

Riigitee nr 13138 Lagedi-Oru km 0,000-1,640 põhiprojekti

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 22004401

Tartu-Tallinn 2023

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht (litsents: KMH0162)



HENDRIKSON & KO

Raekoja plats 8
51004 Tartu
tel +372 740 9800

Maakri 29
10145 Tallinn
tel +372 617 7690

Hendrikson & Ko
www.hendrikson.ee
hendrikson@hendrikson.ee

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 KESKKONNA-MÕJU	10
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	10
4.2. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele	14
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	16
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	16
4.5. Mür, vibratsioon ja õhukvallteet, valgus	18
4.6. Jäätmekäitlus	18
4.7. Avariolukorrad	19
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	20

1. SISSEJUHAATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnavalne konsultatsioon riigitee nr 13138 Lagedi-Oru km 0,000-1,640 põhiprojektile. Rekonstrueeritav lõik asub Ida-Viru maakonnas, Toila vallas Konju külas ja Kohtla-Järve linna Oru linnaosas (joonis 1.1).

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

Kavandatava tegevuse kirjeldamisel ning hinnangu andmisel on aluseks Roadplan OÜ poolt koostatud projekti seletuskiri ja projekti joonised seisuga detsember 2022.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht (tähistatud punase joonega).
Allikas: Maa-amet 2022

2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTIID

Keskkonnamõju hindamise (KMH) vajadust reguleerib keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS), vastu võetud 22.02.2005¹. 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 keskkonnamõjuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõjuga 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 eelhindangu selle kohta, kas järgmiste valdkondade tegevusel on oluline keskkonnamõju:

10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine.

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/103012022010>

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 kehtestatud täpsustatud loetelu „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“².

Vastavalt VV määrusele:

§ 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, pöördeladade, tagasipöördeladade, 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.

Antud juhul on tegu „infrastruktuuri ehitamise või kasutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10) ning vastavalt VV määrusele nr 224 §13 p 8 kohase tegevusega (kuna projektiga nähakse ette teekatte osalist laienemist ning kergliiklustee rajamist sõiduteest kaugemale).

Seega peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2. Sellest tulenevalt sõltub KMH vajadus eelhindangu tulemusest.

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhindang

(1) eelhindangu 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 keskkonnaelementide 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;

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/122092020003>

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 eelhindangu 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 eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.³

§ 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 määrusest nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“.

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/118082017003>

3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

Vastavalt tehnilisele kirjeldusele on projekti eesmärgiks olemasoleva maantee rekonstrueerimine, mis sisaldab tee katendi ning muldkeha remonti (sh olemasolevaid ristmikke ja mahasõite, bussipeatuseid, teeületuskohti, vete äravoolusüsteeme, liikluskorraldusvahendeid jms) ning tehniliselt vajaliku teemaa määramist, et parandada teekonstruktsiooni kandevõimet ja tõsta liiklusohutuse taset ning sõidumugavust (vt joonis 3.1).

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus ja paekivi). 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. Energiamahukuse osas on tegemist tavapärase tee-ehitusega, mille energiakulu ei põhjusta olulisi ebasoodsaid mõjusid.

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

Alljärgnevalt on esitatud kavandatava tegevuse detailsem kirjeldus, vastavalt projekteerijalt saadud infole.

Plaanilahendus

Lõik PK 0+94 – PK 11+30

Projekteeritav maanteelõik on riigitee nr 1 poolsest otsast kokku viidud Roadplan OÜ tööga nr 2016-91. Projekteeritud lahendus vastab piirkiirusele 80 km/h ning tasemele „rahuldav“. Tuginedes projekteeritavale kiiruspiirangule ning olemasolevale liiklussagedusele on sõiduraja laiuseks valitud 3,0 m. Nii kindlustatud peenar kui ka tugipeenar on mõlemad laiusega 0,5 m.

Kuigi projekteeritav tee telg järgib suures enamuses olemasolevat telge, on km 0,103 – 0,287 jäävat plaanikõverat ja eelkõverikke muudetud nii, et need vastaksid minimaalsetele 80 km/h projektkiiruse väärtustele. Plaanikõvera raadiust on tõstetud $R=330$ m, et tagada erandlikul juhul lubatud 2,5% viraažikalle.

Projekti raames ühendatakse bussipeatus „Oru rist“ ümberkaudsete kergliiklusteedega. Rajatava kergliiklustee laius on 2,5 m.

Mahasõit riigiteelt Ahtme metskond 10 (80301:001:0006) kinnistule lahendatakse eraldi projektiga vastavalt Transpordiameti tingimustele nr 7.1.-1/21/28012-2.

Lõik PK 11+30 – 16+80

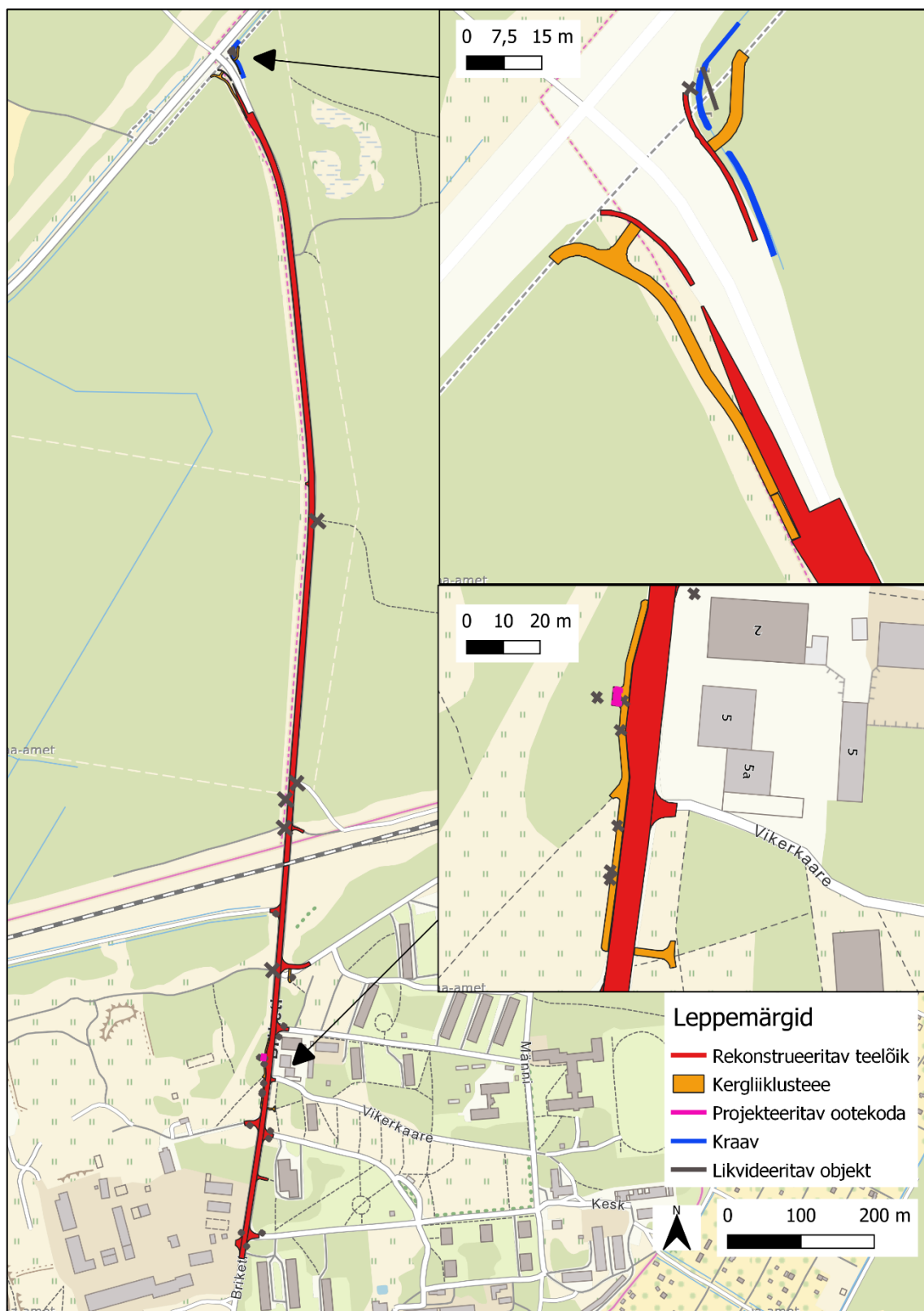
Sõidutee ristlõige on sarnaselt asulavälisele lõigule sõiduraja laiusel 3,0 m. Kindlustatud peenar ja tugipeenar on mõlemad projekteeritud laiusel 0,5 m.

Olemasolevas olukorras kulgeb peatee Briketi tänavalt Kesk tänavale. Liiklusohutuse suurendamiseks kulgeb projektlahenduse järgselt peatee mööda Briketi tänavat.

Riigiteega ristuvate tänavate ristmikud on vastavalt EVS 843:2016 „Linnatänavad“ lahendatud ühetsentrilise raadiusega $R=12$ m. Briketi tn 20 (32222:001:0002) kinnistule viiv mahaõit on suuremõõtmeliste sõidukite suurema liiklussageduse tõttu projekteeritud raadiusega $R=15$ m.

Briketi tn 5 (32222:002:0033) ning Virmalise tn 2 (32222:002:0035) kinnistute asfaltplatsi ja riigitee vahele on nende eraldamiseks ja liiklusohutuse suurendamiseks projekteeritud äärekiviga saared. Ühtlasi on saarte transpordimaale mahutamise eesmärgil olemasolevaga võrreldes nihutatud vähesel määral sõidutee telge bussipeatuse poole. Kinnistutele ligipääsu tagamiseks on kahe saare vahele ette nähtud 7,0 m laiune juurdepääs.

Riigitee nr 13138 km 1,403 jääv bussipeatus „Oru kauplus“ on projekteeritud avatud taskuga. Bussipeatuse täisosa pikkus on 18 m, millele eelneb 16 m pikkune kiil ning järgneb 12,5 m pikkune kiil. Bussitasku laius koos kindlustatud peenraga on 3,0 m. Bussipeatuse projekteerimisel on arvestatud ootepaviljoni rajamisega. Bussipeatus on ühendatud läheduses asuvate jalgteedega. Bussipeatuse lähisteel on projekteeritud 2 korrektselt markeeritud ülekäigurada – üks Grossi kaupluse juurde ning teine ühendab projekteeritavat jalgteed ja Vikerkaare haljasala P1 (32201:001:0678) kinnistule jäävat jalgteed.



Joonis 3.1 Projektiga kavandatav tegevus. Aluskaart: Maa-amet 2022

4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (T13138 Lagedi-Oru km 0,000-1,640 põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata sõiduteel juba olemasoleva liikluse kogumõju. Kuna on tegemist olemasoleva sõiduteega, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevusega. Projektiga parandatakse antud kohas liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil, läbi õnnetuste ohu vähendamise, looduskeskkonnale ja inimese tervisele ka soodne mõju.

Alljärgnevalt on välja toodud teemad, tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille puhul on kavandatava tegevuse iseloomu ja asukohta arvesse võttes ebasoodsa mõju avaldumise oht tõenäolisem või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 5.

Võimalike mõjude analüüsimisel on vastavalt Keskkonnaministri 16.08.2017 määrusele nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ arvesse võetud võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnemise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid. Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

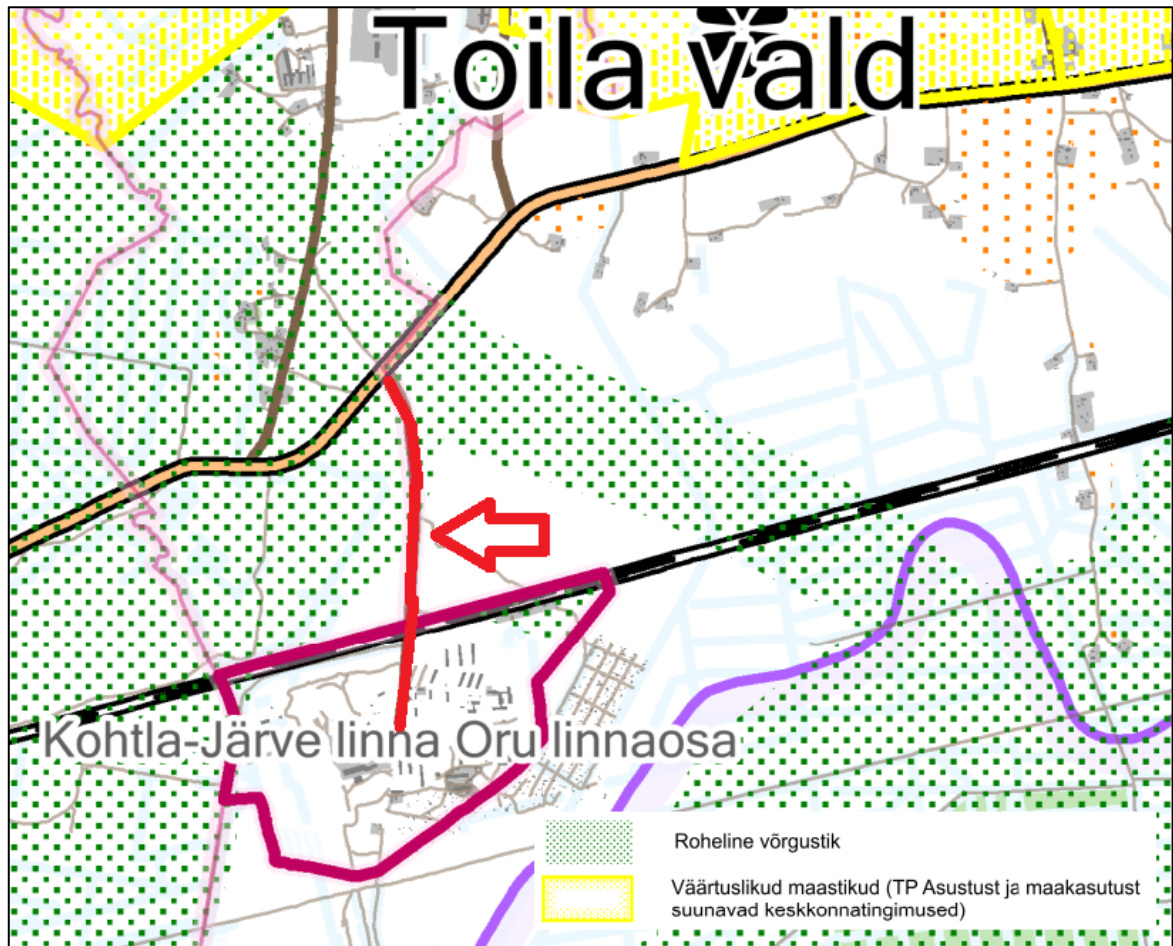
4.1. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOSSED ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA, MÕJU MAAKASUTUSELE

Projektiala asub Ida-Viru maakonnas osaliselt Toila vallas ning Kohtla-Järve linna Oru linnaosas.

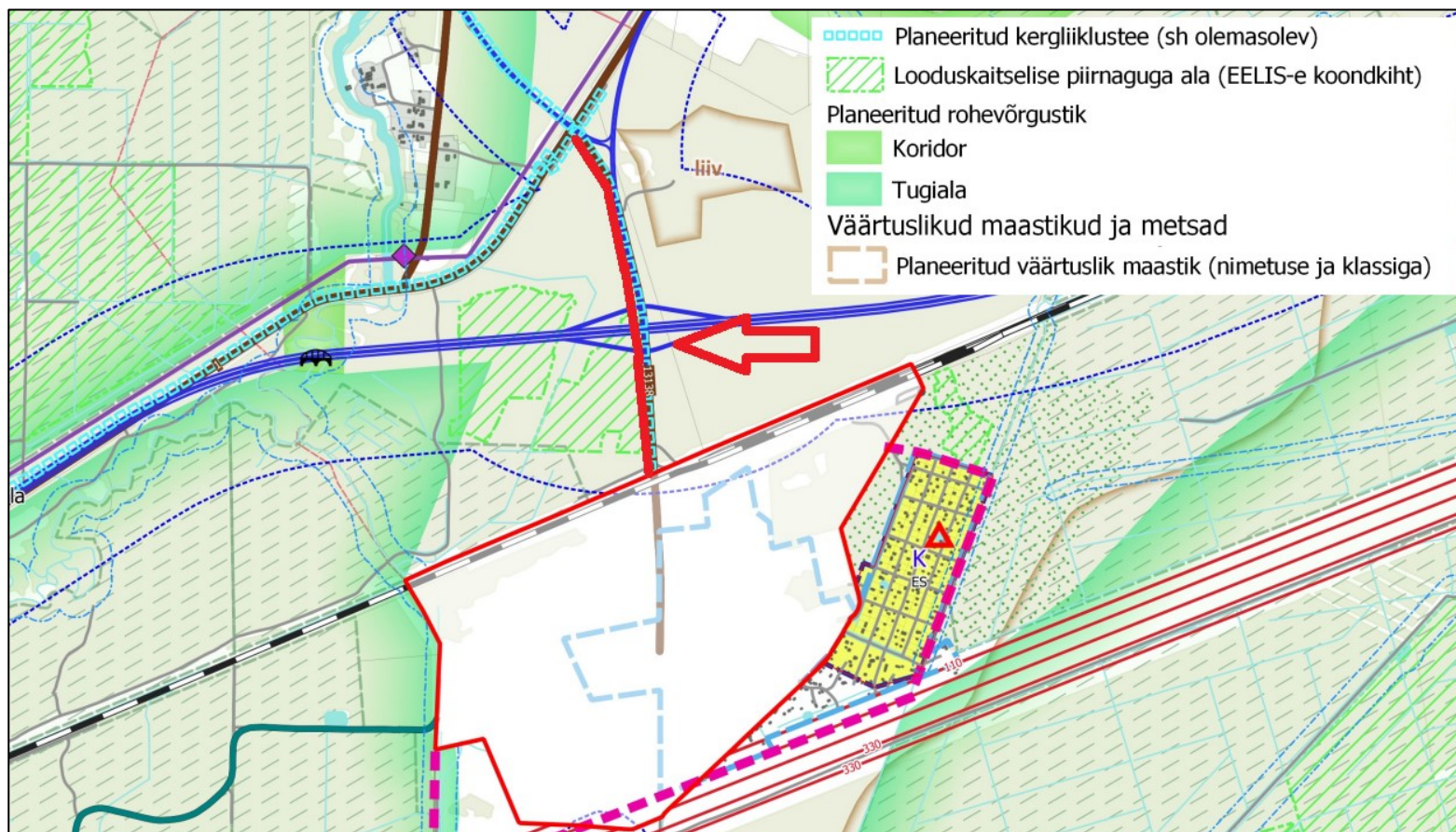
Toila Vallavolikogu 30.03.2022 otsusega nr 16 võeti vastu Toila valla uus üldplaneering ning Oru linnaosa üldplaneering on kehtestatud 2010. aastal. Nii maakonnaplaneeringus kui ka nimetatud üldplaneeringutes ei ole otseselt olemasolevate teede rekonstrueerimist käsitletud. Projektiga kavandatav kergliiklustee jääb nii Toila valla üldplaneeringu kui ka Oru linnaosa üldplaneeringu kaartidel märgitud planeeritava kergliiklustee alale (vt joonis 4.2 ja 4.3). Seega on kavandatav kergliiklustee kooskõlas üldplaneeringute kergliiklusteede arendamise eesmärkide ja suunistega.

Ida-Viru maakonnaplaneeringu „Ruumilised väärtused“ kaardi alusel jääb kavandatav tegevus osaliselt rohelise võrgustiku alale, Toila valla (uues) üldplaneeringus ning Oru linnaosa (vanas) üldplaneeringus samas kohas rohelist võrgustikku (ega väärtuslikku maastikku) ette nähtud pole (vt joonised 4.1-4.3). Aga tulenevalt projekti olemusest (olemasoleva teelõigu rekonstrueerimine teemaa piires ning kergliiklustee lisamine), ei oleks põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist (ka maakonnaplaneeringu järgsele) rohelisele võrgustikule, barjääri elusloodusele projektiga oluliselt ei suurendata.

Kuna kavandatava tegevusega on ette nähtud kergliiklustee rajamist olemasoleva maantee kõrvale, siis võib olla vajalik võõrandada olemasoleva tee kõrvast maad ning maakasutus selles osas muutub. Arvestades aga kavandatava tegevuse mahtu, võib öelda, et sellega ei kaasne maakasutusele olulist ebasoodsat mõju. Projektiga ei halvendata juurdepääsusi kinnistutele, uusi alasid hõlmatakse minimaalselt.

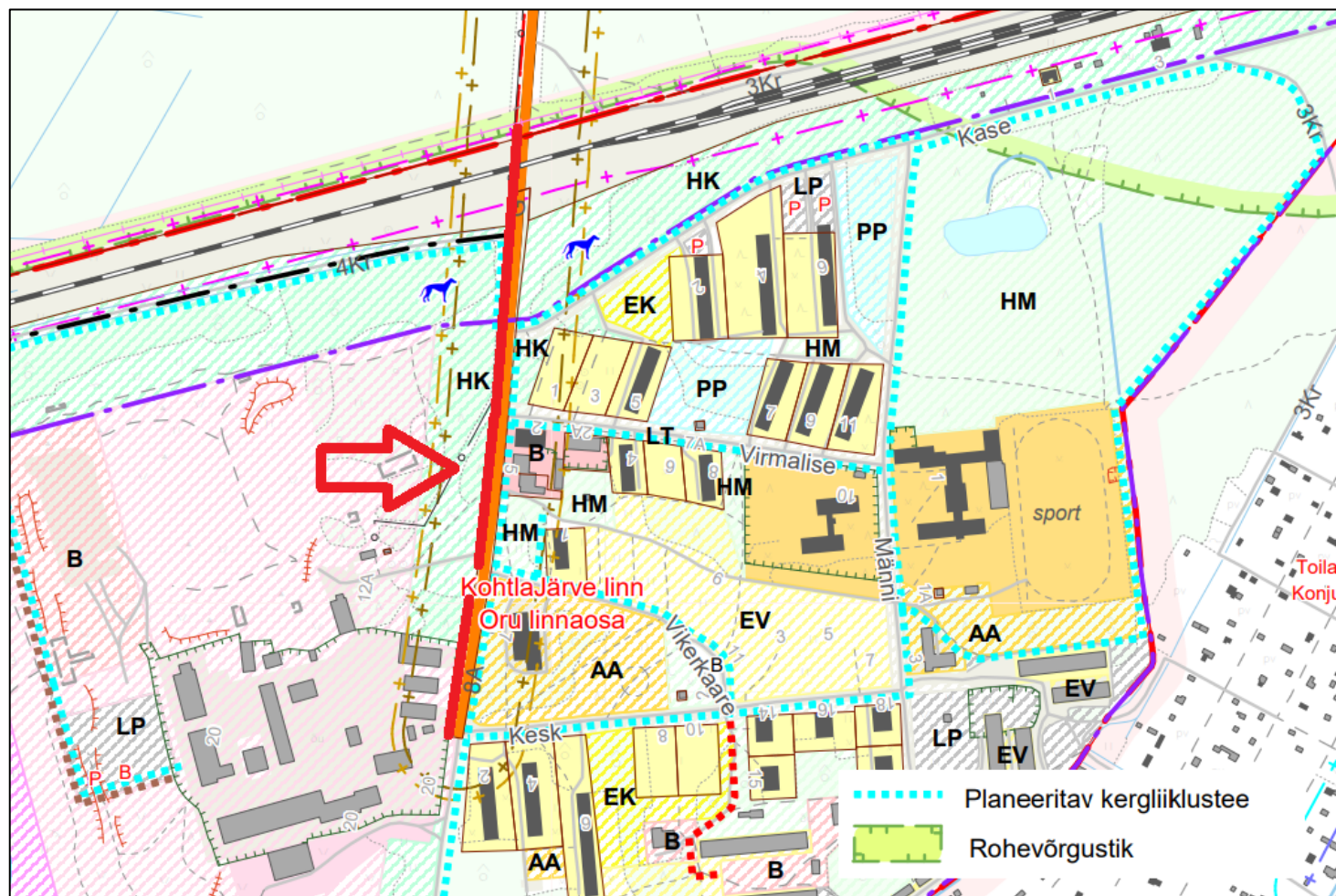


Joonis 4.1 Väljavõte Ida-Viru maakonnaplaneeringu „Ruumilised väärtused“ kaardilt. Kavandatava tegevusega asukoht on tähistatud punase noole ja joonega.



Joonis 4.2 Väljavõte Toila valla „Põhijoonise“ kaardilt. Kavandatava tegevusega asukoht on tähistatud punase noole ja joonega.

(Sinise joonega on kaardile kantud „Planeeritud oluliselt muudetav teelõik“ (Toila-Oru maantee). Kuigi see ristub käesoleva projektiga projekteeritava teega, ei ole sellel käesoleva projektiga seost – käesolev projekt on olemasoleva tee rekonstrueerimiseks, sinisega on kujutatud võimalik uus perspektiivne ristuv tee.)



Joonis 4.3 Väljavõte Oru linnaosa üldplaneeringu „Maakasutusplaani“ kaardilt. Kavandatava tegevusega asukoht on tähistatud punase noole ja joonega.

4.2. MÕJU KAITSTAVATELE LOODUSOBJEKTIDELE

Lähim Natura 2000 võrgustikku kuuluv ala, kuuluv Päite loodusala (RAH0000170) jääb rekonstrueeritavast teelõigust enam kui 3 km kaugusele. Mõju sellele puudub. Samuti ei asu mõjupiirkonnas siseriiklikke looduskaitse aluseid alasid.

Andmebaasi EELIS andmetel asub rekonstrueeritava teelõigu vahetus läheduses II kategooria kaitsealuse liigi – kanakulli leiukoht (KLO9126232, vt joonis 4.4)⁴.

Keskkonnaamet on käesoleva projekti raames andnud oma 14.06.2022 kirjaga nr 6-2/22/11608-2 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles ütleb muuhulgas järgmist:

*Rekonstrueeritav teetrass piirneb inventeeritud II kaitsekategooria kaitsealuse linnuliigi kanakulli (*Accipiter gentilis*) elupaigaga, kuid tegemist ei ole püsielupaigaga looduskaitseaduse (LKS) mõistes. Tegevusel kanakulli elupaigas tuleb lähtuda LKS §-s 55 toodud isendi kaitse põhimõtetest ja vältida häirimist pesitsusperioodil 1. märtsist kuni 31. juulini.*

Kanakulli kaitse tegevuskava toob välja: "kanakulli pesitsust ohustavad eeskätt lähemal kui 300 m kaugusel pesast toimuvaid raied ja selle soovitusel mittejärgimist tuleks käsitleda liigi häirimisena. Puidu väljavedu mööda teid, mis läbivaid seda tsooni, on lühiajalise mõjuga, rohkem häirib metsamaterjali laoplatside rajamine pesale lähemale kui 300 meetrit". St, oluliseks häiringuks võib pidada pigem püsivat muutust maastikus, mitte ajutist müra ja seda ka eelkõige 300 m ulatuses.

Antud leiukohas on pesa avastatud 2019. aastal ja see asub käesoleva projektiga rekonstrueeritavast maanteest üle 370 m kaugusel.

Avalikus versioonis varjatud.

Kirjeldatud tingimustes ei ole põhjust pidada projekteeritava Lagedi-Oru tee liiklust ja ka tavapäraseid rekonstrueerimistöid sellel (olemasoleva katte freesimine, ülekate jm) pesale olulist häiringut põhjustavaks. Sellegipoolest on soovitatav mürarikkamaid ehitistöid elupaiga läheduses võimalusel minimeerida kanakulli pesitsusperioodil 1. märtsist kuni 31. juulini. Vältida ehitusaegseid tegevusi (sh ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, tehnika parkimiskohad jms) otseselt elupaiga alal.

⁴ Vastavalt looduskaitseaduse § 53 lg 1 on I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud. Asutusesiseseks kasutamiseks koostatud eelhindangu versioon sisaldab joonisel 4.4 infot II kaitsekategooria liigi elupaiga asukoha kohta. Käesolevas avalikustatavas versioonis on vastav teave eemaldatud.

Avalikus versioonis varjatud.

Vastavalt looduskaitseaduse § 53. (1):

„I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine
massiteabevahendites on keelatud.“

Joonis 4.4 Kavandatava tegevuse paiknemine piirkonna keskkonnakaitseliste objektide suhtes. *Aluskaart: Maa-amet 2022*

4.3. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

Muinsuskaitse aluseid kultuurimälestisi projekti mõjupiirkonnas ei paikne.

Keskkonnaportaali andmetel jääb kavandatavale tegevusele lähim pärandkultuuri pindobjekt – *Männik lahinguväljal* ca 60 m kaugusele. Projektiala ning pärandkultuuri objekti vahele jääb riigitee nr 1 Tallinn-Narva.

Arvestades kavandatava tegevuse mahtu (olemasoleva teelõigu rekonstrueerimine), võib öelda, et kavandataval tegevusel puudub mõju kultuuriväärtustele.

4.4. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Rekonstrueeritava teelõigu algus paikneb kaitstud põhjaveega alal, lõigu keskosa keskmiselt kaitstud põhjaveega alal ning lõigu lõpp paikneb nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähimad puurkaevud PRK0021509 ja PRK0002179 jäävad umbes 75-80 m kaugusele. Puurkaevule PRK0021509 on kehtestatud 10 m ulatuses hooldusala ning puurkaevule PRK0002179 50 m ulatuses sanitaarkaitseala (vt joonis 4.5). Teised piirkonda jäävad puurkaevud jäävad projekti alast kaugemale. Kavandatava tegevusega ei ole puurkaevude sanitaarkaitsealadel ning hooldusaladel tegevusi ette nähtud.

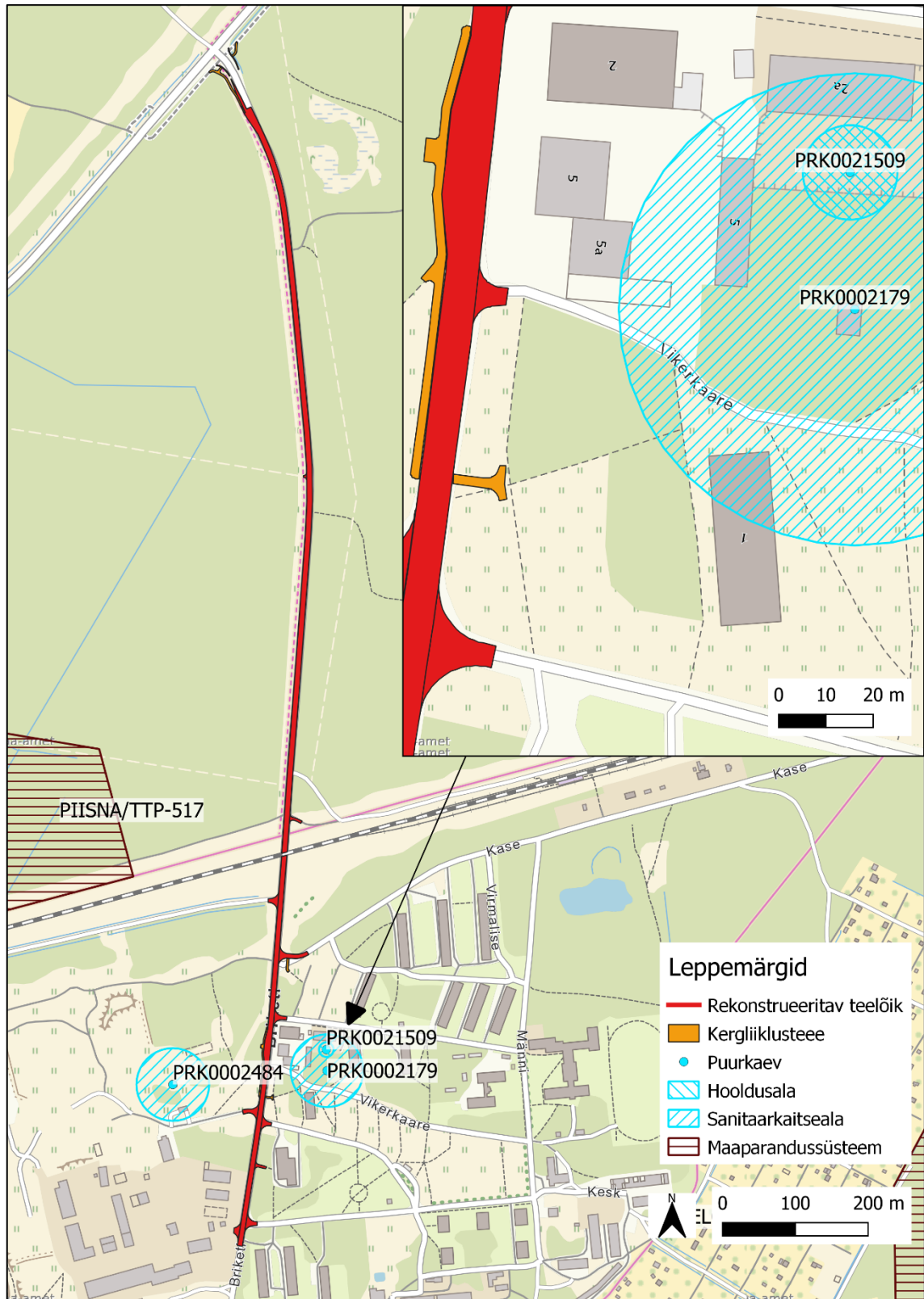
Kavandatava tegevuse mõjupiirkonda ei jää ühtegi seisu- ega vooluveekogu.

Sademeveed juhitakse sõidutee kõrval asuvatele haljasaladele ja kraavidesse. Teedelt ja tänavatelt ärajuhitav sademevesi sisaldab heljumit, naftaprodukte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas⁵. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on oluliselt väiksem (vastavalt Transpordiameti 2021. a loendusandmetele oli liikluskooormuseks lõigul 914 sõidukit ööpäevas ning 2020. aasal oli liiklussageduseks 920 sõidukit ööpäevas), pole põhjust eeldada olulist reostuskooormust teelt ära juhitava sademevee tulemusena.

Tööde käigus tuleb tähelepanu pöörata ka veekaitsemeetmetele. Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kaevudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vette. Töökorras mitteolevaid reostusohutikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

Kirjeldatud põhimõtteid järgides ei ole kavandatava tegevuse mahtu ja mastaapi arvestades alust eeldada olulist mõju piirkonna pinna- ja põhjaveele.

⁵ <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>



Joonis 4.5 Kavandatava tegevuse paiknemine veekaitsete piirangute suhtes.
Aluskaart: Maa-amet 2022

4.5. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET, VALGUS

Kavandatava tegevuse piirkonnas paikneb ka müratundlikke objekte. Maa-ameti teeregistri kaardirakenduse andmetel paikneb kavandatavale tegevusele lähim elu- või ühiskondlikhoone (ETAK 508430) ca 12 m kaugusel. Lähimate elu- või ühiskondlike hoonete lähistel kehtib teeregistri andmetel kiirusepiirang 50 km/h. Vastavalt Transpordiameti 2021. a loendusandmetele oli liikluskoormuseks lõigul 914 sõidukit ööpäevas ning 2020. aasal oli liiklussageduseks 920 sõidukit ööpäevas.

Samas tuleb tähele panna, et projektiga kavandatakse olemasoleva tee rekonstrueerimist, mille raames teostatakse olemasoleva teekatte uuendamine. Kavandatava tegevuse käigus ei nihku sõidutee märgatavalt lähemale elamutele ega muudele müratundlikele objektidele, projekti realiseerimise järgselt piirkonna müraolukord ei halvene. Samuti ei ole antud liikluskoormuste ja korras tee puhul põhjust eeldada ülenormatiivse vibratsiooni esinemist, pigem võib tee rekonstrueerimisega ehitustegevuse järgselt kaasneda vibratsiooni tekke ja leviku vähenemine (tulenevalt teekonstruktsiooni paranemisest).

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks ümbritsevatele aladele tuleb arvestada eelkõige õigete töömeetodite ja tööaja valikuga. Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks tuleb müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohi võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

Liiklusest tingitud õhusaasteainete (sh lõhna) levik olulistest kontsentratsioonides piirdub reeglina tee- ala ning selle vahetu ümbrusega. Ka suure liikluskoormusega (nt suurusjärgus ca 10 000 sõidukit ööpäevas) teede ääres küündib õhukvaliteedi piirväärtuse ületamise ala harva kümmekonnast meetrist kaugemale. Teest kaugenedes toimub üldjuhul saasteainete efektiivne hajumine (saastekontsentratsioonide lahjenemine nii horisontaal- kui ka vertikaalsuunas) välisõhus. Antud liikluskoormuste tingimustes (riigimaantee kontekstis on tegemist keskmisest pigem väiksema liikluskoormusega teega) ei ole põhjust eeldada õhukvaliteedi piirväärtuste lähedasi saasteainete kontsentratsioone teest eemal. Samuti ei nähta projektiga otseselt ette tegevusi, mis suurendaks saasteainete levikut projekti realiseerimise järgselt.

Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid, sh lõhn) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töötingimuste valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolma- ja materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

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

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 ka

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 Toila valla⁶ 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.

4.7. AVARIIOLOKORRAD

Ehitusperioodil tuleb avariiolekordade 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.

⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/413122018015>

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 13138 Lagedi-Oru km 0,000-1,640 põhiprojekti keskkonnamõjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti tulemusele, et käesoleva projekti puhul ei ole keskkonnamõju hindamine (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:

- Ehitustegevusel kanakulli elupaigas tuleb lähtuda LKS §-s 55 toodud isendi kaitse põhimõtetest. Mürarikkamaid ehitustöid on võimalusel soovitatav elupaiga läheduses minimeerida kanakulli pesitsusperioodil 1. märtsist kuni 31.juulini. Vältida ehitusaegseid tegevusi (sh ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, tehnika parkimiskohad jms) otseselt elupaiga alal. (Vt täpsemalt ptk 4.2.)
- 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. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kaugemale kui 50 m kaevudest. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vesikeskkonda. Töökorras mitteolevaid reostuseohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid, sh lõhn) 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).
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.
- 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 Toila valla⁷ 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 avariilukordade 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.

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/413122018015>