



**Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla
km 16-18 ühendustee põhiprojekti
keskkonnamõju eelhindang**

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

Nimetus: **Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang**

KMH otsustaja: **Transpordiamet**

Reg nr 70001490

Harju maakond, Tallinn, Lasnamäe linnaosa, Valge tn 4, 11413

Taristu haldamise teenistuse projekteerimise osakond

Keskonnakorralduse juht Villu Lükk

Tel +372 5850 9216

E-post villu.lykk@transpordiamet.ee

Töö tellija: **Mõisavahe Äripark OÜ**

Reg nr 16223438

Harju ma akond, Tallinn, Kesklinna linnaosa, Roosikrantsi tn 2, 10119

Tel +372 5236646

E-post jaan.kurm@urbanmanagement.ee

Töö teostaja: **LEMMA OÜ**

Reg nr 11453673

Harju maakond, Tallinn, Kristiine linnaosa, Värvi tn 5, 10621

Tel +372 600 7740

E-post info@lemma.ee

Vastutav koostaja: Mihkel Vaarik

Töös osales: Piret Toonpere

Töö versioon: 16.05.2023

Sisukord

Sisukord.....	3
Sissejuhatus.....	4
1 Kavandatava tegevuse asukoht ja kirjeldus.....	5
2 Seotus strateegiliste dokumentidega	7
3 KMH vajadus lähtuvalt õigusaktidest.....	9
4 Kavandatava tegevuse poolt mõjutatav keskkond	10
4.1 Looduskeskkonna vastupanuvõime	11
4.2 Loodusvarad, nende omadused ja taastumisvõime	11
4.3 Veekeskkond	12
4.4 Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid	13
5 Hinnang keskkonnamõjudele	14
5.1 Kavandatava tegevuse eeldatav mõju Natura 2000 võrgustiku alale.....	14
5.2 Mõju bioloogilisele mitmekesisusele, kaitstavatele liikidele ja loodusobjektidele ..	14
5.3 Vee ja pinnase saastatus	14
5.4 Jäätmeteke ja energiamahukus	16
5.5 Müra ja vibratsioon	16
5.6 Valgus, soojus, õhusaaste, lõhn ja kiirgus	17
5.7 Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus	17
5.8 Mõju inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale	18
5.9 Tegevusega kaasneva mõju mõju kestus, sagedus ja pöördumus	18
5.10 Tegevusega kaasnev kumulatiivne ja piiriülene mõju	18
6 Ettepanek KMH algatamise/algatamata jätmise kohta.....	19
Kasutatud allikad.....	21

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhindangu koostas LEMMA OÜ (reg nr 11453673) Mõisavahe Äripark OÜ tellimusel 2023. aasta jaanuaris. Hiljem on hinnangut Transpordiameti ettepanekute alusel täiendatud. Töö teostasid keskkonnaekspertid Mihkel Vaarik ja Piret Toonpere (KMH0153).

Eelhindang on koostatud Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti (edaspidi põhiprojekt) juurde keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamise vajaduse väljaselgitamiseks. Transpordiameti ja Saku Vallavalitsuse vahelise kokkuleppe alusel viis Transpordiamet läbi projekteerimistingimuste andmise menetluses puudutatud isikute kaasamise tervikprojekti osas, sh avalikult kasutatavate kohalike teede ja avalikkusele ligipääsetavate erateede osas. Transpordiamet on 12.05.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/369 väljastanud vastavad projekteerimistingimused, mille aluseks on võetud Transpordiameti poolt kinnitatud AS K-Projekt koostatud „Riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 16 – 18 ja Mõisavahe tee eskiisprojekt“ (töö nr 21139).

KMH vajalikkuse eelhindang tuleb anda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate tegevuste korral, milleks on Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 aasta (viimati muudetud RT I, 28.01.2020, 2) määruse nr 224 “Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu” § 13 p 8 alusel ka tee ehitamine või laiendamine.

Töö tulemusena selgitatakse välja, kas põhiprojektile (koostaja K-Projekt AS, töö nr TL-3-01) on ehitusloa andmisel vajalik keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamine või mitte.

Eelhindangu andmisel lähtuti Eesti Vabariigi seadustest, samuti Saku Vallavolikogu ja Saue Vallavolikogu poolt kehtestatud asjakohaste dokumentide nõuetest. Eelhindangu sisus lähtuti ekspertide erialastest teadmistest ja kogemustest võimalike oluliste ebasoodsate keskkonnamõjude esinemise kohta.

Eelhindangu koostamisel on lähtunud keskkonnaministri 16.08.2017 määrusega nr 31 kehtestatud „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ ning asjakohastest juhendmaterjalidest¹.

Töös käsitletakse potentsiaalselt negatiivset mõju omavaid keskkonnaaspekte tee-ehitusprojekti kontekstis, ning antakse otsustajale soovitus KMH algatamise või mitte algatamise ning negatiivsete mõjude vältimise osas.

Keskkonnamõjude eelhindamine annab otsustajale informatsiooni, kas eeldatavalt on tegemist oluliste keskkonnamõjudega või mitte ja seega on aluseks otsuse tegemisel keskkonnamõju hindamise algatamise või mittealgatamise kohta.

KMH vajalikkus otsustatakse lähtudes KeHJS § 6¹ kohase eelhindangu tulemustest ja § 11 lg 2² kohaselt küsitud seisukohtadest kõigilt asjaomastelt asutustelt. Lõpliku otsuse KMH algatamise vajalikkuse osas peab tegema ehitusloa väljastaja Transpordiamet, küsides eelnevalt seisukohta asjakohastelt asutustelt.

¹ <https://envir.ee/keskkonnamoju-hindamine#khm-juhendmaterjalid>

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

1 Kavandatava tegevuse asukoht ja kirjeldus

Põhiprojekti ala külgneb riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla mnt lõiguga km 16 – 18 , mis asub Harjumaal Saue linna ja Saku valla piiril. Tallinn-Pärnu-Ikla L1 lõik paikneb riigi transpordimaa kinnisasjal (katastritunnus 72703:001:0606), mis poolitab Harju maakonnas Saue vallas Laagri aleviku ja Saku vallas Jälgimäe küla. Kavandatavad tegevused jäävad riigiteest ida poole Saku valla territooriumile.

Projekti eesmärk on Jälgimäe külale ohutu juurdepääsu tagamine I klassi teelt.



TINGMÄRGID

— Projektieritav piirkond

Joonis 1. Projektiala asukoht. Kavandatavad teed on näidatud punasega. Allikas: K-Projekt AS.

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

Projekti esimese ehitusetapiga on lahendatud juurdepääs Jälgimäe külale, mis olemasolevas olukorras on Mõisavahe teelt ja mille ristumine riigiteega ei vasta ohutusnõuetele, sest puuduvad kiirusmuuterajad.

Teise ehitusetapiga on lahendatud juurdepääs koostatava Ratasepa kinnistu detailplaneeringu alale ja Varju kinnistule. Praegune otse juurdepääs Varju kinnistule maanteelt nr 4 suletakse. Varju kinnistule (71801:003:0669) on projekteeritud eraldi 4 m laiune killustikkattega juurdepääsutee. Ratasepa kinnistu (71801:003:0260) detailplaneering on algatatud Saku Vallavalitsuse 7.01.2020 korraldusega nr 16. Detailplaneeringu koostamise eesmärk on Ratasepa maaüksusele (pindala ca 6,25 ha) ehitusõiguse ja hoonetusala määramine kuni kolme äri- ja tootmishoone ehitamiseks ning vajalike tehnovõrkude ja juurdepääsutee rajamine läbi Väljaotsa ja Lepa maaüksuste Mõisavahe teeni ning Tallinn-Pärnu-Ikla maanteelt mahasõidu lahendamine.

Kavandatav tegevus on kooskõlas teemaplaneeringu eesmärkidega. Teemaplaneeringut on täpsustatud Transpordiameti 12.05.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/369 antud projekteerimistingimustega. Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 13 lõike 2 alusel käsitletakse teemaplaneeringut (mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi asukohavaliku planeering) riigi eriplaneeringuna planeerimisseaduse tähenduses. Sama seaduse § 13 lõike 4 alusel võib eelnimetatud planeeringut täpsustada ehitusseadustiku §-s 27 sätestatud projekteerimistingimustega. Lisaks ehitusseadustiku § 27 lõikes 4 sätestatud tingimustele võib täpsustada joonehitise asukohta planeeringus näidatud joonehitise ja selle kaitsevööndi jaoks ette nähtud koridori osa piires. Projekteerimistingimustega täpsustatakse teemasid, mida ei olnud võimalik määrata maakonnaplaneeringu täpsusastmes (projekti koostamiseks vajalikud uuringud, teede ja rajatiste täpsustatud asukohad, juurdepääsud kinnisasjadele, olemasoleva teedevõrgu ümberehitus, kergliiklusteed, kogujateed, teevalgustus, tehnovõrkude ümberehitus, vms).

Projekti eesmärk on Riigitee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla liiklusohutuse taseme tõstmine läbi samatasandiliste ristmike arvu vähendamise ning Jälgimäe külale ohutu juurdepääsu tagamine koos Jälgimäe küla edelapoolset piirkonda ühendava kogujatee ehitusega.

Mõisavahe tee ristmik on projekteeritud kiirusmuuteradadega lahendusena. Projektiga tõstetakse Tallinn-Pärnu-Ikla liiklusohutuse taset läbi samatasandiliste ristmike arvu vähendamise. Projekteeritud Mõisavahe tee lõik on Jälgimäe küla edelapoolse piirkonna kogujateeks, mis võimaldab piirkonda planeeritud arendusaladelt, olemasolevast teedevõrgust ja kinnistutelt ühise juurdepääsu riigiteele. Rajatav tee tagab juurdepääsude selle äärde planeeritud tehno- ja äripargi kruntidele ning Jälgimäe külale.

Sõidutee laiuseks on projekteeritud 7 meetrit, mis vastab EVS 843 järgi veotänavalaaiusele piirkiirusel 40 km/h (tase rahuldav). Jalg- ja jalgrattatee laiuseks on projekteeritud vastavalt projekteerimistingimustele 2,5 meetrit.

Sõidutee ning jalg- ja jalgrattatee vahele on projekteeritud haljasala minimaalselt 3 m laiusega, kuhu saab rajada sobivat kõrghaljastust. Arvestades veotänavalaaiusega on jaotusringi läbimõõduks projekteeritud 12 meetrit ning kogu ringristmiku läbimõõduks 30 meetrit.

Kinnistute juurdepääsud lahendatakse eraldi kinnistustisest projektidega, kus pannakse paika ka kinnistustisene logistika.

KMH eelhindang on põhiprojekti osa. Eelhindang ei dubleeri projektis toodut, vaid kirjeldab eelkõige tegevusi, millega võib kaasneda oluline keskkonnamõju.

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

2 Seotus strateegiliste dokumentidega

Põhiprojekti järgi uue ühendustee rajamine on kooskõlas Harju maakonnaplaneeringusse integreeritud Via Baltica teemaplaneeringu „**Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukohta täpsustamine km 12,0-44,0**“ (2014. a kehtestatud teemaplaneering) põhimõtetega ja see on kajastatud ka uues Saku valla üldplaneeringus.

Harju maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78, millega antud teemaplaneering jäi kehtima.

Teemaplaneeringule (2014) koostati ka keskkonnamõju strateegilise hindamine/tulemuslikkuse analüüs. Väärtuslike maastike määramisel käsitleti ja väärtustati eelkõige traditsioonilist kultuurimaastikku, kus on kontsentreeritud (suhteliselt väikesel alal) säilinud ajaloo erinevate ajastute jäljed. Maastike hindamise ja määramise aluseks olid põhiliselt viit tüüpi väärtused: kultuurilis-ajalooline, looduslik, esteetiline, rekreatiivne (turismipotentsiaal ja puhkeväärtus); alad ja objektid. Käesoleval projektialal taolised väärtuslikud maastikud puuduvad. Mõisavahe tee äärde jäävad Jälgimäe mõis ja park (moodustavad Jälgimäe mõisa miljööala), kuid neid projektiga ei mõjutata. Tallinna lähialadel Harjumaal on asustustihedus suur ja maastik killustatum, vahelduvad metsatukad põllumajanduslike kõlvikutega. Maakondlikul tasandil on väärtuslike maastike alad varem määratletud Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“, mis on integreeritud Harju Maakonnaplaneeringusse 2030+.

Piirkonnas ristub riigitee nr 4 Harju maakonnaplaneeringus määratud rohevõrgustiku koridoridega ning koridoris asub ka Mõisavahe tee praegune mahasõit (vt ka Peatükk 4 ja 5.2). Rohevõrgu toimimise seisukohalt on konfliktide allikaks juba olemasolev transporditaristu ja seepärast on oluline leevendada loomade teele sattumise ohtu. Olemasolev riigitee lõikab läbi rohekoridori ja on loomade liikumist tõkestav ala, kuid kavandatud riste nihutamine koridorist välja loob paremad eeldused loomade ohutuks liikumiseks vajaliku tunneli või ökodukti rajamiseks. Samuti viib uus lahendus põhiliikluse rohekoridorist välja.



Kõik põhiprojektiga kavandatavad tegevused hõlmavad teemaplaneeringuga määratud maantee trassikoridori. **Transpordiameti poolt projekteerimistingimuste andmise peamine põhjus on selles, et teemaplaneeringus toodud Mõisavahe tee ja põhimaantee 4 ristmik ei vasta enam tänapäevastele nõuetele ja normidele ning on vajalik viia uude asukohta.**

Maakonnaplaneering kui hierarhilises süsteemis kõrgemal asetsev planeering annab arengu põhisuunad ja üldised soovitusel, millega tuleb arvestada edaspidi planeeringute koostamisel. Maakonnaplaneering määrab üldised tingimused üldplaneeringute koostamiseks.

KMH eelhindangu koostamise ajal kehtinud Saku valla üldplaneering oli kehtestatud Saku Vallavolikogu 09.04.2009 otsusega nr 22. Projektiala jääb suures osas tiheasustusega ala piirkonda, mille maakasutuse juhtotstarbeks on ärimaa ja elamumaa. **Uus Saku valla üldplaneering** on kehtestatud 20.04.2023 Saku Vallavolikogu otsusega nr 24.

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang



- Perspektiivne tee
-  Samatasandiline või eritasandiline ulukiläbipääs piiranguvööndiga
-  Perspektiivne kergliikluse läbipääs

Joonis 2. Väljavõte Saku valla uuest üldplaneeringust. Allikas: sakuvald.ee

Põhiprojekti koostamise vajadus tuleneb ka piirkonnas kehtestatud ja algatatud detailplaneeringutest. Enamuses asuvad planeeritavad alad maatulundusmaadega ümbritsetud ja maanteedega ääristatud piirkonnas. Detailplaneeringute ellu viimise eelduseks on vastav juurdepääsuvõimalus avaliku teedevõrgu kaudu.

3 KMH vajadus lähtuvalt õigusaktidest

Keskkonnamõju eelhindamine annab otsustajale informatsiooni, kas kavandataval tegevusel on eeldatavalt oluline keskkonnamõju või mitte. See annab aluse keskkonnamõju hindamise algatamiseks või algatamata jätmiseks tegevuse kavandamise faasis.

Eelhindamise koostamisel on lähtutud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (RT I 2005, 15, 87; RT I, 21.12.2019, 7) § 6 lõikest 2.

Vastavalt KeHJS § 2² on keskkonnamõju oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjula keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara. Vastavalt KeHJS § 3 hinnatakse keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju.

KMH algatamise/algatamata jätmise otsuses peab alati viitama kaalumise aluseks olevale paragrahvile. Täiendavalt arvestatakse KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud tegevusvaldkondade loetelu täpsustamiseks kehtestatud Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ (viimati muudetud RT I, 22.09.2020, 3). Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang tuleb anda määruuses loetletud tegevustele.

Kavandatud tegevus ei kuulu KeHJS § 6 lg 1 mõistes olulise keskkonnamõjuga tegevuste hulka. KeHJS § 6 lg-le 2 peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas valdkonna kavandataval tegevusel on oluline keskkonnamõju (antud juhul § 6 lg 2 punkt 10 järgi *infrastruktuuri ehitamine või kasutamine*). KMH vajalikkuse eelhindang tuleb vajadusel anda ka muude infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate tegevuste korral, milleks on määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ § 13 punkt 8 alusel ka tee ehitamine või laiendamine.

Vastavalt ehitusseadustiku (EhS) § 42 lõikele 2 otsustab pädev asutus KMH algatamise vajaduse. EhS § 2 lõike 6 järgi kohaldatakse ehitamisega kaasneva keskkonnamõju hindamisele KeHJS sätteid. Võimaluse korral ühitatakse keskkonnamõju hindamise menetlus EhS-s sätestatud menetlusega. Sellisel juhul peavad olema täidetud mõlemale menetlusele kehtestatud nõuded. EhS kohaselt otsustab pädev asutus ehitusloa menetluse käigus KMH algatamise vajaduse. Olulise keskkonnamõjuga tegevuste KMH vajalikkus otsustakse lähtudes KeHJS § 6¹ kohasest eelhindangu tulemusest ja § 11 lg 2² nimetatud asjaomaste asutuste seisukohast.

KeHJS § 6¹ lg 5 alusel on keskkonnaminister 16.08.2017 andnud määruse nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ (RT I, 18.08.2017, 3), millest tuleb eelhindamisel lähtuda ning sõltuvalt tegevuse iseloomust arvesse võtta mõjutatava ala ulatust ja tundlikkust, piirkonna mõjutatavaid keskkonnamelemente, võimaliku kaasneva mõju suurust, mõju ilmumise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid.

Juhul kui KMH eelhindamist on peetud vajalikuks ja vastav KMH kaalutusprotsess on läbi viidud, peab olulise keskkonnamõjuga tegevuse keskkonnamõju hindamise otsustaja enne KeHJS § 11 lõikes 2¹ viidatud tegevuse üle otsuse tegemist küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks KMH eelhindangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

4 Kavandatava tegevuse poolt mõjutatav keskkond

Riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 16-18 lõik asub Tallinna ringteega (riigitee nr 11) ristumisele ehk Kanama liiklussõlmele Tallinna poolt vahetult eelnevas lõigus.

Sõidukiirust reguleeritakse lõigul muutuva teabega liiklusmärkidega, heade teeolude korral on lubatav sõidukiirus 120 km/h. Liiklussageduse põhjal liigitub riigitee nr 4 esimese klassi maanteeks.

Projekti koostamisel on arvestatud iikliku teeregistri andmetel riigitee nr 4 km 16 – 18 lõigu liiklussagedusega 2020. a:

- aasta keskmine ööpäevane liiklus 19048 a/ööp;
- sõiduaudod ja pakiaudod 96% ;
- veoaudod ja autobussid 2% ;
- autorongid 2% ;
- sõiduaudod ja pakiaudod 18274 a/ööp ;
- veoaudod ja autobussid 436 a/ööp ;
- autorongid 338 a/ööp.

Olulistest maakasutuse kitsendustest on piirkonnas vaid Aiandi maaparandussüsteem (ehitise kood 4109450010690/002). Maaparandussüsteemi toimimist ei tohi halvendada. Olemasolevate puurkaevude sanitaarkaitsealades või hooldusalades tegevusi ei kavandata.

Projekti ala paikneb Harju lavamaal, kus reljeef on valdavalt tasane. Riigitee nr 4 asub kuni 2,5 meetri kõrgusel muldel. Absoluutkõrgused jäävad projektialal vahemikku ca 30,0...39,0 meetrit.

OÜ Reaalprojekt (töö nr GL22055, 2022) on projekti juurde koostanud geoloogilise uuringu. Üldgeoloogilistel andmetel moodustab aluspõhja Ordoviitsiumi ladestu Kahula kihistiku lubjakivi, mis lasub tehtud puuraukudes 0,65...3,25 meetri sügavusel.

Teeregistri andmetel on lõigul km 16 – 18 toimunud perioodil 2016. – 2020. a 11 liiklusõnnetust, Andmete põhjal on valdavateks õnnetuse tüüpideks olnud kokkupõrge ees liikuva sõidukiga, mis viitab seostele pöördeliiklusega (Kanama liiklussõlm, ristmikud, mahasõidud) ning kokkupõrge loomaga, mis viitab ulukite liikumisteede paiknemisele. Piirkonnas ristub riigitee nr 4 Harju maakonnaplaneeringus määratud rohevõrgustiku koridoridega ning koridoris asub ka Mõisavahe tee praegune mahasõit (vt Joonis 3).

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang



Joonis 3. Projektiala piirkonna rohekoridorid. Allikas: Saku valla üldplaneering.

4.1 Looduskeskkonna vastupanuvõime

Keskkonna vastupanuvõime hindamisel lähtutakse eelkõige märgalade, randade ja kallaste, pinnavormide, metsade, kaitstavate loodusobjektide, sealhulgas Natura 2000 võrgustiku alade, samuti alade, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on juba ületatud ning ajaloo-, kultuuri- või arheoloogilise väärtusega alade vastupanuvõimest.

Antud ala puhul ei ole tegemist alaga, kus leiduks kaitstavaid loodusobjekte või ka kultuuriloolise väärtusega alaga.

4.2 Loodusvarad, nende omadused ja taastumisvõime

Alal olulisi maavarasid ega muid taolisi loodusvarasid ei leidu. Loodusvarad on looduskeskkonna osa, mida inimühiskond olemasoluks vajab ja tootmises kasutab ja kõik see, mida ei ole loonud inimene, kuid mida kasutatakse majandustegevuses.

Rajatiste rajamisel ja kasutamisel tarbitakse paratamatult loodusvarasid (nt maaressurs, ehitusmaterjalid), kuid arvestades ehitusmahte ei põhjusta see nende varude kättesaadavuse vähenemist mujal.

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

Eelhindangu kontekstis loetakse loodusvaraks ka elupaiku, liike, kaitstavaid alasid, vett ja pinnast. Igasugune tee-ehitus on suhteliselt ressursimahukas tegevus, mis nõuab ka kohalike loodusvarade kasutamist. Antud juhul on tegemist sellise ehitusega, millega kaasneb vajamineva materjali hankimine riiklikest maardlatest.

Tee ehitamise käigus kasutatakse loodusvarasid (kruus, killustik, liiv, muld jms). Ehituseks vajalike maavarade olemasolu on projekti elluviimise aluseks. Täpsed asukohad, kust tee ehitamiseks vajalikke maavarasid hangitakse, selguvad pärast ehitushanke läbiviimist.

Tööprojekti koosseisus koostatakse töömahtude loetelu ning projektiga kavandavate tööde kirjeldused ja nendega kaasnevad mahud. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika, sh freeskatendi ja kohaliku kasvupinnase kasutamine.

Arvestades ehitusmahte ei põhjusta kavandatav tegevus maavaravarude kättesaadavuse olulist vähenemist.

4.3 Veekeskkond

Projektialast põhja poole jääb Väana jõgi (VEE1094500), kuhu voolavad piirkonna kraavid.

Põhjavee kaitstuse seisukohalt on Maa-ameti geoloogia kaardirakenduse järgi tegemist nõrgalt kaitstud põhjaveega alaga.

Piirkonnas asub Aiandi maaparandussüsteem (ehitise kood 4109450010690/002). Maaparandussüsteemi ei muudeta. Tulenevalt maaparandusseaduse § 50 lg 1 tuleb riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16,8 ristmiku ja kogujatee rajamise ning km 17,2 Mõisavahe tee ristmiku ja km 17,5 mahaõidu likvideerimise põhiprojekt esitada Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks.

Projektis on lahendatud teelt sademevee ära juhtimine. Vee- ja kanalisatsioonivarustuse osas on projekteeritud ühendusteele ette nähtud nõuetekohane drenaažitorustik eelvooluga olemasolevatesse Aiandi kraavi ja Topi 4 maaparandussüsteemi eesvoolu kraavi.

Ühendustee projekt mõjutab ka Tallinn-Pärnu-Ikla maanteed. Transpordiamet² korraldab riigimaanteedelt tuleneva sademevee uuringuid alates 2011. aastast ja ka seiret on korraldatud alates 2013. aastast. Proovidest määratakse Eesti Keskkonnauuringute Keskuse laboris naftasaaduste, heljuvaine ja raskmetallide Pb, Ni, As, Cd, Zn, Cu ning Cl sisaldus.

Seire põhjal võib väita, et ka suuremate maanteede äärest analüüsitud sademevee lubatud raskmetallide ja naftasaaduste ning hõljuvaine piirmäärasid ei ole ületatud, pigem jäävad näitajad kordades allapoole lubatust. Arvestades uurimistöodes toodud järeldusi, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas. 2021.a liiklusloenduse andmetel on Tallinn-Pärnu-Ikla kõnealusel lõigul ööpäevane keskmine liiklussagedus juba 18 672 sõidukit. Liikluskoormusega kaasneva keskkonnariski vähendamiseks tuleb teede sademevett põhjalikult käidelda alates maanteedel liiklustihedusega 30 000 autot ööpäevas.

² <https://transpordiamet.ee/vesi-ja-pinnas>

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

4.4 Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid

Vastavalt kultuurimälestiste registrile³ ja kaardirakendusele on piirkonnas lähim muinsuskaitsealune objekt arheoloogiamälestis asulakoht (registrinumber 18911) Jälgimäe mõisa juures Mõisavahe tee ääres. Asulakoht jääb projektialast välja ning mõju ei esine.

Traditsiooniliselt peetakse kultuurimälestiseks riiklikult kaitstud kinnismuistiseid ehk siis ajaloolisi hooneid, linnamägesid, kalme- ja asulakohti, hiie- ja ohvipuid ning ohvrikive jms. Laiemalt pärandkultuuri väärtusteks saab aga pidada erinevaid eelmiste põlvkondade poolt meile pärandatud või pärandunud eluviisi märke. Riigimetsa Majandamise Keskuse eestvõttel on projekti „Pärandkultuuri väärtused ühise keskkonna- ja kultuuriruumi osaks“ raames välja töötatud pärandkultuuri andmebaas⁴. Andmed on üle kantud ka maa-ameti geoportaali. Läheduses on pärandkultuuri objektidest Jälgimäe mõis ja park (mõisaarhitektuuri objektid, registreerimisnumbrid 718:MOA:006 ja 718:MOA:007).

Mõju puudub, sest Jälgimäe mõis Mõisavahe tee ääres jääb projektialast välja.

³ <https://register.muinas.ee>

⁴ (<https://www.rmk.ee/metsa-majandamine/parandkultuur>)

5 Hinnang keskkonnamõjudele

5.1 Kavandatava tegevuse eeldatav mõju Natura 2000 võrgustiku alale

EELIS (Eesti looduse infosüsteem, Keskkonnaagentuur) andmebaasi andmetel piirkonnas Natura 2000 alad puuduvad.

Välistatud on negatiivne mõju Natura ala terviklikkusele. **Seepärast KMH eelhindangu käigus Natura eelhindamist ei teostata.**

5.2 Mõju bioloogilisele mitmekesisusele, kaitstavatele liikidele ja loodusobjektidele

Piirkonnas ei ole registreeritud kaitsealuste liikide esinemist ega looduskaitsealuste alusel kaitstavaid loodusobjekte.

Lähimad looduskaitsealused objektid on üle 1 km kaugusel asuvad Saue mõisa park (KLO1200566) ja Saue tammik (KLO1200455).

Metsaregistri⁵ andmetel projekti piirkonnas vääriselupaigad (VEP) puuduvad. Tulenevalt metsaseaduses määratletud mõistest on vääriselupaik ala, kus kitsalt kohastunud, ohustatud, ohualdise või haruldaste liikide esinemise tõenäosus on suur.

Piirkonnas ristub riigitee nr 4 Harju maakonnaplaneeringus määratud rohevõrgustiku koridoridega ning koridoris asub ka Mõisavahe tee praegune mahasõit. Rohevõrgu toimimise seisukohalt on konfliktide allikaks juba olemasolev transporditaristu ja seepärast on oluline leevendada loomade teele sattumise ohtu. Olemasolev riigitee lõikab läbi rohekoridori ja on loomade liikumist tõkestav ala, kuid kavandatud riste nihutamine koridorist välja loob paremad eeldused loomade ohutuks liikumiseks vajaliku tunneli või ökodukti rajamiseks. Samuti viib uus lahendus Mõisavahe tee põhiliikluse rohekoridorist välja.

Lahenduste välja töötamisel on vaadatud piirkonda terviklikult, arvestades ka planeeritud maakasutust ümbritsevatel aladel ning asjakohaseid maastikuelemente. Teemaplaneeringuga Mõisavahe tee piirkonda kavandatud kergliiklustee tunnel koos projekteeritava kogujateeni viivate kergliiklustee ühendustega ning võimalikud ökoduktid lahendatakse eraldi projektiga.

Suhteliselt väikese liikluskoormusega uus kogujatee ei oma olulist mõju rohekoridori toimimisele ning koos uue ristmiku rajamisega väljaspool rohekoridori on projektil pigem positiivne mõjutegur praeguste konfliktide leevendamiseks.

5.3 Vee ja pinnase saastatus

Piirkonnas ei ole tuvastatud keskkonda saastavaid objekte ega jääkreostust. Alal ei ole toimunud keskkonnaohutlikku tegevust, mille tõttu võiks eeldada pinnase- või põhjavee reostust, mis seaks piirangud kavandatavale tegevusele.

⁵ <https://register.metsad.ee>

Projekti koosseisus vertikaalplaneeringu koostamisel on arvestatud olemasolevate teede, teega liituvate alade, projekteeritud drenaažtorustiku ning rajatiste kõrgustega ja lähtuvalt geoloogiast väljakaevet vajavate pinnaste sügavusega.

Teede kalded on valitud sellised, mis minimaalsete väärtuste korral tagavad sademevee äravoolu kattelt arvestades ehitusel lubatavaid tolerantse ja ka maksimaalsete väärtuste korral tagavad kasutusmugavuse ja ohutuse.

Sademevee imbumine pinnasesse on tagatud kogu projektiala ulatuses, selleks on piisavalt haljaspinna, et juhtida vesi sõiduteelt ära ja immutada pinnasesse haljasaladele.

Projekti I etapis kogub pinnaseveett drenaažtoru ning II etapis on pinnasevee kogumiseks ja ärajuhtimiseks projekteeritud täiendav kraav. Ühendusteele on projekteeritud drenaažtorustik eelvooluga olemasolevasse Aiandi kraavi ja Topi4 kraavi, mis suubuvad Väana jõkke. **Õiguspäraselt ehitatud ehitise toimimiseks ja kaitseks rajatud drenaažist vee juhtimiseks olemasolevate kraavide kaudu Väana jõkke puudub veeseaduse § 187 sätestatud veeloa kohustus. Tegemist ei ole heitvee veekogusse juhtimisega veeseaduse mõistes.**

Kuna olemasolevad kraavid (veekogud) on ka maaparandussüsteemi eesvoolud maaparandusseaduse tähenduses. Maaparandusseaduse § 53 reguleerib ka maaparandussüsteemi või selle koosseisu kuuluvasse vooluveekogusse lisavee juhtimist, kui soovitakse juhtida väljaspool maaparandussüsteemi koondatud vesi (lisavesi) eesvoolu või kuivenduskraavi. Antud juhul ei suurene maaparandussüsteemi lisavee juhtimise tõttu eesvoolukraavide valgala ega muutu oluliselt valgala hüdrooloogilised karakteristikud. Projekt kooskõlastatakse Põllumajandus- ja Toiduametiga.

Teedelt ja tänavatelt ärajuhitav sademevesi sisaldab tavaliselt heljumit, naftaprodukte ja ka võimalikke ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas⁶. Kuna Mõisavahe tee ja uue kogujatee liiklussagedus on oluliselt väiksem, ei ole põhjust eeldada olulist reostuskoormust teelt ära juhitavast sademeveest.

Antud riigitee lõigul voolab sademevesi eelduslikult kattelt üle pinna ja imub pinnasesse ning eelvoolu juhtimist ei toimu. Transpordiamet on asunud suuremate linnade ümber riigimaanteed sademevee koostist ja puhastamise võimalusi uurima, tellides selleks uurimistöid alates 2011. aastast ja samas teostanud ka sademevee seiret alates 2013. aastast⁷. Proovidest määratakse Eesti Keskkonnauuringute Keskuse laboris naftasaaduste, heljuvaine ja raskmetallide Pb, Ni, As, Cd, Zn, Cu ning Cl sisaldus. **Praeguseks võib seire tulemuste põhjal väita, et ka suuremate põhimaanteed äärest analüüsitud sademevee lubatud raskmetallide ja naftasaaduste ning hõljuvaine piirmäärasid ei ole ületatud, pigem jäävad näitajad kordades allapoole lubatust.**

Ühendustee rajamisega kaasnevad muudatused põhimaanteel (lisanduvad maha- ja pealepöörderajad, teekatte laienemine jms) olulist täiendavat mõju veekeskkonnale, võrreldes olemasoleva olukorraga, kaasa ei too. Ühendustee projekti (koos mahasõidu ja kogujateega) koostamisel AS K-Projekt poolt prognoositud liiklussagedused põhimaantee ristmikul jäävad alla 500 autot/h.

⁶ <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>

⁷ Ekspert hinnang Maanteeameti sademevee väljalaskudele võttes aluseks omaseire andmed ja tellitud veeseire uuringud. Töö nr 19101. OÜ Maves, 2019

Ühendustee ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjaveele, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada veekogudest kaugemale kui 50 m. Töökorras mitteolevaid reostusohtrikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

Ülal kirjeldatud leevendavaid põhimõtteid järgides ei ole kavandatava tegevuse elluviimisel alust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist pinna- või põhjaveele.

Tegevusega ei kaasne olulist mõju pinnasele, pinnaveele ja põhjavee režiimile.

5.4 Jäätmete ja energiamahukus

Ehitustegevusega kaasneb ehitusjäätmete teke. Antud tegevuse puhul pole oodata jäätmeteket mahus, mis võiks ületada piirkonna keskkonnataluvust. Ehitusjäätmete valdaja peab rakendama kõiki tehnoloogilisi võimalusi ehitusjäätmete liigiti kogumiseks tekkekohas, korraldama oma jäätmete taaskasutamise või andma jäätmed käitlemiseks üle vastavat keskkonnaluba omavale isikule ning rakendama kõiki võimalusi ehitusjäätmete taaskasutamiseks. Jäätmete käitlemise (sh kogumise) korraldamisel lähtutakse jäätmeseadusest ja kehtivast omavalitsuse jäätmehoolduseeskirja nõuetest.

Samuti kaasneb jäätmete teke tee kasutusperioodil, kuid see on KMH algatamise või mittealgatamise seisukohalt ebaoluline.

Juhul kui tekkinud pinnas/muld taaskasutatakse väljaspool kinnistut, kus see on tekkinud, tuleb pinnast/mulda käsitleda jäätmetena (vastavalt jäätmeseaduse § 1 lg 1¹ punktile 2) ning selle edasiseks käitlemiseks/taaskasutamiseks on vajalik jäätmekäitleja registreerimistõend või jäätmeluba. Välja arvatud juhul, kui on olemas vastav kaevise võõrandamise nõusolek.

Arvestada tuleb jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuetega.

Teetöödel kasutatakse energiat tee-ehitusmasinate ja ehitusmaterjale transportivate masinate tööks (kütusekulu), vajadusel ka elektrienergiat teelõigu või konkreetse objekti valgustamiseks. Pimedal ajal kasutatakse elektrienergiat teelõigu valgustamiseks. Valgustus ei tohi häirida ümberkaudseid elanikke ja liiklejaid.

5.5 Müra ja vibratsioon

Piirkonna mürataset mõjutab jätkuvalt kõige rohkem Tallinn-Pärnu-Ikla maantee, kus kõnealusel lõigul müra levikut vähendavaid meetmeid ei ole vajalikuks peetud. Olemasoleva mürasituatsiooni parandamisel lähtub Transpordiamet müraallika valdajale atmosfääriõhu kaitse seadusega seatud kohustustest. Riigimaanteede teehoiukavas nähakse vajadusel ette vahendid riigiteede müraolukordade parandamiseks.

Kogujatee liiklussagedus ja võimalik müra võrreldes riigimaanteega on ebaoluline. Kaasajastatud mürauringud, võimalikud müratõkked või muud leevendavad meetmed lahendatakse transpordiameti tellimisel koostatavate “Riigitee nr 4 Tallinn - Pärnu - Ikla km 15,0 - 28,5 Topi-Ääsmäe lõigu teeprojektide” erinevate etappide käigus vastavalt

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

lähteülesandele. Riigihanke⁸ alusel on Reaalprojekt OÜ poolt hetkel koostamisel lõigu eskiisprojekt (töö nr P22014).

Mootorsõidukite liiklussageduse märgatavat suurenemist ei ole piirkonnas seoses hinnatava projektiga ette näha. Ühendustee projekti (koos mahasõidu ja kogujateega) koostamisel AS K-Projekt poolt prognoositud liiklussagedused teel jäävad alla 500 autot/h.

Ehitusperioodil on täiendavaks müraallikaks tee-ehitusmasinad, kuid tegu on lühiajalise mõjuga, mis möödub peale teetööde teostamist. Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

Kavandatava tegevusega kaasnevat olulist vibratsiooni ehitusperioodil pole ette näha. Nagu müragi, on tegemist mõningase lühiajalise mõjuga, mis möödub pärast teetööde teostamist.

5.6 Valgus, soojus, õhusaaste, lõhn ja kiirgus

Tööde tegemise ajal ei eraldu olulisel määral soojust ega kiirgust. Asfalteerimistööd põhjustavad teatavas ulatuses ebameeldivat lõhna, kuid see mõju on lühiajaline. Asfaltsegus sideainena kasutatavast bituumenist (naftabituumen, bituumen-emulsioon jt) lenduvad asfalteerimisel välisõhku nii alifaatsed kui ka aromaatsed süsivesinikud, emulsiooni puhul ka lakibensiini ja HCl aurud. Küll aga ei ole välisõhku eralduvate saasteainete kogused sellised, mis oluliselt halvendaks õhukvaliteeti ulatuses, mis põhjustaks piirnormide ületamist. Mõju on lühiajaline, arvestades tööde teostamisajaga.

Vajadusel tuleb ehitusperioodil võtta tarvitusele meetmed kõnealusel teelõigul tolmu leviku vähendamiseks (nt teemaa niisutamine, vältides selleks kemikaalide lahuseid). Tolmu teke on lühiajaline ja mõju kaob pärast asfalteerimist.

Piirkonna õhu kvaliteeti mõjutavad ka teetöödel kasutatavate mootorsõidukite heitgaasid ehitusperioodil.

Eelnevast tulenevalt võib öelda, et kavandatava tegevusega ei kaasne ülenormatiivset õhu saastatust ega olulisi valguse, soojuse, kiirguse ja lõhna häiringuid.

5.7 Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus

Projektiga parandatakse piirkonna liiklemistingimusi ja liiklusohutust ning seetõttu on projektil läbi õnnetuse riski vähendamise ka positiivne mõju inimestele ja loodusele.

Liiklusõnnetuste väljavõtte riikliku teeregistri andmebaasist näitab riigitee nr 4 sellel lõigul mitmete õnnetuste toimumist. Projekt on suunatud liiklusohutuse tõstmisele ka rohekoridori kontekstis. Uue ühendustee rajamisega ei ole ette näha olukorra halvenemist loomastiku liikumisele.

Avariilukorrad, kus loodusesse võib sattuda kütust või määrdeaineid, on teoreetiliselt võimalikud ehitusperioodil, vähem kasutusetapil. Avariilukordade tekkimise riski maandamiseks ehitusperioodil on ehitustöövõtja kohustatud järgima erinevatel tööetappidel ohutuseeskirju ning

⁸ <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/3903969>

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

välistama riske vastavate kavade ja märgistega. Ehitusaegne töö- ja liikluskorraldus peab tagama avariolukordade vältimise.

Kliimamuutustest põhjustatud õnnetuste või avariide ohtu piirkonnas projektiga seondult ei esine.

Kasutusajal on avariolukordade (peamiselt liiklusõnnetuste toimumise) risk võrreldes praegusega väiksem, sest liiklus muudetakse ohutumaks. Seega vähendatakse ka liiklusega kaasnevate avariolukordade esinemise võimalikkust.

5.8 Mõju inimese tervisele ning sotsiaalsetele vajadustele ja varale

Olulist negatiivset sotsiaal-majanduslikku mõju projekti elluviimisega pole ette näha. Piirkonnas ei ole teada alasid, kus õigusaktidega inimese tervise ja heaolu kaitseks kehtestatud keskkonnakvaliteedi nõudeid oleks ületatud.

Kavandatava tegevusega kaasnevana ei ole ette näha ulatuslikku mõju varale. Ohutuma juurdepääsu tagamine Jälgimäe külale ja arendusaladele on eeldatavalt positiivse mõjuga.

5.9 Tegevusega kaasneva mõju mõju kestus, sagedus ja pöördumus

Ehitusaegse tegevusega seotud mõjude ulatus piirneb peamiselt teemaaga ja mõjud on lühiajalised. Ehitus toimub etapiti, tehnoloogiliselt ca 2,5-3 kuu jooksul. Liiklusolude parandamisega kaasneb ohutum liiklus, mistõttu muutub paremaks eelkõige inimeste elukeskkond.

Tee kavandatav eluiga peab olema vastavalt Transpordiameti tehnilisele kirjeldusele vähemalt 20 aastat.

5.10 Tegevusega kaasnev kumulatiivne ja piiriülene mõju

Käsitleva ehitusprojektiga kavandatud tegevustel puudub potentsiaalne piiriülene mõju. Samuti ei ole seoses kavandatud tegevuste ja teiste lähiala planeeringute või projektide elluviimisega ette näha olulise negatiivse kumulatiivse mõju ilmumist.

Piirkonnas ristub riigitee nr 4 Harju maakonnaplaneeringus määratud rohevõrgustiku koridoridega ning koridoris asub ka Mõisavahe tee praegune mahasõit. Rohevõrgu toimimise seisukohalt on konfliktide allikaks juba olemasolev transporditaristu ja seepärast on oluline leevendada loomade tee sattumise ohtu. Olemasolev riigitee lõikab läbi rohekoridori ja on loomade liikumist tõkestav ala, kuid kavandatud riste nihutamine koridorist välja loob paremad eeldused loomade ohutuks liikumiseks vajaliku tunneli või ökodukti rajamiseks. Samuti viib uus lahendus Mõisavahe tee põhiliikluse rohekoridorist välja.

Seega ei ole oodata kavandatava tegevusega seonduvat mõjude kumuleerumist ega koosmõjude esinemist selliselt, mis tooks kaasa negatiivse keskkonnamõju piirkonna keskkonnataluvust ületaval määral.

6 Ettepanek KMH algatamise/algatamata jätmise kohta

Arvestades kavandatud tegevuse mahtu, iseloomu ja paiknemist ei ole oodata põhiprojektiga kavandatud tegevuste ning hilisemal ühendustee sihipärasel kasutamisel kaasnevat olulist negatiivset keskkonnamõju. Projektiga nihutatakse praegune Mõisavahe tee mahasõit rohekoridorist välja ning loomade liikumise suunamist riigitee nr 4 perspektiivsesse loomatunnelisse või ökoduktile on edaspidi kergem teostada.

Olemasoleva riigimaantee ääres ohutuse tagamiseks kavandavad tavapärased tööd looduses väikeses mahus ei ole olulise keskkonnamõjuga tegevus KMH algatamise või mittealgatamise seisukohast. Tegevusega ei kaasne kaitstavate koosluste ja liikide elupaikade kahjustamist.

KMH eelhindangu koostaja ei pea antud projekti puhul keskkonnamõju hindamise algatamist vajalikuks järgnevalte põhjustel:

- 1) Projektiga ei kaasne eeldatavalt negatiivset mõju Natura 2000 võrgustiku alale.
- 2) Projektiga ei kavandata eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga tegevust, millega kaasneks keskkonnaseisundi kahjustumist, sh vee, pinnase, õhu saastatust, olulist jäätmetekke või mürataseme suurenemist.
- 3) Lähtudes projektiga hõlmatud ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimustest ja maakasutusest, ei põhjusta kavandatav tegevus antud asukohas olulist keskkonnamõju. Tegevusega kaasnevad võimalikud mõjud on valdavalt ehitusaegsed ning nende ulatus piirneb peamiselt teemaaga. Samuti on avariilukordade esinemise tõenäosus väike, juhul kui järgitakse korrektseid ehitusvõtteid.
- 4) Kavandatav tegevus ei põhjusta looduskeskkonna vastupanuvõime ega loodusvarade taastumisvõime ületamist.
- 5) Tegevusega ei kaasne olulist liikluskoormuse, mürataseme ja õhusaaste suurenemist, mistõttu ei ole oodata ülennormatiivsete tasemete esinemist.
- 6) Kavandatava tegevusega ei kaasne olulisel määral soojuse, kiirguse ega lõhna teket.

Negatiivse mõju vältimiseks rakendada järgmisi meetmeid:

- 1) Ehitustööde tegemisel tuleb kasutada tehniliselt korras olevaid masinad ning seadmeid, mis vähendavad müra ja vibratsiooni tekkimist.
- 2) Ehitusaegsete müratasemete leevendamiseks tuleb mürarikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal.
- 3) Tee-ehitusel tuleb töid teostada vastavalt kehtivatele normidele ja seadusandlikele aktidele, pidada kinni ohutusreeglitest ning headest tavadest.
- 4) Vajadusel tuleb ehitusperioodil võtta tarvitusele meetmed kõnealusel teelõigul tolmu leviku vähendamiseks (nt teemaa niisutamine, vältides selleks kemikaalide lahuseid).
- 5) Ehitusaegsed ajutised laoplatsid, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad ei tohi olla rajatud lähemale kui 50 meetrit veekogudest k.a kraavidest. Ehitustööd peavad olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette.
- 6) Ehitusaegne töö- ja liikluskorraldus peab tagama avariilukordade ohu vältimise.
- 7) Valgustus (nii ehitus- kui kasutusaegne) ei tohi häirida ümberkaudseid liiklejaid ja elanikke.

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

- 8) Tööprojekti nähtakse ette ehitusjätmete taaskasutus - edasiseks kasutuseks kõlblik materjal (sh näiteks muld ja pinnas) tuleb maksimaalselt taaskasutada. Taaskasutuseks mittesobivad ehituse käigus tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt jäätmeseadusele ja asukoha kohaliku omavalitsuse jäätmekäitluseeskirjale.
- 9) Juhul kui tekkinud pinnas/muld taaskasutatakse väljaspool kinnistut, kus see on tekkinud, tuleb pinnast/mulda käsitleda jäätmetena (vastavalt jäätmeseaduse § 1 lg 1 1 punktile 2) ning selle edasiseks käitlemiseks/taaskasutamiseks on vajalik jäätmekäitleja registreerimistõend või jäätmeluba. Välja arvatud juhul, kui on olemas vastav kaevise võõrandamise nõusolek.
- 10) Arvestada tuleb jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuetega.
- 11) Järgitakse Eesti Standardis (EVS 939-3:2020. Puittaimed haljastuses. Osa 3: Ehitusaegne puude kaitse) kirjeldatud meetmeid.

Mõisavahe tee ja riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 16-18 ühendustee põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang

Kasutatud allikad

Allikmaterjalid

Harju maakonnaplaneering 2030+

Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0“

Saku valla üldplaneering (varasem)

Saku valla üldplaneering (kehtestatud 20.04.2023 Saku Vallavolikogu otsusega nr 24)

Andmebaasid

EELIS (Eesti looduse infosüsteem), Keskkonnaagentuur

Keskkonnaportaal <https://keskkonnaportaal.ee>

Maa-ameti geoportaal: <http://geoportaal.maaamet.ee>

Teederegister <https://teeregister.mnt.ee/reet/home>

Transpordiameti loomaõnnetuste register ja kaardirakendus <http://maanteeamet.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d0209cb6d4894a6ea1dcf3c736f7eb54>

Riigi Metsamajanduse Keskus (RMK), pärandkultuuri andmebaas <https://www.rmkk.ee/metsa-majandamine/parandkultuur>