

Tartu vallas Kõrveküla – Vahi tee jalgratta- ja jalgtee

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 23004642

Tartu-Tallinn 2023

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht (litsents: KMH0162)

SISUKORD

SISUKORD	2
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	9
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	9
4.2. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele.....	10
4.2.1. Võõrliigid.....	10
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	12
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	12
4.5. Müra, vibratsioon ja õhukvaliteet.....	14
4.6. Valgusreostus.....	14
4.7. Jäätmekäitlus	15
4.8. Avariilukorrad	15
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	16

1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon Tartu vallas Kõrvküla – Vahi tee jalgratta- ja jalgte projektile. Kavandatav tegevus asub Tartu maakonnas Tartu vallas riigitee 3 Jõhvi – Tartu – Valga Vahi tee ringristmikust kuni Kõrvküla – Lähte teeni (Vasula tee) tee paremal küljel (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.

Kavandatava tegevuse kirjeldamisel ning hinnangu andmisel on aluseks Palmpro OÜ poolt koostatud projekti seletuskiri ja projekti joonised seisuga oktoober 2023.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht (tähistatud punase joonega). Allikas: Maaamet 2023

2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID

Keskkonnamõju hindamise (KMH) vajadust reguleerib keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS), vastu võetud 22.02.2005¹. Vastavalt seadusele on keskkonnamõju hindamise vajadus reguleeritud järgmiselt:

§ 3. Keskkonnamõju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõju hinnatakse, kui:

- 1) taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju;
- 2) kavandatakse tegevust, mille korral ei ole objektiivse teabe põhjal välistatud, et sellega võib kaasneda eraldi või koos muude tegevustega eeldatavalt oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärgile, ja mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik.

§ 2¹ Keskkonnamõju

Keskkonnamõju käesoleva seaduse tähenduses on kavandatava tegevusega või strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasnev vahetu või kaudne mõju keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile või varale.

§ 2² Oluline keskkonnamõju

Keskkonnamõju on oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

§ 6. Olulise keskkonnamõjuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõjuga tegevus on:

13) kiirtee, 2100 meetri pikkuse või pikema peamaandumisrajaga lennuvälja, üle kümne kilomeetri pikkuse nelja sõidurajaga tee püstitamise 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 on KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele kehtestatud täpsustatud loetelu Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“².

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/128092023010>

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/105072023187>

Vastavalt VV määrusele:

§ 13. Infrastruktuuri ehitamine

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

8) tee rajamine või laiendamine, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutusaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördradade, tagasipöörde kohtade, 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 kavandatav tegevus KeHJS § 6 lõikes 1 loetletud tegevuste hulka, mille puhul KMH on kohustuslik selle vajadust kaalumata.

Antud juhul on tegu „infrastruktuuri ehitamise või kasutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10) ning vastavalt VV määrusele nr 224 § 13 p 8 kohase tegevusega (kuna projektiga nähakse ette jalgratta- ja jalgteed rajamist olemasolevast 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 keskkonnaelementide kirjeldus;

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

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

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

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

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

(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.³

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

(2²) Enne käesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 2¹ viidatud tegevuse keskkonnamõju hindamise vajalikkuse üle otsustamist peab otsustaja küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhindangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

Käesolevat eelhindangut on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel.

Eelhindangu aruande peatükkides 3-5 on info esitamisel lähtutud keskkonnaministri 16.08.2017 määrusest nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“.

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/118082017003>

3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

Vastavalt tehnilisele kirjeldusele on projekti eesmärgiks jalg- ja jalgrattatee koos valgustusega põhiprojekti koostamine koos ehitusloa taotlemisega.

Kavandatav tegevus on kujutatud joonisel 3.1.

Plaanilahendus

Jalgratta- ja jalgte algab riigiteel nr 3 Vahi ringristmikul ja kulgeb põhja pool maanteed kuni Kõrveküla – Lähte tee (nr 22210) ristmikuni. Katte laius on 3,0 m ja kaugus sõidutee servast 10...17 m, erandina kahes kohas 5,9 ja 6,3 m.

Jalgratta- ja jalgte ületab 2 mahasõitu kohalikele teedele ja ühte riigiteed.

Projekteeritakse 2 ühenduskohta „Musta tee“ autobussipeatustega ja ühenduskoht Rehe teele. Ühendusteede laius on 2,5 m. Lõunapoolse „Musta tee“ autobussipeatuse tasku juurde viiakse 2,5 m laiune ja 56 m pikkune jalgte Rehevärava tänavalt.

Kõrveküla – Lähte tee ristmikul tuleb eraldussart laiendada ületuskoha juures min 2,5 m-ni.

Kõrveküla – Lähte sõidutee ja jalgratta- ja jalgte vahelises lõigus on jalgratta- ja jalgteele projekteeritud Kõrveküla poole haak, et võimaldada 5%-st pikikallet. Otsesuunas on trepp laiusega 2 m.

Pikiprofiil ja vertikaalplaneering

Pikikalded on vahemikus 0,2...4,9%. Madalaima ja kõrgeima punkti kõrguste vahe on 4,5 m.

Kergliiklustee põikkalle on 2%. Mulde nõlvus on 1:2, truupide otstes 1:1,5.

Sademevede ärajuhtimine

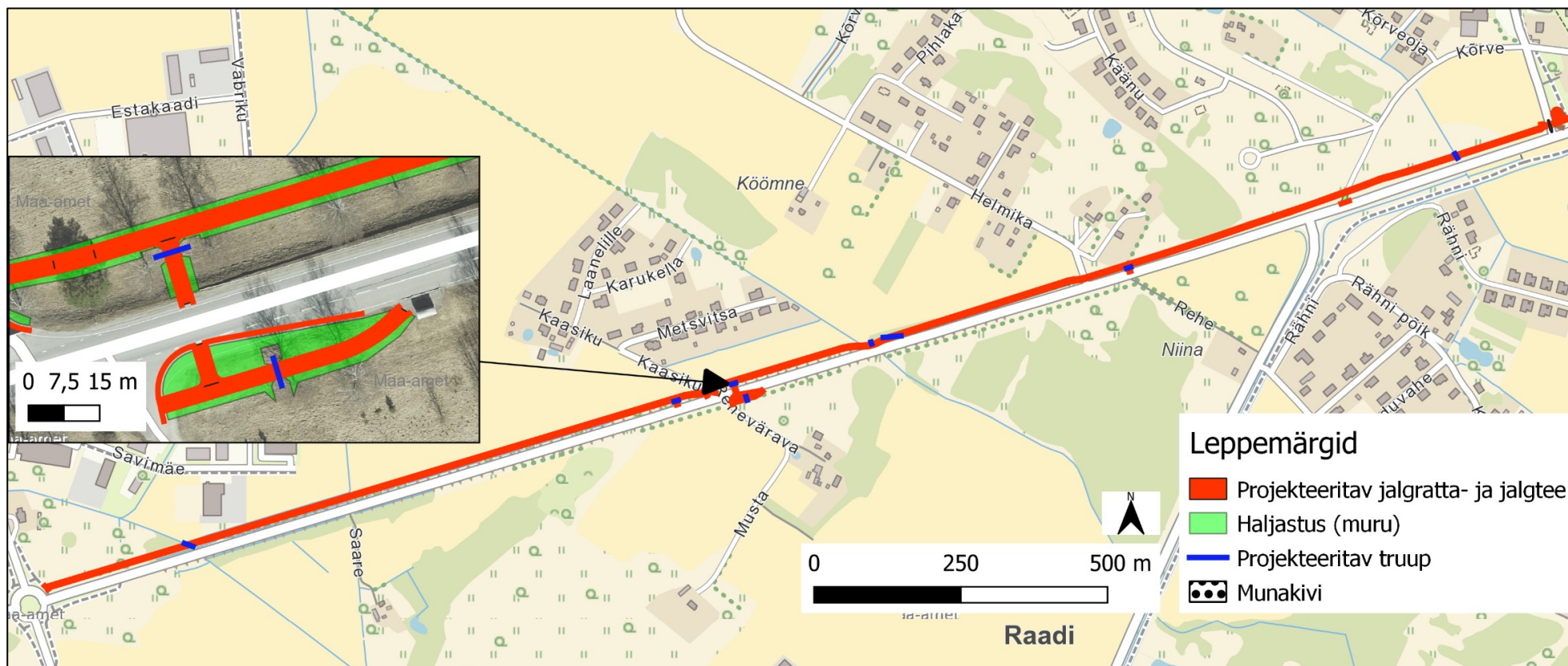
Sademeveed juhitakse põikkalletega kõrvalolevale haljasalale, kust veed juhitakse kraavide ja truupide kaudu olemasolevatesse kraavidesse.

Truubid

Madalamatesse kohtadesse ja olemasolevate riigitee truupide kohale on projekteeritud kokku 5 plasttruupi läbimõõduga 0,4...0,5 m, 2 terastruupi läbimõõduga 1,2 m ja üks truubi pikendus läbimõõduga 1,0 m. Truupide ehitamise käigus eemaldatakse kraavidest alla 100 m³ pinnase ning paigutatakse sinna tagasi samuti alla 100 m³ tahkeid aineid.

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. Projektila 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.



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

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

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (Tartu vallas Kõrveküla – Vahi tee jalgratta- ja jalgte põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmingimata sõiduteel juba olemasoleva liikluse kogumõju. Kuna alal on tegemist olemasoleva (sõidu)teega, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. Projektiga parandatakse antud kohas liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil, läbi õnnetuste ohu vähendamise, looduskeskkonnale ja inimese tervisele ka soodne mõju.

Käesolevas eelhindangus on analüüsitud kavandatava tegevusega kaasnevaid võimalikke keskkonnamõjusid, arvestades kõiki keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ nimetatud teemasid. Vastavalt määruse suunistele on arvesse võetud ka võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnenise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid. Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

Alljärgnevalt on kirjeldatud teemad, tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille osas on teeprojektide puhul ebasoodsa mõju avaldumise oht tõenäolisem või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 5.

4.1. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOSSED ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA, MÕJU MAAKASUTUSELE

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

- Tartu ja Tartu lähiala ühises linnastunud ruumis rajatakse sidus ja katkematu jalgratta- ja jalgteede (kergliiklusteede) võrgustik. Igapäevane jalgrattal liikumine on arenev suundumus, eriti piisavas läheduses (igapäevasõitjatele 5 – 7 km) asuvate sihtkohtadeni.
- Linna lähivööndis paiknevad maanteeäärised jalgratta- ja jalgteed ühendatakse sujuvalt Tartu linna jalgratta- ja jalgteedega.
- Tartust väljuvate põhi- ja tugimaanteedee äärde rajatakse jalgratta- ja jalgteed vähemalt suuremate asulateni (Lähte, Vasula, Luunja, Roiu, Kambja, Elva, Puhja).
- Reeglina paigutatakse jalgratta- ja jalgte väljapoole riigimaantee teemaad ja eraldatakse riigiteest normidekohase eraldusribaga.

Käesoleva projektiga kavandatav tegevus aitab maakonnaplaneeringus kirjeldatud eesmärgi täita ning projektis on planeeringus esitatud tingimustega võimaluste piires arvestatud.

⁴ Kehtestatud riigihalduse ministri 27.02.2019 käskkirjaga nr 1.1-4/29, <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/tartumaa/tartumaa-maakonnaplaneering-2030/>

Kavandatav tegevus jääb ka maakonnaplaneeringu „Põhijoonis“ kaardil märgitud jalgratta- ja jalgteede vajadusega alale.

Projektiala asub Tartu vallas ning valla üldplaneering on kehtestatud Tartu Vallavolikogu 15.06.2022 otsusega nr 43. Üldplaneeringu seletuskirjas on toodud üldised põhimõtted jalgratta- ja jalgteede võrgustiku arendamiseks järgmiselt:

kergliiklustee täpne paiknemine, valgustus ja ruumivajadus (nt teepool, täpne algus- ja lõpp-punkt peab olema loogiline ja vajadustest lähtuv, tee/tänavade ületuskohad, paiknemine maaüksusel vms) ning liigitus määrata liigilt täpsema planeeringu või projektiga, arvestades sh tee või raudtee omaniku poolt väljastatud tehnilisi tingimusi ning kehtivaid norme ja regulatsioone; luua ohutud ja mugavad võimalused jalgsi liikumiseks, kujundada teed/tänavad kohaseks erinevatele kasutajatele, mis vajadusel eeldab liiklust rahustavate meetmete kasutamist. Peale- ja mahasõidud rajada lauded, tänavate/tee ületamise võimalused mõistliku vahemaa tagant, arvestades kergliiklejate harjumuspäraseid, lähtekohast sihtpunkti, liikumisi ning ühissõidukipeatuste asukohti; linna lähialal arvestada sidusa võrgustiku toimimiseks ühendusi Tartu linnaga; linna lähialal rajada täiendavalt kulisshalfastust, et tagada ökoloogiline ja maastikuline mitmekesisus ning meeldiv keskkond; märgid, pingid, rattaparklad vms ei tohi kergliiklejaid segada.

Käesolevas projektis on üldplaneeringus nimetatud tingimustega võimaluste piires arvestatud.

Tartu valla üldplaneeringu kaardirakenduse alusel jääb kavandatav tegevus samuti üldplaneeringuga planeeritava kergliiklustee alale.

Tartu maakonnaplaneeringu „Põhijoonise“ ning Tartu valla üldplaneeringu kaardirakenduse alusel ei jää kavandatav tegevus roheline võrgustiku ega väärtusliku maastiku aladele.

Eeltoodud kokkuvõttes võib öelda, et kavandatav tegevus on kooskõlas nii maakonnaplaneeringu kui ka Tartu valla üldplaneeringu eesmärkide ja suunistega.

Kuna kavandatava tegevusega on ette nähtud jalg- ja jalgrattateede rajamist olemasoleva maantee kõrvale, siis võib olla vajalik võõrandada olemasoleva tee kõrvast maad ning maakasutus selles osas muutub. Arvestades aga kavandatava tegevuse mahtu, võib öelda, et sellega ei kaasne maakasutusele olulist ebasoodsat mõju. Projektiga ei halvendata juurdepääsusid kinnistutele, uusi alasid hõlmatakse minimaalselt. Kavandataval tegevusel puudub ka oluline mõju lähipiirkonna praegustele ja planeeritavatele tegevustele.

4.2. MÕJU KAITSTAVATELE LOODUSOBJEKTIDELE

Kaitsealuseid loodusobjekte projekti mõjupiirkonnas ei paikne.

4.2.1. VÕÕRLIIGID

Kavandatav tegevus jääb andmebaasi EELIS andmetel sosnovski karuputke kolooniast (VLL1007428, vt joonis 4.1) ca 15 m kaugusele. Karuputke taimed on mitmeaastased ning üks taim võib toota kuni 100 000 seemet. Seemnealged valmivad edasi ka pärast taime maha niitmist (järelvalmivad) ja seemned püsivad idanemisvõimelised isegi 10 aastat. Seetõttu on väga oluline karuputke taimi mitte lihtsalt maha niita, vaid tagada karuputke kolooniates pinnasega toimetamisel ka selle teadlik ümberpaigutamine.

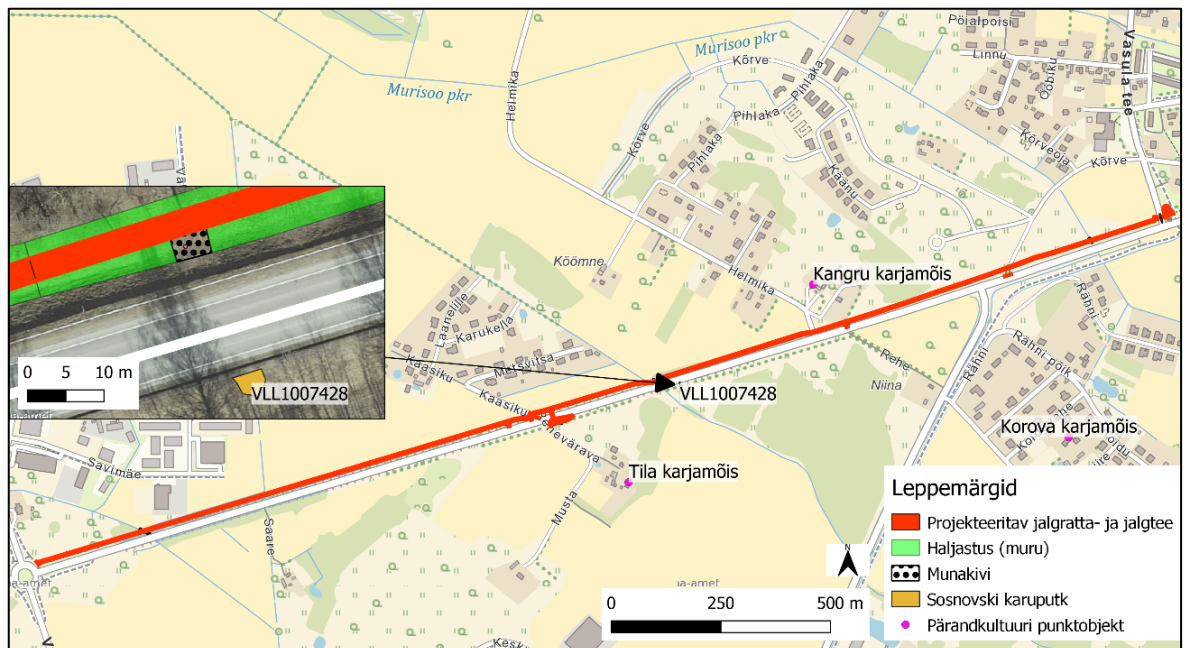
Seoses teede ehitusega on Keskkonnaamet oma 21.11.2017 kirjas nr 7-9/17/6992 andnud Transpordiametile soovitusel, mida teeprojektidel arvesse võtta. Kirjas on välja toodud muuhulgas järgmist:

Kuna viimastel aastatel on hoogustunud tee-ehitus, sh kergliiklusteede ehitus, siis on mitmeid kolooniaid, mis on jäänud ehituse „alla“. Keskkonnaametil (KeA) puudub teave, mida tehakse pinnasega, mis eeldatavalt kooritakse ja mis sisaldab nii karuputke seemneid kui juuri. Kuigi seadusandlus ei nõua võõrliikide leiukohas tegevuse kooskõlastamist, oleks väga vajalik nii Keskkonnaameti kui Maanteeameti poolt sellele tähelepanu pöörata.

Karuputke koloonia pinnase koorimisel tuleks pinnas võimalusel paigutada tee äärde kindlasse kohta ehitustööde lõpufaasis (mullatööd) või viia täiesti uude kokkulepitud kohta (nt lähimasse teadaolevasse kolooniasse riigimaal).

Kõige kindlam oleks enne tööde algust objektil koostöös Keskkonnaameti spetsialistiga eemaldada kõigepealt karuputke seemnete ja juurtega pinnas, et see ei läheks segamini ülejäänud pinnasega ja laotada Keskkonnaameti spetsialisti poolt ette näidatud kohta. Nii saab vältida karuputke levimist täiesti uutesse kohtadesse.

Juhul kui ehitustööde käigus nähakse ette (ajutisi) tegevusi karuputke kasvualal, on soovitatav enne tööde algust Keskkonnaametiga ühendust võtta ning leppida kokku täpsed meetmed võõrliigi leviku tõkestamiseks.



Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse paiknemine sosnovski karuputke koloonia ning pärandkultuuriliste objektide suhtes. Aluskaart: Maa-amet 2023

4.3. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

Muinsuskaitse aluseid kultuurimälestisi projekti mõjupiirkonnas ei paikne.

Keskkonnaportaali andmetel jääb lähim registreeritud kultuuriväärtusega objekt – pärandkultuuri punktobjekt *Kangru karjamõis* – projektiga kavandatavast jalg- ja jalgrattateest ca 100 m kaugusele (vt joonis 4.1, ptk 4.2). Keskkonnaportaali andmetel on Kangru karjamõisast või tema esialgsest funktsionaalsusest säilinud 20-50%. Teised piirkonnas paiknevad pärandkultuuriobjektid jäävad projektialast veel kaugemale.

Tulenevalt projekti olemusest (jalgratta- ja jalgte rajamine olemasoleva sõidutee lähiste) ning kaugusest muinsuskaitse aluste ning pärandkultuuriliste objektide suhtes võib öelda, et kavandataval tegevusel puudub oluline ebasoodne mõju kultuuriväärtustele.

4.4. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Kavandatav tegevus paikneb osaliselt keskmiselt kaitstud ning osaliselt suhteliselt kaitstud põhjaveega aladel.

Kavandatavale tegevusele lähim puurkaev PRK0021422 jääb ca 45 m kaugusele projektiga kavandatavast tegevusest. Puurkaevule on kehtestatud 10 m ulatus sanitaarkaitseala, millel tegevusi ette nähtud pole (vt joonis 4.2). Teised piirkonnas paiknevad puurkaevud jäävad kaugemale. Seega pole põhjust eeldada olulist mõju puurkaevudele.

Kavandatav tegevus ületab Murisoo peakraavi ([VEE1044200](#)), mis ei kuulu avalikult kasutatavate veekogude nimistusse. Peakraavile on kehtestatud ka veekaitseliste piirangutega võõdid, sh ehituskeeluvöönd. Aga veekogudele kehtestatud ehituskeeld ei laiene vastavalt looduskaitseaduse §38 (5) üldplaneeringuga kavandatud 9) sillale ja 10) avalikult kasutatavale teele. Seega antud juhul vooluveekogust tulenev ehituskeeld kavandatavale jalgratta- ja jalgteele ei laiene, kuna antud kohas ühtib kavandatav tegevus üldplaneeringus ette nähtud avalikult kasutatava teega (kergliiklusteega).

Projektiga nähakse ette 5 truubi rajamist. Murisoo peakraavis nähakse ette ehitustööde käigus truubi rajamisel veekogu sängist eemaldada alla 100 m³ tahkeid aineid. Tagasitõitel paigutatakse veekogusängi tagasi täitepinnast mahuga alla 100 m³ tahkeid aineid. Kavandatava tegevuse veekogu geomeetriat ei muudeta.

Vastavalt KeHJS § 6 lg (1) p 17) ja 17¹) on vaja algatada keskkonnamõju hindamine, kui toimub veekogu süvendamine alates pinnase mahust 500 kuupmeetrit või vooluveekogusse tahkete ainete uputamine alates ainete mahust 2000 kuupmeetrit. Antud juhul jääb süvendamise maht alla nimetatud piirmäära (500 m³) ning veekogusse tahkete ainete uputamise maht samuti oluliselt alla piirmäära (2000 m³). **Seega ei ole kavandatava tegevuse korral vajalik keskkonnamõju hindamise algatamine tulenevalt KeHJS § 6 lg (1).**

Veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine (§ 196) on vajalik muuhulgal juhul kui toimub:

- tee või raudtee koosseisu kuuluva silla või truubi ehitamine avalikult kasutataval veekogul või avalikul veekogul;
- muu veekogu kui mere süvendamine või sellise veekogu põhja 5–100-

- kuupmeetrisel mahuga süvenduspinnase paigutamine;
- veekogusse 5–100 kuupmeetri tahke aine paigutamine.

Kuna kavandatava tegevusega toimub truubi ehitamine mitte avalikult kasutataval veekogul (Murisoo peakraav), mille korral jäävad süvendatava pinnase mahud ja tagasi paigutatavate tahkete ainete mahud alla 100 m³, siis on veekogus tööde teostamiseks vajalik taotleda Keskkonnaametilt veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimist.

Sademeveed juhitakse põikkalletega kõrvalolevale haljasalale, kust veed juhitakse kraavide ja truupide kaudu olemasolevatesse kraavidesse. Kavandatavalt jalgratta- ja jalgteelt kraavi valguva vee puhul ei ole (tulenevalt kergliikluse iseloomust) põhjust eeldada reostuskoormust. Sõiduteelt sademevee kogumist käesoleva projektiga ette ei nähta.

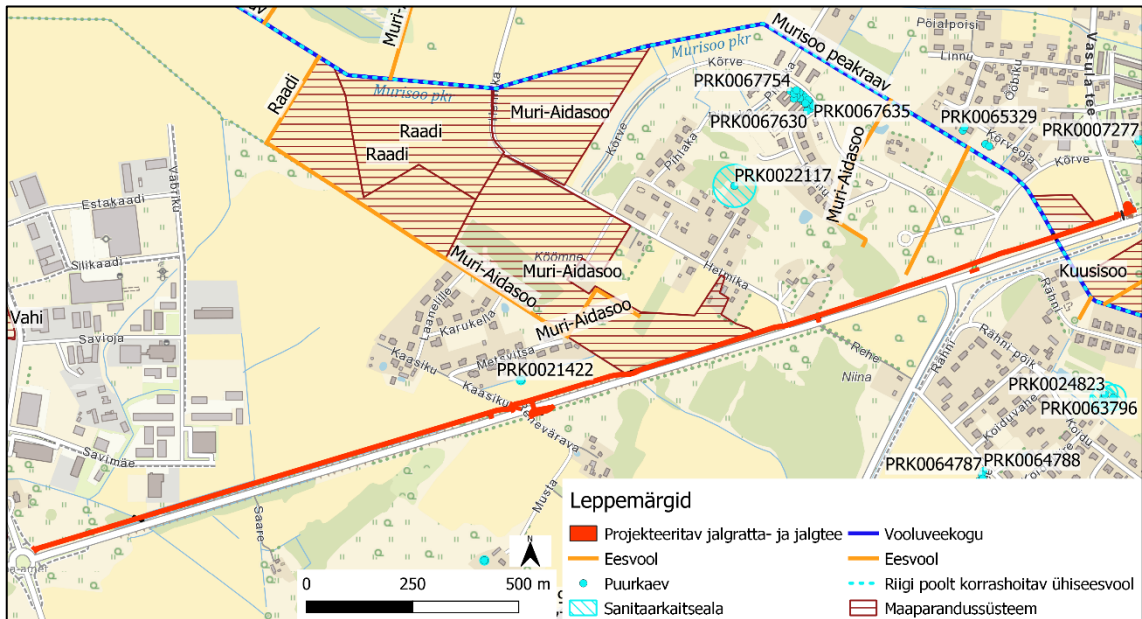
Maaparandussüsteemide registri andmetel paikneb kavandatav tegevus vähesel määral maaparandussüsteemi Muri-Aidosoo (MS kood/ehitise kood 2104420020060/002) äärealal ning ristub riigi poolt korrashoitava ühiseesvooluga Murisoo peakraav (MS kood/ehitise kood 2104420020000/001). Lisaks jääb projektiga kavandatava jalgratta- ja jalgte vahetusse lähedusse ka maaparandussüsteem Kuusisoo (MS kood/ehitise kood 2104420020100/002, vt joonis 4.2).

Kuna kavandatav tegevus jääb maaparandussüsteemi alale, siis tulenevalt maaparandusseaduse § 50 lõike 1 alusel tuleb käesolev projekt kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga.

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. Lisaks vältida ehitusaegseid tegevusi puurkaevude hooldusaladel (10 m). Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine joogikaevude ja veekogude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vette. Teede rajamisel tuleb tagada, et ehitusmasinad oleksid töökorras ning nende kasutamisega ei tohi kaasneda naftasaaduste ja määrdeõlide lekkeid.

Käesolevas peatükis kirjeldatud põhimõtteid järgides ei ole kavandatava tegevuse mahtu ja mastaabi arvestades alust eeldada olulist mõju piirkonna pinna- ja põhjaveele.



Joonis 4.2 Kavandatava tegevuse paiknemine piirkonna veekaitsete objektide suhtes.
Aluskaart: Maa-amet 2023

4.5. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET

Projektiga kavandatakse jalgratta- ja jalgteede 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 päeval 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 tolmuvaide materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

4.6. VALGUSREOSTUS

Kavandatava tegevusega nähakse ette ka kergliiklustee valgustamist.

Et vältida valgusreostust, tuleb valgustuse rajamisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile ja üleliigse valguse hulk on minimaalne. Kindlasti peaksid valgustid olema ka optimaalse võimsusega.

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

4.7. JÄÄTMEKÄITLUS

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Tartu valla⁵ 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.

4.8. AVARIIOLOKORRAD

Ehitusperioodil tuleb avariiolekordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/407092021028>

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on Tartu vallas Kõrveküla – Vahi tee jalgratta- ja jalgte põhiprojekti keskkonnamõjude eelhinnang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“ esitatud tingimustest. Eelhinnangus jõuti tulemusele, et käesoleva projekti puhul ei ole keskkonnamõju hindamine (KMH) vajalik, kuna vastavalt KeHJS ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Võõrliigi sosnovksi karuputke kolooniate (vt joonis 4.1, ptk 4.2.1) juures tuleks vältida karuputke leviku soodustamist. Keskkonnaameti soovitus selleks on esitatud ptk 4.2.1. Juhul kui ehitustööde käigus nähakse ette (ajutisi) tegevusi karuputke kasvualal, on soovitatav enne tööde algust Keskkonnaametiga ühendust võtta ning leppida kokku täpsed meetmed võõrliigi leviku tõkestamiseks.
- Kuna kavandatava tegevusega toimub truubi ehitamine mitte avalikult kasutataval veekogul (Murisoo peakraav), mille korral jäävad süvendatava pinnase mahud ja tagasi paigutatavate tahkete ainete mahud alla 100 m³, siis on veekogus tööde teostamiseks vajalik taotleda Keskkonnaametilt veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimist.
- Kuna kavandatav tegevus jääb maaparandussüsteemi alale, siis tulenevalt maaparandusseaduse § 50 lõike 1 alusel tuleb käesolev projekt kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga (vt täpsemalt ptk 4.4).
- 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 kaugemale kui 50 m. Lisaks vältida ehitusaegseid tegevusi puurkaevude hooldusaladel (10 m). Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine joogikaevu lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vette. Teede rajamisel tuleb tagada, et ehitusmasinad oleksid töökorras ning nende kasutamisega ei tohi kaasneda naftasaaduste ja määrdõlide lekkeid.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkeid 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 ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmuvaide materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Et vältida valgusreostust, tuleb valgustuse rajamisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades

valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile ja üleliigse valguse hulk on minimaalne. Kindlasti peaksid valgustid olema ka optimaalse võimsusega.

- 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 tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Tartu valla⁶ 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 avariiolukordade 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.

⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/407092021028>