

Töö nr: **24005047** | 10.02.2025

Riigitee nr 11251 Viimsi- Rohuneeme tee km 1,13-1,58 lõigule kergliiklustee ehitamise põhiprojekti

Keskkonnamõjude eelhindang

Tallinn–Tartu 2025

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

Sisukord

1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU	10
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	10
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele ja taimestikule	12
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	14
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	15
4.5. Mõra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus	17
4.6. Jäätmekäitlus	20
4.7. Avariilukorrad	20
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED	21
LISA. FOTOD PROJEKTIALALT	23

1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon riigitee nr 11251 Viimsi-Rohuneeme tee km 1,13-1,58 lõigule kergliiklustee ehitamise põhiprojekti koosseisus. Projekteeritav kergliiklustee asub Harju maakonnas Viimsi vallas Haabneeme alevikus ning on puuduvaks kergliiklustee lüliks Rannakuuse tee (kohalik tee nr 8900085) ja Mõisaranna tee vahelisel lõigul (tee nr 8900902) (vt joonis 1).

Käesolev töö on koostatud OÜ Hendrikson & Ko poolt keskkonnaekspert Jaak Järvekülg juhtimisel. Töös käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodat mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse soovitus keskkonnamõju hindamise (edaspidi ka KMH) algatamise või algatamata jätmise ja ebasoodsate mõjude vältimise osas. Käesolevat aruannet on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina KMH algatamise vajalikkuse hindamisel.

Töö koostamisel on lähtutud projekti tehnilisest kirjeldusest ning projekti seletuskirjast ja joonistest seisuga detsember 2024. Projektiala külastuse viis läbi Kristiina Tiits (OÜ Hendrikson & Ko) 28.12.2024 (fotod projektialalt on lisatud aruande lisas).



Joonis 1 Kavandatava tegevuse asukoht. Alus: Riigitee nr 11251 Viimsi-Rohuneeme tee km 1,13-1,58 lõigule kergliiklustee ehitamise põhiprojekti koostamine, tehniline kirjeldus.

2. Taust ja seadusandlikud aspektid

KMH vajadust reguleerib keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (edaspidi ka KeHJS)¹. Vastavalt seadusele on keskkonnamõju hindamise vajadus reguleeritud järgmiselt:

§ 3. Keskkonnamõju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõju hinnatakse, kui:

- 1) taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju;*
- 2) kavandatakse tegevust, mille korral ei ole objektiivse teabe põhjal välistatud, et sellega võib kaasneda eraldi või koos muude tegevustega eeldatavalt oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärgile, ja mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik.*

§ 2¹ Keskkonnamõju

Keskkonnamõju käesoleva seaduse tähenduses on kavandatava tegevusega või strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasnev vahetu või kaudne mõju keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile või varale.

§ 2² Oluline keskkonnamõju

Keskkonnamõju on oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

§ 6. Olulise keskkonnamõju tegevus

(1) Olulise keskkonnamõju tegevus on:

- 13) kiirtee, 2100 meetri pikkuse või pikema peamaandumisrajaga lennuvälja, üle kümne kilomeetri pikkuse nelja sõidurajaga tee püstitamine või ühe või kahe sõidurajaga tee ehitamine vähemalt nelja sõidurajaga teeks;*
- (2) Kui kavandatav tegevus ei kuulu käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatute hulka, peab otsustaja andma eelhinnangu selle kohta, kas järgmiste valdkondade tegevusel on oluline keskkonnamõju:*
 - 10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine;*
 - 18) vee erikasutus**

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“² (edaspidi ka määrus nr 224) kehtestatud täpsustatud loetelu, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju.

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/110102024009>

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/127032024009>

* Vee erikasutamise vajalikkust otsustab Keskkonnaamet

Vastavalt määrusele nr 224:

§ 13. Infrastruktuuri ehitamine

Keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust tuleb kaaluda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate järgmiste tegevuste korral:

8) tee rajamine või laiendamine, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördetadade, tagasipöördetadade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul.

Käesoleval juhul ei kuulu kavandatav tegevus KeHJS § 6 lõikes 1 loetletud tegevuste hulka, mille puhul KMH on kohustuslik selle vajadust kaalumata.

Kavandatavad tööd kuuluvad KeHJS § 6 lõike 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) ja määruse nr 224 § 13 p 8 (uue kergliiklustee rajamine) nimetatud tegevuste hulka. Lähtuvalt eeltoodust peab otsustaja andma eelhinnangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõike 2, st KMH vajadus sõltub eelhinnangu tulemusest.

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhinnang

(1) eelhinnangu andmiseks esitab arendaja koos tegevusloa taotlusega järgmise teabe:

- 1) tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad ning asjakohasel juhul vajalike lammutustööde kirjeldus;*
- 2) tegevuse asukoha kirjeldus, sealhulgas eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus;*
- 3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnamelementide kirjeldus;*
- 4) olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta, arvestades eeldatavalt tekkivaid jääke ja heiteid ning jäätmeteket, kui see on asjakohane, ning loodusvarade, eelkõige mulla, maa, maavarade ja vee kasutamist ning mõju looduslikule mitmekesisusele;*
- 5) muu asjakohane teave, lähtudes käesoleva paragrahvi lõike 5 alusel kehtestatud nõuetest;*
- 6) soovi korral teave kavandatava tegevuse erisuste või võetavate keskkonnameetmete kohta, millega kavandatakse vältida või ennetada muidu ilmnedavat olulist ebasoodsat keskkonnamõju.*

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud teabe koostamisel peab arendaja arvestama varasemate asjakohaste hindamiste tulemustega.

(3) Otsustaja annab käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhinnangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõjust.

(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega nr 31.³

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

(2²) Enne käesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 2¹ viidatud tegevuse keskkonnamõju hindamise vajalikkuse üle otsustamist peab otsustaja küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhindangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

Käesolevat eelhindangut on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel. Eelhindangu aruande peatükkides 3-5 on info esitamisel lähtutud Keskkonnaministri 16.08.2017 määruse nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ (edaspidi ka määrus nr 31) nõuetest.

3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Kavandatavaks tegevuseks on riigitee nr 11251 Viimsi-Rohuneeme tee km 1,13-1,58 Rannakuuse tee ja Mõisaranna tee vahelisele lõigule kergliiklustee (jalg- ja jalgrattatee, edaspidi ka JJT) ehitamine.

Projekti eesmärgiks on olemasolevate kergliiklusteede omavaheline ühendamine, üldise liiklusohutuse tõstmine, ohutute teeületuskohtade kavandamine ja teemaa-ala määramine, tagamaks piirkonnas jalakäijatele mugavam ja ohutum liikumisteed ning vältimaks üleliigseid kergliiklejate teeületusi.

Projekti koosseisus on projekteeritud kergliiklustee valgustus (olemasoleva valgustuse ümber projekteerimine), tehnovõrkude ümbertõstmine, sademevee ärajuhtimine jmt - tagamaks piirkonda sobituv terviklahendus. Osaliselt on vajalik sõidutee ja teisel pool teed oleva kergliiklustee mõningasel määral ümberehitamine.

Põhiprojekti eskiisi staadiumi ja projekteerimistingimuse menetluse tulemusena on kinnitatud järgnevad lahendused:

- Kõik olemasolevad ülekäigurajad säilitatakse. Nähakse ette täiendav ülekäiguraja valgustus;
- Praegu kehtivaid kiiruspiiranguid ei muudeta;
- „Metskonna“ („Meremärgi“) bussipeatuse olemasolev bussipaviljoni ei nihutata kergliiklusteele ruumi tekitamiseks teest eemale Viimsi metskond 91 kinnistu alasse.
- Minimaalne vaheriba, kuhu on sobilik haljastust kavandada, on 1,5 m. Kitsamates olukordades kasutatakse täringukivi vms lahendust.
- Vahtra tee 2 kinnistule minek minimaalses ulatuses on lubatud.

Plaanilahendus

Sõidutee

Kitsale teemaale JJT mahutamise eesmärgil Riigimetsa Majandamise Keskuse (edaspidi ka RMK) Viimsi Külastuskeskuse juures PK3+40 – 3+60 on ette nähtud sõidutee ümberprojekteerimine vahemikus PK 3+07 – 3+97.

RMK hoonest möödaminekuks nii, et ristlõikesse mahuks ka min. mõõtudega uus kergliiklustee, on vaja põhitee telge nihutada ja kurv järsemaks muuta.

PK 3+07 – 3+97 lõigul vähendatakse põhitee kurvi plaanikõveriku raadiust, millest tingitult on moodustatud uued eelkõverikud ning suurendatud sõiduraja laiendeid mõlemal sõidurajal. See omakorda tingib ka muldkeha laiendamise väliskurvis, mis jällegi tingib tee paremas servas olemasoleva JJT ümberprojekteerimise.

Muudetud ka Rohuneeme tee ja Hundi tee ristmiku lahendust, et see ühtiks käesoleva projektiga. Muus osas ühtib Rohuneeme tee telg olemasolevaga ning sõidutee geomeetriat ei muudeta.

Jalg- ja jalgrattatee

Uus JJT on projekteeritud sõidutee vasakusse serva. Tee laius on valdavalt 3,0 m, kuid kitsendatud oludes 2,5 ja RMK hoone nurgas (PK 3+40 – 3+60) 2,0 m.

JJT ristub mitme mahasõiduga, mis JJT rajamise käigus rekonstrueeritakse. Ristmikele on ette nähtud kergliiklustee ülekäiguraja kattemärgistus ning liiklusmärgid.

PK 2+43 – 5+00 objekti lõpuni on kergliiklustee põhiteest eraldatud äärekiviga (kitsaim võimalik põhiteest eraldamise lahendus), et kitsale teemaa-alale või külgnevast situatsioonist (Vahtra tee 2 kinnistu nurk, Lihapood, park) tingitud ruumipuuduse tõttu ära mahtuda.

Objekti alguses PK 0+40 – 2+43 on võimalik tagada vastavalt 30 - 40 km/h alas ette nähtud ilma äärekivita lahenduse ohutusriba 2,0 m. Uus kergliiklustee on seal kavandatud eraldatud muldele. Antud lõigus kitsendavad uue JJT koridori valikut sõidutee servas paiknevad olemasolevad

elektriõhuliinide postid. Lisaks on trassi valikul arvestatud, et saaks maksimaalselt säilitada olemasolevaid väärtuslikke puid.

Vertikaalplaneering

Sõidutee põikkalded

Sirglõikudel ja plaanikõveratel üle $R=300\text{m}$

- Asfaltkattel kahepoolne 2,5% mulde servade poole;
- Tugipeenardel 4,0% mulde serva poole;

Plaanikõveral $R\leq 300\text{m}$

- Asfaltkattel viraaž 2,5% või 4,0% mulde siseserva poole;
- Sisemisel tugipeenral 4,0% viraažiga samas suunas;
- Välimisel tugipeenral 4,0% mulde välisserva poole.

Jalg- ja jalgrattatee põikkalded

- 2%
- Põikkalde on äärekiviga eraldamisel üldisel sõidutee poole ja objekti alguses laiema eraldusribaga olukorras põikkaldega teest eemale. Objekti alguses jääb JTT taha piisavalt teema ala, millele saab pinnavesi imbumiseks valguda.

PK3+90 – 4+40 on Lihapoe arendusega seoses vertikaalplaneerinus arvestatud perspektiivse uue ärihoone ehituslikku nullkõrgust $\pm 0.00 = 5,10\text{ m}$.

Mullatööd

Kaevetööde läbiviimisel arvestatakse pinnase kvaliteeti ja kaeviku sügavust, olemasolevaid konstruktsioone ja koormatust. Töövõtja kindlustab kaeviku määral, mis tagab ohutu tööde korraldamise.

Muldkeha lahendus

Projektiga ette nähtud katendikihtide paigaldamiseks tuleb tee alla jäävad aluskihid ja pinnas välja kaevata minimaalselt sügavuseni, mis vastab projekteeritud katendi konstruktsiooni paksusele.

Kergliiklustee mulde nõlvad profileeritakse üldiselt kaldega 1:3 või viiakse sujuvalt kokku olemasoleva olukorraga. PK0+70 – 1+40 olemasoleva kraaviga nõlva kokkuviimisel on kavandatud 1:1,5 nõlvus.

Sademevee ärajuhtimine

Ilma äärekivita lahenduste puhul on sademeveed juhitud tee kõrval asuvatele haljasaladele ja kraavidesse. Uue kergliiklustee rajamine tingib osaliselt ka olemasolevate kraavide rekonstrueerimise. Eesvoolud ja truubid jäävad enamjaolt samaks. PK 1+35 peab kraavi ümberprofileerimisega seoses olemasoleva De200 põhitee truubi otsa lühemaks lõikama.

Äärekividega lahenduste puhul, kui sademevett ei ole võimalik juhtida haljasaladele (olemasoleva sõidutee pikikalle kohati väga väike), on projekteeritud restkaevud.

Sademeveed on vertikaalplaneeringuga suunatud teega külgnevatele aladele imbumiseks, kui selleks on ruumi. Objekti lõpus PK2+40 – 5+00 tekib põhitee äärde äärekiviga rentselsel ja seal on vaja rajada sademevee torustik restkaevudega.

Eelvooluks on olemasolev sademevee kanalisatsioon De1000 PL, olemasolev plastkaev Rohuneeme/Mõisaranna tee ristmikul.

Projektiga on ette nähtud uue sadevee torustiku De250 rajamine PK3+10 – 3+80 põhitee vasakusse serva. Antud trassi ühendub kolm uut restkaevu. Peatrass on ühendatud Rohuneeme tee ja Sanglepa tee ristmikus olevasse sademevee kollektori kaevu. Lisaks on vajalik rajada uus restkaev ja ühendus PK4+40 olemasolevasse eesvoolu trassi kaevu Mõisaranna tee ristmikus.

Kavandatava tegevuse potentsiaalseteks tagajärgedeks on heide pinnasesse, õhku ja vette. Paratamatult tekib tee-ehituse käigus jäätmeid. Samuti kaasneb tee-ehitusega müra, vibratsiooni ja lõhna levimine lähipiirkondade aladele. Olulise soojuse või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus, killustik ja paesõelmed). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, mille avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub.

Iga ehitustegevusega kaasneb ka energiakulu. Antud juhul on tegemist tavapärase teeprojektiga, mille energiakulu ei ole alust pidada ebaproportsionaalselt suureks, arvestades projekti vajadust, s.t otseselt projekti energiakasutusest ei tulene olulist keskkonnamõju.



Joonis 3 Kavandatav jalg- ja jalgrattatee. Aluskaart: Maa-amet 2024

4. Mõjutatava keskkonna kirjeldus ja kavandatava tegevusega kaasnev potentsiaalselt oluline keskkonnamõju

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee nr 11251 Viimsi-Rohuneeme tee km 1,13-1,58 lõigule kergliiklustee ehitamise põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva taristu ja liikluse kogumõju. Projekti realiseerumisel pareneb kergliiklejate liikumisteede ohutumaks ning mugavamaks. Projektiga soodustatakse kergliiklemist, millel on keskkonnale ka positiivne mõju.

Alljärgnevalt on kirjeldatud teemad, tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille osas on teeprojektide puhul ebasoodsa mõju avaldumise oht tõenäolisem või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 5.

Käesolevas eelhindangus mõjude analüüsimisel on (eel)hinnatud ja arvesse võetud kõiki keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ sisalduvaid punkte. Vastavalt määrusele on arvesse võetud ka võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmumise tõenäosust ja aega, mõju laadi ja tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust, võimalikke koosmõjusid (sh kumulatiivset mõju) ja suurõnnetuste või katastroofide ohtu. Kui eelpool loetletud asjaoludest tulenevalt võib avalduda kavandatava tegevusega keskkonnale oluline ebasoodne mõju, siis on need järgnevates mõjuhindamise alapeatükkides eraldi käsitletud ning detailsemalt välja toodud (esitletud). Muul juhul ei ole alust prognoosida olulist ebasoodsat keskkonnamõju (sh nt olulist kumulatiivset mõju, suurõnnetuse ohtu vms). Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele

Projektiala asub Harju maakonnas Viimsi vallas.

Harju maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud 09.04.2018 riigihalduse ministri käskkirjaga nr 1.1-4/78⁴. Harju maakonnaplaneeringu seletuskirja kohaselt on kergliiklus keskkonnasäästlik, kõikidele vanusgruppidele sobiv liikumisviis, mis on oluline eelkõige ohutute lähiliikumiste võimaldamiseks nii linnalises kui ka maalises piirkonnas. Esmatähtsateks põhimõteteks kergliiklusteede planeerimisel on võrgustiku turvalisus, loogilisus, ühtlus ja pidevus. Harju maakonnaplaneering seab muuhulgas järgmised üldised tingimused kergliiklusteede arendamisel:

- *Vältida tuleb üleliigseid kergliiklustee katkestusi ja teeületusi.*
- *Kergliiklusteede täpsemal kavandamisel on soovitatav kaaluda võimalusi kergliiklustee mootorsõidukiliiklusest eemale viimiseks, eelkõige tiheda liiklusega maanteed ääres, et tagada kergliikleja jaoks meeldivam keskkond.*
- *Kergliiklustee tuleb tähistada arusaadavalt ning igal aastaajal loetavalt.*
- *Kergliiklusteede märgistamisel, viidastamisel ja kujundamisel (nt teekatte valik) tuleb ühe trassi, kuid soovitatavalt kogu kohaliku ja maakondliku kergliiklusteede võrgu piires kasutada sarnaseid võtteid, et hõlbustada orienteerumist.*
- *Kergliiklustee lõikumiskohal tee või tänavaga tuleb rajada sujuv, astmeta üleminek teetasapindade vahel.*

⁴ https://maakonnaplaneering.ee/wp-content/uploads/2023/09/Harju_MP_Seletuskiri_18.07.2023-REP-peatunud.pdf

Viimsi valla üldplaneeringuga⁵ on samuti antud üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele, nt: *parandada tuleks ühendust valla eri osade vahel, pidevalt tuleb jälgida ja parandada teede korrashoidu, piki põhimaanteid rajatakse ning jätkuvalt projekteeritakse jalgratta- ja kõnniteid).*

Projekti koostamisel on planeeringutes antud suunistega arvestatud.

Viimsi Vallavolikogu 21.06.2011 otsusega nr 43 kehtestati üldplaneeringu teemaplaneering „Lapsesõbralik Viimsi“⁶, mille ülesandeks on määrata valla ruumilised arengusuunad lastega seotud hoonete ja rajatiste osas ning nende ligikaudsed võimalikud paiknemiskohad, lähtudes kehtivatest üld- ja teemaplaneeringutest ning arvestades menetlevate üld- ja teemaplaneeringute lahendustega. Teemaplaneeringu joonisel on käesoleva projektiga kavandatav kergliiklustee märgitud kui planeeritav prioriteetne kergliiklustee (vt joonis 4.1).

Koostamisel oleva Viimsi valla üldplaneering kajastab nii olemasolevaid kui ka planeeritavaid jalgratta- ja jalgteid. Koostamisel oleval Viimsi valla üldplaneeringu koondkaardil⁷ on kavandatav kergliiklustee tähistatud kui olemasolev jalg- ja jalgrattatee.

Maakonnaplaneeringu ja Viimsi valla üldplaneeringu alusel ei jää kavandatav tegevus miljööväärtuslikule ega ka roheline võrgustiku alale.

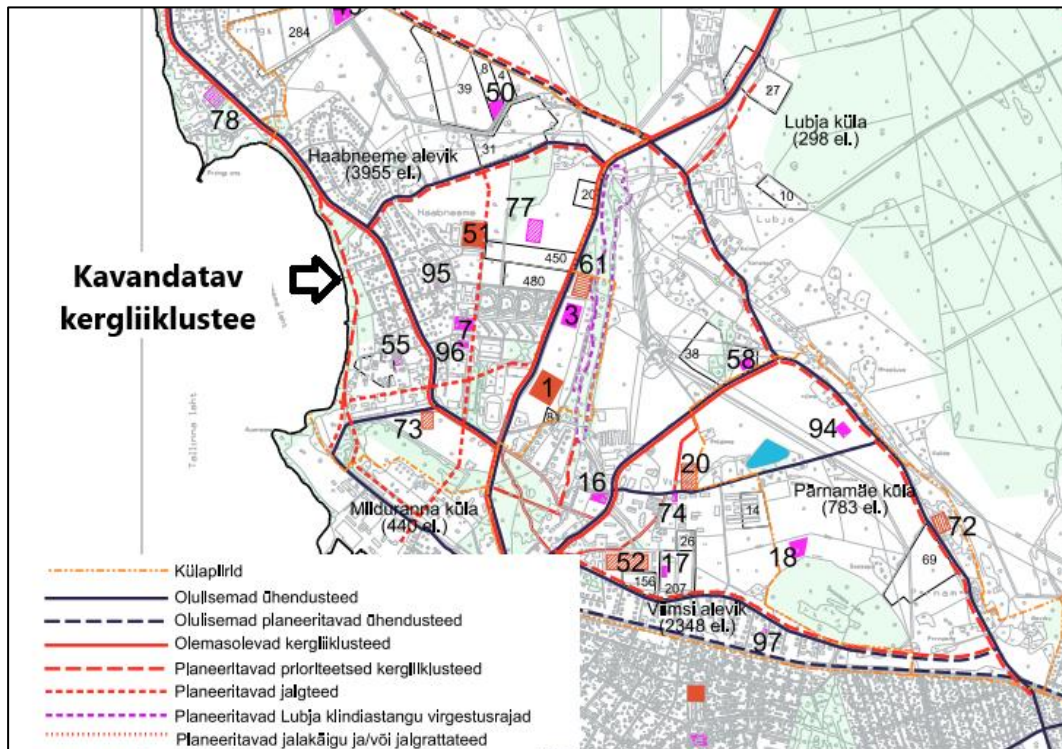
Kokkuvõttes võib öelda, et kavandatav tegevus on maakonna- ja üldplaneeringus ning teemaplaneeringus määratud üldiste eesmärkide ja suunistega kooskõlas.

Rajatav kergliiklustee jääb enamasti 11251 Viimsi-Rohuneeme tee transpordimaale. Minimaalselt on maad juurde vaja PK2+55 jääva Vahtra tee 2 kinnistu nurgast ja PK3+48 jääva Rohuneeme tee 29 kinnistul asuva RMK hoone nurga juures. Seega on kavandatava tegevuse käigus vajalik mõningane teemaa-ala täiendav võõrandamine, kuid see toimub väikeses mahus, mistõttu oluline mõju maakasutusele puudub.

⁵ [Viimsi valla üldplaneeringu seletuskiri](#)

⁶ <https://www.viimsivald.ee/public/keht-otsus-21-06-2011-043.pdf>

⁷ <https://experience.arcgis.com/experience/d6757c53f39948d5991b99e82bbde85c/page/kaart/>



Joonis 4.1 Väljavõtte üldplaneeringu teemaplaneeringu „Lapsesõbralik Viimsi“ joonisest. Kavandatavale kergliiklusteele on viidatud musta noolega.

4.2. Mõju looduskaitseobjektidele ja taimestikule

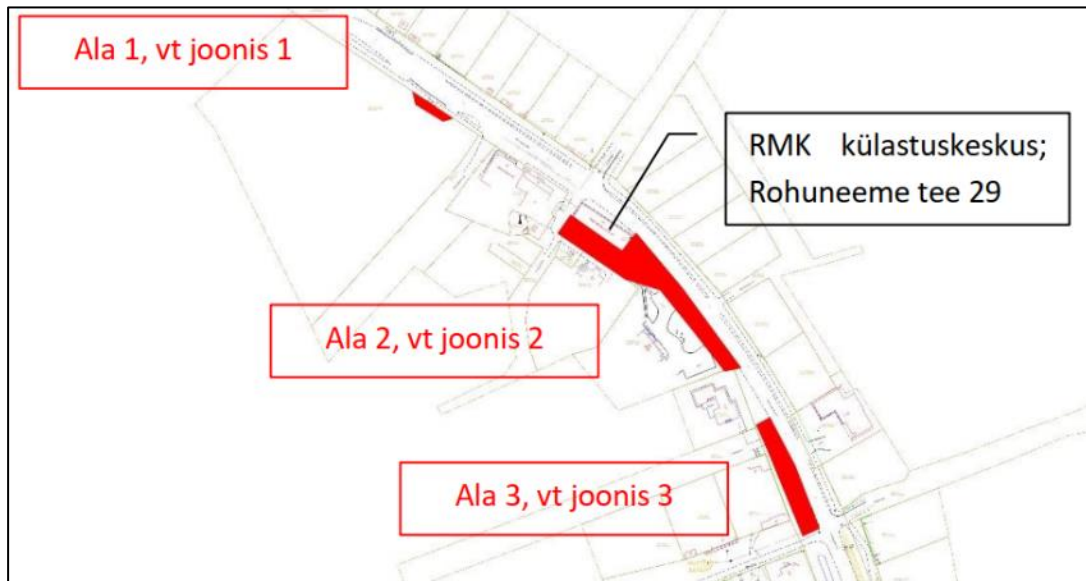
Eesti looduse infosüsteemi (edaspidi ka EELIS) andmetel ei jää kavandatava tegevuse lähedale looduskaitsealade (edaspidi ka LKS) alusel kaitstavaid loodusobjekte. Lähim kaitstav loodusobjekt, Viimsi sanglepik ([KLO1200462](#)) asub kavandatavast tegevusest ca 180 m kaugusel ehk projekti mõjualast väljas.

Projekti koosseisus on uue kergliiklustee koridori jäävate puude väärtuse hindamiseks koostatud dendroloogiline hinnang⁸, mille eesmärgiks oli määrata uuringualal kasvavate puittaimede haljastuslik väärtus vastavalt puittaimede hindamise metoodikale⁹.

Uuringuga on hinnatud puude seisukorda kolmes alas (vt joonis 4.2.1). Uuringuala moodustub kolmest lahustükist, mis kõik asuvad Haabneeme alevikus, Rohuneeme tee ääres. Ala 1, bussipeatuse tagune ala, moodustab osa loodusliku lehtpuupuistu Rohuneeme tee poolsest servast. Ala 2 moodustab Rohuneeme tee 29 idaosa ja kinnistuga piirnev 11251 Viimsi-Rohuneeme tee serv. Alal kasvab istutatud puittaimestik. Kolmanda ala moodustab 11251 Viimsi-Rohuneeme tee serval kasvav puistu Vahtra tee ja Männi tee vahelisel lõigul. Alal kasvab valdavalt istutatud haljastus.

⁸ AB Artes Terrae OÜ; töö nr 24108HI2

⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/417062020004>



Joonis 4.2.1 Uuringuala piirkonnad. Alus: Rohuneeme tee puittaimede hinnang, AB Artes Terrae OÜ; töö nr 24108HI2, 2024

Ala 1 on olnud arvatavasti hall-lepik, mille alla on vohama hakanud hariliku vahtra ja kase tihe looduslik uuendus. Puistu on kogu ulatuses loodusliku metsa laadne, tihe ja hõreda alustaimestikuga.

Ala 2 moodustab osa Rohuneeme tee 29 kinnistu haljastusest ja sellega piirneva maa-ala tänavahaljastusest. Istutused on tehtud vabakujuliselt.

Ala 3 puittaimestiku moodustab Vahtra tee 1 Rohuneeme tee äärde u 80 a tagasi istutatud ülekasvanud kuusehekk ja sangleparida. Nende vahele on tekkinud kohati hariliku vahtra looduslikku uuendust.

Uuringu käigus anti soovitusel puistu haldamiseks:

- Hinnatud puittaimestik on üldiselt hetkeseisus elujõuline ja perspektiivne. Kõik 5. väärtusklassi puud, põõsad, põõsagrupid on soovitatav eemaldada. Vajalik on teha ka võrahooldus dendroloogilise uuringu lisas 1 viidatud taimedele. Eeskätt on oluline eemaldada teede ja radade kohale ulatuvad kuivanud oksad.
- Alal 1 (bussiootepaviljoni taga) on soovitatav teha harvendusraie.
- Alal 2 hetkeseisus jätkata igapäevase hooldusega, otseselt midagi raiuda ei ole vaja.
- Alal 3 teha leppadele võrahooldus ja eemaldada 5. klassi puud. Ülekasvanud kuuseheki võib säilitada või raiuda. Kui raiutakse, raiuda tervikuna. Arvestada tuleb sellega, et ala 3 mustad lepad on jõudmas oma vanusepiirile ja seetõttu väga tundlikud kasvukoha muutustele. 2. klassi määratud lepad tuleks üldjuhul kindlasti säilitada. Seetõttu ei tohi leppade juurekaitsevööndisse, mida arvestada 7,5 m raadiusega tüvest, kaevetöid planeerida. Alternatiivne võimalus on puud raiuda ja asendada.

Teeprojektis on säilitatavate ja likvideeritavate puude valimisel lähtutud dendroloogilises hinnangus toodud kokkuvõttest ja soovitustest. Kitsaste olude tõttu eemaldatakse üksikud kõrgema väärtusega puud, ülejäänud puud püütakse säilitada olemasolevalt.

Projekti elluviimisel lähtuda dendroloogilise uuringu tulemustest. LKS § 45 sätestab, et tiheasustusalal asuvaid üksikpuud, välja arvatud kasvav mets metsaseaduse tähenduses ja viljapuud, tohib raiuda kohaliku omavalitsuse loa alusel (st loa andmise tingimused ja korra kehtestab kohalik omavalitsus).



Joonis 4.2.2 Rajatava kergliiklustee koridori jäävad puud väärtusklasside alusel. Aluskaart: Maa-amet 2024

4.3. Mõju kultuuriväärtustele

Kultuurimälestiste registri¹⁰ andmetel ei jää kavandatava tegevuse lähedusse kultuurimälestisi. Lähim kultuurimälestis, Peeter Suure Merekindluse rannakaitsepatari nr. 13, 1915. a (reg nr 8897), jääb kavandatavast tegevusest ca 800 m kaugusele ehk projekti mõjualast välja.

Maa- ja Ruumiameti pärandkultuuri kaardirakenduse kohaselt jäävad kavandatava tegevuse lähedusse mõned pärandkultuuri objektid. Lähimaks pärandkultuuri objektiks on Haabneeme mõisa ait (reg nr 890:MOA:001). Käesoleval hetkel asub seal RMK Viimsi külastuskeskus, mis jääb kavandatava tegevuse vahetusse lähedusse, st rajatava kergliiklustee kõrvale. Teised pärandkultuuri objektid, Haabneeme mõisa peahoone varemed (reg nr 890:MOA:002), Viimsi metskonna kontor (reg nr 890:MTS:001), jäävad kavandatavast tegevusest juba veidi kaugemale – ca 20-30 m kaugusele.

RMK, mis koordineerib pärandkultuuri kaardistamist, on kaardistamise eesmärgina nimetanud teadmise elushoidmist selle kohta, millist kultuurilist väärtust erinevad objektid kunagi kandnud on. Pärandkultuuriobjektide säilimine ei ole seadusandlikult tagatud, objektid pole otseselt kaitse all, pärandkultuuri kaitsmine ja hoidmine on omaniku vaba voli ja väärikuse küsimus¹³. Seega ei saa võimalikku mõju pärandkultuuri objektidele pidada oluliseks ebasoodsaks keskkonnamõjuks KeHJS mõistes. Samas on RMK lehel esitatud ka põhimõtte, et võimalusel siiski vältida pärandkultuuri objektide hävimist. Seega, kui arvestada, et emotsionaalsel pinnal on religiooni, folkloori ja ajaloo

¹⁰ <https://register.muinas.ee/>

temaatikaga seonduv inimestele oluline, on soovitatav võimalusel vältida pärandkultuuri objektide kahjustamist (sh ehitustegevuse käigus).

Üldiselt, arvestades, kavandatava tegevuse iseloomu ja kaugust, ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju kultuurimälestistele ega pärandkultuuri objektidele.

4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele

Riigitee 11251 Viimsi-Rohuneeme tee jääb Läänemerest ([VEE3000000](#)) tulenevalt ranna piiranguvööndisse, mille ulatus looduskaitseaduse (edaspidi ka LKS) kohaselt on 200 meetrit. Ehituskeeluvööndi ulatus LKS kohaselt linnas ja alevis ning aleviku ja küla selgelt piiritletaval kompaktsel asustusega alal (edaspidi tiheasustusala) on 50 meetrit. Kuivõrd Viimsi metskond 91 kinnistul (KÜ 89001:003:1463) on metsamaa, rakendub LKS § 38 lg 2 ehk rannal ja järve või jõe kaldal metsamaal metsaseaduse § 3 lg 2 tähenduses ulatub ehituskeeluvöönd ranna või kalda piiranguvööndi piirini. Seega paikneb Viimsi metskond 91 maaüksus tervikuna ranna ehituskeeluvööndis ulatusega 200 meetrit. Ranna või kalda ehituskeeluvööndis on uute hoonete ja rajatiste ehitamine keelatud, välja arvatud LKS § 38 lg-te 4 ja 5 erisuste korral. Ehituskeeld ei laiene muuhulgas kehtestatud detailplaneeringuga, kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud avalikult kasutatavale teele (LKS § 38 lg 5 p 10). Planeeritav kergliiklustee on kavandatud Viimsi valla üldplaneeringu teemaplaneeringus „Lapsesõbralik Viimsi“ ning koostamisel olevas Viimsi valla üldplaneeringus, mistõttu on kavandatav tegevus LKS nõuetega kooskõlas.

Ilma ääre kivita lahenduste puhul on sademeveed juhitud tee kõrval asuvatele haljasaladele ja kraavidesse. Ääre kividega lahenduste puhul, kui sademevett ei ole võimalik juhtida haljasaladele (olemasoleva sõidutee pikikalle kohati väga väike), on projekteeritud restkaevud. Uue kergliiklustee rajamine tingib osaliselt ka olemasolevate kraavide rekonstrueerimise. Eesvoolud ja truubid jäävad enamjaolt samaks.

Sademevee arvutusliku vooluhulga leidmisel on kasutatud EVS 843 standardi vihmaintensiivsust, mis vastab asukohale Tallinn. Arvutusvihma kestuseks on valitud 10 minutit, korduvusperiood 2 aastat. Projekteeritud sademeveetorustiku valgala suuruseks on 1190 m². Projekteeritud sademeveekanaliseerimise arvutuslik vooluhulk on 21,5 l/s.

Viimsi Vallavolikogu 12.11.2024 määruse „Viimsi valla ühisveevärgi ja -kanaliseerimise arendamise kava vastuvõtmine aastateks 2024-2036“¹¹ kohaselt on Haabneeme aleviku pinnakate ja sademevee juhtimiseks selgelt ebapiisava ulatusega, mistõttu ei soovitata Haabneemes, vähemalt mitte üldisemalt ja massiliselt, sademevee kohtkäitlusena selle pinnasesse immutamist. Lisaks on Viimsi valla ühisveevärgi ja -kanaliseerimise arendamise kavas toodud, et see ei tähenda, et sademevee kohtkäitlus või alternatiivne käitlus oleks Haabneeme alevikus täielikult välistatud, kindlasti on mõeldav näiteks sademevee puhverdamine äkk-koormuse vähendamiseks enne selle juhtimist lahkvoolsesse sademeveekanaliseerimise ning sademevee juhtimine kraavi – nii nagu on käesolevas projektis lahendatud.

Sademevee ärajuhtimise projektlahenduse väljatöötamise osas on tehtud koostööd AS-ga Viimsi Vesi. Vee-ettevõtja arvamuste ja ettepanekutega on projektlahenduse väljatöötamisel arvestatud.

Kergliiklusteelt kogutava sademeveega ei kaasne (tulenevalt kergliikluse iseloomust) olulist reostuskoormust.

¹¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/422112024003>

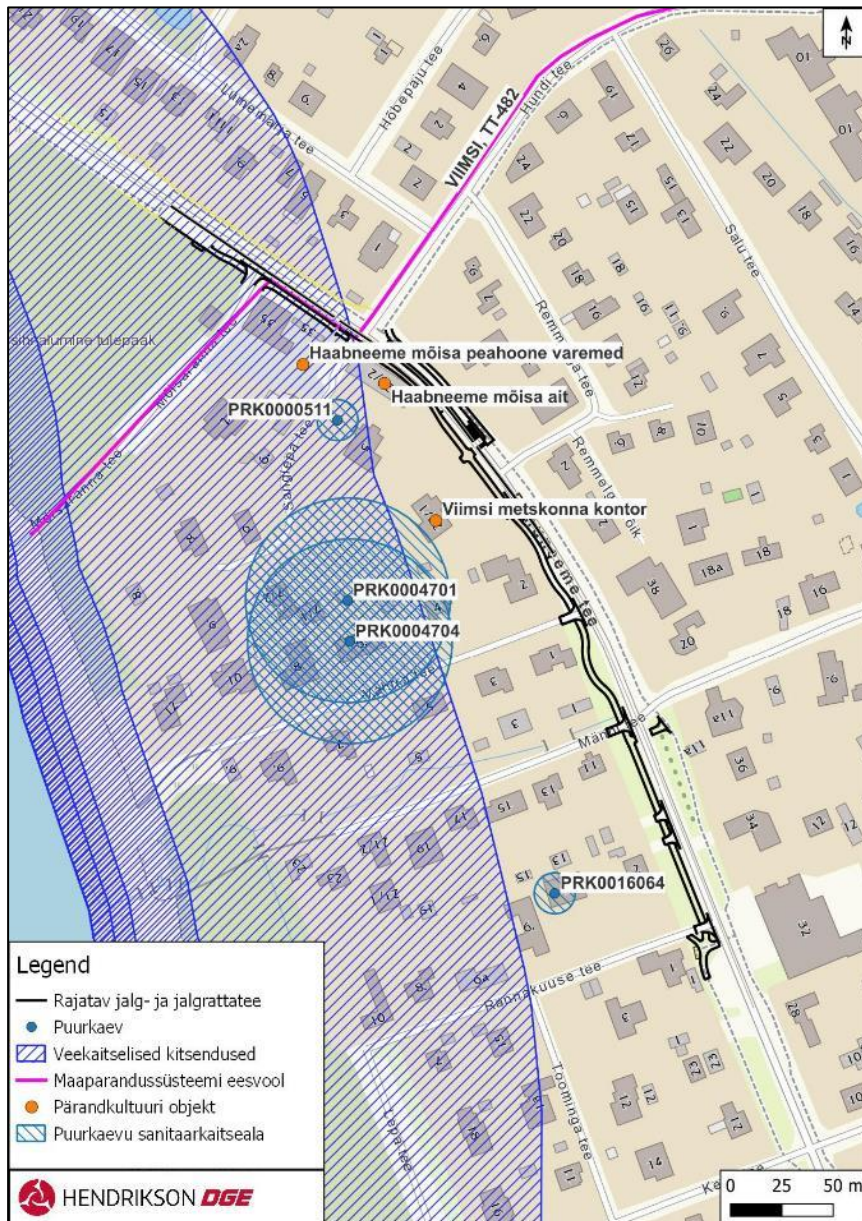
Keskkonnaportaali¹² andmetel jäävad projektiga kavandatavale tegevusele lähimad puurkaevud (PRK0000194, PRK0000511) kavandatavast tegevusest ca 35-80 m kaugusele. Kavandatav tegevus (sh projektlahendus) puurkaevude sanitaarkaitsealale ei ulatu ja seetõttu ei ole põhjust eeldada puurkaevudele olulist ebasoodsat mõju.

Kavandatava tegevuse alale jääb maaparandussüsteemi eesvool VIIMSI, TT-482 (ehitise kood: 4031340200020/001). Maaparandusseaduse § 50 lg 1 sätestab, et kui kinnisasjale, millel paikneb maaparandussüsteem, kavandatakse muud ehitist, mis ei ole maaparandussüsteemi hoone ega rajatis, kooskõlastab ehitusprojekti või ehitusteatise alusel ehitise kavandamise või maaparandussüsteemi või selle eesvoolu kaitselõigu veetaseme reguleerimise kavatsuse ehitus- või muu loa andja või ehitusteatise menetleja Põllumajandus- ja Toiduametiga. **Lähtuvalt eeltoodust tuleb ehitusprojekt Maa- ja Ruumiametiga kooskõlastada.**

Projekti elluviimisel tuleb tööde käigus tähelepanu pöörata ka veekaitsemeetmetele. Ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel.

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

¹² <https://register.keskkonnaportal.ee/register>



Joonis 4.4 Kavandatava tegevuse paiknemine pärandkultuuri objektide, puurkaevude ja veekaitsealaste piirangute suhtes.
Aluskaart: Maa-amet 2024

4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Kavandatava tegevuse ala vahetusse lähedusse jääb mitmeid elu- või ühiskondlikke hooneid, mis on paratamatu, sest tegemist on tiheasustusalaga. RMK Viimsi külastuskeskuse hoonest möödaminekuks, et ristlõikesse mahuks ka min mõõtudega uus kergliiklustee, on vaja põhitee telge nihutada ja sõidutee kurv järsemaks muuta. Seoses sellega nihkub sõidutee lähemale Rimmelga tee kinnistutele: Rimmelga tee 3 (KÜ 89001:022:0850), Rimmelga tee 7 (KÜ: 89001:022:0970), Rimmelga tee 9 (KÜ: 89001:022:0980) ja Rimmelga tee 5 (KÜ 89001:022:0960). Kõige rohkem nihkub sõidutee eluhoonele lähemale Rimmelga tee 5 kinnistul - kuni ca 1,8 m.

Keskkonnamüra normtasemed on kehtestatud keskkonnaministri 16. detsembri 2016. aasta määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja

hindamise meetodid¹³ (edaspidi ka määrus nr 71). Määrusega on kehtestatud eraldi müraalased normatiivid liiklusrumale. Liiklusrumal osas kehtestatud piirväärtused on toodud tabelis 1.

Tabel 1. Liiklusrumal piirväärtused: müra hinnatud tase päeval (L_d) ja öösel (L_n), dB

Ala kategooria üldplaneeringu alusel	I virgestusrajatiste maa- alad ehk vaiksed alad	II haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaaltoolekande- asutuste ning elamu maa-alad, rohealad	III keskuse maa-alad IV ühiskondlike hoonete maa- alad
Müra piirväärtus	55/50	60/55 65 ¹ /60 ¹	65/55 70 ¹ /60 ¹

¹lubatud müratundlike hoonete teepoolsel küljel

Riigitee nr 11251 Viimsi-Rohuneeme teele, on koostatud tiheasustusala välisõhu strateegiline mürakaart (edaspidi ka mürakaart). Mürakaardi abil antakse üldhinnang tiheasustusala või põhimaantee, põhiraudtee ja põhilennuvälja tekitatud müratasemete kohta. Olemasolevad müratasemed on kättesaadavad Maa- ja Ruumiameti mürakaardi rakendusest¹⁴. Vastavalt [mürakaardile](#) on piirnorme ületav päevase aja mürataseme 65 dBA isojoon 7,86 m kaugusel lähima müratundliku hoone (antud juhul eluhoone) teepoolsest küljest ehk müratase ei ületa piirnorme (vt joonis 4.5). Kui arvestada, et vastavalt projekteerimistingimustega kaasas olevale eskiisjoonisele nihkub sõidutee ehk müraallikas ca 1,8 m Remmelga tee 5 eluhoonele lähemale ja sellest tulenevalt nihkub samuti mürataseme isojoon sama palju eluhoonele lähemale, siis piirnorme ületav müratase jääb ca 6,06 m kaugusele hoone teepoolsest küljest ning seega ei ületa määrusega nr 71 kehtestatud normtasemeid.

Strateegilist mürakaarti ja siseriikliku mürakaarti uuendatakse iga 5 aasta tagant. Välisõhus leviva müra strateegilise kaardistamise abil püütakse hinnata müra häirivust, tehes kindlaks kõrgete müratasemetega piirkonnad, ning luua tingimused vaiksete piirkondade määramiseks, eesmärgiga neid säilitada. Strateegilise mürakaardi tulemuste põhjal koostatakse müra vähendamise tegevuskava, milles analüüsitakse müra vähendamise vajadust ja võimalusi (st kui riigitee nr 11251 Viimsi-Rohuneeme teelõigul müra normtasemed modelleerimise tulemuste alusel on eluhoonete teepoolsel küljel ületatud, siis koostatakse eraldi müra vähendamise tegevuskava).

Käesoleva projekti eesmärgiks on eelistada kergliiklust ning ka tehniliste lahenduste kaudu vähendada sõiduauto igapäevast kasutamist, mistõttu on kavandataval tegevusel ehituse järgselt müra, vibratsiooni ja õhusaaste osas eeldatavalt pigem soodne mõju.

¹³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>

¹⁴ <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/myrakaart>



Joonis 4.5 Väljavõte Maa- ja Ruumiameti 2022. a strateegilisest mürakaardist.

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusaegsed müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel elamualadel ajavahemikul 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud II mürakategooria tööstusmüra normtaset.

Kõrgemaid vibratsioonitasemeid põhjustavate ehitustööde puhul tuleb eelnevalt veenduda, et need ei kahjustaks lähedal asuvaid hooneid, vajadusel näha ette meetmed kahjustuste vältimiseks (valida sobivad töömeetodid, näiteks seada tingimused vibrorullide kasutamisele ehitiste läheduses; võimalusel vältida liigniiske pinnase teket, kus vibratsioon paremini levib jne). Põhjendatud vajadusel (lähimate tundlike hoonete puhul) tuleb kaaluda keskkonnanahäiringu suuruse täpseks määramiseks vibratsioonitasemete kontrollmõõtmiste teostamist reaalses tööolukorras.

Kuna vibratsiooniga kaasnedavad probleemid on otseselt seotud inimeste vara ja selle väärtusega, on vajadusel soovitatav rakendada ennetavaid abinõusid, et vältida hilisemaid vaidlusi kahjude konstateerimise üle. Vaidluste vältimiseks võib olla otstarbekas enne ehitustööde algust fikseerida tööde võimalikku vibratsiooni mõjualasse jäävate hoonete ja olulisemate rajatiste tehniline seisukord. Kuna reaalsed vibratsioonitasemed sõltuvad oluliselt konkreetsetest töömeetoditest, kasutatavast tehnikast ning keskkonnatingimustest töö teostamise ajal, pole eelhindangu raames mõistlik määrata ühest kaugust meetrites, millest alates hoonete ja rajatiste seisukorra fikseerimine on otstarbekas. On soovitatav, et vastava põhjendatud ettepaneku fikseeritavate hoonete ja rajatiste osas teeb ehitustööde teostaja enne ehitustööde algust ja kooskõlastab selle tellijaga.

Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut ühiskondlikku ruumi (sh parki) ja majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmuvaaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

Projektiga kavandatakse ka valgustust. Üleliigset valgustamist võib käsitleda valgusreostusena, mis võib tuua kaasa häiringud nii inimestele kui ka looduskeskkonnale. LED lampide odavamaks ja

tõhusamaks muutumine on endaga kaasa toonud valgusreostuse avaldumise riski suurenemise, mis on põhjustatud näiteks valest paigaldamisest ning ebaotstarbekatest (sh liigsetest) ja ebasobivate tehniliste parameetritega lampidest. Valgusreostuse puhul saab eristada ehitusperioodiga seotud võimalikku valgusreostust ning hilisemat kasutusaegset valgusreostust. Ehitusperioodil võivad valgusega seotud häiringuid põhjustada ehitusmasinate valgustid ning ehitus- ja ladustamisalade valgustamine. Kasutusaegselt sõltub valgusreostuse ulatus kasutatavate valgustite paiknemisest ning tehnilistest parameetritest.

Valgustuse projekteerimisel tuleks seega tähelepanu pöörata üleliigse valgusreostuse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile ja üleliigse valguse hulk on minimaalne. Kindlasti peaksid valgustid olema ka optimaalse võimsusega.

Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.

Eeltoodud meetmete järgmisel on võimalik minimeerida müra, vibratsiooniga ning valgusreostusega seotud võimalikke häiringuid ning seeläbi ära hoida olulise ebasoodsa mõju avaldumist.

4.6. Jäätmekäitlus

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Viimsi valla jäätmehoolduseeskirjas¹⁵ olevate nõuetega.

Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.

Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.

4.7. Avariolukorrad

Ehitusperioodil tuleb avariolukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/422082024017>

5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 11251 Viimsi-Rohuneeme tee km 1,13-1,58 lõigule kergliiklustee ehitamise põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja määruses nr 31¹⁶ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti järeldusele, et käesoleva projekti puhul ei ole KMH vajalik, kuna vastavalt KeHJS ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

Ebasoodsa mõju vältimiseks on soovitatav arvestada järgmiste asjaoludega ning rakendada all kirjeldatud meetmeid:

- Tööde planeerimisel ja teostamisel lähtuda dendroloogilise uuringu tulemustest ja soovitustest (vt täpsemalt ptk 4.2 ja eraldi dendroloogilise uuringu aruanne).
- Raadamine tiheasustusalal tuleb toetada kohaliku omavalitsuse loa alusel (vt täpsemalt ptk 4.2).
- Võimalusel vältida pärandkultuuri objektide kahjustamist, sh ehitustegevuse käigus (vt ptk 4.3).
- Ehitusprojekt tuleb kooskõlastada Maa- ja Ruumiametiga (vt ptk 4.4).
- Projekti elluviimisel tuleb tööde käigus tähelepanu pöörata ka veekaitsemeetmetele. Ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusaegsed müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel elamualadel ajavahemikul 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud II mürakategooria tööstusmüra normtasest.
- Kõrgemaid vibratsioonitasemeid põhjustavate ehitustööde (nt vibrorullide kasutamine) puhul tuleb eelnevalt veenduda, et need ei kahjustaks lähedal asuvaid hooneid, vajadusel näha ette meetmed kahjustuste vältimiseks (valida sobivad töömeetodid, näiteks seada tingimused vibrorullide kasutamisele ehitiste läheduses; võimalusel vältida liigniiske pinnase teket, kus vibratsioon paremini levib jne).
- Kuna vibratsiooniga kaasneda võivad probleemid on otseselt seotud inimeste vara ja selle väärtusega, on vajadusel soovitatav rakendada ennetavaid abinõusid, et vältida hilisemaid vaidlusi kahjude konstateerimise üle. Vaidluste vältimiseks võib olla otstarbekas enne ehitustööde algust fikseerida (nt fotodel jäädvustada) tööde võimalikku vibratsiooni mõjualasse jäävate hoonete ja olulisemate rajatiste tehniline seisukord. Kuna reaalsed vibratsioonitasemed sõltuvad oluliselt konkreetsetest töömeetoditest, kasutatavast tehnikast ning keskkonnatingimustest töö teostamise ajal, pole käesoleva KMH eelhindangu raames mõistlik määrata ühest kaugust meetrites, millest alates hoonete ja rajatiste seisukorra fikseerimine on otstarbekas. On soovitatav, et vastava põhjendatud ettepaneku fikseeritavate hoonete ja rajatiste osas teeb ehitustööde teostaja enne ehitustööde algust ja kooskõlastab selle tellijaga.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

¹⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

- Valgustuse projekteerimisel tuleks seega tähelepanu pöörata üleliigse valgusreostuse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile ja üleliigse valguse hulk on minimaalne. Kindlasti peaksid valgustid olema ka optimaalse võimsusega.
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada.
- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Viimsi valla jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega. Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Ehitusperioodil tuleb avariiolukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

LISA. FOTOD PROJEKTIALALT



Foto 1 Kavandatava kergliiklustee algus ning olemasoleva kergliiklustee jätkamine Rannakuuse teelt (kohalik tee nr 8900085)



Foto 2 Vaade kavandatava kergliiklustee asukohale ning olemasolevatele kraavidele



Foto 3 Vaade lähimale elamule Vahtra tee 2 kinnistul (KÜ 89001:001:0833)



Foto 4 Planeeritava kergliiklustee kavandatav asukoht lähima elamu Vahtra tee 2 kinnistul (KÜ 89001:001:0833)



Foto 5 Vaade väärtusklass nr 1 (kleepjad robiiniad) ja nr 4 (kuused) puittaimedele



Foto 6 Vaade kavandatavale kergliiklustee asukohale pärandkultuuri objekti Viimsi metskonna kontori juures (reg nr 890:MTS:001; käesoleval hetkel RMK Viimsi kontor)



Foto 7 Vaade lähimale pärandkultuuri objektile Haabneeme mõisa ait (reg nr 890:MOA:001; käesoleval hetkel RMK Viimsi külastuskeskus)



Foto 8 Vaade pärandkultuuri objektile Haabneeme mõisa peahoone varemed (reg nr 890:MOA:002)



Foto 9 Kavandatava kergliiklustee lõpp Mõisaranna teelt (tee nr 8900902)



Foto 10 Kavandatava kergliiklustee jätkamine Mõisaranna teelt. Vaade olemasolevale bussipeatusele „Meremärgi“ ning puistule Viimsi metskond 91 kinnistul



Foto 11 Vaade maaparandussüsteemi eesvoolule VIIMSI, TT-482 (ehitise kood: 4031340200020/001)