



**Pärnu mnt (Vabaduse väljak-Tondi tn)
I etapi eskiisprojekti
keskkonnamõju hindamise eelhinnang**

Tallinn 2026

Nimetus: Pärnu mnt (Vabaduse väljak-Tondi tn) I etapi eskiisprojekti KMH eelhinnang

Töö teostaja: LEMMA OÜ

Reg nr 11453673

Harju maakond, Tallinn, Värvi tn 5, 10621

Tel +372 5139031

E-post info@lemma.ee

Töö tellija: K-Projekt Aktsiaselts

Reg nr 12203754

Harju maakond, Tallinn, Kesklinna linnaosa, Ahtri tn 6a, 10151

Tel +372 6264100

E-post kprojekt@kprojekt.ee

Töö koostajad: Mihkel Vaarik ja Piret Toonpere (KMH0153)

Töö versioon: 10.04.2026

Sisukord

Sisukord.....	3
Sissejuhatus.....	4
1 Kavandatava tegevuse asukoht ja eesmärk	5
2 Tegevuse ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimused.....	12
2.1 Maakasutus.....	12
2.2 Veekaitse.....	12
2.3 Looduskaitse ja looduskeskkonna vastupanuvõime.....	12
3 KMH vajadus lähtuvalt õigusaktidest	14
4 Keskkonnamõju eelhinnang	15
4.1 Keskkonnamõju olulisus sõltuvalt tegevuse iseloomust	15
4.2 Mõju elusloodusele.....	15
4.3 Loodusvarade kasutamine	15
4.4 Jäätme-ja energiamahukus.....	15
4.5 Lähipiirkonna teised tegevused	16
4.6 Mõju kultuuriväärtustele	17
4.7 Tegevusega kaasnevad tagajärjed	18
4.8 Vee-, pinnase- ja õhu saastatus	18
4.9 Müra, vibratsioon ja välisõhu saaste	19
4.10 Valgus, soojus, kiirgus ja lõhn	21
4.11 Tegevusega kaasnevate avariolukordade esinemise võimalikkus.....	21
4.12 Tegevusega kaasneva mõju mõju kestus, sagedus ja pöördumus.....	21
4.13 Mõju kliimale ja kliimakindlus.....	21
4.14 Tegevusega kaasnev kumulatiivne ja piiriülene mõju	22
Ettepanek KMH algatamise/algatamata jätmise kohta	23
Kasutatud materjalid.....	25

Sissejuhatus

Keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhindangu koostas Lemma OÜ (reg nr 11453673) Tallinna linnas Pärnu mnt (Vabaduse väljak-Tondi tn) I etapi **eskiisprojekti staadiumis**.

Töö teostasid keskkonnaekspertid Mihkel Vaarik ja Piret Toonpere (litsents KMH0153).

Töö tulemusena selgitatakse välja, kas Pärnu mnt (lõigus Vabaduse väljak-Pärnu mnt viadukt) projekteerimise käigus on hiljem põhiprojekti koostamise staadiumis ehitusloa väljastamiseks vajalik täiemahulise keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamine või mitte. Töös käsitletakse potentsiaalselt negatiivset mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse otsustajale soovitus KMH algatamise või mitte algatamise ning negatiivsete mõjude vältimise osas.

KMH eelhindamine annab otsustajale informatsiooni, kas eeldatavalt on tegemist oluliste keskkonnamõjudega või mitte ja seega on aluseks otsuse tegemisel keskkonnamõju hindamise algatamise või mittealgatamise kohta. Tavapäraselt koostatakse eelhindang projekteerimise hilisemas faasis, mis võimaldab hinnata kõiki projektiga kaasnevaid asjakohaseid mõjusid. Riigihanke „Pärnu mnt (Vabaduse väljak-Tondi tn) I etapp ehitusprojekti koostamise“ (viitenumber 299283) alusel on keskkonnamõju eelhindangu esitamine nõutud juba uuringute etapi koosseisus.

KMH eelhindang toetub olemasolevatele uuringutele. Hetkel on hankes nõutud dendroloogiline uuring ja geotehniline uuring (sh hüdrogeoloogia) koostamisel. Mõra ja vibratsiooni uuringuid projekti mahus ei teostata, kuna Pärnu mnt trammitee jääb oma tänasele trassile. Koostatud on liiklusuuring.

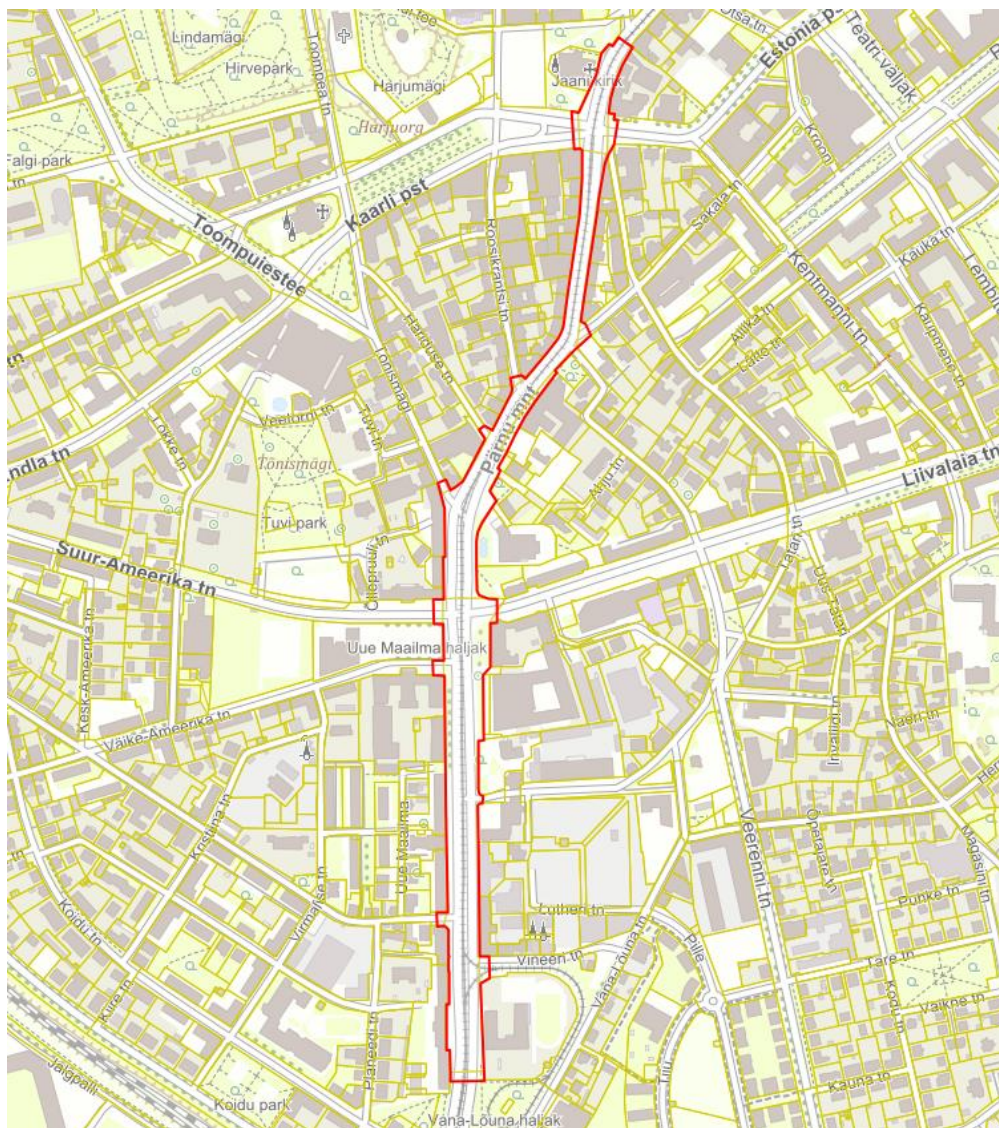
KMH algatamata jätmine projektile otsustatakse lähtudes keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 6¹ kohase eelhindangu tulemustest ja lisaks § 11 lg 2² kohaselt küsitud seisukohtadest kõigilt asjaomastelt asutustelt, kaasa arvatud Keskkonnaamet.

Lõpliku otsuse KMH algatamise vajalikkuse osas peab tegema Tallinna Linnavalitsus.

KMH eelhindamise koostamisel on lähtutud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusest ning asjakohastest juhendmaterjalidest.

1 Kavandatava tegevuse asukoht ja eesmärk

Keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhindamise objektiks on Tallinna linnas Pärnu mnt (tee nr 7840291) lõik Vabaduse väljaku ja Tondi tn vahel¹. Riigihanke teenuse tehnilise kirjelduse järgi tuleb Pärnu mnt I etapi eskiis koostada lõigus Suur-Karja tn kuni Pärnu mnt viadukt (vt Joonised 3-6). Projekti koosseisus koostatavas liiklusuuringus analüüsitav tänava lõik on aga suurem kui projektala. Liiklusuuring koostatakse vahemikus Suur-Karja tn kuni Pärnu mnt – Männiku tee ristmik.



Joonis 1. Projekteeritava lõigu asukoht riigihanke nr 9225484 dokumentides.

Tallinna Linnavalitsuse 18.06.2024 määruse nr 20 „Tallinna teede liigid“², järgi on Pärnu maantee linna põhimagistraal. Magistraal on keskne suure liiklusega linnatee või tänav. Pärnu maantee läbib Tallinna linna Kesklinna, Kristiine ja Nõmme linnaosasid. Nõmme linnaosas paiknevad lõiku (Viljandi mnt kuni Männiku tee) käsitleb projekti raames vaid liiklusuuring.

¹ <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/9225484/general-info>

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/408012022012?leiaKehtiv>

Pärnu maanteel lõigus Suur-Karja tn kuni Liivalaia tn ristmik on läbivalt sõiduautodele 1+1 sõidurada ning tee keskel on olemasolev trammitee. Pärnu mnt läbivate sõiduradade arv jääb võrreldes tänasega samaks. Liivalaia tänavast põhja suunas on Pärnu maanteel 1+1 sõidurada tavaliiklusele ja 1+1 sõidurada ühistranspordile. Liivalaia tänavast lõuna suunal on tavaliiklusele 2+2 ja ühistranspordile 1+1 sõidurada. Kõnniteed asuvad Pärnu mnt lõigul mõlemal küljel. Sõidutee ääres on ühesuunalised rattarajad, mis on osades lõikudes sõiduteest tähispostidega eraldatud. Parkimine Pärnu mnt ääres on keelatud liiklusmärkidega 361 „Peatumiskeeld“ ning suurim lubatud sõidukiirus on 40 km/h.

Pärnu maantee vahemikus Liivalaia tn ristmik kuni Pärnu mnt viaduktini³ on läbivalt sõiduautodele 2+2 ning vahemikus Liivalaia ristmik kuni Pärnu mnt – Saku – Kohila ristmik asub tee keskel samuti trammitee. Tava- ja bussiliiklus trammiteele lubatud ei ole. Vasakpöõreteks on eraldi pöördarajad. Kõnniteed on tänav mõlemal küljel. Sõidutee ääres on ühesuunalised rattarajad, mis on vahemikus Väike-Ameerika – Vineeri tn sõiduteest tähispostidega eraldatud. Sõidukiirus on piiratud kiirusele 40 km/h.

Bussipeatused asuvad Pärnu maanteel kas sõidurajal või teelaiendil. Trammipeatused asuvad tee keskel eraldiseisvatel peatuse platvormidel, välja arvatud peatused „Kosmos“ ja „Tallinn-Väike“, kus platvormid puuduvad.

Projekti koostamise eesmärgiks on koostada lahendus ohutute, mugavate ja atraktiivsete jalgrattateede rajamiseks mõlemale poole Pärnu maanteed **lõigus Estonia pst – Pärnu mnt viadukt**. Projekti laiemaks eesmärgiks on autotranspordiga seotud negatiivsete (elu- ja loodus) keskkonna- ja tervisemõjude vähendamine ning kestliku liikuvuse ja linnaruumilise keskkonna arendamine jalgrattateede põhivõrkude ehitamise kaudu Tallinna linnas. **Projekti mahtu kuulub kogu Suur-Ameerika - Liivalaia tn ristmiku rekonstrueerimine.**

Projekti koosseisus koostatud liiklusuuringus on Pärnu mnt analüüsitav lõik suurem kui projekteeritav ala, ulatudes **Suur-Karja tn – Pärnu mnt ristmikust kuni Männiku tee – Pärnu mnt ristmikuni (Joonis 2).**



Joonis 2. Liiklusuuringu ulatus. Allikas: K-Projekt AS.

Liiklusuuringus toodi välja Pärnu maantee ööpäevased liiklussagedused tundide ja sõidukiliikide lõikes, selgitati välja transiitliikluse osakaal, hinnati ühistranspordi, sh rajatava trammitee mõjusid Pärnu maantee ja sellega ristuvate tänavate liiklussagedustele ja läbilaskevõimetele, selgitati välja ristmike teenindustasemed ning läbilaskevõimed ning tänavarekonstrueerimisega kaasnev mõju ümberkaudsete tänavate ristmikele öhtusel tiip-tunnil.

³ Pärnu maantee viadukt (rahvasuus Hendriksoni küür) on viadukt Tallinnas Pärnu maanteel Veerenni, Uue Maailma ja Kitseküla asumide vahel.

Uuring näitab, et Pärnu maantee koridori toimivust ei mõjuta niivõrd tänava ristlõike muutused, kui kriitilised ristmikud. Peamiseks pudelikaelaks on Pärnu mnt – Liivalaia tn – Suur-Ameerika tn ristmik, mille läbilaskvus on juba täna ammendunud. Ristmiku läbilaskevõime vähenemisel kasvavad tipptunni ooteajad ligikaudu 2,5 kordseks, mis reaalsuses võivad põhjustada suuremat ümberjagunemist kõrval- ja asumisistele tänavatele, kui liiklusmudel näitas. Kokkuvõtlikult näitab liiklusuuring, et Pärnu maantee koridori üldpilt on stabiilne ning ulatuslikke seisakuid kesklinna liikluses projektlahendus endaga kaasa ei too. Peamine mõju tuleneb eelkõige Pärnu mnt – Liivalaia tn - Suur-Ameerika tn ristmiku läbilaskvusest. Ristmiku vähenenud läbilaskvus suunab liikluse ümber kogu kesklinna võrgustikku ja koormab tänavaid, mis ei ole lisaliikluse kandmiseks mõeldud. Suures pildis saaks Pärnu mnt (Vabaduse väljak – Tondi tn) I etapi ehitusprojekti realiseerimise mõju liiklusele olema pigem positiivne. Koostatava projektiga parandatakse liiklustingimusi ja -ohutust jalakäijatele ja jalgratturitele.

Projekteerimisel on aluseks K-Projekt AS poolt varem koostatud „Rattateede eskiis Pärnu mnt“ lahendus.

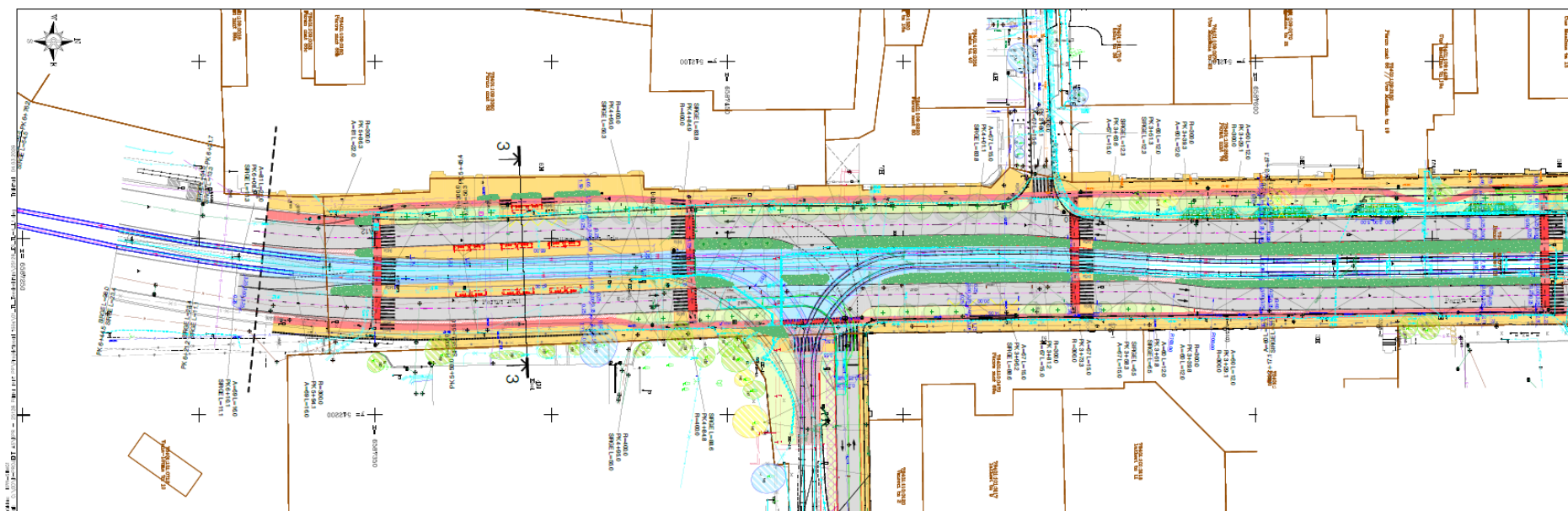
Eskiis on koostatud lõigus Suur-Karja tn – Pärnu mnt viadukt ja joonised on esitatud neljas osas (Joonised 3-6). Liivalaia ja Vineeri tänavate ristmikule ja nende lähistele tehakse täisrekonstrueerimine ning lõigule vahemikus Estonia pst - Roosikrantsi tn tehakse kaks erinevat lahendust – täisrekonstrueerimine ja sekkumine väiksemal määral. Teistesse lõikudesse sekkutakse väiksemal määral.

Koostatava põhiprojektiga lahendatakse:

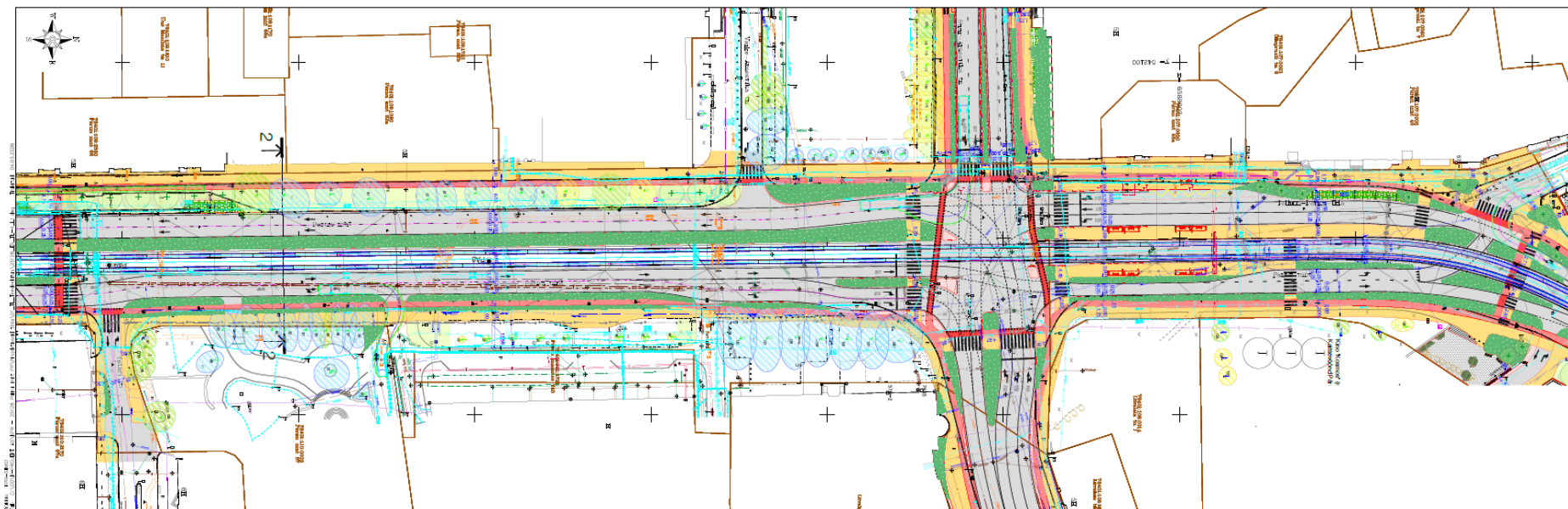
- Tänavaruumi ümberkujundamine, sh kõnniteed, rattateed, haljastus, vajalikus mahus sõidutee, ühistranspordirajad;
- Ühistranspordipeatuste ümberprojekteerimine (enamasti ühised peatused linna- ja maakonnaliini bussidele);
- liikluskorraldus, sh liikluskorraldusvahendid;
- uued tehnorajatised, sh veevarustuse, reoveekanaliseerimise ja sademeveekanaliseerimise rajatised (sh looduslähedased lahendused), tänavavalgustus, ning olemasolevate tehnorajatiste (sh gaas, elekter, side, kaugküte ja kaugjahutus) kaitsmine või ümberehitus. Tänavavalgustust tuleb ümberehitada ainult siis, kui see on vajalik tänavaruumi muudatusest tulenevalt või on ette nähtud ala täisrekonstrueerimine.

Projekti koostamisel on lähtutud eeldusest, et projektiga kavandatakse säästvaid lahendusi. Jalgrattateede kavandamisel arvestatakse Tallinna Rattastrateegias 2018-2027 toodud soovitusi k.a rattaparklate ja elektriühenduse võimalusega rendirataste parkimisalade projekteerimisega. Samuti kasutatakse linna elurikkust toetavaid haljastuslahendusi.

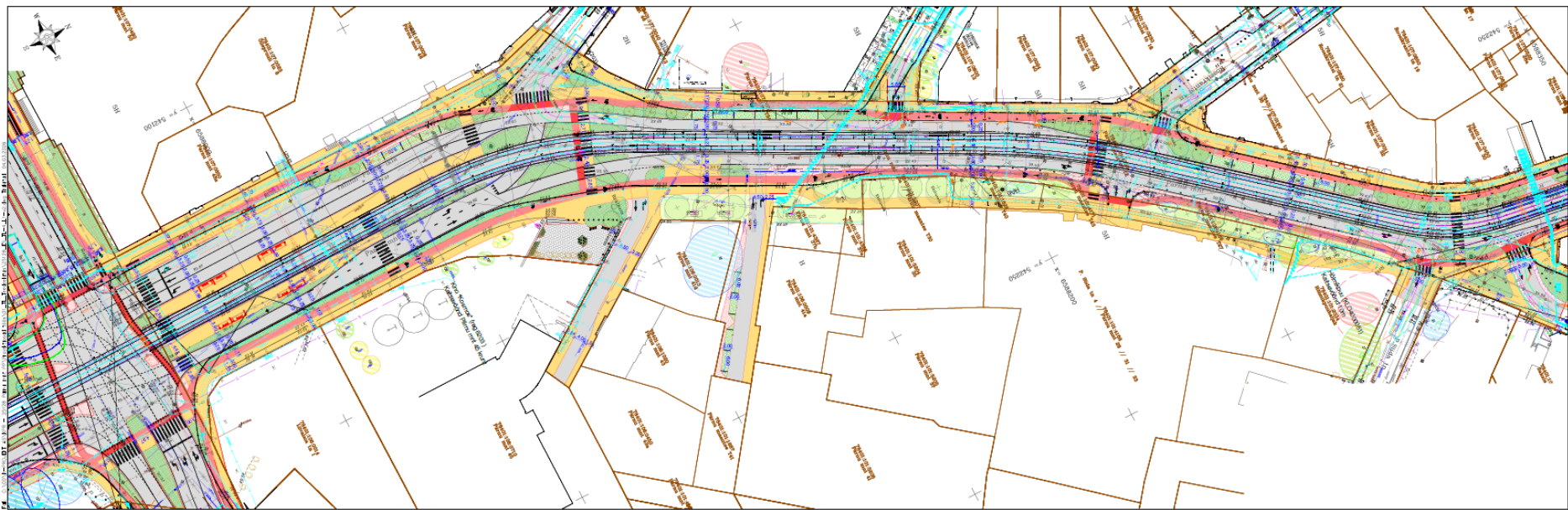
Projekteerimine on hetkel alles algusjärgus ja eskiisi seletuskiri koostamisel. Konkreetsed lahendused täpsustuvad edaspidi eelprojekti ja põhiprojekti staadiumis. KMH eelhindang on formaalselt veel hetkel koostamata põhiprojekti osa.



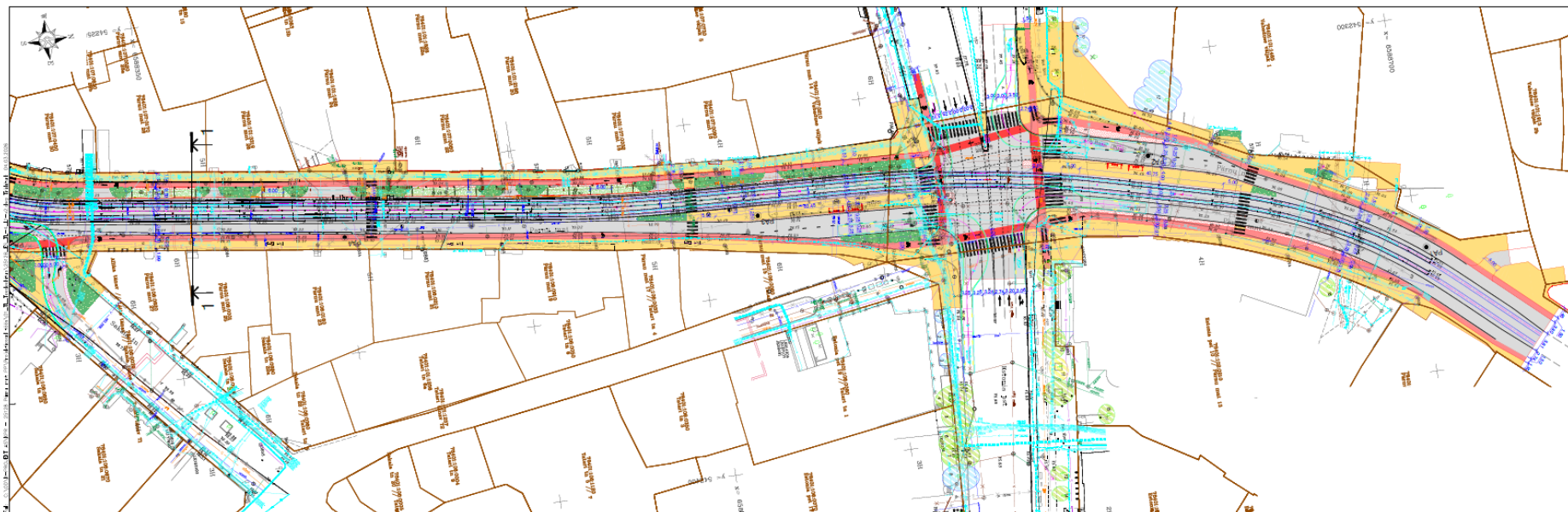
Joonis 3. Pärnu mnt (Vabaduse väljak-Tondi tn) I etapp ehitusprojekti koostamine. Eksiisprojekti joonis 1-1. Allikas: K-Projekt AS (töö nr 25128).



Joonis 4. Pärnu mnt (Vabaduse väljak-Tondi tn) I etapp ehitusprojekti koostamine. Eskiisprojekti joonis 1-2. Allikas: K-Projekt AS (töö nr 25128).



Joonis 5. Pärnu mnt (Vabaduse väljak-Tondi tn) I etapp ehitusprojekti koostamine. Eskiisprojekti joonis 1-3. Allikas: K-Projekt AS (töö nr 25128).



Joonis 6. Pärnu mnt (Vabaduse väljak-Tondi tn) I etapp ehitusprojekti koostamine. Eskiisprojekti joonis 1-4. Allikas: K-Projekt AS (töö nr 25128).

2 Tegevuse ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimused

2.1 Maakasutus

Tee-ehitusprojektiga ei muudeta maakasutust, ümbritsevat hoonestust ega maastikku. Tallinna üldplaneeringuga⁴ (kehtestatud Tallinna Linnavolikogu 18.01.2001 määrusega nr 3) on kesklinnas valdavalt segahoonestusalad. Kesklinna linnaosa üldplaneering (ÜP) on veel koostamisel, kuid kehtestatud Kristiine ja Nõmme linnaosade ÜP-d on samuti eesmärgiks seadnud olemasolevas linnakeskkonnas sellise transpordivõrgustiku loomise, mis vastaks üldistele huvidele ning tagaks hea ühenduse ja ühistranspordiliinide olemasolu. Sellise arengusuuna eesmärk on soodustada seniste alade tihenemist ja tekitada uusi töökohti, mis kokkuvõttes tooks teenused elukohtadele lähemale ja vähendaks omakorda transpordikoormust.

2.2 Veekaitse

Lähipiirkonnas veekogud ja puurkaevud puuduvad. Sademeveekanalisatsioon on lahkvoolne.

Projekti koostamisel arvestatakse Tallinna kliimakava eesmärkidega, et võimalusel kavandatakse ka looduspõhiseid sademevee lahendusi maksimaalsel võimalikul määral, hajutades, immutades ning pikendades sademevee viibeaega selle tekke kohas niipalju kui võimalik.

Välistatakse sademevee valgumine teemaa-alalt tänavaga piirnevatele kinnistutele. Rekonstrueerimistööde tulemusena ei tohi halvendada tänaväärsete kinnistute veerežiimi. Sademevee käitlemise lahenduste kavandamisele tuleb eelistada vee saastumist vähendavaid ja imbumist soodustavaid lahendusi.

2.3 Looduskaitse ja looduskeskkonna vastupanuvõime

Keskkonna vastupanuvõime hindamisel lähtutakse eelkõige märgalade, randade ja kallaste, pinnavormide, metsade, kaitstavate loodusobjektide, sealhulgas Natura 2000 võrgustiku alade, samuti alade, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on juba ületatud, maareformi seaduse tähenduses tiheasutusega alade ning ajaloo-, kultuuri- või arheoloogilise väärtusega alade vastupanuvõimest.

EELIS (Eesti looduse infosüsteem), Keskkonnaagentuur andmetel ei asu lähipiirkonnas ega selle kontaktvööndis kaitsealasid ega Natura 2000 alasid. Seega Natura eelhindamise vajadus puudub.

Lähim kaitstav ala **Tammsaare park** (EELIS KLO1200224) jääb projektialast ca 65 m kaugusele kirde poole. Pärnu mnt äärde Hõlmikpuuhaljaku katastriüksusele (kat. tunnus 78401:101:2034) Süda tänav juures jääb kaitstav loodusmälestis (üksikpuu) **hõlmikpuu** (KLO4000051), mille ümber on 10 m piiranguvöönd. Rohkem kaitstavaid üksikobjekte projekti lähipiirkonnas ei ole.

Kaitstavaid või ohustatud liike ei ole projekti piirkonnas registreeritud.

Pärnu mnt on tänavahaljastuse vajadusega tänav. Seepärast kavandatakse terviklik, mitmekesine ja mitmerindeline tänavahaljastus. Kitsastes ruumilistes tingimustes integreeritakse puud tänavaruumi ja/või kasutatakse vertikaalhaljastust ja muid traditsioonilisele kõrghaljastusele alternatiivi pakkuvaid lahendusi. Projektis kasutatakse elurikkust toetavaid haljastuslahendusi ja

⁴ Tallinna üldplaneering. Vastu võetud Tallinna Linnavolikogu määrusega nr 3. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/ruumilooma/tallinna-uldplaneering>

väärtustatakse tänava ääres suurema võraga puude olemasolu, mis pakuvad varju kõnni- ja jalgrattateel liiklejale. Mitmerindelise haljastusega haljasribad kavandatakse võimalikult pikkade ja terviklikena eelkõige tänava äärde ratta- või kõnniteega piirnevalt.

Kliimamuutustega kohanemise kontekstis on oluline suurema võraga puude olemasolu, mis pakuvad varju kõnniteel ja jalgrattateel liiklejale ning mujal tänavaruumis (sh ühistranspordipeatuses) viibijale.

Nähtavuskolmnurkadesse tuleb kavandada madalhaljastust sh niidutaimede kooslusi tavamuru asemel. Niidutaimede kooslus pakub silmailu, ei piira vaadet, lisab liigirikkust ning on vähe hooldust nõudev. Vältida liigivaese muru kasutamist sest see ei lähe kokku linna elurikkuse eesmärkidega. Taimede valimisel on soovitatav lähtuda linna elurikka haljastuse kataloogist⁵. Haljastusprojekti koostamisel tuleb arvestada, et haljastuse rajamiseks tohib kasutada ainult neid teenusepakkujaid, kes on kantud Taimetervise registrisse⁶. Kõik haljastuses kasutatavad taimed peavad olema varustatud kehtiva taimepassiga.

Projekti eesmärk on leida tasakaal liikluskorralduse ja haljastuse vahel, et luua ühtne ja harmooniline linnaruum. Olulise osana on projektis kavandatud ajaloolise glassiipuiestee (Bastioni eelkindlustusvööndi muldvallile 19. saj alguses rajatud kaherealine pärnaallee) osaline taastamine, mis väärtustab piirkonna miljööd ja taastab kunagise esindusliku puiestee-ilme.

⁵ <https://www.putukavail.ee/haljastuskataloog>

⁶ <https://portaal.agri.ee/avalik/#/taimetervis>

3 KMH vajadus lähtuvalt õigusaktidest

KMH eelhindamine annab otsustajale informatsiooni, kas kavandataval tegevusel on eeldatavalt oluline keskkonnamõju või mitte ja seega aluse KMH algatamise või mittealgatamise üle otsustamiseks.

KMH eelhindamise kohustus tuleneb seadusest (KeHJS). Kavandatud tegevus (tänavarekonstrueerimine) ei kuulu KeHJS § 6 lg 1 mõistes olulise keskkonnamõjuga tegevuste hulka. KeHJS § 6 lg-le 2 peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas valdkonna kavandataval tegevusel on oluline keskkonnamõju (antud juhul § 6 lg 2 punkt 10 järgi infrastruktuuri ehitamine või kasutamine). Vastavalt KeHJS § 2² on keskkonnamõju oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara. Vastavalt KeHJS § 3 hinnatakse keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju. KMH vajalikkuse eelhindang tuleb vajadusel anda ka muude infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate tegevuste korral, milleks on määruse nr 224 "Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu" § 13 punkt 8 alusel ka **tee rajamine või laiendamine, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördoradade, 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.**

Sisuliselt tuleneb eelhindamise vajadus antud juhul aga pigem Euroopa Liidu ERF rahastusnõuetest, kuna Pärnu mnt projekt sisaldub kliimaministri 17.07.2024 käskkirjaga nr 1-2/24/299 kinnitatud perioodi 2021–2027 Tallinna linna säästva liikuvuse infrastruktuuri arendamise investeeringute kavas. ERF toetuse taotluse juurde kuuluvad kohustuslikud dokumendid vastavalt kliimaministri 17.08.2023 määruse nr 43 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“ §-le 19 on tasuvus- ja teostatavusanalüüs, **keskkonnamõjude eelhindang**, kliimakindluse tagamise analüüs, kinnitus, et projekt on kooskõlas „ei kahjusta oluliselt“ põhimõttega ning selle põhimõtte arvestamise analüüs, kinnitus, et projekt on kooskõlas kvaliteetse ruumi ja „Uue Euroopa Bauhausi“ põhimõtetega. Seega tuleb projekti koostamisel kaaluda keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust ning anda selleks eelhindang kavandatava tegevusega olulise keskkonnamõju kaasnemise võimalikkuse kohta.

Pädev asutus otsustab KMH algatamise vajaduse. Olulise keskkonnamõjuga tegevuste KMH vajalikkus otsustakse lähtudes KeHJS § 61 kohasest eelhindangu tulemusest ja ja § 11 lg 22 nimetatud asjaomaste asutuste seisukohast. KeHJS § 61 lg 5 alusel on keskkonnaminister 16.08.2017 andnud määruse nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ (RT I, 18.08.2017, 3), millest tuleb eelhindamisel lähtuda ning sõltuvalt tegevuse iseloomust arvesse võtta mõjutatava ala ulatust ja tundlikkust, piirkonna mõjutatavaid keskkonnamelemente, võimaliku kaasneva mõju suurust, mõju ilmnemise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid.

4 Keskkonnamõju eelhindang

4.1 Keskkonnamõju olulisus sõltuvalt tegevuse iseloomust

Projektilal on praegu tegemist olemasoleva Pärnu maanteega, mis on Tallinna linna oluline magistraaltänav. Projekti eesmärk on Pärnu manatee lõigu ümberehitamine ohutumaks ja keskkonnasäästlikumaks. Projektil on kohalikele inimestele ning nende tervisele ja heaolule seega soodne mõju.

Projektiga ei kaasne piirkonna elanikkonna liikumisharjumuste muutust. Kuna on tegemist olemasoleva tänavaga, toimuks liiklus antud alal edasi ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta.

Kavandatava tegevuse peamiseks negatiivseks mõjuks on ehitusaegne tegevus, mis ettevaatusabinõusid kasutamata võib ohustada keskkonda.

4.2 Mõju elusloodusele

EELIS (Eesti looduse infosüsteem), Keskkonnaagentuur andmetel ei asu lähipiirkonnas ega selle kontaktvööndis kaitstavaid loodusobjekte ega Natura 2000 alasid. Lähim kaitstav ala **Tammsaare park** (EELIS KLO1200224) jääb projektilast ca 65 m kaugusele kirde poole.

Pärnu mnt äärde Hõlmikpuuhaljaku katastriüksusele (kat. tunnus 78401:101:2034) Süda tänava juures jääb kaitstav loodusmälestis (üksikpuu) **hõlmikpuu** (KLO4000051), mille ümber on 10 m piiranguvöönd. Rohkem kaitstavaid üksikobjekte projekti lähipiirkonnas ei ole.

Pärnu mnt rekonstrueerimine ei kahjusta kaitsealuseid liike ega loodusväärtusi. Negatiivne mõju linnakeskkonnale ja haljastusele laiemalt võib antud juhul tuleneda vaid avariolukorras.

4.3 Loodusvarade kasutamine

Loodusvarad on looduskeskkonna osa, mida inimühiskond olemasoluks vajab ja tootmises kasutab ja kõik see, mida ei ole loonud inimene, kuid mida kasutatakse majandustegevuses. Eelhindangu kontekstis loetakse loodusvaraks ka elupaiku, liike, kaitstavaid alasid, vett ja pinnast. Igasugune ehitus on suhteliselt ressursimahukas tegevus, mis nõuab ka kohalike loodusvarade kasutamist. Antud juhul ei ole tegemist sellise tee-ehitusega, millega kaasneks olulise koguse vajamineva materjali hankimine riiklikest maardlatest.

Tee-ehituse käigus kasutatakse loodusvarasid (kruus, killustik, liiv, muld jms). Ehituseks vajalike maavarade olemasolu on projekti elluviimise aluseks. Täpsed asukohad, kust ehitamiseks vajalikke maavarasid hangitakse, selguvad pärast ehitushanke läbiviimist. Projekti koosseisus koostatakse hiljem töömahtude loetelu ning toodud projektiga kavandavate tööde kirjeldused ja nendega kaasnevad mahud.

Arvestades ehitusmahte ei põhjusta kavandatav tegevus maavaravarude kättesaadavuse olulist vähenemist.

4.4 Jäätme-ja energiamahukus

Ehitustöödel tekkivad jäätmed (sh ka ohtlikud jäätmed) kogutakse eraldi ning antakse üle keskkonnaluba (jäätmete käitlemiseks) või keskkonnakompleksluba omavatele ettevõtetele. Ehitusjäätmete käitlemise eest vastutab jäätmete valdaja. Antud projekti puhul pole oodata jäätmeteket mahus, mis võiks ületada piirkonna keskkonnataluvust.

Pinnasetööde käigus väljakaevatavat pinnast ladustatakse Tellija poolt ettenäidatud kohtadesse (võimalusel taaskasutatakse haljastusel või täitematerjalina). Juhul kui tekkinud pinnas/muld

taaskasutatakse väljaspool kinnistut, kus see on tekkinud, tuleb pinnast/mulda käsitleda jäätmetena (vastavalt jäätmeseaduse § 1 lg 1¹ punktile 2) ning selle edasiseks käitlemiseks/taaskasutamiseks on vajalik jäätmekäitleja registreerimistõend või jäätmeluba. Välja arvatud juhul, kui on olemas vastav kaevise võõrandamise nõusolek.

Töödel kasutatakse energiat ehitusmasinate ja ehitusmaterjale transportivate masinate tööks (kütusekulu), vajadusel ka elektrienergiat tänavalõigu või konkreetse objekti täiendavaks valgustamiseks pimedal ajal. Samas öisel ajal teetöid ei kavandata.

4.5 Lähipiirkonna teised tegevused

Teada ei ole piirkonnas teisi arvestatavaid kavandatavaid tegevusi, mis koosmõjus projekti realiseerimisega võiksid avaldada olulist keskkonnamõju. Projektila piirkonnas on mitmeid kehtestatud detailplaneeringuid (DP), millega tuleb projekti koostamisel arvestada.

Tabel 1. Planeeringud.

DP nimetus	Kehtestamise aasta	Koostaja	Tellijä
Estonia pst 19 ja Tatari tn 1 DP	2020	K-Projekt AS	Kawe City OÜ
Paide tn 7 DP	2009	TTV Projekt & Ehitus OÜ	Alvarelli Invest OÜ
Pärnu mnt 18 DP	2015	K-Projekt AS	Daivex OÜ
Pärnu mnt 20, 22, 22a, 24 ja Roosikrantsi 7a, 11a DP	2012	K-Projekt AS	Kantauro OÜ
Pärnu mnt 21 DP	2012	DGE Eesti OÜ	Jalgur OÜ
Pärnu mnt 31, 33, 35, 37, 41, 41a ja P. Süda tn 2-2a ja 4 DP	2017	K-Projekt AS	Park Plaza OÜ
Pärnu mnt 43a DP	2017	K2 Projekt OÜ	Käära OÜ
Pärnu mnt 44 ja Tõnismägi 11a, 13 DP	2015	Plesart Stúdio OÜ	Redmont Invest OÜ
Pärnu mnt 59 DP	2015	K-Projekt AS	Tallinna Muusikakeskkool
Pärnu mnt 104 DP	2012	K-Projekt AS	Ida-Tallinna Keskhaigla AS
Suur-Ameerika tn 1 ja Väike-Ameerika tn 2 DP	2007	K-Projekt AS	Riigi Kinnisvara AS
Tatari tn 51a, 53, Vanalõuna tn 4, Vineeri tn 2, 4, 6, 8 ja Pärnu mnt 69, 69a, 69b DP	2016	K-Projekt AS	Bannister OÜ
Vabaduse väljaku, Harjuoru ja Kaarli puistee DP	2007	K-Projekt AS	TLPA

Projekteerimise käigus on detailplaneeringutega arvestatud. Suur osa planeeringutest on koostatud projekti koostaja K-Projekt AS poolt.

4.6 Mõju kultuuriväärtustele

Vastavalt Maa- ja Ruumiameti kultuurimälestiste kaardirakendusele ja kultuurimälestiste registrile⁷ asub Pärnu maantee lähipiirkonnas, eelkõige kesklinnas, mitmeid muinsuskaitseobjekte (kultuurimälestisi) ning Tallinna Ühisgümnaasiumi (Pärnu maantee ja Vineeri tänava ristmiku lähedal) piirkonnas paiknenud kunagine Toompea hukkamiskoht.

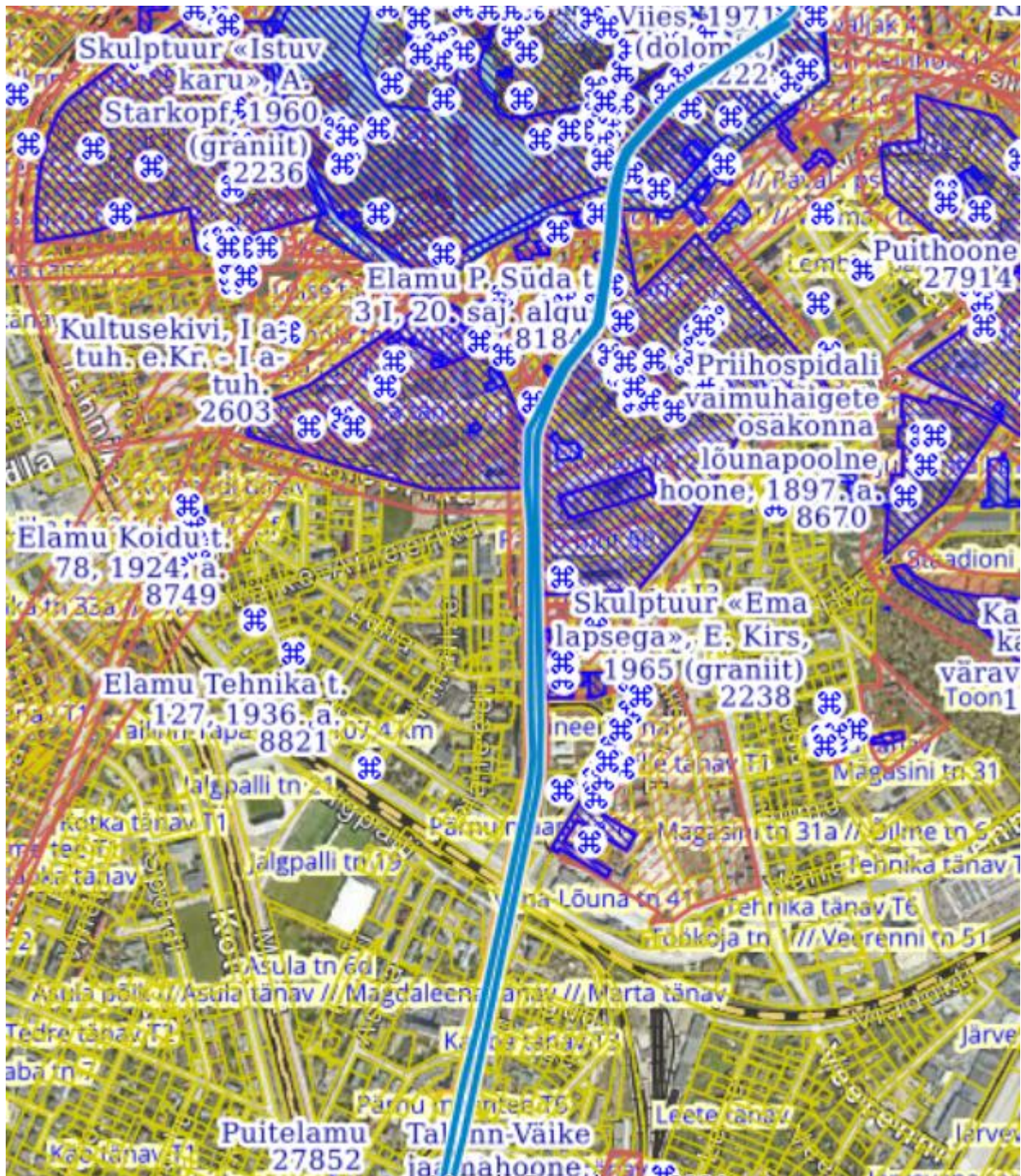
Pärnu mnt algus kuni Vabaduse väljakuni jääb Tallinna vanalinna muinsuskaitsealale (kultuurimälestiste reg nr 2589) või selle kaitsevööndisse. Edasi piirneb Pärnu maantee läänes arheoloogiamälestisega Asulakoht, II a- tuh. e.Kr. - 16. saj. (reg nr 2596), mille kaitsevööndi ulatuseks on 50 m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist. Kinnismälestiste kaitsevöönd tuleneb Muinsuskaitseseadusest.

Lähimad ehitismälestised Pärnu mnt ääres on (vt ka ülevaatlik kaart Joonis 7):

- reg nr 1242 Jaani kirik (Vabaduse väljak 1);
- reg nr 1068 Koolihoone 1916. a. ja Tallinna Tütarlaste Kommertsgümnaasiumi hoone (Estonia pst 10);
- reg nr 24256 Hotell "Palace" Pärnu mnt. ja Vabaduse väljaku poolsed fassaadid koos vertikaalse valgusreklaamiga katusenurgal (Pärnu mnt 14/ Vabaduse väljak 3);
- reg nr 8530 Elamu Pärnu mnt 29, 1938; 27055, Kawe keldri hoone kelder ja fassaadid (Pärnu mnt 22);
- reg nr 8531, Elamu Pärnu mnt 23, 1934. a; 8532, Elu- ja ärihoone Pärnu mnt 26, 1935. a;
- reg nr 8533, Elu- ja ärihoone Pärnu mnt Pärnu mnt 28, 1937.a;
- reg nr 8534 Elu ja ärihoone Pärnu mnt 30, 1936. a;
- reg nr 8535 Elu- ja ärihoone Pärnu mnt 32, 1937. a;
- reg nr 8202, Elamu Pärnu mnt 36/ Roosikrantsi t 23, 1935.a;
- reg nr 8730, Äriruumidega elamu Hariduse t 13, 1938.a;
- reg nr 8203, Kino "Kosmos", 1962. a (Pärnu mnt 45);
- reg nr 3119, Elamu Pärnu mnt 67, 1909-1910. a, 1945.a, 1982.a;
- reg nr 8578, A7s A.M. Luther Vineeri- ja Mööblivabriku tööstushooned 1897-1919 (Pärnu mnt 69, Pärnu mnt 69a).

Ebasoodsat mõju kultuuriväärtusele ei ole ette näha.

⁷ <https://register.muinas.ee/>



Joonis 7. Kultuuriväärtused. Allikas: Maa- ja Ruumiameti Kultuuriväärtuste kaardirakendus.

4.7 Tegevusega kaasnevad tagajärjed

Peamiseks negatiivseks mõjuks võib olla ehitusaegne tegevus.

Olemasoleva tänava rekonstrueerimisega kaasnevad mõjud on vaid ehitusaegsed.

4.8 Vee-, pinnase- ja õhu saastatus

Tänavarekonstrueerimine antud asukohas ei avalda tavapäraselt olulist negatiivset mõju pinnasele. Ehitustööd toimuvad vastavalt projektile. Tööde käigus välditakse jäätmete, kütuse ja ohtlike ainete sattumist pinnasesse ja põhjavette. Ehitusaegsed võimalikud ajutised laoplatsid,

kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad rajatakse selliselt, et ei kujuta otsest ohtu pinnasele ega ka põhjaveele.

Planeeritud tööde käigus ei ole ette nähtud selliseid tegevusi ega selliste kemikaalide või ainete kasutamist, mis võiksid oluliselt halvendada põhjavee kvaliteeti. Puurkaevud lähipiirkonnas puuduvad.

4.9 Müra, vibratsioon ja välisõhu saaste

Müra on ebameeldiv või häiriv või muul viisil inimese tervist ja heaolu kahjustav heli. Müra on ka üks levinuimaid ja olulisimaid elukeskkonna kvaliteeti vähendavatest teguritest. Müra mõjub tervisele ja heaolule mitmel moel. Müra võib häirida või raskendada töötamist ja puhkamist, infovahetust jms. Müra võib kahjustada püsivalt kõrva ja põhjustada kuulmisvõime halvenemist. Müra võib põhjustada stressi või erinevaid funktsionaalseid häireid.

Pärnu maantee ääres on praegu peamiseks müratekitajaks olemasolev tänavaliiklus, mille vähendamine on üks projekti eesmärke. Müra normtasemed on kehtestatud keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“. **Projekti seisukohalt on oluline tagada, et ehitusaegne müra ei ületaks määruse nr 71 lisas 1 seatud piirtasemeid (tööstusmüra piirtase öösel).**

Projektiala on olemasoleval tiheasustuselal paiknev hoonestatud ala. Valdavas osas asub Pärnu maantee hinnatav lõik kesklinna segahoonestusalas, kus üldplaneeringu alusel rakendatakse määruse nr 71 lisa 1 kohaseid III kategooria müra normtasemeid. Suur-Ameerika tn ja Tehnika tn vahel asuv Uue Maailma asum on korruselamute ala ning seal tuleb rakendada vastavalt II kategooria müra piirväärtusi.

Liikluspääde maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel $L_{pA,max}$ ei tohi ületada päeval 85 dB(A) ja öösel 75 dB(A). Arvestada tuleb ka sotsiaalministri 12.11.2025 määrusega nr 61 kehtestatud „Nõuded müra, sealhulgas ultra- ja infraheli ohutusele elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning helirõhutase mõõtmise meetodid“.

Pärnu maanteel on olemasolev trammitee. Eelkõige trammide liiklusega võib kaasneda **vibratsioon**. Vibratsiooni tasemed peavad vastama sotsiaalministri 01.10.2025 määruses nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“ toodud piirväärtustele. Trammiliikluse vibratsiooniprobleemid on valdavalt seotud siiski vanema veeremi ja trammiteede lahendustega. Tänapäeva trammid on kergemad ning rööbastee disain on oluliselt edasi arenenud, kasutades müra- ja vibratsioonisummutavaid komponente. Vibratsiooni tugevust määravad eeskätt rööpa ja rattapinna siledus, sõiduki mass ning liikumiskiirus. Pinnasesse leviva vibratsiooni suurus sõltub peamiselt isolatsioonist rööpa ja rööbastee „särgi“ vahel. Üldjuhul ei ulatu mööduva trammi tekitatud vibratsioon enamasti häirivale tasemele kaugemal kui 7–10 meetrit rööbastest; harvadel juhtudel võib vibratsioon olla tuntav veel paarikümne meetri kaugusel^{8,9}. Tallinnas varem vastavalt ISO standardile ISO 2631-2 tehtud mõõtmiste tulemuste alusel võib üldiselt järeldada, et trammide möödasõidu ajal vibratsioonitasemed lähimates hoonetes vastavad sotsiaalministri määrusega kehtestatud vibratsiooni piirväärtustele nii eluhoonetes kui ka büroohoonetes.

⁸ Quagliata, A., Ahearn, M., Boeker, E., Roof, C., Meister, L., & Singleton, H. (2018). Transit noise and vibration impact assessment manual (FTA Report No. 0123). U.S. Department of Transportation, Federal Transit Administration. <https://doi.org/10.21949/1503619>

⁹ Light Rail Safety and Standards Board. (2024). LRG 38.0: Noise and vibration guidance (Version 1).

Projektiga ei kavandata trammiteede asukoha muutmist. Arvestama peab ka, et vibratsiooni teket ja levikut on sealjuures võimalik vähendada uute trammi tehniliste lahendustega.

Tallinna välisõhu olukorda seiravad pidevalt Eesti Keskkonnauuringute Keskus OÜ kolm statsionaarset ja kaks liikuvat jaama. Statsionaarsed jaamad mõõdavad linnas välisõhku kolmes kohas – Kesklinnas (Liivalaia tänaval), Õismäel ja Koplis (Rahu tänaval). Kesklinna seirejaam asub projektialale võrdlemisi lähedal (Stockmanni kaubamaja lähistel) iseloomustamaks ala õhukvaliteeti. Seirejaamas mõõdetakse automaatanalüsaatoritega lämmastikdioksiidi, vääveldioksiidi, süsinikoksiidi, osooni, peeneid osakesi.

Peamiseks õhusaaste allikaks Tallinna kesklinnas on liiklus. Üldiselt peetakse kesklinna Tallinna saastatuimaks piirkonnaks. Viimaste aastate seireandmete alusel esineb siiski saasteainete piirväärtuste ületamist väga harvadel juhtudel. Viimased ülevaatlikud seireandmed pärinevad 2023. a kohta¹⁰.

Vääveldioksiidi (SO₂) sisaldus õhus on olnud pidevas langustrendis kõikides linnaõhu seirejaamades. SO₂ aastakeskmise kontsentratsioon linnaõhus 2016–2023 aastatel on jäänud u 0,5 µg/m³ juurde Liivalaia seirejaamas. Ühtegi piirväärtust ületavat kontsentratsiooni sarnaselt eelmise viie aastaga mõõteperioodil ei registreeritud.

Lämmastikdioksiidi (NO₂) tase on kogu Eestis üldiselt madal. 2023. aasta mõõtmistulemused näitasid aastakeskmise NO₂ kontsentratsiooni jätkuvat langust kõigis linnaõhu seirejaamades. NO₂ aastakeskmise kontsentratsioon linnaõhus 2016–2023 aastatel on jäänud alla 20 µg/m³ Liivalaia seirejaamas. Ühtegi piirväärtust ületavat kontsentratsiooni mõõteperioodil sarnaselt viie viimase aastaga ei registreeritud.

Maapinnalähedane (troposfääri) osooni (O₃) aastakeskmise kontsentratsioon mõõteperioodil viie viimase aastaga piirväärtust ületavat taset ei registreeritud Liivalaia seirejaamas.

Süsinikoksiidi (CO) tase on kogu Eestis üldiselt madal. CO aastakeskmise kontsentratsioon linnaõhus 2016–2023 aastatel jäi Liivalaia seirejaamas 0,20-0,25 mg/m³ vahele.

Peenosakeste (PM₁₀) aastakeskmise sisaldus on kõikides linnaõhu seirejaamades suhteliselt stabiilne. Peente osakeste (PM₁₀) sisaldusele välisõhus kehtib ööpäeva- ja aastakeskmise piirväärtus, vastavalt 50 µg/m³ ja 40 µg/m³. Ööpäevakeskmise piirväärtust on aasta jooksul lubatud ületada 35 korral. 2023. aastal mõõdeti ööpäevakeskmise piirväärtuse ületamisi Tallinna kesklinnas 7, Põhja-Tallinnas 1 korral. PM₁₀ aastakeskmise kontsentratsioon linnaõhus 2016–2023 aastatel jäi Liivalaia seirejaamas 15 – 20 µg/m³ vahele.

Ehitusperioodil on täiendavaks müraallikaks tee-ehitusmasinad, kuid tegu on lühiajalise mõjuga, mis möödub peale tööde teostamist.

Kavandatava tegevusega kaasnevat olulist vibratsiooni ehitusperioodil pole ette näha. Nagu müragi, on tegemist mõningase lühiajalise mõjuga, mis möödub pärast tööde teostamist.

Täna edasisel projekti realiseerimisjärgsel kasutamisel ei kaasne, võrreldes olemasoleva olukorraga, olulist täiendavat müra, vibratsiooni ega õhuheidet.

¹⁰ Kliimaministeerium, Keskkonnaamet, Keskkonnaagentuur, Eesti Keskkonnauuringute Keskus. 2024. Eesti õhukvaliteedi ülevaade 2024.

https://keskkonnaportaal.ee/sites/default/files/Teemad/V%C3%A4lis%C3%B5hk/Eesti_o%CC%83hukvaliteedi_u%CC%88levaade_2024.pdf

4.10 Valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

Kavandatava tegevusega võib kaasneda ehitusplatside või ehitatava tänavalõigu täiendav valgustamine (turvalisuse tagamiseks või vajadusel ka pimedal ajal tööde teostamiseks). Võrreldes olemasoleva olukorraga on valgustusest tulenev keskkonnamõju ebaoluline.

Tööde tegemise ajal ei eraldu olulisel määral soojust ega kiirgust. Asfalteerimistööde puhul võib esineda lõhnahäiring.

4.11 Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus

Tegemist on hetkel olemasoleva tänavaga. Kliimamuutustest põhjustatud õnnetuste või avariide ohtu tõenäoliselt piirkonnas projektiga seondult ei esine.

Avariilukorrad, kus pinnasesse või põhjavette võib sattuda kütust või määrdeaineid, on teoreetiliselt võimalikud ehitusperioodil. Avariilukordade tekkimise riski maandamiseks ehitusperioodil on ehitustöövõtja kohustatud järgima erinevatel tööetappidel ohutuseeskirju ning vältima riske vastavate kavade ja märgistega. Ehitusaegne töö- ja liikluskorraldus peab tagama avariilukordade vältimise.

4.12 Tegevusega kaasneva mõju mõju kestus, sagedus ja pöördumus

Ehitusaegse tegevusega seotud mõjude ulatus piirneb peamiselt lähiümbrusega ja mõjud on lühiajalised. Tee ehitus toimub tehnoloogiliselt eeldatavalt etapiti mõne kuu jooksul.

4.13 Mõju kliimale ja kliimakindlus

Projekti koostamise käigus on ette nähtud teostada täiendav kliimakindluse tagamise analüüs. Esialgne kliimakindluse hindamise aruanne Tallinna rattateede (5 erinevat lõiku) kohta on koostatud Sustinere OÜ poolt 04.01.2024.

Kliimamuutuste mõjuga kohanemise all mõistame kliimamuutuste poolt põhjustatud riskide maandamist ja tegevusraamistikku, et suurendada nii ühiskonna kui ka ökosüsteemide valmisolekut ja vastupanuvõimet kliimamuutustele. Paljud kliimamuutustega kaasnevad nähtused – sagenevad tormid, tulvad, suurenev sademete hulk, üleujutused, temperatuuri äärmused jm ekstreemsed ilmastikunähtused – on vähemalt osaliselt leevendatavad rohealade planeerimise kaudu¹¹.

Planeeritav ala ei jää Maa- ja Ruumiameti üleujutuste kaardirakenduse alusel üleujutatavale alale.

Eesti Keskkonnaagentuuri poolt koostatud kliimastsenaariumid aastani 2100, mille kohaselt ootavad Eestit ees võimalikud muutused nii temperatuuri, tuule kui sademete režiimis. Eeldatavasti sagenevad üleujutused ja põuaperioodid, suureneb kaldaerosioon ja kaldarajatised satuvad ohtu, lisaks peab olema valmis suuremateks tormikahjustusteks. Samuti on mõjutatud jää- ja lumikatte kestuse perioodid ning merevee ja siseveekogude tase. See tähendab, et peame valmistuma sagedamateks metsapõlenguteks, tormideks, üleujutusteks ning uute taimekahjurite ja võõrliikide tulekuks.

Võimalusel tuleb kasutada looduspõhiseid sademevee lahendusi ning hajutada/puhverdada ja immutada sademevett selle tekke kohas niipalju kui võimalik. Selleks kasutada immutusribasid, nõvasid, vett läbilaskvaid katendeid jms. Võimalusel peaks min 10% tänava pinnast olema vett

¹¹ OÜ Hendrikson & Ko. 2018. Rohevõrgustiku planeerimisjuhend.

kohapeal immutav (Tallinna Vesi AS soovitus). Immutamine ei tohi avaldada mõju teekonstruktsioonile ja naaberkinnistutele.

Projektiga kaasneb täiendava haljastuse rajamine. Seega on mõju positiivne planeerides linnahaljastus sinna, kus seda varem ei olnud. Tiheasustatud linnakeskkonnas aitab haljaspinna suurenemine leevendada kuumasaarte teket ning hoogsadudest tulenevaid ülejutusi, mille sagenemist on kliimamuutuste tõttu oodata.

4.14 Tegevusega kaasnev kumulatiivne ja piiriülene mõju

Käsitletava ehitusprojektiga kavandatud tegevustel puudub potentsiaalne piiriülene mõju. Samuti ei ole seoses kavandatud tegevuste ja teiste lähiala planeeringute või projektide elluviimisega ette näha olulise negatiivse kumulatiivse mõju ilmnemist.

Kui varem prognoositi jätkuvat autostumise kasvuga, siis tänane Tallinna poliitika, sh Tallinna arengustrateegia 2035 ja Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035 ning ka riiklike kliimaeesmärkide elluviimine eeldatavalt hoopis vähendavad autostumist ja sellega seonduvaid keskkonnamõjusid.

Seega ei ole oodata kavandatava tegevusega seonduvat mõjude kumuleerumist ega koosmõjude esinemist selliselt, mis tooks kaasa negatiivse keskkonnamõju piirkonna keskkonnataluvust ületaval määral.

Ettepanek KMH algamise/algamata jätmise kohta

Projekteerimise käigus olulisi keskkonnamõjuga aspekte ei ole esinenud.

Projekti piirkond on suures osas Tallinna kesklinnas tiheda asutusega alal, kus parandatakse ligipääsetavust elukohtadele ja avalikele funktsioonidele. Projektiga ei muudeta ega kahjustata ümbritsevat hoonestust ega linnakeskkonda. Projektiga parandatakse linnapilti ja tõstetakse linnaruumi terviklikkust. Lisaks nähtavale linnaruumile uuendatakse ka tänava alla jäävat taristut.

Keskkonnavalaselt toetab projekt kestlikku arengut, sest see võtab arvesse jalakäijate ja jalgrattaga liiklejate vajadusi, vähendades seeläbi sõltuvust mootorsõidukitest ja vähendades süsinikujalajälge. Samuti on võimalik projektiga hõlmata rohelisi tehnoloogiaid ja materjale, mis toetaksid ökoloogiliselt säästlikku linnakeskkonda. Seega võib projekti kestlikkus avalduda mitmekülgsetel, kombineerides sotsiaalseid, majanduslikke ja keskkonnavalaseid aspekte linnaruumi arengus.

Projektiga luuakse terviklik linnaruum jalgsi ja jalgrattaga liiklemiseks, sh piisava laiusga teed ja rajad ning piisavas koguses ja olulistel suundadel ülekäigurajad. Kergliikluse stimuleerimise tagajärjel vähendatakse autoliiklust, mille tulemusel väheneb müra ja välisõhu saaste. Projekt on seega suunatud ka CO₂ neutraalsuse saavutamiseks.

Olemasolev kõrghaljastus säilitatakse maksimaalsel hulgal ning lisatakse uut haljastust. Kõrghaljastuse lisamine aitab vältida kuumasaarte teket ning looduslike sademeveelahendustega vähendatakse üleujutuste mõju. Projekt on seega hästi kohanev kliimamuutustega ja riskidele vastupidav.

Praeguses eskiisi staadiumis pole tehnilised lahendused veel nii detailselt välja töötatud, kuid Tallinna linna strateegilistest suundumustest ja kliimaeesmärkidest lähtuvalt kasutatakse looduspõhiseid ja CO₂ vähendavaid lahendusi ja kodumaiseid taimeliike.

KMH eelhindangu koostaja ei pea antud projekti puhul keskkonnamõju hindamise algatamist vajalikuks järgnevalte põhjustel:

- 1) Projektiga ei kaasne eeldatavalt negatiivset mõju Natura 2000 võrgustiku aladele, Natura elupaikadele ega muudele kaitsealustele aladele ja objektidele.
- 2) Projektiga ei kavandata eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga tegevust, millega kaasneks keskkonnaseisundi kahjustumist, sh vee, pinnase või olulise jäätmetekke suurenemist.
- 3) Lähtudes projektiga hõlmatud ala ja selle lähiümbruse keskkonnanähtavusest ja maakasutusest, ei põhjusta kavandatav tegevus antud asukohas olulist keskkonnamõju. Tegevusega kaasnevad võimalikud mõjud on valdavalt ehitusaegsed ning nende ulatus piirneb peamiselt projektialaga. Samuti on avariiolekordade esinemise tõenäosus väike, juhul kui järgitakse korrektseid ehitusvõtteid.
- 4) Kavandatav tegevus ei põhjusta looduskeskkonna vastupanuvõime ega loodusvarade taastumisvõime ületamist.
- 5) Tegevusega ei kaasne olulist liiklusköormust, liiklusest tulenava müra- ja õhusaaste suurenemist, mistõttu ei ole oodata ülenormatiivsete tasemete esinemist.
- 6) Kavandatava tegevusega ei kaasne olulisel määral soojuse, kiirguse ega lõhna teket.

Negatiivse mõju vältimiseks tuleb rakendada järgmisi meetmeid:

- 1) Ehitustööde tegemisel tuleb kasutada tehniliselt korras olevaid masinad ning seadmeid, mis vähendavad müra ja vibratsiooni tekkimist.
- 2) Vältida töid öhtusel ja öisel ajal (19.00-7.00). 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 (impulssmüra 19.00 – 7.00).
- 3) Ehitusel tuleb töid teostada vastavalt kehtivatele normidele ja seadusandlikele aktidele, pidada kinni ohutusreeglitest ning headest tavadest.
- 4) Ehitusaegsed ajutised laoplatsid, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning ehitusmasinate parkimiskohad ei tohi olla rajatud veekogudele lähemale kui 50 meetrit. Ehitustööd peavad olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette.
- 5) Ehitusaegne töö- ja liikluskorraldus peab tagama avariilukordade ohu vältimise.
- 6) Tagada jäätmeseaduse ja keskkonnaministri 21.04.2004. a määruse nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ järgimine.
- 7) Kasutuseks kõlblik materjal (sh näiteks muld ja pinnas) tuleb maksimaalselt taaskasutada. Taaskasutuseks mittesobivad ehituse käigus tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt jäätmeseadusele ja asukoha kohaliku omavalitsuse jäätmekäitluseeskirjale.

Vastavate ehituslike meetmete rakendamisel viiakse mõjud miinimumini.

Kasutatud materjalid

Planeeringud, arengukavad, strateegiad

Eesti Keskkonnastrateegia aastani 2030. Kättesaadav: <http://www.keskkonnainfo.ee/failid/viited/strateegia30.pdf>

Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“. Vastu võetud Tallinna Linnavolikogu poolt 17.12.2020 määrusega nr 26. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/416102024006?leiaKehtiv>

Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/strateegia/tallinna-jatkusuutliku-linnaliikuvuse-kava-2035>

Tallinna keskkonnamüra vähendamise tegevuskava aastateks 2025–2029. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/keskkond/myra>

Tallinna keskkonnastrateegia aastani 2030. Kättesaadav: <http://www.tallinn.ee/est/keskkonnastrateegia>

Tallinna kesklinna üldplaneering (algatatud Tallinn Linnavolikogu 21.02.2019 otsusega nr 34). Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/keskkond/kesklinna-linnaosa-uldplaneering>

Tallinna kristiine linnaosa üldplaneering. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/kristiine/uldplaneering>

Tallinna Nõmme linnaosa üldplaneering. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/ruumiloome/nomme-linnaosa-uldplaneering-kehtestatud>

Tallinna kliimakava. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/strateegia/tallinna-kliimakava>

Kliimaneutraalne Tallinn. Tallinna säästva energiamajanduse ja kliimamuutustega kohanemise kava 2030. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/416062021001?leiaKehtiv>

Tallinna linna üldplaneering. Kättesaadav: <http://www.tallinn.ee/est/ehitus/Tallinna-linna-uldplaneering>

Tallinna rattastrateegia 2018-2027. Kättesaadav: <https://www.tallinn.ee/et/ehitus/tallinna-rattastrateegia-2018-2027>

Tallinna sademevee strateegia aastani 2030. Kättesaadav: <http://www.tallinn.ee/est/sademevee-strateegia>

Seadused, määrused:

- Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus ([RT I 2005, 15, 87](#); [RT I, 21.12.2019, 7](#))
- Ehitusseadustik ([RT I, 05.03.2015, 1](#); [RT I, 10.07.2020, 40](#))
- Looduskaitse seadus ([RT I 2004, 38, 258](#); [RT I, 06.05.2020, 17](#))
- Veeseadus ([RT I, 22.02.2019, 1](#); [RT I, 06.05.2020, 44](#))
- Jäätmeseadus ([RT I 2004, 9, 52](#); [RT I, 21.12.2019, 6](#))
- Keskkonnaseadustiku üldosa seadus ([RT I, 28.02.2011, 1](#); [RT I, 21.12.2019, 2](#))
- Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu ([RT I 2005, 46, 383](#); [RT I, 28.01.2020, 6](#))
- Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded ([RT I, 18.08.2017, 3](#))

Andmebaasid:

- EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem): <http://loodus.keskkonnainfo.ee>
- Maa- ja Ruumiameti geoportaal: <http://geoportaal.maaamet.ee>
- Tallinna planeeringute register: <http://tpr.tallinn.ee/tpr/> ja <https://tpr.tallinn.ee/MapOfPlannings#>
- Tallinna õigusaktide register: <https://teele.tallinn.ee/>