



# **Rail Baltica Pärnumaa Asuja ökodukti eelprojekti keskkonnamõju eelhinnang**

**Eelhinnangu tellija:** Stricto Project OÜ

**Projekti tellija/otsustaja (KeHJS § 9 alusel):** Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

**Töö koostaja:** Alkranel OÜ

**Projektijuht:** Alar Noorvee (KMH litsents nr KMH0098)

**Tartu 2025**

## **Publitseerimise üldised andmed**

- Töö vormistatud: 15.12.2025
- Eelhinnangu (keskkonnamõju hindamise (KMH) vajalikkuse eelhinnang (EH)) koostajad:
  - Alar Noorvee (Alkranel OÜ), projektijuht ja keskkonnaekspert (KMH litsents nr KMH0098).
  - Paula Nikolajeva (Alkranel OÜ), keskkonnakonsultant.
- Alkranel OÜ ([www.alkranel.ee](http://www.alkranel.ee)) - keskkonnavalased konsultatsioonid, aastast 1999.

# Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus.....	5
2. Mõjutatava keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus.....	8
3. Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähikonna praeguste ja planeeritavate tegevustega .....	13
4. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algatamise vajalikkuse määramine.....	18
4.1 Maa ja maakasutus .....	18
4.2 Märjalad.....	19
4.3 Jõeärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad.....	19
4.4 Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale .....	19
4.5 Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale) .....	21
4.6 Maavarade kasutus .....	21
4.7 Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete ke .....	22
4.8 Maastik (sh pinnavormid) .....	22
4.9 Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad).....	22
4.10 Elanikkond, inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime), mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirus ja lõhn .....	24
4.11 Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid .....	25
4.12 KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised.....	25
Kokkuvõte.....	26
Kasutatud materjalid .....	29

## Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks on Pärnu maakonda Saarde valda Laiksaare külla kavandatav Asuja ökodukt üle Rail Baltica raudteetrassi. Asuja ökodukt on kavandatud Laiksaare metsaonn (71001:001:0147; 85% maatulundusmaa, 15% kaitsealune maa), Vangu (78201:001:0286; 100% maatulundusmaa) ja Uue-Krundi (78201:001:0268; 100% maatulundusmaa) kinnistutele, ligikaudu 6,8 ha suurusele alale. Kavandatava tegevuse eesmärk on vähendada Rail Baltica raudteetrassi mõju ümbritsevale looduskeskkonnale, tagades loomade liikumiseks vajaliku läbipääsu konfliktalades. Rail Baltic raudteeliini trassi koridor ning võimalike ökoduktide asukohad tulenevad Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ uuendatud trassilõikude 3A, 4A ja 4H planeeringulahendusest.

Eelhinnangu tellijaks on Stricto Project OÜ ja töö koostajateks Alkranel OÜ keskkonnaekspert Alar Noorvee (KMH litsents nr KMH0098) ja OÜ Alkranel keskkonnakonsultant Paula Nikolajeva. Töö on koostatud Rail Baltic Estonia OÜ poolt tellitud projektile, mille koostamine toimub KMH eelhinnangu koostamise ajal. Käesolevat eelhinnangut saab eelkõige Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina ehitusprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevatel menetlusprotsessides.

KMH algatamise vajalikkuse osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kui kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu).

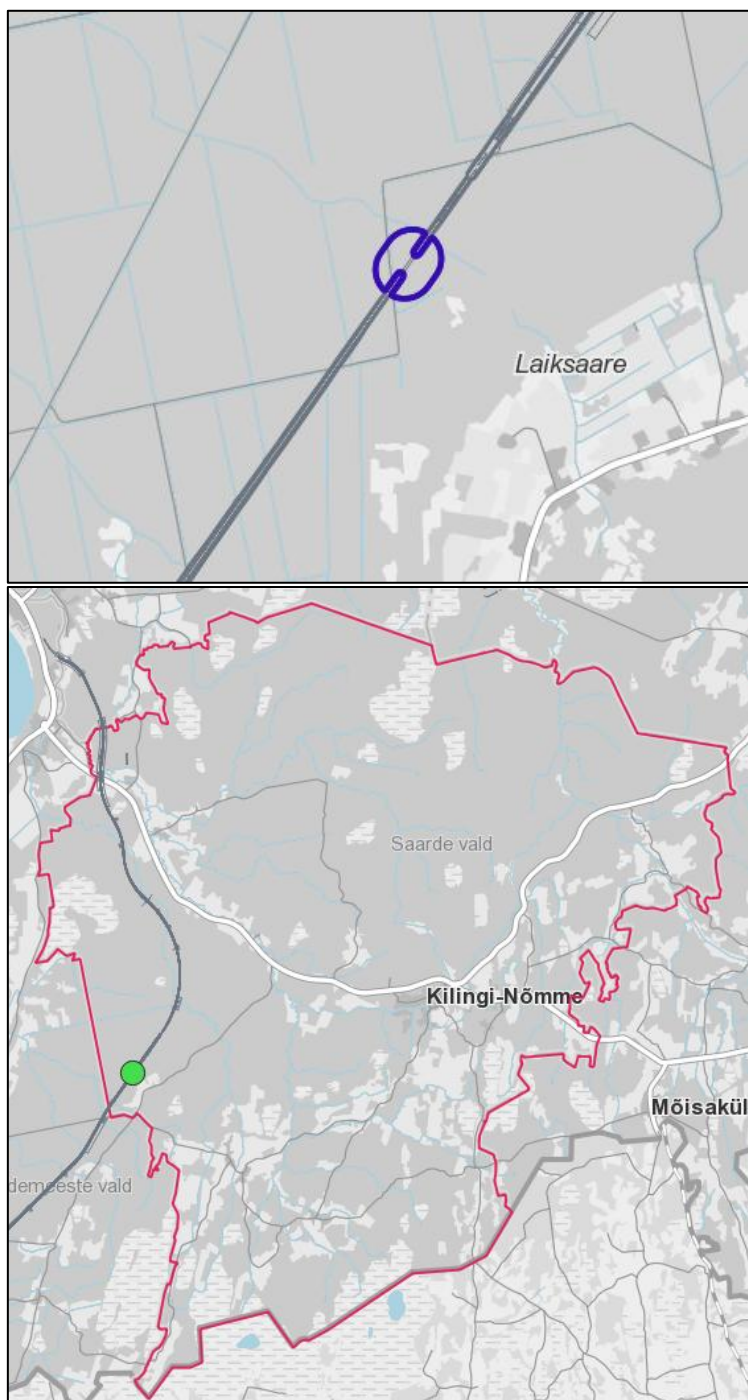
Eelhinnangu koostamisel lähtutakse mh Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest, Keskkonnaministri 16.08.2017 määrusest nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“ ja väljakujunenud praktikast ning aktuaalsetest suunistest. KeHJS § 2<sup>2</sup> kohaselt on tegevus olulise keskkonnamõjuga, kui see võib eeldatavalt:

- ületada mõjuala keskkonnataluvust;
- põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi;
- seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

Töö koostamisel lähtutakse samuti juhendist „KMH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine“ (Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018) ja eelhinnangu ülesehitamisel arvestatakse ka dokumenti „Keskkonnamõju hindamise eelhinnangu andmise juhend“ (Keskkonnaministeerium, 2017).

## 1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus

KMH eelhindangu objektiks on Pärnu maakonda Saarde valda Laiksaare külla kavandatav Asuja ökodukt üle Rail Baltica raudteetrassi (vt ka joonist 1). Asuja ökodukt on kavandatud Laiksaare metsaonn (71001:001:0147; 85% maatulundusmaa, 15% kaitsealune maa), Vangu (78201:001:0286; 100% maatulundusmaa) ja Uue-Krundi (78201:001:0268; 100% maatulundusmaa) kinnistutele, milledest ökodukt hõivab ligikaudu 6,8 ha suuruse ala.



**Joonis 1.** Kavandatava Asuja ökodukti asukoht. Ülemisel joonisel on lillaga märgitud ökodukt ning tumehalli joonega raudteetrass, alumisel punase piirjoonega Saarde valla haldusterritoorium, rohelise täpiga ökodukti asukoht (alus: Maa- ja Ruumiamet, 2025)

Ökodukti projekteerimise lähteülesande kohaselt koostatakse ökodukti maa-alale maastikuarhitekti kompetentsiga isiku poolt haljastusprojekt vastavalt tüüptingimustele „Rail Baltica maastikukujunduse ja haljastuse projekteerimise tüüpülesanne“. Lisaks teostatakse olemasolevat täiendavad geoloogilised, ehitusgeoloogilised, hüdrogeoloogilised, hüdroloogilised, geotehnilised ja topo-geodeetilised uurimistööd. Seejuures projekteeritakse ökodukt järgnevaid (esitatud valikuliselt) tehnilisi tingimusi silmas pidades:

- rajatiste projekteeritud eluiga peab olema vähemalt 100 aastat;
- eelistada tuleb võimalikult hooldevabasid lahendusi. Kuluvosade olemasolul (nt vuugid, tugiosad, piirded jne) tuleb ette näha lahendus nende vahetamiseks;
- tuleb koostada hooldusjuhend, mis peab kajastama kõiki rajatavate konstruktsiooniosade hooldamise tehnoloogiaid, hooldusintervalli, eluigasid, seisukorra hindamise kriteeriumeid (vigade kirjeldus, mille tagajärjel vajab konstruktsiooni element väljavahetamist või remonti);
- ökodukti otsadesse peab jääma 3 m laiune läbipääs ökoduktist teisele poole raudtee kraave;
- ökodukti ehitatakse peamiselt raudbetoonist ning betoonkivist;
- rajatise kandekonstruktsioonid peavad taluma kloriididest tingitud mõjusid;
- kui raudteerajatisel on konstruktsiooni taga muldkehas dreentoru, siis tuleb see viia võimalikult madalale kõrgusele, kus vesi isevoolselt ära voolab. Reeglina eelistada lahendust, kus toru on otsadest avatud ja keskelt kõrgem. Vajadusel näha toru otsade ette uhtumiskindlustus.

Projektlahenduse seletuskirja kohaselt (Stricto Project OÜ, seisuga 20.10.2025) kulgeb ökodukti peal metsloomade liikumiseks ette nähtud ala laiussega 60,3 m, mis kaetakse minimaalselt 1 m paksuse pinnasega.

Lisaks ökoduktile projekteeritakse raudteeinfrastruktuuri hooldusteed ja piirnevate kinnistute juurdepääsuteed, projektlahenduse rakendumisel ajutised ehitised, konstruktsioonid, juurdepääsuteed ja möödasõidud. Seejuures arvestatakse projekteerimisel asjaoludega, et oleks tagatud maaparandussüsteemide ja kuivendussüsteemi reguleeriva võrgu toimima jäämine kuni Rail Baltica põhitrassi ja lõplike maaparandus- ja drenaažisüsteemide projekteerimise/ehitamiseni. Vajadusel nähakse ette ajutised lahendused olemasolevate süsteemide toimivuse tagamiseks. Projektlahenduse seletuskirja kohaselt (Stricto Project OÜ, seisuga 20.10.2025) käsitletakse raudtee pikikraavide ja piirkonna vetejuhtimist ning ökodukti all (maa sees) muldkeha rajamist vastavalt koostatavale raudtee projektile, kuid juhul kui raudtee pikikraav saab kulgema ka ökodukti alas, nähakse ette ökodukti muldkehas betoonist truubitoru paigaldamine.

Asuja ökoduktiga seotud Rail Baltica raudteetrassi lõigul on algatatud „Kabli – Eesti Vabariigi ja Läti Vabariigi piiri“ keskkonnamõju hindamine<sup>1</sup> (KMH 8), mille programm tunnistati nõuetele vastavaks 13.08.2025. Asuja ökodukti projekteerimisel arvestatakse mh eelnimetatud KMH alusuuringu „Ökoduktide ja väikelooma truupide analüüs Rail Baltica lõigul Pärnu – Eesti/Läti piir,, (Tuulekaru OÜ ja Keskkonnaagentuur Viridis OÜ) tulemustega, sh meetmetega nagu (lähtuvalt meetmete pidevast täienemisest, ei pruugi alljärgnev loetelu olla lõplik):

- rajada ökodukt maksimaalse nõlvade kaldega 10%;

---

<sup>1</sup> Rail Baltica keskkonnamõjude hindamise info on koondatud [siia](#).

- ökodukti pinnasega kattes ja seda haljastades lisada risuvalle, kive jms, loomaks mikroelupaiku ja varjevõimalusi väiksematele loomadele;
- ökodukti paremaks toimimiseks tuleb tõkestada müra ja valguse levimine raudteelt, piirata ökodukt vähemalt 2,5 m kõrguse läbipaistmatu aia või müratõkkega.

## 2. Mõjutatava keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus

Peatüki koostamisel on mh arvestatud käesoleva töö ptk 1-2, juhendmaterjalides ning avalikult ja erialaselt kasutatavates andmebaasides (nt EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem, Keskkonnaagentuur, 02.12.2025), Maa-ameti kaardirakendused) sisalduvat teavet.

Lähtuvalt Pärnu maakonnaplaneeringust „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ uuendamine trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas“, on planeeringulahendusega suurulukite läbipääsude suudmealade tegevuste piiramiseks määratud ökoduktide ümber piiranguvöönd vähemalt 500 m raadiuses ökodukti keskpunktist. Asuja ökodukti maakonnaplaneeringu kohane piiranguvööndi läbimõõt on ligikaudu 1400 m, st piiranguvööndi raadius on ligikaudu 700 m. Planeeringus on selgitatud, et ökodukti piiranguvöönd on näidatud nihutamisruumiga ning täpne asukoht ja piirid täpsustuvad projekteerimisel. Käesoleva eelhindangu objektiks oleva Asuja ökodukti projekteerimise käigus täpsustunud piiranguvööndi ulatus on 500 m selle keskpunktist. Alljärgnevalt on kirjeldatud olemasolevat olukorda ökodukti Pärnu maakonnaplaneeringust tulenevast ning projekti käigus täpsustunud piiranguvöönditest.

Kavandatava tegevusega hõlmatud ala asub Saarde vallas Laiksaare külas (hajaasustus), kus Saarde valla kodulehe andmetel elab 01.01.2025 seisuga 77 inimest. Piirkonna peamiseks maakasutuse sihtotstarbeks on maatulundusmaa, seejuures vaadeldaval alal majapidamisi ei asu. Ökodukti piiranguvööndi alal, Sassi (78201:001:0011) kinnistul, asuvad kolme hoone jäänukid (vundamendid, vare), lähim eluhoone asub ökoduktist kagusuunas ligikaudu 810 m kaugusel Tiidu (78201:001:0020) kinnistul. Asuja ökodukti piiranguvööndisse jäävad vähemal või suuremal määral 12 kinnistut, mis on esitatud tabelis 1.

**Tabel 1.** Asuja ökodukti piiranguvööndisse jäävad kinnistud (Maa- ja Ruumiamet, 2025)

Nr	Tunnus	Lähiaadress
1	78201:001:0286	Vangu
2	78201:001:0285	Jaagumetsa
3	78201:001:0268	Uue-Krundi
4	71001:001:0147	Laiksaare metsaonn
5	78201:001:0243	Orava
6	78201:001:0031	Aadu
7	78201:001:0150	Varese
8	78201:001:0120	Rehe
9	78201:001:0011	Sassi
10	78201:001:0064	Rautsikametsa
11	78201:001:0245	Karjalauda
12	78201:001:0221	Roosamõisa

Maa- ja Ruumiamet kaardirakenduste kohaselt (2025) asub kavandatava tegevusega hõlmatud alal jääjärveliste setete (klibu, liiv, möll, saviliiv, liivsavi, savi) pinnakatte settetüüp. Ökodukti piiranguvööndi alal levivad peamiselt küllastumata turvastunud mullad (G11), leetunud gleimullad (LkG) ning leetjas gleimullad (Gl). Lisaks levivad alal leede-turvastunud mullad (LG1), väga õhukesed ja õhukesed madalsoomullad (M', M'') ning gleistunud nõrgalt



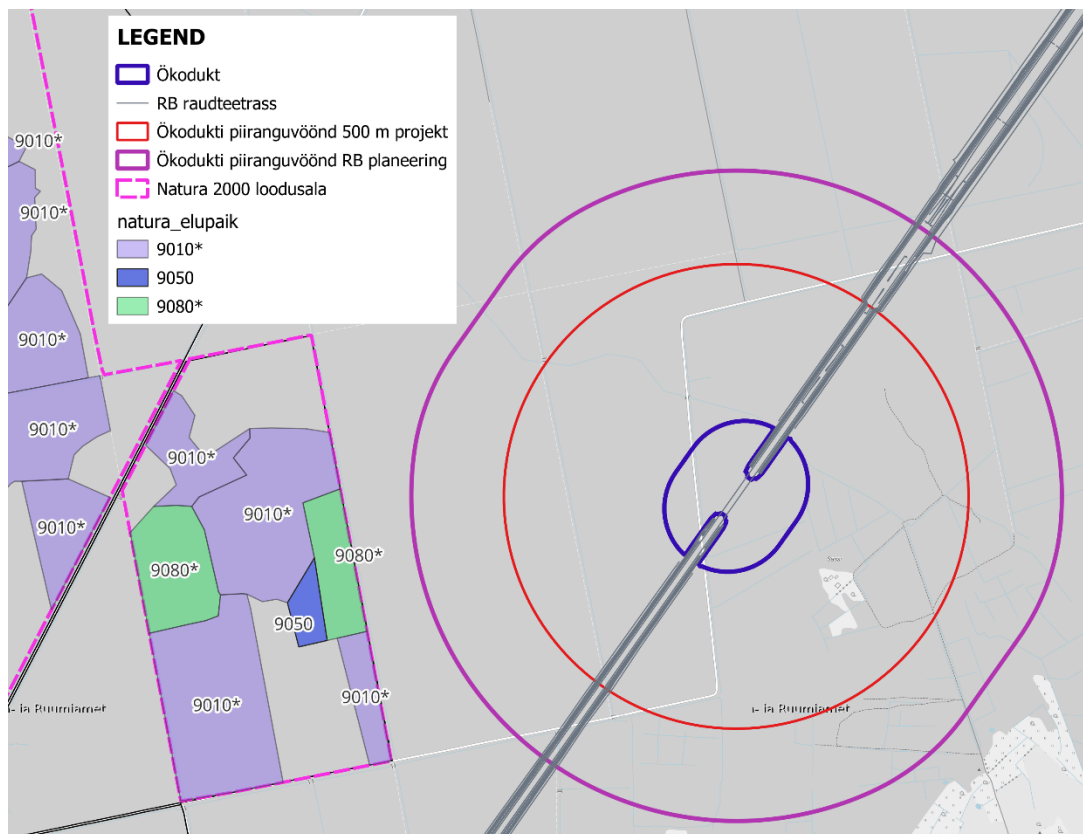


1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 26

0 9 0 1 1 0

**Tabel 2.** Vaadeldava ala ümbruses esinevad kaitstavad alad, nende pindala ja kaitse-eesmärgid (EELIS, 02.12.2025)

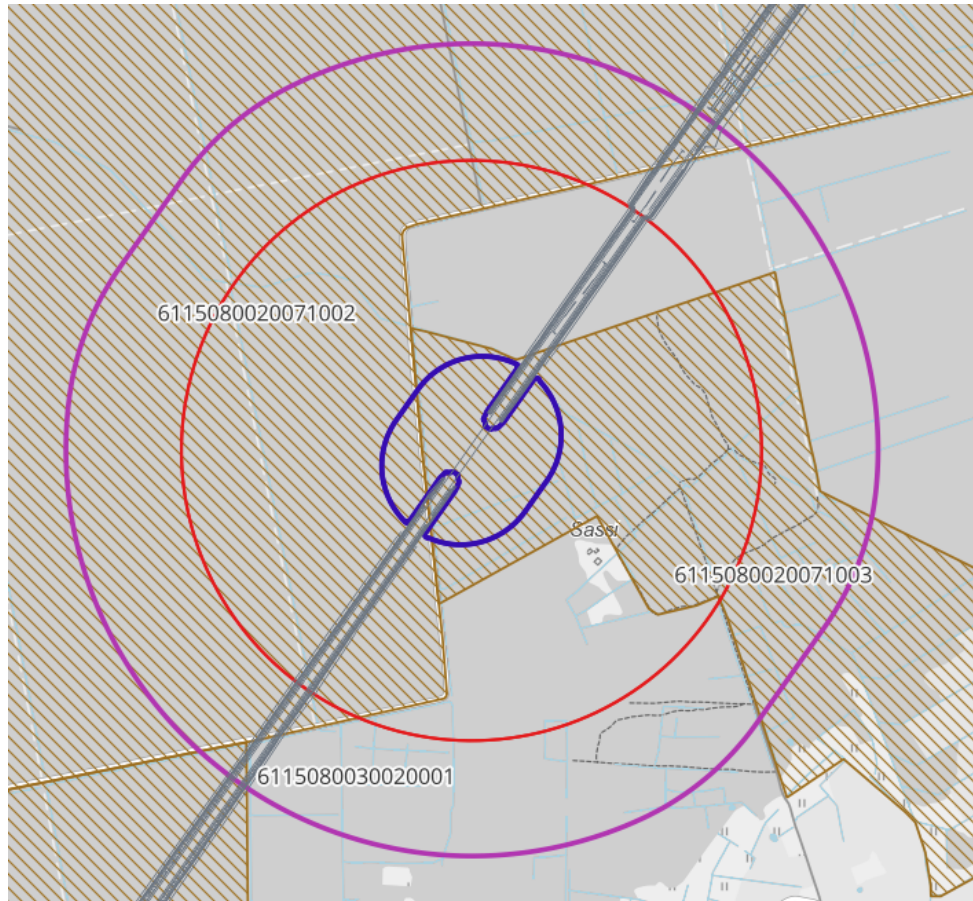
Kaitseala (KKR kood)	Pindala	Kaitse-eesmärgid
Laiksaare loodusala (RAH0000310/EE0040322)	401,3 ha	I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid on vanad loodusmetsad (*9010), vanad laialehised metsad (*9020), rohunditerikkad kuusikud (9050) ning soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080).
Laiksaare looduskaitseala (KLO1000237)	401,3 ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>I lisas nimetatud elupaigatüübid - vanade loodusmetsade (9010*), vanade laialehiste metsade (9020*), rohunditerikaste kuusikute (9050) ning soostuvate ja soo-lehtmetsade (9080);</li> <li>I lisas nimetatud liik, mis on ühtlasi I kategooria kaitsealune liik must-toonekurk (<i>Ciconia nigra</i>).</li> </ul>



**Joonis 4.** Laiksaare loodusala ja looduskaitseala koos Natura elupaigatüüpidega (alus: Maa- ja Ruumiamet, 2025; EELIS, 02.12.2025)

Lähtuvalt käesolevas peatükis käsitletud teemadest, ei koostata käesoleva eelhindangu raames eraldiseisvat ning vaid Natura 2000 aladele keskenduvat eelhindamise ptk-i. Juba kogunenud teave (kavandatava tegevuse asukoht Natura 2000 alade suhtes, kokkupuute puudumine alade kaitse-eesmärkidega) näitab üheselt, et kavandatava tegevusega (ökodukti rajamisega) ei ole Natura 2000 alade kaitse-eesmärkidele (sh olulised elupaigad/liigid kavandatava tegevuse asupaigast piisavalt kaugel – ökoduktist ~680 m kaugusel) võimalikku ebasoodsat mõju ette näha. Arvesse on võetud ka ELLE OÜ poolt 2023. aastal läbiviidud Natura hindamist vaadeldaval raudteelõigul. Laiksaare loodusala ohustaks kuivendamise kaugmõju ning kuigi ehitustegevusega kaasneb ajutise põhjavee alanduslehtri teke, pole ette näha selle ulatumist Natura 2000 alale, kuna ajutise veetaseme alanduslehtri mõjuraadius on 77,5 m (vt täpsemalt ptk 4.4). Muude mõjutegurite mõju ei ulatu samuti ökodukti rajamisel Laiksaare loodusalani.

Kavandatava tegevuse alal asuvad maaparandusega ja ressurssidega seotud kitsendusi põhjustavad objektid ja nende mõjualad. Planeeringuala asub üldgeoloogilise uurimistöö Rapla- ja Pärnumaa maavarade teemaplaneeringu uuringuruumis. Lisaks asub projektala maaparandussüsteemide maa-alal (6115080020071003, 6115080020071002, 6115080030020001) (vt ka joonist 5).



**Joonis 5.** Maaparandusega seotud kitsendused kavandatava tegevuse alal, kus sinise joonega on märgitud Asuja ökodukt, lilla joonega ökodukti piiranguvööndi ala Pärnu maakonnaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, punase joonega ökodukti täpsustunud piiranguvöönd 500 m ökodukti keskpunktist lähtuvalt projektist, halli joonega raudteetrass (Maa- ja Ruumiamet, 2025)

### **3. Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähikonna praeguste ja planeeritavate tegevustega**

**Pärnu maakonnaplaneering (2018)** – planeeringus on arvestatud Rail Baltica rajamisega ning kuigi Asuja ökodukt asub rohelise võrgustiku riigi tasandi väikeses rohekoridoris (K7), ei ole kavandatud ökodukt võimalikus konfliktkohas (vt ka joonist 6). Maakonnaplaneeringus on seatud üldised tingimused rohelise võrgustiku toimimise tagamiseks ja säilitamiseks, mh:

- säilitada rohelise võrgustiku terviklikkus, sidusus ja vältida loodusalade killustamist;
- tagada, et looduslike alade osatähtsus ei langeks koridorides alla 70% koridori keskmisest läbimõõdust;
- rohelise võrgustiku struktuuri olulist muutmist ettenägeva tegevuse kavandamisel viia läbi keskkonnamõju hindamine;
- vältida negatiivse keskkonnamõjuga, kõrge keskkonnariskiga ning teiste tööstus- ja infrastruktuuriobjektide kavandamist rohelise võrgustiku alale. Juhul, kui nende rajamine on möödapääsmatu, tuleb eriti hoolikalt valida rajatiste asukohta ning rakendada rohelise võrgustiku toimimiseks vajalikke leevendus- ja kompensatsioonimeetmeid;
- säilitada maastikulist ja bioloogist mitmekesisust – metsakooslusi, poollooduslikke ja looduslikke niite ja neid ühendavaid koridore. Hoida maastikulist mitmekesisust suurendavad põlluservad, kraavid, tee- ja metsaservad ning väikesepinnalised biotoobid (kivikuhjad ja metsatukad põldude vahel).





**Joonis 6.** Maakonnaplaneeringu kohane rohevõrgustiku koridor (tributatud ala), kus sinise joonega on märgitud Asuja ökodukt, lilla joonega ökodukti piiranguvööndi ala Pärnu maakonnaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine”, punase joonega täpsustunud ökodukti piiranguvöönd 500 m ökodukti keskpunktist lähtuvalt projektist, halli joonega raudteetrass (alus: Maa- ja Ruumiamet, 2025)

**Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine” uuendamine trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas (2024)** – planeeringu koostamise eesmärgiks oli Rail Baltic raudteeliini trassikoridori asukoha määramine trassilõikudes 3A, 4A ja 4H, kus vaadeldav Asuja ökodukt ka asub. Planeeringus on toodud Rail Balticu arendamise põhimõtted, leevendus- ja hüvitusmeetmed lähtuvalt keskkonnamõju strateegilisest hindamisest ning planeeringu elluviimise põhimõtted ja teave. Planeeringu joonistel on näidatud suurulukite läbipääsu eelduslik asukoht ja selle nihutamisruum kui suurulukite läbipääsu piirkond. Suurulukite läbipääsude toimimiseks on planeeringuga suuruluki läbipääsude ümber kehtestatud 500 meetri raadiuses piiranguvöönd arvestatuna suuruluki läbipääsu keskpunktist. Põhijoonisel on suuruluki läbipääsu piiranguvöönd näidatud koos nihutamisruumiga. Piiranguvööndi asukoht ja piirid täpsustuvad raudtee projekteerimisel, kui selguvad suuruluki läbipääsude täpsed asukohad. Suurulukite läbipääsude piiranguvööndis on kehtestatud järgmised piirangud:

- keelatud on jahipidamine;

- keelatud on ulatuslike lagealade tekitamine;
- keelatud on teede, hoonete, aedade, piirete jms objektide rajamine, mis takistavad loomade ligipääsu läbipääsule;
- keelatud on maavarade kaevandamine.

**Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudteetrassi koridori asukoha määramine“ uuendamine trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas keskkonnamõju strateegiline hindamine (2024)** – KSH eesmärk on kiire raudteeühenduse rajamisega kaasneva keskkonnamõju prognoosimine ja hindamine, alternatiivide kirjeldamine ja hindamine, positiivsete mõjude, sh hinnatavate alternatiivide eeliste väljatoomine ning võimalike negatiivsete mõjude vältimise ja leevendamise meetmete kavandamine, et tagada keskkonnakaalutluste integreerimine maakonnaplaneeringusse. Töö käigus uuriti seejuures kõiki raudtee kavandamisega seotud olulisi keskkonnaaspekte ja nendega seotud võimaliku mõju avaldumise tagajärgi. KSH tulemusena valmis nimekiri leevendavatest asjakohastest meetmetest, millest olulisimad on seotud järgnevaga (esitatud valikuliselt, lähtuvalt Asuja ökodukti piirkonna eripäradest):

- müra ja vibratsiooni tõkestavad meetmed (eelkõige barjäärid müraleviku tõkestamiseks) nii inimese tervisele avalduvate mõjude ennetamiseks kui ka tundlike elupaikade kaitseks;
- elupaikade fragmenteerumist takistavad meetmed (nt loomapääsud);
- elupaikade kvaliteedi muutust takistavad meetmed (eelkõige pinnaveerežiimi ja vee kvaliteedi säilimist tagavad meetmed);
- juurdepääsu tagamine nii ehitus- kui kasutusaegselt nii elukohtadele, kui põllu- ja metsamaadele;
- õnnetuseriskide vältimise ja tagajärgede mõju vähendamisega seotud meetmed.

**Saarde valla üldplaneering (2008)** – Asuja ökodukt asub rohevõrgustiku väikse tähtsusega riikliku tasandi tugialal (T7). Rohelise võrgustiku toimimiseks on seatud tingimused:

- säilitada tuleb alade terviklikkus ja vältida terviklike loodusalade killustumist;
- ehitusalade valik, sh ka infrastruktuuride rajamiseks, peab väljaspool elamu- ja tootmisalasid edaspidi lähtuma rohelisest võrgustikust;
- tugialal ei tohi looduslike alade osatähtsus langeda alla 90%. Tuleb tagada alade läbimõõdud/pindala ja kompaktsus. Tuleb vältida asustuse tekkimist ja uusehitisi (sh uued tehnokoridorid). Keelatud on asfalteeritud teede rajamine ja olemasolevate pinnasteede asfalteerimine. Tugialal paikneva maaüksuse (sh katastriüksuse) sihtotstarbe muutmine võib toimuda ainult maatulundusmaaks või kaitsealuseks maaks kui kehtestatud detailplaneeringuga pole määratud teisiti.

**Saarde valla üldplaneering** (koostatav; vastu võetud Saarde vallavolikogu 21.11.2024 otsusega nr 1-3/161) – üldplaneering täpsustab maakonnaplaneeringus sätestatud. Üldplaneeringus on arvestatud nii Rail Baltic raudteetrassi kui ka kavandatava Asuja ökoduktiga. Raudteetrass lõikab seejuures rohevõrgustiku tugiala pooleks (vt ka joonist 7). Üldplaneeringuga on seatud tingimused rohelise võrgustiku toimimise tagamiseks, mh:

- säilitada roheline võrgustiku terviklikkus, sidusus ja vältida looduslike alade killustamist, metsade majandamisel arvestada metsa majandamise hea tava reegleid ja vajadust säilitada roheline võrgustiku sidusus;
- tagada, et looduslike alade (tehispindadega hõlmamata alad) osatähtsus tugialadel ei langeks alla 90% pindalast;
- roheline võrgustiku struktuuri olulist muutmist ettenägeva tegevuse kavandamisel viia läbi keskkonnamõju hindamine;
- Rail Baltic raudtee rajamisel tuleb ehitada välja suurulukite läbipääsud (ökoduktid ja läbipääsud loomadele nn kombineeritud lahendusega), et tagada roheline võrgustiku sidusus ja suurulukitele läbipääsu võimalus;
- roheline võrgustiku sidususe ja ökoduktide toimivuse tagamiseks moodustatakse Rail Baltic raudtee ökoduktidele suudmealade (kuni 500 m ökodukti keskpunktist), seejuures arvestada, et:
  - ökoduktide suudmealadel ja neid ümbritsevatel elupaikadel tuleb tagada loomadele soodne ja inimtegevusest võimalikult vähe häiritud keskkond. Häiringuid suudmealade piirkonnas ja nende vahetus ümbruses tuleb vältida;
  - ökoduktide toimivuse tagamiseks on oluline säilitada suudmealade piirkonnas looduslikud kooslused ja mitte takistada loomade liikumist. Suudmealade piirkonnas on keelatud loomade liikumist takistavate uute teede, tarade, hoonete ja rajatiste ehitamine, välja arvatud olemasoleval õuemaal;
  - suudmealadel ei tohi muuta olemasolevat maakasutust (muuta maakasutuse sihtotstarvet) tehislikumas suunas, va läbipääsude rajamise vajadust põhjustava taristuobjekti rajamiseks;
  - suudmealade piirkonnas tuleb säilitada puistu sidusus ökodukti rajatiste ja ümbritsevate kasvava metsaga alade vahel. Ökodukti toimivuse ja roheline võrgustiku sidususe tagamiseks tuleb suudmealade piirkonnas maaomanikel metsa majandades ja raieliiki valides arvestada, et suudmealade piirkonna metsad toimivad ökoduktile juurdepääsualana. Sellest tulenevalt tuleb metsa majandada viisil, mis tagab puistu sidususe ja toetab loomade ökoduktini jõudmist. Raiete planeerimisel tuleb teha koostööd ökodukti omanikuga juba enne metsateatise esitamist Keskkonnaametile ja kaasata vajadusel eksperte, et koostöös planeerida raie teostamine mahus ja viisil, mis tagab roheline võrgustiku metsalise sidususe ja loomade läbipääsu.





**Joonis 7.** Saarde valla koostatava üldplaneeringu (kaardiandmed seisuga 08.07.2024) kohane roheline võrgustiku tuumala (roheline ala) Asuja ökodukti piirkonnas, kus sinise joonega on märgitud Asuja ökodukt, lilla joonega ökodukti piiranguvööndi ala Pärnu maakonnaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, punase joonega täpsustunud ökodukti piiranguvöönd 500 m ökodukti keskpunktist lähtuvalt projektist, halli joonega raudteetrass (alus: Maa- ja Ruumiamet, 2025)

**Saarde valla arengukava 2026-2035 (2025)** – arengukava strateegilise valdkonna nr 1 (hea elukeskkonna igas eas inimesele) strateegiline eesmärk A3 (transport – ühistranspordi kasutamise võimalused on paremad) haakub laiemalt Rail Balticu rajamisega. Ökodukti rajamise seostub seejuures arengukavaga seatud strateegilise eesmärgiga A7 (keskkond) – väärtustatud looduskeskkond, rohevõrgustiku arendamine ning taastuvenergia tootmise ja keskkonnasäästlike energialahenduste propageerimine.

Strateegiliste arengudokumentide alla saab lugeda ka detailplaneeringuid, kuid vaadeldavas piirkonnas puuduvad nii menetluses olevad või kehtestatud detailplaneeringud.

## 4. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algamise vajalikkuse määramine

Tegevuse elluviimisega seonduva analüüsimisel arvestatakse mõju (otsene või kaudne) suurust ja ruumilist ulatust (nt geograafiline või mõjutatavate (inimesed vm) hulk) ning võimalikkust ehk tõenäosust, tugevust, kestvust, sagedust ja pöörduvust, sh kumulatiivsust ja koosmõju ning õnnetuste esinemise võimalikkust (ka alad, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada). Alljärgnev kirjeldab kas tegevuse elluviimisega kaasneb olulisi keskkonnaprobleeme ehk ebasoodsaid mõjusid (mh koosmõjus muude mõjualas toimuvate ja/või planeeritavate teiste tegevustega) ja vajadusel mõjude tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise täiendavaid võimalusi (määratakse vajadusel). Teemad (sh KeHJS § 6<sup>1</sup> lg 5 põhjal):

- 1) maa ja maakasutus;
- 2) märgalad;
- 3) jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad;
- 4) veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale;
- 5) muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale);
- 6) maavarade kasutus;
- 7) ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete;
- 8) maastik (sh pinnavormid);
- 9) looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad);
- 10) elanikkond (sh tiheasustusalad), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn;
- 11) suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid.

Alljärgnevalt on eelnevalt esitatud loetelu teemad täpsemalt lahti kirjutatud alampeatükkide kaupa. Peatükkide sisustamisel on arvestatud mh ptk-s 1–3 toodud teavet. Peatükis 4.12 võetakse kokku tulemused ehk antakse suunised KMH algamise vajalikkuse või mittevajalikkuse osas.

Käesolevas peatükis on hinnatud vaid Asuja ökodukti rajamisega seotud mõju, kuivõrd Rail Baltica raudteetrassiga seotud mõju käsitlevad raudteeprojekti raames läbiviidavad keskkonnamõju hindamised. Asuja ökodukti ümbruses puuduvad muud tegevused, millega kaasneks koosmõju ökodukti rajamisega. Ökodukti enda näol on tegemist raudtee rajamise elustiku mõjude leevendusmeetmega ning seega võib järeldada, et ökodukt pigem aitab vähendada raudteega kaasnevaid ebasoodsaid mõjusid.

### 4.1 Maa ja maakasutus

Asuja ökodukt on kavandatud Laiksaare metsaonn (71001:001:0147; 85% maatulundusmaa, 15% kaitsealune maa), Vangu (78201:001:0286; 100% maatulundusmaa) ja Uue-Krundi (78201:001:0268; 100% maatulundusmaa) kinnistutele, milledest ökodukt hõivab ligikaudu 6,8 ha suuruse ala. Kavandatava tegevuse elluviimine toob kaasa muutusi maakasutuses – ökodukt rajatakse metsamaale, toimub maapinna hõivamine, mille läbi väheneb loodusliku maa osakaal. Ökodukt rajatakse leevendusmeetmena üle kavandatava Rail Baltica raudteetrassi. Ökodukt parandab maakasutuse funktsionaalset sidusust kahel pool Rail Baltica

trassi, kuna ühendab muidu katkestatavad elupaigad ja rohevõrgustiku koridorid. Õkodukti piiranguvööndis kehtestatud tingimused, mis keelavad jahipidamise, ulatuslike lagealade tekitamise, liigpääsu takistavate hoonete ja rajatiste ehitamise ja maavarade kaevandamise omavad mõju eeskätt võrreldes senise maakasutusega seoses jahipidamise piirangute ja ulatuslike lagealade tekke keelamisega. Kuid siiski ei tähenda see, et alal oleks metsa majandamine täielikult keelatud ja olemasolevat metsamaad saab selle senisel otstarbel edasi kasutada.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk olulise negatiivse mõju eelduseid.**

## **4.2 Märjalad**

Ehitusprojektiga seotud alal puudub seos märjaladega, mistõttu puudub ka mõju eeldus.

## **4.3 Jõeäärseid alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad**

Ehitusprojektiga seotud alal puudub seos jõeäärsete alade, jõesuudmete, randade ja/või kallastega, mistõttu puudub ka mõju eeldus.

## **4.4 Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale**

Ehitusprojektiga seotud alal puudub seos merekeskkonnaga, mistõttu puudub ka mõju eeldus. Põhjavesi on piirkonnas nõrgalt kaitstud või kaitsmata, st vaadeldavas piirkonnas on põhjavesi maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes nõrgalt kaitstud või kaitse praktiliselt puudub. Kavandatava tegevuse elluviimisel asendatakse ehitustööde käigus õkodukti alune pinnas kuni 3 m sügavuselt. Lähtuvalt aga asjaolust, et piirkonnas on põhjavesi nõrgalt kaitstud või kaitsmata (põhjaveekihil lasub 20–40 m või kuni 20 meetri paksune liiva- või kruusakiht), võib tekkida vajadus põhjavee väljapumpamiseks ning vee tõkestamiseks.

Põhjavee reostumise risk kaasneb eeskätt ehituse ajal seoses kütuse või õlide leketega ehitusmasinatega. Kuna põhjavesi on nõrgalt kaitstud, on oluline vältida lekkeid. Projekt näeb ette tankimise keelu ehitusalal, õlipüüdumismattide kasutamise ja kohustusliku reostustõrje komplekti olemasolu. Tõenäosus põhjavee saastumiseks ehitusperioodil on madal ja mõju välditav. Leevendusmeetmed on esitatud käesoleva alaptk-i lõpus.

Koha-spetsiifiliste andmete puudumisel saab vee väljapumpamise mõju raadiust hinnata vabapinnalisele põhjaveele Sichardti (Sichardt, 1928) valemiga:

$$R_0 = Cs\sqrt{k},$$

kus  $s$  – alanemine (m)

$k$  – filtratsioonimoodul (m/s)

$C$  – empiiriline kalibreerimisfaktor.

Radiaalse voolu puhul on  $C$  tavaliselt 3000 (Environment Agency 2007).

Valemi kasutamiseks on vajalik teada piirkonna kivimite filtratsioonimoodulit (e filtratsioonikoefitsienti). Maa- ja Ruumiamet kaardirakenduste kohaselt (2025) asub kavandatava tegevusega hõlmatud alal jääjärveliste setete (klibu, liiv, möll, saviliiv, liivsavi, savi) pinnakatte settetüüp. Kvaternaari setete filtratsioonikoefitsient on sageli 5-10 m/d (Eesti

Geoloogiakeskus, 2001). Kui arvestada filtratsioonikoefitsienti 10 m/d ja et vett on vaja välja pumbata kuni 2,4 m ulatuses<sup>2</sup>, siis Sichardi valemiga arvutades võib ehitusaegne alanduslehter ulatuda arvutuslikult 77,5 m-ni.

Ehitustööde teostamise aegsed aspektid ei ole aga sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist. Ökodukti kasutamisega pole põhjust eeldada ka sademevee reostumist, mis võiks mõjutada põhjavee kvaliteeti.

Vaadeldav ala asub maaparandussüsteemide maa-alal (6115080020071003, 6115080020071002, 6115080030020001) ning ökodukti rajamiseks on tarvis alal teatav arv kraave osaliselt või täielikult sulgeda või ümber ehitada. Projekteerimisel arvestatakse asjaoludega, et oleks tagatud maaparandussüsteemide ja kuivendussüsteemi reguleeriva võrgu toimima jäämine kuni Rail Baltica põhitrassi ja lõplike maaparandus- ja drenaažisüsteemide projekteerimise/ehitamiseni. Maaparandussüsteemi maa-alal tööde tegemiseks on vaja küsida kooskõlastus/tingimused Maa- ja Ruumiametist.

Kasutusperioodil puuduvad mõjud veekeskkonnale. Ökodukt ei tõkesta vee liikumist, kuna rajatakse drenaaž muldkeha sisse ja drenaaž ehitatakse isevooleks. Ökodukt ei tekita juurde uusi veekogumise alasid, samuti ei moodustu alal hüdroloogilisi barjääre ega tõkestata looduslikku äravoolu.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud aladel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete (kütuse, kemikaalide jmt) sattumine keskkonda (sh põhjavette), sh tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, kütuse hoidmise alad ning ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada (maaparandussüsteemi) kraavidest kaugemale kui 25 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kraavide lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse. Mitte töökorras olevaid reostusohutikke masinaid ei tohi kasutada;
- lähtuvalt koostatavast Rail Baltica KMH 8 meetmekavast (vt täpsemalt ptk 1) peavad ehitusmaterjalide ja muude tööks vajalike materjalide ladustamiskohad olema sellised, kust on välistatud nende laialikandumine või sattumine pinnasesse (sh põhjavette). Juhul, kui materjalid, jäätmed, ohtlikud ained vms kanduvad ladustamisalast väljapoole, satuvad pinnasesse või põhjavette, tuleb laialikandunud materjalid ja jäätmed kohe kokku koguda, tekkinud pinnase- või veereostus kohe likvideerida;
- ehitusperioodil tuleb avariilukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks (tööde alal reostustõrjevahendid) ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja kohe teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit;
- betoonivalu ajal peab takistama betoonisegust välja nõrguva vee, tsementpiima või betoonilisandite infiltratsiooni pinnasesse ja põhjavette. Sobiv tehnoloogiline viis selleks valida ehituse käigus, kaaluda võib vajadusel ökodukti taldmiku alla

---

<sup>2</sup> September 2025 seisuga on Asuja ökodukti alal pinnaveetase 23,4 m ning kavandatava ehituskaeviku põhi 21,0 m. Sellest lähtuvalt on vaja vett välja pumbata 2,4 m ulatuses.

geomembraani paigaldamist. Juhul, kui ehitusplatsil toimub betooniautode ja/või betoonipumpade pesu, siis peab olema tagatud, et pesuvesi ei saaks valguda otse pinnasesse (nt kogutakse pesuveed plastikust või metallist mahutisse või geomembraaniga vooderdatud kaevikusse);

- maaparandussüsteemi maa-alal tööde tegemine kooskõlastada Maa- ja Ruumiametiga.

#### **4.5 Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)**

Maa- ja Ruumiamet kaardirakenduste kohaselt (2025) asub kavandatava tegevusega hõlmatud alal jääjärveliste setete (klibu, liiv, möll, saviliiv, liivsavi, savi) pinnakatte settetüüp. Ökodukti piiranguvööndi alal levivad peamiselt küllastumata turvastunud mullad (G11), leetunud gleimullad (LkG) ning leetjas gleimullad (G1). Lisaks levivad leede-turvastunud mullad (LG1), väga õhukesed ja õhukesed madalsoomullad (M', M'') ning gleistunud nõrgalt leetunud mullad (LkIg). Kavandatava tegevuse elluviimisega lisatakse metsamaale tehisklik objekt – ökodukt laiub ligikaudu 6,8 ha suurusel alal. Kavandatava tegevusega muudetakse loodusliku pinnase struktuuri, kasvupinnas eemaldatakse ning pinnast asendatakse kuni 3 m sügavuselt. Tegemist on alaga, kus ei ole olulisi ja/või keskmisest väärtuslikemaid ökoloogilisi kooslusi/ohustatud pinnaseressurssi, mistõttu pole kavandatava tegevuse elluviimisega olulist ebasoodsat mõju ette näha. Seejuures on võimalik välja kaevatud kasvupinnast taaskasutada ökodukti haljastuse rajamisel (projektala korrastamisel/vertikaalplaneerimisel).

Piirkonna õhukvaliteeti mõjutab eelkõige ehitusaegne ehitusmasinate liikumine (heitgaasid, tolmu), kuid tegevus ei erine tavapärasest ehitustegevusest. Samuti kannavad veokid ja ehitusmasinad ehitusobjektile liikumisega laiali tolmu. Mõjud on lühiajalised ja lokaalsed, ökodukti kasutusest heitgaase keskkonda ei lisandu. Tolmu teke ja levik on võimalik ka erosiooniga (tuule- ja mullaerosioon rajatavatelt muldkehalt), kuid haljastuse rajamise järgselt see erosioon suuresti lakkab. Seejuures on Rail Baltica ehituses kujunenud tavapraktikaks teede puhastus/harjamine, vähendamaks tolmu edasi kandumist. Seega ei mõjuta Asuja ökodukti rajamine õhu ja kliimaga (sh oht keskkonnale) seonduvaid aspekte ebasoodsalt ehk negatiivselt.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid.**

#### **4.6 Maavarade kasutus**

Objekti jaoks kasutatav ehitusmaterjal on tarbitud eesmärgipäraselt, põhjustamata mõjusid sellistele ressurssidele või teistele, kes neid tarbida võiksid. Materjalide ja maavarade kasutamisel lähtutakse optimaalsest kulust ning ülemäärast ressursside kulutamist ette ei ole näha. Seejuures tehakse Asuja ökodukti tarbeks kaevetöid mahus 34 097 m<sup>3</sup>, millest enamuse moodustab kasvumulla eemaldamine (32 137 m<sup>3</sup>) ning väiksema osa vundamendi kaeve (1960 m<sup>3</sup>). Kohapeal kasutatakse ökodukti ümbritseva muldkeha rajamiseks ära kogu väljakaevatav pinnase (kaevise) maht, seejuures on ökoduktile kasvumulla kihi rajamiseks ning mittestruktuurse täitepinnase tarbeks vaja materjali juurde transportida. Ehitusmaavarade kaevandamise keskkonnamõju hinnatakse aga maardlate/mäeeraldiste kasutuselevõtul kaevandamisloa taotlemise käigus. Ehitusmaavarade varustuskindluse tagamine lahendatakse riiklikul tasemel.

Kavandatav Asuja ökodukt asub Rapla- ja Pärnumaa maavarade teemaplaneeringu uuringuruumis, mille läbiviimist kavandatava tegevusega ei takistata. Lisaks saab ka välja tuua,

et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on asunud Kliimaministeeriumi taotlusel ette valmistama Rapla ja Pärnu maakondade maavarade teemaplaneeringu koostamise lõpetamist.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid.**

#### **4.7 Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmeteke**

Asuja ökodukti rajamine ei mõjuta ressursikasutuse (sh energiakasutuse), jääkide, heidete ning jäätmetekke aspekte oluliselt ebasoodsalt ehk negatiivselt. Jäätmetest tekivad tegevuse käigus peamiselt ehitusjäätmek ja pakendid, mille nõuetekohasel käitlemisel ei ole olulist mõju ette näha. Jäätmeid võib tekkida ka ehitusmasinate hoolduse ja remondi käigus, samuti kaasneb ehitustööliste tegevusega olmejäätmete teke. Ökodukti kasutusperioodil jäätmeid olulistes kogustes ei teki. Jäätmekäitlus ehitusobjektile tuleb korraldada vastavalt kehtivale korrale. Eelnevat arvestades ei ole ette näha olulist ebasoodsat mõju ressurside säästliku kasutuse ja jäätmetekke osas.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatud tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- tööde piirkonnas peavad olema jäätmekogumismahutid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Väljaspool jäätmekogumismahuteid võib ajutiselt ladustada ainult inertseid jäätmeid ehk püsijäätmeid. Jäätmed tuleb ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses, Saarde valla jäätmehoolduseeskirjas 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 nõuete järgimine.

#### **4.8 Maastik (sh pinnavormid)**

Asuja ökodukti rajamine mõjutab piirkonna maastikuilmet ning mis eelkõige võib mõjutada piirkonnas elavaid metsloomi. Kavandatava tegevuse elluviimiseks on vajalik maa-ala 6,8 ha, millest metsa raadamine on vajalik hinnanguliselt 4,8 ha ulatuses (vahetult ökodukti alla jääv metsaala). Seejuures tuleb silmas pidada, et osaline metsa raadamine (sh vaadeldaval alal) toimub Rail Baltica raudteetrassi välja ehitamisel igal juhul. Metsa raadamine avardeb praegust maastikupilti. Ökodukti rajamise järgselt tekib maastikuliselt võrreldes praeguse olukorraga loodusesse kõrgem objekt. Kuid arvestades asjaolu, et see paikneb keset metsaala, mille läheduses puudub asustus või ka suuremad teed, kust ökodukt oleks vaadeldav, siis sellega maastikuilmele olulist mõju ei kaasne. Muuhulgas rajatakse Asuja ökoduktile piirkonda sobituv haljastus koostöös haljastuseksperdiga, mis leevendab maastikuilme muutuse mõju. Ökodukti rajamine võimaldab seejuures loomadele turvalist ülekäiku üle raudteetrassi.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid.**

#### **4.9 Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad)**

Ökodukt parandab rohevõrgustiku sidusust kahel pool Rail Baltica trassi, kuna ühendab muidu katkestatavad elupaigad ja rohevõrgustiku koridorid. Eesti Looduseuurijate Seltsi poolt 2022.

aastal läbiviidud töös „Kolu ja Kohatu ökoduktide ning nendega seotud ulukirajatiste toimivuse seire“ leiti, et metsloomad on ökoduktide kasutamise omaks võtnud, seejuures kasutavad seirekohtades ökodukti kõik potentsiaalsed piirkonnas leiduvad sihtliigid ööpäevaringselt. Seega on ökodukti rajamine oma olemuselt Rail Baltica raudtee mõjusid leevendav objekt ja seeläbi kaasneb ökodukti rajamisega pigem positiivne mõju looduslikule mitmekesisusele.

Kavandatava Asuja ökodukti alale ei jää ühtegi siseriiklikku ega rahvusvahelist kaitsealust objekti. Lähim Natura 2000 ala, Laiksaare loodusala (RAH0000310), mis kattub ühtlasi ka Laiksaare looduskaitsealaga (KLO1000237), asub ökoduktist ligikaudu 680 m kaugusel, kuid ptk-s 2 esitatud teave näitab üheselt, et mõju loodusale ja looduskaitsealale puudub. Ökodukti piiranguvööndi alale, ökoduktist ligikaudu 205 m kaugusel, ulatub ca 100 m<sup>2</sup> ulatuses männikud ja männisegametsad tüüpi vääriselupaik (VEPE00894). Ökodukti piiranguvööndis, ligikaudu 240–530 m kaugusele ökoduktist, on registreeritud teised lehtmetsad tüüpi vääriselupaigad (VEPE00896, VEPE00879, VEP210619) ning ligikaudu 300–460 m kaugusele männikud ja männisegametsad tüüpi vääriselupaigad (VEPE00895, VEP210620, VEP213518). Lisaks on ligikaudu 320 m kaugusele ökoduktist registreeritud I kaitsekategooria musta-toonekure (*Ciconia nigra*; KLO9128694, viimane vaatlus aastal 2023, pesitsust pole vaatlusaastatel märgitud juba aastast 2002) leiuala, ligikaudu 680 m kaugusele II kaitsekategooria loomaliikide laanerähni (*Picoides tridactylus*; KLO9104116; viimane vaatlus aastal 2006) ja väike-punalamesklase (*Cucujus cinnaberinus*; KLO9201667; viimane vaatlus aastal 2023) leiualad ning 300–530 m kaugusele III kaitsekategooria taimeliigi sulgjas õhiku (*Neckera pennata*) leiualad (kattuvus vääriselupaikadega VEPE00895, VEP210620, VEPE00879, VEP210619).

Vääriselupaikade ning sulgjas õhiku leiualade säilimist kavandatava tegevusega ei mõjutata, kuna need ei jää ehitusalale, vaid valdavalt ökodukti toimimiseks seatud piiranguvööndisse. Vastavalt ei ulatu VEPini ka ökodukti tarvis raadatavast alast valgustingimuste muutuste mõju ega võimalik veerežiimi mõjutamise mõju lähtuvalt asjaolust, et ehituskaevikust pinnavee väljapumpamisega kaasneva alanduslehtri mõju ulatub arvutuslikult 77,5 m kaugusele (vt lähemalt ptk-st 4.4) ning lähim vääriselupaik asub kavandatavast Asuja ökoduktist 240 m kaugusel.

Must-toonekure kaitse tegevuskava (2018) kohaselt on liigile väikese mõjuga ohuteguriteks lindude tahtlik tapmine, munade ja poegade kauplemine, keskkonnamürgid, hukkumine elektritaristutes. Keskmise mõjuga ohuteguriteks on teadmata pesapaikade hävimine ning pesitsusaegne häirimine. Suure mõjuga ohuteguriteks on elupaikade killustumine, toitumisalade degradeerumine ning looduslikud mõjutegurid. Peamiseks must-toonekure arvukust ja levikut piiravaks faktoriks on nimetatud metsade pindala ja mitmekesisuse vähenemist ning inimese põhjustatud häirimist, seejuures pesitsuspaiga valikut mõjutab oluliselt metsamassiivide killustumine ja puistu mitmekesisus. Must-toonekurg on loodusliku metsamaastiku lind, kelle elupaikadeks on eelkõige vanad, minimaalse häirimise ja soodsate toitumispaikadega looduslikult mitmekesised metsamassiivid, seejuures on liik Eestis pesapaiga suhtes väga valiv. Musta-toonekure leiuala on registreeritud ökodukti piiranguvööndisse, kus ehitustegevust ei toimu ning mille eesmärk on tagada ökodukti toimimine.

EELISE (02.12.2025) kohaselt on laanerähni ohustavateks teguriteks metsade majandamine, mille tulemusena väheneb metsade vanus ja rähnille sobivate elupaikade pindala. Liigi elupaikade säilitamine eeldab raietest loobumist, mistõttu on majanduspiiranguna ette nähtud kuni 100 m kauguseni punktobjektist uuendus- ja sanitaarraiate võimalik keeld. Väike-

punalamesklast ohustavad lageraie tulemusel haavametsade killustatus ja haabade väljaraiumine enne, kui need liigile sobivasse ikka jõuavad. Kavandatav tegevus ei ulatu laanerähni ja väike-punalamesklase leiualadele ega laanerähni uuendus- ja sanitaarraie keelualale, mistõttu puudub ka elupaikadele võimalik mõju eeldus. Võimaliku müra häiringu leevendusmeetmena on planeeringus sätestatud ehitustöödele ajaline piirang 01.03-30.06.

Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ uuendamine trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas (ELLE OÜ, 2024) KSH-s leiti, et raudteetrassi ehitusetapis tekib ajutisi ja lokaalseid mürahäiringuid, mis ulatuvad eeldatavalt paarisaja meetri kaugusele tööde teostamise kohast. Eelnevast lähtuvalt tuleks enne ehitustööde tegemist ornitoloogi poolt fikseerida, kas must-toonekurg on alale tagasi pesitsema tulnud. Kui on, tuleks pesitsusrahu ajal vältida ka mürarikaste tööde tegemist. Mürarikka tegevusena käsitletakse tegevust, mille müratase kaitsealuse linnuliigi pesakohas/mängukohas ületab pesitsusperioodil järgmisi näitajaid: keskmine müratase 40 dB ja impulssmüra 55 dB. Kuid vaatamata sellele, kas must-toonekurg registreeritud alal pesitseb või mitte, tuleb arvestada raadamistööde tegemisel pesitsusrahuga – hoiduda raietöödest 15.aprillist vähemalt 15. juulini. Eelnimetatud meetmed kattuvad ka KMH8 alusuuringus (Tuulekaru OÜ ja Keskkonnaagentuur Viridis OÜ) toodud meetmetega. Eelnimetatud KSH-s (ELLE OÜ, 2024) toodi must-toonekure leiuala osas asjakohase leevendusmeetmena välja ka kokkupõrkeohu vältimiseks rakendada tarastamisel lahendusi, mis muudavad tarad lindudele nähtavaks ning kontaktliinidele paigaldada nähtavust parendavad märgised.

Rohelise võrgustiku planeerimisel on Saarde valla üldplaneeringus arvestatud ka Rail Baltica raudteetrassiga. Asuja ökodukt on ühenduseks rohevõrgustiku kahe tugiala vahel, seejuures tagatakse strateegilistes planeerimisdokumentides (maakonnaplaneering, üldplaneering) toodud rohelise võrgustiku toimimiseks seatud tingimuste järgimine.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- enne ehitustöödega alustamist tuleks ornitoloogi poolt fikseerida, kas must-toonekurg on alale tagasi pesitsema tulnud. Kui on, tuleks mürarikaste tööde tegemist mitte planeerida pesitsusrahu ajale;
- järgida ehitustöödele seatud ajalist piirangut 01.03-30.06, vähendades seeläbi ka mürahäiringuid piirkonnas pesitsevatele linnuliikidele;
- pesitsusrahu ajal on keelatud raadamistööde tegemine perioodil 15. aprillist vähemalt 15. juulini;
- kaitsealuste kuklasepesade esinemise korral enne raadamis- ja ehitustööde algust tuleb pesad teisaldada vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele nr 248 "Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord";
- kokkupõrkeohu vältimiseks rakendada tarastamisel lahendusi, mis muudavad tarad lindudele nähtavaks ning kontaktliinidele paigaldada nähtavust parendavad märgised.

#### **4.10 Elanikkond, inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime), mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn**

Kavandatava tegevusega hõlmatud ala asub Saarde vallas Laiksaare külas hajaasustusega alal, seejuures vaadeldaval alal majapidamisi ei asu ning lähim eluhoone asub ökoduktist



kagusuunas ligikaudu 810 m kaugusel Tiidu (78201:001:0020) kinnistul. Arvestades tegevuse iseloomu, kaugust lähimast elamust ning mastaapi, pole kavandatava tegevuse elluviimisel ette näha negatiivse ehk ebasoodsa mõju tekkimist piirkonna elanikkonnale, nende tervisele, heaolule ega varale.

Vaadeldaval alal ei asu pärandkultuuri objekte ega kultuurimälestisi. Lisaks ei seostu kavandatava tegevuse elluviimine müra, vibratsiooni, valguse, soojuse, kiirguse ega lõhnaga käesoleva teemavaldkonna (elanikkonna) mõistes.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid.**

#### **4.11 Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid**

Kavandatava tegevusega ei kaasne täiendavaid ohtlikke olukordi (suurõnnetusi/katastroofe) ega ka riigipiiriüleseid mõjusid. Tegevus ei lisa täiendavaid ohtusid tavapärasesse keskkonda, arvestades mh ka tegevuse mastaabiga.

#### **4.12 KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised**

Eelhindang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk-s 4.1–4.11 esitatud infost, ei ole Asuja ökodukti rajamisega olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada peatükkides 4.4, 4.7 ja 4.9 toodud meetmeid. Eraldi täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks.

**Eeltoodu alusel asub eelhindangu teostanud meeskond seisukohale, et KMH algatamiseks vajadus puudub. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks.** Otsustaja saab otsustada ka dokumendi esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle.

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhindangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt. Eelhindangu läbiviimisel ei ilmnenud märkimisväärsed uusi asjaolusid, mis täiendaksid varasema koostööga omandatud teavet. Seega edasise **otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet pädevuses.**

..

## Kokkuvõte

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks oli Pärnu maakonda Saarde valda Laiksaare külla kavandatav Asuja ökodukt üle Rail Baltica raudteetrassi. Asuja ökodukt on kavandatud Laiksaare metsaonn (71001:001:0147; 85% maatulundusmaa, 15% kaitsealune maa), Vangu (78201:001:0286; 100% maatulundusmaa) ja Uue-Krundi (78201:001:0268; 100% maatulundusmaa) kinnistutele, ligikaudu 6,8 ha suurusele alale. Kavandatava tegevuse eesmärk on vähendada Rail Baltica raudteetrassi mõju ümbritsevale looduskeskkonnale, tagades loomade liikumiseks vajaliku läbipääsu konfliktalades. Rail Baltic raudteeliini trassi koridor ning võimalike ökoduktide asukohad tulenevad Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ uuendatud trassilõikude 3A, 4A ja 4H planeeringulahendusest.

Käesolevat eelhinnangut saab eelkõige Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina ehitusprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides. KMH algatamise vajalikkuse osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub mh KeHJS § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu), kui vastavad osapooled või vajadus tuvastatakse.

Eelhinnang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk 4.12 esitatud infost, ei ole Asuja ökodukti rajamisega negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada ptk-s 4.4, 4.7 ja 4.9 toodud meetmeid. Eraldi täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks. Seega otsustaja saab otsustada ka esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle, mis eelhinnangu järgselt olid alljärgnevad:

- **Ptk 4.4:**

- ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud aladel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete (kütuse, kemikaalide jmt) sattumine keskkonda (sh põhjavette), sh tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, kütuse hoidmise alad ning ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada (maaparandussüsteemi) kraavidest kaugemale kui 25 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kraavide lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse. Mitte töökorras olevaid reostusohtlikke masinaid ei tohi kasutada;
- lähtuvalt koostatavast Rail Baltica KMH 8 meetmekavast (vt täpsemalt ptk 1) peavad ehitusmaterjalide ja muude tööks vajalike materjalide ladustamiskohad olema sellised, kust on välistatud nende laialikandumine või sattumine pinnasesse (sh põhjavette). Juhul, kui materjalid, jäätmed, ohtlikud ained vms kanduvad ladustamisalast väljapoole, satuvad pinnasesse või põhjavette, tuleb laialikandunud materjalid ja jäätmed koheselt kokku koguda, tekkinud pinnase- või veereostus koheselt likvideerida;
- ehitusperioodil tuleb avariiolekordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks (tööde alal reostustõrjevahendid) ja nende puhul vastavalt tegutsema.

Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit;

- betoonivalu ajal peab takistama betoonisegust välja nõrguva vee, tsementpiima või betoonilisandite infiltratsiooni pinnasesse ja põhjavette. Sobiv tehnoloogiline viis selleks valida ehituse käigus, kaaluda võib vajadusel ökodukti taldmiku alla geomembraani paigaldamist. Juhul, kui ehitusplatsil toimub betooniautode ja/või betoonipumpade pesu, siis peab olema tagatud, et pesuvesi ei saaks valguda otse pinnasesse (nt kogutakse pesuveed plastikust või metallist mahutisse või geomembraaniga vooderdatud kaevikusse);
- maaparandussüsteemi maa-alal tööde tegemine kooskõlastada Maa- ja Ruumiametiga.
- **Ptk 4.7:**
  - tööde piirkonnas peavad olema jäätmekogumismahutid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Väljaspool jäätmekogumismahuteid võib ajutiselt ladustada ainult inertseid jäätmeid ehk püsijäätmeid. Jäätmed tuleb ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses, Saarde valla jäätmehoolduseeskirjas 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 nõuete järgimine.
- **Ptk 4.9:**
  - enne ehitustöödega alustamist tuleks ornitoloogi poolt fikseerida, kas must-toonekurg on alale tagasi pesitsema tulnud. Kui on, tuleks mürarikaste tööde tegemist mitte planeerida pesitsusrahu ajale;
  - järgida ehitustöödele seatud ajalist piirangut 01.03-30.06, vähendades seeläbi ka mürahäiringuid piirkonnas pesitsevatele linnuliikidele;
  - pesitsusrahu ajal on keelatud raadamistööde tegemine perioodil 15. aprillist vähemalt 15. juulini;
  - kaitsealuste kuklasepesade esinemise korral enne raadamis- ja ehitustööde algust tuleb pesad teisdada vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele nr 248 "Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord";
  - kokkupõrkeohu vältimiseks rakendada tarastamisel lahendusi, mis muudavad tarad lindudele nähtavaks ning kontaktliinidele paigaldada nähtavust parendavad märgised.

**Eeltoodu alusel asub eelhinnangu teostanud meeskond seisukohale, et KMH algatamiseks vajadus puudub. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks. Otsustaja saab otsustada ka dokumendi esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle.**

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt. Eelhinnangu läbiviimisel ei ilmnenu märkimisväärsed uusi asjaolusid, mis täiendaksid varasema koostööga omandatud teavet. Seega edasise **otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet pädevuses.**



## Kasutatud materjalid

Esitatud olulisim materjalide loetelu (arvestades ka varasemas dokumendis esitatud ehk juba teostatud viitamisi nt õigusaktidele jms, mida siinkohal tingimata ei dubleerita):

- EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem), Keskkonnaagentuur. Andmed 02.12.2025 seisuga;
- Eesti Geoloogiakeskus. (2001). Eesti põhjavee kaitstuse kaart 1:400 000. Seletuskiri. <https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2021-06/Eesti%20p%C3%B5hjavee%20kaitstuse%20kaardi%20seletuskiri.pdf>
- Maa- ja Ruumiameti kaardirakendused. (2025)
- Must-toonekure (*Ciconia nigra*) kaitse tegevuskava. (2018). [https://keskkonnaamet.ee/sites/default/files/documents/2021-05/must\\_toonekure\\_kaitse\\_tegevuskava.pdf](https://keskkonnaamet.ee/sites/default/files/documents/2021-05/must_toonekure_kaitse_tegevuskava.pdf)
- Pärnu maakonnaplaneering. (2018). <https://planeeringud.ee/plank-web/#/planning/detail/10100023>
- Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering “Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0”. (2012). <https://planeeringud.ee/plank-web/#/planning/detail/10102111>
- Saarde valla arengukava 2026-2035. (2025). <https://saarde.ee/documents/119303/32120547/Arengukava+2018-2028+p%C3%B5hitekst.pdf/3f467a12-15fa-42fc-8b2d-03b2e1fd4fb0>
- Saarde valla üldplaneering. (2008). <https://saarde.ee/uldplaneering>
- Saarde valla üldplaneering. (2025). <https://saarde.ee/uldplaneering>