Raba põhja- ja lõunaservas on suurimetajate liikumisvõimalustega arvestamine esmatähtis. Tulenevalt ohutustingimuse tagamise vajadustest osutus antud lõigus eelislahenduseks ökodukti ehitamine (4F.1.6-1, 4F.1.6-4). Samuti tuleb Rääma rabas leida lahendid kogu elupaigakompleksi killustatuse vähendamiseks (nii veerežiim, linnustiku kui kahepaikselel elupaigad) (4F-1.5-6). Kahepaikselte elupaikades tuleb lihtsate läbipääsudega tagada kahepaikselte elupaikade sidusus, olulisemate kraavide truupidel tuleb rakendada tehnilist lahendust, mis tagaks loomade läbipääsvõimalused (kallasradadega truubid). Pärnu jõe riste (4F-1.2-1, 4F-1.8-1) tuleb lahendada sellisena, et eelkõige ehitusperioodil ega ka hiliisemalt ei saaks toimuma katkestusi vee-elustiku liikumises, sh kalastiku kudemisrännetes.									
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi on valdavalt osal trassilõigust suhteliselt kaitstud, ainult trassi põhjapoolne ots jääb keskmise kaitstusega piirkonda. Trassilõigu alal liivased poorsete (lõunapoolne osa) ja lõheliste ning kõrtsunud,pisipõhjapoolne osa) kivimite põhjaveekihid. Trassikoridoris 2 puurkaevu.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega ala. Konkreetseid meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega liikuides ning kaevude vahetus läheduses. Antud lõigul on põhjavee kaitstus parem. Sellest hoolimata võib läbi poorsete ning karstunud kivimite reostus levida. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnasesse, liigub kõrge pinnasevee või sadevete mõjul sügavamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavettte. Tulemuseks on pirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju oluliuse sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnasel ning põhjaveel on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevendav biolagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, millised kaevud jäävad rajatava raudteetrassi kaitsevöönditse või läbi milliste kaevude sanitaarkaitseala trass kulgeb ning sõltuvalt pirkonna hüdrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik likvideerida või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamiseks (4F-1.7-1; 4F-1.7-2). Kinnistute joogiveega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetasseme alanemine, veekvaliteedi halvenemine) tagada muul moel. Kui on vajalik põhjaveetasseme alandamine, tuleb seda teha selliselt, et see ei mõjutaks negatiivselt looduskeskkonda (taimestiku ja antud pirkonna kooslusi tervikuna). Raudtee rajamisel tuleb kinni pidada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetest, samuti jälgida tehnika korrasolekut, et vähendada pinnasereostumise ning seellki ka põhjavee reostumise riski .									
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trass ristub looduskaitselisest olulise Pärnu jõega ning nähtest looduslikku väärtust omava Kilksama peakraaviga. Lõigu lõunaosa on valdavalt kuivadel või paraonisiketel aladel, põhjaosa on lõigult või alaliselt märjematel pinnastel. Trass läbib Rääma raba (ei ole looduskaitse all, kohalik omavalitsus soovis ala kohaliku kaitseobjektina kaitsta, kuid hiljem lodus, tegemist on sooinventuuri kohaselt keskmise looduskaitselise väärtusega sooga). Raudteetrassi põhjaosa jääb rigi pooli korras hõlvatude maaparandussüsteemide alale.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerežimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastatakse senises funktsionaalsuses.	Trassivaliku puhul on eeltingimuseks seatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassiäärsetel aladel praeguse veerežiimi säilimine, sh MPS-ide toimimine, kaitsvatel aladel et tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Vooluveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Nõudega tuleb eskiisprojekti koostamisel arvestada	Sõltuvalt tehnilisest lahendusest võib rajatava taudteetrassi mõju rabakooslustele ja erinevatele elustikurühmadele olla väga erinev, turba väljakaevamise ja konventsionaalse mulde rajamise mõju võib olla tugevalt negatiivne, estakaadile rajatava raudtee jääb eeldatavalt kõrgalasse. Rääma raba põhja- ja lõunaosuses olevatel märgades metsades võib ebaõnnestunud tehnilise lahendusega kaasneda ebasoovitavaid muutusi pinna- ja pinnaseveele tasemetes ning äravoolurežiimis, mis võib omakorda mõjutada nii metsamaa metsakasvukohtade kuivenemist kui muude loodusliike koosluste struktuuri ja seellki mõjutada elurikkust. Raudtee ristumisel Pärnu jõega tuleb silmas pidada eelkõige selle veekogu olulisust elupaigana ning kalamajandusliku veekoguna.	Tagada trassile- ja selle vahetusse läheduse jäävate maaparandussüsteemide toimimine (piisava arvu ja suurusega veejuhtmete viimine läbi raudteetammi), sellisena et trassi rajamisega ei kaasneks muudatusi olemasoleva pinna- ja pinnasevee tasemes ja liikumisstruktuuriides. Ka varasemalt kuivendamata lõginiskietes kohtades tuleb tagada pinnasevee liikumine läbi mulde. Loodusobjektide pirkonnas tuleb tagada, et kuivendussüsteemide ümberehitusel või nende trassist läbivimisel ei kaasneks ka tõendav kuivendamine. Täpsemad potentsiaalsed mõjutatavad alad sõltuvad muide ning sellega seotud rajatiste (kraavid) tehnilisest lahendustest ning olemasolevast kuivendusvõrgust, mõju veerežiimile tuleb täpsustada eelprojekti koostamise, kaasa arvatud sellega seotud uuringute raames. Vooluveekogudega ristumisel tuleb valida tehnilised lahendused, millega muudetakse minimaalselt veekogu morfoloogilist seisundit.									
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef on kogu trassi ulatusel tasane, Pärnu Jõest eemaldudes maapind tõuseb (jõe juures + 5 m, põhja pool madalamates kohtades 10-15 m, Rääma rabas >15 m ja trassi põhjapoolse otsa kõrgemates kohtades (Leile-Linnuse otsamoreen) ca 25 m). Vaadeldav trassilõik paikneb liivade, moreeni, turba ja jääjärvelaste savipinnaste leviku alal. Andmed pinnakatte paksuse kohta vaadeldaval alal on katkendlikud (Pinnakatte paksus enamasti vahemikus 10-30 m). Liivade all lamavad jääjärvelised nõrgad savipinnased (viirsavi). Vaadeldavast trassist jääb turba leviku alale ca 2,8 km pikkune lõik, kus trass läbib Rääma raba (turba paksus 2-7 m). Turbakihi all võivad esineda nõrgad viirsavid. Trassi põhjapoolne ots jääb ca 2.2 km pikkuselt alale, kus vähetult kasvukihi all võivad lamada savipinnased (savliiv ja voolava konsistentsiga viirsavi). Trassilõigu lõunapoolses osas avanevad pinnakattestetele ali devoni liivakivid ja kõva	Nii trassivalikul kui ka tehniliste lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Pinnasetöötde läbimõtlematu teostamine võib kaasa tuua veerežiimi muutused ja mõjud elusloodusele. Muutused reljeefis on riskiks rajamise puhul teatud osas vältimatusel, kuid ülemäärane pirdusvad peamiselt trassi kaitsevöönditga (kõrgemate viadukitde puhul mõnevõrra laiemal alal).	Maakonnaplaneeringu koostamise käigus on eraldi tähelepanu pööratud ülepääsude asjakohasele paigutamisele, vähendamaks ligipääsude raskendamist põllumajandusmaale Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahasõitude rajamine									
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Pärnu linnas kulgeb trass paralleelselt olemasoleva maanteega ning selles piirkonnas ei ole müra piirnormid (ulatub raudteelt tähelisse kaugusele 3000-4000 m. Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormiidele vastav müratase elupiirkondades. Meetmed 4F-2.1-1 kuni 4F-2.1-10.	Valdavalt on müratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria olemasolevate liikluskoridorisse ja III klassi riigimaanteega (Tallinn - Pärnu - Ikla, 2013 a AKÖL ca 9000), mille läheduses esineb mürkimisvääme liiklusmüra foon. Suu osa lõigust kulgeb ka seni valdavalt mürast mõjutamata elukeskkonnas.	Trassivaliku etapis esitati soovitus hoida jõe ületamisel võimalikult olemasoleva taristu koridori, mis võimaldaks vähendada mõjusid nii kivisisalike ja nahkhiirte elupaikadele, kui Niidu maastikukaitsealale, samuti Pärnu jõele ja selle kaldastruktuuridele. Samuti esitatud soovitus trassistiku elupaikade kaitseks nihutada trass Rääma rabas idasuunda	Trassivalikul erimeetmeid ei seatud	Eskiisile on kantud võimalikud müra konfliktalad. Pärnu linnas kulgeb raudteetrass paralleelselt olemasoleva maanteega ning selles piirkonnas ei ole müra piirnormid (ulatub raudteelt tähelisse kaugusele 3000-4000 m. Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormiidele vastav müratase elupiirkondades. Meetmed 4F-2.1-1 kuni 4F-2.1-10.	Teatud pirkondades tuleb ette näha mürakaitsemeetmed müratõkete või müravallide näol, müratõkkeseinte/vallide koondpikkus on suurusjärgus 3000-4000 m. Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormiidele vastav müratase elupiirkondades. Meetmed 4F-2.1-1 kuni 4F-2.1-10.									
2.2 Välisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda ühenormativset õhureostust		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukeskkond.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, mille kohaselt ei tohi üldvibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisruumides ületada järgmisi väärtusi: • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Valdavalt tegemist uue häringuga seni märkimisväärselt mõjutamata pirkonnas. • Trassikoridoris (kõige kritiilsem tsoon) asub 44 elu- või ühiskondliikku hoonet (2,9 hoonet/km).	Vibratsiooni tekke vähendamine rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad), vajadusel lähimate hoonete välisplinete konstruktsioonid tugevdamine.									
2.4 Elektro-magnetiline mõju	Olemasolev elektromagnetkiirgus seotud olemasolevate kiirgusallikatega (elektriliinid, raudteeside mastid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkiirgust. Valguse lõigset hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sidesüsteemide keskkonnamõju avaldub eelkõige läbi elektromagnetkiirguse. Raudtee elektrirajatiste mõju on uurituud (ulatub varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele objektidest). Mõju tervisele on paljuski ebaselge ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagnetilise mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.									
3. EHITATUD KESKKOND															
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmeid ei teki	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud selliselt, et jäärtmekogused on minimaalsed ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusväärtusi	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3.3 Õhnetuseoht	Alal suure liikluskoormusega Tallinn-Pärnu-Ikla mnt (III klassi riigimaantee, sh ühtlikud vesoed, Via Baltica Liivi tee). Jänessesõja-Urge kõrvalmaantee, Väljaspool theasustusala täiendavalt mitmed valdavalt mua tee määrratusega ja väiksema liikluskoormusega riigimaanteed. Eritasandilised ristumised (Tammiste tee/Tallinn-Pärnu-Ikla mnt). Pirkonnas kolm ohtlikku ettevõtet (4F-3.3-1; 4F-3.3-2; 4F-3.3-3). Tundlikest aladest pirkonnas Pärnu linna tiheasustusala, kaitsealune Pärnu jõgi, Niidu maastikukaitseala, Rääma raba.	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on viidud minimumini. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses liigipääs päästeautodele, et võimalike õnnetuste likvideermine oleks operatiivne. Õnnetuste tagajärgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Trassivalikul arvestati õnnetusohtu suurendavate objektide esinemist ja tagajärgede ulatust ja raskusastet kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskteljest). Veeremi rööbastelt mahasõidul füüsiline oht, sh sissesõit hoonesse. Kemikaaliõnnetuse puhul arvestatakse eriti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doomineefekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse ohtlike veostega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaaliliikest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.									
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS															
4.1 Elutingimused	Läk 4F läbib Pärnu linna, põhjaosas ka hajaasustusega linnalähedast ala. Pärnu linnas möödub kavandatav raudtee neljas asukohas elamutest lähemalt - lõgikaudu 100 meetri kaugusele (KM 0,0; üksik eluhoone); 200 m kaugusele (KM 1,5; üksik eluhoone ning KM 2,5; elamutegrupp); 250 m kaugusele (KM 4,1; üksik eluhoone). Osades asukohtades jääb Pärnu linna territooriumil kavandatav raudtee olemasoleva linlikusse polifunktsionaalsesse ning taristuobjektidega pikitud keskkonda, osalt paikneb valdavalt loodusliikul alal. KM 4,2 paikneb raudteest mõnesaja meetri kaugusel aastate jooksul kasutusse võetud kasvuhoonepiikond (linnaaiandus). Lõigu põhjaosa läbib Kilksama küla, lähimad hooned jäävad 200 meetri kaugusele raudteest (KM 9,8 ja 13,2), samuti Urge küla territooriumi (KM 11,2).	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimalikult vähe	Osa suuremat võrdlusgrupist. Võrdlusgrupid ei ole tõenäolikult võrreldavad, kuna läbivad nii Pärnu linna kui maaasulaid	Meetmeid ei seatud	Elukeskkonna kvaliteedi langus võib tuleneda subjektiivsetest hinnangutest raudtee tajutavale lähedusele ning objektiivsetest muutustest keskkonnas. Objektiivsete tingimuste leevendamine toimub vaadeldavuse kontekstis ning müra leviku piiramisega. Asukohtades, kus raudtee hakkab paiknema polifunktsionaalses linlikus keskkonnas, on esmatähtis mürahäringute vähendamine, muutused vaadeldavuses ei too kaasa olulist elukeskkonna kvaliteeti vähendavemist. KM 2,5 paikneb raudteest suhtes kõrgemal, seega tuleb tähelepanu pöörata müra leviku tõkestamisele. Kilksama ja Urge küla territooriumil on asjakohased nii müra levikut kui vaadeldavust piiravad meetmed.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna tahtevusvõime	Valdavalt linliku iseloomuga keskkond	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Osa suuremat võrdlusgrupist. Võrdlusgrupid ei ole tõenäolikult võrreldavad, kuna läbivad nii Pärnu linna kui maaasulaid	Meetmeid ei seatud	Linlikus keskkonnas ei põhjusta raudtee olulist keskkonna iseloomu muutust.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.3 Rahvastiku areng	Rahvaarv on vähenenud	Rahvaarvu vähenemine ei ole kiirem sarnaste pirkondadega võrreldes	Osa suuremat võrdlusgrupist. Võrdlusgrupid ei ole tõenäolikult võrreldavad, kuna läbivad nii Pärnu linna kui maaasulaid	Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõltuvad arengutest laiemal territooriumil. Peatuse kavandamine Pärnu linna võib aidata pidurdada rahvaarvu vähenemist Pärnu linnas										
5. JUURDEPÄÄS															
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kindlaistl riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud alternatiivide vahel võimalik välja tuua, kuna mõlema realiseerimisel kaasneks võrreldavat määral liikumisbarjääride teket	Juurdepääsud tagatakse kõigile kinnistutele	Raudtee tekitab Pärnu linnas liikumisbarjääri, millest ülepääsud on võimalikud eritasandilistes ristumistes raudteega. Urge ja Kilksama külades muudab raudtee välja kujunenud liikumismarsruute	Nõudatakse trassist läbipääsud ja ühendusteed. Meetmed 4F-5.1-1 kuni 4F-5.1-6.									
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses		Kavandatud kiirraudtee arvestab võimaluste piires kohaliku rongiliikluse võimaluse ja vajadustega	Lõigul paikneb kavandatud Pärnu peatuse asukoht, võimaldadaes vajadusel arendada välja ka kohalik reisirongiliiklus	Lõigul paikneb kavandatud Pärnu peatuse asukoht, võimaldadaes vajadusel arendada välja ka kohalik reisirongiliiklus	Lõigul paikneb kavandatud Pärnu peatuse asukoht, võimaldadaes vajadusel arendada välja ka kohalik reisirongiliiklus										
6. VARA															
6.1 Ehitised lähinaabruses	Trassikoridoris paikneb elu- ja ühiskondlikke hoonesid 44 ning kõrval- ja tootmishoonesid 61.	Ehitisi paikneb raudtee võimalikus mõjulas võimalikult vähe	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud võimalik välja tuua, kuna mõlemp erineb linnaliises ja maaliises keskkonnas	Meetmeid ei seatud	Ehitisteni võib ulatuda ülenormatiivne müra või vibratsioon; vajalik võib olla hoonete võõrandamine.	Raudtee on paigutatud selliselt, et mõju ehitistele oleks minimaalne. Võimalike mõjude leevendamine toimub müra ja vibratsiooni levikut piiravate meetmetega, mille täpne lahendus selgub projekteerimise etapis.									
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekõlmeetrilises koridoris paikneb 48,7 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud võimalik välja tuua, kuna mõlemp erineb linnaliises ja maaliises keskkonnas	Meetmeid ei seatud	Võimalik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäiringutest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed	Pärnu linnas paikneb olulisel määral nii tootmis- kui	Muu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult vähe (või suureneb võimalikult palju)	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul tekib tõenäoliselt võimalus arendada välja Pärnu raudpaaam.		Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub täiendavate maha- ja pealesõitude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.										
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR															
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõltuvad arengutest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põllumajanduslik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 3,8 ha haritavat maad	Maa põllumajanduslik kasutus säilib võimalikult muutumatuna			Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja põllumajanduslik maa	Planeeringus on vajalik kesskonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale põllumajandusmaale									
7.3 Põllumajandus-maade tervikliikluse	Läk 4F puhul kaasneb lõigu põhjaosas kahes asukohas olukord, kus raudtee tekitab barjäärí eeldatavasti tervikuna haritava maa kasutamisel	Põllumaa säilib võimalikult terv

Etapp	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
							1. LOODUSKESKKOND								
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassilähemaltsiv mõõdub Taarikõnnu-Kaisma linnualade hulka kuuluvate Taarikõnnu LKA ja Selja metsise PEP-i vahetust läheduses, võib avaldada kaudne mõju, esimese puhul soovitatav trassi rihtutamine raskelt teostatav (asustus ning kaitsealuse üksikobjektil), teisel juhul võimalik. Võimalik ka kaudne mõju Taarikõnnu loodusalale (vahetus läheduses paiknev Taarikõnnu soo), ilmselt vajalikud erilahendused. Teised alad jäävad juba eemale või on mõjud hõlpsasmini leevendatavad (sh Mõrdama loodusala).	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et nii otsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks vältistatud.	Trassivaliku etapis konkreetseid aspekte ei seatud, trassi rihtutamine ei osutunud võimalikuks.	Konkreetseid meetmeid ei seatud, trassi rihtutamine ei osutunud võimalikuks.	Ni Kuiaru, Mõrdama kui ka Taarikõnnu loodusalad on loodud erinevate, peamiselt metsa- ja märgala elupaigatüüpide kaitseks. Kõigi kolme loodusala puhul on vältistatud otsene mõju elupaikadele. Kaudne mõju võib ilmneda loodusalade piirkonnas läbi veerežiimi olulise ja suuremahulise mõjutamise, kuid ka see on ebatõenäoline. Vajalik on siiski veerežiimi tagavate meetmete rakendamine kaudsete mõjude vältimiseks. Taarikõnnu-Kaisma linnuala lahustükikide vahelt kulgedes on võimalik linnuala kaitse-eesmärkideks olevate metsa- ja soolindude häirimine, eeskätt on võimalik häiriva mõju esinemine tedrele ja metsisele.	Kuiaru, loodusalale avalduva võimaliku mõju leevendamiseks trassi piirkonnas sõlitada üldist veerežiimi, vältida olulist kuivendamist või veerežiimi ümberkujundamist. Kuiaru loodusala lähedal leevendab antud meede ka võimaliku mõju trassi ning loodusala vahel paknevatele VEP-idele (trassi kaitsevööndist min u 120 m kaugusel). Kaisma ja Taarikõnnu loodusalade vahelised lõigud veerežiimi olulist mõjutamist (sh laisalatusik kuivendamine, kuivendussüsteemide oluline ümberehitamine) tuleb vältida. Taarikõnnu-Kaisma linnuala lahustükikide vahelisele alale raudtee rajamisel tuleb rakendada meetmeid häiringute vältimiseks (mitte teostada olulisi ehitustöid kevadisel pesitusperioodil) ning markeerida raudteeteristu, vältimaks lindude kokkupõrkeid.								
1.3 Suremus		Populatsiooni elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liikluses olla olulist mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee piirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud ulatuses on see seotud kriteeriumitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud.	Suremuse osas on antud trassilõik suhteliselt vähese mõjuga- tarastatud raudtee tõttu on suurimetajate suremusoht minimeeritud. Trassi keskmise suurusega ja väikeimetajatele läbitavaks muutmisega kill suremus kasvineb, lõigu keskosa ka läbib kõrge keskmise suurusega imetajate elupaiku. Trassilõik läbib Tootsi ja Mõrdama rabade piirkonna, kus tõktab suremusohu seaduteele kaitstavatele lindudele (must-toonekure Toosti pesielupaik). Trassilõik läbib mitmeid kahepaikseste olulisi elupaiku, kahepaikseste suremuse vältimiseks tuleb olulisemate liikumisteedele näha ette vastavad läbipääsud, ehitustööde teostamisel näha ette meetmed kahepaikseste ohtusaegse suremuse vältimiseks.	Maakonnaplaneeringus erinevatmoel suremuse vältimiseks ei seata. Konkreetsed meetmed on rakendatavad projekteerimise, ehituse ja kasutusetapis: must-toonekurgede kokkupõrkeohu leevendamiseks on vajalik raudteataristu nähtavuse parandamine Tootsi ja Mõrdama rabade vahelisel alal.Selles piirkonnas on vajalik tarade ja elektriliinide märgistamine. Kahepaikseste suremuse vältimiseks pirata neile oluliste elupaikade ulatuses pääs rõõbastele ja tagada trassist läbipääs, lisaks rakendada üldmeetmed ehitusprotsessis. Konkreetsed meetmed on rakendatavad projekteerimise, ehituse ja kasutusetapis.								
1.4 Häringud		Mõõdub u 150 m kauguselt muuttoonekure pesast (kuid väljatõpoolt PEP) ning Viluvere metsise pesielupaigast ca 800 m kauguselt, ja Mõisaaru must-toonekure pesielupaik ca850 m kauguselt.	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb viia mõju ehitusaegne ja kasutusaegne take minimiinni. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealustele liikidele.	Trassivalikul erimeetmeid ei seatud.	meetmeid ei seatud	Trassilõigu vahetus läheduses paiknebmitmeid häringutundlikke liikide elupaiku. Raudtee rajamise ja kasutusega on oodatav häirimine (müra, inimtegevus) trassi läheduses, mis võib vila pesitsus/elupaiga kvaliteedi langusemi või ka hülgamisemi. Trassilõigule alla 1 km läheduse jääb kaks must-toonekure ja üks metsise pesielupaik. Selliset kaugusel mürarikkaste ehitustööde teostamine on kindlasti häiriv ning võib tuua kaasa ka elupaiga hülgamise, samuti on häiriv hooldusaegne külastuskoormuse oluline suurenemine.	Maakonnaplaneeringus erinemetmeid ei seata. Linnustikuga seotud häringute (ja osaliselt sellega seotud suremuse) leevendamisel rakendatavaks meetmeks on olulisemate ehitustööde ajastamine. Soovitus on vältida eriti metsamaadel trassi rajamisega seotud raietöödest kevadise raiehju perioodil (15. aprillist 15. juunini), antud soovituse järgmine on kõrgema prioriteetsusega Mõrdama raba piirkonnas ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala lahustükikide vahele jäävad trassilõigul.								
1.5 Elupaikade kadu	Trassilähemaltsiv kulgeb varieeruva iseloomuga aladel - lõigu põhjaosa kulgeb lisgniskeitel põllumajandusliie ja metsatukkade mosaiikisel maastikul, mõõdub Taarikõnnu ja Kergu looduskaitsealadest ning läbib neid ümbritsevid metsaalaisid, trassilõigu keskosas kulgeb läbi endise Tootsi turbasoo ja Mõrdama raba vahelise metsaala. Lõunaosa läbib samuti suuri metsaalaid. Vastavalt Corine maakattetüpoloogiale on trassilõigu 50 m laiuses otsese ja vältimatu negatiivse mõju tsoonis järgmine maakate - niisutuseta haritav maa - 13 ha, karjamaad 5 ha, põllumajandusliie maa - 3 ha, heitlehised metsad - 21 ha, okasmetsad - 18 ha, segametsad - 76 ha, üleminekulised metsaalad mineraalmaadel - 19 ha, lagedad maadel- ja siirdesood- 2 ha Trassile olulist loodusliku väärtust omavaid elupaiku- kasvukohti kuigivõrd ei jää, loodusväärtuste seisukohalt on oluline Mõrdama rabast mööduv trassilõik, mis läbib ka metsaelupaiku ning Kergu rabast mööduv lõik, kus lähedal asuvad linnustikule olulised elupaigad ning kaitstava Eesti soojumikA(X II) kasvukohad. Mõõdub väga lähedalt Lõo rabast, mis on paljude kaitsealuste lindude elupaik, samuti heas seisundis märgala (Natura 2000 ala).	Kuigivõrd vähemal tasemel läbi viia selliselt, et nii otsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks vältistatud.	Trassivaliku etapis konkreetseid aspekte ei seatud, trassi rihtutamine ei osutunud võimalikuks.	Konkreetseid meetmeid ei seatud, trassi rihtutamine ei osutunud võimalikuks.	Negatiivne mõju loodusliikele elupaikadele, kuna selle rajamisel osa elupaigi paratamatult hävinevad. Kuna antud lõigul ei ole valdavalt tegemist oluliist väärtust omavate elupaikadega või elupaigakompleksidega, siis ei saa mõju hinnata oluliseks. Oluline mõju võib avaldada konkreetsetes elupaikades-kasvukohtades. Enim tähelepanu vajab trassilõik, mis mõõdub Kergu LKA (ei ole Natura 2000 ala) läsenvas ning kus asuvad kaitstavate linnustikule olulised elupaigad. Selles piirkonnas on ka eesti soojumika kasvukohad. Piirkonnas on (Kergu LKA kaitsevõrtusi silmas pidades) vajalik eriline tähelepanu pöörata veerežiimi säilitamisele. Kergu LKA on moodustatud rohunditerikaste kuusikute ning soostuvate ja soo-lehtmetsade kaitseks, kuna tegemist on metsamaastikuga ning piirkonnas esineb teadaolevalt kaitsealuste (III kat haljaea-rähni, laanepüü) liikide elupaiku, (kat linnuligi must-toonekure toitumisala, tuleb arvestada ka killustatuse ja häringutega. Aja jooksul on lähedal asuva Tootsi suursoo turbaväljad kujunenud arvestatavaks nahkhiirte, kahepaikaste ning ka sookure elupaigaks. Mõju avaldub eeklõige juhul kui kaasneb veja oluline piirkonna veerežiimi muutus, mille tulemusel kaovad kahepaikaste kudealade ja elupaikadena kasutatavad tiigid, likvideritakse elupaigastruktuuri kujundavad puudervidi- ja grupid jne. Suursoo piirkonnas on peamised sookurgede elupaigad planeeritavast trassikoridorist läänes.								
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärefektid)	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivalikul arvestati rohestruktuuride killustatuse ja barjäärefektidega, trassilõigu valimisel konkreetsed asukohaphõisied meetmeid ei seatud	Trassivalikul elupaikade killustatust vähendavad asukohaphõisied meetmed ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada erinevate loomaliikide elupaiku ja elupaigakomplekse. Raudtee negatiivne mõju avaldub reaalse füüsilise tõkkena - raudtee täies ulatuses tarastamisega lõigatakse läbi maisiamaatetajate liikumiset, raudtee muidusha on füüsiliseks takistuseks kahepaikastele ja roomajatele, ebaõnnestunud lahendusel võivad takistada vee mustkiu ja poolveetsete liikide levikut. Rajatav raudteekoridor koos rongiliikluseset tulenevate häringutega võib killustada ka teatud linnuliikide elupaiku. Antud lõigu puhul on eriti oluline luua suurimetajatele sobivad läbipääsuvõimalused 5 piirkonnas. Kuna trass kulgeb suures osas lisgniskeitel aladel , on trassiäärsed niisked metsad ja märgalad kahepaikastele vähtrsliikud elupaigad. Seega on oluline tagada piirkonda jäävate vähtrsliikumate kahepaikstele elupaikade sidusus.	Maakonnaplaneeringus seatakse järgmised meetmed suuruliikte populatsioonide sidususe säilitamiseks: rajada trasside 5 ökodukt (km 2,0; 6,5; 14,6-14,8, 20,0 ja ca 28). Konkreetsed meetmed kahepaikaste elupaikade killustatuse vähendamiseks on rakendatavad projekti järgmistes etappides (projekteerimine), kus on vajalik kavandada mitmed läbipääse kahepaikaste oluliste elupaikade ja vooluveekogude piirkondades. Meetmed nr SD-1.6-1, SD-1.6-2, SD-1.6-3, SD-1.6-4, SD-1.6-5								
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavee kaitstuse seisukohalt jääb vaadeldav trassivariant keskmiselt kaitstud alale ca 14,4 km pikkuselt ja nõrgalt kaitstud alale ca 17,2 km pikkuselt. Põhjavesi paiknebkõhelistes ja karstunud lubjakivides ja dolomiitides.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistatti antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega alal.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega lõikudes ning kaevude vahetus läheduses. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnaesise, lõigub kõrge pinnasevee või sadevete mõjul sõgavamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavette. Tulemusena on piirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnasel ning põhjaveel on teatav isepuhastuusvõime, samuti on mõju kergemini leevendav biolagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatava raudteetrassi kaitsevööndisse või raudtee alla jääb mõni kaev. Vajadusel tuleb sõltuvalt piirkonna hidrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik likvideerida või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamiseks. Kinnistute joogiveega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetasseme alanemine, veekvalitteedi halvenemine) tagada muul moel. Kui on vajalik põhjaveetaseme alandamine, tuleb seda teha selliselt, et see ei mõjutaks negatiivselt looduskeskkonda (taimestikku ja antud piirkonna kooslusi tervikuna). Raudtee rajamisel tuleb kinni pidada kemikaalide ja kütuste kättlemise nõuetest, samuti jälgida tehnika korrasolekut, et vähendada pinnasereostumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise riski .								
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassi lõuna- ja keskosa jääb mitmete maaparandussüsteemide alale, kus levivad valdavalt lisgnisked ja ajutiselt lisgniskeed mulla0. Lõik ristub mitme rigi poolt korrashoitava maaparandussüsteemi eesvoolua, trassilõigu lõunapoolses osas Sauga jõega.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju piirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastatakse senises funktsionaalsuses.	Trassivaliku puhul on eeltingimuseks seatud, et raudtee rajamiset peab olema tagatud trassiläärsetel aladel praeguse veerežiimi säilimine, sh MPS-ide toimimine, kaitstavatel aladel ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Voolukveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Nõudega tuleb eskiisprojekti koostamisel arvestada	Ebaõnnestunud tehniline lahendusega raudteemulle võib põhjustada ebasoovitavaid muutusi pinna- ja pinnasevee tasemetes ning äravoolurežiimis, mis võib omakorda mõjutada nii metsamaa metsandusliku kasutust kui muuta loodusliike koosluste struktuuri ja seeläbi mõjutada elurikkust. Raudtee ristumisel vooluveekogudega võib ebaõnnestunud projektlahendusele juhul tekkida negatiivsesi suundumusi nii veekogude hüdromorfoloogilises seisundis (sh voolurežiim, lisgne vooluklirus, põhjastruktuuri muutused, põhjaerosioon) kui vee-elustiku liikumisvõimalustes.	Tagada trassile- ja selle vahetusse lähedusse jäävate maaparandussüsteemide toimimine (pisava arvu ja suurusega veejuhtmete viimine läbi raudteetammi), sellisena et trassi rajamisega ei kaasneks muudatusi olemasolevas pinna- ja pinnasevee tasemes ja liikumistruktuurides. Ka varasemalt kuivendamata lisgniskeites kohtades tuleb tagada pinnasevee liikumine läbi mulde. Loodusobjektide piirkonnas tuleb tagada, et kuivendussüsteemide ümberehitusel või nende trassist läbivimisel ei kaasneks täiendav kuivendamine. Täpsemad potentsiaalsed mõjutatavad alad sõltuvad mulde ning sellega seotud rajatiste (kraavid) tehnilisest lahendustest ning olemasolevast kuivendusvõrgust, mõju veerežiimile tuleb täpsustada eelprojekti koostamise, kaasa arvatud sellega seotud uuringute raames. Trassiga ristuvate Kesskonnaregistri kohaste vooluveekogude puhul tuleb risted lahendada selliselt, et oleks kõikides oludes tagatud vooluvee juhtimine trassist läbi, selliselt et ristest tulenevalt ei kaasneks olulisi muutusi veetasemetes, vooluklirustes jt veekogu iseloomustavates parametrites, vajalik on tagada, et veekogu (loodusliik või rajatav kivisest-kruusasest materjalist) põhjastruktuur kulgeks läbi silla-truubi.								
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef on kogu trassi alal tasane, tõustes põhja suunas kuni 55 meetrile (lõuna osas maapinna kõrgus 15-20 m). Põhjapoolses osas jääb vaadeldav trassilõik abrasioonilisele Läänе-Eesti madalikule ja lõunapoolses osas akumulatsioonilisele Pärnu madalikule. Enamus trassist jääb moreeni, turba ja jääjõreviiste liivade levikualale ning lühikeses lõigus esinevad pindmise mineraalse kihina jäätõelised liivad. Läänе-Eesti madaliku piires on pinnakate valdavalt õhuke (sageli <5 m) ja kooneb enamasti heade geotehniliste omadustega pinnastest (moreen, liivad). Pärnu madaliku piires on pinnakatte paksus aga tunduvalt suurem (enamasti siiski <10 m) ja laialdaselt levivad halbade geotehniliste omadustega pinnased – viirsavid, turvas jne. Mattunud ürgorgude piirkonnas võib pinnakatte paksus ulatuda üle 30 m.	Nii trassivalikul kui ka tehniliste lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Pinnasetööde läbimõtlematu teostamine võib kaasa tuua veerežiimi muutused ja mõjud elusloodusele. Muutised reljeefis on raudtee rajamise puhul teatud osas vältimatud, kuid piirduvad peamiselt trassi kaitsevöndiga (kõrgemate viadukitde puhul mõnevõrra laiemal alal).	Maakonnaplaneeringus eraldi meetmeid välja ei tuua. Projekteerimise etapis on vajalik täpsustada geoloogilise uuringu raames trassilõigud ja piirkonnad, kus on vajadus kavandada täiendavaid meetmeid. Meetmete väljatöötamisel on vajalik lähtuda asukohaphõisest ehitusgeoloogilisest situatsioonist ning maksimaalselt tagada olemasoleva veerežiimi ja võimalikult suures osas reljeefi säilimine.								
							2. KESKKONNATERVIS/ENVIRONMENTAL HEALTH								
2.1 Müra	Seni valdavalt mürast mõjutamata elukesskkond, suurte rigimaanteedega või aktiivse kasutusega raudteedega ristumisi ei ole, ristuvate olemasolevate teede liikluskoormused on väiksed (alla 1000 sõidukí ööpäevas) ja vastav mõju müra näol on hetkel väike. Lõik kulgeb osaliselt ka olemasoleva kuid vähese kasutusega raudteekoridoris.	Valdavalt on müratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodud valisõtru normtasemed on lähtepunktiks leevendavate meetmete vaajduse hindamisel.	Trassivalikul arvestati, et teatud piirkondades tuleb ette nähta mürakaitsemeetmed mürateõkete või muldvallide näol, meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormidele vastav müratase elupiirkondades.	Eskiisile on kantud võimalikud müra konfliktalad, kus tuleb ette nähta mürakaitsemeetmed.	Valdavalt tegemist sue häringuga seni märkimisväärselt mürast mõjutama piirkonnas. Samas on mürast mõjutatud eluhoonelõ lõigu (ca 31,6 km) kohta suhteliselt vähe, suur osa lõigust kulgeb läbi tihedalt asustamata metsapiirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) asub 2 elu- või ühiskondliku hoonet (ca 0,1 hoonet/km), • 500 m raadiuses asub 19 eluhoonet (ca 0,6 hoonet/km), • 1 km raadiuses asub ca 61 eluhoonet (ca 1,9 hoonet/km). Leevendusmeetmete (müratõkkesseinad) rakendamisel tuleb teatud piirkondades arvestada negatiivse visuaalse mõjuga.	Teatud piirkondades tuleb ette nähta mürakaitsemeetmed müratõkete või muldvallide näol, meetmete maht lõigu kohta on suhteliselt väike: müratõkkeseinte/vallide koondpikkus on suurusjärgus 1000-1500 m. Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormidele vastav müratase elupiirkondades. Meetmed SD-2.1-1 kuni SD-2.1-7.								
2.2 Välisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda olenormatiivset õhureostust		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukesskkond, kohati võib esineda ka olemasolevast raudteest tingitud vibratsioon.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, mille kohaselt ei tohi üldvibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisruumides ületada järgmisi väärtusi: • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Trassivalikul arvestati, et teatud piirkondades võib esineda vibratsiooni vähendavate meetmete rakendamise vajadus raudteele lähimate eluhoonete alal.	Võimalikud vibratsiooni konfliktalad sisalduvad müra konfliktalades, eskiisil eraldi välja toodud ei ole.	Valdavalt tegemist sue häringuga seni märkimisväärselt mõjutamata piirkonnas. Samas on mõjutatud eluhoonelõ lõigu kohta suhteliselt vähe, suur osa lõigust kulgeb läbi tihedalt asustamata metsapiirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) asub 2 elu- või ühiskondliku hoonet (ca 0,1 hoonet/km). Pinnase kaudu leviv vibratsioon võib põhjustada läheduses asuvate hoonete konstruktsioonide (eeklõige aknad) vibreerimist, mis on täiendav müraallikas siseruumides.	Vibratsiooni tekke vähendamine rõõbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad), vajadusel lähimate hoonete välisplirete konstruktsiooni tugevdamine.								
2.4 Elektro-magnetiline mõju	Olemasolev elektromagnetkiirgus seotud olemasolevate kiirgusallikatega (elektriliinid, raudteeside maatid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkiirgust. Valguse ligset hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sidesüsteemide keskkonnamõju avaldub eeklõige läbi elektromagnetkiirguse. Raudtee elektrirajatiste mõju on suurtud (alatuts varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele objektidest). Mõju tervisele on paljuski ebaselge ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagnetilise mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.								
							3. EHITATUD KESKKOND								
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmeid ei teki.	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud selliselt, et jäärtmekogused on minimaalised ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusväärtusi.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3.3 Õnnetuseoht	Alal mõtmed rigimaanteed (Are-Suigu; Suigu-Toots (-Piistaoja); Aluste-Kergu; Rapla-Järvakandi-Kergu), lisaks kohalikud era- ja metsateed ning muu määratlusega teed. Lähimõõpmeline raudtee kulgeb põhja-lõuna suunaliselt. Ohtlikke ja suurönnetuse ohuga ettevõtteid piirkonnas ei ole. Tundlikeks aladest piirkonnas Kuiaru, Kergu, Taarikõnnu LK ala. Suurematest jõgedest piirkonnas Sauga jõgi.	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on viidud minimumini. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses ligipääs päästeautodele, et võimalike õnnetuste likvideerimine oleks operatiivne. Õnnetuste tagajärgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Trassivalikul arvestati õnnetusoehtu suurendavate objektide esinemist ja tagajärgede ulatust ning raskusastet kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskteljest). Veeremi rõõbastelt mahasõidul füüsiline oht, sh sissesõit hoonesse. Kemikaalõnnetuse puhul arvestatakse eriti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doomineefekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse ohtlike vesoteega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaalilõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikuaal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.	Esiksiil on esitatud õnnetuseohtu suurendavad objektid: kahetasandilised ristumised (viaduktid, sillad). Tundlike objektidena LK alad. Hooldustee kaitsetused.	Maakonnaplaneeringu täpsusastmes mõju on varasemalt hinnatud võrdlusetapis.	Meetmeid ei seata								
							4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS								
4.1 Elutingimused	Lõik 5D läbib hajusa asustusega piirkonda ligikaudu olemasoleva raudtee asukohas.	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimalikult vähe	Valitud trassialternatiiv 5D möödub elamutest lähemalt kui alternatiiv 5C	Meetmeid ei seatud	Mõnes asukohas läbib kavandatav raudtee olemasolevad küladsi (Elbi küla ja Viluvere küla). Raudteetrassi ja majajoiramisi eraldab osaliselt mets. Elukeskkonna kvaliteedi langus võib tuleneda subjektiivsetest hinnangutest raudtee tajutavale lähedusele ning objektiivsetest muutustest keskkonnas.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega								
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna taluvusvõime	Valdavalt on tegemist maalise hajaasustatud keskkonnaga, olemasolevad taristuobjektid on maanteed (väiksema liiklusagedusega kõrval- või tugimaanteed)	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Valitud trassialternatiiv 5D muudab eeldatavasti kohaliku keskkonna identiteeti vähem kui 5D	Meetmeid ei seatud	Keskkonna identiteet võib muutuda raudtee läheduses.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.3 Rahvastiku areng	Väheneva elanikearvuga maaasulad	Rahvaarvu vähenemine ei ole kiirem sarnaste piirkondadega võrreldes		Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõltuvad arengutest laiemal territooriumil	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
							5. JUURDEPÄÄS								
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kindlasti rigimaanteedel ja enamkui kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul kaasneks vähemal määral liikumisbarjääride teket	Juurdepääsud tagatakse kõigile kinnistutele	Maakonnaplaneeringus on kavandatud eritasandilised ülepääsud raudteest, mis tagavad liikumisvõimaluste ja -ühenduste säilimise. Raudtee piirab majapidamiste läheduses ligipääsu naabruse loodusliikele aladele KM 3-5, KM 6-7, KM 11-12 (vähene inimeste liikumine võimalik ökodukti kaudu), KM 20-22 (vähene inimeste liikumine võimalik ökodukti kaudu), KM 28-lõigu lõpp.	Ligipääsud looduslikele aladele on tagatud, täiendavad ületuskohti ei kavandata. Meetmed SD-5.1-1 kuni SD-5.1-7.									
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses		Kavandatud kõrraudtee arvestab võimaluste piires kohaliku rongiliikluse võimalusi ja vajadustega	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Otulist erinevust alternatiivide vahel ei olnud võimalik välja tuua.		Mõju puudub										
							6. VARA								
6.1 Ehitised lähinaabruses	Trassikoridoris hooneid ei paikne	Ehitisi paikneb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul mõju ehitistele on eeldatavasti väiksem	Meetmeid ei seatud	Ehitisteni võib ulatuda ülenormatiivne müra või vibratsioon; vajalik võib olla hoonete võõrandamine.	Raudtee on paigutatud selliselt, et mõju ehitistele oleks minimaalne. Võimalike mõjude leevendamine toimub müra ja vibratsiooni levikut piiravate meetmetega, mille täpne lahendus selgub projekteerimise etapis.									
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Üheklõmeetrilises koridoris paikneb 0 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul võimalik negatiivne mõju elamumaa väärtusele on eeldatavasti väiksem		Võimalik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäringutest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed	Trassi läheduses ei paikne oluliset määral maad, mille puhul võiks toimuda maa turuväärtuse oluline suurenemine	Muu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult vähe (või suureneb võimalikult palju)	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille võimalus maa väärtuse suurenemiseks on eeldatavasti ulatuslikum		Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub tõkendavate maha- ja peaeesõitude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.	Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahasõitude rajamine									
							7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR								
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõltuvad arengutest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põllumajandusliik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 14,1 ha haritavat maad	Maa põllumajandusliik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja põllumajandusliik maa	Planeeringus on vajalik keskkonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale põllumajandusmaale									
7.3 Põllumajandus-maade terviklikkus	Lõik 5D puhul kaasneb kuues asukohas olukord, kus raudtee tektab barjääri eeldatavasti tervikuna haritava maa kasutamisel ning 7 juhul ühe taotlusesaaja erinevate maade vahel barjääri.	Põllumaa säilib võimalikult tervikliikuna		Meetmeid ei seatud	Kaasneda võivad täiendavad kulud maa harimisel	Maakonnaplaneeringu koostamise käigus on eraldi tähelepanu pööratud ülepääsude asjakohasele paigutamisele, vähendamaks ligipääsude raskendamist põllumajandusmaale									
7.4 Maa metsamajandusliik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 99,6 ha metsamaad	Maa metsamajandusliik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja metsamaa	Planeeringus on vajalik keskkonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale metsale									
7.5 Maavarad	Trassilõik maardlaid ei läbi.	Juurdepääs ja kättesaadavus tagatakse kõigile maavaradele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.6 Taristu		Risted on tagatud kõigil rigimaanteedel ja enamkui kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.													
7.7 Mõju kohalikule majandusekeskkonnale															
							8. KULTUURIKESKKOND								
8.1 Kultuuri-mälestised	Trass 5D ja selle kaitsevööndi jääb arheoloogiamälestise nr 11825 (kalmistu) kaitsevööndisse; lõigu trasskoridori nihutamisruumi alale jääb arheoloogiamälestis nr 11825 (kalmistu).	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus mälestis säilib kahjustamata kujul alguses asukohas (sh arheoloogiapärand säilib pinnases puutumata), vaadeldavana olulistelt suundadelt. Vaad

Etapp	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassilõigu mõjupiirkonda jääb Natura2000 võrgustiku aladest Taarikõnnu-Kaisma linnuala lähustükk (Setja metsise PEP). Salavalge-Tõrasoo loodusala jääb enam kui 1 km kaugusele.	Rauttee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia sellisel, et ni otsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks vältelatud.	Taarikõnnu-Kaisma linnualaga seotult on tehtud ettepanek teostada trassirihutus Setja metsise PEP-i piirkonnas.	Trass rihutati ü 100 m ulatuses idasuunda, mis vähendab otseseid elupaigakadusid ning häiringud, ulatuslikumat rihutamist takistab olemasolev asustus.	Trass ei läbi Taarikõnnu-Kaisma linnuala lähustükki (Setja metsise PEP), seega otsest mõju linnuala kaitseväärtustele ei esine. Võib esineda kaudne mõju läbi elupaiga kvaliteedi halvenemise (häirimine, kokkupõrgete oht väljapool püsielupaiga piire).	Setja metsise PEP kvaliteedi säilitamiseks tuleb raudtee rajamisel välistada piirkonna veerežiimi olulised muutused (sh PEP metsade täiendav kuivendamine), kindlasti tuleb vältida ehitustööde ja olulisite hooldustööde teostamist mänguperioodil, vähendades seega linnude häirimist, rakendada tuleb ka meetmed väljapoolt kaitstava elupaiga pire toimuda võiva raudtee taristuga kokkupõrgete vähendamiseks. Konkreetsed meetmed on rakendatavad projekteerimis- ja ehitusetapis.								
1.3 Suremus		Populatsiooni elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liikluse olla olulist mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee piirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud ulatuses on see seotud kriteeriumite elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud.	Raudteega seotud suremuse osas on antud trassilõik märkimisväärse negatiivse mõjuga, trass läikub Vahe-Eesti metsadega seotud kõrgekvaliteedilise keskmise suurusega imetajate elupaikadega. Ehkki antud trassilõik läbib ka suurimetajate väga olulisi liikumisteid, ei ole siin inimobjektide (sh metsateed) olemasolul tarakatkestuste rajamine soovitav, seega suurimetajatega seotud suremus on minimeeritud. Trass läbib Setja metsise elupaiga piirkonna, mille pires võib esineda metsise kokkupõrgete oht ni raudteeäärsete taradega kui muu raudteetaristuga.	Maakonnaplaneeringus erimeetmed suremuse vältimiseks ei seata. Konkreetsed meetmed on rakendatavad projekteerimise, ehituse ja kasutusetapis: Metsiste kokkupõrkeohu leevendamiseks on valjakik raudteetaristu rihtlavuse parandamine metsise mänguala piirkonnas- tarade, elektriliinide märgistamine. Kahepaikaste suremuse vältimiseks pirata nelle olulistе elupaikade ulatuses pääs rõõbastele ja tagada trassist läbipääs, lisaks rakendada üldmeetmed ehitusprotsessis. Konkreetsed meetmed on rakendatavad projekteerimise, ehituse ja kasutusetapis.								
1.4 Häringud	Häringutundlike liikide esinemisalaks on eelkõige trass vahetus läheduses paikney Setja metsise elupaik (mängualа kese trassist ca 1 km, mängula pir ca 500m) ning laanerähni esinemine. Nõlva metsise elupaiga pir jääb trassist enam kui 1 km kaugusele (mängualа kese u 2 km kaugusele).	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb viia müra ehituseagne ja kasutusaegne teke minimiumini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealuste liikidele.	Häringute vältimiseks on esitatud soovitus trassi nihutamiseks, samuti on esitatud ettepanekud häringutega arvestamiseks	Trass rihutati ü 100 m ulatuses idasuunda, mis vähendab otseseid elupaigakadusid ning häringuid, ulatuslikumat rihutamist takistab olemasolev asustus.	Raudtee rajamise ja kasutusega on oodatav häirimine (müra, inimtegevus) trassi läheduses, mis võib viia pesitsus/elupaiga kvaliteedi langusani või ka hülgamiseni. Trassilõik möödub Setja metsise mängualа teentrist ü 1 km kaugusel. Sellisel kaugusel müürakkaste ehitustööde teostamine metsise pesielupaiga läheduses mängu- ja pesitsusajal on kindlasti häiriv ning võib tuua kaasa ka elupaiga hülgamise, samuti on häiriv hooldusaegne külastuskoormuse oluline suurenemine. Nõlva metsisemängu kese paikneb planeeritavast raudtee trassist ü 2 km kaugusel, kus müra ja häirimise mõju on tase on madalam ning põhjustab häringud eelkõige ehitusfaasis.	Maakonnaplaneeringus erimeetmed häringute vähendamiseks ei seata. Konkreetsed meetmed metsiste häringute vähendamiseks on rakendatavad projekti järgmistes etappides(projekteerimine, ehitus- ja kasutuetapp). Projekti kavandamisel arvestada, et Setja metsiseemängu piirkonnas tingimatta mitte teostada olulisi ehitus- ega hooldustöid metsise mänguperioodil (1. märts-15. mai). Pirkonda mitte planeerida ehitusperioodiga või hooldusperioodiga seotud objekte, mis võiks piirkonna inimkoormust suurendada. Sama meede väldib metsise kõrval ka teiste metsaelustikuga seotud häringute esinemist. Soovitus on vältida ertti metsamaadel trassi rajamisega seotud raietõdedel kevadise raierahu perioodil, see on ertti oluline Nurtu põe kallastel paikneva laanerähni elupaiga pires.								
1.5 Elupaikade kadu	Trassilõik kulgeb pea täies ulatuses Vahe-Eesti metsade võõndis. Vastavalt Corine maakattetüpologiale on trassilõigu 50 m laiuses otsese ja vältimatu negatiivse mõju tsoonis järgmine maakate - heitlehised metsad - 1 ha, okasmetsad - 20 ha, segametsad - 22 ha, üleminekulised metsaalad mineralisaadel - 1 ha. Trassil ja selle läheduses domineerivad tarna ja angervaksa kasvukohatüüdi metsad, ka kõdusoometsad, vähem on esindatud naadi ja jänesekapsa-mustika jt kasvukohatüüdid. Trassile jääval metsad on võrdlemisi noored, vana metsa (üle 100 aasta) on eelkõige trassi ning järvakandi äärevi vahelisel alal, metsad on üsna intensiivselt majandatud ning raielankidega liigendatud, massiiv on ühtaseim lõigu lõunapoolses osas. Taimkate ei ole kuigi väärtuslik, trassile või sellel lähedale ei jääpõu ertälhelepanu vajavaid objekte - lõigu lõunaotsas on trassist min ü 140 m kaugusel VEP (nr 16007?) ning otse trassil keskmise looduskaitselise väärtusega maadaoiolek, mis on ka II kaitsekategooria taimeliigi eesti soojumikas kasvukoht. Kaitsealuse elustiku elupaikadest on piirkonnas teada Setja ja Nõlva metsise elupaik, trassilõigu põhjaots läbib must toonekure toitumisala, trass läheduses on laanerähni elupaik.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähemväärtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avaldav mõju on võimalikult kiirelt taastuv.	Metsise elupaikadega paremaks arvestamiseks esitati soovitus trassi nihutamiseks.	Trass nihutati ü 100 m ulatuses idasuunda, mis vähendab otseseid elupaigakadusid ning häringuid, ulatuslikumat rihutamist takistab olemasolev asustus.	Trassilõik läbib metsa-ala Setja metsiseemängu lähedusest (mängualа keskmest u 1 km kaugusel), tüikeldades ja fragmenteerides metsise poolt kasutatavat elupaika. Trassipiirkonnas ning sellest idas leidub eeldatavalt metsise poolt elupaigana kasutatavaid männi enamusega metsaosaasid. Raudtee rajamisel kaasneb nii kasutatava elupaiga pindala vähenemine, kui võib ka kaasneda elupaiga kvaliteedi langus (nt läbi häirimise, sidususe vähenemise). Lõigu põhjaosas läbib trass must toonekure toitumisala, mille kvaliteet võib oluliselt halveneda või kasutusest välja jääda, kui raudtee rajamine mõjutab olulisel määral piirkonna veerežiimi (sh vähekveekogudi). Vahetult lõigu lõunaotsas läbib trass II kaitsekategooria liigi eesti soojumikas kasvukohaks oleva väikese madalsoo, mis on ka nahkhiirte heaks toitumisaiaks. Raudteetammi rajamine antud asukohta rikub tõenäoliselt selle madalsoo ning hävitab kasvukoha (põhjuseks nii otsene ehituseegevus, muldest tulenevad muutused veerežiimis kui kasvukoha killustatus). Trassilõigu lõunaosas raudteekoridorist 140-250 m kaugusele jäävat VEP-i (lodumets, soovitus hoiduda majandamiset) trassikoridori raiumine ja sellega seotud kaudsed mõjud (sh servaefekt) ei mõjuta, kuna tegemist on liigniiske kasvukohaga. Mõju võib avaldada mastaapne pinna- ja pinnasevete veerežiimi muutmine.	Maakonnaplaneeringus erimeetmed elupaikade kao vähendamiseks ei seata. Konkreetsed meetmed on rakendatvad projekti järgmistes etappides (projekteerimine), kus on mõljude minimeerimiseks soovitatav raudteetrassi kitsana hoidmine olulistes linnustikuga seotud ja märgala-elupaikades.								
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärefektid)	Trassilõik kulgeb põhjapoolses osas nigi väikese rohetpuala (T7) servast järvakandi alevist läänes ning lõikab lõunaosas kahe maakondliku suure (K8) rohekoridoriga. Trassilõigu lõunaosa läbib loonnade läbipääsuvajaduse uurimgu alusel äärmiselt olulist Vahe-Eesti suurimetajate (metsikts, metsisiga, põder, hunt, ilves, karu) liikumisala. Lisaks läbib trass pea kogu lõigu ulatuses kahepaikaatele olulisi elupaika ja liikumisteid.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on ni lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivalikul arvestati rohestruktuuride killustatuse ja barjäärefektidega, trassilõigu valimisel konkreetseid asukohaphiseid meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada erinevate loomaliikide elupaiku ja elupaigakomplekse. Raudtee negatiivne mõju avaldub reaalse füüsilise tõkkena - raudtee läbes ulatuses tarastamisega lõigatakse läbi maismaametajate liikumisteed, raudtee muldkeha on füüsiliseks takistuseks kahepaikastele ja roomajatele, ebaühtnestunud lahenduse võivad takistada vee-elustiku ja poolveelise liikide levikut. Antud lõigu puhul on trassi ristumine Vahe-Eesti metsavõõndiga seotud äärmiselt olulise ja ulatuslika suurimetajate liikumisalaga. Trass killustab märgades metsades olevaid kahepaikastele elupaiku.	Maakonnaplaneeringus seatakse järgmised meetmed suurulikte populatsioonide sidususe säilitamiseks: rajada trassile kaks ökodukti (km 0,3 ja 4,2) ning üks ökodukte toetav roherihaga sild (e kombineeritud riata) km 3,2. Konkreetsed meetmed kahepaikaste elupaikade killustatuse vähendamiseks on rakendatavad projekti järgmistes etappides (projekteerimine), kus on vajalik kavandada mitmeid läbipääse kahepaikaste oluliste elupaikade ja voolueveekogude piirkondades. Meetmed nr 6B-1.6-5, 6B-1.6-6, 6B-1.6-7								
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi on trassi alal nõrgalt kaitstud. Põhjavesi paikneb lähelistes ja karstunud lubjakivides, dolomiitides. Trassikoridoris puurkaeve ei esine.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega alal.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega lõikudes ning kaevude vahetus läheduses. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnasesse, liigub kõrge pinnasevee või sadevete mõjul sügavamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavette. Tulemuseks on piirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnasel ning põhjaveel on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevenduv biolagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatava raudteetrassi kaitsevõõndisse või raudtee alla jääb mõni kaev. Vajadusel tuleb sõltuvalt piirkonna hidrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik likvideerida või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamiseks. Kinnistute joogiveega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetasesme alanemine, veekvalitedi halvenemine) tagada muul moel. Kui on vajalik põhjaveetasseme alandamine, tuleb seda teha selliselt, et see ei mõjutaks negatiivselt looduskeskkonda (taimestikku ja antud piirkonna kooslusi tervikuna). Raudtee rajamisel tuleb kinni pidada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetest, samuti jälgida tehnika korraasiekuut, et vähendada pinnasereostumise ning seelläbi ka põhjavee reostumise riski .								
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Lõik kulgeb suures ulatuses liigniisketel pinnastel ja mitmete nigi poolt korrashoitavate eesvoolude alal. Trass kulgeb läe endise Tootsi Suursoo turba-alade, kuid tundliku veerežiimiga piirkondi on ka trassilõigu põhjaosas. Lõik kulgeb Tõstsoo peakraavi, Are ja Sauga jõe ning viimase lisaharude valgalas. Suuresti on tegemist veekogude kanalisseeritud ülemjooksupiirkondadega. enamik trassile jääval põllumajandusmaid ja metsamaid on kuivendatud ning kaetud maaparandusüsteemidega.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju piirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastatakse senises funktsionaalsuses.	Trassivaliku puhul on eeltingimuseks seatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassisõrateel aladed praeguse veerežiimi säilimine, sh MPS-ide toimimine, kaitsavateel aladel üldjuhul ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Voolueekogudega ristumisel peab säilima veekogude sesund.	Nõudega tuleb eskiisprojekti koostamisel arvestada	Ebaühnestunud tehnilise lahendusega raudteemulle võib põhjustada ebasoovitavaid muutusi pinna- ja pinnasevee tasemetes ning äravoolureziimis, mis võib omakorda mõjutada nii metsamaa metsandusliku kasutust kui muuta loodusliike koosluste struktuuri ja seeläbi mõjutada elurikkust. Raudtee ristumisel voolueekogudega võib ebaühnestunud projektilahenduse puhul tekkida negatiivseid suundumusi nii veekogude hidromorfoloogilises sesuunda (sh voolureziim, liigne voolukiirus, põhjastruktuuri muutused, põhjaerosioon) kui vee-elustiku liikumisvõimalustes. Trassilõigu põhjaosas, kus trass kulgeb Taarikõnnu ja Kaisma loodusalade vahelisel intensiivselt kuivendatud maadasoodel ja põllumajandusmaadel, on juhul, kui raudtee rajamisega kavandatakse mastaapset kuivendamist või olemasoleva vetevõrgu ümberkujundamist, oht negatiivselt mõjutada piirkonna väärtuslike märgalade veerežiimile.	Tagada trassile- ja selle vahetusse lähedusse jäävate maaparandussüsteemide toimimine (pisiava arvu ja suurusega veejuhtmete viimine läbi raudteetammi), sellisena et trassi rajamisega ei kaasneks muudatusi olemasoleva pinna- ja pinnasevee tasemes ja liikumistruktuurides. Ka varasemalt kuivendamata lõigisketes kohtades tuleb tagada pinnasevee liikumine läbi mulde. Looduslõpketide piirkonnas tuleb tagada, et kuivendusseadmete imberehitusel või nende trassist läbivimisel ei kaasneks täiendav kuivendamine. Tõpsemad potentsiaalsed mõjutatavad alad sõltuvad mulde ning sellega seotud rajatiste (kraaviid) tehnilistest lahendustest ning olemasolevast kuivendusvõrgust, mõju veerežiimile tuleb tõpsustada eelprojekti koostamise, kaasa arvatud sellega seotud uuringute raames. Trassiga ristuvate Keskkonnaregistri kohaste vooluveekogude puhul tuleb lahendada selliselt, et oleks kõikides oludes tagatud vooluvee juhtimine trassist läbi, selliselt et ristetot tulenevalt ei kaasneks olulisi muutusi veetasemetes, voolukiirustes jt veekogu iseloomustavates parameetrites, vajalik on tagada, et veekogu (looduslik või rajatav kivisest-kruusasest materjalist) põhjastruktuur kulgeks läbi silla-truubi.								
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef on kogu trassi alal tasane, maapinna absoluutkõrgused on enamasti 45-50 m vahemikus, põhjapoolses otsas kohati ka üle 50 m. Vaadeldav trassilõik paikneb enamasti Läänе-Eesti akumulatsioonitasandikul ja osaliselt siluri platoo abrasioontasandikul. Pinnakatte paksus vaadeldavat trassilõigul on enamasti väike - valdavalt 2-5 m. Enamus trassist jääb moreeni ja jäätjärevälste liivade levikualale. Pinnakattesetete all avanevad siluri lubjakivid ja dolomiidid, milles võib esineda karsti.	Nii trassivalikul kui ka tehniliste lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Pinnasetööde läbimõtlematu teostamine võib kaasa tuua veerežiimi muutused ja mõjud elusloodusele. Muutised reljeefis on raudtee rajamise puhul teatud osas vältimatud, kuid piirduvad peamiselt trassi kaitsevõõndiga (kõrgemate viaduktide puhul mõnevõrra laiemal alal).	Maakonnaplaneeringus eraldi meetmeid välja ei tuua. Projekteerimise etapis on vajalik tõpsustada geoloogilise uuringu raames trassilõigul ja piirkonnad, kus on vajadus kavandada täiendavaid meetmeid. Meetmete väljatöötamisel on vajalik lähtuda asukohapõhisest ehitusgeoloogilisest situatsioonist ning maksimaalselt tagada olemasoleva veerežiimi ja võimalikult suures osas reljeefi säilimine.								
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Seni valdavalt mürast mõjutamata elukeskkond, suurte riigimaanteede või raudteedega ristumisi ei ole, vahetult raudteekoridori ümbruses asuvad ainult üksikud müratundlikud elamualad.	Valdavalt on müratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodud väärtuste normtasemed on lähtepunktiks leevendavate meetmete vaajdise hindamisel.	Trassivalikul toodi välja, et müra osas on tegemist väikseima negatiivse mõjuga trassilaterna tiivega. Trassivalikul arvestati, et üksikutes piirkondades võib esineda müra vähendavate meetmete rakendamise vajadus raudteele lähimate eluhoonete alal.	Eskiisile on kantud võimalikud müra konfliktalad, kus tuleb ette näha mürakaitsemeetmed.	Valdavalt tegemist uue häringuga seni märkimisväärsest mürast mõjutama piirkonnas. Samas on mürast mõjutatud eluhooneid lõigu (5,2 km) kohta suhteliselt vähe, suur osa lõigust kulgeb läbi tihedalt asustamata metsapiirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) asub 1 elu- või ühiskondlik hoone (ca 0,1 hoonet/km), • 500 m raadiuses asub 7 eluhoonet (ca 0,8 hoonet/km), • 1 km raadiuses asub ca 81 eluhoonet (ca 9 hoonet/km). Leevendusmeetmete (müraekraanid) rakendamiset tuleb teatud piirkondades arvestada negatiivse visuaalse mõjuga.	Üksikutes piirkondades tuleb eelprojekti raames analüüsida mürakaitsemeetmete vajadust (vallid, lokaalsed meetmed). Suur eluhoonete gruppe, mille kaitseks tuleks rajada pikki müratõkkeseinu, raudtee mõjualas ei leidu. Meede nr 6B-2.1-1								
2.2 Välisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda olenemativaet õhureostust		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukeskkond.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, mille kohaselt ei tohi üldvibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisruumides ületada järgmisi väärtusi: • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Trassivalikul toodi välja, et vibratsiooni osas on tegemist väikseima negatiivse mõjuga trassilaternativiga. Trassivalikul arvestati, et üksikutes piirkondades võib esineda müra vähendavate meetmete rakendamise vajadus raudteele lähimate eluhoonete alal.		Valdavalt tegemist uue häringuga seni märkimisväärsett mõjutama piirkonnas. Samas on mõjutatud eluhooneid lõigu (5,2 km) kohta suhteliselt vähe, suur osa lõigust kulgeb läbi tihedalt asustamata metsapiirkondade. • Trassikoridoris (kõige kritiilisem tsoon) asub 1 elu- või ühiskondlik hoone (ca 0,1 hoonet/km). Pinnase kaudu levivi vibratsioon võib põhjustada läheduses asuvate hoonete konstruktsioonide (eelkõige aknad) vibreerimist, mis on täiendav müraallikas siseruumides.	Üksikutes piirkondades tuleb eelprojekti raames analüüsida vibratsiooni vähendavate meetmete vajadust. Vibratsiooni tekke vähendamine rõõbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad), vajadusel lähimate hoonete välisplirete konstruktsioonn tugevdamine.								
2.4 Elektro-magnetiline mõju	Olemasolev elektromagnetkiirgus seotud olemasolevate kiirgusallikatega (elektriliinid, raudteeside mastid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkiirgust. Valguse liigset hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3. EHITATUD KESKKOND															
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmeid ei teki.	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud selliselt, et jäätmekogused on minimaalsed ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusväärtusi.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3.3 Õõnetusoht	Alal riigimaanteedest Rapla-Järvakandi-Kerju tugimaantee, lisaks kohalikud era- ja metsateed ning muu määratlusega teed. Suuri ristumisi ei ole. Õõtikke ja suurõõnetuse ohuga ettevõtted piirkonnas ei paikne. Looduskaitsealasid vahetult trassi läheduses ei paikne. Suurematest jõgedest piirkonnas Valgu jõgi.	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on viidud minimumini. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses lõpjaäs läbisteautoodele, et võimalike õõnetustele likvideerimine oleks operatiivne. Õõnetuste tagajärgede raskus ja ulatus ei põhjusta õhtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Trassivalikul arvestati õõnetusohtu suurendavate objektide esinemist ja tagajärde ulatust ning raskusaaste kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskteljest). Veeremi rõõbastelt mahaõidul füüsiline oht, sh isiseseõt hoonesse. Kemikaalõõnetuse puhul arvestatakse erti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või üleõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doomineefekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse ohtlike veostega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse üleõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaalõõnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.	Meetmeid ei seatud	Maakonnaplaneeringus täpsuasatmes mõju on varasemalt hinnatud võrdlusetapis.	Meetmeid ei seata								
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS															
4.1 Elutingimused	Lõik 6 tähib hajusa asustusega piirkonda ning möödub järvakandi alevist läänе poolt.	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimalikult vähe	Võrdluse etapis kuulus 6B sellise pikema võimeldava alternatiivi koosseisu, mille elluviimisel on mõju elamistingimustele vähem negatiivne.	Meetmeid ei seatud	Mõnes asukohas möödub kavandatav raudtee olemasolevatest majapidamistest (Kõnnu küla, Setja küla, Järvakandi alev). Raudteetrassi ja majapiramisi eraldab osaliselt mets. Elukeskkonna kvaliteedi langus võib tuleneda subjektiivsetest hinnangutest raudtee tajutavale lähedusele ning objektiivsetest muutustest keskkonnas.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna tahuvusvõime	Valdavalt on tegemist maalise hajaasustatud keskkonnaga, olemasolevad taristuobjektid on maanteed (väikesema liiklussagedusega kõrval- või tugimaanteed)	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Võrdluse etapis kuulus 6B sellise pikema võrreldava alternatiivi koosseisu, mille elluviimisel on mõju kohalikule identiteedile väiksem.	Meetmeid ei seatud	Kesskonna identiteet võib muutuda raudtee läheduses.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.3 Rahvastiku areng	Väheneva elanikearvuga maasuslad	Rahvaarvu vähenemine ei ole kiirem sarnaste piirkondadega võrreldes		Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõltuvad arengutest laiemal territooriumil	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
5. JUURDEPÄÄS															
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõmalused on tagatud kindlasti riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul kaasneks vähemal määral liikumisbarjääride teket	Juurdepääsud tagatakse kõigile kinnistutele	Maakonnaplaneeringus on kavandatud eritasandilised ülepääsud raudteest, mis tagavad liikumisvõimaluste ja -ühenduste säilimise. Raudtee pirab majapidamiste läheduses lõpjaäsu naabruse looduslikele aladele KM 0-1.	Lõpjaäsud looduslikele aladele on tagatud, täiendavaid ületuskohti ei kavandata. Meetmed nr 6B-5.1-1, 6B-5.1-2.									
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses		Kavandatud kiirraudtee arvestab võimaluste piires kohaliku rongiliikluse võimaluse ja vajadustega	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust alternatiivide vahel ei olnud võimalik välja tuua.	Mõju puudub											
6. VARA															
6.1 Ehitised lähinaabruses	Trassikoridoris paikneb elu- ja ühiskondlikke hooneid 1 ning kõrval- ja tootmishooneid 2.	Ehitisi paikneb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul mõju ehitistele on eeldatavasti väiksem	Meetmeid ei seatud	Ehitisteni võib ulatuda ülenormatiivne müra või vibratsioon; vajalik võib olla hoonete võõrandamine.	Raudtee on paigutatud selliselt, et mõju ehitistele oleks minimaalne. Võimalike mõjude leevendamine toimub müra ja vibratsiooni levikut piravate meetmetega, mille täpne lahendus selgub projekteerimise etapis.									
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekõlmeetrilises koridoris paikneb 1,8 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul võimalik negatiivne mõju elamumaa väärtusele on eeldatavasti väiksem	Meetmeid ei seatud	Võimalik elamumaa turuvväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäringustest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed	Järvakandi läheduses paiknevad tööstusalad	Muu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult vähe (või suureneb võimalikult palju)	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille võimalus maa väärtuse suurenemiseks on eeldatavasti ulatuslikum		Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub täiendavate maha- ja pealesõitude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.	Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahasõitude rajamine									
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR															
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõltuvad arengutest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põllumajandusliik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 0 ha hantavat maad	Maa põllumajandusliik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Hõõtavat põllumajandusmaad kasutusest välja ei jää.	Meetmeid ei seata									
7.3 Põllumajandus-maade tervikliikkus	Raudteerajatiste alla jääb 0 ha hantavat maad	Põllumaa säilib võimalikult tervikliikuna		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.4 Maa metsamajandusliik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 42,4 ha metsamaad	Maa metsamajandusliik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja metsamaa	Planeeringus on vajalik keskkonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale metsale									
7.5 Maavarad	Trassilõik maardlaid ei läbi.	Juurdepääs ja kättesaadavus tagatakse kõigile maavaradele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.6 Taristu	Raudteetrasside ehitamisega mõjutatud alal ja selle mõjupiirkonnas on rajatud inimese elutegevust ja majandustegevust toetav taristu. Näiteks haja-asustusaladel on põllu- ja metsamaadel maadel rajatud veerežiimi säilitav taristu-kraavid, drenaaž jne.	Ristel on tagatud kõigil riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Raudteetrass läbib nii olemasoleva taristuga alasid nii lihe- kui ka hajaasustuses	Raudtee rajamisega on võimalik mõjutada olemasolevat taristut. Näiteks põllu- ja metsamaadel on võimalik, et raudtee rajamisel mõjutatakse veerežiimi säilitav taristu toimimist- kraavid, drenaaž jne.	Raudtee rajamisega on võimalik mõjutada olemasolevat taristut. Näiteks põllu- ja metsamaadel on võimalik, et raudtee rajamisel mõjutatakse veerežiimi säilitav taristu toimimist- kraavid, drenaaž jne.	Seatud meede: taristu funktsionaalsus tuleb oskusliku projekteerimisega täielikult tagada kõikides lõikudes.									
7.7 Mõju kohalikule majanduskeskkonnale				Raudteetrassi läheduse Järvakandi klaasitehas. Edasise arendusegevuse, sh ruumilise planeerimise käigus on peale-mahasõitude või peatuste asukohtade määramisega võimalik ära kasutada raudtee ligipääsupotentsiaali.											
8. KULTUURIKESKKOND															
8.1 Kultuuri-mälestised	Kultuurimälestisi lõigul 6B ei esine	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus mälestis säilib kahjustamata kujul algses asukohas (sh arheoloogiapärand säilib pinnases puutumata), vaadeldavana olulisteit suundadelt. Vaadeldavusele on pööratud tähelepanu eelkõige ehitismälestiste puhul. Ehitismälestiste puhul on võimaliku mõjuna arvestatud ka vibratsiooni.	Trassivalik antud lõigul langeb kokku eelistusega kriteeriumis 8.1.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Ei seata									
8.2 Kaardistamata arheoloogiapärand	Arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid lõigul 6B ei esine	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus arheoloogiapärand säilib pinnases kahjustamata kujul

Etapp				Maakonnaplaneeringu lahendus		Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium	Olemasolev olukord	Taustuatase	Trassivalik	Tähtsimm	Mõju (sh kumulatiivsus)	Tähtsimm	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsimm	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsimm	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND														
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassiõigus mõjutaseme Natura 2000 võrgustiku alasid soulsalt ei kattu. Lähim Natura 2000 võrgustiku ala on Tõrvaste-Tõrvaste hoidusala (mu ja trassist u 2 km kaugusel) kaitsevõrkustiku (linnuparitsu) jõed ja ojad (12601), tulevi selleg arvestada.	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et ei mõjutaks Natura 2000 võrgustiku ala kaitseeesmärke mõju Natura 2000 võrgustiku kuulvate alade kaitse-eesmärkide ja alade terviklikkuse oleks säilitatud.	Trassivalikul on eelistatud, et trassiõile on võimalik vajada seiliselt, et mõjud Natura2000 võrgustiku alade kaitseeesmärkide puuduvad. Konkreetsed asukohapõhised meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Trassiõiemaitsev rajamine ei mõjuta u 2 km kaugusel paikevast Sakeküla-Tõrvaste hoidualast (kaitsevõrkustiku linnuparitsu). Mõju Natura 2000 võrgustiku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks vähetõenäoline.	Trassiõiemaitsev rajamine ei mõjuta u 2 km kaugusel paikevast Sakeküla-Tõrvaste hoidualast (kaitsevõrkustiku linnuparitsu). Mõju Natura 2000 võrgustiku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks vähetõenäoline. Võimalusel tuleb seisa jõe hüdromorfoloogilisi parameetreid.	Veltse jõele tuleb loomale liikumisvõimalus tagamiseks rajada ökoduk. Ökoduki ehitamisel tuleb arvestada ka ökoduki mõju ümbrusele (ka hüdromorfoloogilisi parameetreid ei muuda. Võimalusel tuleks silmas pidada ka alla ehituspiirdeala (sh vältida tuleb ka lühiajalist voolusõnikale kaitsetamist või lõpet jõrenist, vältida tuleb lõpe pinnase või muu materjali jõeke või jõekallastele ladustamist, vältida tuleb ka jõe ja selle kallaste ebaotstarbekohast suurendamist, enne tuleb ettevaatlik olla turba alade suurendatulul kuivendamisel ning turbahaljumi laksel). Konkreetsed meetmed on rakendavad projekteerimis- ja ehitusetapis.								
1.3 Suremus		Populatsioon elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal tonnuvat liikluset olla olulist mõju populatsioon elujõulisusele raudtee pärkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, ainult ulatuse on see seotud kriteeriumtega elupaigakaju ja elupaikade killustatus.	Meetmed ei seatud	Raudteega seotud suremuse osas on antud trassiõik võrdlemisi olulise negatiivse mõjuga, trass läbiub Vahe-Eesti metsadega, mis on väga olulise tähtsusega nii suurulukite kui ka väikeloomade rändekoridorina ning mõju trassi tarastamine. Trass läbib ka väga kõrge väärtusega looksiirme suurusega imetajate elupaiku. Trass läbib Viietja metsise elupaiga piirkonda, mille pinna vähi esineda metsise kaitsugrõgete oht nii raudteeäärete taradega kui mus raudteetarituga. Trassiõik läbib mitmeid kõrgepaisete suletud ja avatud ökosüsteemi ei eelistate- kahepaikseile rändeteegne raudteetrassile sugumnmine.	Raudteega seotud suremuse osas on antud trassiõik võrdlemisi olulise negatiivse mõjuga, trass läbiub Vahe-Eesti metsadega, mis on väga oluline tähtsusega nii suurulukite kui ka väikeloomade rändekoridorina ning mõju trassi tarastamine. Trass läbib ka väga kõrge väärtusega looksiirme suurusega imetajate elupaiku. Trass läbib Viietja metsise elupaiga piirkonda, mille pinna vähi esineda metsise kaitsugrõgete oht nii raudteeäärete taradega kui mus raudteetarituga. Trassiõik läbib mitmeid kõrgepaisete suletud ja avatud ökosüsteemi ei eelistate- kahepaikseile rändeteegne raudteetrassile sugumnmine.	Maakonnaplaneeringus erinevatmed suremuse valtimiseks ei seata. Suremuse mõnemõõtmeliseks suurulukitele trassiõik tarastatakse, ehitatakse ökoduk ja ulukite ülekõnnikohad vajadusel rakendamist. Konkreetsed meetmed on rakendavad projekteerimise, ehituse ja kasutusetapis: Metsise kokkupõrkeohu leevendamiseks rakendada metsise mõõgrua pirkonnas tarastamiset tarade ja elektrilinde nähtavust parandavad meetmed. Kõrgepaisete ja suletud ökosüsteemide ülekõnnikohtade tarastamiseks, vähendab see meede ka metsise suremuse ohtu. Üldmeetmed kahepaikseile suremuse valtimiseks on: kahepaikseile olulise elupaikade säilutamiseks rakestada pääs rõõbeetele ja tagada trassist läbipääs; lõigu ehitusaegsel ajutisel rajamisel ehitatakse ajutised kahepaikseile pääs ehituselle; võimalusel teeda pinnasetõid ajapõrsoolt oktoobrist märtsini; kui kuubelgid lõvõbeetakse, asutada selleveit kuile ja kuibeed ümber								
1.4 Häringud	Häringupaiga tuleb arvestada eelkõige lõgu keskosas, kus trass mõõdab Viietja metsise PEP pirkonnast (elupaigad ja mängupaikad esoval ca 1 km rõõsuunas).	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb vina mõru ehituseaegne ja kasutusaegne teke minimumini. Kaitsealuste liikide populatsioonide ja nende elupaikadele avaldatav mõju. Raudtee valgustus ei ema olulist mõju kaitsealuste liikidele.	Trassivalikul on häringute seisemise võimalustega arvestatud ning võimaliku trassi ning lõunilike liikide elupaikade ja trassi vahele on jäetud tarvajatesset suurem puhverõõnd.		Raudtee rajamise ja kasutusega on oodatav häirimise (müra, mimtegevus) trassi läheduses, mis võib vile peatiusvõõgaga kvalitseeb lanquseni võ ka kõrgepaisete ja suletud ökosüsteemi eelistavate häirimisele. Tõõnd kaugusel. Sellised kaugused mõõrekaete ehituslõõle tõõdamise metsise pisiekupaiga läheduses mängu- ja pesutsuugel on kindlasti häirv ning võib tuua kaasa ka elupaiga hülgamise, samuti on häirv hoolduseagne kõõstuskõõrmuse olulise suuremeine.	Maakonnaplaneeringus erinevatmed häringute vähendamiseks ei seata. Konkreetsed meetmed metsiste häringute vähendamiseks on rakendavad projekteerimise- ehituse- ja kasutusetapis: Metsiste häringute vähendamiseks rakendada metsise mõõgrua pirkonnas tarastamiset tarade ja elektrilinde nähtavust parandavad meetmed. Kõrgepaisete ja suletud ökosüsteemide ülekõnnikohtade tarastamiseks, vähendab see meede ka metsise suremuse ohtu. Üldmeetmed kahepaikseile suremuse valtimiseks on: kahepaikseile olulise elupaikade säilutamiseks rakestada pääs rõõbeetele ja tagada trassist läbipääs; lõigu ehitusaegsel ajutisel rajamisel ehitatakse ajutised kahepaikseile pääs ehituselle; võimalusel teeda pinnasetõid ajapõrsoolt oktoobrist märtsini; kui kuubelgid lõvõbeetakse, asutada selleveit kuile ja kuibeed ümber								
1.5 Elupaikade kadu	Trassiõik kulgeb enamasti loodusmaastikus - põõpaisas pki põõumajandusmaade vahel paikevad metsaalu, õluraasa lõõuõõ jõõ (alatõõlku Vahe-Eesti metsamaastikku, kus metsade ja soode vahel on üksikuid asustusalasid ja põõumajandusmaad. Vastavalt Corine maakattelõõpisõõle on trassiõõpu 50 m laiuses otsese ja kõrgendatud mõõjuga alal esimese tõõnnilisel hinnangul metsaid - 2 ha, sõõstmetaid - 12 ha, segametsaid - 29 ha, õõnnmeliselad metsaalad mineraalmaed - 6 ha. Trassiõõpu läbimõõdetud metsaalad on enamasti kõõdusõõnnilised (segametsa, mõõ, tarna), kuid on ka kaasamõõ ja kaasamõõ-muõtka kasvukohatüüb metsi. Põõpaosas on metsad sõõmm majandatud, õluraasa metsamassiiv on enam fragmenteeritud lagenaalaõõ ja kõõnnumõõsõõõõ (teed, põõumajandusmaad, asustus). Trassiõõpu läbimõõdetud metsaalad on ka vanemad eraldis, kuid sõõbeb need suurt loodusõõtaatlist sõõtluõõ ei oma - trassikõõrdsed 500 m uõtuses on mõõratelised 2-MPA-, õõpu põõpaõõs on ka mõõnd keskmist loodusõõku võõrtust omavad maõõnõõõgud. Trassikõõrdi pinna kaitsetuõõ liõõa mõõdetakse ka mõõnd kõõrgemat kõõrdsõõ ja mõõnd madalamat metsaõõ elusta (sõõstuõõpaõõ pinnat on trassikõõrdsi nõõ (50 m kaugusel, mõõnguõõ jääb mõõnnaõõtel u 0,8 km kaugusele). Lõõpõõrjad metsad on heed kahepaikseile elupaigad, eriti lõõpõõpaõõ, Vetõõ jõõ on rahõõõrõõ lennuõõnõõõõ, lõõpõõõõ

Etapp				Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium	Olemasolev olukord	Taustustase	Traassivalik	Tähtsime	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsime	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsime	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsime	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
							1. LOODUSKESKKOND								
1.2 Natura 2000 võrgustiku ala	Traasilõik kulgeb Rakvere-Paide teoloputek lehustikuline vahel, läbi Natura 2000 võrgustiku kuuluvate alade kaitseväärtustele puutuvad kaitstavad ehupaigad (6510) ega e 450 m kaugusele. Kuuslku looduala pakkerb üle 1 km kaugusel ja ala kaitse-eesmärkides on muutuliigis Vigala jõeoja seotud lennimutude elupaigatüüp(6450).	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et ei mõjuta Natura 2000 võrgustiku kuuluvate alade kaitseväärtustele puutuvad ehupaikkis kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks vähistatud.	Traassivalikul on eeldatavalt, et traasilõik on võimalik rajada selliselt, et mõjud Natura2000 võrgustiku alade kaitseväärtustele puutuvad	Traassivalikul erinevatmeid ei seatud	Võib hinnata, et trass e mõjuta Rakkide-Paide looduseta alasid ja looduslikke ehupaikasid ning ei ole tõenäoline ka looduslikke ehupaikasid ning tagada traassiparameetrite jõnke vaesõimi ja ehitamisel, et ei mõju alade osiseks. Kasseegrar eitatehenduse ning ehitusprotsessi rakendamisel ei ole Kuuslku jõe ja Vigala jõe oldude rajamisel oodata selliseid negatiivseid ning kaugeleulatuvaid mõjusid, mis ohustaksid nende ehupaikade seisundit. Kuuslku looduala jääb neist oldudest enam kui 2 km võrra eäevuslu) seisundi.	Kuuslku jõe kaitsekt sätitada üldine veerdlim - tagada ehupaikade seisundi säilimine ja ehupaikade ulatuse ei vähenemine. Kaitsekorraldusplaanist tuleneb ka vetevõrgu ümberehitamisel, Kuuslku ja Vigala oldade rajamisprotsessi käigus tuleb vältelda negatiivne mõju veerdlimis (nt kaitsealas või ümmaks pistela vuulutuhkaset), samuti tuleb nõ ehitusprotsessi kui hilisemat vältelda jõe ehitamisega seotud ehitusprotsessi ajal ehitatavat jõeäärset jõeala ehitatav, samuti maapeenduslüüsiteenide rajamisel rekonstruerimisel (vajadusel rakendada settebassiene) ka ehitise ehitamisel ja ehitamisel ja ehitusel. Ehitusprotsessi ehitamisel meetmed on vaesõimad projekteerimise ja ehitusel.								
1.3 Suremus		Populatsioonil elujõulisuse seisukohalt ei tohi rõuatteel, seetõttu tarkatul ja seal toimuval liiklusel ela oluline mõju populatsioon elujõulisusele raudtee pirkonnas.	Traassivaliku etapis suremusi kriteeriumina ei arvestatud, antud olatuses on see seotud kriteeriumile elupaigakaja ja elupaikade killustatus.	Meetmed ei seatud	Suremusa oeas on antud traasilõik suitetlest vähese mõjuga. Trass ei läbi kõrge vähtusega kaskmse suurusega inetäpte ega linnuühiku elupaiku, mille puhul oleks oodatav ka sõuline suremusja mõju. Traasilõik läbib siiski mitmed kahepaikselate elustiu elupaigad, millele ehitamisel võib osutuda lenendavate meetmeete olutaata.	Suremusa oeas on antud traasilõik suitetlest vähese mõjuga. Trass ei läbi kõrge vähtusega kaskmse suurusega inetäpte ega linnuühiku elupaiku, mille puhul oleks oodatav ka sõuline suremusja mõju. Traasilõik läbib siiski mitmed kahepaikselate elustiu elupaigad, millele ehitamisel võib osutuda lenendavate meetmeete olutaata.										
1.4 Hiirnõud	Antud lõigus hiirnõgunõnikke liikide peloisateed teadaoleval ei esine, lähimata on vähe-konnatoitla pesapaik, mis paikneb e 850 m kaugusel traaskondorist.	Hiirnõgunõnikke liikide elupaikadele puhul tuleb vida mõju ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimumini. Kattesaatuile liikide elupaikadele tuleb säavutada mõrdasaemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oime olulist mõju kaitseatustele liikidele.	Meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Raudtee rajamine ja kasutusega on oodatav hiirnõme (mõra, nõnnõgunõ) tiesi läheduses, mis võib vida predisaiksiaaega kvaliteed languseri või ka hulgamisel. Traasilõigu mõjualetuses hiirnõgunõe eritäeti tundlike hinuäikide elupaiku või teisi hinuäikstlehest eriti olulisi (nt liiduide elupaikade kaitseks vajalikke ehitamisega seotud ehitusprojektide koostamisel ja elupaiku) pirkond ei esine. Seega antud traasilõigul raudtee vähe ehitamisel ning selle hilisemal operesrmisel ei ole oodata olulist negatiivset mõju hiirnõgunõe populatsioonile ja elupaigale seotud mõju. Kuna trass läbib ka kooluteenastelku sõõ parametrualt, eelkõige trassi rajamisetapis, hiirnõgul kaasneved.	Maakonnaplaneeringus ermeetmed ei seata ja konkreetsed projekti ei rääkmaleta. Linnuühiku seotud hiirnõgule ja suremuse leevendamisel rakendatavks meetmeks on olulisemate ehituätiide ajatamine. Ütlina soovitus on vältida enti metsamaaled trass rajamisega seotud raietõidest kevadise linnumu perioodil (15. aprillist 15. juunini).										
1.5 Elupaikade kadu	Traasilõigu põhjapoo kulgeb ühelõimne mitmeaeksiset maaeõitud, kus vahelisevad vähesemad ja suuremad metsaosad Vigala ja Kuuslku jõgede kallaldel olevate niitudega ning kuivendatud nõnnõ-niitude ja -metsadega ning ulatuvad ka Vigala jõe ürgoruni (hiesist). Lõpu-põhjaosa seevadu kulgeb suurel jõel kuivendatud endisel soolal, mitmel vähegi loodusliku soolsupaganna on säilinud sõhe (Kalapapre saa), enamusel turbaaeugul on aga kujunenud vähtuteeks kahepaikselate elupaikadeks. Traasil ja selle lähedusesi ei esine ühtegi Euroopa Liidu tähtsusega elupaika. Ainsa inventeerimul nõnnõgrad võ niidud, poo-loodusliikud kooslaeid võ kaitstavad alad puudunud, samuti puudunud teadaoleval ehitamisel ka ühtegi kaitsealuse liigi ehitis. Kuna aga trassile läbi ülõ ulat tamaisig harikk käesnamel kavaluldel traasilõigu põhjaosas. Vastavalt Corine maakattetüüpidele on traasilõigu 50 m lauses olevat ja vähimalt negatiivse mõju tõenis jõrgnime maaluste - niidusela harikn mas - 27 ha, lehtmetsaline soo - 2,5 ha, kuivendatud soo - 2,5 ha, lehtmetsad - 12 ha, segamisuliseed metsaalad mineraalmaadel - 4 ha.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähem-tähtsate elupaikadega, ajutiselt (ehituseaeg ei) eraldav mõju on võimalikult kiirelt taastuv.	Traassivalikul esitati soovitus teostada olulisie kahepaikselate elupaikadele säästmiseks traasi rihutus. Teisi asukohaõfitsiaal tingimusi ei seatud.	Trassi rihutus säästesusrsiu saatus teostatavks (loodusseaksioma puhtel oleks ühsul eelistatum rihutus täiesusrsa)	Raudtee rajamine on tõel juhul negatiivse mõjuga loodusliikele elupaikadele, kuna selle rajamisel trassile ja selle lähiümbrusesse jäävad elupaigad paratamatult hävineved. Olulne mõju võib esineda ka ehitusaegsete ehitusprotsesside tõttu. Mõjuteas on trassil rajamine olulise negatiivse mõjuga ülõ kaitsekategoria taimeliigi harlik käesnamel suitetlestt heale seurkonnale (säavuldrahes oles nõ se olulist biotoopilist väärtust e oma). - Teiseks loodusliikit olulseks pirkonnaks ja elupaigaks on ka Vigala jõe ürgoru ja selle lähiümbrus (ehitusaegne mõju vähemm, harlik käesnom, tõjikonn, hahesnikk) elupaigana säärtusik tõiste sisiteem. Raudteetrassi rajamise mõju selle ürgoru ja selle lähiümbruse kahepaikselate elupaikadele ei tuna antud asukohas tuleb teada kahepaikselate elukeskkonna säilitamise huvides arvestada ka maaveeravu (turvas) säästmiku kasutamise vajadusega, raudee tehnilise niivetega ning ühtsta veekaitsetele soovitusega. Antud olukorras võib hinnata, et heal juhul ei ole tõenäoline ka kahepaikselate ohustamine, kuna juhul (oldeks turta välja kaevamisel võ juhul kui trass rajamisega kaasneb olulne veerdlimi muutus) võib kaasneda kogu liikkoosisteemi kadumine.	Maakonnaplaneeringus ermeetmed elupaikade kaitseks sähendamiseks ei seata. Trass rajamisega kaasnevs loodusliikuiskadu kaitsakte hävimeise osas teevendavad meetmed ei ole võimalik ette näha ehitusprojekti koostamise ja ehitamise ajal. Ehitusprojektis ettepaeas (projekteerimisühtsusetapi), kus on nõjaste mõnnerimmisels soovitatav raudteetrass hoida võimalikult kitsas kaitstava toimeilig, harliku käesnamsu, kasvutõrtsu. Kui mõnnerimmis trass ja selle ehituseaeg mõjutavsiri laiust, kaitsekaitsemõõdetud ehitamisel ja ehitusel ei ole ka samuti võõ kaatuta ümbertaitamist ja elupaiga loomist (kujundamist) kasvuala rihutamisel tõesusnas. Teise oletise meetmena on kahepaikselate säilimise huvides kahepaikselate säästmiseks elupaikadelnja, mõte tuleb säätitsa tegaeks muuhulgs ka pirkonna veerdlimi.										
1.6 Elupaikade killustumine (sh haruõõnefektid)	Traasilõik läbiub Kaplesi lõunas maakondlikku tähtsusega rõhkonõõnetõõga. Vastavalt loodusuuringutele on traasilõigu olulisim suurimetajate liikumisala Kuuslku jõe kallaldel. Elupaikade killustumise osas ei ole tõenäoline, et raudtee rajamisel esineveate kahepaikselate säärtusid omaveate elupaikadega seotud Vigala ja Kuuslku jõgedega seotud loomate (poolveelised imetajad, veesimse suurusega imetajad, rahkhirve) liikumisteedega.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nõ tõhi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Traassivalikul arvestati rõhestatuidrunte killustatuse ja haruõõnefektiga, traasilõigu valimisel konkreetsed elukohaphõised meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Taraatatud raudteekõrtsid on lõikeala, mis võib killustada erineva tõenäolisik elupaika ja elupaigakompleksi. Raudtee negatiivne mõju avaldub neaate fõisiline lõikeana - raudee läes ning kaasnevad ehitusaegsed mõjud (müra, vibratsioon, liikumistee), raudee mõjuteha on füüsiliste takistusada kahepaikselate ja nematodete, sisalmnestusel tahenduseel võivad ohustada ka mõnedest liikidest ka populatsioonid. Ehitusaegsed mõjud on antud lõik olulisima killustatus mõjuga Kuuslku jõe pirkonnas, kus taraatatud raudee katkestab intensiivse liikumisee toimimise. Lisaks on olulne poolveelise elustsiga liikide ja keskmise suurusega imetajate jaoks Vigala jõe pirkonna rõõsuse säilitamine.	Maakonnaplaneeringu tõõs ei ole ette näeda seda tehe ja ehitusprojektis ettepaeas (projekteerimisu), kus on vajalik kavandada mõnnerd lõõgaäise kahepaikselate elulide elupaikade ja voolusveekogude pirkondades. Meede nr 7C.1.8-6										
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi on enamusel traasisse rõõgelt kaitstud. Põhjavesi esineb lõhestiisu ja karstunud lubjakivides, dolomiitides. Puurkaevusel traaskondris e pakne.	Raudee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerdlimile on neutraalne.	Traassivalikul esitatakse ettepanek ka ehitusaegsete ja ehitusjärgsete ajutiste ja pidevate mõjude kohta. Ehitusaegsete mõjude vähendamiseks ja ennetamiseks ettepanek ka ehitusprojektis ja ehitusel.	Meetmed ei seatud	Põhjavee reoloonise eht ei saaren rõõgelt kaitstud võ kaitsmata põhjaveega lähelaks ning kaeuuk vahetu lähedusee. Raudee rajamisel võõ hoolelenel kasutatava tehnika kütuse võ muu ohtlikuna käitlemisel ja ehitusel ei ole tõenäoline, et esineks kaitsete mõõgi sõõgumatelese pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavetele. Tõenuseks on pirkonnas antud põhjaveevõõ vastuteeks muutus. Mõju olulisus võõsõõ reoloue hulgast ning reaame laitsomust. Pinnasel ning põhjaveel on teatav isepuhastusvõime, kuulub mõju kergemini leevendusi loongunveeks eneste puhul.	Projekteerimisetapis tuleb lähnuolula, kas rajatava raudeeteisel laitsoõõnõõse võõ roolne ala jääb mõõn kaev. Vajadusel tuleb sõõsvõõ pirkonna hüdrogeoloogilised situatsioonid hinnata, kas ehitusaegne mõõ ei ohusta ühtsta veekaitsetele olulisi (antikarstlaisada võõrendamisele. Ehitusele jõõgõõsega varustamine tuleb kaevu lõõdõõrimisel võõ kaevu kaustuskõõmutuste muutumisel (veetasame alenemine, veekvaliteedi halvenemine) tagada muul moel. Ehitusaegne mõõ ei ohusta ühtsta veekaitsetele olulisi (nt ehitusel, et see ei mõjutaks negatiivsel loodusekõõnda (taimestikku ja antud pirkonna koostist tervkuna). Projekteerimisel tuleb kõõ jõõsta kemikaalide ja kütuste säilitamise võõsteel, samuti jõõgõõ lähnda kõõrsoolaus, et ehitusaeg ei oleneeee

Etapp	Olemasolev olukord	Tanfuatase	Traasivalik	Maakonnaplaneeringu lähendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Tähtsus	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsus	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsus	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsus	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Traasilõigu mõjutusena Natura2000 võrgustiku alasid ei esine.	Raudtee rajamisega ja kasutamisega ei kaasne olulisi mõjusid, ei ole tõenäoline olulise mõju esinemine kaitse-eesmärkide ja alade terviklikkuse osas kaitse-eesmärkide ja alade terviklikkuse osas võimalustel.	Traasivalikul on eeldatud, et traasilõik on võimalik rajada selliselt, et mõjud Natura2000 võrgustiku aladele puuduvad.	Meetmed ei seatud.	Mõju Natura2000 võrgustiku alade kaitsevõrkustele puudub.	Meetmed ei rakendata.									
1.3 Suremus		Populatsioon elujõulisuse seisukohalt ei toii raudteel, sestõttu tarabul ja seal toimuvat liiklust ole olulist mõju populatsioon elujõulisusele raudtee piirkonnas.	Traasivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud valikuses on see seotud kriteeriumile elupaigakaela ja elupaikade killustatus.	Meetmed ei seatud	Suremuse osas on antud traasilõik suhteliselt vähese mõjuga. Tõenäoline on loomade ületamine raudteel ka edaspidi. Traasi laradus on küll keskmise suurusega ja sõiduraadajaile äärdes, mis toob kaasa ka suremuse, kuid trass ei läbi kõrge väärtusega keskmise suurusega imetajate elupaika. Traasilõik ei läbi linnudelähistel olulisi elupaiku, mille puhul tuleks suremuse osas rõhutamisele seada ettevaatlikkuse nõue. Seetõttu on meetmed kahepaikseste olulist elupaiku ning kahepaikseste suremuse vähimiseks tuleb olulisemalate liikumisteedele rõhu ette vastavad tõrgeäisud.	Maakonnaplaneeringu eritingimused suremuse vähimiseks e. kahepaikse- ja imetajatunnelite rajamise kohta (liikumisteede ja killustatuse vastased leevendusmeetmed (äärdeäisud ja -jõrkes), mis on rakendatavad järgmiles etappides (projekteerimine/kasutusetapp).									
1.4 Hõrrigud	Antud lõigus hõrrigutundlike liikide peidusaated teadaolevalt ei esine.	Hõrrigutundlike liikide elupaikade puhul tuleb vite mure ehituseaeg ja kasutusaeg tähe minimumini. Katteaialate liikide puhul tuleb vite mure ehituseaeg ja kasutusaeg tähe. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kattelaudade liikidele.	Meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Raudtee rajamise ja kasutusega on mõdatar. hõrrimme (müra, mõnitgevus) trass lähedases, mis võib vite peatuskohapaiga ärevuse ja ärevuse tõttu. Ka raudtee valgustus võib hõrrigutele ärritavat toime avaldada. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kattelaudade liikidele.	Maakonnaplaneeringus eritingimused ei seata ja konkreetsed piirkondi ei määratleta. Linnuatlase seotud hõrrigute ja nõrgalaste ning nõrgalaste ja hõrrigute kohta ei ole olemasolevatele andmetele täiendavalt ajastamine. Ülalne soovitus on võimlik enti metsamaadel trassi rajamisega seotud riietõdedel kevadise kevaihu perioodil (15. aprillist 15. juunini).									
1.5 Elupaikade kadu	Traasilõik kulgeb võrdlemisi mitmekesisel maastikul - lõigu lõunapoolsemal osal on ulatuslikud kõrgrohumaa-niidud, -puisniidud (mitusaagaidi) põõsastega/puidu/ maad vähemate metsatukadega. Vastavalt Corine maakattepõhiandmetele on traasilõigu 50 m laiuses otsese ja kaudse mõju alas esinevad järgmised maakatted: kõrgrohumaa hariliku maa - 13 ha, okasmetsad - 9 ha, segametsad - 14 ha, üksmaulised metsaalad soodsi - 2 ha. Traasile ja selle lähialalele jäävad metsad on majandatavad ning võrdlemisi noored, vaildavalt eisnevad laene, salu ja soostunud metsad (sh vähemalt osaliselt looduslikud metsakooslused). Traasilähedusse olulisi loodusobjektiid (sh vähtusliud inventeeritud kooslused, VEP-id, kaitsealad, kaitsealuse liikide elupaigad/leiukohad) ei esine. Hõgudil raba läänevse laiuskraadilisel osa omaseige turbaekvendamise tulemusel degradeerunud.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult vähe ehituseaegne ja kasutusaegne mõju. Kõrgrohumaa, puisniidid (mitusaagaidi) peaksid mõju on võimalikult soinit taadlon.	Meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Raudtee rajamise on igat juhul negatiivne mõjuga loodusliikele ja -kooslustele. Ehituseaegne mõju on ajutine, kuid ehituseaegsed jäävad elujõulgad paradamatult hävinevad. Tõenäoliselt kuna antud juhul ei ole tegemist olulisi väärtusi omavate elupaikadega, siis ei saa mõju hinnata olulisteks.	Kuna antud juhul trassi ning selle lähedusse olulisi loodusliikuu ei esine, siis eritingimusi elupaigaid puudusel, ei seata antud kriteeriumi osas eritingimusi.									
1.6 Elupaikade killustumine (sh ökoloogilised)	Traasilõik läbib kahes kohas väikese maakonniku (jõrkondiku) elupaigaks/leiukohaks olevaid niidulaike. Ehituseaegne mõju suunimetajaile liikumiseks Alutõrge läbi metsada, sehuti ka Hõgudi soo servadel. Elupaikade killustatuse osas tuleb arvestada mõtlemi pool trassi pärkonnas esinevate kahepaikseste väärtusi omavate elupaikadega ning Kodila jõe pärkonnage seotud rabähtrite toitumisteega.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nõ lõhi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivalikul arvestati rõhestikuliselt killustatuse ja ökoloogilisteks/ökoloogilisteks lõigu valimisel konkreetsed aukohapõhised meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada populatsioonide vahelist geneetilist vahetust. Ka raudtee negatiivne mõju avaldab neaste füüsilise tõkkena - raudtee läbe statuses tarastamisega lõigatakse läbi maamaametajate läkumiteed, raudtee muudatka on füüsiliseks takistuseks kahepaikseste ja roomajaiele, eluslinnuotsual lahendused võivad olulisi ruumilisi ja ökoloogilisi muutusi tekitada. Ehituseaegne mõju puhul on olulisimaks suure suuremitajate läbipääsu võimalus. Aluti jõõga pärkonna rohesta ja rohekoridori alal, kus pakneb suuremate imetajate (ilves, metskonn, metsmäger, metsnäär, older) liikumiseks, mille pires on suuremitajate läkumisvõimalustega arvestamine esmatähtis. Samuti on olulise tagada traasile jäävate vähtusliikumiste kahepaikseste elupaikade säilous.	Raudukõlte elupaikade killustatuse minimeerimiseks seab Maakonnaplaneeringu eritingimused nõudeks, et ehituse ja põhjapuurimi jäävaid metsaalasi lõigu km 4,8 juresdama peab kattesalus Alu Suurkivilõgi. Konkreetsed meetmed (kattesaadaga truubi, limusi läbipääsud ja suunavad aimad) lahepaikaste ja poolveelaste loomade elupaikade killustatuse vähendamiseks rakendatakse projekteerimisetapil. Ehituseaegne mõju (projekteerimise/kasutusetapp) kahepaikste olulisi elupaikade ja violovesiloogiale pärkondaes. Meetmed nr BA-2.1-1 kuni BA-2.1-6.									
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi on trass lõunapoolses osas kaasmisel kaitstud nõ ning madalsuud trass alal kattunata ja nõrgalt kaitstud. Põhjavee jaokeb lõhestiles ja karstunud lubjakivides, dolomiitides. Traasikõrdse kulgeb läbi ühe puurkaevu sanitaarkaitseala.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjaveele vastavalt.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumi alternatiiv, mis kulgeb läbi vähemalt puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega alal.	Meetmed ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega liikluste ning kaevude vahelisi lõnebuses. Raudtee rajamisel võ hoolamisel kasutatava lehnika kütuse võ muu [illegible] ei ole [illegible] ohtlikud. Ehituseaegne mõju sõiduvahelise suhtes võib sõiduramatisse pinnase horisontaalsese ning võib jõuda põhjaveele. Tõenäoseks on pinkonnas antud põhjaveekihi kaitsmata osa ulatuses ülitugevate reostuste hulgast ning reostre leiusemust. Pinnase ning põhjaveel on teatav puhastusvõime ehituse ja mõju lergemini leevendav bioloogiavaraste ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatava raudteetrassi kulgemisõnistuse võ raudtee ala jääb mõni kaev. Vajadusel tuleb läbivalt pärkonna hüdrogeoloogilised situatsioonid hinnata, kas ehituse ja ekspluatatsiooni ajal ei ohustata pärkonna sanitaarkaitseala vähendamiseks. Kinnitada joogivesi varustamine tuleb kaevu läviodeermisel võ kaevu puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamisel (projekteerimise/ekvivalent tarbeennist) tagada muul moel (BA-2.7-1). Ehituse ajal rajatav põõgiveelõikel ei tohi mõjutada seda teha sattuart, et see ei mõjutaks negatiivselt tooluvaiskoonda (hemeetriks ja antud pärkonna kaoolse terviksna). Ehituse ajal ei tohi kasutada ohtlikke kemikaale ja kütuste hoidlamise võuetest, samuti jäätjala lehnika korrasolekut, et vähendada pinnaseresistumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise rabi.									
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumiele	Lõigu pikkuses, sh Hõgudi raba jäävnuid, on Soetapuse peakraavi valgalas, keskosa Kodila jõe valgalas ning lõunaosa Vigala jõe valgalas. Trass läbib Soetapuse peakraavi ja Kodila jõega, kuntõõbeneid olulist loodusliku või veemajandusliku väärtusi ei oma. Ehituseaegne mõju pinnaveekogude kvaliteedile ja voolusele sõltub mõjude ulatusest ja kestusest. Ehituseaegne mõju on Hõgudi raba läänevsse, turbapõvaseid on ka Alust edeles. Olulisi seisuveekogusi võ teisi veekogeke trassi läheduses ei esine. Trass läbib rõgi puisti turrise hoitavate maaparandusüsteemide alad. peamiselt Kodila jõe pärkonnas ning lõigu lõunaosas.	Ei trassivalikul kui ka tehnilise lähenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmed trassivaliku etapis ei seatud.	Pinnaseõõlide läbimõõtmetu leostamine võib kaasa tuua pinnaseõõlide ümbrusesse ulatuvaid muutusi. Ehituseaegne mõju reljeefile: raudtee rajamise puhul teatud osas võitmetud, kuid piirkonnal peamiselt trassi kattavõõndaga (kõrgemate vladdidte puhul mõnedina laemal alal).	Maakonnaplaneeringu eraldi meetmeid võõa ei tuua. Projekteerimisetapil tuleb ehituse ajal rajatavate ajutiste ehituste suhtes trassilõigul ja pärkonnal, kus on vajadus kaevandada liivavõõ meetmed. Meetmete võõtõõtõõmisel on vajalik lähtuda asukohajõõnest ehituseõõkoloogilest situatsioonist ning maksimaalselt tagada olemasoleva veerežiimi ja võimalikult suures osas reljeefi säilimine.									
2. RÄSKAMISTERVISE															
2.1 Müra	Seni valdavalt mõõrat mõõdetamata eluaeskõnnid, suurte ohumaatedele, mille puhul olemasolevate alade teoliustase ei ká. Rotumõisa maantedega, mille liikluskoormused on vähesemad kui 1000 ühikõõõ ööpäevas ning mis mõõ osas ööpäevõõõ

Etapp	Olemasolev olukord	Tanfustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Tähtsine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassi vahetu läheduses kaitseala (uk, ala kaitsekorraldusliku piirangu vöönd) ei ole. Lähim Natura ala on Kõrvemaa maastikukaitseala (RO20), võimaliku vesinduse seisukohalt mõjuala ilmselt ära ei ja trassi vahel kulgev peakraav.-	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et ei ohustata Natura alade kaitse-eesmärke ja ei ole ka ohupõhiselt kuulsuste alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks vältatud.	Trassivalikul on tehtud ettepanek puhverala loomiseks nihutada trass idasuunas.	Trassi ei ole nihutatud, Natura ala jäät vältimatu mõju 50 m ulatusse. Kaitse-eesmärgiline vähendada kaudsete mõjude soomemac võimalikkust.	Raiduvar (uk kaitse-eesmärkides olevatest alupõrgutajatest lähemal) ulatub 50 m ulatusse Natura ala kaitse-eesmärgiline vähendada alupõrgutajaid (RO20), mille puhul tuleb vältida ohtene alupõrgu kaalu. Teoreetiline mõju võib esineda loodusele piiril, trassile lähimas osas Soolaguse peatrassi veerežimi ja seisundi riskumisel.	Raiduvar (uk alupõrgutajate kahjustamise vältimiseks nõnu kaudse mõjude vähendamiseks) ulatub 50 m ulatusse Natura ala kaitse-eesmärgiline vähendada alupõrgutajaid (RO20), mille puhul tuleb vältida ohtene alupõrgu kaalu. Teoreetiline mõju võib esineda loodusele piiril, trassile lähimas osas Soolaguse peatrassi veerežimi ja seisundi riskumisel. Konkretsetel meetmed on rakendatavad projekteerimis etapis.								
1.3 Suremus		Populatsioonil elujõulisuse seisukohalt ei tohi rõuduteel, sealtsut taristul ja seal toimuvat liiklusel olla olulist mõju populatsioon elujõulisusele raudtee pärkonnas.	Trassivaliku etapis suremusl kriteeriumina ei arvestatud, antud olatuses on see seotud kriteeriumitega elupaigakaotu ja elupaikade killustatus.	Meetmed ei seatud	Suremuse osas on antud trassilõik suhteliset sõlmse mõjuga. Trass nõiub mitmete olulolate suurmetsjate liikumiskõrdondega, kuid suunduõle osas minimaerb suremuse mõju trassi tarastamine. Keskmise suurusega ja väikemetsjatele on rajatav ökoduktid, mis on ka nende liikumiskõrdondeks suremusl, kuid trass ei läbi kõrge vähetõenäoga teekmise suurusega imetajate elupaiku. Samuti ei läbi trassilõik linnuliikide olulsi toitumisalasid ega ei ole ka linnuliikide rändeteed nendel olulsimaa. Trassilõik läbib mitmesid kahepoolsete olulsi elupaiku.	Raiduvar (uk kaitse-eesmärkides olevatest alupõrgutajatest lähemal) ulatub 50 m ulatusse Natura ala kaitse-eesmärgiline vähendada alupõrgutajaid (RO20), mille puhul tuleb vältida ohtene alupõrgu kaalu. Teoreetiline mõju võib esineda loodusele piiril, trassile lähimas osas Soolaguse peatrassi veerežimi ja seisundi riskumisel. Konkretsetel meetmed on rakendatavad projekteerimis etapis.	Maakonnaplaneeringus eirimetmised suremuse vähimmaks ei leata. Kahepaiksete suremuse vähendamiseks atavad kaasa eelepõhises etapipiles (projekteerimine, ehitusetapp) rakendatavad kiiluatuse vastased meetmed (läbipääsud jms). Suurulatele suremusl minimaerb läbi tarastamise.								
1.4 Härringud	Härringutundlike linnuliikide peatsuseisel ja nende kaitseks lähedusetsual alasil trass mõjutata teedetsuvat ei eline. Kella jõega rõõumse pärkonnas on nähtsitte tõõrumala.	Härringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb vía mõre tõõrumala ja nendele ohtlikkuse vähendamiseks ehitusetapil liikide elupaikades tuleb saavutada mõratsaamnäts 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealustele liikidele.	Meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Raudtee rajamise ja kasutusega on oodatav härrimne (mõra, tõõrumala) ohtlikkuse suurenemine. Ohtlikkuse suurenemise kvalitseed langusesi eili ka kõjamisem. Trassilõigu vahetus läheduses härringutele eriliselt tundlike linnuliikide elupaiku või linnukaitsealasi erti olulsi (nt linduste elupaikade kaitseks moodustatud kaitsealasid) pärkond ei eine. Tõõrmala ohtlikkuse suurenemise ei ole ka tõenäoline ka. Kuna trass läbib ka loodusmaastikku (ja nõiub Kella jõega, mis on nähtsitte lennukõrdor) siis, eelkõige trassi rajamisetapis, härringud paratamatult kaasnevad.	Maakonnaplaneeringus eirimetmised e seata ja konkretsed meetmed rakendatakse projekteerimise etapil. Kõrgete suremuse leevendamiseks rakendatakse meetmeta en alulsemaim ehituslõike ajatamine. Oldne soovitus on vältida erti mõõtamaatsel trassi rajamisega seotud neelduldest kevadise neeranu perioodil (15. aprillist 15. juunini).								
1.5 Elupaikale kaitu	Olemasel trassil olulsit loodusaatelatsit väärtust omavad elupaiku ei eine, lähedat Rabivere kaitseala elupaigad. Loodusliku maakatte osame kaitu u 42 ha, valdavalt okas- ja segametsad. Trassilõik kulgeb võrdlemsi mitmeaastsel maaoblul - 0ik läbib vahelduvalt metsamaa, rohumaa ja põllumaa. Trassilõik nõiub Kella jõega, mis on nähtsitte lennu- ja tõõrumala. Vastavalt Corine maakattepõõnlogele on trassilõigu 50 m laiuses oleset ja lähiümbruses esinevad järgmised maakatted: okasmetsa - 3 ha; harjamaa - 36 ha, karjamaa- 8 ha, põõrumpõõsaliik maa 3 ha, kompleksmaa=(ptlus- 3 ha, heitlehised metsad - 6 ha, okasmetsad - 21 ha, segametsad - 14 ha.	Meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kaju on võimalikult vähe ja seatud vähemalt tõõrtuähe elupaikadega, ajutiselt (ehituseaegselt) avaldav mõju on võimalikult kiirelt taastuv.	Raudtee rajamise puhul negatiivne mõjuga loodusliikide elupaikadele, kuna selle rajamisel trassile ja selle läheduseseose jäävad elupaigad paratamatult tõõrmeaat. Kuna antud juhul trassi ning selle läheduses olulsit loodusliiku vähemat omavad elupaigad ei ole, siis ei ole nõ nõjatus leevendavate meetmete rakendamise jõnes	Meetmed e rakendata.								
1.6 Elupaikale kiltustunne (sh tõõrjaärahtestsit)	Trass nõiub 3 korral maakonkõlku taseme suure rõõkõõõ

Etapp	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Tõlkimine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tõlkimine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tõlkimine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tõlkimine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Lähimaks Natura võrgustiku alaks on Kurtna-Võivere loodusala, mis asub üle 1 km hargnemiskohast läänes, otsene ja kaudne mõju puudub.	Kaudne ehitamine ja kasutamine tuleb siis vna selliseks, et ei mõjuta Natura2000 võrgustiku eesmärgiks olevate mõju Natura 2000 võrgustiku kuulevate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks väiksemad.	Trassivalikul on eeldatavat, et trassilõik on võimalik rajada selliselt, et mõjud Natura2000 võrgustiku aladele puuduvad.	Meetmed ei seatud.	Mõju Natura2000 võrgustiku alade kaitseväärtustele puudub.	Meetmed ei rakendata.									
1.3 Suremus		Populatsioon elujõulisuse seisukohalt ei tähi riskitegi, seetõttu ei ole vaja ühe seotud kriteeriumitega elujõulepäevku ja elujõulaste kõlbulatuse.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud trassivalik ei ole seotud kriteeriumitega elujõulepäevku ja elujõulaste kõlbulatuse.	Meetmed ei seatud	Suremuse osas on antud trassilõik suhtelist vähese mõjuga. Trassi ehitamisel kõik olulisele suurimatejale liikumiskoridorile ei ole elujõulepäevku, kuid suurukaite osas minimeerib suremuse mõju trassi tarastamine. Keskmise suuruse ja väikeimatejatele on trassil ka mõju, kuna ei ole kõikide liikumiskoridorile ei ole tagatud suremust, kuid trass ei tähi kõrge vähetõenäoga keskmise suuruse imetajate elujõulepäevku. Samuti ei tähi trassilõik linnustikule olulisi elujõulepäevku, mille puhul tuleks vähendada erimeetmed suremuse vähtimiseks. Trassilõik läbib mitmed kahepaikselte olulisi elujõulepäevku.	Maakonnaplaneeringus erimeetmed suremuse vähimiseks ei seata. Kahepaikselte suremuse vähendamiseks sõiduteel saaks eelsaamiseks elujõulepäevku (projekteerimine, ehitusetapp) rakendatavad kõlbulatuse vastased meetmed (läbipääsud jms). Suurukaite suremust minimeerib tõgu tarastamine.									
1.4 Härringud	Mõjualuseks teadaolevalt härringuühtnike liikide populatsioonid ei esine.	Härringuühtnike liikide elujõulepäevku puhul tuleb vna mõra elujõulepäevku ja taotlusegase teke minimumini. Kaitsealuste liikide elujõulepäevku tuleb seavutada mõrastesemeks 55dB. Raudtee valgustus ei ema olulist mõju kaitsealuste liikidele.	Meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Raudtee rajamise ja kasutusega on oodatav- härringe (mõra, müratsemga) trassi läheduses, mis võib vna peatuskohtagaja kvaliteedi langusest või ka hulgamisest. Trassilõigu mõjualuseks teadaolevalt ei ole ühtegi härringute kaitsealust elujõulepäevku. Seetõttu ei lähduta elujõulepäevku tuleb modustamisest, mõjude vähendamisest ja kompensatsioonimeetmete elujõulepäevku rakendamisest. Seega antud trassilõigul raudtee võiks ehitamisel ning selle hilisemal opereerimisel ei ole oodata olulist negatiivset mõju härringute populatsioonile ja elujõulepäevku seotud mõju. Kuna trass läbib ka teadaolevaetelku elu paratamatult, eelkõige trass rajamisetapis, härringud kaasnevad.	Maakonnaplaneeringus erimeetmed ei seata ja konkreetsed piirkond ei määratleta. Linnustikuga seotud härringute ja suremuse leevendamiset rakendatavaks meetmeks on olulisemate elutsüklite ajastamine. Oline soovitus on vältida erti mettamaatest trassi rajamisega seotud raeküdeset kevadise taaselu perioodil (15. aprillist 15. juunini).									
1.5 Elupaikade kadu	Trass kulgeb tühistiselt suures ulatuses kultuurmaastikes läbides mitmed vähesed metsatukski. Vastavalt Carine maakattelpõhiloogile on trassilõigu 50 m lauses otsese ja kaudse elupaikade kaotusega seotud ala hinnatud vähetähtsaks (alus: ja vegetatsioon (radavad) 15 ja 12 ha). Kulturmaastiku osas on tähtsamad elupaikadest ka kaitsealused puudrühmad (7 ha). Vähäne jõega ristumise pärkonnas kahepaikselte elupaik.	Konkreetsed asukohajõnnesed meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Raudtee rajamine on igal juhul negatiivne mõjuga looduslikele elupaikadele, kuna selle rajamisel trassile ja selle läheistõrvaisele jäävad elupaigad paratamatult hävinevad. Konkreetsel trassilõigul on oluliseks Vähäre jõega ristumise pärkonnas kahepaikselte elupaik, mis võib meetmeid rakendamata kahjustada saada.	Maakonnaplaneeringus erimeetmed elupaikade kao vähendamiseks ei seata. Trassi rajamisega kaasneva loodusliku laimkahte lõhvemise osas leevendavad meetmed ei ole võimalik seada. Konkreetsel meetmel antud lõigul on rakendatavad projekteerimise faasis, kus mõjude minimeerimiseks kahepaikselte elupaigas on võimalik meetmeteks hoida võimalikult kitsana ning säilitada veerežiim.									
1.6 Elupaikade killustumine (sh harjaärahelistel)	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii harjaärahelistiga, trassilõigu vähimal konkreetsel elujõulisusel meetmed ei seatud	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii harjaärahelistiga, trassilõigu vähimal konkreetsel elujõulisusel meetmed ei seatud	Trassivalikul arvestati rühestrõõsunde killustatuse ja harjaärahelistiga, trassilõigu vähimal konkreetsel elujõulisusel meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib kõlustada erinevate loomaliikide elupaika kui killustada ka elupaigakompleksi. Raudtee negatiivne mõju võib avaldada nii reaalse füüsilise tõkkena - kui loomade ja nende populatsioonide ja elupaikade ruumilise jaotumise tõkumisteed, reaalne mõõdetka on füüsiliseks takistuseks kahepaikselele ja roomajatele. Antud juhul killustat tarastatud raudtee loomade liikumisi Keila jõe äärsete alade ja Nabala luumkeluppaga vahel.	Nabala luumkeluppaga ja Keila jõe vahelise suurmetsajate liikumiskoridori killustatuse vähendamiseks rajada ökodukt lõigu km 3,0. Konkreetsel meetmel kahepaikselte, poolveetlste ja roomajate ohutuse tagamiseks ja ökoloogilise mõjuala vähendamiseks projekti järgnevas etapipões (projekteerimine/ehitusetapp) peamisel mitmete voolusveekogudega risturiste pärkonades Võhma jõe ja selle sõnajõgi, Kivistile peatrasse, Soo ojo; Meede nr 16B-1.6-1.									
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavee paikneb lõhelates ja karstunud lubjakivides, dolomiitides ning on antud lõigus enamasti rõrgelt kaitstud. Trassikoridors 1 puurkaev.	Kaudne rajamine ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemetele puurkaevetele sarnitsarkstaseis ning paremini kaitstud põhjaveega alat. Konkreetsel meetmed trassivalku etapis ei seatud.	Meetmed ei seatud	Põhjavee reostumise eht on suurem rõrgelt kaitstud või kaitsmata põhjaveega lõikudes ning kaevude vahelise lõhedusel. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kõlbus või mõu - nõrgemad kõlbulatused ja kõlbulatuse puudumine on tõenäoline sadevete mõjul asjaosamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavette. Tulenevalt en pärkonnas antud põhjaveekihi kõrgemast asetusest ei ole võimalik mõõdetud kõlbulat ning reaalne lekkemõõt. Pinnasel ning põhjaveel on teatav seguhaaduvõime, samuti on mõju kergemini leevendav bioloogiaveele ainete puhul.	Projektteostmisel tuleb lähtuotada, kas rajatava raudteetrassi kõlbendõõdise või muidse ehe jäätb rõhi kaev. Vajadusel tuleb võtlusel pärkonna hüdrogeoloogilised ehatusõõnnd hinnata, kas ehe ei ole mõõdetud ka lähemal asuvas kõlbulatuse seisukohalt sarnitsarkstaseis vähendamiseks. Kõnnitude jõugvaega varustamine tuleb kavu lõvideerimisel või kaevu puurkaevu rajamisel ehe ehatusõõnnd ehatusõõnnd, seevastõõsti hahevereinnd tagada muul moel. Kui on vajalik põhjaveetaseme alandamine, tuleb seda teha selliselt, et see ei mõjutata negatiivselt loodusteekonda (lähematsku ja antud pärkonna kooluga terviksna). Meede nr 16B-1.7-1.									
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassilõigu põhjaosa asub Vääna jõe- ja tõumaosa Keila jõe valgala. Lõigu põhjaosas läbib trass Vääna jõega ja jõega ristumise kohast ca 1 km ulatuses Vääna jõe paremkallast. Vääna jõe paremkallast läbivalgala ja ristub nõgi poolt kornaõõtsvalute eesvoolude nimetusega. Vääna jõe vasakjõed on olulisela kuidelaka mõtmetele kaitstkoiek. Keskmaa nõtub Kivistile Kivistile paekaevangu ja Ilumaosa Soo- ja Kooli ojaga. Kooli oja on nõtumisel loodusliku ja poolloodusliku iseloomuga ning ulatub Kivistile paekaevangu suunnal vähetuul, kui teised vähesed nõtusel nõtusel voolusveekogud. Lõik asub kogu pikkuses mitmete nõgi poolt korraõõtsvate maapiirandusüsteemide alal.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pinnavna veerežiimile on neutraalne. Maapiirandusüsteemid tarastatakse lamsea funktsionaalsuse.	Trassivalku puhul on eelkõnjmuseks saatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassilõikerest alatel praegune veerežiim tagamine, ühtlasi ei tohi kõlbulatuse ja ehatusõõnnd ehatusõõnnd ehatusõõnnd veerežiim muutmisel (ka kuivendamisel). Voolusveekogudega nõtumisel peab säilima veekogude seotud seisund.	Meetmega tuleb arvestada eelprojekti koostamisel	Kogu trassilõik läbib mitmed nõgi poolt korraõõtsvate maapiirandusüsteemi alaosi ning maapiirandusüsteemide ehatusõõnnd ehatusõõnnd ehatusõõnnd ehatusõõnnd lahendusele rakendamisel võib kaasneda ebasoovitavaid muutusi pinna- ja pinnasevee taasemes ning äravoolusõõnnis, mis võib omakorda mõjutada nõ metamaa metsandusliku kasutust kui muuta looduslike kooluste struktuuri ja seeläbi mõjutada ökosüsteemi. Ehitamisel ja ehatusõõnnd ehatusõõnnd ehatusõõnnd voolusveekogudega võib eladvnetavad projektlahenduste puhul tekkida negatiivsed suundumusi nõ veekogude hüdromorfoloogilises seisundis (sh voolusõõnn, voolukiirus, veekogu morfoloogia) kui see eelustku liikumisõõmalustes).	* Tagada trassilõikedaste maapiirandusüsteemide toimimine (piisava arvu ja suurusega veejõhtmete viimine raudteetammist läbi ehatusõõnnd ehatusõõnnd ehatusõõnnd ehatusõõnnd lähemasse pinna- ja pinnasevee taasemes ja liikumisõõtkusõõnnes. Voolusveekogudega nõtumisel tuleb lähendada tehnilised selliselt, et oleks tagatud vna vaba läbipääs. Ka kuivendamata lõgnistekes kohtades tuleb tagada pinnaseve taasemes ning äravoolusõõnnis ehatusõõnnd ehatusõõnnd ehatusõõnnd kuivendusüsteemide ümberehitusel või nende trassist läbivõimel ei kaasneks ka tõenäoe kuivendamine. Tõpsemad potentsiaalsed mõjudatavad alad sõltuvad mulle ning sellega seotud rajatiste (kraavid) tehnilisest lahendusest ning olemasolevast ehatusõõnnd ehatusõõnnd ehatusõõnnd ehatusõõnnd

Etapp				Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Tähtsime	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsime	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsime	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtsime	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassilõigu mõjusoonis Natura 2000 võrgustiku alasid ei esine.	Kaudne ehtamine ja kasutamine tuleb läbi vie selliseid, et ei ohtane kui kaudne oluline ehasoone mõju Natura 2000 võrgustiku kuuluvale alale kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikusele olele vähistatud.	Trassivalikul on eeldatud, et trassilõik on võimalik rajada selliselt, et mõjud Natura2000 võrgustiku alade kaitseväärtustele puuduvad, konkreetsed asukohapõhised meetmed ei seatud.	Meetmed ei seatud	Mõju Natura2000 võrgustiku alade kaitseväärtustele puudub.	Meetmed ei rakendata.									
1.3 Suremus		Populatsioon elujõulisuse seisukohal ei tohi raudteel, seitsul taristul ja seal tomuvat liikuvat olla olulist mõju populatsioon elujõulisuele raudtee pirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud valdavas on see seotud kriteeriumitega elupaigakaitu ja elupaikade killustatus.	Meetmed ei seatud	Suremuse osas on antud trassilõik suhtelist olulise mõjuga, kuna kuigid läbi Männiku raba loodusloksutuse servaalale, kus on nii vähe- kui ka suurematejate liikumiselad. Suurulokte oses ehtamata ehtamata ehtamata ehtamata ehtamata ehtamata suurusega ja väikemetsajatele sobiv on teisalsu läbiku, mis suurendab nende loomaõrimade suremust. Imetajate suremust aitavad mõnedina vähendada killustamise vastased meetmed. Trassilõik kuigeb Männiku raba serva-alades, II ja III kaitsekategooria linnuliikide elupaikad ja toitumisalade lähedal.	Maakonnaplaneeringus ennemetmed suremuse vählimaks ei seata. Linnudiku suremuse mõju minimeerimiseks on vajalik edasises etappides (projekteerimise, ehitusetapp) Männiku raba ärtkonnas raudteetaristu (kontaktliinid) rähtranuse paranemine võimalikustele mõrgistega.									
1.4 Hõrnõugud	Männiku rabas, trassist paemajale ei kaugusel on Euroopa tähtsusega (II ja III kaitsekategooria) hõrnõugude mõõdukas mõju liikide elupaikadele läbiku seevaada mõrdistasemele läbiti. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitseliustele liikidele.	Männiguõrnõike liikide elupaikade puhul tuleb visa mõra mõrdistasemel ja mõrdistamisel ehtamata ehtamata ehtamata ehtamata ehtamata ehtamata

Etapp	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Tõlkimine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tõlkimine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tõlkimine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tõlkimine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassilõigu mõjuboonis Natura 2000 võrgustiku alasid ei esine.	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et nii ütsene kui kaudne otsene ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks välistatud.	Trassivalikul on eeldatud, et trassilõik on võimalik rajada selliselt, et mõjud Natura2000 võrgustiku alade kaitseväärtustele puuduvad, konkreetsed asukohaphõnsed meetmeid ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Mõju Natura2000 võrgustiku alade kaitseväärtustele puudub.	Meetmeid ei rakendata.									
1.3 Suremus		Populatsioonil elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liiklusel olla otsilist mõju populatsioonil elujõulisusele raudtee pirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud valdusele on see seotud kriteeriumitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud	Suremuse osas on antud trassilõik piqem väikese mõjuga. Suurte ja keskmise suurusega ulukite suremus on tarade kasutamise ning kiliustatuse vastaste meetmete rakendamisega minimeeritud. Trassilõik ei läbi linnuatkukiteit olulisi elupaiku, mille puhul oleks otsine suremuse võimimises ermeetmeid rakendada. - Trassilõik läbib mõnneid kahepaikselele väärtuslikke elupaikasi.	Maakonnaplaneeringus erimeetmed suremuse vältimiseks ei seata. Kahepaikselte suremuse vähendamiseks ätavad kaasa edaspidistes etappides (projekteerimine, ehitusetapp) rakendatavad kiliustatuse vastased meetmed (läbipääsud jms).									
1.4 Häringud	Häringutundlike liikide pestituskohti teadaolevalt mõjupiirkonnas ei esine.	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb viia mõju ehitusetapis ja kasutusetapis tõste minimumini. Kaitsealuste liikide elupaikadele tuleb saavutada mõrataseemeks 55DB. Raudtee valgustus ei oma otsilst mõju kaitsealustele liikidele.	Meetmed ei seatud	Meetmed ei seatud	Trassilõigu vahetus läheduses häringutele eriliselt tundlike liikide elupaikasi või tõsi linnuatkitsiteit erti olulsi (nt linduid elupaikade kaitseks moodustatud kaitsealasid) pirkondi ei esine. Seega antud trassilõigul raudtee valja ehitamisel ning selle hilisemal opereerimisel ei ole oodata olulist negatiivset ning lingimata kevendamist vajavat häringutega seotud mõju.	Meetmeid ei rakendata.									
1.5 Elupaikade kadu	Vastavalt Corine maakattepõhisqisele on trassilõigu 50 m laiuses otsese ja vältimatu negatiivse mõju tsoonis valdav järgmine maakate: maaniter- ja raudteevõrgu ala (37 ha); segametsad (12 ha), heitlehised metsad (8ha) ning lisaks ka vähesemal määral avatud kultuurmaastikku. Trass läbib madala loodusväärtusliie väärtusega elupaiku: enne Olemiste-Vaskjala kanalija rajatumist. Ree asula lähedal trassist põiqpool asuvad kahepaikselte elupaigad, samuti Olemiste-Vaskjala kanalija rajatumisel. Kanalija rajatumise pirkond on ka nahkhiirte elupaigad.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähemväärtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avaldus mõju on võimalikult kiiret taastuv.	Meetmeid ei seatud	Enne Olemiste- Vaskjala kanalija rajatumist läbib trass järgmisi elupaiku: Pennoskanda madalike liigirikkad arunshmused (6270), kuivad niidud luiqirohukad mulla(6210). Nimetatud elupaigad ei ole väga kõrge loodusväärtuse väärtusega. Kahepaikselte kudemisveekogud on piisavas kauguses, et neid otseselt mitte mõjutada.	Meetmeid ei seata.									
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärefektid)	Trass ristub ühes kohas Ree raba juures maakonna pirkondiku taseme rohevõrgu koridoriga (K9), selles pirkonnas on eksperdid hinnanud, et tõenäoline ulukite ülemineku koridorist ühest mõrmaaqa meetri kaugusel asuvat kahepaikselte elupaigast (trassilõigu alguses Ree asula lähedal, trassist põhjapool). Vaskjala-Olemiste kanali koridor ja ümbertaevad puistud on nahkhiirte toitumisala ja lennukoridor; Natura 2000 elupaigad.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Meetmeid ei seatud, koosmõju teiste infrastruktuuriobjektidega.	Meetmeid ei seatud	Tarastatud raudteekoridor on tõkkeks, mis võib killustada ennevate loomaliikide elupaiku kui killustada ka populatsioonide levikuala. Ulukite ülemineku võimalus avaldub nii reaalse füüsilise tõkkena - kui raudtee tões ulatuses tarastada, läqatakse läbi maismaametajate liikumistee, raudtee mõlemale on füüsiliseks takistuseks kahepaikselele ja roomajatele, ebaõnnestunud lahendused võivad takistada vee-elustiku ja poolveelise liikide levikut. Trassilõik killustab suurulukite liikumiska Ree raba läeservas, kuhu on vajalik ette näha leevendavad meetmed. Võimalik Ree asula juures olevate kahepaikselte elupaigale killustus mõju.	Suurulukite elupaikade killustatuse mõnmeerimiseks seab maakonnaplaneering kaks meedet: Ree raba läralale jääv ulukite läbipääsukoridor peab olema vähemalt 100 m laiuse ja 2,7 ning tetse meetmena on soovitatav rajada kõrge eelt Vaskjala-Olemiste kanalile (km 2,1). Siel leevenab killustatust lisaks suurulukitele ka poolveelisite liikide ja väikeulukite jaoks. (vana sila-uluse kõrgus vähemal 6 m ja kallasrajad 50 m). Konkreetsed meetmed kahepaikselele ja poolveelisele imetajale on rakendatavad projekti järgmistes etappides (projekteerimine) ehitusetapis. Kõrgeveekogudega ristumise ja nõrgaqale elupaikadele pirkondades eelnevalt läbi qaalasvõrkmudela kavandamisega (Soodevahe ja Rae-Lagedi jkr ning Rae raba läserva elupaigad). Meetmed nr 14G-1.6-3, 14G-1.6-4.									
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjaveel pakneb lõhelistes ja karstunud lubjakivides, dolomiitides. Põhjaveel on trassivarandi 14G alal peamiselt nõrgalt kaitstud (aluvaral) aga ka kaitsmata. Trassikoridoris 1 puurkaev.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivaliku eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude santiaarkaitseala ning pareimini kaitstud põhjaveel alal. Konkreetsed meetmed trassivaliku etapis ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega liikluses ning kaevude vahetus läheduses. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnaesse, läqub kõrge veetaseme tõttu kiiresti ja ulatuslikult pinnasesse ning horisontidesse ning võib jõuda põhjaqveitte. Tulemuseks on pirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnaseil ning põhjaveel on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevendsv biolaqunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatava raudteetrassi kaitsevõõndase või raudtee ala jääb mõni kaev. Vajaduse tuleb lülitusel pirkonna hidrogeoloqilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik ikvidoerida või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala muutmiseks. Projekteerimisetapis tuleb koostöös varustamise tuleb kaevu likvidaermisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetaseme alanemine, veekvaliteedi halvenemine) tagada muu moel.									
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassilõigu põhjaosa asub Pirita jõe alampoiksu osavõtgalal ja lõunaosa aub Vaskjala-Olemiste kanali valgalal. Trassilõik ristub selle põhjaosas kanalisseerituil- Soodevahe peakraviga ja keskiosas Ree-Lagedi (Rae kraavi) peakraviga, mis kuuluva riqi- ja ühisveekogude nimestikusse ning seetõttu ei ole tõenäoline peekraviqi ei oma otsilst loodusväärtuslqi väärtust. Trassilõik ristub selle keskosas Tallinna linna joogivesihaardese kuuluva Vaskjala-Olemiste kanaliga. Trassilõik ei jää olulstes maaparandusüsteemide alale. Lõigu põhjaosa jääb olemasoleva raudteetrassi ääre.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastatakse senises funktsionaalsuses.	Trassivaliku puhul on eelingimuseks seatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassisäärsetel aladel praeguse veerežiimi säilimine, sh MPS töe toimimine, kaitstavatel aladel ei tohi tõmuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Voolusveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Mõõdetavaid tehnilise lahendusega kaasneda ebasoovitavaid muutusi pinna- ja pinnaesvee tasemes ning ärevoolurežiimis, mis võib omakorda mõjutada nii metsamaa metsandusliku kasutust kui muula loodusliie kooslaste struktuuri ja seeläbi mõjutada ka nende seisundit. Ehitusetapis ja hilisemal ajal võivad voolusveekogudega võib ehaõnnestunud projekteerimisele puhul tekkida negatiivsed suundumusi nii veekogude hüdromorfoloogilises seisundis (sh voolurõhm, voolukiirus, veekogu morfoloogia) kui vee-elustiku liikumisrõmakustes. Vaskjala-Olemiste kanali ülatusel tuleb rangelt järgida veekaitseliisi piirangud, kuna kanal kuulub Tallinna linna joogivesihaarde koosseisu.	Voolusveekogudega ristumised tuleb lahendada tehniliselt selliselt, et oleks tagatud vee vaba läbipääs. Ka kuivendamata lõigulsiseks kohtades tuleb tagada pinnaesvee liikumine läbi mulde. Loodusliqtekste pirkonnas tuleb tagada, et kuivendussüsteemide ümberehitusel või nende trassist läbivimisel ei kaasneks ka täiendav kuivendamine.									
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef trassi alal on nõrgalt lainjas, maapinna abs kõrgused on trassi alal enamasti 35-50 m.Trass paikneb suhteliselt madalal maapinnal.Pinnasena esineb enamasti on kohati esinevatel alvartel ainult ca 0,5 m ja ka paksema pinnakattega kohtades et tõnkis pinnakatte paksus ületada 10 m. Ülgiõhedaselt pool vaadeldavat trassilõigust jääb turba levikualale ja pool moreenalale, vähe liik trassist jääb õhukese pinnakattega alale (alvarile). Pinnakattestete ali esinevad ordovitsiumi lubjakivid ja dolomiidid, milles võib esineda karsti.	Ni trassivaliku kui ka tehnilise lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit Mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmed trassivaliku etapis ei seatud.	Raudtee rajamisega hõvlstatakse või rikustakse ehitusegevusest haaratud alal pinnase iseloomid kihid. Mulde alla jäär pinnas ei ole tõenäoline kasutamisele, kuna tõenäoline on suures füüsilised omadused. Kõiksuunduist pinnaest vähemeh hapniku sisaldus ning kesskond muutub anaerooblekis. Samuti vähemeh vee infiltreerumine. Kõik see toob kaasa pinnase ehustisu muutuse, mis omakorda tingib kooluste muutused. Sarvpinnaste pinadused muutuvad pinnase tõhenemisel, samuti vibratsioon mõjul.	Turba esinemise tõttu geoloogilises läbilõikes on raskemate ehitiste pioiuvse ja tõgiste vajumiste vältimiseks tõenäoliselt vaja teha täiendavaid uuringuid ja rakendada erimeetmeid (paremdamine, väljavahetamine, vaiad jms). Tähelepanu tuleb pöörata ka karstinähtuste levikualale ning vajadusel rakendada asjakohaseid tehnilisi lahendusi.									
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Valdav osa lõigust kuleb suure liikluskoormusega II klassi riigimaantee (Tallinn-ringtee, 2014 a AADL ca 12 000) lähistel, mille liikluses esineb ka märkimisväärsel osa liikluse olemasolev liiklusmüra fon. Lõigu lõpuosa kuleb olemasolevas Tallinn-Tapa raudteekoridoris.	Valdavalt on mürastandiloud alad klassifitseeritavad II kategooria alamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Tooduf väiksõnu normtasemed on lähtepunktiks leevendavate meetmete vaajduse hindamisel.	Trassivaliku arvestati, et teatud pirkondades tuleb ette nähe mürakaitsemeetmed müratõkete või muldvallide näol, meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormidele vastav müratase elupirkondades.	Eskiisile on kantud võimalikud müra konfliktalad, kus tuleb ette näha mürakaitsemeetmed.	Suur osa lõigust kuleb olemasoleva maantee ning raudtee läheduses, nendes pirkondades ei ole müra puhul tegemist läkeet uue lõiguga seni mõjutamata kesskonnas. Mõnel mõjutatud elutoonesid on lõigu (ca 7,5 km) kohta suhteliselt vähe (mõjualase võivad haanduda detaajneerimisqeiga kavandatud perspektiivsed elutoonid, reaalselt ehitatavate hoonete arv ei ole suur). Müra leevendamiseks: • Transiidiordors (lõige kritiliisem tsoon) asub 7 etu- või ühiskondliikku hoonet (0,9 hoonet/km); • 300 m raadiuses asub 45 etu- või ühiskondliku hoonet (ca 6 hoonet/km); • 1 km raadiuses asub 78 elutoonet (10 hoonet/km). Leevendusmeetmete (mürastõkkesenad) rakendamisel tuleb teatud pirkondades arvestada negatiivse visuaalse mõjuga.	Teatud pirkondades tuleb ette nähe mürakaitsemeetmed müratõkete või muldvallide näol, meetmete mahi lõigu kohta ei ole väga suur: mürarõhutasemed kesskondliikus on suunajärgus 2000-3000 m (arvestatud on ka perspektiivsete elamualade mürakaitse vajadusega). Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenormidele vastav müratase elupirkondades. Meetmed: 14G-2.2-1 kuni 14G-2.1-9.									
2.2 Valisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda ülenormatiivset õhureostust													
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukeskkond, kuid olemasoleva raudtee läheduses võib vibratsiooni siiski esineda.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskondliku otstarbega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, mille kohaselt ei tohi üldvibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisruumides ületada järgmisi väärtusi • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Trassivaliku arvestati, et teatud pirkondades võib esineda vibratsiooni vähendavate meetmete rakendamise vajadus raudteele lähimate ehitusoonte alal.	Võimalikud vibratsiooni konfliktalad sisaldavad müra konfliktalades, eskiisil eraldi välja toodud ei ole.	Vältimaiduid tegemist uue häringuga seni märkimisväärselt mõjutamata pirkonnas. Mõnel mõjutatud elutoonesid (kritiliisem tsoon) asub 7 etu- või ühiskondliikku hoonet (0,9 hoonet/km). Pinnase kaudu leviv vibratsioon võib põhjustada läheduses asuvate hoonete konstruktsioonide (eeklõige akinad) võbrevõnnut, mis on tõenäoliselt mõnevõrra siseruumides.	Vibratsioon lekke vähendamine rõõbaatse tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, sõledad kõnnipõrandad), vajadusel lähimate hoonete siilupõrete konstruktsioonid tugevdamine.									
3. EHITATUD KESKKOND															
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmed ei teki.	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusetapell korraldatud selliselt, et jäätmekogused on minimaalsed ja jäätmeäärtus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja sõlist loodusvärtust.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3.3 Õnnetusesoht	Vaadeldavat alal põhja-lõuna suunas suure liikluskoormusega Tallinna ringtee (enam kui 8000 sõidukit ööpäevas) ning loode-lõuna suunaline raudteetrassi lõik. Ohtlikud ained ei ole seotud sõiduteede ja raudteede liikluse kõrvalmõjudega (11113 Ässaku-Jõri) ning mõne kohaliku teega, samuti Vaskjala-Olemiste kanaliga, kuhu on kavandatud raudteesõit.	Raudtee kasutamisega kaasnevad nõiid on vähukd minimumini. Trassil on tagatud maksimaalne ulatusega lõppalle ohutusvõõndad (kuni 350 m) ning ohutusvõõndas ei ole lubatud operatiivne. Ohtlusvõte tagajõgede naiksa ja olatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju loodusesskonnale.	Trassivaliku arvestati õnnetusohtu suurendavate objektide eemaldamisega lähedalt ohtlusi mõju raiskusalt ehitus tsoonist: 1) Ree raba läänepoolne osa 350 m ulatuses ei ole lubatud raudtee ehitamine (operatiivne. Õnnetuste tagajõgede naiksa ja olatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju loodusesskonnale. Kemikaalõõnetuse puhul arvestatakse eriti ohtlku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doominoefekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõõmale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaalõõnetuse ohtlku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõõmale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaalõõnetuse ohtlku alana, kus kemikaalileekest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS															
4.1 Elutingimused	Lõik 14G läbib hajusa asustusega piirkonda, kuigedes mõnes jaukohas lähedamate asumite läheduses.	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimalikult vähe	Võrdluse etapis kuulus 14G selise pikema võrreldava alternatiivi koosseisu, mille eituvimisel on mõju elamistingimustele vähem negatiivne.	Meetmeid ei seatud	Mõnes asukohas mõõdub kavandatav raudtee olemasolevatest inajapõemistest ja tõõtus-lahnuvoistest (Lehmja küla, Ree küla, Lagedi alevik, Soodevahe küla). Ehkeskkonna kvaliteedi langus võib tulenada subjektiivsetest hinnangutest raudtee tajutavale läheduseie ning objektiivsetest muudatstest kesskonnas.	Mõju leevendamine toimub mõra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna taksuvõrdme	Valdavalt on tegemist linnalähedase keskkonnaga, olemasolevad taristudjektid on põlv- ja tugimaanteed	Kogukonnad on kohaneinud raudtee olemasoluga	Võrdluse etapis kuulus 14G selise pikema võrreldava alternatiivi koosseisu, mille eituvimisel on mõju elamistingimustele vähem negatiivne.	Meetmeid ei seatud	Keskkonna ütentiteet võib muutuda raudtee läheduses.	Mõju leevendamine toimub mõra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.3 Rahvastiku areng	Veiqinnaatsumise perioodil suurenenud rahvaarvuga piirkonnad	Rahvaarvu suurenemine ei põõrdu rahvaarvu vähenemiseks		Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõltuvad arengutest laiemal territooriumil	Mõju leevendamine toimub mõra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
5. JUURDEPÄÄS															
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kindlaist riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei sinud alternatiivide vahel võimalik valja tuua, kuna mõlema lõigu eeldamisel kaasneks võrreldavat määrat liiklusmõõrjärände teel.	Juurdepääsud tagatakse kõigile kinnistutele	Maakonnaplaneeringus on kavandatud ertasandilised läpääsud raudteedi, mis tagavad liikumisvõimaluste ja -ühenduse tagamise. Raudtee jätab mõjupõõrmele lähedusses lõigulaksu Ree küüla, Lehmja küla, Soodevahe küla.	Läpääsud on maakonnaplaneeringuga kavandatud. Meetmed 14G-5.1-1 kuni 14G-5.1-3.									
5.2 Kohaliku rongiliiluse rahvaendmise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime säatuses		Kavandatud kiirraudtee arvestab võimaluste pires kohaliku rongiliikluse võimalusi ja vajadustega	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul võimalik kohalik reisirongiliiklus oleks ilmselt otstarbekam välja arendada.	Mõju puudub											
6. VARA															
6.1 Ehitised lähinadrusses	Trasseerimisqrdors pakneb eiu- ja ühiskondliikke hoonest 7 ning kõrval- ja tootmishoonest 14.	Ehitisi pakneb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei sinud alternatiivide vahel võimalik välja tuua	Meetmeid ei seatud	Ehitisteni võib ulatuda üienormatiivne müra või vibratsioon; vajalik võib olla hoonete võõrandamine.	Raudtee on paigutatud selliselt, et mõju ehitistele oleks minimaalne. Võimalike mõjude leevendamine toimub mõra ja vibratsiooni levikut piiravate meetmetega, mille täpne lahendus seiqub projekteerimise etapis.									
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekõlomeetrilises korridoris pakneb 26,7 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei sinud alternatiivide vahel võimalik välja tuua		Võimalik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest kesskonnahäringutest.	Mõju leevendamine toimub mõra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed	Kuna raudtee antud asukohas puudub, ei ole tänane maakasutus vähemalt võimalikult väike	Mõu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult vähe (või suurneb võimalikult palju)	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul võimalus maa väärtuse suurenemiseks on eeldatavasti ülatusliikum		Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub tõenäolvete maha- ja paiseõistude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.	Planeeringus on vajalik lingimustle määratlemine, millistel lingimustel on võimalik raudteele tõenäolvete peale-mahaõistude rajamine									
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR															
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohaneinud raudtee olemasoluga			Muutuseid asustuse struktuuris sõltuvad arengutest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põllumajandusiik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 5,1 ha haritavat maad	Maa põllumajandusiik kasutus säilib võimalikult muutumatuna			Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja põllumajandusiik maa	Planeeringus on vajalik kesskonnatingimustle ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudtega külgnevale põllumajandusmaale									
7.3 Põllumajandus-maade terviklikkus		Põllumaa säilib võimalikult terviklikuna		Meetmeid ei seatud	Kaasneda võivad tõendavad kulud maa harimisel	Maakonnaplaneeringu koostamise käigus on eraldi tähelepanu pööratud läeqäksuste asjakohasele paigutamisele, vähendamaks rõõsäkuste raskendamist põllumajandusmaale									
7.4 Maa metsamajandusiik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 11,3 ha metsamaad	Maa metsamajandusiik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja metsamaa	Planeeringus on vajalik kesskonnatingimustle ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudtega külgnevale metsale									
7.5 Maavarad	Trassivaralel 14G kulgeb kohaliku tähtsusega Rae turbamaardla ässervas. Trass läbib maardlat lõigus, kus pakneveid passiivse turbevaru plokk nr. 10 ja passiivse reservvaru plokk nr.18.	Juurdepääs ja kättesaadavus tagatakse kõigile maavaradele, kus juurdepääs on raudtee rajamisel tulenevalt takistatud. tarbevaru plokk nr. 10 ja passiivse reservvaru plokk nr.18.		Maavaravaru kvaliteet ja sellele ligipääsetavus ei tohi halveneda.	Raudtee rajamisega on võimalik mõjutada maavaravaru kvaliteet, ligipääsetavust.	Trassi kulgemisel ole maavara varu on vajalik projekteerimise etapis leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus ning kasutustaqis maavaravarude kvaliteet ning varudele ligipääsetavus antud maardlas ei halveneks.									
7.6 Taristu	Raudteeteesude ehitamisega mõjustatud alal ja selle mõjupiirkonnas on rajatud inimese elutegevust ja majandustegevust toetav taristu. Näiteks haja-asustusaladel on põlluv- ja metsamaadel maadel rajatud veerezimi sõlitav taristu: kraavid, drenaaz jne.	Rooted on tagatud kõigi riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõigile kinnistutele, kus juurdepääs on raudtee rajamisel tulenevalt takistatud.	Raudteetrass läbib mi olemasoleva taristuga alasid nii tihe- kui ka hajaasustuses		Raudtee rajamisega on võimalik mõjutada olemasolevat taristut. Näiteks põlluv- ja metsamaadel on võimalik, et raudtee rajamisel mõjutatakse veerezimi sõlitav taristu toimimist- kraavid, drenaaz jne.	Seatud meede: taristu funktsionaalsus tuleb ooluslikku projekteerimisega tõeliksilt tagada kõikides tõlkudes.									
7.7 Mõju kohaliikule majandusiikeskkonnale															
8. KULTUURIKESKKOND															
8.1 Kultuuri-mälestised	Lõigu 14G nihutamisrumi jääb arheoloogiamälestis nr 18828-asulakoht.	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus mälestis säilib kahjustamata kujul algses asukohas (sh arheoloogiapärand säilib jõnnases puutumatu), vaadeldavana olulistelt suundadelt. Vaadeldavusele on pööratud tähelepanu eelkõige ehitismälestiste puhul. Ehitismälestiste puhul on võimaliku mõjuna arvestatud ka vibratsioon.	Trassivalik antud lõigul langeb kokku eelistusega kriteeriumis 8.1 võrdlusgrupis 11.	Meetmeid ei seatud	Arheoloogiamälestis jääb raudtee kõrdori nihutamisrumi sl. mälestis se asub väljaspool raudtee ehitustõõdeist mõjutatavat ala ning seega eeldatavalt otsene mõju objektile puudub.	Ei seata									
8.2 Kaardistamata arheoloogapärand	Arheoloogiliselt huvipakkuvad alasid lõigul 14G ei esine	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus arheoloogapärand säilib jõnnases kahjustamata kujul. Arheoloogiliste väljakaevamiste nõel on tegemist destruktiivse uurimismeetodiga, mis tähendab tõõpeõõkkuvõõtes hävitab objekti ja mille kõigus läheb jaratanutult ning osa infot ka kaduma (vt arheoloogi eettised põhimõtted).	Trassivalik antud lõigul langeb kokku eelistusega kriteeriumis 8.2 võrdlusgrupis 11.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Ei seata									
8.3 Väärtuslik maastik ja mitmõõ ei jää	Väärtuslikke maastike ega mitõõvõõrtuslikke alasid trassile 14G ei jää	Eelistatud on olukord, kus maastikudõõ säilib võimalikult ulatuslikult ja ehitusõõ ei ole mõõõ

Etapp	Olemasolev olukord		Taotlustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium					Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND																
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassiõlgu mõjutsoonis Natura 2000 võrgustiku alasid ei esine.	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et ei ohtene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade tervikliikuvuste oleks välistatud.	Raudtee rajamisega ja kasutamisega ei tohi kaasneda olemasoleva kaubaraudtee koridoris.	Trassivalikul on eeldatud, et trassiõlik on võimalik rajada selliselt, et mõjud Natura2000 võrgustiku aladele puuduvad, konkreetseid asukohapõhiseid meetmeid ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Mõju Natura2000 võrgustiku alade kaitsevväärtustele puudub.	Meetmeid ei rakendata.									
1.3 Suremus		Populatsioon elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liiklusel olla olulist mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee pikkonnas.	Populatsioon elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liiklusel olla olulist mõju populatsiooni elujõulisusele raudtee pikkonnas.	Trassivalika etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud väitusele on see seotud kriteeriumitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud	Trassiõlik kulgeb läbi linnalähedase suurmetsajate elupaiga ja lõigule ei paigaldata loomatarnid, kuid selle lõigul sõidavad aeglase kiirusega kaubarongid, mistõttu on suremuse oas tõenäoline madal. Kogu trassiõlgu läbiv Lõa ei läbi linnustikuliselt olulisi alasid, kus oleks vajalik suremuse mõju minimeerimine. Lõik läbib kahepaikselte väärtuslikke elupaiku Rae raba pirkkonnas, mis suurendab kahepaikselte suremuse riski.	Maakonnaplaneeringus erinevatest suremuse vähtimiseks ei seata. Kahepaikselte suremuse vähendamiseks ataved kaasa edasipidises etappides (projekteerimine, ehitusetapp) rakendatavad killustatuse vastased meetmed (läbipääsud jms).									
1.4 Häringud	Häringutundlike liikide peisituskohti teadaolevalt mõjupirkonnas ei esine.	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb vija müra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimimmini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealustele liikidele.	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb vija müra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimimmini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealustele liikidele.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Trassiõlgu vahetus läheduses häringutele eriliselt tundlike linnuliikide elupaiku võ teisi linnukaitseliselt erti olulisi (nt lindude elupaikade kaitseks moodustatud kaitsealasid) pirkondi ei esine. Seega antud trassiõlgul raudtee valja ehitamisel mõj selle hiliemal opereerimisel ei ole oodata olulist negatiivset ning tingimata leevendamist vajavat häringutega seotud mõju.	Meetmeid ei rakendata.									
1.5 Elupaikade kadu	Trassiõlik läjäab Rae raba servaalaidel ja kulgeb suures osas kulturmaastikus ning olemasolevate infrastruktuurioöpektide koridoriides. Loomastiku ja taimestiku seisukohalt oluline vähtusega elupaika trassile ei jää.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimaliikult vähe ja seotud vähemväärtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avaldav mõju on võimaliikult kiirelt taastuv.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimaliikult vähe ja seotud vähemväärtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avaldav mõju on võimaliikult kiirelt taastuv.	Trassiõlik läbib linnalähedase suurmetsajate elupaiga. Ülejäänud osa ulatub läbi Rae raba ja Pirita jõe suunal. Kiiluastatust vähendab oluliselt asjaolu, et antud lõigule ei ole loomatarnisid planeeritud.	Meetmeid ei seatud	Trass läbib linnalähedast rohealg ja suurmetsajate elupaika. Pirkonnas loomade liikumine Rae raba ja Pirita jõe suunal. Kiiluastatust vähendab oluliselt asjaolu, et antud lõigule ei ole loomatarnisid planeeritud.	Meetmeid ei rakendata. Konkreetsed meetmed kahepaikselstele on rakendatavad projekti järgmistes etappides (projekteerimine) vooluveekogudega ristumiste pirkonnas (Soodevahe pkr, Põllukäre kraav).									
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi pakneb aluspõhja lihestiles ja karstunud lubjakivides, dolomiitides. Põhjavesi on trassi alal enamasti kaitsmata, lõunapoolses otsas kohati ka nõrgalt kaitstud. Trassikoridoris 5 puurkaevu.	Raudtee rajamisega ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Raudtee rajamisega ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega ala. Konkreetsed meetmed trassivaliku etapis ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega lõikudes ning kaevude vahetus läheduses. Raudtee rajamisel võib hoidamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnasesse, liigub kõrge pinnasevee või ladevete mõjul sügavamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavettte. Tulemuseks on pirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning reoaine iseloomust. Pinnasel ning põhjaveel on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevenduv biolagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatavad raudteetrassi kaitsevöndisse või raudtee ala jääb mõni kaev. Vajadusel tuleb kõlbvatk pirkonna hüdrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik likvideerda või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamiseks. Kinnistute joogivesega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetaseme alanemine, veekvaliteedi halvenemine) tagada muul moel.									
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassiõlik asub tervenisti Pirita jõe alamjooksu osavaigalal. Trassiõlik ristub selle põhjasoos Põllukäre kraaviga ja lõunaosas Soodevahe pekrkraaviga. Lõõguga ristuvad kraavid on kanaliseeritud ega oma olulist looduskaitselist väärtust. Trassiõlik läbi läigi poolt korraghoitavate maaparandusüsteemide aala.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastataksse senises funktsionaalsuses.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastataksse senises funktsionaalsuses.	Trassivalika puhul on eelitingimuseks seatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassisõrsetel aladel praeguse veerežiimi säilimine tagamine, sh MPS-ide toimimine. Kaitstavatel aladel ei tohi toimuda veerežiimi muutmat (ka kuivendamist). Vooluveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Meetmeid ei seatud	Meetmega tuleb arvestada eelprojekti koostamisel	Raudtee ristumisel vooluveekogudega võib ebaõnnestunud projektlahenduste puhul tekkida negatiivseid suundumusi nii veekogude hüdromorfoloogilises seisundis (sh voolurežiim, voolukiirus, veekogu morfoloogia) kui ka veekvaliteedi liikumisvõimalustes.	Trassiõlgu vooluveekogudega ristumist rakendada tehnilist lahendust, millega tagatakse veekogu veerežiimi säilimine.									
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef on trassi alal nõrgalt lainjas, maapinna abs kõrgused on enamasti 30-45 m vahemikus. Vaadeldav trass paikneb ordovitsiumi platoo abrasioonitasandikul, kus pinnakatet on mitmel pool esinevatel alvantsel vaid ca 0,5 m ja kõ pakaema pinnakattega kohtades ei tohka pinnakatte paksus ületada 10 m. Kõige ulatuslikuma levikuga on vaadeldava trassi alal moreenilad ja turbaalad, lühikesed trassi lõigud jäävad õhukese pinnakattega alale ja merelivade levikualale. Pinnakattesteste all avanevad ordovitsiisumi lubjakivid ja dolomiidid, milles võib esineda karsti.	Nõi trassivalikul kui ka tehniliste lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimaliikult vähe.	Trassivalika etapis kriteeriumit Mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivalika etapis ei seatud.	Rauatee rajamisega hävitatakse võimaliikult kõe rikutakse ehitustegevusest haaratud alal pinnase olemisest kihid. Mulde alla jäävv pinnas hävineb, ehitustegevusvest mõjutatud alal muutuvad pinnase füüsilised omadused. Kokkusurutud pinnases väheneb haprsiku sisaldus ning keskkond muutub anaerobseks. Samuti väheneb vee infiltreemine. Kõik see toob kaasa pinnase ehustiku muutuse, mis omakorda tingib koosluste muutused. Sevipinnaste omadused muutuvad pinnase tiheneemisel, samuti vibratsioon mõjul.	Turba esinemise tõttu geoloogilises läbilõikes on raskemate ehitiste püstvuse ja liigsete vajumiste vältimiseks tõenäoliselt vajalik kasutada vastavaid ehtusliikke võtteid (pinnase parendamine, väljavahetamine, vaiad jm). Täiteplanu tueb pöörata ka karstnähtuste levikualale ning vajadusel rakendada asjakohaseid tehnilisi lahendusi.									
2. KESKKONNATERVIS																
2.1 Müra	Valdav osa lõigust kulgeb suure liikluskoormusega III klassi riigimaantee (Tallinn ringtee, 2014 a AKÖL ca 12 000) lähistel, mille läheduses esineb ka märkimisväärne liiklusmüra foon. Lõõgu lõpuosa kulgeb olemasolevas kaubaraudtee koridoris.	Valdavalt on mõratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodud väärtus nõrmisevnud on ühe lähtepunktiks leevendavate meetmete vaajduse hindamisel.	Valdavalt on mõratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodud väärtus nõrmisevnud on ühe lähtepunktiks leevendavate meetmete vaajduse hindamisel.	Trassivalikul arvestati, et taotlud pirkondades tuleb ette näha mürakaitsemeetmed müratõkete või muldvallide näol, meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elukeskkonna. Müra mõjutatud elu- ja puhkeruumide arvu vähendamiseks ehk tervisekaitsenõrmidele vastav müratase elupirkondades.	Eskiisile on kantud võimaliikud müra konfliktalad, kus tuleb ette näha mürakaitsemeetmed.	Suur osa lõigust kulgeb olemasoleva maantee ning raudtee läheduses, nendes pirkondades ei ole müra puhul tegemist täiesti uue häringuga seni mõjutamata kaskkonnas. Müra mõjutatud elu- ja puhkeruumide arvu vähendamiseks ehk tervisekaitsenõrmidele vastav müratase elupirkondades. • Trassikoridoris (sõõge kritiitisem tsoon) asub 12 elu- või ühiskondlikku hoonet (2,8 hoonet/km). • 500 m raadiuses asub 36 elu- või ühiskondlikku hoonet (ca 8 hoonet/km). • 1 km raadiuses asub 94 elu- ja ühiskondlikku hoonet (22 hoonet/km). Lärevendusmeetmete (müraläbiseesmad) rakendamisel tuleb teatud pirkondades arvestada negatiivse visuaalse mõjuga.	Teatud pirkondades tuleb ette näha mürakaitsemeetmed müratõkete või muldvallide näol, meetmete mahi ei ole väga suur. Müratõkkestes/vallide koondpikkus on suurusjärgus 2000-3000 m. Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitsenõrmidele vastav müratase elupirkondades. Meetmed 15B-2.1-1 kuni 15B-2.1-9.									
2.2 Välisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda olemasoleva kaubaraudtee koridoris olevate ohtusesitus.														
2.3 Vibratsioon	Seni valdavalt vibratsioonist mõjutamata elukeskkond, kuid lõgu lõpuosa olemasoleva raudtee läheduses võib vibratsioon siiski esineda.	Vibratsioonid hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusaega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuatest, mille kohaselt ei tohi üldvibratsiooni kiirendus ületada ööpäevase ja öisene ajavahemik maapinnatasandis (ketas ja ümmiskõrtsa): • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,0088 m/s2 (79 dB).	Trassivalikul arvestati, et taotlud pirkondades võib esineda vibratsioon vähendavate meetmete rakendamise vajadus raudteele lähimate eluhoonete alal.	Võimaliikud vibratsiooni konfliktalad sisaldavad müra konfliktalades, eskiisil eraldi välja toodud ei ole.	Valdavalt tegemist uue häringuga seni märkimisväärselt mõjutamata pirkonnas, va a lõigu teises pooles, kus uus raudtee läbib olemasolevasse raudteekoridori ning mõju on sarnane olemasolevaga. • Trassikoridoris (sõõge kritiitisem tsoon) asub 12 elu- või ühiskondlikku hoonet (2,8 hoonet/km). Pinnase kaudu levivv vibratsioon võib põhjustada läheduses asuvate hoonete konstruktsioonide (eelkõige aknad) vibreerimist, mis on täiendav müraallikas siseruumides.	Vibratsioonn tekke vähendamine rõõbastet tehnoloogiliste lähendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, sõõdad kontaktpinnad), vajadusel lähemate hoonete väisplirete konstruktsiooni tugevdamine.									
2.4 Elektro-magnetiline mõju	Olemasolev elektromagnetkiirgus seotud olemasolevate kiirgusallikatega (elektriliinid, raudteesõde mastid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkiirgust. Valguse lõigust hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkiirgust. Valguse lõigust hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sidesüsteemide keskkonnamõju avaldub eelkõige läbi elektromagnetkiirguse. Raudtee elektrirajatiste mõju on usmtud (uletub varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele objektitest). Mõju tervisele on paljuski ebaselge ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagnetilise mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.									
3. EHITATUD KESKKOND																
3.1 Jäätmeteke ja kätlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmed ei teki.	Jäätmeteke ja kätlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud selliselt, et jäärtmekogused on minimaalsed ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusvarasid.	Jäätmeteke ja kätlusvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegselt korraldatud selliselt, et jäärtmekogused on minimaalsed ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi loodusvarasid.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata										
3.3 Õnnetusoht	Vaadeldavat alal põhja-lõuna suunas suure liikluskoormusega Tallinna ringtee (enam kui 8000 sõidukit ööpäevas) ning loode-kagu suunas laarõõpmeline Tallinn-Tapa raudtee, sh ohtlikud veosed. Tõenäoliselt Tallinn-Muuga raudtee, sh ohtlikud veosed. Lisaks kõrvalmaanteed ning väiksema liiklusagedusega kohalikud ära- ja mahtsateed ning muu mäkrattsusega teed. Tundlikest aladest Rae raba ja Pirita jõgi koos hõualaga.	Raudtee käsutamisega kaasnevad riskid on viidud minimimmi. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses liigpääs päästeautodele, et võimalike õnnetuste likvideerimine oleks operatiivne. Õnnetuste tagajärgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Raudtee käsutamisega kaasnevad riskid on viidud minimimmi. Trassil on tagatud maksimaalses ulatuses liigpääs päästeautodele, et võimalike õnnetuste likvideerimine oleks operatiivne. Õnnetuste tagajärgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Trassivalikul arvestati õnnetusohtu suurendavate objektide osinemist ja tagajärgede ulatust ning raskusastet kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee lasektejet). Veeremi rõõbastet mahasõidut füüsiline ohi, sh sisesõit hoonesse. Kemikaaliõnnetuse puhul arvestatakse eriti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik domino-efekti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee kesktejet. Arvestatakse ohtlika veosega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee kesktejet. Arvestatakse kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalileikest lähtuva aurupõive levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.	Maakonnaplaneeringu tõpsusastmes mõju on varasemalt hinnatud võrdlusetapis.	Meetmeid ei seata										
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS																
4.1 Elutingimused	Lõik 15B läbib hajusa asustusega pirkronda, kulgedes mõnes asukohas tihedamate asumite läheduses.	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimaliikult vähe	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimaliikult vähe	Võrdluse etapis kuulus 15B sellise pikema võrreldava alternatiivi koosseisu, mille eluvõimsel on mõju elamistingimustele vähem negatiivne. Arvestatakse ohtlika veosega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee kesktejet. Arvestatakse kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalileikest lähtuva aurupõive levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.	Meetmeid ei seatud	Mõnes asukohas mõõdub kavandatav raudtee olemasolevatest majapidamistest ja tööstus-laohoonetest (Veneküla küla, Ülejõe küla). Elukeskkonna kvaliteedi langus võib tuleneda subjektiivsetest muutustest keskkonnas.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna taluvusvõime	Valdavalt on tegemist linnalähedase keskkonnaga, olemasolevad taristuobjektid on põhi- ja tugimaanteed, olemasolev raudtee	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Võrdluse etapis kuulus 15B sellise pikema võrreldava alternatiivi koosseisu, mille eluvõimsel on mõju elamistingimustele vähem negatiivne.	Meetmeid ei seatud	Keskkonna identiteet võib muutuda raudtee läheduses.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.3 Rahvastiku areng	Valglinnastumise perioodil suurenenud rahvaarvuga piirkonnad	Rahvaarvu suurenemine ei põõrdu rahvaarvu vähenemiseks	Rahvaarvu suurenemine ei põõrdu rahvaarvu vähenemiseks		Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõltuvad arengutest laiemal territooriumil	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
5. JUURDEPÄÄS																
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõmalused on tagatud kindlastt riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõgile kinnistutele	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud alternatiivse vahel võimalik välja tuua, kuna mõlema realiseerimisel kaasneks võrreldaval määral liikumisbarjääride teket	Juurdepääsud tagatakse kõgile kinnistutele	Maakonnaplaneeringus on kavandatud eritaseandlised ülepääsud raudteest, mis tagavad liikumisvõimaluste ja -ühenduste säilimise. Raudtee pikendab majapidamiste läheduses lõigpääsu Venekülla külas	Ülepääsud on maakonnaplaneeringuga kavandatud. Meetmed 15B-5.1-1 kuni 15B-5.1-2.										
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses		Kavandatud kiirraudtee arvestab võimaluste pires kohaliku rongiliikluse võimaluse ja vajadustega	Lõik on osa pikemast alternatiivist.			Mõju puudub										
6. VÄRA																
6.1 Ehitised lähinaabruses	Trassikoridoris paikneb elu- ja ühiskondlikke hooneid 12 ning kõrval- ja tootmishooneid 25.	Ehitisi paikneb raudtee võimaliikus mõjualas võimaliikult vähe	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud alternatiivse vahel võimalik välja tuua	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud alternatiivse vahel võimalik välja tuua	Meetmeid ei seatud	Ehitisteni võib ulatuda ülenormatiivne müra või vibratsioon; vajalik võib olla hoonete võõrandamine.	Raudtee on paigutatud selliselt, et mõju ehitistele oleks minimaalne. Võimaliike mõjude leevendamine toimub müra ja vibratsioonl levikut piiravate meetmetega, mille täpne lahendus seotub projekteerimise etapis.										
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekõlmeetrilises koridoris paikneb 23,6 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene	Lõik on osa pikemast alternatiivist. Olulist erinevust ei olnud alternatiivse vahel võimalik välja tuua	Võimaliik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäiringutest.	Võimaliik elamumaa turuväärtuse langus võib johtuda raudteega kaasnevatest keskkonnahäiringutest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega.										
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed		Muu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimaliikult vähe (või suureneb võimaliikult palju)	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul võimalus maa väärtuse suurenemiseks on eeldatavasti olatusliikum	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul võimalus maa väärtuse suurenemiseks on eeldatavasti olatusliikum	Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõltub tõenäolevate maha- ja paleesbitude võimaldamisest ning nende rajamise otstarbekusest.	Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahasõitude rajamine.										
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR																
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga				Muutused asustuse struktuuris sõltuvad arengutest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põllumajandusliik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 9 ha haritavat maad	Maa põllumajandusliik kasutus säilib võimaliikult muutumatuna				Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja põllumajandusliik maa	Planeeringus on vajalik keskkonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale põllumajandusmaale										
7.3 Põllumajandus-maade terviklikkus		Põllumaa säilib võimaliikult terviklikuna			Meetmeid ei seatud	Kaasneda võivad tõenäoliselt kulud maa harimisel	Maakonnaplaneeringu koostamise käigus on eraldi täiendapanu pöörratud ülepääsude ergokohaste paigutamiele, vähendamaks lõigpääsude raskendamist põllumajandusmaale										
7.4 Maa metsamajandusliik kasutus	Raudteerajatiste alla jääb 3,8 ha metsamaad	Maa metsamajandusliik kasutus säilib võimaliikult muutumatuna			Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamisel jääb kasutusest välja metsamaa	Planeeringus on vajalik keskkonnatingimuste ja piirangute kirjeldamine, mis kaasnevad raudteega külgnevale metsale										
7.5 Maavarad	Trass läbib riskiku tähtsusega Vão lubjakivimaardla passivise tarbevaru plokki nr 29.	Juurdepääs ja kättesaadavus tagatakse kõgile maavaradele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.			Maavaravaru kvaliteet ja sellele ligipääsetavus ei tohi halveneda.	Raudtee rajamisega on võimaliik mõjutada maavaravaru kvaliteet, ligipääsetavust.	Trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise etapis leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus ning kasutusetapis maavaravarude kvaliteet ning varudele ligipääsetavus antud maardlas ei halveneks.										
7.6 Taristu	Raudteetrassiide ehtamisega mõjutatud ala ja selle mõjupiirkonnas on rajatud inimese elutegevust ja majandustegevust toetav taristu. Näiteks haja-asustusaladel on põllu- ja metsamaadel maadel rajatud veerezilmi säilitav taristu-kraavid, drenaaž jne.	Ristod on tagatud kõigil riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõgile kinnistutele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Ristod on tagatud kõigil riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõgile kinnistutele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Raudteetrass läbib nii olemasoleva taristuga alasid nii tihe- kui ka hajaasustuses		Raudtee rajamisega on võimaliik mõjutada olemasolevat taristut. Näiteks põllu- ja metsamaadel on võimaliik, et raudtee rajamisel mõjutatakse veerezilmi säilitav taristu tonimmis- kraavid, drenaaz jne.	Seatud meede: taristu funktsionaaluus tuleb oksuliku projekteerimisega täielikult tagada kõikides lõikudes.										
7.7 Mõju kohalikule majandusvõimekusele																
8. KULTUURIKESKKOND																
8.1 Kultuuri-mälestised	Kultuurimälestisi lõigul 15B ei esine	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus mälestis säilib kahjustamata kujul algses asukohas (sh arheoloogiapärand säilib pinnases puutumata), vaadeldavana olulisteit suundumusi. Vaadeldavusele on pöörratud tähelepanu eelkõige ehitismälestiste puhul. Ehitismälestiste puhul on võimaliku mõjuna arvestatud ka vibratsioonl.	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus mälestis säilib kahjustamata kujul algses asukohas (sh arheoloogiapärand säilib pinnases puutumata), vaadeldavana olulisteit suundumusi. Vaadeldavusele on pöörratud tähelepanu eelkõige ehitismälestiste puhul. Ehitismälestiste puhul on võimaliku mõjuna arvestatud ka vibratsioonl.	Trassivalik arvestati, et taotlud pirkondades tuleb ette näha mürakaitsemeetmed müratõkete või muldvallide näol, meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elukeskkonna. Müra mõjutatud elu- ja puhkeruumide arvu vähendamiseks ehk tervisekaitsenõrmidele vastav müratase elupirkondades.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Ei seata										
8.2 Kaardistamata arheoloogiapärand	Lõigu 15B nihutamisruumi jääb leiukoht	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus arheoloogiapärand säilib pinnases kahjustamata kujul. Arheoloogilisite väljakaevamiste näol on tegemist destruktiivse uurimismeetodiga, mis tahes-tahtmata lõppkokkuvõttes hävitab objekti ja mille kõigus läheb paratamatult mingi osa infot ka kaduma (vt arheoloogi eetilised põhimõtted).	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus arheoloogiapärand säilib pinnases kahjustamata kujul. Arheoloogilisite väljakaevamiste näol on tegemist destruktiivse uurimismeetodiga, mis tahes-tahtmata lõppkokkuvõttes hävitab objekti ja mille kõigus läheb paratamatult mingi osa infot ka kaduma (vt arheoloogi eetilised põhimõtted).	Trassivalik antud lõigul langeb kokku eelistusega kriteeriumis 8.2 võrdlusgrupis 11.	Meetmeid ei seatud	Leiukoht jääb raudteekoridori nihutamisruumi st objekt ise asub väljaspool radutee ehitusõõdest mõjutatavat ala ning seega eeldatavalt otsene mõju objektidele puudub.	Ei seata										
8.3 Väärtuslik maastik ja mõjtöö	Lõik 15B läbib Venekülla küla mõjtöväärtuslikku ala loodenurka. Lõik on selles kohas kavandatud paralleelselt ja kõrvuti olemasoleva Tallinn-Tapa raudteega.	Eelistatud on olukord, kus maastik/mõjtöeta säilib võimaliikult terviklikult ja säilivad väärtusi moodustavad põhistruktuurid. Juhul, kui kaasneb häring, on leevendava asjaoluna käsitletud asustusest eemale ja/või mettaasele alale jäämist, kuivõrd sel juhul on muutuse nõ pidevas mõjuvõõjas oievaid inimesi vähem. Kattuvaid maastikuväärtusi (nt väärtmaastiku alal eraldi määratletud väärtsituatsiooni) on käsitletud koos, si ühe väärtusena.	Eelistatud on olukord, kus maastik/mõjtöeta säilib võimaliikult terviklikult ja säilivad väärtusi moodustavad põhistruktuurid. Juhul, kui kaasneb häring, on leevendava asjaoluna käsitletud asustusest eemale ja/või mettaasele alale jäämist, kuivõrd sel juhul on muutuse nõ pidevas mõjuvõõjas oievaid inimesi vähem. Kattuvaid maastikuväärtusi (nt väärtmaastiku alal eraldi määratletud väärtsituatsiooni) on käsitletud koos, si ühe väärtusena.	Trassivalik arvestati lõigul ei lange kokku eelistusega kriteeriumis 8.3 võrdlusgrupis 11; eelistatud oli trass, mis kogu ulatuses ei läbinud väärtuslikke maastike ega mõjtöalasid.	Võimaliik mõju mõjtöväärtuslikule aladele oleks väidtud soodsama trassivalikuga. Muid Meetmeid ei seatud	Venekülla küla mõjtöväärtusliku ala väärtuse iseloom on täpsemalt määratletamata. Kuna väärtusliku maastikustruktuuri servas kulgeb juba olemasolev raudtee, mille kõrvale on kavandatud uus raudtee, siis säilivad väärtusi moodustavad põhistruktuurid ning tegemist ei ole olulise negatiivse mõjuga.	Tingimustena seletuskirjas antakse vajalik sisend järgnevatesse etappidesse, vt edasiste etappide meetmed.										
8.4 Visuaalsed aspektid	Enamus trassiõlgusit lagedal alal; asustatud suhteliselt hõredalt; majapidamine Soodevahe külas ca 150 m kaugusel raudteeteljest puhverdatult haljastusega, samas külas lagedal alal raudtee ja Tuuliku tee ristest ca 140 m kaugusel. Venekülla küles asuvad majapidamised lagedal alal ca 90 m ja 130 m kaugusel raudteeteljest, samuti majapidamised ca 160 m ja 65 m kaugusel raudteeteljest, kuid kahest viimasena nimetatust kulgeb mõõda ka olemasolev raudtee. Ristub Tallinn-Tapa raudteega ning Venekülla küla kulgeb planeeritud raudtee kõrvuti olemasolevaga; samuti ristub mõõnede kohalike teedega, kuhu on ette nähtud viadukt.	Eelistatud on olukord, kus ehunoonete juurest avanevaid vaateid ei mõjutata. Võrdluses, kus kõikide võrreldavate trassivariantide puhul mõjutatakse vaateid ehunoonete juurest, ei ole eelistust valja toodud, kuivõrd tegelik visuaalne mõju olulisus sõltub subjektiivsetest hinnangutest. Üksikute hajasuustuses paiknevate elamute juurest avanevate vaadete muutumine võib tunnetuslikul tasandil olla tugevam häring kui muutus tihedas linnakeskkonnas, kus mõjutatavad vaatajatel on arvuliselt rohkem. Samas on kindlasti ka tõeasustusalad inimesi, keda tunnetuslikult häirks olulisel määral naeg olemasolevavse raudteekoridori lisandov rajatis. Eelnevast tulenevalt on eeldatud, et juhul, kui ehunoonete juurest avanevaid vaateid mõjutatakse, kaasneb igal juhul visuaalne häring, sõltumata mõjutatavate vaatajate arvust.	Võrdlusgrupis 11 võrreldavate tr

Etapp				Maakonnaplaneeringu lahendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Tähtmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Tähtmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trass ületab alguses Pirita jõge, ca 0,6 km ulatusel alisvoolu asub Pirita Loks, mille kaitse-eesmärkides on muuhulgas ka ekspeegitsigi jõed ja ojad (3260) ning jõe elupaiga seotud liigid (harilik hink, harilik võidlas, paksuksjalane jõekarp, jõeslim, jõne, saarmas).	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et ei ohtane kui kaudne ohutsoonile mõju Natura 2000 võrgustiku kuuluvate alade kaitse-eesmärkide ja alade terviklikkusele oleks vähistatud.	Trassivalikul on eelistatud, et trassilõik on võimalik rajada selliselt, et mõjud Natura 2000 võrgustiku alade kaitsevõrtustele puuduvad, konkreetsed asukohapõhised meetmed ei seatud.	Võimalik mõju tekimine tekkida läbi etaõhnestunud Pirita jõe silsehituse, kui sellega muudetakse jõe voolurõnnis või teisi jõe hüdromorfoloogilisi parameetrid, mis omakorda mõjutab elupaigatüüpi 3260 ja selle elupaiga seotud liike.	Pirita jõe silla rajamisel tuleb vältida voolusihukale kalkestamist või liigset pinnasid, ligse pinnase või muu materjali jõeka vii (lekalaatele paigutamist ning muid tiisi, mis võiks põhjustada nn settekoormuse suurenemist või muuta hüdromorfoloogilisi parameetrid. Konkreetsed meetmed rakendatavad ehitus- ja kasutusetapis.								
1.3 Suremus		Populatsioon elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liiklusel olla olulist mõju populatsioon elujõulisusele raudtee pirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteerumina ei arvestatud, antud olukuses on see seotud kriteeriumiga elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Suremuse oses on alarist Trassilõik vähese mõjuga - raudtee ei läbi olulisi loodusalasi ega alasid. Lisaks sõidavad liigid segipaise kõrvaspeg kauberongid, mistõttu on suremuse oses eeldatavalt väikese mõjuga lõigega.Läbi läbib kahepaikaste ja roomjate elupaika, mille osas ataivad mõju minimeerimiseks killustatuse vastased meetmed, mida rakendatakse järgmistes etappides (projekteerimine).	Maakonnaplaneeringus erimeetmed suremuse vähtimiseks ei seata.								
1.4 Häringud	Häringutundlike liikide peistusskohti teadaolevalt mõjujõirkonnas ei esine.	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb vija mõra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimumini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada mõratasemeks I5dB. Raudtee vajutusta ei oma olulist mõju kaitsealuste liikidele.	Häringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb vija mõra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimumini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada mõratasemeks I5dB. Raudtee vajutusta ei oma olulist mõju kaitsealuste liikidele.	Trassilõigu vahetus läheduses häringutele eriliselt tundlike linnuliikide elupaiku vii teisi linnuaktsiteelt eriti olulisi (nt linduie elupaikade kaitseks moodustatud kaitsealasid) pirkondi ei esine. Seega antud trassilõigul raudtee vähja ehitamisel ning selle hilisemal spereerimisel ei ole oodata olulist negatiivset ning lingimata leevendamist vajavat häringutega seotud mõju.	Meetmeid ei rakendata								
1.5 Elupaikade kadu	Pirita jõgi on kaitsealuste kalaliikide (III kat: hink ja võidas) ning lõhelaste, jõe- ja ojasilmu elupaik. Trassi kulgemisel Peterburi tee kordons on floristiliselt väärtuslik ala trassist lõuna pool, ülle Peterburi tee- selles pirkonnas on määratud kaitsealuste taimede kasvukohti (lähimaks asimelk, LKI3) ja seal on kavandatav Loo asenelg ja kuninga-kuuskjala pisleelupaiga loomine.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähemväärtuslike elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avaldav mõju on võimalikult kiirelt taastuv.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamine on igat juhul negatiivse mõjuga loodusliikele elupaikadele, kuna selle rajamisel trassile ja selle lähiümbruseisse jäävad elupaigad paratamatult hävinevad. Teoreetiline mõju võib tekkida läbi etaõhnestunud silsehituse Pirita jõele, kui sellega muudetakse jõe voolusihtmi vii teisi jõe hüdromorfoloogilisi parameetrid. Kavandatava Loo asenelg ja kuninga-kuuskjala pisleelupaiga vahel on Peterburi tee, selline lahendus tagab piisava puhverala, et mitte kahjustada kaitsealust liike ja elupaikejõeda seilsuel, et raudtee jäälo maanteest piiripaiook).	Maakonnaplaneeringus erimeetmed elupaikade kao vähendamiseks ei seata. Trassi rajamisega kaasneva loodusliku taimkatte hävimisme oses leevendavad meetmed ei ole võimalik seada. Konkreetsed meetmed on rakendatavad projekt järgmistes etappides (projekteerimine/ehitusetapp), kus mõjude minimeerimiseks Pirita jõe-elustiku elupaikade on vajalik tagada jõe hüdromorfoloogilise seisundi muutumatus (eeskätt settekoormuse suurenemine). Asnelg kasvukoha läheduil on vajalik raudteetrassi paknemine maanteest piiripaigool, et elupaigakadu vältida.								
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärefektiga)	Elupaikade killustamine ostud peamiselt Pirita jõe riatumise pirkonnaga, mis on nii väike kui suurmõõtgete aga ka pooleveitse elusivõsga loomade ja nahkhiirte liikumiskoridor, mis ühendab Võmsi poolsaare elupaiku ülejõaknud rohevõrgustikuga.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Trassivalikul arvestati ruhestrukturalde killustatuse ja barjäärefektidega, trassilõigu valimisel konkreetsed asukohapõhised meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Antud lõigul ühendatakse killustatud vähendab olulisti asjaolu, et antud lõigule ei ole loomatarasid planeeritud. Elupaikade killustatuse seisukohalt on antud lõigus 1 kriitiline pirkond - uue raudteetee ehitamine läe Pirita jõe, mis on vee-elustiku elupaik ning suur- ja vähekuliktite ulukite rändeteje ja poolveelistele imetajate ning nahkhiirte liikumiskoridor.	Maakonnaplaneering nõeb killustatusel leevendava meetmena ette Pirita jõe silla (km 0,2) rajamise nn kõrge sillana, et jäte kallasrajad olesid läbitavad kõikidele loomaliikmadele (sh suurulukid) (kallaradade laius vähemalt 25 m ja valba sillaaluse kõrgus 6 m). Säilitada puud jõe kallastel. Meede nr 11B-D.1.6-1.								
1.7 Mõju põrjavee kvaliteedile	Põhjavesi pakneb enamuseel trassiaal lõheistes ja karstunud lubjakivides, dolomiitides. Põhjavesi on enamuseel trassi alal nõrgalt kaitstud või kaitsmata, põhjapoolses oses kliidesiisel alal kaitstud.Trassikoridoris 3 puurkaevu.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude santaaskaitsealad ning paremini kaitstud põhjaveega alal. Konkreetsed meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega lõikudes ning kaevude vahetus läheduses. Raudtee rajamisel või hooldamisel kasutatava tehnika kütuse või muu reostuse korral on ohu tõenäosus suurem. Kõrgemalt kaitstud põhjaveega lõikudes mõjut sõiduramatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavettle. Tulemuseks on pirkonnas antud põhjaveekihi veekvalitseel muutus. Mõju olulisus sõltub reostuse hulgast ning neoaine laiusomust. Pinnael ning põhjaveel on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevendav bioilagunevate ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatava raudteetrassi kaitseavõõndisse või raudtee alla jäälo mõni kaev. Vajadusel tuleb läbivalt pirkonna hüdrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas ja millised meetmed tuleb rakendada. Kõrgemalt kaitsevõõnsusega santaaskaitseala vähendamiseks. Kinnistute joogiveega varustamine tuleb kaevu liikvideerimisel vii kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetaseme alanemine, veekvalitedsi halvenemine) tagada muul moel. Meetmed nr 11B-D.1.7-1, 11B-D.1.7-2, 11B-D.1.7-3.								
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassilõigu põhjaosa kulgeb olemasoleva infrastruktuuri alal, kus loodusliikke pinnaveekogust ei asu. Lõigu lõunaosa rõstub Pirita jõega, mis kuulub läheliste elupaigana kaitstavate veekogude nimekirja.	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerežiimile on neutraalne. Maapaandusüsteemil taastatakse senises funktsionaalsuses.	Trassivaliku puhul on eelisõigmuseks seatud, et raudtee rajamisel peab olema tagatud trassisõraetel aladel praeguse veerežiimi tagamine, sh MPS-ide säilimine, kaitstavatel aladel ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Voolusveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Meetmega tuleb arvestada eelprojekti koostamisel	Raudtee ristumisel vooluveekogudega võib etaõhnestunud pesis olemasolevate ehitiste negatiivsed suundumusi nii tagamine, sh MPS-ide säilimine, kaitstavatel aladel ei tohi toimuda veerežiimi muutmist (ka kuivendamist). Vooluveekogudega ristumisel peab säilima veekogude soodne seisund.	Vooluveekogudega ristumised tuleb lahendada tehniliselt selliselt, et oleks tagatud veekogu mõrfoloogia ja veerežiimi säilimine. Ka kuivendamata lõigiskiates kohtades tuleb tagada pinnaeevee liikumine läbi mulde. Pirita jõega ristumisel tuleb tagada jõe morfloogia- ja veerežiimi säilimine, ehitusperioodil tuleb arvestada lõhelaste kudeaegadega ja vältida setteerostust.								
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Trassi lõunapoolites oses, mis jääb lubjakivipiirdele, on maapind tasane (nõrgalt lainjas). Maapinna absoluutkõrgused on enamasti 30-40 m vahemikus. Mattunud kinõl nõival langeb maapind mere suunas, nõiva ülemises oses on maapind absoluutkõrguse ca 30 m ja trassi merepoolses otsas absoluutkõrgusel ca 5 m. Suurem osa vaadeldavast trassist paknebb ordovitsiumi platoo. Ordovitsiumi platoo ulatub ülemise osani klindeelaste madalikule. Pinnakatte paksus muutub vaadeldava trassi alal enamasti vahemikus 0,5-10 m. Klindeelsel madalikul, maetud Muuga orgoru kohal, võib pinnakate paksus ulatuda üle 30 m. Pinnakatteisetele alla avanevad enamuseel trassialal ordovitsiumi lubjakivid ja dolomiidid, milles võib esineda karsti. Põhjapoolses osas, kinõl nõival ja klindeelsel alal, avanevad pinnakatte all kambriumi ja alamordovitsiumi liivakivid ja siniseid. Kõige vätsõikuma levkiga on vaadeldava trassi alal ülemisel, ühtsete pinnakatt kõrgel ja meretähe tivjonnaste alal. Jäätjärvelised hõõnsaised, tuulekõrkeised ja jõelised setted ning turves esineesi vaga piirutud lõikudel.	Ni trassivalikul kui ka tehnilise lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Trassivaliku etapis kriteeriumit Mõju pinnasele ja reljeefile eraldi kriteeriumina ei arvestatud.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Raudtee rajamisega hõvitatakse vähi riiutakse ehitusegevusest haaratud alal pinnase olemised kihid. Mulde alla jäälv pinnas hävineb, ehitusegevusel mõjutatud alal muutuvad pinnase füüsilised omadused. Kokkusurutud pinnases väheneb hapniku sisaldus ning keskkond muutub anaerootsiseks. Samuti vähenes vee infiltreerumine. Kõik see toob kaasa pinnase ekstsiku muutuse, mis omakorda tõngib koosluste muutuseid. Sarapinnaste omadused muutuvad pinnase tihenemisel, samuti vibratsioon mõjul.	Turbaalusel esineb küll vaga piiratud aladel, kuid selle esinemise lõttu geoloogilises läbilõikes on raskemate ehitiste püsivuse ja lõigata vajumiste vältimiseks tõenäoliselt vajalik kasutada vastavad ehitusliikme võtteid (pinnase parendamine, väljavahetamine, vaaal jne). Tähelepanu tuleb pöörata ka karstlähtstusele levkualale ning vajadusel rakendada asjakohaseid tehnilisi lahendusi.								
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Raudtee kulgeb olemasolevas kaubaraudtee koridoris. Lisaks kujundab pirkonna müratõoni suure liikluskoormusega 1 klassi riigimaantee (Tallinn-Narva, 2014 a AADI, ca 24 500) ning sellega ristuvad teed.	Vastavalt on mõratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade taotlustase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodud väärtused normitasemed on tervisekaitseinimidele vastav müratase elupirkondades.	Trassivaliku arvestati, et teatud pirkondades tuleb ette nõha müratasemeetmed müratõkete või mudivallide näol, meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk tervisekaitseinimidele vastav müratase elupirkondades.	Eskiisile on kantud võimalikud müra konfliktalad, kus tuleb ette nõha müratasemeetmed.	Kaudtee kulgeb olemasolevas kaubaraudtee koridoris nõa mõju puhul ei ole tegemist täieisti uue hõringuga seni mõjutamata maakonnas. Mürast mõjutatud ühisonod on kiondunud lõigu (pikkusega 8,3 km) lõpuosasse ca 1,5 km pikkusele lõigusale ning ülejäänud osa ulatub tõsis osaa läbib tõsis vähemalt osõõnimaati. Kokkuvõttes on uue raudtee mõju suuresti sarnane olemasolevale olukorrale. • Trasskoridoris (lõige kritiliseen tsoon) asub 126 elu- või ühiskondlikku hoonet (ca 15 hoonet/km, kõik hooned asuvad kõrgemal müratasemel. Pinnase kaudu levv vibratsioon võib põhjustada läheduses asuvate hoonete konstruktsioonide (eelkõige aknad) võbrerõmist, mis on tõenäoliv müralõikas sisersumõdes.	Müratõkked kaavatada naeraal, sõiv jn osas mõõdetõka võimalikult harmoonesnaad (nt kaustada materjalena puitu jaVõi lõodustõri; müratõke varjata haljasvaega ons). Jõõgeaiasse müratõkke rajamisel arvestada suure hoodustatavõõsaga, mis tagemata jätes võib põhjustada esteetilisel härva tõõmuse. Müratõkete lähenduste valikul arvestada ka ööhäga, et vaade müratõkkele on olulise samuti rongis sõõtjale. Meede nr 11B-II.6.4-1.								
2.2 Vibratsioon															
2.3 Vibratsioon	Raudtee kulgeb olemasolevas kaubaraudtee koridoris, olemasoleva raudtee läheduses võib vibratsioon esineda.	Vibratsioon hõõmamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsioon pirkvähtsused elamutes ja ühiskasutusaeg hoonetes ning vibratsioon mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, mille kohaselt ei tohi üõvõbratsioon ületada elamutele ja ühiskasutusega hoonetele elamule magamisruumides üõetada järgmisi väärtusi: • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,2126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Trassivaliku arvestati, et teatud pirkondades võib esineda vibratsioon vähendavate meetmete rakendamise vajadus raudtee lähimate ehunoonte alal.	Võimalikud vibratsioon konfliktalad sisalduvad müra konfliktalades, eskiisi eraldi välja toodud ei ole.	Raudtee jääb olemasolevasse raudteekoridori ning mõju on sarnane olemasolevaga. • Trasskoridoris (lõige kritiliseen tsoon) asub 126 elu- või ühiskondlikku hoonet (ca 15 hoonet/km, kõik hooned asuvad kõrgemal müratasemel. Pinnase kaudu levv vibratsioon võib põhjustada läheduses asuvate hoonete konstruktsioonide (eelkõige aknad) võbrerõmist, mis on tõenäoliv müralõikas sisersumõdes.	Vibratsioonn tekke vähendamise võimalustele tehnoloogilisie lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, sõledad kontaktpinnad), vajadusel lähimate hoonete vähisplirete konstruktsioonn tugevdamine.								
2.4 Elektro-magnetilne mõju	Olemasolev elektromagnetkõrgus seotud olemasolevate kõrgsaalikaatega (elektriliinid, raudteeside mastid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkõrgust. Valguse lõpet hajumist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sidesüsteemide kesskonnamõju avaldub eeklõige läbi kõrgsagedusliku elektromagnetkõrgust. Raudtee elektrirajatiste mõju on suurtud üõaluk vaiseemale Rootsi rõõdeto aluset kuni 10 m kaugusele õõpeõõdeest. Mõju tervisele on paljuski eõseõjõ ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagnetilise mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.								
3. EHITATUD KESKKOND															
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmeid ei teki.	Jäätmeteke ja käitlusvõimalused on nõ ehitus- kui kasutusaegselt korralatud selliselt, et jäätmekogused on minimaalsed ja jäätmekäitlus ei kahjusta inimese elukeskonda ja olulisi looduskaitseõõnsusi.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata										
3.3 Õnnetusoht	Alal Tallinn-Muuga raudtee, sh ohtlikud vesised. Tõenõõvalt kuljeb ida-lääne suunaline Tallinn-Narva mnt (riigi põhimaanteel) liiklusaegõõsaega enam kui 16 000 sõõdukit ööpäevas. Mõmetasandilised ristumised. Lisaks tugi- ja kõrvalmaanteed (Muuga sadama tee) ning vähkrama liikluseajõõsaega teed. Ala põhjaosas Maardu linna tõõdusjõõrkond (Maardu Kaubaterminal), sh 6 õõtõõku ja/või suurõõnetuse ohuga ettevõõtet ohualadega 100 - 4900 m; peamine kõõdõõv kemikaal bensiin, õõsõõtõõs. Tundõõsõõ aladest Pirita jõgi koos hõõsõõga ning Maardu järv.	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on vähest minimumini. Trassi on tagatud maksimaalses ulatuses liigsõõs pääsetauõõdes, et võimalike õõnetuste lõõvõõrmine oleks operatiivne. Õõnetuste tagajõõrgõõ raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju loodusseõõkõõnale.	Trassivalikul arvestati õõnetusõõhtu suurendavate õõpeõõde esinemist ja tagajõõrde ulatust ning raskusastet kolmes tsoonis: 1 - trasskõõridõr ala 350 m (175 m mõõemale poole raudtee keskteljest). Veeremi rõõbaõõlt mahaõõdud füüsiline õõt, sh sisseõõlt hooresse. Kemikaalõõnetuse puhul arvestatakse eriti ohtliku alana, kus põõnguõõ lähtur soojuskõõrgus või õõenõõk võõrõõdõõ õõpetõõda ohtlikõõ õõsõõnõõ ja ehitata kahpatuõõ. Võõrõõdõõ õõpetõõda ohtlikõõ tõõkõõnõõ. II tsoon - 500 m mõõemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse õõtõõkõõ vesõõõõõ tõõnuõõ võõa õõnetuse õõtõõku alana, kuhu võõrad ulatuda õõtõõk soojuskõõrgus, plahvatuse õõrõõhk ja kõõud. III tsoon - 1000 m mõõemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaalõõnetuse õõtõõku alana, kus kemikaalõõkest lähtuva aurupõõe levkualat võõ tekkida inimestel tervisekahjustusi.													
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS															
4.1 Elutingimused	Lõik 11B-II mõõdub mõões asukohas elamualadele lähemal (lõgikaulu olemasoleva raudtee asukohas), ent pakneb põhiosas elamutest eemal	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimalikult vähe	Võrdluse etapis kuulus 11B-II selise pikema võrreldava alternatiivi koosseisu, mille elluvõimlsel on mõju elamistingimustele vähem negatiivne.	Meetmeid ei seatud	Mõnes asukohas mõõdub kavandatav raudtee olemasolevatest majapidamistest ja tõõtuu-laõõnoetest (Rehatu küla, Maardu linn). Eluksesõõnna kvaliteed langua võõ tulenela subjektiivsetest hinnangutest raudtee tõõjõõvale läheduuse ning objektiivsetest muutusteõ kesõõnnas.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega										
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna taluvusvõime	Valdavalt on tegemat linnalähedase kesõõnnega, olemasolevad suured taristuõõjõõtõõd on põõr- ja tõõgmaanteed, olemasolev raudtee	Kogukonnad on kohanenud raudtee olemasoluga	Võrdluse etapis kuulus 11B-II selise pikema võrreldava alternatiivi koosseisu, mille elluvõimlsel on mõju elamistingimustele vähem negatiivne.	Meetmeid ei seatud	Kesõõnna identiteet võõ muutuda raudtee läheduses.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
4.3 Kahvastiku areng	Valgimaatumise perioodil suurenenud rahvaarvuga pirkonnad	Rahvaarvu suurenemine e põõrdu rahvaarvu vähenemiseks		Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõõtuvad arengutest laemal territooriumil	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
5. JUURDEPÄÄS															
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kõõdisti riigimaanteedel ja eramõõul kõõlakel teedel. Juurdepääs tagatakse kõõgile kõõnistutele	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul kaaseeks vähemal määral liikumisbarjääride teket	Juurdepääsud tagatakse kõõgile kõõnistutele	Maakonnaplaneeringus on kavandatud eritasandilised ülepääsud raudteest, mis tagavad liikumisvõimaluste ja -sõõnduste säilimise. Raudtee ei põõgutata olulisi liikumisbarjäärie	Ülepääsud on maakonnaplaneeringuga kavandatud. Meetmed 11B-II-5.1-1 kuni 11B-II-5.1-8.										
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime säilutuses		Kavandatud kiirraudtee arvestab võimluste piires kohaliku rongiliikluse võimaluse ja vajadustega			Mõju puudub										
6. VÄRA															
6.1 Ehitised lähinaabrüses	Trasskoridoris hooneid ei pakne	Ehitisi paknebb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe		Meetmeid ei seatud	Ehitisteni võõb ulatuda ülenormatiivne müra võõ vibratsioon; vajalik võõb olla hoonete võõrandamine.	Raudtee on paigutatud selliselt, et mõju ehitistele oleks minimaalne. Võimalike mõjude leevendamine toimub müra ja vibratsioonitõrje meetmetega, mille täpne lahendus selgub projekteerimise etapis.										
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekõõmeetrõõses koridoris paknebõõ 0 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene			Võõmalik elamumaa turuväärtuse langus võõ jõõtuda raudteega kaasnevatest kesõõnnahõõringustest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed		Mõõ sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võõmalikult vähe (võõ suureneb võõmalikult paljõ)			Põõrdsiaaste positiivne mõõ (maa väärtuse suurenemine) sõõtub täiendavate maha- ja peaõõstõõde võõmaldamisest ning nende rajamise ostarbekuusest.	Planeeringua on vajalik tõõgimuste määratlemine, millistel tõõgimustel on võõmalik raudteele täiendavate peale-mahaõõtõõde rajamine										
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR															
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõõtuvad arengutest laemal territooriumil										
7.2 Maa põõllumajandõõlik kasutus	Raudteerajatõõs alla jääb 0 ha haritavat maad	Maa põõllumajandõõlik kasutus säilib võõmalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Haritavat põõllumajandusmaad kasutusest ära ei jää.	Meetmeid ei seata									
7.3 Põõllumajandus-maade terviklikkus	Raudteerajatõõs alla jääb 0 ha haritavat maad	Põõllumaa säilib võõmalikult terviklikuna		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.4 Maa mõõsamajõõdõõlik kasutus	Raudteerajatõõs alla jääb 0 ha mõõsamaad	Maa mõõsamajõõdõõlik kasutus säilib võõmalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Mõõsamaad kasutusest ära ei jää.	Meetmeid ei seata									
7.5 Maavarad	Keskõõsa läbib trass Võõ tõõjõõrkõõmõõrdõõ piõõkõõ õõr 29, mis on lõõgõõtud passiivseks tõõbõõvõõrks.	Juurdepääs ja kõõtesõõdõõs tagatakse kõõgile maavaradele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tõõõõvõõt takistatud.		Maavaravaru kvaliteet ja seisele lõõgõõdõõtavus ei tõõ hõõvõõda.	Raudtee rajamisega on võõmalik mõõjutada maavaravaru kvaliteet, lõõgõõdõõtavõõt.	Trassi kulgemisel sõõ maavara varu on vajalik projekteerimise etapis leõõda vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus ning kasutusetapis maavaravarude kvaliteet ning varudele lõõgõõdõõtavus antud maarõõs ei hõõvõõda.										
7.6 Taristu	Raudteetrassõõõ ehitamisega mõõjutatud alal ja selle mõõjupõõrkõõnas on rajatud iõõmese elutegevust ja majandustegevust teõõv taristu. Nõõõõõ haja asustusaladel on põõlu- ja metsamaadel maadel rajatud veerezõõni sõõltuv taristu-kraavid, drenaaž jne.	Ristesi on tagatud kõõgi riigimaanteedel ja eramõõul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõõgile kõõnistutele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tõõõõvõõt takistatud.	Raudteetrass läbib nõõ olemasoleva taristuga alasid nõõ tihe- kui ka hajaasustuses		Raudtee rajamisega on võõmalik mõõjutada olemasoleõõt taristut. Nõõteks põõlu- ja metsamaadel on võõmalik, et raudtee rajamisel mõõjutatakse veerezõõni sõõltuv taristu toõõõõõ

Etapp	Olemasolev olukord	Taotlustase	Trassivalik	Maakonnaplaneeringu lähendus			Eelprojekt			Ehitusetapp			Kasutusetapp		
Kriteerium				Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed	Täitmine	Mõju (sh kumulatiivsus)	Meetmed
1. LOODUSKESKKOND															
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad	Trassiõigus mõjutsoonis Natura 2000 võrgustiku alasid ei esine.	Raudtee ehitamine ja kasutamine tuleb läbi viia selliselt, et mi olsene kui kaudne oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade kaitse-eesmärkidele ja alade terviklikkusele oleks välistatud.	Trassivalikul on eeldatud, et trassilõik on võimalik rajada selliselt, et mõjud Natura2000 võrgustiku alade kaitseväärtustele puuduvad, konkreetsed asukohapõhised meetmed ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Mõju Natura2000 võrgustiku alade kaitseväärtustele puudub.	Meetmeid ei rakendata.									
1.3 Suremus		Populatsioon elujõulisuse seisukohalt ei tohi raudteel, seotud taristul ja seal toimuval liiklusel olla olulist mõju populatsioon elujõulisusele raudtee pirkonnas.	Trassivaliku etapis suremust kriteeriumina ei arvestatud, antud statuses on see seotud kriteeriumitega elupaigakadu ja elupaikade killustatus.	Meetmeid ei seatud	Suremuse osas on antud trassilõik suhteliselt vähese mõjuga - raudtee ei läbi olulisi loodusliikide alasid ja kulgeb olemasoleva raudtee kordons valdavalt linnamaastikus.	Meetmeid ei rakendata.									
1.4 Häiringud	Antud lõigus häiringutundlike liikide peatsuutaasid teadaolevalt ei esine.	Häiringutundlike liikide elupaikade puhul tuleb vija müra ehitusaegne ja kasutusaegne teke minimumini. Kaitsealuste liikide elupaikades tuleb saavutada müratasemeks 55dB. Raudtee valgustus ei oma olulist mõju kaitsealustele liikidele.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Trassilõigu läheduses häiringutele eritiselt tundlike linnuliikide elupaiku või teisi linnukaitselisel eriti olulisi (nt lindude elupaikade taotlusala) liike ei esine. Seega antud trassilõigul raudtee valgu ehitamisel ning selle hilisemal opereerimisel ei ole oodata olulist negatiivset ning tingimata leevendamist vajavat häiringutega seotud mõju.	Meetmeid ei rakendata.									
1.5 Elupaikade kadu	Trassilõik kulgeb olemasoleva infrastruktuuri alal, oma lõpuosas Suur-Sõjamäel läbib III kaitsekategooria taimede kasvukohtade serva - Balti sõrmkäp, hall käpp, kahkjaspunane sõrmkäpp. Tegemist on olemasoleva raudteetrassi äärse tugeva inimmõju pirkonnas oleva alaga.	Raudtee rajamisega kaasnev elupaikade kadu on võimalikult väike ja seotud vähemkaitsalise elupaikadega, ajutiselt (ehitusaegselt) avaldav mõju on võimalikult kiirelt taastuv.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Raudtee rajamine on igal juhul negatiivse mõjuga loodusliikele elupaikadele, kuna selle rajamisel trassile ja selle lähiümbrusesse jäävad elupaigad paratamatult hävinevad. Antud trassilõigu puhul ei ole vaidlevalt tegu loodusliku maastikuga, vaid inimasustusega. Trassi kõrvale jääb III kaitsekategooria taimede kasvukoht, millest osa raudtee rajamisel hävinneb.	Maakonnaplaneeringus ennemettemed elupaikade kao vähendamiseks ei seata. Konkreetsed meetmed on rakendatavad projekti järgmistes etappides (projekteerimine), kus on mõjude minimeerimiseks on vajalik hoida raudteetrass võimalikult kitsana kaitstavate taimede kasvukohas.								
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärieffektid)	Trassilõik kulgeb olemasoleva infrastruktuuri alas, kus loodusliike elupaiku ega loomade liikumisteid ei leidu.	Elupaikade killustumise mõju populatsioonide elujõulisusele on nii lühi kui ka pikaajalises perspektiivis väike.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elupaiku ega liikumisteid ei killustata.	Meetmeid ei rakendata.									
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile	Põhjavesi paikneb lõhelistes ja karstunud lubjakivides, dolomiitides ning on trassilõigu lõunapoolses osas nõrgalt kaitstud ja põhjapoolses osas enamasti kaitsmata. Trassikordoris 2 puurkaevu.	Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda mõju põhjavee kvaliteedile.	Trassivalikul eelistati antud kriteeriumis alternatiivi, mis kulgeb läbi vähemate puurkaevude sanitaarkaitseala ning paremini kaitstud põhjaveega alal. Konkreetseid meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Meetmeid ei seatud	Põhjavee reostumise oht on suurem nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega liikluses ning kaevude vahetus läheduses. Raudtee rajamisel või hoidamisel kasutatava tehnika kütuse või muu kemikaali leke, mis jõuab pinnasesse, läpib kõrge pinnasevee või sadevete mõjul sügavamatesse pinnase horisontidesse ning võib jõuda põhjavettle. Tulemusena on pirkonnas antud põhjaveekihi veekvaliteedi muutus. Mõju oluliselt sõltub reoduse huigast ning reoaine iseloomust. Pinnasest ning põhjavest on teatav isepuhastusvõime, samuti on mõju kergemini leevendav liiskagunevale ainete puhul.	Projekteerimisetapis tuleb täpsustada, kas rajatava raudteetrassi kaitsevöönõdase või raudtee alla jääb mõni kaev. Vajadusel tuleb sõltuvalt pirkonna hüdrogeoloogilisest situatsioonist hinnata, kas kaev on vajalik likvideerida või teha ettepanek puurkaevu sanitaarkaitseala vähendamiseks. Kinnituste jooginvega varustamine tuleb kaevu likvideerimisel või kaevu kasutuskõlbmatuks muutumisel (veetaseme alanemine, veekvaliteedi halvenemine) tagala muul moel. Meetmed nr 11A-II-1.7-1, 11A-II-1.7-2.								
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele	Trassilõik kulgeb olemasoleva infrastruktuuri alal, kus loodusliike pinnaveekogusid ei asu	Raudtee rajamise ja kasutamisega seotud mõju pirkonna veerežiimile on neutraalne. Maaparandussüsteemid taastatakse jennsea funktsionaalsuses.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Raudteetrassi alal ei ole loodusliike pinnaveekogusid ega loodusliku pinnaseveerežiimi, mida raudtee ehitus võiks kahjustada.	Meetmeid ei seata									
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile	Maapinna reljeef trassi alal on tasane, nõrgalt lainjas. Maapinna abs kõrgused on enamasti 35-45 m. Vaadeldav trass paikneb ordovitsiumi abrasioonitasandikul, kus pinnakatet on mitmel pool esinevatel alvaritel vaid ~0,5 m ja paksema pinnakattega kohtadel ei ole kõigil pinnakatte paksusel enamasti 2 m. Kõige kõrgemad on alvarid paikevad peldiku osas ja Tammiku, lõukese pinnakattega alal ja turbaalad. Jäätjaveliset savopinnased, jäätjaliised liivpinnased ja jäätsetted esinevad väga piiratud liikuvalt. Pinnakatteteette all avanevad trassialal ordovitsiumi lubjakivid ja dolomiidid, milles võib esineda karsti.	Nii trassivalikul kui ka tehnilise lahenduste valikul eelistatakse lahendusi, mis mõjutavad pinnast ja reljeefi võimalikult vähe.	Meetmeid trassivaliku etapis ei seatud.	Raudtee rajamisega hävitatakse või rikutakse ehitusegevusest haaratud alal pinnase olemsesi kihid. Mulde alla jäav pinnas hävineb, ehituspõrsevuset mõjutatud alal muutuvad pinnase füüsilised omadused. Kokkusurutud pinnases väheneb haprsiku ning kasvab tihedus ja deformatsioonikõdnsus. Sarnane väheneb ka kõrgemate niisk- ja seisukõdnsusega alal. Ehituslikud muudatse, mis omakorda tingib koosloste muutused. Savipinnaste omadused muutuvad pinnase tihenemisel, samuti vibratsioonil mõjul.	Ükskutes pirkondades tuleb hinnata mürakaitsemeetmete vajadust, meetmete maht jääb minimaaleks: mürabtkkeseinte koondpikkus jääb tõenäoliselt vahemikku 0-1000 m. Lue raudtee puhul rejatavad mürakõlkest aitavad piirata ka olemasolevat raudteest tingitud müra. Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk terviseka tsenormidele vastav müratase elupirkondades.								
2. KESKKONNATERVIS															
2.1 Müra	Uus raudtee kulgeb olemasolevas raudteekoridoris, raudtee läbimõrvuse alad on müratet mõjutatud ka praeguses olukorras. Lisaks mõjutab olemasolevat müraforooni autoliiklus linnatänavatel.	Valdavalt on müratundlikud alad klassifitseeritavad II kategooria elamualadeks, mille puhul olemasolevate alade kaitsetase on 60 dB päeval ja 50 dB öösel. Toodud välisõhu normtasemed on lähtepunktiks leevendavate meetmete vajaduse hindamisel.	Trassivalikul arvestati, et teatud pirkondades tuleb ette näha mürakaitsemeetmed müratäkete või müdvallide näol, meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk terviseka tsenormidele vastav müratase elupirkondades.	Eskiisile on kantud võimalikud müra konfliktalad, kus tuleb ette näha mürakaitsemeetmed.	Lõik kulgeb olemasolevas raudteekoridoris ning müra puhul ei ole tegemist täiesti uue häiringuga seni mõjutamata kesskonnas. Mürast mõjutatud elu- ja ühiskondlikke hoonetel on lõigu (ca 4,8 km) kohta kõlatlisi palju, kuid valdavalt on mõju samane olemasolevale olukorrale. Lisaks tuleb väljа tuua, et antud lõigus ei ole kavas kaubarongide liiklust, mis tähendab, et lisanduvad häiringud on oluliselt väikesemad: • Trassikordoris (kõige kritiilisem tsoon) asub 24 elu- või ühiskondlikku hoonet (5 hoonet/km),. • II tsoon - raadiusees asub 137 elu- või ühiskondlikku hoonet (ca 33 hoonet/km), • 1 km raadiuses asub 301 eluhoonet (63 hoonet/km). Leevendusmemetmete (mürašikkeesnad) rakendamiset tuleb teatud pirkondades arvestada negatiivse visuaalse mõjuga.	Ükskutes pirkondades tuleb hinnata mürakaitsemeetmete vajadust, meetmete maht jääb minimaaleks: mürabtkkeseinte koondpikkus jääb tõenäoliselt vahemikku 0-1000 m. Lue raudtee puhul rejatavad mürakõlkest aitavad piirata ka olemasolevat raudteest tingitud müra. Meetmete rakendamisel on võimalik tagada head elutingimused ehk terviseka tsenormidele vastav müratase elupirkondades.								
2.2 Valisõhu kvaliteet		Raudtee rajamise ja kasutamisega ei tohi kaasneda ülenormatiivset õhureostust													
2.3 Vibratsioon	Olemasolevas raudteekoridoris võib raudtee läheduses vibratsiooni esineda.	Vibratsiooni hindamisel lähtutakse Sotsiaalministri 17.05.2002.a. määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid" kehtestatud nõuetest, mille kohaselt ei tohi üldvibratsiooni korrigeeritud kiirenduse tase olemasolevate elamute magamisruumides ületada järgmisi väärtusi: • päevasel ajal (07.00-23.00) - 0,0126 m/s2 (82 dB); • öisel ajal (23.00-07.00) - 0,00883 m/s2 (79 dB).	Trassivalikul arvestati, et teatud pirkondades võib esineda vibratsiooni vähendavate meetmete rakendamise vajadus raudteele lähimate ehituhoonete alal.	Võimalikud vibratsiooni konfliktalad sisaldavad müra konfliktalades, eskiisil eraldi välja toodud ei ole.	Raudtee jääb olemasolevasse raudteekoridori ning mõju on samane olemasolevaga. Võrreldes olemasoleva raudteega on lisanduvad mõjud väikesemad, kuna uue raudtee puhul kasutatavad seda lõiku ainult reisirongid, lisaks on kiirrongide sõidukirjus Tallinnasse sisenemisel piiratud. • Trassikordoris (kõige kritiilisem tsoon) asub 24 elu- või ühiskondlikku hoonet (5 hoonet/km). Pinnase kaudu leviv vibratsioon võib põhjustada läheduses asuvate hoonete konstruktsioonide (eeldkõige aknad) vibreerimist, mis on tõenäolev vibraatilikas siseruumides.	Vibratsiooni tekke vähendamine rõõbastes tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, sõledad kontaktpinnad), vajadusel lähimate hoonete välispinete konstruktsiooni tugevdamine.								
2.4 Elektro-magnetilne mõju	Olemasolev elektromagnetkiirgus seotud olemasolevate kiirgusallikatega (elektriliinid, raudteesõste maatid, trafod)	Raudtee kasutamisega ei tohi kaasneda tervisele kahjulikku elektromagnetkiirgust. Valguse lisjset hujunist ja mõju tundlikele liikidele ja inimestele tuleb takistada.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Elektri- ja sideõisteemide kesskonnamõju avaldub eeldkõige läbi elektromagnetkiirguse. Raudtee elektrirajatiste mõju on suurtud (ulatub varasemate Rootsi nõdete alusel kuni 10 m kauguseile õõpõõtsest). Mõju tervisele on paljuski eõsaõige ja raskesti leevendatav.	Tõenäoliselt ei ole elektromagnetilise mõju vähendavate meetmete rakendamine vajalik.									
3. EHITATUD KESKKOND															
3.1 Jäätmeteke ja kaitsuvõimalused	Raudtee rajamisega ja kasutamisega seotud jäätmeid ei teki.	Jäätmeteke ja kaitsuvõimalused on nii ehitus- kui kasutusaegsell korraldatud sellisell, et jäätmekogused on minimaalised ja jäätmekäitsa ei kahjusta inimese elukeskkonda ja olulisi toodusväärtusi.	Meetmeid ei seatud	Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
3.3 Õnnetusesoht	Vaadeldav ala jääb Rae valla ja Tallinna linna valdavat tõõstusplirkonda. Pirkonnas (lemiste raudteejaam (sh õõtikud veosel.), mis jääb suure liikluskoormusega Peterburi tee ja Suur-Sõjamäe tee vahele. Pirkonnas 7 ohtlikku jaVõi suurõnnetuse ohuga ettevõtet ohualadega 200 - 2500m. Lähim pinnaveekogu: Lemiste järv (min 900 m kaugusel)	Raudtee kasutamisega kaasnevad riskid on viidud minimumini. Trassi on tagatud maksimaalses ulatuses lõgiskis päästeauudele, et võimalike õnnetuste liikideerimine oleks operatiivne. Õnnetuste taggärgede raskus ja ulatus ei põhjusta ohtu inimeste elule, tervisele ja varale ega pikaajalist mõju looduskeskkonnale.	Trassivalikul arvestati õnnetusõõhtu suurendavate objektide esinemist ja taggärgede ulatust ning raskusastet kolmes tsoonis: I tsoon - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskõetjest), Veeremi rõõbastelt mahaõdsut füüsiline oht, sh sisesõõt hoonesse. Kemikaalõõnetuse puhul arvestatakse eriti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põõjustada inimeste hukkumist ja ehitste kahjustusi. Võimalik õõminoofeksti tekkimine. II tsoon - 500 m mõlemale poole raudtee keskõetjest. Arvestatakse ohtlike vesistega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja prügi. III tsoon - 1000 m mõlemale poole raudtee keskõetjest. Arvestatakse kemikaalõõnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva auruplve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.	Meetmeid ei seatud	Rõõpaparid kulgevad olemasolevas raudteekoridoris, mistõttu vaadete põõhistruktuur ja -iseloom jäävad samaks. Hinnangulisell suuremeh kõõl raudtee ja kaasnevate elementide domineerivus vaadetes. Kavandatava hooldedepoo kontaktvõõndisse jäävad eramuses arheoloogiamälestised, mille vaadeldavusele hooldedepoo otsesett negatiivset mõju ei avalda; Ülemiste reisiterminaalist lõunasuunda teisele poole Suur-Sõjamäe tänavat jäävad ehitismälestised tehase "Dvigatel" kompleksist, mis on vaadeldavad nelle läbeõõkivalt tänavatelt ning reisiterminal nelle otsesett negatiivset mõju ei avalda. Kokkuvõttes võib visuaalse mõju jõõdata ebaoluliseks, eeldkõige tulenevalt keskkonna madalast tundlikkusest. Hooldedepoo ning reisiterminal rajamisega kaasnevaid visuaalseid mõjusid hinnatakse vajadusel täpsemalt vastavate detailplaneeringute käõtlemisel, kuivõrd selles etapis on eeldatavalt teada konkreetsemad lahendused. Visuaalne mõju on õheks aspektiks eramiku kultuurväärtuste puhul (kriteerium nr 8 aiakriteeriumites), samuti kogukonna jõõkuseutikkuse (kriteerium nr 4 aiakriteeriumites) puhul.	Planeeringu seletuskirjas seada tingimuseks kultuseikvi ümbruse inspekteerimine enne ehitustöõde toimumist. Vastavalt inspektsiooni tulemustele tuleb läbi viia arheoloogilised väljakaevamised, sõõ ei õnnestu ehituse käigus puutumatuna säilitada või tagada ehituseegne järelevalve. Meede nr 11A-II-8.1-1. Tehase "Dvigatel" administratiivhoone osas vt kriteerium 2.3. Meede nr 11A-II-8.1-2.								
4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS															
4.1 Elutingimused	Lõik 11A-II paikneb elamutest eemal, olemasoleva raudtee läheduses	Raudtee mõjutab inimese elutingimusi võimalikult vähe	Võrdluse etapis kuulus 11A-II sellise pikema võrreldava alternatiivi koosseisu, mille elluviimisel on mõju elamistingimustele vähem negatiivne.	Meetmeid ei seatud	Olulist mõju elamistingimustele ei kaasne	Mõju leevendamine toimub vajadusel müra levikut piiravate meetmetega									
4.2 Kohalik identiteet ja 4.4 Kogukonna tahuvuseõime	Tegemist on linklu ehitatud keskkonnaga	Kogukonnaõ on kõhanenud raudtee olemasoluga	Võrdluse etapis kuulus 11A-II sellise pikema võrreldava alternatiivi koosseisu, mille elluviimisel on mõju elamistingimustele vähem negatiivne.	Meetmeid ei seatud	Keskkonna identiteet olulisett ei muutu	Mõju leevendamine toimub vajadusel müra levikut piiravate meetmetega									
4.3 Rahvastiku areng	Valgiinnastumise perioodil suurenenud rahvaarvuga pirkonnad	Rahvaarvu suurenemine ei põõrdu rahvaarvu vähenemiseks		Meetmeid ei seatud	Rahvastikuprotsessid sõõtuvad arengutest laiemal territooriumil	Mõju leevendamine toimub vajadusel müra levikut piiravate meetmetega									
5. JUURDEPÄÄS															
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid		Liikumisvõimalused on tagatud kindlasti riigimaanteedel ja enamikul kohalikel teedel. Juurdepääs tagatakse kõõgile kinnistutele	Lõik on osa pikemast alternatiivist, mille puhul kaaneks vähemal määral liikumisbarjäärde teket	Juurdepääsud tagatakse kõõgile kinnistutele	Maakonnaplaneeringus on kavandatud eritasandilised ülepääsud raudteest, mis tagavad liikumisvõimaluste ja -ühendusite säilimise. Raudtee ei põhjusta olulisi liikumisbarjäärе	Ülepääsud on maakonnaplaneeringuga kavandatud. Meede 11A-II-5.1-1.									
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime säilutsees		Kavandatud kirraudtee arvestab võimaluste pires kohaliku rongiliikluse võimalise ja vajadustega	Lõik on osa pikemast alternatiivist.		Mõju puudub										
6. VARA															
6.1 Ehitised lähinaabrúses	Trasskordoris paikneb elu- ja ühiskondlike hoonetel 24 ning kõrval- ja tootmishoonel 177.	Ehitisi paikneb raudtee võimalikus mõjualas võimalikult vähe		Meetmeid ei seatud	Ehitisteni võib ulatada ülenormatiivne müra või vibratsioon; vajalik võib olla hoonete võõrdandmine.	Raudtee on paigutatud selliselt, et mõju ehitistele oleks minimaalne. Võimalike mõjude leevendamine toimub müra ja vibratsiooni levikut piiravate meetmetega, mille täpne lahendus seõub projekteerimise etapis.									
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa	Ühekõõmeetrilises kordoris paikneb 7 ha elamumaad.	Elamumaa kinnistute väärtus ei vähene			Võimalik elamumaa turuväärtuse langus võib põhtuda raudteega kaasnevatest kesskõõnnahäõrngutest.	Mõju leevendamine toimub müra ja vaadeldavust vähendavate meetmetega									
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed		Muu sihtotstarbega kinnistute väärtus väheneb võimalikult väike (või suureneb võimalikult palju)			Potentsiaalne positiivne mõju (maa väärtuse suurenemine) sõõtub täiendavate maha- ja pealeõstude võimaldamisest ning nende võimaliku ühitamise	Planeeringus on vajalik tingimuste määratlemine, millistel tingimustel on võimalik raudteele täiendavate peale-mahaõstude rajamine.									
7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR															
7.1 Asustuse struktuur		Asustus on kohanenud raudtee olemasoluga			Muutused asustuse struktuuris sõõtuvad arengutest laiemal territooriumil										
7.2 Maa põõlumajandusliik kasutus	Raudteerajatiste ala jääb 0 ha haritavat maad	Raudteerajatiste ala jääb 0 ha haritavat maad		Meetmeid ei seatud	Haritavat põõlumajandusmaad kasutusest välja ei jää.	Meetmeid ei seata									
7.3 Põõlumajandus-maade tarvokõõkus	Raudteerajatiste ala jääb 0 ha haritavat maad	Põõlumaa säilib võimalikult tarvokõõkuna		Meetmeid ei seatud	Puudub	Meetmeid ei seata									
7.4 Maa metsamajandusliik kasutus	Raudteerajatiste ala jääb 0 ha metsamaad	Maa metsamajandusliik kasutus säilib võimalikult muutumatuna		Meetmeid ei seatud	Metsamaad kasutusest välja ei jää.	Meetmeid ei seata									
7.5 Maavarad	Lõunapoolses osas läbib trass kohaliku tähtsusega Peningi turbamaardla plokke nr 15 (aktiivne reservvaru) ja 16 (passiivne reservvaru).	Juurdepääs ja kättesaadavus tagatakse kõõgile maavaradele, kus juurdepääs on raudtee rajamisest tulenevalt takistatud.	Maavaravaru kvaliteet ja selleie ligipääsetavus ei tohi halveneda.	Maavaravaru kvaliteet ja selleie ligipääsetavus ei tohi halveneda.	Raudtee rajamisega on võimalik mõjutada maavaravaru kvaliteeti, ligipääsetavust.	Trassi kulgemisel läe maavara varu on vajalik projekteerimise etapis leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus ning kasutusetapis maavaravarude kvaliteet ning varudele ligipääsetavus antud maardlas ei halveneks.									
7.6 Taristu	Raudteetrassile ehitamisega mõjutatud alal ja selle mõõpõõrkonnas on rajatud nimese elutaguvust ja majandustegevust toetav taristu. Näiteks haja-asustusalael on põõlu- ja metsamaadel maadel rajatud veerezimi sõõltav taristu- kraavid, drenaaž jne.	Raudteetrass läbib nii olemasoleva taristuga alasid nii tihe- kui ka hajaasustuses			Raudtee rajamisega on võimalik mõjutada olemasolevat taristut. Näiteks põõlu- ja metsamaadel on võimalik, et raudtee rajamisel mõjutatakse veerezimi säilitav taristu toimimist- kraavid, drenaaž jne.	Seatud meede: taristu funktsionaalsus tuleb olukoõlku projekteerimisega täielikult tagada kõikides lõikudes.									
7.7 Mõju kohaliikule majandusekeskkonnale															
8. KULTUURIKESKKOND															
8.1 Kultuuri-mälestised	Arheoloogiamälestis nr 2619 - kultuiskivi. Jääb trasskordori nihutamisruumi välisplirile olemasolevate rõõbaste äärde. Ehitismälestis nr 8562 – tehase "Dvigatel" administratiivhoone.	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus mälestis säilib kahjustamata kujul alges asukohas (sh arheoloogiapärand säilib jennsees puutumatult), vaadeldavana olulisteb suunadest. Vaadeldavusele on põõratud tähelepanu eeldkõige ehitismälestiste puhul. Ehitismälestiste puhul on võimaliku mõjuna arvestatud ka vibratsiooni.	Trassivalik antud lõigul ei lange kokku eelistusega kriteeriumis B.1 võrdlusgrupis 12, kus käõltetud pikema lõigu 9A-I+13B-I+13C+13B-II+10E-III+11A-I+11A-II+11C osana; tegemist tugeva mitte-eelistusega.	Seatud meede: kultuiskivi puhul võivad valjakluks osutuda arheoloogilised väljakaevamised. Täiterme: täidetakse edasistes etappides, ehse ehituslõõde toimumist	Kultuiskivile eeldatavalt otsene mõju puudub. Samas võib arheoloogilisell huvipakkuv olla pinnas kultuiskivi ning teiste läheduses asuvate kultuiskivide (mälestised nr 2616-2618) ümbruses. Tehase "Dvigatel" administratiivhoone jääb raudtee kaitsevõõndist väljа ca 50 m kauguseie raudteetõjest. Hoone säilib. Mõju võib avaldada vaadeldavuse ja vibratsiooni osas. Vibratsiooni osas võib mõju avaldada nii ehitusõõde ajal kui ka seoses toimuma hakkava liiklusega (vt ka kriteerium 2.3). Mürisuskatteeseduse kohaselt on mälestise hävitamine või rikkumine keelatud. Vibratsioon võib administratiivhoonet ebasoodsalt mõjutada. Hoone vaadeldavust hõirnvad suuremahulisi õõpekte ei kavandata; vaadeldavuses võivad mõju avaldada raudtee kontaktliinid ning linnostid, kuid tegemist ei ole oluliise negatiivse mõjuga.	Planeeringu seletuskirjas seada tingimuseks kultuseikvi ümbruse inspekteerimine enne ehitustõõde toimumist. Vastavalt inspektsiooni tulemustele tuleb läbi viia arheoloogilised väljakaevamised, sõõ ei õnnestu ehituse käigus puutumatuna säilitada või tagada ehituseegne järelevalve. Meede nr 11A-II-8.1-1. Tehase "Dvigatel" administratiivhoone osas vt kriteerium 2.3. Meede nr 11A-II-8.1-2.								
8.2 Kaardistamata arheoloogiapärand	Arheoloogiliselt huvipakkuvad alasid lõigul 11A-II ei esine	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus arheoloogiapärand säilib jennsees kahjustamata kujul. Arheoloogiliste väljakaevamiste nõõ on tegemist destruktiivse uurimismeetodiga, mis tähendab tähtmata lõõpkõõkvõttes hävitab objekti ja mille käigus läheb paratamatult mingi osa infot ka kaduma (vt arheology eetilised põhimõtted).	Trassivalik antud lõigul ei lange kokku eelistusega kriteeriumis B.2 võrdlusgrupis 12, kus käõltetud pikema lõigu 9A-I+13B-I+13C+13B-II+10E-III+11A-I+11A-II+11C osana; tegemist viimase eelistusega.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Ei seata									
8.3 Väärtuslik maastik ja miljöö	Väärtuslikke maastikke ega miljöövärtuslikke alasid trassile 11A-II ei jää	Eelistatud on olukord, kus maastik/miljöölala säilib võimalikult terviklikult ja säilivad väärtusi moodustavad põõhistruktuurid. Juhul, kui kaasneb häiring, on leevendava aspektina käõltetud asustusest eemale ja/või mettaseie alale jäämist, kuivõrd sel juhul on muutuse nõõdevas mõõvõõjõs olevad inimesi vähem. Kattuvad maastikuväärtusi (nt väärtmaastiku alal eraldi määratletud väärtmstruktuurid) on käõltetud koos, ei ühe väärtusena.	Trassivalik antud lõigul ei lange kokku eelistusega kriteeriumis B.3 võrdlusgrupis 12, kus käõltetud pikema lõigu 9A-I+13B-I+13C+13B-II+10E-III+11A-I+11A-II+11C osana; tegemist viimase eelistusega.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Ei seata									
8.4 Visuaalsed aspektid	Lõik 11A-II kulgeb Tallinna linnas paralleelselt ja kõrvuti olemasolevate rõõbastega; mõned elu- või ühiskondlikud hooned jäävad nihutamisruumi alasse mõõmaselt 50 m kauguseie raudteetõjest. Tallinna linna on kavandatud nii hooldusdepoo kui Ülemiste reisiterminal.	Eelistatud on olukord, kus eluhoonete juuresti avanevaid vaateid ei mõjutata. Võõrdluses, kus kõõide võõrdlevate trassivariantide puhul mõjutatakse vaateid eluhoonete juuresti, ei ole eelistatud valja toodud, kuivõrd tegelik visuaalse mõju olulisus sõõub suõjekõõvastest hinnangutest. Ükskõõe hajaasustuses paiknevate elamute juuresti avanevate vaadete muutumine võõ tunnetuslikul saandil olla tugevam häiring kui muutus tihedas linnakeskkonnas, kus mõjutatavaid vaatajaid on arvulisett rohkem. Samas on kindlasti ka tõeasustuslaidel inimesi, keda tunnetuslikult häirks olulisel määral laegi olemasolevasse raudteekoridori lisanduv rajatis. Eelnevast tulenevalt on eeldatud, et juhul, kui eluhoonete juuresti avanevaid vaateid mõjutatakse, kaasneb igal juhul visuaalne häiring, sõltumata mõjutatavate vaatajate arvust.	Võrdlusgrupis 12 võrreldavate trasside puhul eelistus puudus.	Meetmeid ei seatud	Rõõpaparid kulgevad olemasolevas raudteekoridoris, mistõttu vaadete põõhistruktuur ja -iseloom jäävad samaks. Hinnangulisell suuremeh kõõl raudtee ja kaasnevate elementide domineerivus vaadetes. Kavandatava hooldedepoo kontaktvõõndisse jäävad eramuses arheoloogiamälestised, mille vaadeldavusele hooldedepoo otsesett negatiivset mõju ei avalda; Ülemiste reisiterminaalist lõunasuunda teisele poole Suur-Sõjamäe tänavat jäävad ehitismälestised tehase "Dvigatel" kompleksist, mis on vaadeldavad nelle läbeõõkivalt tänavatelt ning reisiterminal nelle otsesett negatiivset mõju ei avalda. Kokkuvõttes võib visuaalse mõju jõõdata ebaoluliseks, eeldkõige tulenevalt keskkonna madalast tundlikkusest. Hooldedepoo ning reisiterminal rajamisega kaasnevaid visuaalseid mõjusid hinnatakse vajadusel täpsemalt vastavate detailplaneeringute käõtlemisel, kuivõrd selles etapis on eeldatavalt teada konkreetsemad lahendused. Visuaalne mõju on õheks aspektiks eramiku kultuurväärtuste puhul (kriteerium nr 8 aiakriteeriumites), samuti kogukonna jõõkuseutikkuse (kriteerium nr 4 aiakriteeriumites) puhul.	Mürašikkeid kasutada materjal, vähe jn-osa maastiku ülimalikult hõõmenemevad (nt kasutada materjõõdena puitu ja/või loodusiki; mürašikke sõõda hajusaseqe omaq. Lõõpsõõtsate mürašikke osjemiel arvestada suure hooldusterviksega, mis tegemata jõõtes võib põõjustada esteetilisi häirivs tõõmuse. Mürašikke lahendusie valisel arvestada ka selleqa, et vaade mürašikkele on oluline samuti rongis sõõtjale.									
8.5 Muu kriitilise või tähelepanu vajava iseloomuga kultuuripärand	Muid kriitilise või tähelepanu vajava iseloomuga objekte trassile 11A-II ei jää	Eelistatud on olukord, kus pärand säilib kahjustamata kujul alges asukohas. Arvestatud on eeldkõige ellikmeterjõõdes nimetatud väärtuslike struktuuridega, st nt maaehitusõõrand puhul üõõjuhul hooned ja hoov, XX sajandi arhitektuurpärand puhul hoone võõ vastavalt registris nimetatule hoonete grupp võõ terve asula. Arvestatud on raudtee kaitsevõõndi alaese, suurema ulatusega väärtuste puhul ka trasskordori nihutamisruumi sisse jäävate objektidega (sõõtuvalt õõsikjuhust). Kuivõrd XX sajandi arhitektuurpärand objektide täpne paiknemine ei ole registri põõjal üheselt tuvastatav, on neil juhtudel üõõdatult hinnatud, et kui antud lõigul puuduvad lammutatavad hooned ja/või trass möõdub hoonestatud aladeel eemalt, siis eeldatavalt mõju objektile puudub.	Võrdlusgrupis 12 võrreldavate trasside puhul eelistus puudus.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Ei seata									
8.6 Muu leevendatava iseloomuga kultuuripärand	Muu leevendatava iseloomuga kultuuripärandi objektid lõigul 11A-II puuduvad.	Lähtepunktiks on eelistatud olukord, kus kõõk objektid säilivad algsel kujul oma asukohas. Hinnangute andmisel pärandi kahjustamise oluliisusele on silmas peetud muuhulgas Rail Baltic maakonnaplaneeringute eesmärki - Eesmärg kohaliel on säilitada ajaloolisi ehitisi ja ehitiste rühmi ning luua nõõdus huvidest lähtutakse väljavõõtud trassi osas mõjude leevendamisel ja tasakaalustatud detailsema lahenduse väljatöötamisel. Samuti on arvestatud leevendusvõimalusie rakendatavusega ning pärandi registreerimisel seatud eesmärkidega (nt pärandkultuuri puhul on eesmärgks eeldkõige teabe säilitamine).	Võrdlusgrupis 12 võrreldavate trasside puhul eelistus puudus.	Meetmeid ei seatud	Puudub	Ei seata									