

Riigitee nr 19125 Lennujaama tee km 0,00 – 3,008 rekonstrueerimise põhiprojekti

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 21004094

Tartu-Tallinn 2022

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht

Juhan Ruut
Keskkonnaekspert (litsents: KMH0155)



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

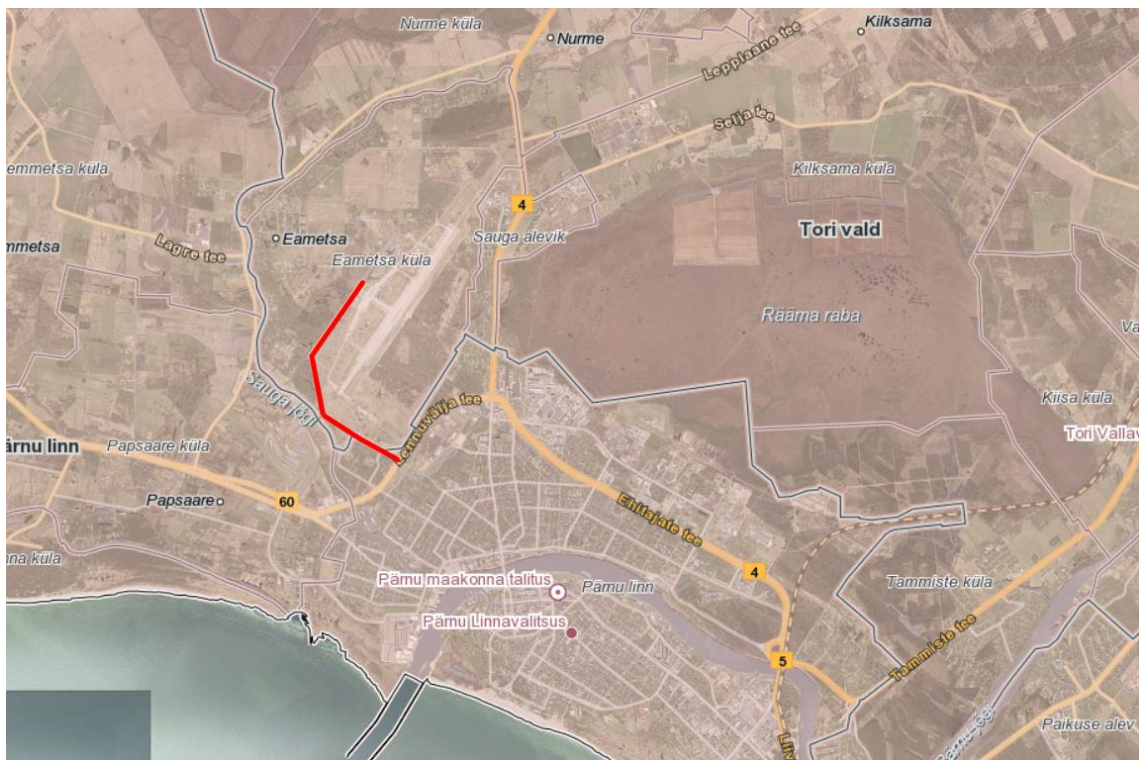
1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID.....	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNA-MÕJU	10
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	10
4.2. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele.....	11
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	13
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	13
4.5. Müra, vibratsioon ja õhukvallteet	15
4.6. Jäätmekäitlus	15
4.7. Avariolukorrad	16
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	17

1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnavalade konsultatsioon riigitee nr 19125 Lennujaama tee km 0,00–3,008 rekonstrueerimise põhiprojektile. Rekonstrueeritav lõik paikneb Pärnu linnas ning Tori vallas Eametsa külas ning ühendab Lennujaama teiste riigiteedega, mis tagab ühenduse Pärnu lennuväljaga (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 algamata 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 võetud projekti tehniline kirjeldus, Reaalprojekt OÜ poolt koostatud projekti seletuskiri ja projekti joonised seisuga veebruar 2022.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht (märgitud 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.

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.

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

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

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;

§ 15. Muud tegevusvaldkonnad

Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang tuleb anda järgmiste muude tegevuste korral:

8) selline tegevus, mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik, kuid mis võib üksi või koostoimes muu tegevusega eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala või kaitstavat loodusobjekti.

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 sõidutee rajamist osaliselt uuel alal ning jalg- ja jalgrattatee rajamist olemasolevast sõiduteest eemal).

Seega peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2. Sellest tulenevat 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;

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 riigitee nr 19125 Lennujaama tee km 0,00–3,008 rekonstrueerimine, mis sisaldab tee katendi ning muldkeha remonti (sh bussipeatused, olemasolevad ristmikud ja mahasõidud, teeületuskohad, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendite asendamine jmt), et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada katendi kandevõimet. Määrata tehniliselt vajalik teemaa. Lisaks tee rekonstrueerimisele kavandada ka lennujaamani ohutu ühendus kergliiklejatele (vt joonis 3.1).

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus ja paekivi). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, millede 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.

Kavandava 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.

Plaanilahendus

Jalg- ja jalgrattatee on sõiduteest eraldatud 3 m laiuse haljasribaga lõigu esimeses osas Mõisavahe tänavani, sealt edasi on jalg- ja jalgrattatee sõidutee kõrval eraldatud äärekiviga linnast väljuval sõidusuunal. Sõidutee kavandatakse olemasoleva tee asukohale.

Lennujaama tee ja Mõisavahe tänava ristmiku PK 02+25 juurde kavandatakse mõlemasse sõidusuunda bussipeatused avatud taskus koos ootekodadega. Linnast väljuval suunal läbib peatuse ooteala jalg- ja jalgrattatee, linna siseneval suunal kavandatakse peatusesse kõnnitee koos ülekäigukohaga. Jalg- ja jalgrattatele Lennubaasi kinnistu juurdepääsule kavandatakse ülekäigu teisaldatavad tõkendid, kinnistu omaniku soovil.

Lennujaama tee ja Uus-Sauga ristumisel suletakse üks mahasõit PK 05+75, mis lõikab läbi Saugamõisa tee 8 kinnistu.

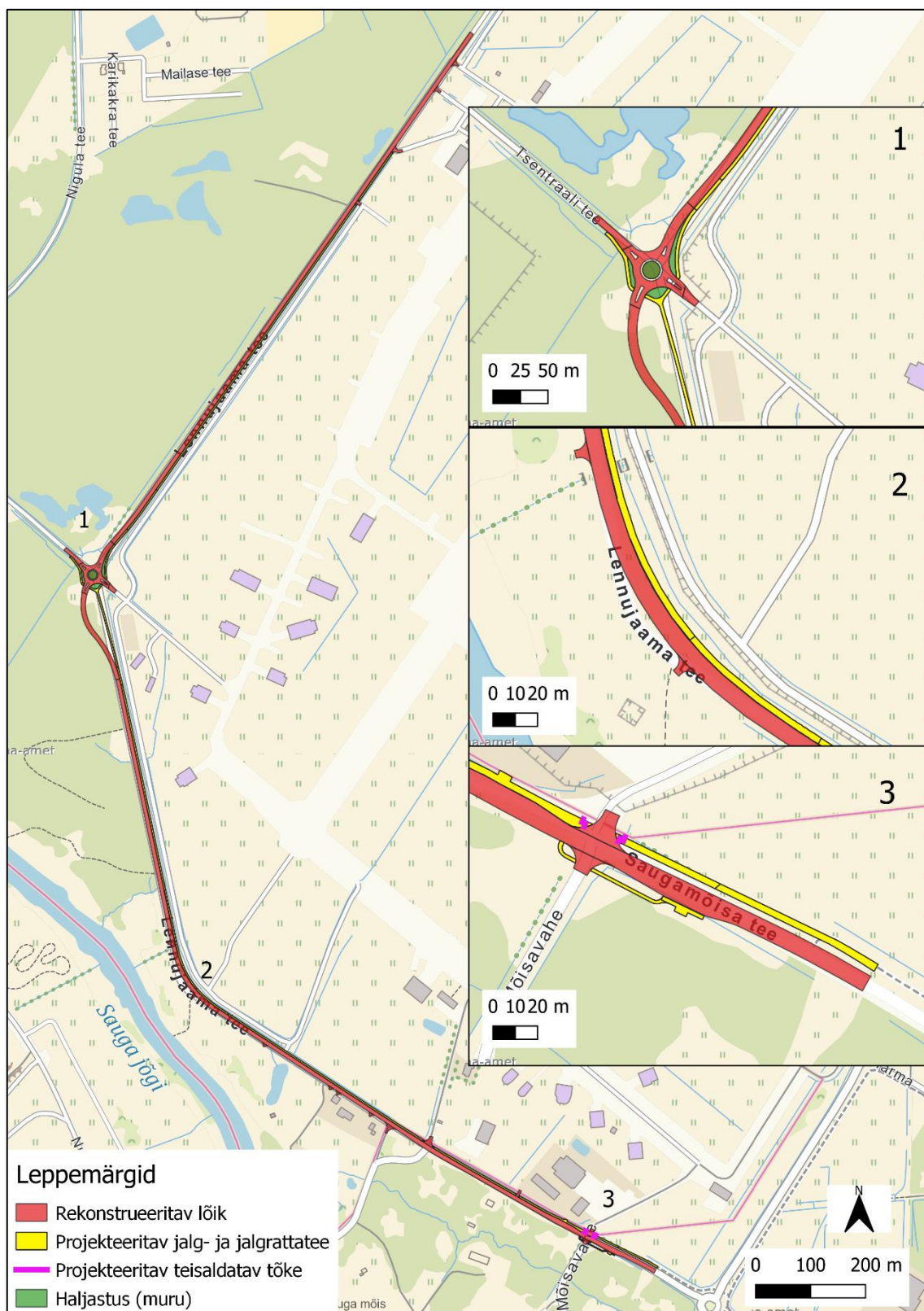
Lennujaama tee – Tsentraali tee ristmikule projekteeritakse 4 haruline ringristmik, kus Lennujaama tee linna poole haru nihutatakse Suhkru kinnistule. Ristmiku asukohta on muudetud, et tagada ohutu ringristmiku geomeetria koos Pärnu lennujaama kinnistu juurdepääsuga ringristmikule (vt joonis 3.1).

Vertikaalplaneering

Sademevesi juhitakse kattelt pikikallete, põikkallete ja nõlvadega haljasalale või kraavi. Olemasoleva sadeveekanaliseerimise või drenaaži olemasolul juhitakse sademevesi nendesse.

Käesoleva projektiga nähakse ette rajada sõidutee üldjuhul põikkaldega 2,5% ning jalgratta- ja jalgteed üldjuhul 2,0% põikkaldega.

Kavandatud on 11 uut truupi kohtadesse, kus see täna puudub või kus olemasolevat truupi on vaja pikendada. Lisaks projekteeritakse uued kraavid olemasolevate kraavidega kokku viimiseks.



Joonis 3.1 Kavandatud tegevus. Aluskaart: Maa-amet 2022

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

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee nr 19125 Lennujaama tee km 0,00–3,008 rekonstrueerimise põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata praegusel sõiduteel juba olemasoleva liikluse kogumõju. Kuna on tegemist olemasoleva sõiduteega, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. 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 ilmnenemise 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

Kavandatav tegevus asub Pärnu maakonnas Pärnu linna ning Tori valla haldusterritooriumil.

Pärnu maakonnaplaneeringu⁴ seletuskirjas on antud üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele: olulisemad teedevõrgu arendused on seotud asulate omavaheliste ühenduste parandamisega, samuti maanteede rekonstrueerimisega, et tagada liikluse sujuvus ja liiklejate turvalisus. Maakonnaplaneeringu „Asustus“ kaardi alusel jääb kavandatavale alale planeeritav jalg- ja jalgrattatee.

Haldusterritoriaalse korralduse muutmise tulemusena moodustunud Pärnu linna haldusterritooriumi ja Tori valla üldplaneeringu kehtestamiseni kehtivad ühinenud Pärnu linna territooriumil Pärnu linna, Audru, Paikuse ja Tõstamaa ning Tori valla territooriumil Are, Sauga, Sindi ja (endise) Tori valla üldplaneeringud nendel territooriumidel, kus need enne ühinemist kehtestati. Haldusreformi eelselt asus projektiala enamjaolt (endises) Sauga vallas ning vähesel määral Pärnu linnas, mille üldplaneeringud on kehtestatud vastavalt 2017. ja 2021. aastal. Sauga valla üldplaneeringuga teedevõrgustiku arendusele erilisi suuniseid ja eesmärgi ei ole antud, kuid seletuskirjas on toodud välja perspektiivsete jalg- ja jalgratta teede lisamine maanteede ja teede äärde. Sauga valla

⁴ Kehtestatud riigihalduse ministri 29.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/74, <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/parnumaa/parnu-maakonna-planeering/>

üldplaneeringuga kavandatakse jalg- ja jalgratta teed Lennujaama tee (tsentraali ja Lennujaama tee ristumisest kuni Saugamõisa teeni).

Maakonnaplaneeringu „Looduskeskkond“ kaardi, Pärnu linna ja Sauga valla üldplaneeringute alusel ei jää kavandatav tegevus rohevõrgustiku ega ka väärtusliku maastiku alale.

Kokkuvõttes võib öelda, et kavandatav tegevus (ühenduste parandamine, jalg- ja jalgrattatee rajamine) on kooskõlas planeeringutes seatud eesmärkide ja suunistega.

Kavandatav tegevus on ette nähtud olemasoleval teetrassil, aga projektiga nähakse ette muuhulgas ka jalg- ja jalgrattatee rajamist ning vajadusel mõningasi õgvendusi. Selleks on vaja 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.

4.2. MÕJU KAITSTAVATELE LOODUSOBJEKTIDELE

Lähim Natura 2000 võrgustikku kuuluv ala, Pärnu jõe loodusala (RAH0000027) jääb rekonstrueeritavast teelõigust enam kui 1,7 km kaugusele. Mõju sellele puudub.

Andmebaasi EELIS andmetel asub rekonstrueeritavast teest ca 10 meetri kaugusel II kategooria kaitsealuse liigi – kanakulli leiukoht (KLO9128098). Leiuala kaitseks on moodustatud Lennuvälja kanakulli püsielupaik (KLO3000688) ning registreeritud Lennuvälja kanakulli püsielupaiga sihtkaitsevöönd (KLO3100855, vt joonis 4.1). Antud püsielupaik kuulub Kanakulli püsielupaikade kaitse alla võtmine ja kaitse-eeskirjas⁵ loetletud püsielupaikade nimistusse.

Kaitse-eeskirja § 4 lõige 5 punkt 3 alusel on püsielupaiga valitseja (Keskkonnaameti) nõusolekul sihtkaitsevööndis 1. septembrist 28. veebruarini lubatud olemasolevate ehitiste hooldustööd.

Antud kohas toimub kavandatav tegevus juba olemasoleval teelõigul ning püsielupaigale ei ulatu, seega pole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist looduskaitsele objektile. Kuna tegevus asub siiski püsielupaiga vahetus läheduses, on võimalusel soovitatav ehitustegevusega kaasnevaid mürarohkeid tegevusi vältida kanakulli pesitsemise ajal (1. märts – 31. juuli).

⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127022019009>

Avalikus versioonis varjatud.

Vastavalt looduskaitseseaduse § 53. (1):

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

Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse paiknemine looduskaitsete objektide ning
pärandkultuuriliste objektide suhtes. *Aluskaart: Maa-amet 2022*

4.3. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

Muinsuskaitse aluseid kultuurimälestisi projekti mõjupiirkonnas ei paikne.

Keskkonnaportaali andmetel ristub rekonstrueeritav teelõik pärandkultuuri joonobjektiga - Sindi-Lavasaare kitsarööpmeline raudtee, mis on Keskkonnaportaali andmetel hävinud. Rekonstrueeritav Lennujaama tee jääb vähesel määral ka pärandkultuuri objekti - Sauga lennuvälja kaponiirid ääre alale (vt joonis 4.1, ptk 4.2).

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

4.4. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Kavandatav tegevus paikneb suhteliselt kaitstud põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähim puurkaev PRK0017152 jääb ca 70 m kaugusele (vt joonis 4.2) ning puurkaevule on kehtestatud 30 m ulatuse sanitaarkaitseala, sanitaarkaitsealal projektiga tegevusi ette ei nähta. Teised piirkonda jäävad puurkaevud jäävad kavandatavast tegevusest kaugemale.

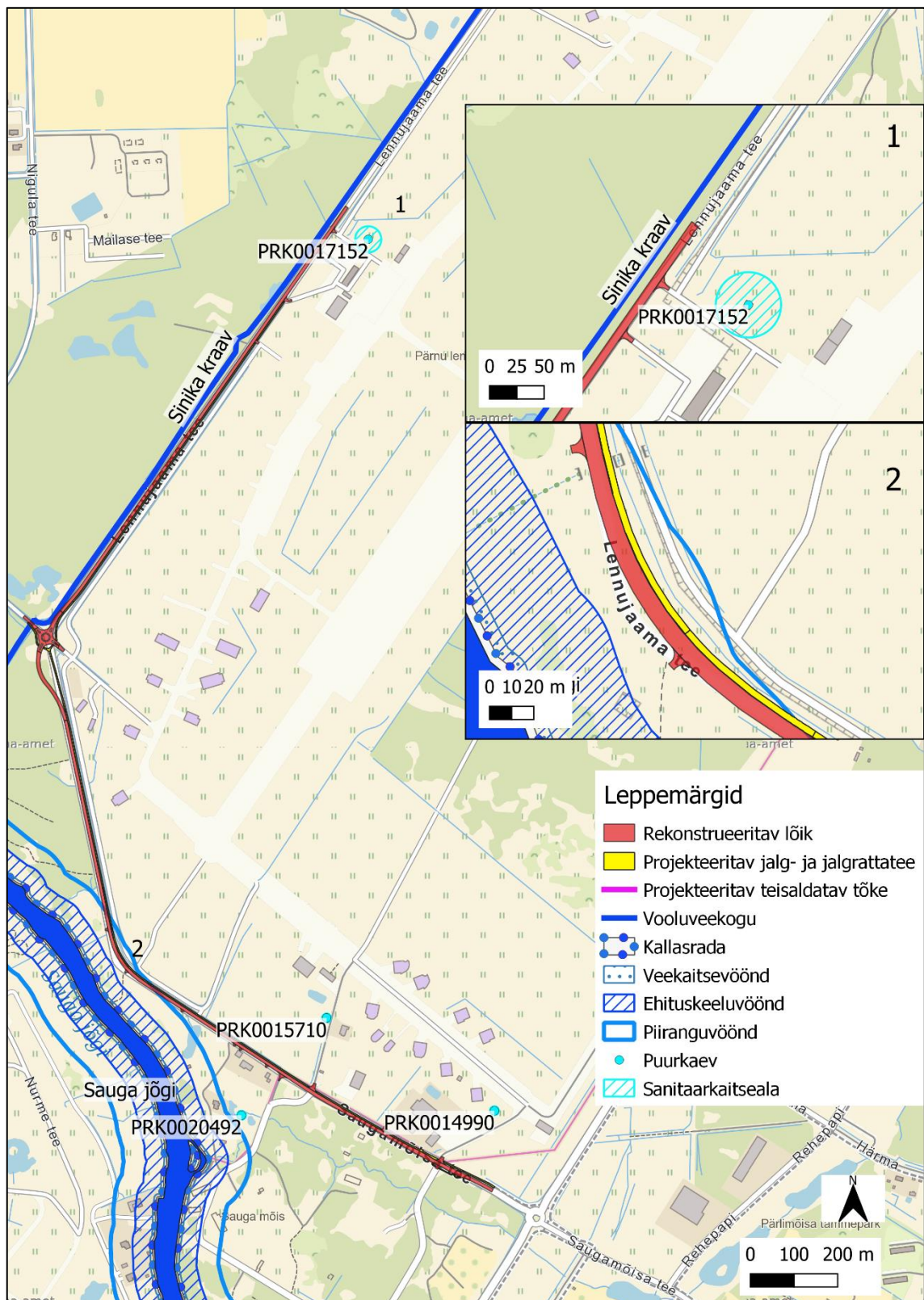
Rekonstrueeritava teelõigu vahetus läheduses paikneb Sinika kraav (VEE1148723), millele ei ole kehtestatud piiranguvööndeid. Teelõigust ca 60-70 m kaugusel paikneb Sauga jõgi (VEE1148700). Sauga jõe le on kehtestatud 4 m ulatuses kallasrada, 10 m ulatuses veekaitsevöönd, 50 m ulatuses ehituskeeluvöönd ning 100 m ulatuses piiranguvöönd (vt joonis 4.2). Projektiga ehituskeeluvööndis tegevusi ette ei nähta.

Sademeveed juhitakse teelt ära põik- ja pikikalletega teepeenrale. 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 ööpäevas⁶. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on oluliselt väiksem (vastavalt Transpordiameti 2020. a loendusandmetele oli teelõigu liikluskoormus 789 sõidukit ööpäevas (sõiduaudod 94%; veoaudod/autobussid 6%), pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust teelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

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 reostuseohtlike masinaid ei ole lubatud kasutada.

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

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



4.5. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET

Maa-Ameti teeregistri kaardirakenduse andmetel paikneb lähim elu- või ühiskondlik hoone (Pärnu lennujaam, ETAK 91721) teelõigust kuni 85 meetri kaugusel. Seega ei paikne tee vahetus läheduses müra- vibratsiooni- ja saastetundlikke objekte (välja arvatud kanakulli elupaik, vt ptk 4.2).

Käesoleva projektiga kavandatakse olemasoleva tee rekonstrueerimist, mille raames teostatakse olemasoleva teekatte uuendamine. Kavandatava tegevuse käigus ei nihku sõidutee lähemale elamule ega muudele müratundlikele objektidele. Seega ei kaasne projekti elluviimise järgselt ebasoodsat mõju seoses müra levikuga.

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. Mürarohkeid tegevusi on soovitatav vältida kanakulli püsielupaiga vahetus läheduses, eriti kanakulli pesitsemise ajal (1. märts – 31. juuli; vt täpsemalt ptk 4.2).

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 (riigimaanteede 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.

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 Pärnu linna ⁷ ja Sauga valla ⁸ jäätmehoolduseeskirjades 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.

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/424042015008>

⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/416122016005>

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 19125 Lennujaama tee km 0,00–3,008 rekonstrueerimise 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. Samuti puudub kavandataval tegevusel piiriülene mõju ning vajadus täiendavate keskkonnauuringute järele. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Kanakulli püsielupaiga vahetus läheduses on võimalusel soovitatav ehitustegevusega kaasnevaid müra- ja vibratsioonitegevusi vältida kanakulli pesitsemise ajal (1. märts – 31. juuli, vt täpsemalt pt 4.2).
- 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 reostuseohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks tuleb müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. 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.
- 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 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 Pärnu linna⁹ ja Sauga valla¹⁰ jäätmehoolduseeskirjades 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.

⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/424042015008>

¹⁰ <https://www.riigiteataja.ee/akt/416122016005>