

Riigitee nr 87 Põlva ringtee km 3,09-6,034 ja riigitee 90 Põlva – Karisilla km 0,15-0,40 Põlva linna ja Rosma küla vahelise lõigu jalgratta- ja jalgte e põhiprojekti

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 22004400

Tartu 2023 / 2026

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht (litsents: KMH0162)



HENDRIKSON & KO

Raekoja plats 8
51004 Tartu
tel +372 740 9800

Maakri 29
10145 Tallinn
tel +372 617 7690

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

SISUKORD

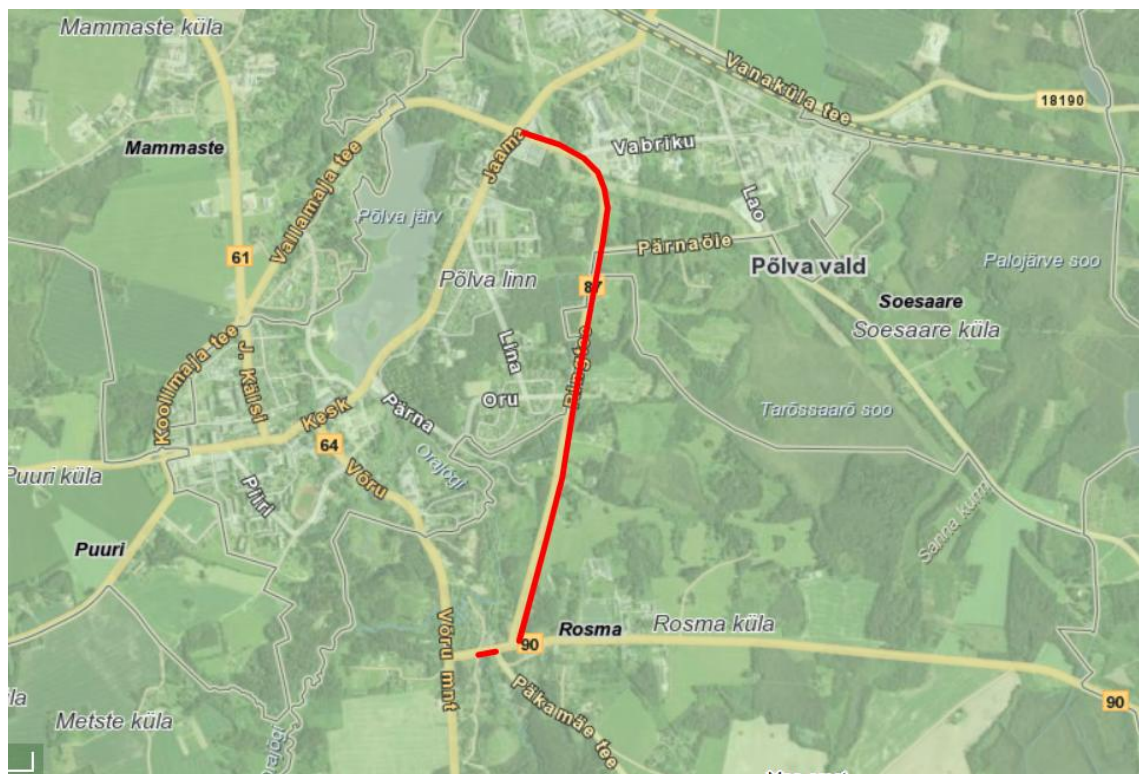
1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID.....	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNA-MÕJU	11
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	11
4.2. Mõju kultuuriväärtustele	14
4.3. Mõju põhja- ja pinnaveele	16
4.4. Müra, vibratsioon ja õhukvallteet, valgus	19
4.5. Jäätmekäitlus	19
4.6. Avariilukorrad	19
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	20

1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnavalade konsultatsioon riigitee nr 87 Põlva ringtee km 3,09-6,034 ja riigitee 90 Põlva – Karisilla km 0,15-0,40 Põlva linna ja Rosma küla vahelise lõigu jalgratta- ja jalgteede põhiprojektile. Kavandatav tegevus asub Põlva maakonnas ning osaliselt Põlva linna ja osaliselt Põlva valla territooriumil (joonis 1.1).

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

Käesolev eelhindang on koostatud 24.04.2023. Kavandatava tegevuse kirjeldamisel ning hinnangu andmisel on aluseks Roadplan OÜ poolt koostatud projekti seletuskiri ja projekti joonised seisuga 21.04.2023. 2026. aastal on eelhindangu aruannet täiendatud täpsustustega, mis tulenesid ehitusloa menetluse käigus Keskkonnametilt saadud kirjalikest kommentaaridest (KeA 25.02.2026 kiri nr 6-3/26/2504-2).



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

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 tegevusloa 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 29.08.2005 määrusega nr 224 kehtestatud täpsustatud loetelu „Tegevusvaldkondade,

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

mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu².

Vastavalt VV määrusele:

§ 13. Infrastruktuuri ehitamine

Keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust tuleb kaaluda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate järgmiste tegevuste korral:

8) tee rajamine või laiendamine, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördeladade, tagasipöördeladade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul;

Käesoleval juhul ei kuulu kavandatud 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 jalgratta- ja jalgte rajamist sõiduteest eemale).

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

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhindang

(1) eelhindangu andmiseks esitab arendaja koos tegevusloa taotlusega järgmise teabe:

1) tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad ning asjakohasel juhul vajalike lammutustööde kirjeldus;

2) tegevuse asukoha kirjeldus, sealhulgas eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus;

3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnamelementide kirjeldus;

4) olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta, arvestades eeldatavalt tekkivaid jääke ja heiteid ning jäätmeteket, kui see on asjakohane, ning loodusvarade, eelkõige mulla, maa, maavarade ja vee kasutamist ning mõju looduslikule mitmekesisusele;

5) muu asjakohane teave, lähtudes käesoleva paragrahvi lõike 5 alusel kehtestatud nõuetest;

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

6) soovi korral teave kavandatava tegevuse erisuste või võetavate keskkonnameetmete kohta, millega kavandatakse vältida või ennetada muidu ilmnedavat olulist ebasoodsat keskkonnamõju.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud teabe koostamisel peab arendaja arvestama varasemate asjakohaste hindamiste tulemustega.

(3) Otsustaja annab käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõtust.

(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 liikuvuse parandamine, liiklusohutuse taseme tõstmine ja tehniliselt vajaliku teemaa määramine.

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus ja paekivi). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, mille avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub. Energiamahukuse osas on tegemist tavapärase tee-ehitusega, mille energiakulu ei põhjusta olulisi ebasoodsaid mõjusid.

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

Alljärgnevalt on esitatud kavandatava tegevuse detailsem kirjeldus, vastavalt projekteerijalt saadud infole. Kavandatav tegevus on kujutatud joonisel 3.1.

Plaanilahendus

Riigitee nr 87 äärne plaanilahendus

Projekteeritud jalg- ja jalgrattatee (edaspidi JJT) saab alguse Ringtee 2 kinnistult, kus see on kokku viidud olemasoleva JJT-ga. Kogu ulatuses on JJT eraldatud sõiduteest eraldusribaga.

PK 1+79 juurde projekteeritakse ülekäik üle riigitee 87.

Kase tn ja Vabriku tn ristmikul projekteeritakse JJT kokku varasemalt projekteeritud Kaasiku-Lina JJT-ga (VILprojekt OÜ töö nr VP21026).

Antud ristmikule projekteeritakse täiendav ohutussaarega ülekäik üle riigitee 87. PK 3+75 juurde projekteeritud ülekäik ühendab projekteeritud JJT olemasoleva JJT-ga, mis kulgeb vasakul pool riigiteed kuni Vabriku tänavani. Ohutussaare rajamiseks riigiteele projekteeritakse riigitee katte laiendamine.

PK 6+16 juurde projekteeritakse JJT ja sõidutee vahele kattega ühendus, et võimaldada liikuda üle riigitee paikneva talu juurde.

PK 8+35 juurde projekteeritakse ülekäik üle riigitee 87, mis ühendatakse Pärnaõie tn sõiduteega.

PK 9+65 juurde projekteeritakse JJT ja sõidutee vahele kattega ühendus, et võimaldada liikuda üle riigitee paikneva talu juurde.

PK 12+08 juurde projekteeritakse JJT ja sõidutee vahele kattega ühendus, et võimaldada liikuda üle riigitee paikneva talu juurde.

PK 13+20 juurde projekteeritakse JJT ja sõidutee vahele kattega ühendus, et võimaldada liikuda üle riigitee paikneva talu juurde.

PK 14+40 juurde projekteeritakse Kirsi tn ristmik. Sõidutee kate projekteeritakse kuni Kirsi tn 3 kinnistu juurdepääsuni. Antud ristmikult on võimaldatud juurdepääs Rähni tn 12a ja 14a kinnistutele. Lõigus PK 14+95 - PK 15+50 projekteeritakse JJT ühiskasutuses sõidukitega, mis liiguvad Rähni tn 12a ja 14a kinnistutele. Antud lõigus on sõidutee kate laius 4,5 m.

PK 15+75 juures likvideeritakse olemasolev juurdepääs Kirsi tänavale.

PK 15+83 juurde projekteeritakse JJT ja sõidutee vahele kattega ühendus, et võimaldada liikuda üle riigitee paikneva talu juurde.

PK 16+80 juurde projekteeritakse JJT ja sõidutee vahele kattega ühendus, et võimaldada liikuda üle riigitee paikneva talu juurde.

PK 17+90 juures läbib JJT Ähnioro oja. Antud lõigus on JJT viidud sõiduteest kaugemale, et ületada Ähnioro oja kõige soodsamas asukohas ja tagada truubi paigaldamiseks vajalik ruum.

PK 18+90 juurde projekteeritakse JJT ja sõidutee vahele kattega ühendus, et võimaldada liikuda üle riigitee Tammemäe teele.

PK 25+75 juures muudetakse Tiigi ja Pragi kinnistute juurdepääsu asukohta, et tagada juurdepääsu võimalikult risti ristumine riigiteega ja JJT-ga, mis tagab kõrgema ohutuse.

PK 26+07 juurde projekteeritakse JJT ja sõidutee vahele kattega ühendus, et võimaldada liikuda üle riigitee paikneva talu juurde.

Lõigus 27+25 – PK 28+65 läbib JJT olemasolevat orgu. Antud lõigus on JJT viidud sõiduteest kaugemale, et ületada oru põhjas asuvat kraavi kõige soodsamas asukohas ja tagada truubi paigaldamiseks vajalik ruum. Täiendav põhjus on, et JJT oleks eraldiseisval muldkehal, mis lihtsustab pisut ehitamist keerulistest tingimustes.

Lõigus PK 28+65 – PK 30+00 piiratakse ruum sõidutee ja olemasoleva Kaldamäe tee 2 ning Värska mnt 3 piirdeaia vahel. Lisaks on Kaldamäe tee 2 kinnistul olemasolev salvkaev (PK 28+95). Samas on antud kohas riigitee kõrgel muldkehal ja Kaldamäe tee 2 kinnistu oluliselt madalamal. Sellest tulenevalt projekteeritakse lõigus PK 28+65 – PK 29+09 JJT äärde tugimüür. Kinnistu omanike privaatsuse tagamiseks on tugimüürile projekteeritud piirdeaed.

Kuna lõigul PK 28+65 – PK 30+00 on piiratud ruum ja eraldusriba ei ole vajaliku laiusega, siis on JJT sõiduteest antud lõigus eraldatud pörkepiirdega.

PK 30+00 juurde projekteeritakse teeületuskoht üle riigitee 87. Teeületuskoht projekteeritakse üle olemasoleva ohutussaare. Vasakule poole riigiteed 87 projekteeritakse JJT ühendus riigiteega 90. Üle riigitee 90 projekteeritakse teeületuskoht JJT PK 2+44 juures. Teeületuskoht ühendatakse paremal pool riigiteed 90 olemasoleva JJT-ga (PK 2+25). Antud lõigus eraldatakse JJT sõiduteest äärekiviga.

Riigitee 87 äärne JJT on vasakul pool riigiteed 90, projekteeritakse kuni olemasoleva JJT-ni PK 30+62 juures. Antud lõigus eraldatakse JJT sõiduteest äärekiviga.

Kuna riigitee 90 äärde on vajalik rajada täiendav äärekiviga lõik ning lõigus PK 28+65 kuni PK 30+00, satub JJT olemasolevale kraavile, siis on sademevee ära juhtimiseks projekteeritud täiendav sademeveetorustik, mis juhitud olemasolevasse kraavi PK 28+09.

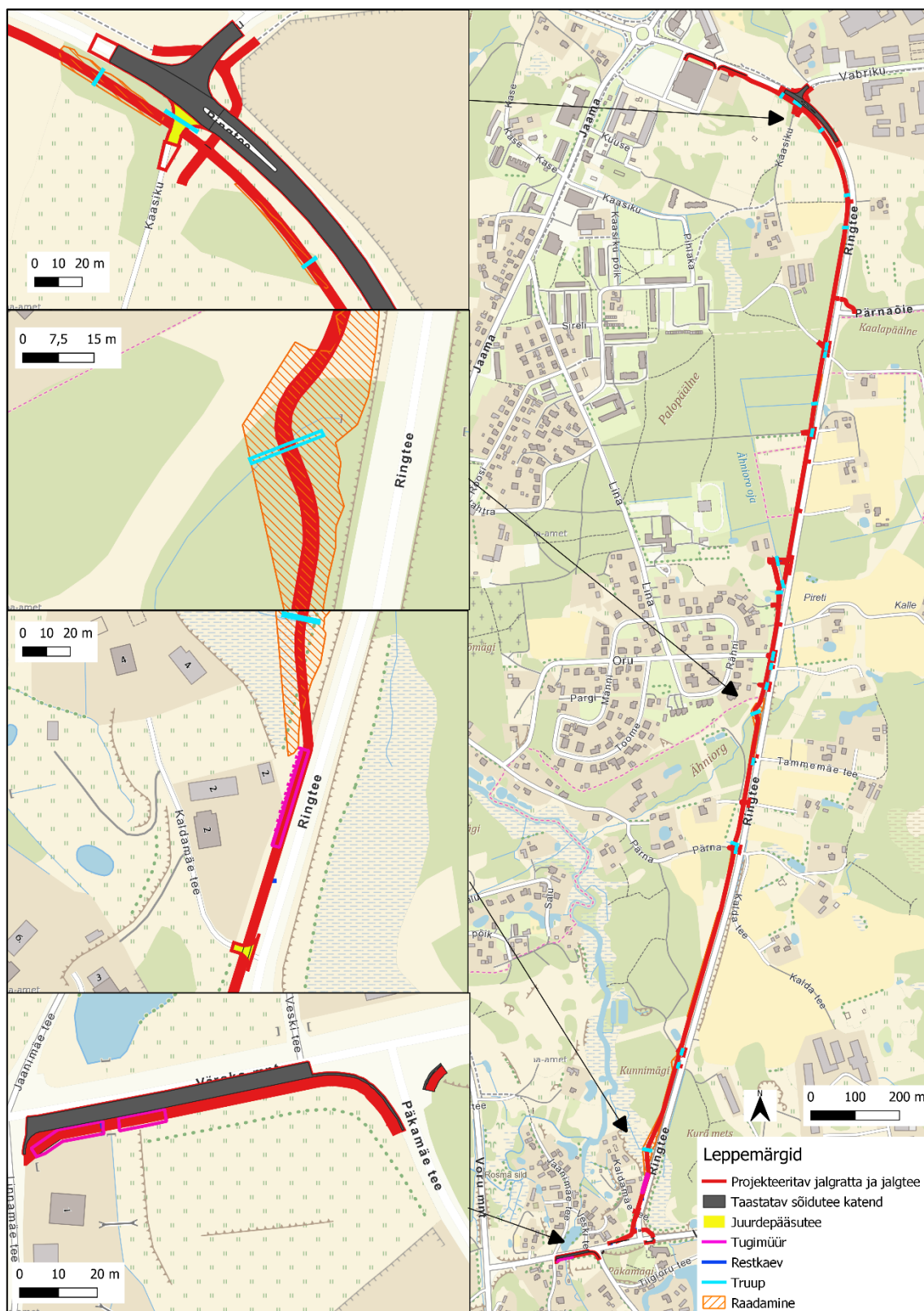
Riigitee nr 90 äärne plaanilahendus

Projekteeritav JJT saab alguse Linnamäe teelt. JJT projekteeritakse kuni Päkamäe teeni.

Riigitee 90 äärde projekteeritakse JJT paremale poolt sõiduteed. JJT eraldatakse sõiduteest äärekiviga.

PK 0+25 ületab JJT Peri oja. Lõigul PK 0+00 – PK 0+40 on piiratud ruum. Sellest tulenevalt projekteeritakse antud lõigus JJT äärde tugimüür. Kinnistu omanike privaatsuse tagamiseks on tugimüürile projekteeritud piirdeaed.

Kuna riigitee 90 äärde on vajalik rajada täiendav äärekiviga lõik, siis on sademevee ära juhtimiseks projekteeritud täiendav restkaev, mis juhitud Peri ojasse.



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

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

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

Kaitsealuseid loodusobjekte projekti mõjupiirkonnas ei paikne.

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 suurus, mõjuala ulatust, mõju ilmnemise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid. Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

4.1. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOSSED ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA, MÕJU MAAKASUTUSELE

Projektiala asub Põlva maakonnas ning maakonnaplaneeringu⁴ seletuskirjas on toodud välja üldised põhimõtted kergliiklusteede võrgustiku arendamisele:

- Kergliiklusteede rajamisel on vajalik jälgida eeldusi lokaalsete võrkude kujunemiseks, st kaaluda kavandatud tee seotust juba olemasolevate või kavandatavate kergliiklusteede võrgustikega. Eelisjärjekorras tuleb parandada kergliiklusühendusi oluliste punktide vahel linnades ning lähematel distantidel linna ja tagamaa vahel, kus on suurem igapäevane potentsiaalsete kasutajate hulk.
- Tee peab algama ja lõppema loogilises kohas, milleks on olemasolev tee, kool, kauplus, bussipeatus jne. Tee alguse, lõpu ja üleminekute lahendused peavad tagama ohutu ülemineku teistsuguse liikluskorraldusega teele.
- Kavandatav kergliiklustee peab olema sujuva liikumise tagamiseks katkematu ning võimalikult pikkadel lõikudel ühel pool maanteed või tänavat. Vältida põhjendamatuid ristumisi maanteega ja vajadusel kaaluda kergliiklustee mahutamiseks sõidutee ümberehitamist.
- Kergliiklustee täpsemal kavandamisel on soovitatav kaaluda võimalusi kergliiklustee mootorsõidukiliiklusest eemale viimiseks eelkõige tiheda liiklusega maanteed ääres, et tagada kergliikleja jaoks mugavam ja ohutum keskkond.

⁴ Kehtestatud Põlva maavanema 18.08.2017 korraldusega nr 1-1/17/676, <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/polvamaa/polva-maakonnaplaneering-2030/>

- Sõiduteega paralleelselt kulgevad kergliiklusteed ja -rajad on soovitatav rajada mitte halvema kattega kui kõrvalasuv sõidutee. Kergliiklusteede ja -radade katte eelistusel lähtuda kasutusfunktsioonist ja maastikulistest tingimustest.

Käesolevas projektis on nimetatud tingimustega võimaluste piires arvestatud.

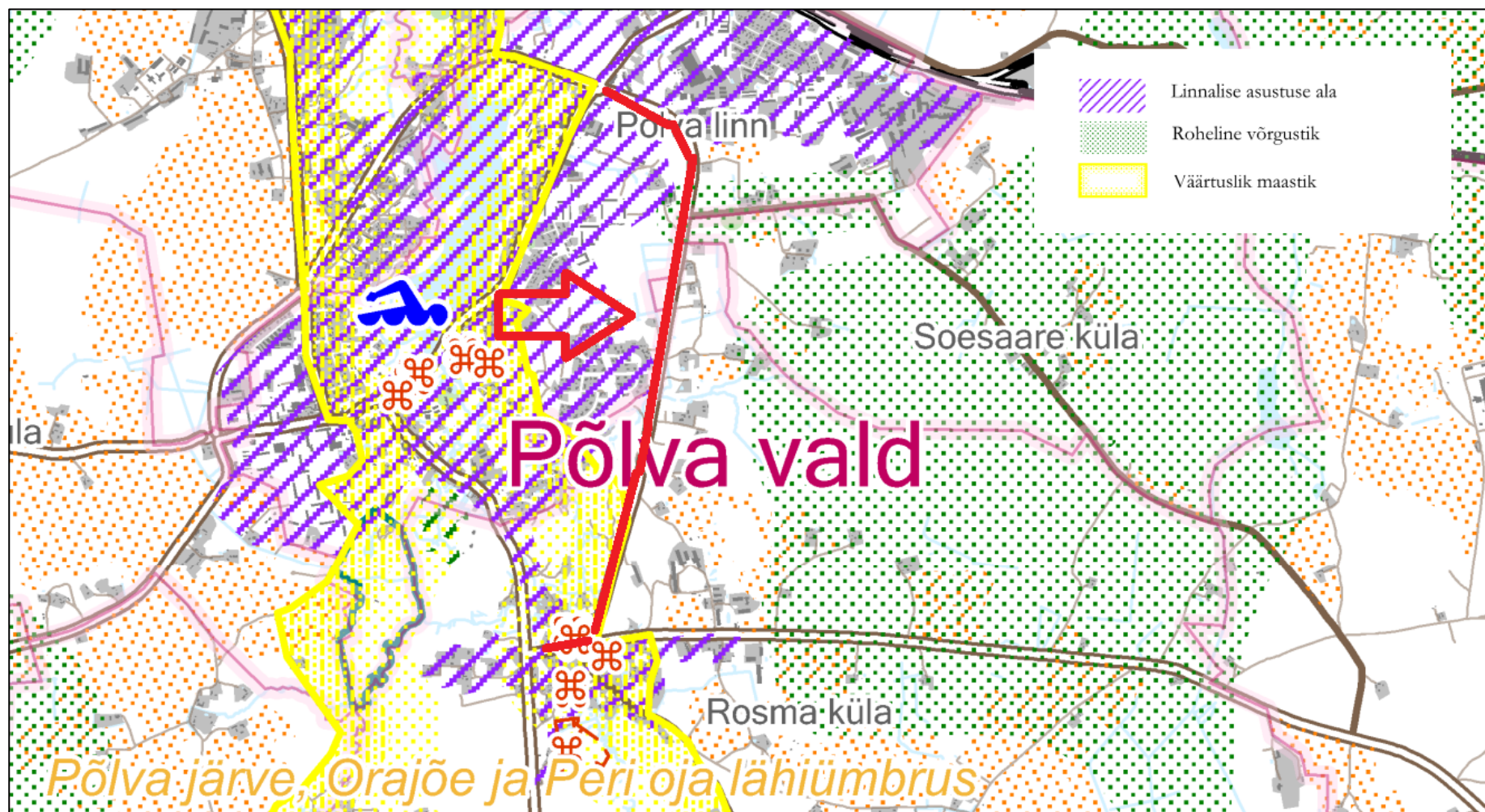
Projektiala asub osaliselt Põlva linna ning osaliselt Põlva valla (haldusreformi järgne) territooriumil, kus haldusterritoriaalse korralduse muutmise tulemusena moodustunud Põlva valla üldplaneeringu kehtestamiseni kehtivad ühinenud (endise) Põlva, Ahja, Laheda, Mooste ja Vastse-Kuuste valdade üldplaneering nendel territooriumidel, kus need enne ühinemist kehtestati. Haldusreformi eelselt asus projektiala (endises) Põlva vallas, mille üldplaneering kehtestati 2018. aastal.

Põlva valla üldplaneeringuga nähakse ette perspektiivsete kergliiklusteede rajamist piki Põlva ringteed (riigitee nr 87) algusega Vabriku tänav (Põlva linn) kuni Põlva-Karisilla tugimaantee (riigitee nr 90) ning piki Põlva-Karisilla tugimaanteed (riigitee nr 90) algusega Võru-Põlva tugimaanteest (riigitee nr 64) kuni Rosma külas reserveeritud tootmisaladeni. Seega on kavandatud tegevus kooskõlas Põlva üldplaneeringus ette nähtuga.

Maakonnaplaneeringu „Ruumilised väärtused“ kaardi alusel jääb kavandatud kergliiklusteelühikesel lõigul rohevõrgustiku ääre alale (vt joonis 4.1). Rohelise võrgustiku alal aga juba asub olemasolev maantee, millel on rohevõrgule oluliselt suurem mõju kui käesoleva projektiga kavandataval kergliiklusteel. Projektiga ei ole ette nähtud kergliiklustee eraldamist taradega ega teepinna tõstmist, mis oluliselt suurendaks barjääri elusloodusele. Seega ei ole kavandatud tegevusega põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist piirkonna rohevõrgustiku terviklikkusele.

Kavandatud tegevus jääb täiendavalt maakonnaplaneeringu „Ruumilised väärtused“ kaardi ja Põlva valla üldplaneeringu „Põlva valla üldplaneering (valla põhjaosa)“ kaardi alusel ka vähesel määral väärtusliku maastiku piirialale. Kuna tegevus toimub olemasoleva maantee kõrval, siis ei ole projektiga ette näha ebasoodsa mõju kaasnemist väärtusliku maastiku terviklikkusele.

Sõidutee rajamine uuele trassile tähendab seda, et tee ning selle rajatiste rajamiseks vajalik maa-ala läheb senisest kasutusest välja. Antud piirkonnas on peamiselt tegemist maatulundusliku ning vähesel määral elamumaaga. Tee rajamiseks vajalikud maaeraldused tehakse krundijaotuskava alusel. Projektil on küll mõningane ebasoodne mõju senisele maakasutusele, aga arvestades projekti mastaape, pole põhjust lugeda seda oluliseks ebasoodsaks mõjuks.



Joonis 4.1 Väljavõtte maakonnaplaneeringu „Ruumilised väärtused“ kaardist (kavandatav tegevus on tähistatud punase joone ja noolega).

4.2. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

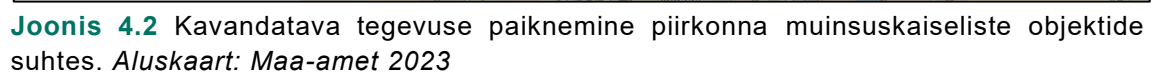
Kultuurimälestiste riikliku andmebaasi andmete alusel jääb projektiga kavandatavale tegevusele lähim kultuurimälestis – ehitismälestis Rosma küla elamu I kelder (registri kood 23794) – ca 27 m kaugusele. Piirkonnas paiknevad veel lisaks järgnevad ehitismälestised – Rosma küla elamu I tiibhoonega (registri kood 23793), Rosma vesiveski laut (registri kood 23792), Rosma vesiveski elamu (registri kood 23791), Rosma vesiveski pais (registri kood 23790), Rosma vesiveski (registri kood 23789), Rosma küla kauplus-elamu II (registri kood 23796), Rosma küla elamu III (registri kood 23798) ja Rosma küla kauplus-elamu II ait-kelder (registri kood 23797). Antud ehitismälestistele on moodustatud ühine kinnismälestise kaitsevöönd, mis jääb projektialast ca 4 m kaugusele (vt joonis 4.2).

Muinsuskaitseamet on käesoleva projekti raames andnud 18.03.2022 kirjaga nr 5.1-17.6/455-1 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles ütleb järgmist:

Planeeritava kergliiklustee alale riikliku kaitse all olevaid mälestisi ega meile teadaolevat arheoloogipärandit ei jää. Kuid kuna tee lõunapoolne ots asub vahetus läheduses Rosma külas asuvate ehitismälestiste (reg-nr 23789-23798) ühisele kaitsevööndile, siis palume kanda mälestiste kaitsevööndi ala projekti asendiplaanile ja sellega projekteerimisel arvestada. Tee projekteerimisel kaitsevööndisse tuleb vastavalt muinsuskaitseadusele (§ 58, 59) projekt meiega kooskõlastada.

Samuti palume lisada projekti seletuskirja märkus, et pinnasetöodel kogu projektala ulatuses, st ka väljaspool mälestiste ja nende kaitsevööndi ala tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.

Kavandatava tegevusega ei ole kultuurimälestiste ning nende moodustatud kinnismälestise kaitsevööndis ehtisutegevusi ette nähtud, seega võib öelda, et kavandataval tegevusel puudub oluline mõju kultuuriväärtustele. Pinnasetöodel tuleb siiski arvestada Muinsuskaitseameti tingimusega.



4.3. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Kavandatav tegevus paikneb suhteliselt kaitstud põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähim puurkaev PRK0025624 jääb ca 65 m kaugusele. Puurkaevule on kehtestatud 50 m ulatus sanitaarkaitseala, mis ei ulatu kavandatava tegevuseni (vt joonis 4.3).

Lisaks jääb projekteeritavast kergliiklusteest ca 2,5 m kaugusele Kaldamäe tee 2 (kü 61903:002:0333) kinnistu salvkaev, mille hooldusala on 10 m. Kavandatav tegevus ulatub salvkaevu hooldusalale. Puurkaevu PRK0025624 geoloogilise läbilõike kohaselt on piirkonnas tegemist suhteliselt kaitstud põhjaveega alaga. Kui järgitakse kõiki keskkonkaitsenõudeid, pole põhjust eeldada põhjavee reostuse ohtu.

Vastavalt veeseaduse § 154 lg (5):

Hooldusalal on põhjavee saastumise vältimiseks keelatud tegevus, mis võib ohustada põhjaveekihi vee omadusi, sealhulgas:

- 3) ohtlike ainete juhtimine pinnasesse ja põhjavette;*
- 4) maaparandussüsteemide rajamine;*
- 5) sellise ehitise ehitamine, millega kaasneb keskkonnoht;*

Et välistada nt sademeveega maapinnalt saasteainete jõudmist salvkaevu, on keskkonnaministri 09.07.2015 määrusega⁵ nr 43 seatud salvkaevule järgmised nõuded:

§ 14. Nõuded salvkaevu konstruktsiooni kohta

(1) Salvkaevu konstruktsioon peab:

- 1) tagama põhjavee kaitstuse reostuse eest;*
- 2) tagama salvkaevu vett andva osa pudedate ja varisevate setete kindlustatuse ning nõutud veehulga läbilaskvuse;*
- 3) välistama saastunud vee sissevoolu salvkaevuga avatavasse põhjaveekihti.*

(2) Salvkaevu rakked peavad ulatuma vähemalt 70 cm kõrgusele maapinnast ja maapind salvkaevu ümber peab olema võrreldes ümbritseva reljeefiga kõrgem, et oleks välistatud pinnavee ja maapinnalt pärineva vee kogunemine kaevu ümber ja selle sissevool kaevu.

(3) Salvkaev peab olema pealt kaetud, et vältida sademevee, kõrvaliste esemete ja elusolendite kaevu sattumist.

(4) Salvkaevu ümber tuleb rajada veelukk, mis välistab maapinnalt pärineva vee sissevoolu kaevu.

(5) Veelukk on salvkaevu ümber kaevatud kraav, mis on täidetud vettpidava materjaliga.

(6) Salvkaevu konstruktsioonis tohib kasutada vaid selliseid tooteid ja materjale, mis on ohutud nii keskkonnale kui ka inimese tervisele.

Projektiga ülal väljatoodud § 154 lg (5) nimetatud tegevusi ei kavandata. Peale ehitustegevuse lõppu ei põhjusta jalgratta- ja jalgteede endast põhjavee reostuse ohtu. Põhjavee reostuse ohu vältimiseks tuleb tagada, et salvkaevu konstruktsioon vastaks ülal loetletud määruse nr 43 nõuetele.

Ehituse ajal tuleb jälgida, et kergliiklustee rajamisel salvkaevu hooldusalas (10 m) ei toimu ohtlike ainete juhtimist pinnasesse ja põhjavette. Samuti vältida hooldusalas kemikaalide kasutamist (sh ka näiteks umbrohutõrjeks suvisel ajal).

⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127062022013>

Kavandatavast kergliiklustee ristub Peri ojaga ([VEE1049200](#)) ning Ähniro oja ([VEE1048814](#)). Nimetatud vooluveekogud ei kuulu avalikult kasutatavat veekogude nimistusse. Peri ojale on kehtestatud 50 m ulatuses ehituskeeluvöönd ning 100 m ulatuses piiranguvöönd. Veekogule kehtestatud ehituskeeld ei laiene vastavalt looduskaitseaduse §38 (5) üldplaneeringuga kavandatud 9) sillale ja 10) avalikult kasutatavale teele. Seega antud juhul veekogu ehituskeeld kavandatavale kergliiklusteele ei laiene, kuna kavandatav jalgratta- ja jalgteie on üldplaneeringus ette nähtud.

Projektlahendusega nähakse ette ka puude langetamist Peri oja veekaitsevööndis. Veeseaduse § 119 alusel on veekaitsevööndis keelatud puu ja põõsarinde raie veekogu kaldal Keskkonnaameti nõusolekuta. Seega tuleb **puude langetamiseks saada Keskkonnaameti nõusolek.**

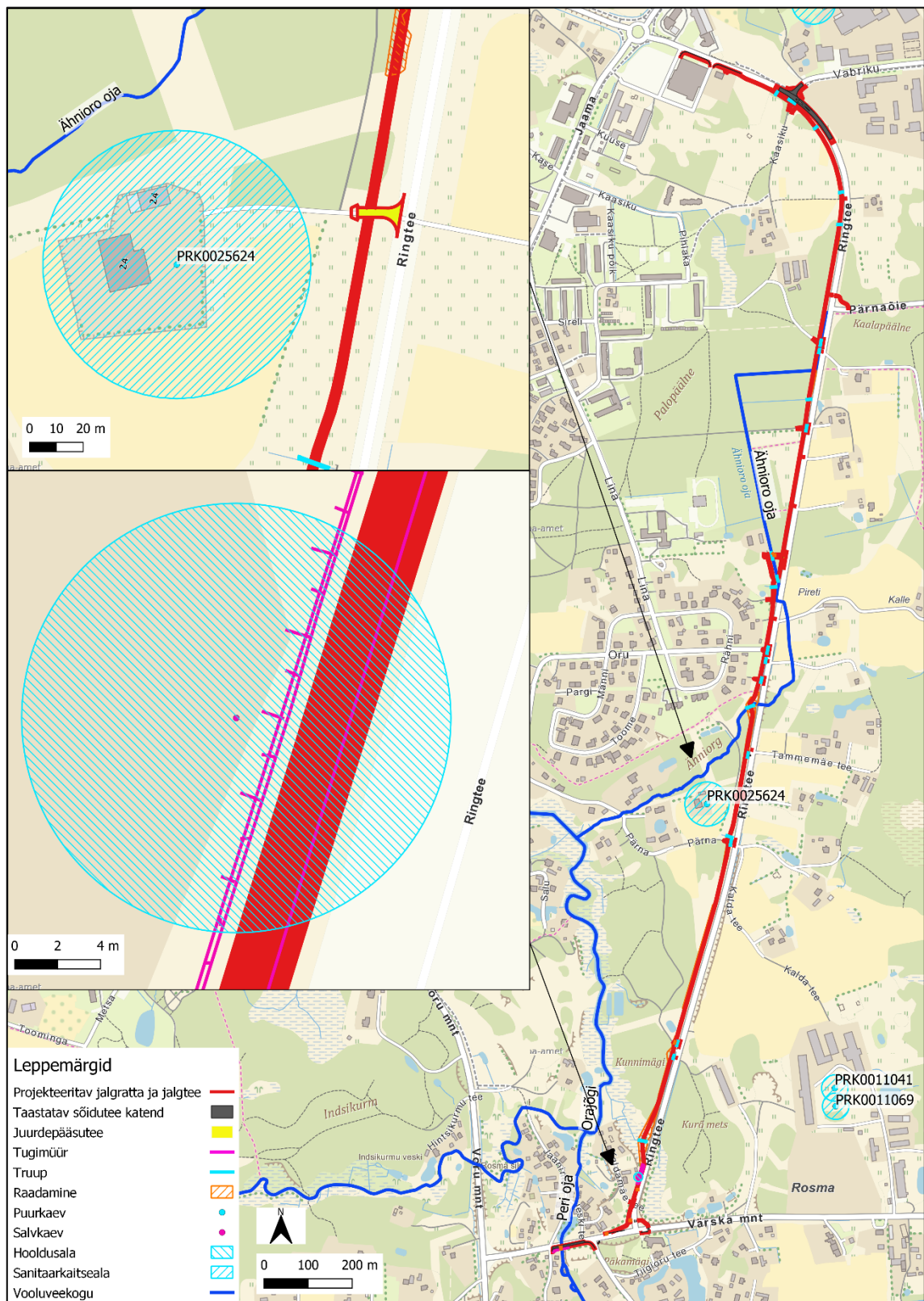
Sademeveed juhitakse teelt ära põik- ja pikikalletega teed ümbritsevatele haljasaladele. Kavandatavalt kergliiklusteel kraavi valgupa vee puhul ei ole (tulenevalt kergliikluse iseloomust) põhjust eeldada reostuskoormust. Lisaks ei ole T87 Põlva ringtee (km 3,09-6,034) ning 90 Põlva – Karisilla (km 0,15-0,40) tee korral tegemist suurte liiklussagedustega (aasta suurim keskmine ööpäevane liiklussagedus antud lõikudes 2021. aastal oli 1690-2056 a/ööp), mis põhjustaks olulist reostuskoormust sõiduteelt. Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas⁶. Seega pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust teedelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

Projekti elluviimisel tuleb tööde käigus tähelepanu pöörata järgnevatele veekaitsemeetmetele.

Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada joogiveekaevudest ning veekogudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine joogikaevu ning veekogude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vette. Kergliiklustee rajamisel tuleb tagada, et ehitusmasinad oleksid töökorras ning nende kasutamisega ei tohi kaasneda naftasaaduste ja määrdeõlide lekkeid.

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>



Joonis 4.3 Kavandatava tegevuse paiknemine veekaitseliste piirangute suhtes.
Aluskaart: Maa-amet 2023

4.4. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET, VALGUS

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

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

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

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

4.5. 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 mitesobivad 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 jäätmelooma omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Põlva valla⁷ jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.

Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.

4.6. AVARIIOLOUKORRAD

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/429082019014>

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee 87 Põlva ringtee km 3,09-6,034 ja riigitee 90 Põlva – Karisilla km 0,15-0,40 Põlva linna ja Rosma küla vahelise lõigu jalgratta- ja jalgteede põhiprojekti keskkonnamõtjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti tulemusele, et käesoleva projekti puhul ei ole keskkonnamõtju hindamine (KMH) vajalik, kuna vastavalt KeHJS ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõtju esinemist. Olulise keskkonnamõtju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Projektlaadusega nähakse ette puude langetamist Peri oja veekaitsevööndis. Veeseaduse § 119 alusel on veekaitsevööndis keelatud puu ja põõsarinde raie veekogu kaldal Keskkonnaameti nõusolekuta. Seega tuleb puude langetamiseks saada Keskkonnaameti nõusolek.
- Pinnasetöodel kogu projektala ulatuses, st ka väljaspool mälestiste ja nende kaitsevööndi ala tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.
- Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada joogiveekaevudest ning veekogudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine joogikaevu ning veekogude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vette.
- Kergliiklustee rajamisel tuleb tagada, et ehitusmasinad oleksid töökorras ning nende kasutamisega ei tohi kaasneda naftasaaduste ja määrdeõlide lekkeid.
- Eriti tuleb jälgida, et kergliiklustee rajamisel salvkaevu hooldusalas (10 m) ei toimu ohtlike ainete juhtimist pinnasesse ja põhjavette. Samuti vältida hooldusalas kemikaalide kasutamist (sh ka näiteks umbrohutõrjeks suvisel ajal).
- Põhjavee reostuse ohu vältimiseks tuleb tagada, et salvkaevu konstruktsioon vastaks keskkonnaministri 09.07.2015 määruse⁸ nr 43 nõuetele (vt täpsemalt ptk 4.3).
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid, sh lõhn) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb

⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127062022013>

ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.
- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mitesobivad 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 Põlva valla⁹ jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Ehitusperioodil tuleb avariilukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/429082019014>