

Kangru liiklussõlme keskkonnamõju hindamise algatamata jätmine

Taotleja GRK Eesti AS (registrikood 12579850) esitas Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (edaspidi TTJA, aadress Tallinn, Kesklinna linnaosa, Endla tn 10a, e-post info@ttja.ee) ehitisregistri kaudu 29.10.2024 ehitusloa taotluse nr 2411271/13327 Tallinna linnas Nõmme linnaosas asuva Kangru liiklussõlme koosseisu kuuluva Tugimaantee nr 15 km 4,50-6,68; Kangru Liiklussõlm - OR0350, imbtiigi, müratõkke ning selle raames ümberehitatavate tehnorajatiste (sidekaablid ja elektri maakaabelliini) ehitamiseks. Ehitusloa taotlus nr 2411271/13327 hõlmab Kangru liiklussõlmest vaid Tallinna Nõmme linnaossa jäävat projektiosa ning paikneb Tallinna linna piires vahemikus km 4,556 ning km 4,100.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 3 lõike 1 alusel hinnatakse keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju või 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. Kavandatav tegevus ei liigitu KeHJS § 6 lõike 1 kohaselt selliste olulise keskkonnamõjuga tegevuste hulka, mille korral algatatakse KeHJS § 11 lõike 3 alusel keskkonnamõjude hindamine (edaspidi KMH) selle vajadust põhjendamata.

KMH algatamise vajalikkust ehitusloa menetluse staadiumis kaalutakse tulenevalt KeHJS § 6 lõike 2 punktist 10 ning Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrusest nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ (edaspidi määrus nr 224) § 13 punktist 8, mille alusel tuleb keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang anda tee rajamisel või laiendamisel, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördetradade, tagasipöörde kohtade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamisel või laiendamisel ning keskkonnamõju hindamise ja KeHJS § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul.

Ehitusloa taotlusega on esitatud Skepast&Puhkim OÜ poolt koostatud eelhindang „15 Tallinn-Rapla-Türi tugimaantee ristumine Rail Balticu raudteetrassiga. Kargu liiklussõlm. Mõjutatava keskkonna kirjeldus ja hinnang võimaliku keskkonnamõju olulisusel“, mis TTJA hinnangul vastab keskkonnaministri 16.08.2017 määrusele nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“. KeHJS § 9 kohaselt on otsustaja tegevusloa andja. Ehitusseadustiku § 39 lõike 3 alusel, kui ehitusloa taotlusega esitatav ehitusprojekt sisaldab ehitisi, mille kohta on ehitusloa andmine riigi ja kohaliku omavalitsuse üksuse pädevuses, annab ehitusloa TTJA ning on otsustaja KeHJS tähenduses.

KeHJS § 11 lõike 2² alusel peab otsustaja enne KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse KMH vajalikkuse üle otsustamist küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhindangu ning KMH algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

Projekteeritav riigi tugimaantee nr 15 Tallinn-Rapla-Türi lõik km 4,50-6,50 ja riigi kõrvalmaantee 11115 Kurna-Tuhala hakkavad ristuma kavandatava Rail Balticu (edaspidi RB) trassiga. Projekteeritav teelõik asub Harju maakonnas Kiili valla Kangru aleviku, Saku valla Männiku küla ja Tallinna Nõmme linnaosas. Käesolevaga käsitletakse vaid Tallinna Nõmme linnaossa jäävat projektiosa.

Vahemikus Pk 41+00 – 43+00 Viljandi mnt Tallinna linna maa-alale jäävas osas on sõiduteel lahendatud sademevee ärajuhtimine restkaevude abil. Kuna piirkonnas puudub olemasolev sademevee torustike äravoolu süsteem, siis on suublaks ette nähtud rajada sademevee tiik kinnistule Viljandi mnt 51 (78401:101:3422). Sihtotstarbe järgi on tegemist üldkasutatava maaga. Tiigi eesmärgiks on sademevee kogumine. Tiigi puhul on tegemist imbtiigiga.

Teede ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse üldjuhul karjääri(de)st. Käesoleval ajal ei ole täpsemalt teada, millisest karjäärist hangitakse materjali konkreetse objekti ehituseks, kuna see sõltub ehitushanke võitja majanduslikest kaalutlustest. Kaevandamisloa taotlemise menetluse käigus on läbi viidud KMH või antud KMH eelhindamine, mille käigus on hinnatud karjääri avamise ja kasutamisega seotud keskkonnamõju. Tallinna territooriumile jääv osa ei paikne maardlatel.

Kavandatava tegevusega ei nähta ette heidet vette (veekogudesse). Müra võib kaasned a ehitusperioodil (müratase sõltub ehitustehnoloogiast ja kasutatavatest ehitusmasinatest), kuid see ei erine tavapärasest ehitusmürast. Ehitamine põhjustab tavaelust kõrgemat mürataset, mis on ajutine ja mööduv. Samuti võib ehituse ajal esineda ajutist vibratsiooni (sõltub ehitustehnoloogiast). 2024. a valminud Kangru liiklussõlme täiendava mürauringu andmetel on normtasemete ületamised ehitusjärgses olukorras Viljandi mnt 45 ja Viljandi mnt 47 hoonete juures ning prognoositud olukorras 2050. a liiklusprognoosi andmete alusel on normtasemete ületused Viljandi mnt 45, Viljandi mnt 45a ja Viljandi mnt 47 hoonete juures. Viljandi mnt 45, Viljandi mnt 45a ja Viljandi mnt 47 hoonete ette tuleb maaomanike nõusolekul rajada müratõke. Ehitus- ega kasutusperioodil ei kaasne kavandatava tegevusega soojuse, kiirguse või lõhna heidet keskkonda.

Projekti elluviimisel tekivad pinnasejäätmel. Suur osa tekkivatest jäätmetest on taaskasutatavad. Projektiga ei kavandata selliseid objekte ega tegevusi, mis võiksid endaga kaasa tuua selliseid avariiolekordi või avariiehteid, millega kaasneb oluline keskkonnakahju või kahju inimeste tervisele. Tegevusega kaasnevad avariiolekordid võivad olla tingitud ehitusperioodil ehitusmasinate poolt põhjustatud õli- ja kütuseleketest. Mõju on välditav, kui kasutatavad ehitusmasinad on tehniliselt korras ning nõuetekohaselt hooldatud.

Liiklussõlme rajamine tingib olemasoleva taimkatte kao ja metsade raadamise teemaa alla jäävatel aladel. Projektialale on 2023. a detsembris läbi viidud liiklussõlme haljastuse hinnang vastavalt Tallinna Linnavalitsuse 10.06.2020 a määrusele nr 15 „Haljastuse inventeerimise kord“. Kokku hinnati 16 erinevat taksonit puittaimi, millest 14 on kodumaised. Inventeerimisalal väärtuslikke või kaitset vajavaid puuliike ei kasva. Tuleb arvestada roheline võrgustiku struktuuridega ning rakendada meetmeid, mis tagaksid rohevõrgustiku sidususe.

Kavandatav tegevus ei toimu riigipiiri läheduses, seega piiriülest mõju ei ole. Kangru liiklussõlme Tallinna territooriumil paiknev osa piirneb riigikaitse ehitise Männiku harjutusvälja piiranguvööndiga.

Projektiala piirkonnas on põhjavesi looduslikult keskmiselt kaitstud maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes. Projektialale lähim olmevee puurkaev (PRK0014199) asub teemaa-alast 70 m kaugusel. Põhjavee looduslik liikumise suund on põhja-loode suunaline.

Keskkonna eelhindamise tulemusena leiti, et mõju keskkonnale on olemas, kuid keskkonnameetmeid kasutusele võttes talutav ja keskkonnamõju hindamine ei ole vajalik. Planeeritav tegevus ei oma olulist mõju välisõhu kvaliteedile, maavaradele (maardlad), pinnasele, põhja- ja pinnaveele, kultuuripärandile ega loodusväärtustele. Kangru liiklussõlme rajamine ei kahjusta inimeste tervist, heaolu ega vara. Projektialal ja selle vahetus läheduses ei asu Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid.

Ebasoodsa mõju tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise üldised (sh seadusandlusest tulenevad) meetmed:

1. Kangru liiklussõlme projekteerimisel ja ehitamisel vältimaks Männiku kõre ja kivisisaliku püsielupaiga ja kaitsealuste liikide kahjustamist on vajalikud meetmed:

- 1.1. Rajada metallist kahepaiksetõkkesid ulukiaia alaserva.
 - 1.2. Väravate ette paigaldada kahepaikseid tõkestavad ja suunavad rennid.
 - 1.3. Laoplatside asukohtade ja transpordimarsruutide valikul arvestada kõre sigimisvee-kogude ja püsilupaiga piiranguvööndi paiknemisega.
 - 1.4. Kõrede aktiivsusperioodil 15.04 – 30.09 ei tohi öösiti sõidukitega liikuda Viljandi maanteest Raku järve pool.
2. Kahepaksete soodsa seisundi tagamiseks tuleb tee hooldamise käigus piirata herbitsiidide kasutamist. Kindlasti ei tohi herbitsiide kasutada kahepaiksete sigimisveekogust, Raku järvest, 50 m raadiuses. Teistes olulistest kahepaiksete elupaikades tuleb herbitsiide kasutada nii vähe kui võimalik, ehk rakendada sihitud taimetõrjet.
 3. Tuginedes liigi kaitse tegevuskavale tuleb Ülemiste väike-konnakotka pesa ümbruses 750 m raadiuses pesast vältida häiringuid 15. 03-31.08.
 4. Looduskaitseaduse § 55 lõike 6¹ punkti 1 kohaselt on keelatud looduslikult esinevate lindude pesade ja munade tahtlik hävitamine ja kahjustamine või pesade kõrvaldamine, välja arvatud LKS § 55 lõike 3 punktides 2-5 toodud juhtudel ja Keskkonnaameti loa alusel. LKS § 55 lõike 6¹ punkti 2 kohaselt on keelatud looduslikult esinevate lindude tahtlik häirimine, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal. Raietööd ja raadamine tuleb ajastada väljapoole lindude pesitsusperioodi. Lindude pesitsusaegse häirimise vältimine on laialdaselt kasutatav loodushoiu meede, nt riigimetsas kehtib raierahu 15.04-30.06. Kuna paljudel liikidel algab pesitsusperiood varem ja lõpeb hiljem, siis on mõistlik kaasata linnustiku ekspert, kes teeb kindlaks, millised liigid töömaal ja selle vahetus ümbruses pesitsevad ning määrab kohapõhised piirangud.
 5. Kaitsealuste kuklaste (*Formica* spp) suremuse vältimiseks tuleb raadamise käigus (st ehitusetapi algul) leitud sipelgapesad ringi kolida. Kuklaste pesade kolimiseks peab olema Keskkonnaameti luba ja soovitatav on seda teha spetsialisti juhendamisel. Kolimiseks parim aeg on kevadel kuiva ilmaga, kui sipelgaid on pesas veel suhteliselt vähe. Pesa tuleb kogu ulatuses varahommikul või hilisõhtul välja kaevata ja transportida vähemalt 500 m kaugusele päikesele avatud kuiva kohta metsa servas. Kui kaevatakse välja kogu pesa ja uus asukoht on kuklastele sobiv, siis ehitavad nad pesa uuesti üles ja meede on tõhus. Enne raadamist tuleb eksperdi kaasabil trassile jäävad kuklaste pesad kaardistada ja koostada kava nende ümberasustamiseks. Kuklaste esineb suurema tõenäosusega okas- ja segametsades.
 6. Projektilal asub rohekoridoris, tagada rohevõrgustiku sidusus. Raietööd peavad toimuma minimaalses vajalikus mahus.
 7. Impulssmüra põhjustavat tööd (nt vaiade rammimine) võib teha tööpäevadel ajavahemikul 7.00-19.00.
 8. Viljandi mnt 45, Viljandi mnt 45a ja Viljandi mnt 47 hoonete ette tuleb rajada müratõke vastavalt maaomanike nõusolekule.
 9. Tolmu tekke vähendamiseks tuleb kuiva ilmaga vältida tolmu tekitavaid tegevusi või kasutada niisutamist.
 10. Maanteedelt ärajuhitud sademevesi on autode heitgaasidest, rehvide hõõrdumisest ja maanteel liiklusohutuse tagamiseks intensiivsemat tehtava libedusetõrjest tekkivate saasteainete tõttu reostunud kui raudteelt ärajuhitud sademevesi. Nõuded sademevee suublaste juhtimiseks on kehtestatud keskkonnaministri 08.11.2019 määrusega nr 61.
 11. Projektilal tuleb tagada pinnaveežiimi säilimine. Truupide ehitusel tuleb järgida tavapäraseid veekaitse nõuded, vältida tuleb pinnavee reostamist. Sh tuleb jälgida, et kasutatavate masinate puhastamine/pesu ei toimuks veekaitsevööndis. Tuleb jälgida, et kraavidesse satuks võimalikult vähe heljumit. Truubi paigaldamisel ei tohi vette sattuda mittevajalikke ehitusmaterjale ega olmejäätmeid.

12. Ehitamisel tuleb arvestada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetega. Veenduda tuleb, et ehitusel kasutatavatest masinatest ei lekiks kütust ega määrdeaineid – nii vähendatakse pinnase reostumise ning seeläbi ka põhja- ja pinnavee reostumise riski. Tekkinud reostus tuleb kohe lokaliseerida ja eemaldada pinnasest.
13. Jäätmete töötlemine ja ladustamine Raku järve piiranguvööndis on looduskaitseaduse kohaselt keelatud.
14. Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb kohe eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb ka pinnase, ehitusmaterjalide või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.
15. Võimalusel tuleb maksimaalselt ehitusmaterjale taaskasutada (nt muld, pinnas jms). Kõlblik kasvumuld kasutatakse nõlvade kindlustamisel ja haljastamisel, kõlbmatut kasvumulda saab võimalusel kasutada korrastatavate alade ja haljasalade täiteks. Raiejäätmed ja kannud tuleb taaskasutada kohapeal väiksematele loomadele varjete rajamiseks loomaradadel.
16. Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Ehituse käigus tekkinud jäätmed tuleb üle anda jäätmekäitlusettevõttele. Jäätmete ajutised kogumiskohad peavad olema sellised, kus on välistatud jäätmete ja reostuse sattumine pinnasesse ning pinna- ja põhjavette.
17. Ehitustegevuste läbiviimisel juhindutakse muinsuskaitseadusest, mille kohaselt tuleb tööd mistahes paigas peatada, kui avastatakse arheoloogiline kultuurikiht või maasse, veekogusse või selle põhjasetetesse mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid. Leiukoht tuleb säilitada muutmata kujul ning viivitamata teavitada Muinsuskaitseametit.

Piiriülest keskkonnamõju hindamist ei algatata, samuti ei liideta KMH menetlusi KeHJS mõistes.

Võttes aluseks keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 2 punkt 10 ja lõike 4, § 6¹, § 9 lõike 1, § 11 lõiked 2², 2³, 4, 8; Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“ § 13 punkt 8 ja eelhinnangust tulenevad järeldused

otsustan:

jätta ehitusloa menetluses Harju maakonnas Tallinnas Nõmme linnaosa piires kavandatud Kangru liiklussõlme ja sellega seotud rajatiste keskkonnamõju hindamine algatamata.