

Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-70,2 Päädeva-Haimre lõigu 2+2 sõidurajaga maantee ehitusprojekt.

**Töö osa (etapp 1) nimi: Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km
62,2-64,8 Päädeva-Orgita lõigu 2+2 maantee
rekonstrueerimise põhiprojekt**

Eelhinnangu andmise vajaduse tuvastamise informatsiooni kogumine

Projekti kood: MA17446
Töö nr: P24007
Stadium: Põhiprojekt

Tellija: Selektor Projekt OÜ
Projekti tellija/otsustaja (KeHJS § 9 alusel): Transpordiamet

Töö koostaja: Alkranel OÜ

Projektijuht: Elar Pöldvere

Tartu 2025

Publitseerimise üldised andmed;

- Objekt: Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-70,2 Päädeva-Haimre lõigu 2+2 sõidurajaga maantee ehitusprojekt. Etapp-1: Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-64,8 Päädeva-Orgita lõigu 2+2 maantee rekonstrueerimise põhiprojekt (põhiprojekti koostab Selektor Projekt OÜ).
- Töö vormistatud: 14.03.2025. a.
- Töö muudetud: 08.04.2025. a.
- Töö (keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) andmise vajaduse tuvastamise informatsiooni kogumine) koostajad:
 - Elar Põldvere (Alkranel OÜ), projektijuht ja keskkonnaspetsialist.
 - Diana Matejuk (Alkranel OÜ), keskkonnakonsultant.
- Töö sisu - otsustajale eelhinnangu andmise vajalikkuse ning vajalikkuse tuvastamisel eelhinnangu otsuse (KMH algatamine/mitte algatamine) eelnõu vormistamise alusandmestiku kogumine.
- Alkranel OÜ (www.alkranel.ee) - keskkonnavalased konsultatsioonid, aastast 1999.

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Kavandatava tegevuse (põhiprojekt) lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga ning eelprojekti ja selle KMH tingimustega	6
1.1. Kavandatud tegevuse (põhiprojekt) lühiülevaade.....	6
1.2. Tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ja arendusdokumentidega	9
1.3. Tegevuse paikkonna keskkonna asjakohaste aspektide lühikirjeldus ning tegevuse aluseks oleva eelprojekti KMH tingimused	10
1.3.1. Kultuurimälestised, pärandkultuur, väärtuslikud maastikud	10
1.3.2. Pinnas (sh maavarad) ja põhjavesi (sh joogiveevarustus).....	11
1.3.3. Pinnavesi (sh sademevesi ja maaparandussüsteemid)	13
1.3.4. Kaitstavad loodusobjektid ning kaitsealused liigid (sh Natura 2000 võrgustiku alad).....	13
1.3.5. Rohevõrgustik, mets, vääriselupaigad	15
1.3.6. Inimeste heaolu ja tervis (müra ja vibratsioon, õhukvaliteet, maakasutuse muutused ja liikumisvõimalused, tehnovõrgud)	18
1.3.7. Ressursside säästlik kasutamine (sh jäätmete) ning kliimategurid	20
2. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algatamise vajalikkus määramine	22
2.1. Maa ja maakasutus	22
2.2. Märjalad.....	23
2.3. Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad.....	23
2.4. Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale	25
2.5. Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)	25
2.6. Maavarade kasutus	26
2.7. Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete	26
2.8. Maastik (sh pinnavormid)	26
2.9. Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad).....	27
2.10. Elanikkond, inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime), mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirus ja lõhn.....	28
2.11. Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid.....	28
Kokkuvõte.....	29

Sissejuhatus

Kavandatavaks tegevuseks on riigitee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-70,2 Päädeva-Haimre lõigu ümberehitamine I klassi maanteeks (st 2+2 sõidurajaga maanteeks) lähtudes teemaplaneeringust, eelprojektist ja tehnilistest tingimustest. Põhimaantee ristumine kõrvalmaanteega 20173 Haimre-Moka tee ja kõrvalmaanteega 20172 Märjamaa-Haimre tee on lahendatud eritasandiliselt, liiklussõlme kaudu. Kõrvalmaanteed on lahendatud 1+1 sõidurajaga riigimaanteedena. Lisaks on kavandatud muid kogu- ja ühendusteid, et ühendada olemasolevad teed ja piirnevad alad riigimaanteedega.

Põhiprojektiga on projektala jagatud 4 eraldiseisvalt realiseeritavaks etapiks:

- Etapp-1: Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-64,8 Päädeva-Orgita lõigu 2+2 maantee ehitusprojekt;
- Etapp-2: Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 64,8-68,2 Orgita-Haimre lõigu 2+2 maantee ehitusprojekt;
- Etapp-3: Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 68,2-70,2 Haimre liiklussõlm 2+2 maantee ehitusprojekt;
- Etapp-4: Riigitee 20172 Märjamaa-Haimre km 0,0-2,1 rekonstrueerimise ehitusprojekt.

Käesoleva töö põhieesmärgiks (projektala etapp 1) on koguda otsustajale eelhindangu andmise vajalikkuse ning vajalikkuse tuvastamisel eelhindangu otsuse (KMH algatamine/mitte algatamine) eelnõu vormistamise alusandmestikku. **Tööd, mida tehakse eelhindangu andmise vajaduse tuvastamiseks, nimetatakse allpool lühendatult ka eelhindanguks. Käesolev dokument on koostatud siiski vaid eelhindangu andmise vajaduse fikseerimiseks ning kui vastav vajadus fikseeritakse, siis on tegemist ka eelhindangu otsuse (KMH algatamine/mitte algatamine) eelnõu vormistamise alusandmestikuga.** Käesolevas dokumendis analüüsitakse põhimaantee nr 4 (E67) Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-64,8 (ülekatsusega eelhindangus kuni 65,2) Päädeva-Orgita lõigu 2+2 maantee rekonstrueerimise põhiprojekti, mis on ühtlasi Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-70,2 Päädeva-Haimre lõigu 2+2 sõidurajaga maantee ehitusprojekti etapp-1. Dokumendi tellijaks on Selektor Projekt OÜ, kes on nii Päädeva-Haimre, kui ka selle etapp-1 Päädeva-Orgita lõigu põhiprojekti koostaja. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projektile, mille koostamine toimub eelhindangu vajalikkuse määratlemise ajal.

Põhiprojekti koostamisele eelnes eelprojekti¹ teostamine, millega paralleelselt viidi läbi ka KMH protsess² (tunnistatud nõuetele vastavaks Transpordiameti 08.08.2023 otsusega nr 1.1-2/23/130). Põhiprojekti koostamisel välja töötatud lahenduste puhul vajab otsustaja (Transpordiamet) vastavas lõigus täiendavat ülevaadet, eelhindangu andmise vajalikkuse (KeHJS § 11 lg 6 ja 6²) määratlemise protsessi kaudu, eelkõige looduskaitseliste (seos ka KeHJS § 6 lg 2 p 22) mõjueelduste jätkuvalle piisavale leevendatusele ja/või oluliste negatiivsete mõjueelduste puudumisele.

Seega käesolevas töös ehk lühendatult eelhindangus võetakse arvesse ja viidatakse KMH aruandes kirjeldatut/-le ning a(s)jakohastatakse vajalik info. Paralleelselt käesoleva töö koostamisega, koostab Alkranel OÜ (2025) Päädeva-Orgita lõigule keskkonnajuhtimiskava, mis sisaldab, lisaks KMH-s välja toodud meetmetele, täiendavaid keskkonnameetmeid

¹ Eelprojekt - „Põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 62,2-78,8 Päädeva-Konuvere lõigu I klassi maantee ehitusprojekt“ (Selektor Projekt OÜ, 2023)

² Edaspidi eelhindangus viidatud kui “KMH aruanne”.

ehitustegevuse ajaks. Lisaks on Alkranel OÜ poolt varasemalt koostatud Päädeva-Haimre (sh Päädeva-Orgita) lõigule katendi CO₂ arvutus. Käesoleva eelhindangu raames võetakse arvesse muuhulgas kõiki eelpool nimetatud dokumente.

Käesolevat dokumentatsiooni saab eelkõige Transpordiamet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina põhiprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides. Käesoleva töö koostamisel lähtutakse mh Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest ja väljakujunenud praktikast ning aktuaalsetest suunistest. KeHJS § 2² kohaselt on tegevus olulise keskkonnamõjuga, kui see võib eeldatavalt:

- ületada mõjuala keskkonnataluvust;
- põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi;
- seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

Töö koostamisel lähtutakse mh juhendist „Keskkonnamõju hindamise eelhindangu andmise juhend“ (Keskkonnaministeerium, 2017) ja eelhindangu ülesehitamisel arvestatakse ka dokumente „KMH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine“ (Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018), „Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis“ (Kutsar jt 2019) ning „Natura 2000 aladega seotud kavade ja projektide hindamine. Metoodilised suunised elupaikade direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 sätete kohta“ (Euroopa Komisjon 2021).

Koostatud dokumendis on paralleelselt analüüsi tekstiga esitatud olulisim materjalide loetelu, st kasutatud materjalide loetelu ei dubleerita eraldi ptk „Kasutatud materjalid“ (vastav ptk seega ei kuulu käesoleva töö koosseisu).

1. Kavandatava tegevuse (põhiprojekt) lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga ning eelprojekti ja selle KMH tingimustega

Käesolevas peatükis (edaspidi ptk) antakse esmalt lühiülevaade kavandatava tegevusega seonduvast (põhiprojekti tasand; ptk 1.1), millele järgneb ülevaade tegevusega seotud strateegilistest dokumentidest (ptk 1.2) ning keskkonnast, koos eelprojekti KMH tingimustega (ptk 1.3). Esitatud dokumentatsiooni koostamisel on arvestatud põhiprojekti, juhendmaterjalides ning avalikult ja erialaselt kasutatavates andmebaasides sisalduvat teavet. Alusallikadena kasutatakse peamiselt EELIS andmebaasi (Eesti looduse infosüsteem, Keskkonnaagentuur (09.02.2025. a)) ning Maa- ja Ruumiameti kaardirakendusi. Samuti on aluseks dokument „Riigitee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 62,2-78,8 Päädeva-Konuvere teelõigu eelprojekti keskkonnamõju hindamine“ (Alkranel OÜ, 2021-2023) jm asjakohane teave (vt ka ptk „Sissejuhatus“), millele viidatakse vajadusel ka edasises dokumentatsiooni tekstis.

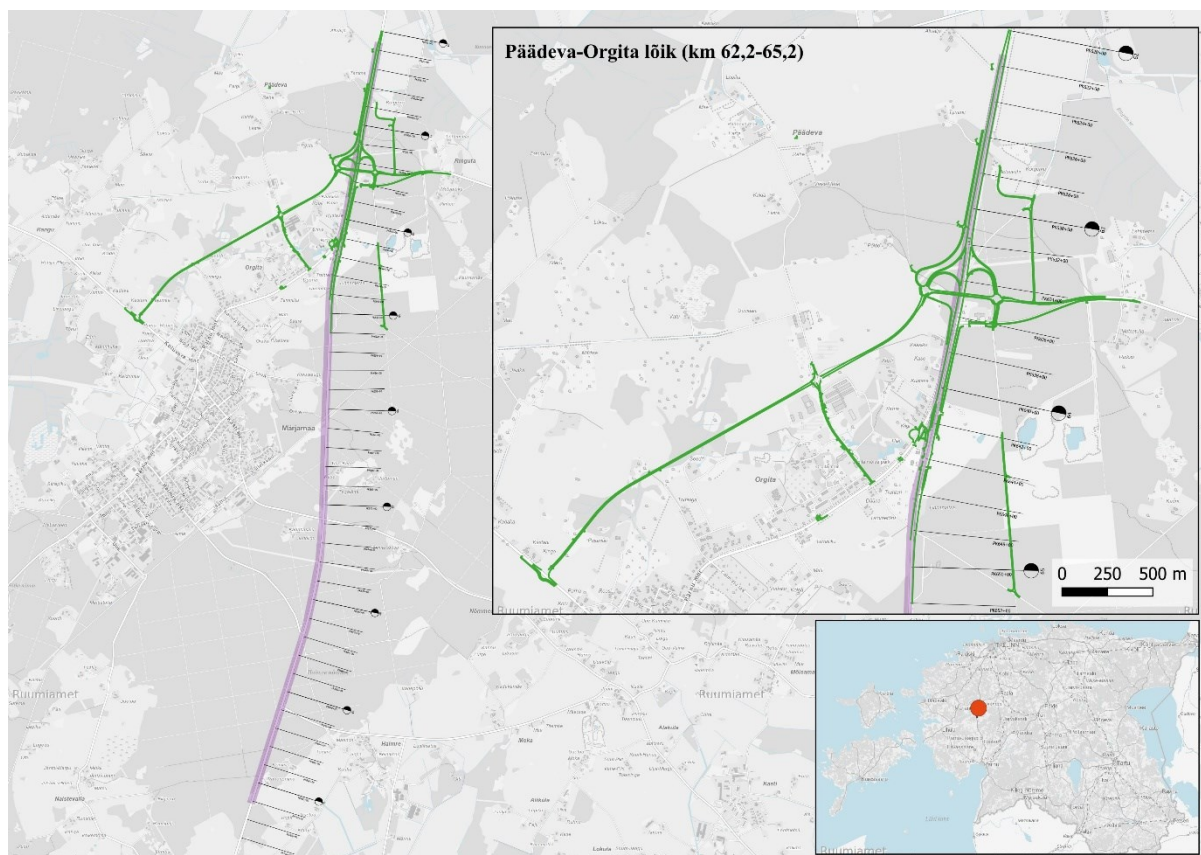
Päädeva-Orgita põhiprojekti lahendusega hõlmata ehk projekti ala asub Rapla maakonnas Märjamaa vallas ning hõlmab järgmisi asustusüksusi: Päädeva küla, Ringuta küla, Orgita küla, Rangu küla. Valdavas osas ümbritsevad projekteeritavat lõiku maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksused, kuid on ka elamumaa, ärimaa ning transpordimaa sihtotstarbega maaüksused. Lähimad elamutega katastriüksused Päädeva-Orgita põhitrassile (sh jäävad teekaitsevööndisse) on Metsavahi (50201:001:0689), Tamme (50402:001:0253), Kaasiku (50402:001:0670), Kase (50201:001:0017), Kustase (50201:001:0013), Elbergi (50402:001:0880), Lensmenti (50402:001:0610), Andrese (50201:001:0367), Kuukivi (50201:001:0366), Sirme (50402:001:0157), Linnametsa (50402:001:0079, määratud juba 2016. a teemaplaneeringus likvideeritavaks), Trahteri (50402:001:0138), Düüna (50402:001:1220), Tiigi (50402:001:0117), Orgita keskus 4 (50402:001:0011), Orgita keskus 5 (50402:001:0540). Lisaks eelnimetatule on lähimad (sh jäävad teekaitsevööndisse) elamutega katastriüksused Märjamaa-Koluvere tugimaantee õgvendusele Toompihlaka (50402:001:0231), Kopli (50402:001:0264), Seedri (50402:001:0238), Tominga (50402:001:1200), Pajumäe (50402:001:0850), Paju (50402:001:0189).

1.1. Kavandatud tegevuse (põhiprojekt) lühiülevaade

KMH eelhindangu objektiks on põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-64,8 (ülekatvusega eelhindangus kuni 65,2) Päädeva-Orgita lõigu 2+2 rekonstrueerimise põhiprojekt, mis on ühtlasi Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-70,2 Päädeva-Haimre lõigu 2+2 sõidurajaga maantee ehitusprojekti etapp-1. Kavandatava tegevusega hõlmata ehk projekteeritav teelõik asub Rapla maakonnas Märjamaa vallas (vt joonis 1.1). Seosed strateegiliste dokumentidega ja keskkonnaparameetritega ning eelprojekti KMH-ga on esitatud ptk-s 1.2 ja 1.3.

Põhimaantee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) kuulub rahvusvahelisse Trans European Network Transport (TEN-T) teedevõrgustikku ning on tähtis Põhja- ja Lääne-Euroopa vaheline turismi- ja transpordimarsruut. Liiklussagedused käsitletaval põhimaantee (1+1 sõidusuunaga) Päädeva-Orgita lõigul oli 2024. aastal 8521-9299 a/ööp, millest sõidu- ja pakiautod moodustasid 78-81%, veoautod ja autobussid 4% ning autorongid 15-18% (Maa- ja Ruumiameti 2025). Projekteerimise raames, sh põhiprojekti faasis, viidi läbi liiklusuuringud ning anti mh tuleviku vaatavad liiklusprognosid (ERC Konsultatsiooni OÜ, viimane analüüs

Päädeva-Haimre põhiprojektile 2024), mille järgi prognoositakse liiklussageduse kasvu perioodil 2030-2080 keskmiselt 1,5% võrra aastas, sh Päädeva-Orgita lõigul 1,38% aastas.



Joonis 1.1 Päädeva-Haimre ehitusprojekti (märgitud lilla viirutusena), sh etapp-1 Päädeva-Orgita põhiprojekti (märgitud rohelise joonena) asukohaskeem. Alus: põhiprojekti kaardikihid Selektor Projekt OÜ (2025), Maa- ja Ruumiamet, 2025.

Põhiprojekti käigus soovitakse (vastavalt varasemale eelprojektile) laiendada senist 1+1 sõidurajaga teed 2+2 sõidurajaga I klassi teeks. Peamiselt on kavandatud tee mulde laiendamine ühele poole olemasolevat maanteed, et arvestada ehitustehnoloogiaga ja vajadusega lasta ehituse ajal läbi autoliiklus. Lisaks on kavandatud tugimaantee 29 Märjamaa-Koluvere õgvendus.

Eelprojekti KMH aruandest selgub, et projekteerimisel on ette nähtud rajada müratõkkeseinad vastavalt mürauuringule (KMH ptk 5.6.1). Samuti rajatakse ulukite ning kahepaiksete ja roomajate läbipääsud koos vastavate lahenditega (KMH ptk 5.4). Võrreldes eelprojektiga loobuti põhiprojekti faasis Orgita ulukipääsu km 65,05 rajamisest, kuna tegemist on Orgita asustuse potentsiaalse laienemisalaga vastavalt Märjamaa üldplaneeringule. Loomade liikumise suunamine asustatud piirkonda suurendaks konflikte inimeste ja ulukite vahel. Kokkuvõtvalt järeldati, et läbipääsu rajamine on tehniliselt keeruline ja majanduslikult ebaotstarbekas, mistõttu ulukipääsu rajamine ei ole põhjendatud. Ulukipääsude arvus ja lahendustes toimunud muudatused on põhiprojekti koostööl lastatud varasema ulukiuuringu

teostajaga³. Etapp-1 seletuskirjast selgub, et projektlahendusega on kavandatud projektalale Orgita liiklussõlm km 63,5 ning kavandatakse järgmised risted (sh pääsud) ja müraseinad:

- Ringuta ulukiläbipääs km 62,55;
- Orgita viadukt km 63,5;
- Orgita jalgteetunnel km 64,30;
- Orgita karjatunnel T29 km 0,985;
- Mürasein 1 (Metsavahi kinnistu piiril) PK 626+00 kuni 626+30;
- Mürasein 2 PK 637+00 kuni PK 642+00.

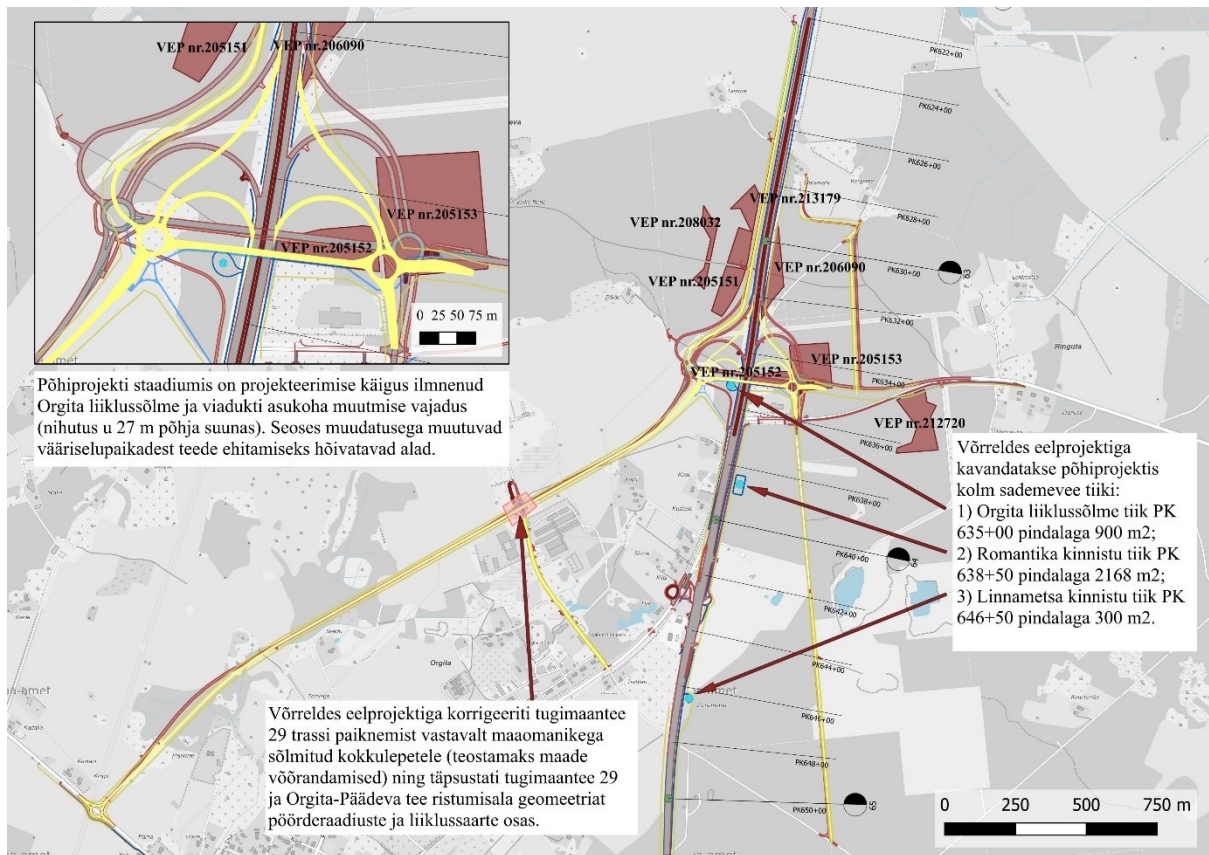
Eelprojekti KMH aruandes märgitakse, et sademeveete lahenduste väljatöötamisel arvestati asjakohaste uuringutega, vastates mh prognoositavale liikluskoormusele ning tagades omakorda, et ei halvendata ka veekogude seisundit. Etapp-1 põhiprojekti seletuskirjas kirjeldatakse, et sademeveete ärajuhtimise lahendamisel on eelistatud immutamist pinnasesse või juhtimist eesvooludesse ja lisaks on kasutatud immutustiike. Sademeveed on teekattelt ära juhitud põikkalletega projekteeritud haljasaladele, kraavidesse, tiikidesse ning võimalusel edasi eesvoolude suunas (nt lõigu alguses asuv Konnaveski oja). Liiklussõlmes on kõrges muldes projekteeritud sademevee ärajuhtimine üle kindlustatud nõlva või äärekiviga ristlõike korral sademeveekaevudesse, mille kaudu on sademeveed juhitud edasi projekteeritud sademeveetoru ja renni kaudu eesvoolukraavi. Vete juhtimiseks, uutelt teedelt, on ettenähtud rajada uued kraavid ja truubid.

Võrreldes eelprojektiga on tehtud järgmised (siinkohal asjakohased) muudatused Päädeva-Orgita põhiprojektis:

1. Projekteerimise käigus on ilmnenud Orgita liiklussõlme ja viadukti asukoha muutmise vajadus (viadukti nihutus ca 27 m), st on täpsustatud Orgita liiklussõlmes km 63,50 asukohta, aeglustus- ning kiirendusrampide ning kogujateedega sidumise geomeetriat, et viia need kooskõlla kehtivate nõuetega tee projekteerimismisnormis. Seoses muudatusega muutuvad vääriselupaikadest (edaspidi VEP; VEP nr.205152, VEP nr 205153, VEP nr 206090 ja VEP205151) teede ehitamiseks hõivatavad alad. Mõjutatud VEP alade pindala suureneb 0,97 ha võrreldes eelprojektis tooduga (1,16 ha) ja moodustub kokku 2,13 ha (joonis 1.2);
2. Eelprojekti mahus kavandati tugimaantee 29 Märjamaa-Koluvere õgvendus (uus trass) teemaplaneeringu järgses asukohas, arvestades lähialade detailplaneeringutega ja väljakujunenud maakasutusega. Võrreldes eelprojektiga korrigeeriti tugimaantee 29 trassi paiknemist vastavalt maaomanikega sõlmitud kokkulepetele (teostamiseks maade võõrandamised) ning täpsustati tugimaantee 29 ja Orgita-Päädeva tee ristumisala geomeetriat pöörderaadiuste ja liiklussaarte osas (joonis 1.2);
3. Võrreldes eelprojektiga kavandatakse põhiprojektis kolm tiiki valingvihma vastu võtmiseks ja vooluhulkade ühtlustamiseks teekraavides:
 - 1) Orgita liiklussõlme tiik PK 635+00 pindalaga 900 m²;
 - 2) Romantika kinnistu tiik PK 638+50 pindalaga 2168 m²;
 - 3) Linnametsa kinnistu tiik PK 646+50 pindalaga 300 m².

³ Kirjavahetusest (10.01.2025) Olavi Hiiemäega (Keskkonnaagentuur Viridis OÜ) selgub, et ulukiuuringu teostamise ajal oli kavandatud Orgita ulukiläbipääsu km 65,05 asukohas märgata eelkõige kitsede jälgi, kuid ulukiuuringu kokkuvõttes anti soovitusena, arvestades piirkonda kavandatud arengustsenaariume, tunneli rajamisest loobuda.

Vastavalt geoloogilistele uuringutele asub tiikide alla murenenud lubjakivi ja geoloogiliste tingimuste kohaselt imbub vesi lubjakivi lõhede kaudu pinnasesse.



Joonis 1.2. Päädeva-Orgita põhiprojektis kavandatud muudatused Orgita liiklussõlme piirkonnas, sh Orgita liiklussõlme ja viadukti asukoha muutmine (sh hõivatavad VEP), tugimaantee 29 õgvendus (sh ristumisala Orgita-Päädeva teega), sademevee eesvoolu tiigid. Alus: eelprojekti kaardikihid (märgitud kollasega), põhiprojekti kaardikihid (märgitud punaste joonte ja halli alana) Selektor Projekt OÜ (EP: 2023, PP: 2025), EELIS (09.02.2025).

1.2. Tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ja arendusdokumentidega

Eelprojekti KMH aruandes, selle lisades ja/või eelprojekti seletuskirjas on arvestatud järgmiste asjakohaste strateegiliste arengu- ja planeerimisdokumentidega (dokumendi muutuse (peale eelprojekti tööprotsessi) vm asjaolu esinemisel lisatud täiendav kommentaar):

- Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0-92,0“ (2016);
- Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030 (2017);
- Rapla maakonnaplaneering 2030+ (2018);
- Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 (2021).
- Riiklik veemajanduskava 2022-2027.
- Eesti riiklik energia- ja kliimakava aastani 2030 (REKK 2030; 2019/2023-2024) - Aastail 2023-2024 ajakohastati REKK 2030 vahepeal valminud arengudokumentide alusel. Viimase versiooni järgi on mitu eesmärki täpsustunud – kui varem oli kasvuhoonegaaside heidet saajandi keskpaigaks 1990. a võrreldes kavas vähendada 80 %, siis nüüdne suund on olla 2050. a kliimaneutraalne. Mh prognoositakse aastaks 2050

KHG heitme vähenemist võrreldes aastaga 1990 transpordis kuni 88,5%. Lisaks seab REKK 2030 KHG heitkoguste vähendamise pikaajaliseks riiklikuks eesmärgiks mh 2035. aasta transpordisektori kasvuhoonegaaside netoheitkoguste sihttaseme, milleks on 1700 kt CO₂ ekv.

- Märjamaa valla üldplaneering (hetkel kehtiv (2000)) ning Märjamaa valla üldplaneering (menetluses) – seisuga 09.02.2025 on ÜP eelnõu (Entec Eesti OÜ) läbinud koos selle KSH-ga aruande (Estonian, Latvian & Lithuanian Environment OÜ (ELLE OÜ) eelnõuga esimese avaliku väljapaneku (02.10-31.10.2024) ettepanekute ning seisukohtade esitamiseks. Dokumentatsioon ei sisalda olulisi muutusi, mis seonduks käesoleva põhiprojektiga.

Strateegiliste planeerimis- ja arengudokumentide alla saab lugeda ka detailplaneeringuid. Samas eelprojekti ja põhiprojekti koostamise raames teostatud eeluuringute (Selektor Projekt OÜ) raames kogutud teave, mis aluseks ka projektide koostamiseks, on olnud piisav ja siinkohal eraldi teavet ei esitata.

1.3. Tegevuse paikkonna keskkonna asjakohaste aspektide lühikirjeldus ning tegevuse aluseks oleva eelprojekti KMH tingimused

Käesolevas alampeatükis tuuakse välja eelkõige täiendavat teavet infole, mis on koondunud eelnevatesse peatükkidesse (mh ptk 1 ja ptk 2 sissejuhatav osa). Teabe koondamisel on lähtutud varasema eelprojekti KMH programmis seatud mõju eelduste piirkondadest (põhitrassist mõlemal tee poolel 500 m, Märjamaa-Koluvere tugimaantee õgvenduse juures 300 m, tulenevalt toona ka projekteeritavate teetrasside täpse asukoha eelduste puudumisest), kuigi eelprojekti KMH menetluse raames tuvastati, et mõju eeldused esinevad peamiselt vahetus tööde tsoonis (< 30 kuni 50 m, mh teekaitsevöönd), ja müra puhul (häiringute eeldus) elamualadele kuni 300 m). Alljärgnevas ptk-s võetakse kokku ka põhiprojekti aluseks olnud eelprojekti KMH järeldused/tingimused.

1.3.1. Kultuurimälestised, pärandkultuur, väärtuslikud maastikud

Eelprojekti KMH aruandes käsitleti kultuurimälestisi, pärandkultuuriobjekte ja väärtuslikke maastikke puudutavat infot ptk 3.4 ning 5.5.

Pärandkultuur – Käesoleva eelhinnangu käigus kontrolliti Maa- ja Ruumiameti kaardirakenduse andmeid (2025) pärandkultuuriobjektide registreeringute osas. Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 09.02.2025 seisuga toimunud muudatusi.

Kultuurimälestised – Käesoleva eelhinnangu käigus kontrolliti Maa- ja Ruumiameti kaardirakenduse andmeid (2025) kultuurimälestiste registreeringute osas. Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 09.02.2025 seisuga toimunud muudatusi, st Päädeva-Orgita põhitrassi 500 m ja Märjamaa-Koluvere tugimaantee õgvenduse 300 m vööndis ei ole registreeritud kultuurimälestisi.

Väärtuslikud maastikud – Eelprojekti KMH aruandes selgub, et projekteeritava Päädeva-Orgita lõigu lähedusse ei jää Rapla maakonnaplaneeringu järgi väärtuslikke maastike ning võrreldes KMH koostamise ajaga pole 09.02.2025 seisuga toimunud muudatusi Rapla maakonnaplaneeringus või muus dokumendis, mis väärtuslikke maastike piire puudutaks.

Kokkuvõte mõju hindamisest ja meetmed KMH-st (käesolevas ptk-s käsitletu osas) – eelprojekti KMH aruandes järeldati, et ebasoodsaid mõjusid seoses kavandatava tegevuse ellu

viimisega pole ette näha. KMH aruandes märgitakse, et eelprojekti käigus tuvastati täiendavate arheoloogiliste uuringute **II etapi läbiviimise vajadus** (esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui põhiprojekti staadiumis) ja III etapp (reaalsel ehitustegevusel) vastavalt Arheoloogiakeskus MTÜ (2022) tööle.

09.02.2025 seisuga on viidud läbi arheoloogiliste uuringute etapp II, mis tuvastas vajadust teostada (ehitustööde ajal) pinnasetööde juures nn III etapi arheoloogilised uuringud Päädeva-Orgita lõigu läheduses järgmiste kinnistute ümbruses: Jüri (Orgita küla), Linnametsa (Orgita küla), joonis 1.3.



Joonis 1.3. Arheoloogilise järelevalve asukohad (märgitud punaste joontena). Alus: eelprojekti kaardikihid (märgitud kollasega) Selektor Projekt OÜ (2023), Arheoloogiakeskus MTÜ eeluuringud (2024)

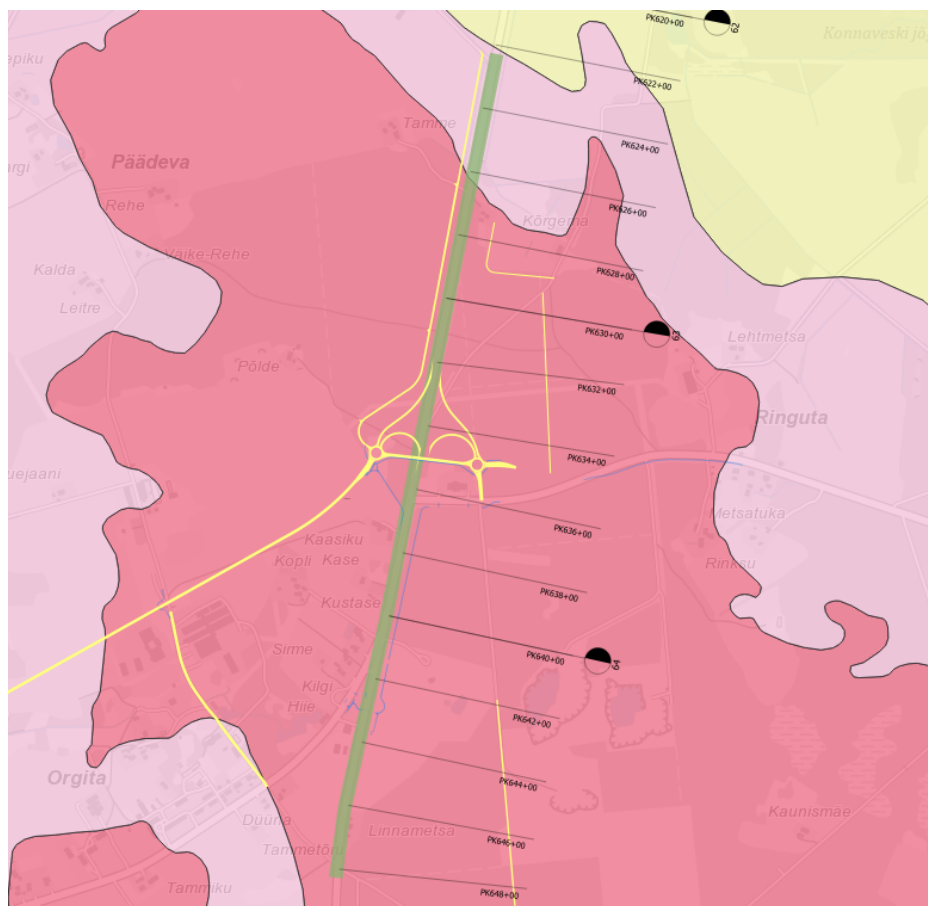
1.3.2. Pinnas (sh maavarad) ja põhjavesi (sh joogiveevarustus)

Eelprojekti KMH aruandes käsitleti pinnast ja põhjavett, sh joogiveevarustust (eelkõige puurkaevud) puudutavat infot ptk 3.1, 3.5.2 ja 5.2.

Pinnas – Eelprojekti KMH aruandes kirjeldatakse, et vaadeldava maanteelõigu piirkonnas on reljeef valdavalt tasane, kerge kaldega lõuna suunas. Pinnakatet kirjeldatakse järgnevalt: pinnakate on valdavalt õhuke (kuni 2 m) koosnedes peamiselt saviliivmoreenist ja kruusast. Pinnakatte all on aluspõhjaline lubja- ja dolokivi. Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 06.03.2025 seisuga toimunud muudatusi lõigu põhiandmetes (mh põhiprojekti raames täpsustati täiendavalt geoloogilisi tingimusi projektlahenduse täpsemaks väljatöötamiseks).

Maavarad – Eelprojekti KMH aruandes kirjeldatakse, et Päädeva-Orgita lõigu 500 m vööndisse jääb Orgita-Haimre dolokivimaardla, mille põhjaosasse on väljastatud ka keskkonnaload (maavaravaru kaevandamise eesmärgil). Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 17.02.2025 seisuga toimunud muudatusi, st tulnud juurde uusi maardlaid või väljastatud uusi keskkonnalubasid maavaravaru kaevandamiseks.

Põhjavesi – Eelprojekti KMH aruandes kirjeldatakse, et vaadeldava maanteelõigu piirkonnas põhjavesi sõltuvalt asukohast kaitsmata, nõrgalt või keskmiselt kaitstud. Maa- ja Ruumiameti kaardirakenduse järgi (2025) jääb valdav osa Päädeva-Orgita lõigust kaitsmata (km 62,6...65,2) ja nõrgalt kaitstud põhjaveega (km 62,2...62,6) alale. Alal ei ole registreeritud ka allikate esinemist. Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 09.02.2025 seisuga toimunud muudatusi andmetes.



Joonis 1.5 Põhjavee kaitstus Päädeva-Orgita lõigul, kus kaitsmata ala on märgitud tumeroosa viirutusena ning nõrgalt kaitstud ala heleroosa viirutusena. Alus: eelprojekti kaardikihid (märgitud kollasega) Selektor Projekt OÜ (2023), Maa- ja Ruumiamet (2025).

Joogivesi (sh puurkaevud) – Eelprojekti KMH aruandes kirjeldatakse, et Päädeva-Orgita põhitrassi 500 m vööndis asub u asukohas km 63,7 üks puurkaev (PRK0009662), teetrassist umbes 118 m kaugusel. Eelprojekti KMH aruandes kirjeldatakse, et Märjamaa-Koluvere õgvenduse 300 m vööndis jäävad järgmised puurkaevud: PRK0009662, PRK0009315, PRK0009321, PRK0025008, PTK0016240. Nendel majapidamistel, kus EELIS-sse kantud puurkaevud puudusid eeldati, et veevarustus on lahendatud salvkaevude baasil (või esinevad registrisse kandmata puurkaevud). Võrreldes KMH koostamise ajaga (09.02.2025 seisuga) on lisandunud Märjamaa-Koluvere õgvenduse 300 m vööndisse üks puurkaev (PRK0070908), mis asub umbes 80-110 m kaugusel õgvendusest. Puurkaev asub teemaast rohkem kui 25 m kaugusel (võimalik vibratsiooni seire mõjuulatus), sh selle puurkaevu hooldusala (10 m) jääb teemaast välja.

Kokkuvõtte mõju hindamisest ja meetmed KMH-st (käesolevas ptk-s käsitletu osas) – Eelprojekti KMH aruandes järeldatai, et ebasoodsaid mõjusid seoses kavandatava tegevuse ellu viimisega pole ette näha. Eraldi toodi välja järgmine meede pinnase reostusohu

minimeerimiseks: „Ehitustegevuse käigus kasutada tehniliselt korras ehitusmasinaid ning nende opereerimisel ja hooldamisel kinni pidada tööohutus- ja keskkonnanõuetest (hooldusalade juures tagada ka reostustõrjeks (avariide esinemisel) vajalik valmisolek).“

1.3.3. Pinnavesi (sh sademevesi ja maaparandussüsteemid)

Eelprojekti KMH aruandes käsitleti pinnavett, sh sademevett ja maaparandussüsteeme puudutavat infot ptk 3.2, 5.2.

Pinnavesi – Eelprojekti KMH aruandes kirjeldatakse, et rekonstrueeritava teelõigu vahetus läheduses ei asu ühtegi avalikult kasutatavat veekogu (Veeseaduse § 24 mõistes). Lähim avalikult kasutatav veekogu on Konnaveski oja (nimetatud ka kui jõgi), mis jääb Päädeva-Orgita lõigu tötsoonist u 300 m kaugusel põhja suunas, kuid kaudsete seoste (mh sademevee ärajuhtimise kontekstis) arvestatakse sellega eelprojekti. Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 09.02.2025 seisuga toimunud muudatusi andmetes.

Maaparandussüsteemid – Eelprojekti KMH aruande järgi jäävad Päädeva ja Ringuta külade piirkonna lähiste/piirnevad nendega maaparandussüsteemidega kaetud alad. Täpsemalt siis, Maa- ja Ruumiameti andmetel (07.03.2025) piirneb Päädeva-Orgita lõik mõlemal pool teed järgmiste maaparandussüsteemi maa-aladega – Päädeva-Ringuta1 ja Päädeva-Ringuta2 (sh selle maaparandussüsteemi eesvooluga). Eelprojekti KMH aruandes kirjeldatakse, et maanteega ristub maaparanduse eesvool Konnaveski jõgi (sh riigi poolt korrashoitav ühiseesvool). Samas mainitakse, et Konnaveski jõgi jääb u 300 m eelprojekti tötsoonist põhja suunda, kuid kaudsete seoste tõttu arvestati sellega eelprojekti.

Eelprojekti KMH aruandest selgub, et projekteerimisel on arvestatud maaparandussüsteemide toimimise tagamisega ning ebasoodsat mõju ei ole ette näha. Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 07.03.2025 seisuga toimunud muudatusi teadaoleva info kohta.

Sademevesi – KMH aruandes tuuakse välja, et maanteelt saasteainete kogused pole piisavalt suured, et põhjustada veekogude keemilise või ökoloogilise seisundi halvenemist ning eelprojekti olid sademeveelahendustele antud piisavad suunised järgnevate projekteerimise tasandite jaoks, mistõttu polnud vajalikud täiendavad meetmed.

Sademeveed on teekattelt ära juhitud põikkalletega projekteeritud haljasaladele, kraavidesse, tiikidesse ning võimalusel edasi eesvoolude suunas (nt lõigu alguses asuv Konnaveski oja). Liiklussõlmes on kõrges muldes projekteeritud sademevee ärajuhtimine üle kindlustatud nõlva või äärekiviga ristlõike korral sademeveekaevudesse, mille kaudu on sademeveed juhitud edasi projekteeritud sademeveetoru ja renni kaudu eesvoolukraavi. Vete juhtimiseks ehitatavatelt teedelt on ettenähtud rajada uued kraavid ja truubid. Põhiprojekti etapis on projekteerimise käigus ilmnunud vajadus rajada kolm tiiki (vt ptk 1.1) valingvihma vastu võtmiseks ja vooluhulkade ühtlustamiseks teekraavides.

Kokkuvõte mõju hindamisest ja meetmed KMH-st (käesolevas ptk-s käsitletu osas) – Eelprojekti KMH aruandes järeldati, et ebasoodsaid mõjusid seoses kavandatava tegevuse ellu viimisega pole ette näha.

1.3.4. Kaitstavad loodusobjektid ning kaitsealused liigid (sh Natura 2000 võrgustiku alad)

Eelprojekti KMH aruandes käsitleti kaitstavaid loodusobjekte ja kaitsealuseid liike puudutavat infot ptk 3.3.1 ja 5.3.

Kaitstavad loodusobjektid – Eelprojekti KMH aruandest selgub, et Päädeva-Orgita lõigu vahetusse lähedusse ei jää ühtegi Natura 2000 ala. Lähim Natura 2000 ala jääb u 900 m kaugusele lõuna suunas (Märjamaa järtade loodusala, RAH0000335; käsitletakse maantee 2. etapi eelhinnangus). Päädeva-Orgita 500 m ja Märjamaa-Koluvere õgvenduse 300 m vööndisse jääb üks kaitsealune park – Orgita mõisa park (KLO1200305), umbes 110 m kaugusele. KMH aruandes kirjeldatakse, et kaitsealuste parkide kaitse-eesmärgiks on ajalooliselt kujunenud planeeringu, dendroloogiliselt, kultuurilooliselt, ökoloogiliselt, ja puhkemajanduslikult väärtusliku puistu ning pargi- ja aiakunsti hinnaliste kujunduselementide säilitamine koos edasise kasutamise ja arendamise suunamisega. KMH aruandes järeldatakse, et vastavate parkide kaitse-eesmärkide ja hinnatava objekti vahekauguse ning teadaolevate tee ehitusest ja kasutusest tulenevate mõjufaktorite tõttu ei ole reaalne eeldada ebasoodsate mõjude teket vastavatele objektidele.

Kaitsealused taime- ja loomaliigid – Päädeva-Orgita lõigu 500 m ja Märjamaa-Koluvere õgvenduse 300 m vööndisse jäävad eelprojekti KMH aruande (sh võttes arvesse Rewild OÜ 2021 tööd „Päädeva-Konuvere loodusinventuur“, KMH lisa 4) järgi järgmised kaitsealused taime- ja loomaliigid (käesoleva EH käigus võetud fookusesse vaid Päädeva-Orgita lõik, st täpsustatud liigi asukohad):

- II kaitsekategooria looma- ja taimeliigid:
 - harivesilik (*Triturus cristatus*, KLO9118075) – asub u 330 m kaugusel olemasolevast ja eelprojektiga kavandatud põhitrassist;
 - põhja-nahkhiir (*Eptesicus nilssonii*, KLO9112975, KLO9112974) – asub u 110-400 m kaugusel olemasolevast ja eelprojektiga kavandatud põhitrassist.

Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 09.02.2025 seisuga, võttes sh arvesse põhiprojekti lahendust, toimunud muudatusi teadaoleva info kohta, v.a lisandunud III kaitsekategooria taimeliigi suur käopõll (*Listera ovata*, KLO9348133) leiuala kohta.

Eelprojekti KMH aruandes ei käsitletud III kaitsekategooria taimeliigi suur käopõll (*Listera ovata*, KLO9348133) leiuala. Seisuga 09.02.2025 asub leiuala umbes 75 m kaugusel olemasolevast põhitrassist ning jääb umbes 28 m kaugusele põhiprojektiga kavandatud Orgita liiklussõlmest (sh kergliiklusteest). Projekti koostaja (Selektor Projekt OÜ) esitas päringu Keskkonnaametile paludes Keskkonnaameti seisukohta lisandunud liigi suur käopõll elupaiga kohta. Alljärgnevalt tuuakse välja Keskkonnaametipoolne seisukoht eelnevalt päringule (kiri 08.10.2025 nr 6-2/24/20691):

*„III kaitsekategooria liigi suur käopõll (*Listera ovata*) piiritletud elupaik (KLO9348133) paikneb projekteeritava kergliiklustee kõrval, kusjuures **tee nõlvad elupaika ei ulatu**. Liigi alamkirjete andmetel (EELIS id: 165672468) on vaadeldud isendite täpne kasvukoht ligikaudu 8 m kaugusel tee nõlvast. Teadmata on, kas ehitustöid tehakse taimede kasvukohas või mitte. Tööde projekteerimisel palume juhendada Riigitee 4 Tallinn-Pärnu Ikla (E67) km 62,2-78,8 Päädeva-Konuvere teelõigu eelprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise aruandest. Aruande peatükis 5.3 on kirjutatud, et kaitsealuste taimede osas saab välja tuua, et III kaitsekategooria taimi (leiukohad, määratletud EELISes) leidub ka väljaspool Rewild OÜ 2021. a töös esitatud I väärtusklassi alasid. **Seega tuleb ehitusaladelt ümberasustamise meedet, mis oli esitatud Rewild OÜ 2021. a töös vaid I väärtusklassi aladele, laiendada ka III kaitsekategooria taimeliikide leiukohtadele, juhul kui need ei paikne Rewild OÜ 2021. a töö määratud I väärtusklassi tsoonides.**“*

Kokkuvõtte mõju hindamisest ja meetmed KMH-st (käesolevas ptk-s käsitletu osas, tingimused, mis rakenduvad vastaval lõigul) – eelprojekti KMH aruandes järeldati, et suures

osas olulisi ja pikaajalisi ebasoodsaid mõjusid seoses kavandatava tegevuse ellu viimisega pole ette näha (sh Natura 2000 aladele lõigul Päädeva-Orgita), st kui rakendatakse järgmisi leevendusmeetmeid ebasoodsate mõjude minimeerimiseks/ärahooldamiseks:

- Hävivad taimekooslused (väärtusklass I, vt KMH aruande lisa A4) tee ehitusalalt teisaldada. Hoolikalt kooritud taimekamarat kasutada uute teeäärte haljastamisel või lähedaloleva inimtegevuse tõttu tugevalt kahjustada saanud alade (nt ammenduvate paekarjäärde) korrastamisel. Teeääre haljastamiseks kasutatavat kamarat ladustada ühes kihis ning mitte üle aasta. Teisaldamiseks tellida eraldi projekt (metoodika nt vt „Paevälja alvarikoosluse esinduslikkuse ja ümberasustamisvõimaluste uuring”, OÜ Nordic Botanical 2019).
- Kaitsealuste taimede ümberasustamist kaaluda, kui väärtuslike (väärtusklassi I klassifitseeritud (Rewild OÜ 2021. a) **või III kaitsekategooria leiupaigas**⁴, sh EELIS alusel) taimekoosluste tervikuna teisaldamine on ebaotstarbekas (eeldatav majanduslikel põhjustel). Taimede ümberasustamine on võimalik ja õigeid võtteid kasutades ka tulemuslik. Oluline on leida sobiv ümberasustusala eeldatav tegevuskoha piirkonnas, mis parimal juhul on eelnevalt taimestikuta (ammenduv paekarjäär vms) või vajab korrastamist (jäätmata). Ümberasustamistöödeks tellida Keskkonnaametiga koostöös ekspertarvamus ja koostada eraldi projekt.
- Ehituse käigus rajatavate uute haljasaladele rajamisel kasutada looduslike niidutaimede seemneid. Sobilike kogumisalade (heas ökoloogilises seisus niitude) olemasolul lähikonnas eelistada kohalike seemnete kasutamist. Selliste alade puudumisel kasutada mujalt Eestist kogutud sarnaste niitude seemneid või liigikaupa koostatud looduslike niidutaimede seemnesegusid.
- Ehitusjärgselt säilinud, taastatud või rajatud niidualade hooldusel kasutada uuringu „Riigiteede niidetavate pindade ja hekkide korrashoid” (OÜ Nordic Botanical 2020) soovitusi.
- Ehituse käigus raiutavad ning edaspidi hooldatavale teemaale jäävad praegused metsaalad raiuda külmal ajal ja võimalikult väheste pinnasekahjustusega. Raietähtselt kannud maapinnaga tasaseks freesida ja teeääri edaspidi hooldada niiduna (koos heinakoristusega).

1.3.5. Rohevõrgustik, mets, vääriselupaigad

Eelprojekti KMH aruandes käsitleti rohevõrgustiku ja vääriselupaikasad puudutavat infot ptk 3.3.2, 5.4.

Rohevõrgustik – Eelprojekti KMH aruande, täpsemalt Rapla maakonnaplaneeringu alusel ei jää Päädeva-Orgita lõigu vahetusse lähedusse rohevõrgustiku alasid. Lähim rohevõrgustiku ala jääb Päädeva-Orgita lõigust põhja suunas u 650 m kaugusele. Päädeva-Haimre lõigule on kavandatud juba eelprojekti KMH aruande ajal mitmeid ulukite läbipääsusid, sh Päädeva-Orgita lõigule on kavandatud Ringuta ulukiläbipääs, km 62,55 ning Orgita ulukitunnel, km 65,05⁵.

⁴ Keskkonnaameti kirjaga (kiri 08.10.2025 nr 6-2/24/20691): „Seega tuleb ehitusaladelt ümberasustamise meetet, mis oli esitatud Rewild OÜ 2021. a töös vaid I väärtusklassi aladele, laiendada ka III kaitsekategooria taimeliikide leiukohtadele, juhul kui need ei paikne Rewild OÜ 2021. a töö määratud I väärtusklassi tsoonides.“ esitatud põhimõtte oli siiski juba KMH-s käsitletud, kuid eelprojekti KMH ptk 5.3 eraldiseisvas meetmes.

⁵ Põhiprojektis loobutud Orgita ulukitunneli km 65,05 rajamisest, vt ka ptk 1.1

Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 07.03.2025 seisuga toimunud muudatusi, st pole muutunud rohevõrgustiku alade paiknemine. Ulukipääsudega toimunud muutused on ptk 1.1 alusel põhiprojektis üle konsulteeritud varasema ulukiuuringu koostajaga. Seega kohalduvad juba eelprojekti raames määratletud uluki ja kahepaiksete läbipääsude tingimused (käsitletud KMH aruandes üldistatult ning selle lisades täpsemalt), vastavalt eelprojekti koostamise raames määratule. KMH aruandes järeldatakse, et kuna parandatakse nähtavust rohevõrgustiku koridoride lõikumisel maanteega ning kavandatakse abinõud loomade liikumisvõimaluste säilitamiseks (tunnelid, sillad jms), siis projekti ei kavanda senistele transpordikoridoridele täiendavate konfliktkohtade teket ehk rohevõrgustikku täiendavalt ei killustata.

Mets ja vääriselupaigad – Metsaregistri (10.03.2025) andmetel on Päädeva-Orgita lähimate (500 m vööndis) metsaeraldiste domineerivaks puuliigiks mänd, seejärel kuusk. Vähesel määral esineb kaske, sangleppa, haaba ja hall leppa. Metsa peamisteks kasvukohatüüpideks on kastikuloo ja sinilille. Enim esineb keskealist ja küpsset metsa, mille keskmine vanus on vastavalt 122 ja 69 aastat. Metsaga seonduvat on käsitletud ka ptk-s 1.3.4 ja 1.3.7.

KMH aruandest selgub, et Päädeva-Orgita lõigu 500 m vööndisse jäävad järgmised vääriselupaigad (VEP):

- VEP205151 - 1,84 ha (männik ja männisegamets, kasvukoht 1111, kaasnev - loomets);
- VEP205152 - 0,73 ha (männik ja männisegamets, kasvukoht 1112 (Kastikuloo), kaasnev - loomets);
- VEP205153 - 2,23 ha (männik ja männisegamets, kasvukoht 1112, kaasnev - loomets);
- VEP208032 - 0,71 ha (männik ja männisegamets, kasvukoht 1112, kaasnev - loomets);
- VEP206090 - 1,04 ha (männik ja männisegamets, kasvukoht 1112, kaasnev - loomets).

Eelprojekti KMH aruandes on kirjas, et vääriselupaikadest toimuks raie (raadamine) kolmes eelnevalt nimetatud VEP-s, et rajada olulist avalikku huvi kandvat taristuobjekti:

- VEP205152 - 0,73 ha (männik ja männisegamets, kasvukoht 1112 (Kastikuloo), kaasnev – loomets). Raadatav ala (0,5540 ha) 76% VEP pindalast;
- VEP205153 - 2,23 ha (männik ja männisegamets, kasvukoht 1112, kaasnev – loomets). Raadatav ala (0,4503 ha) 20% VEP pindalast;
- VEP206090 - 1,04 ha (männik ja männisegamets, kasvukoht 1112, kaasnev – loomets). Raadatav ala (0,1112 ha) 11% VEP pindalast.

Keskkonnaministri 04.01.2007 määruse nr 2 § 26¹ lg 2 kohaselt on avalik-õigusliku isiku omandis olevas metsas ja riigimetsas asuvas vääriselupaigas keelatud raie, va erandkorras tehtav raie ja kujundusraie Keskkonnaameti nõusolekul. Eelprojekti KMH käigus järeldas Keskkonnamet 23.02.2023 kirjaga. nr 6-3/23/1878-2 (vt ka KMH aruande lisa A13), et kavandatava tegevusega kaasneb VEP-de pindala (1,1155 ha) vähenemisega ebasoodne mõju väärtustatavale ökosüsteemile. Samas suurendatakse tee rajamisega piirkonnas liiklusohutust ning tegemist on osaga olulisest taristuobjektist nii piirkondlikul kui ka riiklikul tasandil. Arvestades eelnevaid asjaolusid on Keskkonnaamet määranud kahjustuste kompenseerimise meetme – moodustada uus VEP RMK kvartalile MM104 eraldisele 21 (1,81 ha, osaks kinnistust 50402:001:0181; VEP registreerimisel lisada märge, et VEP kompenseerib VEP-ide (VEP205152, VEP205153 ja VEP206090) raadatavaid pindalasid). Võrreldes KMH koostamise ajaga on seisuga 09.02.2025 EELIS andmetes toimunud muudatus eelnevalt nimetatud uue VEP registreerimise osas. Seisuga 10.03.2025 on registreeritud uus

vääriselupaik kinnistul 50201:001:0756⁶, RMK kvartalil MM104 eraldisel 21 (VEP nr 212720, 1,86 ha) (joonis 1.6).



Joonis 1.6. Vääriselupaigad Päädeva-Orgita lõigul, lisandunud VEP märgitud lilla joonena, kinnistu 50201:001:0756 märgitud oranži viirutusena, RMK kvartal MM104 märgitud ära rohelise viirutusena, tähistusena kvartali nr. Alus: eelprojekti kaardikihid (märgitud kollasega), põhiprojekti kaardikihid (märgitud punaste joonte ja halli alana) Selektor Projekt OÜ (EP: 2023, PP: 2025), EELIS (09.02.2025).

Võrreldes eelprojektiga, muudetakse põhiprojektiga Orgita liiklussõlme ja viadukti asukohta, sh nihutatakse lahendus u 27 m võrra põhja suunas. Seoses muudatusega muutuvad vääriselupaikadest (VEP nr.205152, VEP nr 205153, VEP nr 206090 ja VEP205151) teede ehitamiseks hõivatavad alad. Mõjutatud VEP alade pindala suureneb 0,97 ha võrreldes eelprojekti tooduga (1,16 ha) ja moodustub kokku 2,13 ha.

Projekti koostaja (Selektor Projekt OÜ) esitas päringu Keskkonnaametile paludes Keskkonnaameti seisukohta Orgita liiklussõlme asukoha muudatusele. Alljärgnevalt tuuakse välja Keskkonnaametipoolne seisukoht eelnevalt päringule (kiri 08.10.2025 nr 6-2/24/20691):

Esialgse projektlahenduse kohaselt pidi VEPide raadatav osa olema 1,16 ha ja asendus-VEP nr 212720 sai pindalaga 1,83 ha. Kui nüüd raadatav ala VEPide lõigus on 2,13 ha, siis Keskkonnaameti hinnangul tuleb sinna leevendusmeetmena leida sarnane VEP vähemalt pindalaga 0,5 ha, mida ka Keskkonnaameti metsahoiu spetsialist on lähiajal lubanud teha. VEPide pindala ei tohi riigimaal registris väheneda.

⁶ Varasemalt kirjas kui kinnistu 50402:001:0181. Uus katastrinumber registreeritud 05.03.2025, viimane muudatus 06.03.2025.

St projektlahenduse muutuseid on Keskkonnaameti poolt teadvustatud ja asjakohaste tegevuste kaudu tagatakse, et VEP-ide üldpindala ei väheneks, võimaldamaks ellu viia olulise avaliku huviga tee rajamist.

Kokkuvõtte mõju hindamisest ja meetmed KMH-st (käesolevas ptk-s käsitletu osas) – KMH aruandes järeldati, et VEP raadamisega kaasnevat mõju kompenseeritakse mh täiendava VEP registreerimisega (eelprojektis kavandatu järgi määratud mahus). Kavandatava tegevusega kaasnevate võimalike negatiivsete mõjude leevendamiseks kavandati rakendamiseks järgmisi kompenseerimis- ja leevendusmeetmeid:

- Hiljemalt põhiprojekti koostamise raames kontrollida, kas enne VEP-e mõjutavat ehitustegevust on moodustud ja säilitatud VEP RMK kvartalile MM104 eraldisele 21⁷ (1,81 ha, osaks kinnistust 50402:001:0181). Vastav VEP kompenseerib VEP-ide (VEP205152, VEP205153 ja VEP206090) raadatavaid pindalasid⁸.
- Raadatavatest vääriselupaiga osadest jämedamõõtmeline (läbimõõt üle 25 cm) surnud puit ja lamapuit selle olemasolul võimalusel ümber teisaldada vääriselupaikade säilivasse ossa (ilma viimast kahjustamata) või läheduses paiknevatesse teistesse ja samaväärsetesse vääriselupaikadesse.

Eelprojekti KMH aruandes toodi välja ka meetmeid, mis suurendaks soodsate mõjude eeldusi seoses loomapäasudega:

- Loomatunnelite avadele (eelkõige betoonlagede otsad, mis moodustavad visuaalselt horisontaalse joonelemendi) kujundada püstriibud või ebakorrapäraseid laigud, imiteerimaks puutüvede või puulehtede efekti.
- Rakendada elustiku läbipääsutunnelite lagede ja suudmete looduslikumaks muutmist (katmine looduslike kivide, püstise laudis- või ümarpalkkilpidega või taimestikuga).
- Elustiku läbipääsutunnelite ja läbipääsude sisemusse tekitada maantee muldkeha rajamisel ette jäänud ja likvideeritud puude väljajuuritud kändudest ning suurematest puukstest ebakorrapäraseid peitumisvallid- või kuhilad.

1.3.6. Inimeste heaolu ja tervis (müra ja vibratsioon, õhukvaliteet, maakasutuse muutused ja liikumisvõimalused, tehnovõrgud)

Eelprojekti KMH aruandes käsitleti müra ja vibratsiooni, õhukvaliteeti, maakasutuse muutusi ja liikumisvõimalusi ning tehnovõrkusid puudutavat infot ptk 3.5 ja 5.6.

Müra – KMH raames viidi läbi müra modelleerimine (KMH lisa A6), milles järeldati, et perspektiivne (2047. a) liikluskoormus toob kaasa mürataseme tõusu võrreldes praegusega, st suurimad piirvaartuste (päeval ajal 65 dB, öisel ajal 60 dB) ületamised esinevad perspektiivses (2047) olukorras, kui päeval ajal ületatakse piirväärtust kuni 6 dB ja öisel ajal kuni 3 dB. Ehitusjärgses (2027) olukorras on suurimad piirväärtuste ületamised võrreldes aastaga 2047 päeval ajal mõnevõrra väiksemad, olles päeval ajal kuni 5 dB (öisel ajal kuni 3 dB) üle lubatud piirväärtuse.

Võrreldes KMH koostamise ajaga koostati 2024. a ERC Konsultatsiooni OÜ poolt uus liiklusuuring, mille kohaselt põhimaantee AKÖL 2047. a väheneb (põhitrass EP 13000 vs PP

⁷ Seondub eelnevalt kirjeldatud teabega, et seisuga 09.02.2025 on EELIS-s registreeritud uus VEP (nr 212720).

⁸ Seondub Keskkonnaameti 08.10.2025 kirjaga nr 6-2/24/20691, mille kohaselt on vajalik leida põhiprojekti Orgita liiklussõlme lahenduse nihutamise tõttu lisaks 0,5 ha pindalaga uus VEP, kompenseerimaks raadatavate VEP pindalasid.

11100-12100) võrreldes eelprojektiga 900-1900 sõidukit/ööpäevas võrra, see-eest Märjamaa-Koluvere õgvenduse lõigul AKÖL 2047. a suureneb (EP 3800 vs PP 3900) võrreldes eelprojektiga 100 sõidukit/ööpäevas võrra. Arvestades üldist suurt liiklussagedust on muutused üsna marginaalsed, isegi mürataseme vähenemise (põhitrassi) või suurenemise (kõrvalmaantee) potentsiaali võtmes. Põhiprojektis teetasapinna minimaalsed muutused ei mõjuta samuti müra, kuna müratõkked on kavandatud tee tasapinnast ehk müratõkete kõrgus nihkub koos teetasapinna nihkumisega.

Vibratsioon – KMH raames projekteeritava maanteelõiguga parandatakse liikluse sujuvust ning uuendatakse (või rajatakse täielikult uus) tee konstruktsiooni, sh teekate, mis võib aidata kaasa maantee kasutusega kaasneva vibratsiooni leviku vähenemisele. Arvestades eelnevaid asjaolusid ei ole ette näha ebasoodsaid mõjusid maanteele lähimate majapidamiste elanikele seoses maantee kasutamise aegse võimaliku vibratsiooniga.

Õhukvaliteet – Õhukvaliteedi muutuste kaardistamiseks koostati õhusaaste hajuvusuuring (KMH aruande lisa A5). Modelleerimise ja KMH tulemused näitasid, et olulise negatiivse mõju eelduseid õhusaastest ei tulene.

Maakasutuse muutused ja liikumisvõimalused – KMH aruandes tuuakse välja järgmised võimalikud mõjud (sh positiivsetes aspektides):

- Projekti eesmärgiks on tõsta liiklusohutust ja parendada ühendust suuremate keskuste vahel, sh pole näha ette negatiivset mõju päästevõimekusele, kuna tagatakse ehituse ajal operatiivsõidukitele liiklemise võimalikkus ja lahenduse valmimisel on võimalik taristut kasutada senise reageerimiskiirusega võrreldes kiiremalt.
- Uue teekoridori rajamisega või või seniste laiendamisega kaasneb teatav barjääriefekt inimeste liikumisele. Samas tagatakse jätkuvalt kõik olulisemad ühendused, juurdepääsud kõikidele kinnistutele läbi mahaõitute, kogujateede ja sõlmede ning piirkonna elanike liikumine muudetakse ohutumaks (sh eritasandilised liiklussõlmed). Parendatakse kergliiklusteede võimalusi.
- Teede ehitamiseks vajalike maade võõrandamise ebasoodne (lokaalne ja lühiajaline) mõju on leevendatav õiglase hüvitise tasumisega. Printsip on kooskõlas keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 10 (ülekaaluka huviga tegevus).
- Teekoridor läbib väärtuslikku põllumajandusmaad, kuid maakasutuse muutus ei too kaasa olulist ebasoodsat mõju põllumassiividele. Põhiprojektis on kavandatud loomade läbipääs (karjatunnel) kahel pool Märjamaa-Koluvere tugimaanteed ümbritsevate põldude (karjamaad) ühendamiseks.

Tehnovõrgud – KMH aruandes tuuakse välja, et projektlahendus ristub mitmete eriliiki tehnovõrkudega ja nende kaitsevöönditega. Eelprojekti raames toimus tehnovõrguhaldajatelt tehniliste tingimuste hankimine ning nendes seatud põhimõtete arvestamine. Põhiprojekti faasis ajakohastati vajadusel tehnovõrkudega seonduvat teavet, mida ka projekti koostamisel arvestati.

Kokkuvõtte mõju hindamisest ja meetmed KMH-st (käesolevas ptk-s käsitletu osas) – KMH aruandes järeldati, et olulisi ebasoodsaid mõjusid seoses kavandatava tegevuse ellu viimisega (sh müra uuringus sätestatud müraseinte rajamisel) pole ette näha, kuivõrd rakendatakse leevendusmeetmeid. KMH aruandest kokkuvõtte **müra** mõjule ning leevendusmeetmed:

- KMH aruandest järeldati, et nii ehitusjärgses kui ka perspektiivses olukorras ületatakse piirväärtusi, mistõttu kavandati müratõkked kohtadesse, mis vajasisid leevendamist. Mürakaitsemeetmete kavandamisel võeti aluseks nõu halvim olukord ehk suurima müratasemega modelleeritud olukord (antud juhul 2047. a päevane aeg), mille puhul tuli tagada piirväärtuste kohane müratase töö käigus fikseeritud majapidamiste juures.
- Lisaks seati tingimus ehitusaegse müra leevendamiseks: Mürarikaste ehitustööde tegemist vältida öhtusel ja öisel ajal (19.00 – 7.00) vähemalt lähemal kui 300 m elamutest. Juhul kui ehitustööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil ja piirkonnas vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks perioodi 23.00 – 7.00. Eelnev suunis tuleneb ka keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 10, mille alusel tuleb keskkonnoahtu või olulist keskkonnahäiringut taluda, kui tegevus on vajalik ülekaaluka huvi tõttu, puudub mõistlik alternatiiv ja keskkonnoahtu või olulise keskkonnahäiringu vähendamiseks on võetud tarvitusele vajalikud meetmed.

KMH aruandest kokkuvõtte **vibratsiooni** mõjule ning leevendusmeetmed:

- Ehitusaegse (kasutusel töökorras ja nõuetele vastavad ehitusmasinad) vibratsiooniga seotud võimalike riskide maandamiseks ja hilisemate vaidluste vältimiseks enne ehitustööde algust fikseerida vahetult ehitusalade lähialal (kuni 25 m) paiknevate kinnistute hoonete ja olulisemate rajatiste (nt salvkaevud) tehniline seisukord.

1.3.7. Ressursside säästlik kasutamine (sh jäätmete) ning kliimategurid

Eelprojekti KMH aruandes käsitleti ressursside säästlikku kasutamist (sh jäätmeteket) ja kliimategureid puudutavat infot ptk 5.7.

Ressursside säästlik kasutamine (sh jäätmete) – KMH aruandes viidatakse omakorda KMH programmile, kus tuuakse välja järgmine eeldus: materjalide kasutamisel lähtutakse optimaalsest kulust ning ülemäärast ressursside kulutamist ette ei ole näha. Jäätmetest tekivad tegevuse käigus peamiselt ehitusjäätmed, mille nõuetekohasel käitlemisel ei ole olulist mõju ette näha. Võrreldes KMH koostamise ajaga pole 09.02.2025 seisuga toimunud muudatusi teadaoleva info kohta.

Kliimategurid – KMH aruandes tuuakse välja, et üheks tähtsaimaks kasvuhoonegaaside allikaks teeprojektide juures on maakasutuse muutusest (raadamine) tulenev CO₂ heide. Eelprojekti järgselt oli kavas raadata kokku (Päädeva-Konuvere lõigul) u 29,1 ha ala.

Lisaks KMH aruandes väljatoodule, koostas Skepast&Puhkim kliimakindluse analüüsi Päädeva-Konuvere lõigule, milles analüüsiti nii sõidukite transpordiheitmeid kui ka kliimamuutustega kohanemise aspekte. Töös leiti, et sõidukite transpordiheitmed projekti realiseerumise stsenaariumi järgi on aastal 2030 18 570 t CO₂ ekv, mis ei ületa Euroopa Komisjoni teatise 2021/C 373/01 sätestatud 20 000 t CO₂ piirmäära. Samuti järeldati, et kavandatava taristuobjekti kliima suhtes haavatavus praeguse ja tulevase kliima puhul väike, st kliimamuutustega kohanemise seisukohast on antud projektidega tagatud kliimakindlus.

Lisaks koostas Alkranel OÜ (2025) Päädeva-Haimre (sh Päädeva-Orgita) lõigule katendi CO₂ analüüsi, milles arvutati eri katendi variantide ehitus- ning remonditegevusest tuleneva CO₂ jalajälje. Tulemusi saab projekteerija ja Transpordiamet kasutada katendi alternatiivi valimisel.

Kokkuvõtte mõju hindamisest ja meetmed KMH-st (käesolevas ptk-s käsitletu osas) – KMH aruandes järel dati, et võimalikud ebasoodsad ja vähesed mõjud võivad avalduda ehituse ajal, kuid mida on võimalik leevendada kasutades alljärgnevat meetmeid:

- Ressursid – tee ehitusel (väljakaevatav) pinnas (ülejääv) võimalusel realiseerida tekkekoha läheduses, nt täitmisel, haljastustöödel jms (pinnasvallide rajamine (maaomaniku ja Transpordiameti / tee ehitaja vahelisel kokkuleppel)). Kui tekkivat pinnast ei ole võimalik vastava projekti ehitamisel ära kasutada, siis kaaluda selle kasutamist ajutiste ja kohalike teede rajamisel või teistes, eelkõige tee-ehituse projektides.
- Kliimategurid (meede suunav, ei rakendu vaid käesoleva projekti tõttu) – Transpordiameti haldusalas välja töötada raadatavate metsaalade asendusalade loomise või kompenseerimise meetodikad, koostöös riigi teiste ametkondadega ja võimalusel ka eraalgatusel põhinevate projektide teostajatega (vt näiteid KMH aruande ptk 5.7). Meetodikad võiksid olla tulevikuks osaks nt riigiteede teehoiukavast või siis seda eraldi ehk täiendavalt toetada.

2. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algtatamise vajalikkus määramine

Tegevuse elluviimisega seonduva analüüsimisel arvestatakse mõju (otsene või kaudne) suurust ja ruumilist ulatust (nt geograafiline või mõjutatavate (inimesed vm) hulk) ning võimalikkust ehk tõenäosust, tugevust, kestvust, sagedust ja pöörduvust, sh kumulatiivsust ja koosmõju ning õnnetuste esinemise võimalikkust (ka alad, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada). Alljärgnev kirjeldab tegevuse elluviimisega seotud olulisi keskkonnaprobleeme ehk negatiivseid mõjusid (mh koos muude mõjualas toimuvate ja/või planeeritavate tegevustega, kui on kirjeldatud ptk 1) ja mõjude (ebasoodne olustik) tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise täiendavaid võimalusi (määratakse vajadusel). Teemad (sh KeHJS § 6¹ lg 5 põhjal):

- 1) maa ja maakasutus;
- 2) märgalad;
- 3) jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad;
- 4) veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale;
- 5) muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale);
- 6) maavarade kasutus;
- 7) ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete;
- 8) maastik (sh pinnavormid);
- 9) looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad);
- 10) elanikkond (sh tiheasustusalad), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirus ja lõhn;
- 11) suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid.

Alljärgnevalt on eelnevalt esitatud loetelu teemad täpsemalt lahti kirjutatud alampeatükkide kaupa. Peatükkide sisustamisel on arvestatud mh ptk-s 1.1–1.3 toodud teavet, sh arvestatakse juba KMH aruandes sätestatud leevendusmeetmetega.

2.1. Maa ja maakasutus

Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine hõlmab suures osas olemasoleva tee laiendamist, seega olulist maastikumuutust tee rekonstrueerimine kaasa ei too, sh võrdluses eelprojekt ja põhiprojekti lahenduste võtmes. Ptk 1.3.6 käsitleti maakasutuse muutusi, sh toodi välja tuginedes KMH aruandele peamised võimalikud positiivsed ja negatiivsed mõjud (liiklusohutuse tõstmine, teekoridori rajamise ja laiendamisega võimalik barjääriefekt, maade võõrandamine, mõju karjaloomade liikumisele) ning asjakohased leevendusmeetmed (ühenduste ja juurdepääsude tagamine, kergliiklusteede võimaluste parendamine, õiglase hüvitise tasumine maade võõrandamisel).

Eelprojekti KMH aruandes järeldati, et teelõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju käsitletavatele valdkondadele. Kuna põhiprojekti lahenduste muudatused ei mõjuta käesoleva teema all käsitlevaid aspekte, siis eelneva põhjal saab järeldada, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju, võttes arvesse sh juba eelprojekti KMH-s seatud leevendusmeetmeid.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.

2.2. Märgalad

Tegevuskavaga hõlmatud alal ei ole otsest seotust märgalade ega kuivendustegevusega. EELIS 09.02.2025 andmete järgi ei esine Päädeva-Orgita lõigu vahetus läheduses märgalasid. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.**

2.3. Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad

Ptk 1.3.3 kirjeldatakse, et rekonstrueeritava teelõigu vahetus läheduses ei asu ühtegi avalikult kasutatavat veekogu. Lähim avalikult kasutatav veekogu, Konnaveski oja, jääb Päädeva-Orgita lõigu töötsoonist u 300 m kaugusel põhja suunas, kuid kaudsete seoste (mh sademevee ärajuhtimise kontekstis) tõttu arvestati sellega projekteerimisel. Sademeveed juhitakse haljasaladele, kraavidesse, tiikidesse ja eesvooludesse. Liiklussõlmes suunatakse vesi nõlvade, äärekivide või sademeveekaevude kaudu torustikku ja eesvoolukraavi. Rajatakse uued kraavid, truubid ja kolm tiiki mh valingvihmadega teemaalt formuleeruva sadevee korrektseks koondamiseks.

Maantee kasutamisel sademeveest vooluveekogumi kvaliteedile ohtu ei tulene, arvestades mh prognoositavat liikluskormust. AS Maves (2013) alusel tuleb liiklusega kaasneva keskkonnariski vähendamiseks sademeveest (peamine probleem heljum) käidelda alates liiklussagedusest 30 000 autot ööpäevas ning käitlemise vajadust analüüsida alates 15 000 autost ööpäevas. Käesoleva projektiga maantee sademeveest ei koondata ega ka juhita otse vooluveekogumitesse, vaid kavandatud on asjakohane sademevee taristu (vähendamaks mh ka minimaalset heljuvaine jõudmist vooluveekogumitesse). Seega projektis tagatakse sademevee süsteemne äravool rajatistelt viisil, mis ei kahjusta loodus- ja sotsiaalkeskkonda. St sademevee tekkega on arvestatud ja see juhitakse ära mööda selleks projekteeritud rajatise, tagades, et teerajatistel ei esineks ohtlikku liigvett ja sademevesi jõuaks veekogusse, ilma mh kalda erosiooni ja täiendavat reostuskormust tekitamata. Vaadeldavate teede liiklussagedus vastavate (> 15 000) määrangute alla ei lähe (vt ka ptk 1.1 ja 1.3.6). Seega juba vastavatest tingimustest lähtuvalt ei ole sademevesi ning sellega seonduv temaatika (sademevee koondamine ja suublasse juhtimine) käesoleva objekti puhul olulisi mõjueeldusi põhjustav.

2013. a järeldused peegeldavad mh Alkranel OÜ 2005. a dokumendi „Alternatiivsete sademevee äravoolu- ja kogumissüsteemide uurimistöö“ järeldusi. Mh nähtus sealt, et USA uuringutest tulenevalt on ca 9000 sõidukiga päevakoormusega maanteedelt nt heljuvaineid teelt koondatud veest fikseeritud vaid 19 mg/l (heljumisisaldus ei tohi > 40 mg/l (Keskkonnaministri 08.11.19. a. määrus nr 61)). Transpordiamet on mitmeid aastaid teostanud omaseiret suure liiklussagedusega maanteelõikude (liiklussagedusega nii alla kui üle 10000 sõiduki/ööp) lähedases pinnases, sademeveekraavides (maanteelõigud u 15000 sõiduk/ööp) kui ka sademevee settebasseinides esinevate saasteainete osas. Omaseire tulemused on kokkuvõtlikult esitatud mh Maves OÜ (2019) töös „Ekspert hinnang Maanteeameti sademevee väljalaskudele võttes aluseks omaseire andmed ja tellitud veeseire uuringud“. Maves OÜ (2019) alusel:

- perioodil 2016-2018 võetud kõikide pinnaseproovide tulemused vastasid pinnase piirarvule elamumaal. Enamike saasteainete sisaldused jäid ka vastavatest sihtarvudest

madalamaks, üksikutel kordadel esines sihtarvu ületamisi Zn, Pb ja Cd korral. Eelneva alusel on maanteede ümbruse pinnas valdavalt heas seisundis.

- perioodil 2013-2019 sademeveekraavide proovide tulemused näitasid, et aasta keskmisi sademevee saasteainete piirväärtusi maanteelt ärajuhitud vees ei ületatud. Prioriteetsete ohtlike ainete aasta keskmisi piirväärtusi pinnavees ületasid üksikud proovid, suurima lubatud sisalduse ületamist ei esinenud. Näiteks tsiingi puhul esines aasta keskmise piirväärtuse (10 µg/l) ületamist üksikproovides 10% suurusjärgus, vase puhul üksikjuhtudel. 2018. a seire alusel ületas tsiingi keskmine sisaldus sademete vees 10 µg/l kümnes seirejaamas 18-st. Seega on suurem tsiingi sisaldus maanteede läheduses tingitud ka sademete koormusest, sest tsink ei ole veel jõudnud keskkonnas neelduda. Naftasaaduste sisaldus pinnavees ja maanteelt ärajuhitud sademevees viimastel aastatel probleemiks ei ole olnud.
- 2018. a maantee settebasseide seire alusel vastas Kukruse-Jõhvi sademeveesüsteemide, Kroodi ja Pirita sademeveesüsteemide ning Kurna, Kurna-Luige ja Luige sademeveesüsteemide vesi raskmetallide osas pinnaveekogude vee kvaliteedi aasta keskmistele piirväärtustele, va Kurna II settebassein, kus tsiingi sisaldus vees oli 15 µg/l (Eestis piirväärtus 10 µg/l; Soome uuringutes tsiingi ohutu sisaldus heitvees 52 µg/l). Heljumi ja naftasaaduste osas vastas sademeveesüsteemide vesi vastavatele heitveelaskude piirväärtustele.

Maves OÜ (2019) toob välja, et Eesti maanteedelt ei juhita saasteaineid suublasse koguses, mis võiks põhjustada veekogude saastatuse riski. St, et maanteede liikluskoormus ei ole üldprintsipis nii suur, et võiks põhjustada prognoositavas tulevikus veekogumite keemilise või ökoloogilise seisundi halvenemist, seda ka koosmõjus muude koormustega. See on tõendatud seniste uurimistööde, seireandmete ja naabermaade (Soome ja Rootsi) uurimistulemustega, kus liikluskoormus on kordades Eesti omast suurem.

Lisaks on koos raskmetallide heidete vähenemisega atmosfääri käesoleval ajal oluliselt vähenenud ka raskmetallide sisaldus sademetes. Tulevikuprognoosid näitavad raskmetallide heidete edasist vähenemist, seda eelkõige põlevkivi põletamise vähenemise mõjul. Liiklussageduse suurenemisest tulenevaid tegureid kompenseerivad ka transpordisektoris karmistuvad nõuded autode mootoritele ning eeldatav elektriautode osatähtsuse tõus (Maves OÜ, 2019).

Eeltoodust lähtuvalt ei ole sademevesi ning sellega seonduv temaatika käesoleva objekti puhul mõjueldusi põhjustav ega ka vastuolus õiguskorraga (mh VeeS) ja ei tekita ohtu ka tarbevee kvaliteedile (mh paikkonnas valdavalt kasutuses ka ühisveevarustus). Põhiprojekti sademevee tiikide osas saab siiski esile tuua, et nende pikaajalisust aitab paremini tagada ka regulaarne hooldus⁹, mida võib eraldi esile tuua maantee tulevase haldamise korraldamist reguleerivates dokumentides või ka põhiprojekti dokumentides. Siinkohal esitatavad suunised: kaldataimestiku hooldamine, sh invasiivse taimestiku ja umbrohu eemaldamine, kahjustuste ja ummistuste jm tegurite kontroll esimesel aastal minimaalselt kord kvartalis, hiljem kaks korda aastas.

Eelprojekti KMH aruandes järelitati, et teelõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju käsitletavatele valdkondadele. Maanteelt ära juhitud saasteainete kogused pole piisavalt suured, et põhjustada veekogude keemilise või ökoloogilise seisundi halvenemist.

⁹ Lähtuvad LIFE UrbanStorm projekti juhendust "Looduslähedased sademeveesüsteemid: Eesti kliimasse sobivad sademevee lahendused"

Kuna põhiprojekti lahenduste muudatused (sh sademevee tiikide kavandamine) ei mõjuta olulisel määral käesoleva teema all käsitlevaid aspekte, siis eelneva põhjal saab järeldada, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju, võttes arvesse sh juba eelprojekti KMH-s seatud leevendusmeetmeid.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus. Käsitletud ptk-s esitatu tõttu kaaluda samas edaspidi järgnevat (tingimus/suunis (sademevee tiikide (lisandunud põhiprojekti) hoolduse vaatest), mida järgida edasistes tegevustes, tagamaks jätkuvate/tulevaste protsesside efektiivsemat korraldust):

- Sademevee tiikide (kavandatud põhiprojekti) hooldustingimused maantee kasutusperioodi (võib kajastuda juba põhiprojekti seletuskirjas) - kaldataimestiku hooldamine, sh invasiivse taimestiku ja umbrohu eemaldamine, kahjustuste ja ummistuste jm tegurite kontroll esimesel aastal minimaalselt kord kvartalis, hiljem kaks korda aastas.

2.4. Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale

Veestiku mõjueeldusi on kirjeldatud juba ka ptk 2.3, st seal toodut käesolevasse ptk ei dubleerita. Tegevus ei oma sisulisi seoseid merekeskkonnaga, lähtuvalt mh tegevuse asupaigast. Põhjavee, sh veeressursi teemat käsitleti ptk 1.3.2, millest selgus, et piirkonna põhjaveekaitstus varieerub (lõigul domineerivad kaitsmata ja nõrgalt kaitstud alad). Tegevus ei eelda põhjaveevarude vähendamist vms vastavat valdkonda ohustavat tegevuse elluviimist. Veeressursiga peamiselt seotud puurkaevud ning nende hooldus- või sanitaarkaitsevööndid ei ulatu teemaani ning asuvad teemaast rohkem kui 25 m kaugusel (mõjueeldustega (vibratsioon) ala vastavas valdkonnas). Eelnevalt ptk 1.3.2 ja 1.3.6 sätestatud tingimused KMH aruandes tagavad ka väheste võimalike keskkonnoahutlike olukordade või häiringute tekke vältimise/piisava minimeerimise.

KMH aruandes järeldati, et teelõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju käsitletavatele valdkondadele. Kuna põhiprojekti lahenduste muudatused ei mõjuta käesoleva teema all käsitlevaid aspekte, siis eelneva põhjal saab järeldada, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju, võttes arvesse sh juba eelprojekti KMH-s seatud leevendusmeetmeid.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.

2.5. Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)

Mulla ja pinnase teemat käsitleti ptk 1.3.2, õhukvaliteediga seonduvat teemat käsitleti ptk 1.3.6, kliimaga seotud teemat käsitleti ptk 1.3.7. Vastavates ptk-s ehk eelpool kirjeldati võimalikke mõjusid pinnasele (pinnase eemaldamine), õhukvaliteedile (õhusaaste), kliimale (raadamine, transpordiheitmed, katendi ehitamine ja rekonstrueerimine) ning võimalikke leevendusmeetmeid.

KMH aruandes järeldati, et teelõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju käsitletavatele valdkondadele. Kuna põhiprojekti lahenduste muudatused ei mõjuta käesoleva teema all käsitlevaid aspekte, siis eelneva põhjal saab järeldada, et Päädeva-Orgita lõigu

rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju, võttes arvesse sh juba eelprojekti KMH-s seatud leevendusmeetmeid.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.

2.6. Maavarade kasutus

Maavarade teemat käsitleti ptk 1.3.2. Ehitusprojekti ala ja selle lähiala ei asu teadaolevalt maavararessurssidel, mistõttu pole ette näha võimalikku (sh negatiivset) mõju maavaradele. Maavarade ressursside (nt ehitusmaavarad) kasutamist kavandatav tegevus ei kitsenda, maavarasid kavandatakse kasutada eesmärgi pörselt ja säästlikult. St ei looda materjali defitsiiti ning seega ei kitsenda maavaravarude üldist kasutust neile, kes vastavaid maavarasid täiendavalt tarbida võiksid ja sooviksid.

KMH aruandes järeldati, et teelõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju käsitletavale valdkonnale. Kuna põhiprojekti lahenduste muudatused ei mõjuta käesoleva teema all käsitlevaid aspekte, siis eelneva põhjal saab järeldada, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.**

2.7. Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmetekke

Ressursikasutuse teemat käsitleti ptk 1.3.7, milles selgus, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei mõjuta oluliselt ebasoodsalt ehk negatiivselt ressursikasutuse (sh energiakasutuse), jääkide, heidete ning jäätmetekke aspekte.

KMH aruandes järeldati, et teelõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju käsitletavatele valdkondadele. Kuna põhiprojekti lahenduste muudatused ei mõjuta käesoleva teema all käsitlevaid aspekte, siis eelneva põhjal saab järeldada, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju, võttes arvesse sh juba eelprojekti KMH-s seatud leevendusmeetmeid.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.

2.8. Maastik (sh pinnavormid)

Maastiku, sh maakasutuse muutuseid puudutavat, teemat käsitleti ptk 1.3.6 ja 2.1, milles selgus, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei mõjuta oluliselt ebasoodsalt ehk negatiivselt maastike muudatusi.

KMH aruandes järeldati, et teelõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju käsitletavale valdkonnale. Kuna põhiprojekti lahenduste muudatused ei mõjuta käesoleva teema all käsitlevaid aspekte, siis eelneva põhjal saab järeldada, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.

2.9. Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad)

Loodusliku mitmekesisuse (loomastik, taimestik, metsad) ja kaitstavaid loodusobjekte (sh Natura 2000 võrgustiku alad) käsitleti peamiselt ptk 1.3.4, 1.3.5, milles nähtub, et juba eelprojekti KMH-s tuvastati võimalikud mõjud (elupaiga ja liigi seisundi halvenemine, raadamine) ning toodi välja võimalikud leevendusmeetmed KMH-s ja põhiprojektiga seotud dokumentatsioonis (sh keskkonnajuhtimise kavas, ehitustööde korraldamiseks). Loomastiku liikumist tagavate rajatistega seonduvad muudatused on põhiprojektis üle konsulteeritud varasema ulukiuuringu teostajaga ning vastava järgselt ei suurenda toimunud muudatused olulise negatiivse mõju avaldumise eelduseid.

Eelprojekti KMH aruandes sätestatud leevendusmeetmete põhimõtted (vt ka käesoleva töö ptk 1.3.4) ja rakendatavuse areaal tagavad ka põhiprojekti tasandil kaitsealuste liikide soodsa seisundi hoidmise eeldused. Võrreldes KMH koostamise ajaga muudeti põhiprojekti Orgita liiklussõlme lahendust, mistõttu suurenes raadatavate VEP-de ulatus, võrreldes eelprojektiga. Käesoleva töö ptk-st 1.3.5 nähtub, et projekti koostaja (Selektor Projekt OÜ) esitas päringu Keskkonnaametile paludes Keskkonnaameti seisukohta Orgita liiklussõlme asukoha muudatusele. Alljärgnevalt tuuakse välja Keskkonnaametipoolne seisukoht eelnevalt päringule (kiri 08.10.2025 nr 6-2/24/20691):

Esialgse projektlahenduse kohaselt pidi VEPide raadatav osa olema 1,16 ha ja asendus-VEP nr 212720 sai pindalaga 1,83 ha. Kui nüüd raadatav ala VEPide lõigus on 2,13 ha, siis Keskkonnaameti hinnangul tuleb sinna leevendusmeetmena leida sarnane VEP vähemalt pindalaga 0,5 ha, mida ka Keskkonnaameti metsahoiu spetsialist on lähiajal lubanud teha. VEPide pindala ei tohi riigimaal registris väheneda.

St projektlahenduse muutuseid on Keskkonnaameti poolt teadvustatud ja asjakohaste tegevuste kaudu tagatakse, et VEP-ide üldpindala ei väheneks, võimaldamaks ellu viia olulise avaliku huviga tee rajamist. Täiendavad meetmed ei ole siinkohal asjakohased.

Kuna muude teemade osas ei mõjuta põhiprojekti lahenduste muudatused käsitlevaid aspekte, siis eelneva põhjal saab järeldada, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju, võttes arvesse eelprojekti KMH-s seatud leevendusmeetmeid. Siinkohal võib üle rõhutada, et juhul kui nt ehitamise käigus tuvastatakse uued kaitsealuste liikide leiukohad, on eelprojekti KMH aruandes ja keskkonnajuhtimiskavas määratud meetmed (sh taimede ümberistutamise, hilisem hooldamine, raierahu, sh ornitoloogi kaasamise osas) piisavad, et tagada kaitsealuste liikide säilimine ning tekitades vaid häiringuid, mis ei sea ohtu erinevate liikide või nende elupaikade soodsat seisundit.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.

2.10. Elanikkond, inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime), mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

Elanikkonnaga seonduvad kõik ptk 1 all esitatud alamvaldkonnad, kuid elanikkonna, sh inimese tervis, heaolu ja vara teemat spetsiifilisemalt käsitleti ptk 1.3.6, milles selgus, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine võib tuua peamiselt mõju liiklusohutusele (selle tõstmisele), barjääriefekti tekitamisele ning maade võõrandamisele. Samas leiti, et lõigu rekonstrueerimine ei mõjuta oluliselt ebasoodsalt ehk negatiivselt inimeste heaolu, tervise ja vara aspekte, kuivõrd rakendatakse (leevendus-)meetmeid (kinnistutele juurdepääsude tagamine, kergliiklusteede võimaluste parendamine, õiglase hüvitise tasuine, karjatunneli projekteerimine).

Kultuuripärandi ja arheoloogiliste väärtuste teemat käsitleti ptk 1.3.1, milles selgus, et lõigu rekonstrueerimine võib mõjutada teelõigu vahetus läheduses asetsevaid pärand- ja/või kultuuriobjekte, mistõttu ehitustööde ajaks määrati arheoloogilise järelevalve piirkonnad. Seatud tingimused on koondatud põhiprojekti koostamise raames ja ei vaja eraldi üle kordamist käesolevas eelhindangus.

Müra, vibratsiooni, valguse, soojuse, kiirguse ja lõhna teemasid käsitleti asjakohases mahus eelhindangu ptk 1.3.6, milles selgus, et lõigu rekonstrueerimisel ületatakse nii ehitusjärgses kui ka perspektiivses olukorras mürataseme piirväärtusi, mistõttu kavandatakse müratõkked kohtadesse, mis vajavad leevendamist, võttes arvesse nõu halvim olukord (ehk suurima müratasemega modelleeritud olukord). Samas nähtus ptk 1.3.6, et põhiprojekti lahendused või liiklusprognoosid ei ole muutunud määral, mis muudaks eelnevalt eelprojekti tasandil määratud tingimusi. Vibratsiooni, valguse, soojuse, kiirguse ja lõhna teemadel järeldati KMH aruandes, et oluline mõju puudub. Vibratsiooni väheste mõjude eelduste tarbeks seati aga ka täiendavad seiretingimused, mis on edasi kandunud ka põhiprojekti tasandi dokumentatsiooni (sh ehitustööde keskkonnajuhtimiskavas).

Eelprojekti KMH aruandes järeldati, et teelõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju käsitletavatele valdkondadele kui võetakse kasutusele eelprojekti KMH leevendusmeetmed, mida on ka teadaolevalt tehtud. Seega käsitletavate teemade osas ei mõjuta põhiprojekti lahenduste muudatused käsitlevaid aspekte, mistõttu eelneva põhjal saab järeldada, et Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimine ei too olulist negatiivset mõju, võttes arvesse sh juba eelprojekti KMH-s seatud leevendusmeetmeid.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.

2.11. Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid

Kavandatava tegevusega ei kaasne täiendavaid ohtlikke olukordi (suurõnnetusi/katastroofe) ega ka riigipiiriüleseid mõjusid. Tegevus ei lisa täiendavaid ohtusid tavapärasesse keskkonda, arvestades mh ka tegevuse mastaabiga.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.

Kokkuvõte

Käesoleva töö objektiks oli põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-64,8 (ülekatvusega eelhindangus kuni 65,2) Päädeva-Orgita lõigu 2+2 rekonstrueerimise põhiprojekt, mis on ühtlasi Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,2-70,2 Päädeva-Haimre lõigu 2+2 sõidurajaga maantee ehitusprojekti etapp-1 (vt ptk „Sissejuhatus“). Põhiprojekti (ptk 1.1) käigus soovitakse teostada senise 1+1 sõidurajaga tee laiendamist 2+2 sõidurajaga I klassi teeks tagamaks liiklusohutust. Kavandatava tegevusega hõlmatav ehk projekteeritav teelõik asub Rapla maakonnas Märjamaa vallas (vt ka ptk 1.2 ja 1.3). Põhiprojekti koostamisele eelnes eelprojekti teostamine, millega paralleelselt viidi läbi ka KMH protsess (tunnistatud nõuetele vastavaks Transpordiameti 08.08.2023 otsusega nr 1.1-2/23/130).

Käesoleva töö põhieesmärgiks (projektila etapp 1) on koguda otsustajale eelhindangu andmise vajalikkuse ning vajalikkuse tuvastamisel eelhindangu otsuse (KMH algatamine/mitte algatamine) eelnõu vormistamise alusandmestikku. **Tööd, mida tehakse eelhindangu andmise vajaduse tuvastamiseks, nimetati lühendatult ka eelhindanguks. Käesolev dokument on koostatud siiski vaid eelhindangu andmise vajaduse fikseerimiseks ning kui vastav vajadus fikseeritakse, siis on tegemist ka eelhindangu otsuse (KMH algatamine/mitte algatamine) eelnõu vormistamise alusandmestikuga.**

Kokkuvõtvalt – lähtudes ptk 2.1 – 2.11 esitatud infost, ei ole Päädeva-Orgita lõigu rekonstrueerimisega (analüüsitud projekt - põhiprojekt) olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. St projektiga ei muudeta eelprojekti ja selle KMH põhimõttelisi järeldusi (sh varem seatud asjakohaste meetmete rakendamise osas) ning ka projektila ei ole muutunud määral, mis ei võimaldaks rakendada tõhusalt juba eelprojekti KMH menetluses seatud tingimusi ja seire põhimõtteid. Kohustuslikke lisa tingimusi või seire parameetreid käesolevast tööst põhiprojekti tasandisse ei lisandunud. Dokumendi ptk-st 2.3 tulenes põhiprojektiga ette nähtud sademevee tiikidele hooldussuunis, mida võib kajastada ka põhiprojekti seletuskirjas.

Eeltoodu alusel asub dokumendi teostanud meeskond seisukohale, et KMH protsessi vajadust tuvastava eelhindangu vormistamist ning sellega seotud otsustusprotsessi menetluse tarbeks vajadus puudub. Käesolev dokument on vastavas projekteerimismenetluses otsustajale (Transpordiamet) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks. Edasine otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.