

Riigitee nr 11185 Hüüru – Alliku – Saue km 6,30-6,826 Vanamõisa külas asuva liiklusohtriku koha likvideerimise põhiprojekti

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 22004429

Tartu-Tallinn 2023

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht (litsents: KMH0162)

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.....	13
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	13
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	13
4.5. Mürä, vibratsioon ja õhukvaliteet.....	14
4.6. Valgusreostus.....	14
4.7. Jäätmekäitlus	14
4.8. Avariolukorrad	15
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	16

1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnavalne konsultatsioon riigitee nr 11185 Hüüru – Alliku – Saue km 6,30-6,826 Vanamõisa külas asuva liiklusohutliku koha likvideerimise põhiprojektile. Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Saue vallas Vanamõisa külas (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 Reaalprojekt OÜ poolt koostatud projekti seletuskiri ja projekti joonised seisuga aprill 2023.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht (tähistatud punase joonega).
Allikas: Maa-amet 2023

2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID

Keskkonnamõtju hindamise (KMH) vajadust reguleerib keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS), vastu võetud 22.02.2005¹. Vastavalt seadusele on keskkonnamõtju hindamise vajadus reguleeritud järgmiselt:

§ 3. Keskkonnamõtju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõtju hinnatakse, kui:

- 1) taotletakse tegevusloa või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõtju;
- 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 Keskkonnamõtju

Keskkonnamõtju 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 keskkonnamõtju

Keskkonnamõtju 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 keskkonnamõtjuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõtjuga 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 keskkonnamõtju:

10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine.

Lisaks on KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele kehtestatud täpsustatud loetelu Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõtju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“².

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/107032023077>

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

Vastavalt VV määrusele:

§ 13. Infrastruktuuri ehitamine

Keskkonnamõtju 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, pöördradade, tagasipöörde kohtade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõtju 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 kergliiklustee rajamist sõiduteest eemale).

Seega peab otsustaja andma eelhinnangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõtju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2. Sellest tulenevalt sõltub KMH vajadus 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 keskkonnaelementide kirjeldus;

4) olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõtju 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 ilmnevat olulist ebasoodsat keskkonnamõtju.

(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 keskkonnamõtjust.

(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.³

§ 11. Keskkonnamõtju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

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

Käesolevat eelhinnangut on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõtju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel.

Eelhinnangu aruande peatükkides 3-5 on info esitamisel lähtutud Keskkonnaministri 16.08.2017 määrusest nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“.

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

3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

Vastavalt Transpordiameti projekteerimistingimustele on projekti eesmärgiks kergliiklejate liiklusohutuse parandamine kergliiklustee ja teeületuskoha ehitamisega. Tee ohutuse parandamine liikluse rahustamise ja vasakpoolse „Suurevälja põik“ bussipeatuse väljaehitamisega.

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. Projekti ala 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, vibratsiooni ja lõhna levimine lähipiirkondade aladele. Olulise soojuse või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.

Alljärgnevalt on esitatud kavandatava tegevuse detailsem kirjeldus, vastavalt projekti seletuskirjale. Kavandatav tegevus on kujutatud joonisel 3.1.

Plaanilahendus

Projekti üldandmed

Projekteeritavate kergliiklusteede kogupikkus on 489 m.

- Projekteeritav I lõik: algus Pk 0+00 ning lõpp Pk 0+41
- Projekteeritav II lõik: algus Pk 1+00 ning lõpp Pk 1+31
- Projekteeritav III lõik: algus Pk 2+00 ning lõpp: Pk 4+92
- Projekteeritav IV lõik: algus Pk 5+00 ning lõpp: Pk 6+25

Kergliiklusteede põhiparameetrid:

- katte laius 2,0 - 3,0m
- mulde laius 2,5 - 3,5m
- katte põiklalle 2,0% (ühepoolne)
- tugipeenra põiklalle 4,0%
- mulde nõlvus 1:1,5 – 1:2

Plaani- ning vertikaallahendus

Vasakpoolne kergliiklustee lõik ühendab olemasoleva Padula – Saue kergliiklustee rajatava vasakpoolse Suurevälja bussipeatusega. Parempoolne kergliiklustee lõik algab parempoolsest Suurevälja bussipeatusest ja kulgeb kuni Välja tee kergliiklusteeni, millega tekib ühendus Padula – Saue kergliiklustee, Välja tee kergliiklustee ning Suurevälja bussipeatuste ning Saue raudteejaama vahel. Projekteeritav kergliiklustee paikneb üldjuhul vahetult sõidutee servas ning kõrguslikult sõltub sõidutee vertikaalplaneeringust. Lõigu lõpus kulgeb kergliiklustee eraldi muldel. Sõidutee ning kergliiklustee vahele projekteeritakse 1 m laiune klompkividest eraldusriba.

Hoonestatud lõigul dikteerib tee kõrgust peamiselt teeäärne hoonestus jm objektid (mahasõidud, aiad), mistõttu paikneb projekteeritav teepind enam-vähem oleva maapinna

kõrgusel. Kõik olemasolevad mahasõidud kinnistutele jäävad alles ning on kergliiklusteega kõrguslikult kokku viidud. Kõrguslikult on teelõik suhteliselt tasane, kõrguste vahemik teljel 32,96 - 36,45, langedes tee lõpu suunas.

Kergliiklusteede põikkalle on sõiduteest eemale. Hoonestatud alal valguvad pinnaveed seega erakinnistutele, kuid sama situatsioon on ka olemasolevas olukorras, seega erakinnistute olukord üldjuhul ei halvene.

Rajatakse kaks uut künnist liikluse rahustamiseks, mille kõrgus olemasolevast teepinnast on 10 cm. Suurevälja vasakpoolse bussipeatuse platvorm ehitatakse 12 cm kõrguste äärekividega. Sõidutee katte serv taastatakse peale kergliiklustee ja eraldusriba rajamist.

Olemasolev Padula – Saue kergliiklustee teeületuskoht nihkub rajatavale künnisele. Olemasolev teeületuskoht pk 3+64 piirkonnas jääb oma senisesse asukohta.

Mahasõidud

Projekteeritud on 7 mahasõitu kinnistutele. Ühtegi olemasolevat mahasõitu ei ole ette nähtud likvideerida. Projekteeritud on ka 3 juurdepääsu, Suurevälja tee 13 kinnistul olemasolevale pumpmale, Suurevälja tee 11 kinnistul olemasolevale jalgväravale ning Suurevälja tee 9 kinnistu abihoonetele.

Suurevälja tee 13 kinnistu, Suurevälja tee 11 kinnistu ning Suurevälja tee 9 kinnistu juurdepääsud on planeeritud freespurukattega, ülejäänud mahasõidud asfaltbetoonkattega. Olemasolevad betoonkivikattega alad kinnistutel taastatakse peale kokkuviiमित projektsete mahasõitudega.

Olemasolevate teedega kokkuviiimine

Projekteeritud katendi kokkuviiimine oleva tee katendiga on ette nähtud rajada astmetega, kusjuures iga järgneva kivi tagasiaste on minimaalselt 0,3 m. Killustikaluse, drenkihi ja muldkeha kihid tuleb kokku viia siirdekiiluga kaldega 1:10. Kokkuviiimised on ette nähtud teostada asendiplaanil näidatud töömahtude piiri ulatuses.

Veeviimariid

Projektiga haaratud alal kraave ei ole ning uusi kraave projektiga ei planeerita.

Truubid

Projektiga haaratud alal olemasolevaid truppe ei paikne ning uusi truppe ei planeerita.

Bussipeatused

Projekteeritavale teelõigule nähakse ette vasakpoolse Suurevälja bussipeatuse väljaehitamist. Parempoolne peatus on välja ehitatud ning peale elektrikaabli rajamisjärgseid taastamistöid muid täiendavaid töid ette nähtud ei ole. Projekteeritud bussipeatus on ootekoja valmidusega, ligipääs platvormile toimub kergliiklustee kaudu. Platvorm on 14 m pikkune. Bussipeatuse asukoha valikul on arvestatud liiklusohutuse ja kasutaja jaoks loogilise paiknemisega.

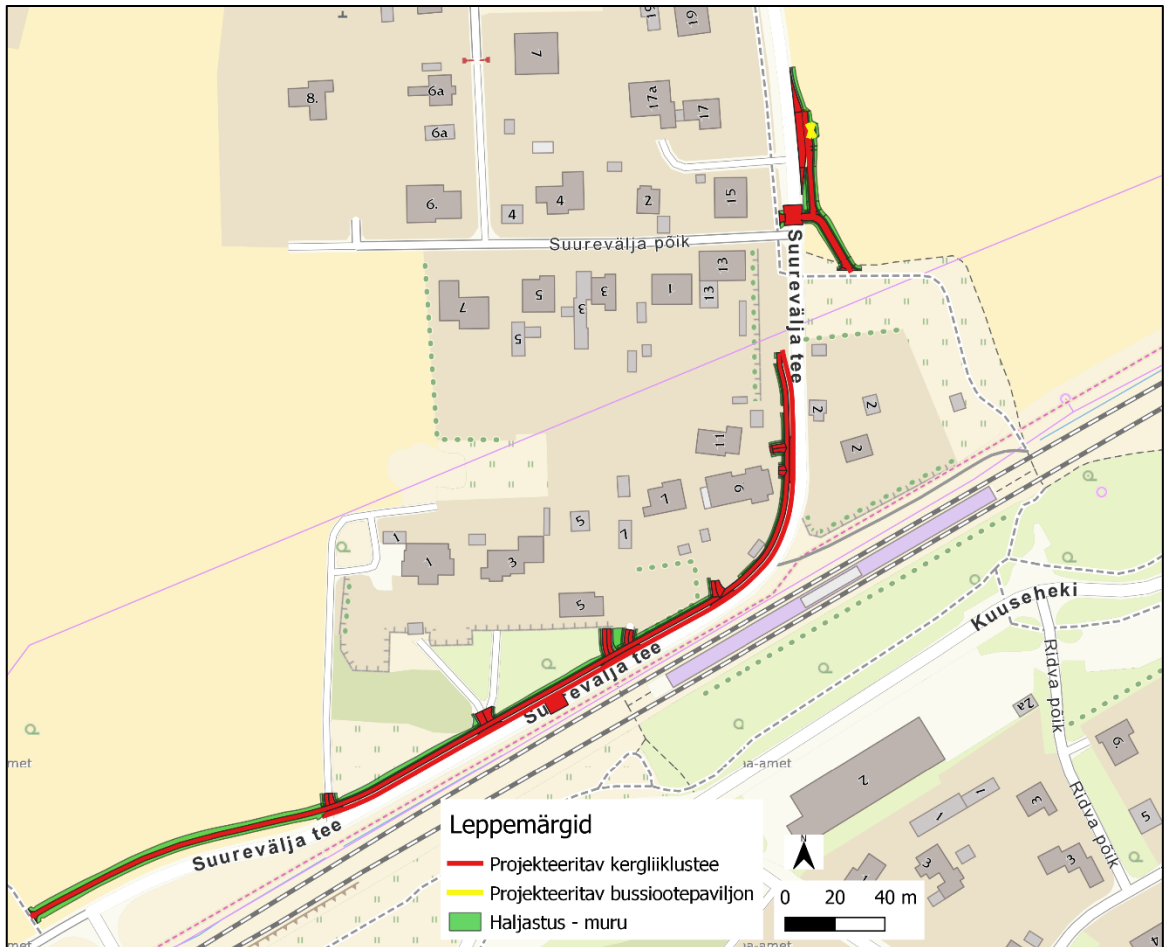
Likvideeritav haljastus

Likvideerimisele kuuluvad projekteeritavale kergliiklusteele ettejäädavad puud ja põõsad. Eemaldatakse teekonstruktsioonide alla jääv puittaimede juurestik. Haljasalal likvideeritud puude kändud freesitakse. Projektiga nähakse ette olemasoleva kuuseheki likvideerimine teemaalt Suurevälja tee 7 kinnistu piiril. Projektne kergliiklustee kulgeks

kuuseheki juurestikul ning puud ei peaks seda vastu ning juurestik lagundaks ka kergliiklusteed. Kinnistu omanikuga kokkuleppel näha ette asendusistutus Suurevälja tee 7 kinnistu alale piki piiri

Valgustus

Projektiga nähakse ette valgustuse lisamist.



Joonis 3.1 Projektiga kavandatud tegevus. Aluskaart: Maa-amet 2023

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

Projektiga parandatakse antud kohas liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil, läbi õnnetuste ohu vähendamise, looduskeskkonnale ja inimese tervisele ka soodne mõju. Aga käesoleva eelhindangu kontekstis (KMH vajaduse hindamiseks) keskendutakse alljärgnevalt võimalikele ebasoodsatele mõjudele.

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, pöördumist ja võimalikke koosmõjusid. Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

4.1. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOSSED ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA, MÕJU MAAKASUTUSELE

Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Saue vallas.

Harju maakonnaplaneeringu⁴ „Asustuse suunamise“ kaardil on märgitud „Harjumaa kergliiklusteed“ teemaplaneeringus määratud kergliiklustee asukohad. Maakonnaplaneering näeb ette kergliiklustee rajamist käesoleva projektiga kavandatavas asukohas. Täiendavalt on kavandatav kergliiklustee kantud ka maakonnaplaneeringu „Tehnilised võrgustikud“ kaardile.

Maakonnaplaneeringu seletuskirjas on muuhulgas antud üldised tingimused kergliiklusteede kavandamiseks:

- Vältida tuleb üleliigseid kergliiklustee katkestusi ja teeületusi;
- Kergliiklusteede täpsemal kavandamisel on soovitatav kaaluda võimalusi kergliiklustee mootorsõidukiliiklusest eemale viimiseks, eelkõige tiheda liiklusega maanteedes, et tagada kergliikleja jaoks meeldivam keskkond. Kaalumisel tuleb arvestada, et kergliiklustee eemale viimine sõiduteest ei tohi põhjustada kergliiklejate sattumist sõiduteele selle suurema kasutusmugavuse tõttu. Jalgrattaraja kavandamine on soositud ruumipuuduse, pika vahemaa ning vähest eeldatavate liiklejate korral. Lõikudel ja olukorras, kus kergliiklejaid on väga arvukalt, on mõistlik rajada rattarada lisaks eraldiseisvale jalgteele või kõnniteele.

⁴ Kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78

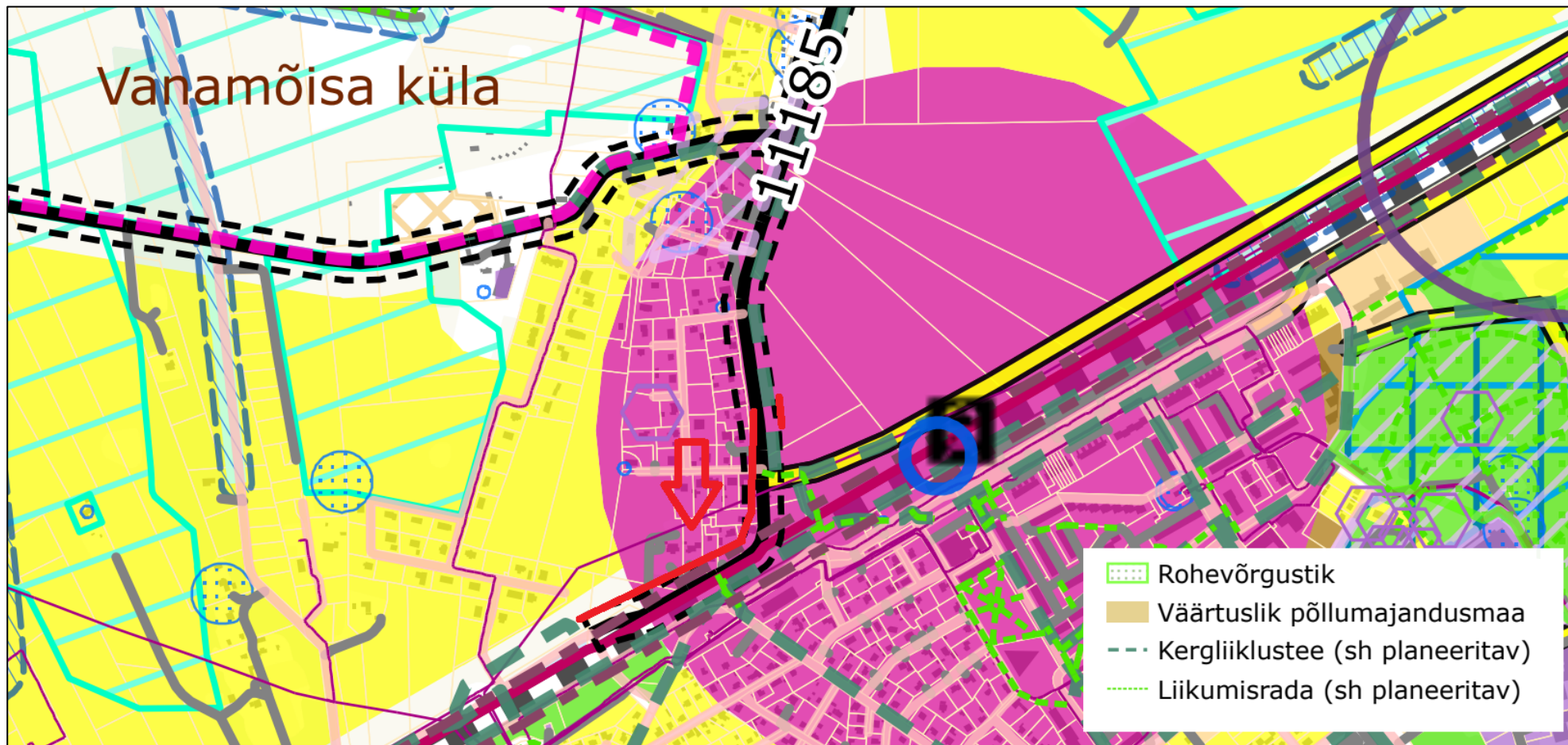
- Kergliiklustee laiuse määramisel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest ja normidest. Üldjuhul võib lähtuda lähtetasemest „rahuldav“, erandlikult kitsaid lahendusi võib kavandada lühikestel lõikudel ruumipuuduse korral. Silmas tuleb pidada, et kui kergliiklusteed ääristab kõrge piire (ratta juhtrauani või kõrgemale ulatuv sein, müür, hekk, vmt), on ratturite ruumivajadus suurem tavapärasest.
- Sõidutee lähedal kulgev kergliiklustee tuleb rajada sarnase või parema kattega kui on sõidutee, et tagada selle reaalne kasutamine.
- 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.
- Kergliiklusteede täpsed tehnilised lahendused ja paiknemine määratakse madalama tasandi planeeringutega või projekteerimistingimustega.

Käesolevas projektis on nimetatud tingimustega võimaluste piires arvestatud.

Projektiala asub Saue vallas ning valla üldplaneering on kehtestatud Saue Vallavolikogu 28.06.2021 aasta otsusega nr 40. Üldplaneeringu „Koondjoonise“ kaardi alusel jääb kavandatav tegevus kergliiklustee (sh planeeritava) alale (vt joonis 4.1). Projektiala jääb Saue valla üldplaneeringu kohaselt keskuse maa juhtotstarbega alale, mis muuhulgas ongi ette nähtud keskust teenindavate rajatiste, sh tänavate ning jalgratta- ja jalgteed jaoks. Planeeringu seletuskirjas tuuakse välja, et üldplaneeringu kaardil ei määrata, kummale poole sõiduteed kergliiklusteed ehitatakse, vaid see lahendatakse ehitusprojektiga. Seega on projektiga kavandatav tegevus üldplaneeringuga kooskõlas. Üldplaneeringus ei ole kergliiklusteede projekteerimiseks tekstilisi suuneid antud.

Harju maakonnaplaneeringu ning Saue valla üldplaneeringu kaartide alusel ei jää kavandatav tegevus rohevõrgustiku ega väärtusliku maastiku aladele.

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 juurdepääsusid kinnistutele, uusi alasid hõlmatakse minimaalselt.



Joonis 4.1 Väljavõte Saue valla üldplaneeringu „Koondjooniselt“. Kavandatava tegevusega asukoht on tähistatud punase joone ja noolega.

4.2. MÕJU KAITSTAVATELE LOODUSOBJEKTIDELE

Kaitsealuseid loodusobjekte projekti mõjupiirkonnas ei paikne.

Lähim looduskaitsealuse alusel kaitstav objekt – Saue tammik (KLO1200455) jääb andmebaasi EELIS andmetel projektiga kavandatavast tegevusest üle 680 m kaugusele. Lähim Natura 2000 võrgustikku kuuluv Väana-Posti loodusala (RAH0000660) jääb ca 5 km kaugusele ning ei asu samuti projekti mõjualas.

Kokkuvõttes, arvestades kavandatava tegevuse iseloomu (kergliiklustee rajamine olemasoleva sõidutee lähiste) ning loetletud loodusobjektide paiknemist projektiala suhtes (sh kaugust teest) ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist kaitstavatele loodusobjektidele ega elusloodusele.

4.3. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

Muinsuskaitse aluseid kultuurimälestisi projekti mõjupiirkonnas ei paikne.

Kultuurimälestiste riikliku registri andmete alusel jäävad lähimad kultuurimälestised - arheoloogiamälestistena registreeritud Kultusekivid (registrinumber 18977 ja registrinumber 18978) projektiga kavandatavast tegevusest üle 180 m kaugusele. Antud arheoloogiamälestistele on moodustatud ka kinnismälestise kaitsevööndid, millele kavandatav tegevus ei ulatu.

Keskkonnaportaali andmetel jääb kavandatavale tegevusele lähim pärandkultuuriobjekt – *Kleiso Mardi mälestuskivi* üle 270 m kaugusele.

Arvestades kavandatava tegevuse mahtu (kergliiklustee rajamist olemasoleva sõidutee lähiste) ja registreeritud kultuuriväärtuste (kaugus teest), võib öelda, et kavandataval tegevusel puudub mõju kultuuriväärtustele.

4.4. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Kavandatav tegevus paikneb kaitsmata põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähimad puurkaevud PRK0061188 ja PRK0016263 jäävad ca 180-190 m kaugusele. Puurkaevudele on kehtestatud 10 m ulatus sanitaarkaitsealad, millele kavandatav tegevus ei ulatu.

Projekteeritava kergliiklustee lähedusse ei jää ühtegi seis- ega vooluveekogu. Samuti ei jää projekti mõjupiirkonda maaparandussüsteeme.

Sademeveed juhatakse teelt ära põik- ja pikikalletega kergliiklusteed ümbritsevatele haljasaladele. Kavandatavalt kergliiklusteel haljasalale valguva vee puhul ei ole (tulenevalt kergliiklustee iseloomust) põhjust eeldada reostuskoormust. Lisaks ei ole 11185 Hüüru–Alliku–Saue km 6,30-6,826 tee korral tegemist suurte liiklussagedustega (aasta suurim keskmine ööpäevane liiklussagedus antud lõikudes 2021. aastal oli 2072 a/ööp), mis põhjustaks olulist reostuskoormust sõiduteelt. Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski

hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas⁵. Seega pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust teedelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

Kuna kavandatav tegevus paikneb kaitsmata põhjaveega alal, tuleb projekti elluviimisel tööde käigus 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. Töökorras mitteolevaid reostusohutlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

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

4.5. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET

Projektiga kavandatakse kergliiklustee rajamist ning sellega ei nihku sõidutee lähemale elamutele ega muudele müratundlikele objektidele, seega ehituse järgselt ei kaasne kavandatava tegevusega olulist ebasoodsat mõju piirkonna müraolukorrale ja õhukvaliteedile.

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) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

4.6. VALGUSREOSTUS

Kavandatava tegevusega nähakse ette valgustuse lisamist.

Et vältida valgusreostust, tuleb valgustuse projekteerimisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse 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.

4.7. JÄÄTMEKÄITLUS

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid

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

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 Saue 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.

4.8. 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/405122019026>

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 11185 Hüüru – Alliku – Saue km 6,30-6,826 Vanamõisa külas asuva liiklusohutliku koha likvideerimise põhiprojekti keskkonnamõtjude 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 keskkonnamõtju hindamine (KMH) vajalik, kuna vastavalt KeHJS ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõtju esinemist. Olulise keskkonnamõtju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Kuna kavandatav tegevus paikneb kaitsmata põhjaveega alal, tuleb projekti elluviimisel tööde käigus 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.
- Töökorras mitteolevaid reostuseohutlike 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).
- Et vältida valgusreostust, tuleb valgustuse projekteerimisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse 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.
- Keskkonnamõtju 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 jäätmeola omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Saue valla⁷ jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/405122019026>

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.