



KESKKONNAAMET

Kaarel Ilustrumm  
Transpordiamet  
maantee@transpordiamet.ee

Teie 29.04.2024 nr 8-1/21-024/7319-1

Meie 08.05.2024 nr 6-3/24/9101-2

**Seisukoht Rail Balticat ületava riigitee 15  
Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva  
lõigu ümberehitamise ja Mälivere viadukti  
rajamise ehitusloa ja KMH algatamata  
jätmise kohta**

Esitasite Keskkonnaametile ehitusseadustik § 42 lg 7 alusel kooskõlastamiseks ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 11 lg 2<sup>2</sup> alusel kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamise ja Mälivere viadukti rajamise ehitusloa eelnõu ning seisukoha võtmiseks keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) algatamata jätmise otsuse eelnõu<sup>1</sup> (edaspidi OTSUSE EELNÕU) ja KMH eelhinnangu<sup>2</sup>.

Projekti eesmärk on Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türi tee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamine ja Mälivere viadukti rajamine. Projekt sisaldab olemasoleva riigitee ümberehitust uues asukohas, tee katendi ning muldkeha ümberehitust (sh vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), müratõkkeseina ehitamist, uue viadukti ehitamist, et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust Rail Baltica raudteetrassi ületamisel.

Projektiga oli võimalik tutvuda digitaalselt: <https://pilv.mkm.ee/s/wybLgel2QeNQ3QL>

**Ehitatav objekt ei asu kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ega kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis. Seega loobub Keskkonnaameti õigusliku aluse puudumisel ehitusloa taotluse kooskõlastamisest.**

**Keskkonnaamet nõustub eelhinnangu järelausega, et kavandatav tegevus ei mõjuta Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade terviklikkust, kaitse-eesmärke ega muid väärtusi ja puudub mõju kaitstavatele loodusobjektidele. Keskkonnaamet on seisukohal<sup>3</sup>, et lähtudes kavandatavast tegevusest, teadaolevast informatsioonist ning KMH eelhinnangu tulemustest (eeldusel, et kavandatava tegevuse elluviimisel järgitakse eelhinnangus ja ehitusloa kõrvaltingimustes) esitatud keskkonnanõudeid, ei kaasne ehitusloaga kavandatud tegevustega eeldatavalt olulist keskkonnamõju (KeHJS § 2<sup>2</sup>) ning KMH algatamine ei ole vajalik.**

<sup>1</sup> „Tee ehitusloa andmine Rail Balticat ületava riigitee 15 Tallinna–Rapla–Türitee km 34,5-35,3 asuva lõigu ümberehitamiseks, Mälivere viadukti rajamiseks ja keskkonnamõju hindamise algatamata jätmine“ otsuse eelnõu

<sup>2</sup> RIIGITEE 15 TALLINN-RAPLA-TÜRI TEE KM 34,5-35,3 LÕIGU ÜMBEREHITAMINE JA MÄLIVERE VIADUKTI RAJAMINE. Keskkonnamõju eelhindang

<sup>3</sup> Seisukoht on antud Keskkonnaameti pädevusse jäävas osas“

Juhime siiski tähelepanu järgnevatele asjaoludele, mille osas palume esitatud materjale täiendada:

1. Ptk-s 1 on kirjutatud, et eelhinnangu koostamisel lähtutakse Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest, väljakujunenud praktikast ning ajakohastest eelhindamise juhendmaterjalides. Link juhendmaterjali juurde (Keskkonnaministeeriumi kodulehel) ei tööta. Viidatud juhendmaterjal on leitav Kliimaministeeriumi kodulehel<sup>4</sup>.
2. Ptk-s 2.4 on käsitletud kavandatud tegevuse seost asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ja teiste lähipiirkonda planeeritavate tegevustega. Ehitusloa objekt jääb Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir - Hagudi“, ehitusprojekti KMH lõigu piiresse. Peatükis tuleks käsitleda seoseid ka kõnealuse KMH-ga (nt kavandatava tegevusega seoses KMH tulemusi).
3. Eelhinnangu ptk-s 3.6 on toodud: „*Vaiade taldmikul rajatakse kuni 10,54 m sügavuseni, absoluutkõrgusel 58,09 m. Põhjaveetase on kõrgusel 58,46 m. Kuna taldmiku ja põhjavee sügavus on 9 kuni 10 m sügavamal kui võimalik murenenud lubjakivikiht, siis ei levi heljumi mööda põhjaveekihti vaiadest edasi. Seetõttu ei mõjuta see põhjavee kvaliteeti. Rajatise sügavus põhjaveetasemest on vaid 37 cm, mis tähendab, et vee eemaldamise vajadus puudub või on minimaalne. Seetõttu ei tekita taldmike ehitus põhjaveetaseme alandust. Kasutusel ei mõjuta rajatis põhjavett, kuna põhjavette ei tekitata täiendavaid vooluteekondi. Põhjavesi asub uurimissügavusest sügavamal lubjakivis ning liigub kirde (mattunud astangu) suunas.*“

Tekstis on toodud, et põhjaveetase jääb rajatise sügavusest 37 cm kaugusele. Järgmises lõigus on kirjeldatud, et põhjavesi asub uurimissügavusest sügavamal lubjakivis. Antud juhul ei ole asjakohane viidata uurimissügavusele. Eelhinnangu peatükis 3.15.3 ja viadukti ehitusprojekti seletuskirjas on toodud, et põhjaveetase võib kohati tõusta maapinnani. Seega jääb selgusetuks, millisest põhjaveetasemest siiski eelhinnangus lähtutud on.

Lisaks jääb arusaamatuks lause murenenud lubjakivikihi paiknemise suhtes. Kuna eelnevalt ei ole murenenud lubjakivikihti eelhinnangus mainitud, siis jääb ebaselgeks, kust selline info võetakse. Sama lause on leitav ka viadukti ehitusprojekti seletuskirjast, kuid on seal samuti esitatud ilma taustinfota. Kuna nimetatud lause põhjal tehakse mõlemas dokumendis järeldus, et kavandatav tegevus ei mõjuta põhjavee kvaliteeti, siis tuleks see sisukamalt ära põhjendada. Lauses öeldakse, et põhjaveetase asub 9-10 m murenenud lubjakivikihist kõrgemal, kuid järgnevalt öeldakse ka eelhinnangus, et põhjaveetase on kohati maapinna lähedal.

Juhime tähelepanu, et põhjaveetaseme mõõtmised teostatakse ühel konkreetset hetkel, kuid põhjaveetase kõigub sõltuvalt aastaajast ning ilmastikuoludest. Seega tuleb arvestada võimalusega, et vaiade taldmike rajamise hetkel on põhjavesi mõõdetud tasemest kõrgemal ja sel juhul võib olla vajalik ka põhjavee ümberjuhtimine. Seda toetab ka viadukti ehitusprojekti seletuskiri, kus on põhjavee ümberjuhtimise mõjuraadiuseks hinnatud 49,5 m. Kuna ka nimetatud ehitusprojekti seletuskiri toob välja põhjavee ümberjuhtimise ja taseme alandamise võimaliku vajaduse, siis tuleb eelhinnangut täiendada vastava mõju hinnanguga.

4. Eelhinnangu ptk-s 3.6 on toodud järgnev: „*Keskkonnaregistri andmetel asub projekti ala vahetus läheduses (ca 30 m kaugusel) Pureva kinnistul (66903:002:0310) puurkaev (keskkonnaregistri kood PRK0013836). Projekti alast ca 100 m kaugusel on veel kaks puurkaevu (PRK0008247 ja PRK0054377). Puurkaevud asuvad projektialast piisavas kauguses ning tegevusega ei mõjutata puurkaevude seisundit.*“ Nagu eelnevas punktis toodud, on viadukti ehitusprojekti seletuskirjas hinnatud põhjaveetaseme alandamise mõjuraadiuseks 49,5 m. Sellesse mõjuraadiusesse jääb ka puurkaev PRK0013836, seega ei ole võimalik väita, et kavandatava tegevusega puurkaevude seisundit ei mõjutata, ilma täiendava hinnanguta nimetatud puurkaevule. Viadukti ehitusprojekti seletuskirjas on toodud lähimaks kaevuks 100 m kaugusel asuv registreerimata puurkaev Sepa kinnistul.

<sup>4</sup><https://kliimaministeerium.ee/sites/default/files/documents/2021-07/KMH%20eelhinnangu%20andmise%20juhend%20%28november%202017%29.pdf>

Kui põhjavee ümberjuhtimine on vajalik, siis tuleb tööde käigus hinnata põhjavee alandamise võimalikku mõju ka suurkaevule PRK0013836 ning võimalikele läheduses asuvatele salvkaevudele.

5. Ptk 3.10 on hinnatud mõju rohelisele võrgustikule: „*Rapla maakonnaplaneeringu kohaselt ei asu projektiala rohevõrgustiku alal (vt Joonis 9). Kehtivate Rapla ja Kohila valla üldplaneeringute järgi asub projektiala rohevõrgustiku alal. Antud juhul lähtutakse uuemast planeeringust so Rapla maakonnaplaneeringu kohasest rohevõrgustikust. Koostamisel on uued üldplaneeringud ja nendes tuleb arvestada Rapla maakonnaplaneeringu25 kohase rohevõrgustikuga.*“ Esitatud käsitlus ei ole korrektne. Rapla maakonnaplaneeringuga on määratud maakonna tasandi (tähtsusega) rohevõrgustik, valdade üldplaneeringutega määratakse rohevõrgustik valla tasandil (on olemuslikult täpsemad, detailsemad ja enamasti suuremal pindalal). Antud alal kehtivad samaaegselt mõlemad rohevõrgustikud.
6. Eelhinnangu ptk-s 4.2 punktides 4 ja 5 on välja toodud pinnavee, sh veekogude kaitsmise meetmed, nt järgnev: "*Tuleb jälgida, et veekogusse satuks võimalikult vähe heljumit.*" Eelnevalt on eelhinnangus korduvalt mainitud, et lähimaid veekogusid kavandatav tegevus ei mõjuta. Sama on toodud ka ehitusprojektis. Seega ei ole veekogudega seonduvad ebasoodsa mõju ennetamise või vältimise meetmed asjakohased. Lisaks on Keskkonnaamet seisukohal, et peatükis 4.2 tuleks ära tuua ka põhjavee ümberjuhtimisega seonduvad võimalikud ennetus- ja/või leevendusmeetmed. Vastavalt tuleks muuta ka tee ehitusloa eelnõud, kus meetmed kajastatud on.
7. KMH eelhinnangus on mitmel pool kirjutatud, et kavandatava RB raudtee rajamisega seotud mõjusid on hinnatud RB maakonnaplaneeringute KSH raames. RB põhiprojekti KMH on koostamisel. Juhime tähelepanu, et ehitusloa objekt jääb Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir - Hagudi“, ehitusprojekti KMH lõigu piiresse. KMH on antud lõigus lõppenud 05.09.2022.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)  
Helen Manguse  
juhataja  
keskkonnakorralduse büroo

Elina Jantson 569 58115 (vesi)  
elina.jantson@keskkonnaamet.ee

Olavi Randver 525 4935 (looduskasutus)  
olavi.randver@keskkonnaamet.ee

Toomas Kalda 510 7975 (keskkonnakorraldus)  
toomas.kalda@keskkonnaamet.ee