A blue and white logo

Description automatically generated with medium confidence

korrAldus

Viimsi ………2024 nr

Muuga tee jalgratta- ja jalgtee keskkonnamõju hindamise algatamata jätmine

Viimsi Vallavalitsus on algatanud tee ehitusloa menetluse riigiteega nr 11254 „Muuga tee“ piirneva jalgratta- ja jalgtee ehitamiseks lõigus Lasketiiru teest kuni Maardu linna piirini. Antud teelõigul on sõidutee laiuseks u 5 meetrit ning puudub eraldi teeosa jalakäijatele ja jalgratturitele. See muudab teelõigu kergliiklejate ohtlikuks ja ebamugavaks. Viimsi Vallavalitsuse tellimusel on Infra Projekt OÜ koostanud teeprojekti põhiprojekti staadiumis Muuga tee jalgratta- ja jalgtee ehitamiseks. Projekti kohaselt on rajatava teelõigu pikkus u 960 m ning jalgratta- ja jalgtee laius 2,5 m. Lisaks on projektiga ette nähtud bussipeatuste taskud ja reisijate ootealad Pihlamarja tee ristmiku lähedusse.

Muuga tee jalgratta- ja jalgtee rajamine ei kuulu keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 6 lõikes 1 nimetatud olulise keskkonnamõjuga tegevuste hulka. Jalgratta- ja jalgtee rajamine kuulub aga KeHJS § 6 lõike 2 punktis 10 nimetatud infrastruktuuri ehitamise või kasutamise alla, mille puhul peab otsustaja andma eelhinnangu selle kohta, kas kavandatud tegevuse elluviimisega või kaasneda oluline keskkonnamõju. KeHJS § 6 lõike 4 alusel vastu võetud Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu1“ § 13 p 8 kohaselt tuleb keskkonnamõju vajalikkuse eelhinnang anda, kui rajatakse või laiendatakse teed.

Eelnevat arvesse võttes koostas Viimsi Vallavalitsuse keskkonnaosakond Viimsi valla, Randvere küla, Metsakasti küla, Muuga küla Muuga tee jalgratta ja jalgtee keskkonnamõju eelhinnangu. Eelhinnangu kohaselt ei esine olulist keskkonnamõju KeHJS § 22 mõistes ning keskkonnamõju hindamise algatamine pole vajalik järgmistel põhjustel:

1. Kavandatav tegevus on kooskõlas vallas kehtivate strateegiliste arengudokumentidega;
2. Jalgratta- ja jalgtee ehitamine ei avalda olulist mõju maakasutusele või loodusressursside kasutamisele ega oma suurt energiakulu;
3. Ehitustegevusega kaasnevad häiringud sh müra ja vibratsioon, valgus- või õhureostus ei erine tavapärasest ehitustegevusest ning neid häiringuid on võimalik vähendada leevendavate meetmetega;
4. Kavandatava tegevuse elluviimisega ei kaasne ülemäärast jäätmeteket, ei suurene avariiolukordade esinemise tõenäosus ning puudub oht suurõnnetusteks või kliimamuutustest tulenevateks ohtudeks;
5. Kavandatava tegevuse vahetusse lähedusse ei jää kaitstavaid loodusobjekte, Natura 2000 alasid, muinsuskaitse aluseid või pärandkultuuri objekte.
6. Kavandatav tegevus avaldab pigem positiivset mõju inimeste tervisele, heaolule ja elanikkonnale laiemalt.

Viimsi Vallavalitsus esitas …….kirjaga nr …….. KMH algatamata jätmise korralduse eelnõu ning KMH eelhinnangu Keskkonnaametile ning ….. kirjaga nr ….. Terviseametile seisukoha võtmiseks vastavalt KeHJS § 11 lõikele 22.

Keskkonnaamet jäi … kirjaga nr … seisukohale, et …..

Terviseamet jäi … kirjaga nr … seisukohale, et ….

Käimasolevasse menetlusse ei liideta teisi keskkonnamõju hindamise menetlusi ja puudub vajadus viia läbi keskkonnauuringuid.

Võttes aluseks KeHJS § 6 lg 2 p 10, § 61 lg 1, lg 3, § 11 lg 2, § 11 lg 23, § 11 lg 4, Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 § 13 p 8, Viimsi valla põhimääruse § 62 lõike 2, käesolevas korralduses toodud kaalutlused ning korralduse lisas 1 esitatud KMH eelhinnangu:

1. Jätta algatamata Viimsi Vallas Randvere küla, Metsakasti küla, Muuga küla Muuga tee jalgratta- ja jalgtee keskkonnamõju hindamine.
2. Korralduse ja sellega seotud dokumentidega on võimalik tutvuda etteteatamisel Viimsi Vallavalitsuses (Nelgi tee 1, Viimsi alevik, Harjumaa; [info@viimsivv.ee](mailto:info@viimsivv.ee)).
3. Korraldus jõustub teatavakstegemisest.
4. Korraldust on võimalik vaidlustada Tallinna Halduskohtus (Pärnu mnt 7, Tallinn) või esitada vaie Viimsi Vallavalitsusele 30 päeva jooksul arvates korralduse teatavakstegemisest.

(allkirjastatud digitaalselt) (allkirjastatud digitaalselt)

Illar Lemetti Merit Renlund

vallavanem vallasekretär

A blue and white logo

Description automatically generated with medium confidence Lisa

Viimsi Vallavalitsuse

korraldusele nr

**Viimsi vald, Randvere küla, Metsakasti küla, Muuga küla Muuga tee jalgratta- ja jalgtee**

Keskkonnamõju eelhinnang

**Koostaja:** Viimsi Vallavalitsuse keskkonnaosakond

2024

Sisukord

[1 TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID 7](#_Toc173330141)

[2 OLEMASOLEV OLUKORD JA KAVANDATAV TEGEVUS 8](#_Toc173330142)

[2.1 Kavandatava tegevuse kirjeldus 8](#_Toc173330143)

[2.2 Olemasoleva olukorra kirjeldus 10](#_Toc173330144)

[2.3 Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega 11](#_Toc173330145)

[2.4 Ressursside kasutamine 12](#_Toc173330146)

[2.5 Energiakasutus 13](#_Toc173330147)

[2.6 Tegevusega kaasnevad tegurid 13](#_Toc173330148)

[2.6.1 Müra ja vibratsioon 13](#_Toc173330149)

[2.6.2 Õhk 14](#_Toc173330150)

[2.6.3 Valgus 14](#_Toc173330151)

[2.6.4 Lõhn ja kiirgus 14](#_Toc173330152)

[2.7 Tekkivad jäätmed ning nende käitlemine 14](#_Toc173330153)

[2.8 Tegevusega kaasnevate avariiolukordade esinemise võimalikkus 14](#_Toc173330154)

[2.9 Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide oht, piiriülesed mõjud, kliimamuutustest tulenevad ohud 15](#_Toc173330155)

[3 KAVANDATAVA TEGEVUSE ASUKOHT JA MÕJUTATAV KESKKOND 15](#_Toc173330156)

[3.1 Olemasolev ja planeeritav maakasutus ning seal toimuvad või planeeritavad tegevused 15](#_Toc173330157)

[3.2 Alal esinevad loodusvarad, nende kättesaadavus, kvaliteet ja taastumisvõime 16](#_Toc173330158)

[3.3 Mõjutatav keskkond ja selle vastupanuvõime 16](#_Toc173330159)

[3.4 Natura 2000 võrgustiku alad 16](#_Toc173330160)

[3.5 Kaitstavad loodusobjektid 16](#_Toc173330161)

[3.6 Põhjavesi ja pinnavesi 16](#_Toc173330162)

[3.7 Märgalad ja üleujutusohuga alad 17](#_Toc173330163)

[3.8 Pinnavormid ja pinnas 17](#_Toc173330164)

[3.9 Metsad ja kõrghaljastus 17](#_Toc173330165)

[3.10 Roheline võrgustik 18](#_Toc173330166)

[3.11 Kultuurimälestised, miljöö- või arheoloogilise väärtusega alad 18](#_Toc173330167)

[3.12 Väärtuslikud maastikud 19](#_Toc173330168)

[3.13 Väärtuslik põllumajandusmaa 19](#_Toc173330169)

[3.14 Asustus 19](#_Toc173330170)

[3.15 Mõju inimese tervisele ja heaolule ning elanikkonnale 19](#_Toc173330171)

[4 EELHINNANGU LÕPPJÄRELDUS JA VAJALIKUD KESKKONNAMEETMED 20](#_Toc173330172)

#### SISSEJUHATUS

Käesoleva eelhinnangu objektiks on Harjumaa Viimsi valla Randvere küla, Metsakasti küla ja Muuga küla Muuga tee jalgratta- ja jalgtee põhiprojekt. Jalgratta- ja jalgtee rajamine toimuks tehniliselt optimaalseid ja majanduslikult põhjendatud lahendusi kasutades.

A map of a city

Description automatically generatedEelhinnangus käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodsat mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse soovitusi keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamise või algatamata jätmise ja ebasoodsate mõjude vältimise osas. Käesolevat eelhinnangut on võimalik kasutada tugimaterjalina KMH algatamise vajalikkuse hindamisel.

**Joonis 1. Kavandatava tegevuse asukoht (tähistatud punase joonega)**

# TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID

Keskkonnamõju hindamise (KMH) vajadust reguleerib keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS). Vastavalt KeHJS-ile on keskkonnamõju hindamise vajadus reguleeritud järgmiselt:

**§ 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.

**§ 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

KeHJS § 6 lõige 1 määratleb olulise keskkonnamõjuga tegevused. Kui kavandatav tegevus ei kuulu lõikes 1 nimetatute hulka, siis on lõikes 2 antud valdkonnad, mille puhul otsustaja peab andma eelhinnangu kavandatava tegevusega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta. Käesoleva projektiga kavandatav tegevust ei ole nimetatud lõikes 1. Kavandatav tegevus kuulub lõike 2 punkti 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) alla.

Lisaks KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 kehtestatud täpsustatud loetelu „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“. Antud määruses kuulub kavandatav tegevus §13 punkt 8 hulka.

# OLEMASOLEV OLUKORD JA KAVANDATAV TEGEVUS

## Kavandatava tegevuse kirjeldus

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu objektiks on Harju maakonnas, Viimsi vallas, Metsakasti ja Muuga külas, Muuga tee äärne jalgratta- ja jalgtee. Hetkel kulgeb Muuga tee ääres kuni Loomisvälja tee-Lasketiiru tee ristmikuni korralik kergliiklustee.

Projekteeritud jalgratta- ja jalgtee algab Mündi tee ristmikul – PK 0+00, 1.4 km ning lõpeb – PK 9+65, 2.5 km. Projekteeritud jalgratta- ja jalgtee trass lähtub enamuses külgneva maantee nr. 11254 Muuga tee olemasolevast geomeetriast, teemaa-ala laiusest ning laiendamise võimalusest ning tehnovõrkude asukohtadest. Projekteeritud jalgratta- ja jalgtee on eraldatud riigiteest eraldusribaga. Piiratud ruumiga kohtades (PK 0+10 – PK 0+95, PK 1+13 – PK 3+08), kus ei ole võimalik jalgratta- ja jalgtee vahele kavandada eraldusriba, tuleb ohutuse tagamiseks kavandada põrkepiire.

Projekteeritavale alale ulatuvad seadusest tulenevad kitsendused: riigitee nr 11254 Muuga tee teekaitsevöönd ja raudtee kaitsevöönd. Teekaitsevöönd on 30 meetrit äärmise sõiduraja välimisest servast. Raudtee kaitsevöönd on 30 meetrit välimise rööpa telgjoonest.

Kavandatava kergliiklustee laiuseks on 2.5 meetrit, selle põikkalle on 2.0% ning tee on kavandatud katta asfaldiga.

Maanteelõigul on projekteeritud avatud tasku tüüpi 2 bussipeatust. Muuga tee äärde on planeeritud üks bussipeatus vasakus sõidusuunas ning üks uus peatus paremas sõidusuunas. Bussipeatuste ooteplatvormide katteks on jalgtee tüüpi katend, bussipeatuse tasku katteks on sõidutee tüüpi katend. Ooteplatvormi kõrgus sõidutee servast on 10 cm.

Projekteeritud teed on plaaniliselt ja kõrguslikult kokku viidud piirkonnas oleva teevõrguga. Vertikaalplaneering tuleb koostada selliselt, et oleks tagatud sajuvee äravool teedelt. Valdavalt voolab sajuvesi teelt piki- ja põikkalletega sajuveekanalisatsiooni restkaevudesse ning olevale haljasalale immutamiseks

Olemasolevad kraavid üldjuhul säilitatakse, puhastatakse ja heakorrastatakse, s.h. ka teega risti olevad kraavid. Kraavidest välja kaevatavat pinnast on käsitletud kui ehituseks sobimatut pinnast. Uute kraavide kaevamine on ette nähtud lõikudel, kus ei ole võimalik säilitada olemasoleva kraavi A drawing of a construction site

Description automatically generatedpõhja.

**Joonis 2.** **Truubi tüüpjoonis. Truubi otsavaade. Allikas: Transpordiamet**

Projektiga on ette nähtud rajada uus sademeveekanalisatsioon ja drenaaž. Muuga tee alla on projekteeritud kaks plasttruupi läbimõõduga 0.6 m. Jalgratta- ja jalgtee alla on projekteeritud kaks plasttruupi läbimõõduga 0.6 m. Mahasõitude alla on projekteeritud kaks plasttruupi läbimõõduga 0.6 m. Sissevoolu ja väljavoolu kõrgusarvud, pikkus ja asukoht on näidatud asendiplaani joonistel. Truubi otsad tuleb kindlustada munakivilaotisega vastavalt Transpordiameti kodulehel olevale tüüpjoonisele.

Liiklusmärgid tuleb paigaldada vastavalt liikluskorralduse joonistele. Tööde teostusel peavad olema täidetud standardi EVS 613:2001 ning Teetööde tehniliste kirjelduste punktis 7 Liiklusmärgid toodud nõuded. Märkide konstruktsioon ning fotomeetrilised ja kolorimeetrilised omadused peavad vastama standardi EN 12899-1 nõuetele. Märgid ja kinnitusdetailid tuleb valmistada korrosioonikindlast materjalist või katta korrosioonitõrjekihiga. Kasutatav materjal peab tagama märgi konstruktsiooni püsivuse.

Sõidutee valgustuseks kasutada 9 m kõrgusi koonilisi metallmaste 2 m konsoolidega. Uued valgustusliinid ehitada haruühendustena olemasolevatele või olemasoleva liini jätkudena maakaabliga AXPK4x25. Jalgratta- ja jalgtee valgustuseks kasutada 6 m kõrgusi koonilisi ilma konsoolideta metallmaste. Uued valgustusliinid ehitada maakaabliga AXPK4x25. Vöötraja valgustuseks kasutada 6 m kõrgusi koonilisi metallmaste. Uued valgustusliinid ehitada maakaabliga AXPK4x25

## Olemasoleva olukorra kirjeldus

Muuga tee teemaa on Kordoni tee - Viimsi valla piiri lõigul suhteliselt kitsas, sõidutee vajab laiendamist minimaalselt 1.5 m laiuseks (6 m). Puudub valgustus. Enne raudteed asub elamumaa kinnistu Muuga tee 41 // Kivisaare, kus piirdeaed ja kuusehekk on teele väga lähedal. Piirdeaed on rajatud ametlikest katastripiiridest väljapoole, takistades nii tänavamaa sihtotstarbelist kasutamist, mistõttu on vaja aed ringi tõsta krundi piirile ning maha raiuda kuusehekk. Antud lõigul on vajalik laiendada riigimaanteed, et saaks kergliiklusteed sõidutee äärde rajada. Probleem kergliiklusteele pääsemisega on Muuga tee ääres, kus Muuga külalt puudub turvaline võimalus pääseda Muuga kergliiklusteele.

**Joonis 3. Muuga teel Loomisvälja tee - Viimsi valla piiri lõigul puudub kergliiklustee**



Muuga tee olevate liiklussageduste ning prognoosi andmed (AKÖL, a/ööp):

* 2014.a. (AS Teede Tehnokeskus) – 1 358 autot/ööp
* 2018.a. (OÜ Stratum) – 1 863 autot/ööp
* 2022.a. (ERC Konsultatsiooni OÜ) – 2 342 autot/ööp
* 2023.a. (OÜ Stratum – prognoos) – 2 223 autot/ööp
* 2023.a. (Infra Projekt OÜ) – 2 130 autot/ööp

Muuga tee - Kordoni tee ristmiku liiklussageduste väljaselgitamiseks teostati liiklusuuringud 27. jaanuar 2023.a. Kogu ristmiku koormusel olulist vahet hommikuse ja õhtuse tipptunni liikluses ei ole: hommikune tipptund – 213 a/h, õhtune tipptund – 198 a/h. Hommikul toimub õhtul võrdselt mõlemas suunas (Maardu-Randvere), õhtul on suurim osa otsesõit Maardu poolt Randvere poole (106 a/h)

Raudtee ja Muuga tee vahelisele alale rajatakse uus elurajoon. Vallavalitsuse tingimuste kohaselt on uusarendajatel kohustus sademevesi ära juhtida. Selleks rajatakse uusi kraave ja torustikke, puhastatakse eesvoole. Sellegipoolest on nendes piirkondades sademeveega probleeme, kuna haljasalasid, mille kaudu sademevesi saaks infiltreeruda, asendatakse kõvakattega teede, platside ja hoonestustega. Ehitamisega asendatakse looduslik pinnas tehispinnasega, mis ei ole nii hästi vett läbilaskev.

Riigitee sademeveed suunatakse külgkraavidesse ja sealt mööda maaparandussüsteemi kogujakraave voolavad veed merre. Riigitee kraavidega on ühendatud mitmed kõrvaltänavate kraavid/torustikud. Muuga teel paiknevate veeviimarite tehniline seisukord on halb. Tee piirkonnas on probleemiks kevadine suurvesi. Olemasolevad süsteemid, enamasti kraavid, on kinnikasvanud ja ei täida oma eesmärki. Antud alal on probleemiks kevadine suurvesi, eesvoolud ei toimi piisavalt hästi. Muuga tee piirkonna kraavid ja eesvoolutorustik vajavad rekonstrueerimist.

## Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega

Antud kavandatud tegevuse ala esineb Viimsi valla teemaplaneeringus „Lapsesõbralik Viimsi“. Planeering oli Eestis esimene katse analüüsida lastele pakutavaid õppimis-, vaba-aja veetmise- ja sportimise võimalusi kodupiirkonnas ning otsida konstruktiivseid lahendusi nende parandamiseks edaspidi. Teemaplaneering “Lapsesõbralik Viimsi” käsitleb kergliiklusteede temaatikat peatükis 2.4 “Viimsi valla kergliiklusteed”:

*“Käesolevas teemaplaneeringus on käsitletud viimsi valla teede ja kergliiklusteede võrku osaliselt. Üldplaneeringu teemaplaneeringust "Viimsi valla teedevõrgustik; sõidu- ja kergliiklusteed" lähtuvalt on planeeringu joonisele kantud prioriteetsed teed ja kergliiklusteed eelkõige silmas pidades laste ja noorte vajadusi kooli ja huviringidesse pääsemiseks ning harrastustega tegelemiseks.*

*Prioriteetide seadmisel on silmas peetud eesmärki luua Viimsi valla mandriosa kõiki külasid ja keskusealasid ühendav kergliiklusteede võrgustik. Teede võrgustiku välja ehitamisel pöörata erilist tähelepanu valgustusele, kuna valgustamata teid pidasid Viimsi lapsed üheks suuremaks ohuallikaks nende turvalisusele.*

*Viimsi valla teedevõrgustiku arendamisel on oluline lähtuda üldisest põhimõttest, et lastele turvalise ja kvaliteetse keskkonna tagamiseks on oluline võimaluse korral kogu olemasolev ja planeeritav teedevõrgustik varustada kergliiklus- ja/või jalgteedega”*

Teemaplaneeringu “Lapsesõbralik Viimsi” joonisele on Muuga tee äärne kergliiklustee märgitud kui “Planeeritav prioriteetne kergliiklustee”.

Lisaks on kavandatud tegevusel seos ka Viimsi valla, Metsakasti küla, Nahka 2 ja Raudtee III vahelise ala detailplaneeringuga. Käesoleva planeeringu kohaselt kavandati moodustada 30 üksikelamumaa krunti, 3 ridaelamumaa krunti, 8 transpordimaa krunti, 1 tootmismaa krunt ning 7 üldmaa krunti. Planeeringuala põhjaserva, Muuga tee sõiduteest lõunasse oli detailplaneeringuga kavandatud kergliiklustee.

Teised asjakohased üld- ja teemaplaneeringud kergliiklusteed eraldi ei kajasta.

Viimsi valla arengustrateegia 2024 tegevuskavas 2024-2028 on punkti 3.2.2 „Viimsi vald kujundab mitmekesist liikuvuskeskkonda“ märgitud ühe tegevusena „Muuga tee jalgratta- ja jalgtee ehitus kuni Maardu linnani koos bussipeatuste ja busside ooteala rajamisega“.

Eelnevat arvesse võttes on Muuga tee kergliiklustee rajamine kooskõlas Viimsi valla strateegiliste arengudokumentidega.

## Ressursside kasutamine

Kavandatava tegevusega on ette nähtud kergliiklustee rajamine olemasoleva maantee kõrvale, seega muutub maakasutus sõidutee kõrval. Arvestades kavandatava tegevuse mahtu, võib väita, et sellega ei kaasne maakasutusele olulist ebasoodsat mõju. Kergliiklustee rajamine mõjub pigem positiivselt piirkonna väärtusele ning võimaldab ohutumat liiklemist Metsakasti ja Muuga küla ning Viimsi valla ja Maardu linna vahel. Kergliiklustee rajamise käigus võidakse seada maakasutusele ajutisi piiranguid, mis on tööde teostamise ajal vältimatud, näiteks võivad olla sellisteks liikluskorralduslikud muudatused.

Kergliiklustee alusel alal on vajalik loodusliku pinnase ja mullakihi eemaldamine ja tee aluses osas hävib looduslik pinnas möödapääsmatult. Kui võtta arvesse kergliiklustee väikest laiust ja paralleelselt paiknemist olemasoleva maanteega, saab väita, et asjaoluga ei kaasne olulist mõju.

Projektala ei asu teadaolevalt maavararessurssidel. Objekti jaoks kasutatav ehitusmaterjal on tarbitud eesmärgipäraselt.

## Energiakasutus

Kavandatava tegevuse teostamiseks kasutavad energiat ehitusmasinad ning hiljem vajavad kütust masinad, mis on mõeldud tee hooldamistöödeks. Antud tegevused ei ole väga energiamahukad.

## Tegevusega kaasnevad tegurid

### Müra ja vibratsioon

Muuga tee teemaa Kordoni tee-Viimsi valla piiri lõigul vajab laiendamist, mis toob teemaa hoonetele pisut lähemale. Siiski jääb vajalik teelaiendus ja ülejäänud teemaa piisavalt kaugele elamutest ja muudest müratundlikest objektidest ehk kavandatud tegevuse järgselt ei kaasne olulist ebasoodsat mõju piirkonna müraolukorrale ja õhukvaliteedile. Samuti soodustab kavandatav tegevus jalgsi või jalgrattaga liikumist, mis müra ei tekita ega tõsta heitgaaside kogust.

Ehitusperioodil võib kaasneda müra, kuid see on lühiajaline ega erine tavapärasest ehitusmürast. Et vähendada ehitusaegseid müra- ja vibratsioonihäiringuid, oleks mõistlik teostada müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid päevasel ajal. Samuti võiks masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid asuda majapidamistest võimalikult kaugel.

### Õhk

Arvesse tuleb võtta ka ehitusaegse õhusaaste mõju ümbritsevatele aladele. Õigete töömeetodite ning teostamise aja valik aitavad vältida liigset mõju. Lühiajaliselt ehitustegevuse jooksul võivad tööd tekitada tolmu.

### Valgus

Kavandatav tegevus toob endaga kaasa valgustuse uuendamise. Valgusreostuse ära hoidmiseks tuleb tähelepanu pöörata üleliigse valgustamise vältimisele. Suuresti aitab reostuse ära hoidmisele kaasa õigete valgustuslahenduste kasutamine. Ehitusaegselt valgusreostuse aitab piirata sobivate töömeetodite valik. Pimedal ajal ei tohiks piirkonda üle valgustada, seda eriti just majapidamiste läheduses.

### Lõhn ja kiirgus

Kavandatava tegevuse raames ei ole lõhna ja kiirguse häiringud aktuaalsed.

## Tekkivad jäätmed ning nende käitlemine

Paratamatult tekib ehitustegevuses jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ning võimaluse korral jäätmeid taaskasutada. Ehitusel tekkivad jäätmed käideldakse vastavalt kehtivale korrale. Täitematerjalide, mulla ja pinnase ladustamiskohad kooskõlastatakse omavalitsusega. Ehitusel tekkivad raiejäätmed tuleb hakkida, kännud juurida ja vedada ehitusplatsilt ära või freesida.

## Tegevusega kaasnevate avariiolukordade esinemise võimalikkus

Kavandatav tegevus aitab suurendada liiklusohust, sest jalakäijad ning jalgratturid ei pea liiklema autode ja muude mootorsõidukitega sama tee peal.

Tegevusega kaasnevad avariiolukorrad võivad ehitusperioodil tuleneda ehitusmasinate poolt põhjustatud õli- ja kütuselekkest. Kui ehitusmasinad on tehniliselt korras ja nõuetekohaselt hooldatud, võib väita, et antud mõju saab ära hoida. Siiski peab olema valmisolek hädaolukordadeks ning oskus nende kiireks likvideerimiseks.

## Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide oht, piiriülesed mõjud, kliimamuutustest tulenevad ohud

Projektis on toodud välja ka soov paigaldada raudtee ülekäigukohale tõkked, mis takistaksid jalgratturitel ja jalakäiatel otsesuunas raudteele liikumist. See vähendab potentsiaalselt raudteeõnnetuste ohtu.

Kavandatav kergliiklustee ulatub A-kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohualasse (DBT AS Muuga terminal). Ohtlik ettevõtte asub projektialast umbes kilomeetri kaugusel ning kergliiklusteel toimuv ei saa mõjutada ettevõtet. Seega kavandatava tegevusega ei ole näha ohtlike olukordade tekkimist.

Kavandatav tegevus ei toimu riigipiiri läheduses, seetõttu puudub ka piiriülene mõju. Kliimamuutustest põhjustatud suurõnnetuste või katastroofide ohtu tõenäoliselt ei esine.

# KAVANDATAVA TEGEVUSE ASUKOHT JA MÕJUTATAV KESKKOND

## Olemasolev ja planeeritav maakasutus ning seal toimuvad või planeeritavad tegevused

Projektiga on haaratud 13 katastriüksust. Transpordimaa sihtotstarbega kinnistud: 11254 Muuga tee (89001:010:2148), 11254 Muuga tee (89001:010:3502), Muuga tee lõik 3 (44601:001:0125), Muuga tee L1 (89001:001:0708), Muuga tee L2 (89001:001:0709), Veehaldja tee L2 (89001:001:0686), Viimsi raudtee R3 (89001:010:3194), Muuga tee L6 (89001:001:2245), Muuga tee L7 (89001:001:2517), Maatulundusmaa sihtotstarbega kinnistud: Soone (89001:010:0596), Mäealuse (89001:010:0392), Põldmaa (89001:010:8433), Soone tee 9 (89001:010:1503), Paraspõllu (89001:010:1829). Elamumaa sihtotstarbega kinnistu Muuga tee 41 // Kivisaare (89001:010:2376).

Tee ehitamine leiab aset peamiselt juba eksisteerival transpordimaal. Osaliselt on kavandatav tee elamu- ja maatulundusmaal, seega muutub osaliselt ka nende maaüksuste maakasutus.

## Alal esinevad loodusvarad, nende kättesaadavus, kvaliteet ja taastumisvõime

Nii projektialal kui ka selle vahetusläheduses ei asu maardlaid.

Projektiga muudetakse praegust maakasutuse sihtotstarvet. Kavandatava tegevuse alal on hetkel lisaks transpordimaale ka elamu- ja maatulundusmaa, mis muudetakse vastavalt transpordimaaks. Mõju pinnasele on seotud otsese ehitustegevusega ning jääb mitteolulisele tasemele.

## Mõjutatav keskkond ja selle vastupanuvõime

Enamus kavandatava tegevusega kaasnevatest negatiivsetest mõjudest on seotud ehitustegevusega ning jäävad projektiala piiridesse. Ehitusaegseid mõjusid kohalikele elanikele, pinnasele, pinna- ja põhjaveele on võimalik vältida või minimeerida järgides meetmeid, mis hoiaksid ära ebasoodsa mõju.

## Natura 2000 võrgustiku alad

Kavandatava tegevuse alal ning selle vahetus läheduses ei asu Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid. Antud alale kõige lähim Natura 2000 ala on Pirita loodusala (EE0010120). Antud kaitstav ala asub projektialast piisavas kauguses ehk kavandatava tegevusega kaasnevad võimalikud keskkonnamõjud ei ulatu selleni. Seega teelõigu ehitamine ei mõjuta Natura 2000 võrgustikku kuuluva ala terviklikkust, kaitse-eesmärke ega muid väärtusi.

## Kaitstavad loodusobjektid

Projektialal ei asu kaitstavaid alasid ega kaitsealuste liikide elupaiku/kasvukohti. Kõige lähemal on kaitsealune Loomisvälja mänd ning ka kaitsealuste liikide leiukoht, kust on leitud III kaitsekategooriasse kuuluvad väike-kirjurähn, väike-kärbsenäpp ning värbkakk. Männi piiranguvööndi ulatus on 30 m. Loomisvälja mänd asub Lasketiiru tee ääres, Muuga tee ristmikust u 100 m kaugusel; kaitsealuste liikide leiukoht jääb Muuga teest ca 150 m kirdesse, mistõttu kavandatud tegevus neile mõju ei avalda.

## Põhjavesi ja pinnavesi

Kavandatav tegevus paikneb nõrgalt kaitstud ja suhteliselt kaitstud põhjaveega alal. Projekti lähedal asub kolm puurkaevu: PRK0011566 sanitaarkaitsealaga 50 m, PRK0000177 sanitaarkaitsealaga 10 m ja PRK0011395 sanitaarkaitsealaga 10 m. Puurkaevu PRK0011395 sanitaarkaitseala asub Maa-ameti kitsenduste kaardi kohaselt osaliselt Muuga tee teemaal, ülejäänud puurkaevud ei puuduta oma sanitaarkaitsealaga kavandatavat ala. Puurkaevu PRK0011395 tegelik asukoht jääb kitsenduste kaardil märgitust u 10 meetrit loodesse, mistõttu jääb sanitaarkaitseala sisse veelgi väiksem osa projektialast.

Projektil puudub otsene seos merekeskkonnaga. Projektiga on ette nähtud uue sademeveekanalisatsiooni ja drenaaži rajamine. Muuga tee alla on projekteeritud kaks plasttruupi läbimõõduga 0.6 m. Truubid on soovitatav ehitada suvisel ajal, kui vooluhulgad on minimaalsed.

Kavandatavale kergliiklusteele lähim maaparandussüsteem on Randvere kraav.

## Märgalad ja üleujutusohuga alad

Projekti piirkonnas ei asu märgalasid ega üleujutusohuga alasid. Kõige lähem märgala ja üleujutusohuga ala on Randvere lahe ääres, mis jääb piisavalt kaugele ehk kavandatav tegevus ei avalda sellele mõju.

## Pinnavormid ja pinnas

Projektipiirkonnas viidi läbi geoloogiline uuring. Uurimispiirkond paikneb Põhja-Eesti meretasandikul, Alam-Kambriumi ladestiku Lükati kihistu rohekashalli aleuriitse savi ja liivakivi avamusalal.

Selleks, et vältida ülearuse kasvupinnase koorimist, tuleb ehitusobjektil maha märkida ehitatava tee mulde ja kraavi välisserva ulatus.

## Metsad ja kõrghaljastus

Haljastuse inventeerimise tulemusel selgus, et projekteeritaval alal on puistes 74% olulisi puid (esineb kuusehekk), väheväärtuslikke puid 25% ning likvideeritavaid ehk V väärtusklassi puid 1%. Haljastuse inventuuri kohaselt on puud kehvas seisukorras. Inventuuris tehakse ettepanek asendada väheväärtuslikud puittaimed asendusistutuse korras.

Enne raudteed asub elamumaa kinnistu Muuga tee 41 // Kivisaare, kus piirdeaed ja kuusehekk on teele väga lähedal. Antud lõigul on vajalik laiendada riigi maanteed, et saaks kergliiklusteed sõidutee äärde rajada. Selle teostamiseks on vaja antud hekk maha raiuda.

Projektialal ning selle vahetus läheduses ei ole vääriselupaikasid. Metsaeraldisi projektialal pole. Lähim metsaeraldis on umbes 350 meetri kaugusel.

## Roheline võrgustik

Viimsi valla mandriosa üldplaneeringu teemaplaneeringu ”Miljööväärtuslikud alad ja rohevõrgustik” kohaselt asub projektiala reserveeritud rohevõrgustiku koridori alal, kus on olemasolev kõrghaljastus ning reserveeritud rohevõrgustiku koridori alal, kus olemasolev kõrghaljastus puudub. Rohevõrgustiku elemendi jaoks reserveeritud ala ei pea terviklikult ja kohe teemaplaneeringu kehtestamise järgselt vastava elemendi kohta kehtestatud nõuete või soovituste järgi kasutusele võtma. Reserveeritud ala maakasutust võib tulevikus muuta ainult, kas kehtivas Viimsi valla mandriosa üldplaneeringus määratud juhtfunktsiooni järgsel eesmärgil või maatulundusmaaks või haljasalaks ja pargiks vms haljastuse olemasolu tagaval viisil kasutavaks üldmaaks või veekogu maaks või kaitsealuseks maaks.

Käesoleva projektiga on kavas kergliiklustee ehitamine, mis oma häiringute tasemelt ja võrrelduna kõrvalasuva sõiduteega ei mõjuta oluliselt määral teemaplaneeringus määratud rohevõrgustiku kvaliteeti või kasutatavust.

Looduskaitseseaduse §55 lõige 61 punkti1 kohaselt on keelatud looduslikult esinevate lindude pesade ja munade tahtlik hävitamine ja kahjustamine või pesade kõrvaldamine, välja arvatud looduskaitseseaduse §55 lõige 3 punktides 2-5 toodud juhtudel ja Keskkonnaameti loa alusel. Raietöid projektialal tuleb võimalusel teostada väljaspool lindude pesitsusperioodi, mis enamikel liikidel kestab 1. aprillist kuni 31. juulini.

## Kultuurimälestised, miljöö- või arheoloogilise väärtusega alad

Projektialal ning selle vahetus läheduses ei asu kultuurimälestisi. Lähim kultuurimälestis on Randvere kirik, mis jääb u 1,7 km kaugusele. Samuti ei ole alal ega selle vahetus läheduses pärandkultuuriobjekte. Lähim pärandkultuuriobjekt projektialale on Randvere kool 1,1 km kaugusel Muuga tee ja Lasketiiru tee ristmikust. Viimsi mandriosa üldplaneeringu kohaselt ei asu projektialal miljööväärtuslikke alasid. Lähim kultuuri ja loodusliku miljööväärtusega ala asub Randvere külas mere ääres. Ehitustegevuse läbiviimisel juhindutakse muinsuskaitseseadusest, millest lähtuvalt tuleb tööd mistahes paigas peatada, kui avastatakse arheoloogiline kultuurkiht või maasse, veekogusse või selle põhjasetetesse mattunud ajaloolised ehituskonstruktsioonid. Leiukoht tuleb säilitada muutmata kujul ning viivitamata teavitada Muinsuskaitseametit.

## Väärtuslikud maastikud

Aastal 2003 koostati Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering ”Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”. Antud planeeringu pealt on näha, et kavandatavale alale ei jää väärtuslikke maastikke.

## Väärtuslik põllumajandusmaa

Harju maakonnaplaneering 2030+ kohaselt asub projektiala väärtuslikul põllumajandusmaal. Antud kiht on esialgne informatiivne infokiht, seega pole väärtuslik põllumajandusmaa seal planeeringuga otseselt kehtestatud. Samuti on antud alal kehtivad detailplaneeringud, millega nähakse ette põllumajandusmaast erinev maakasutus. Selles tulenevalt ei oma kergliiklustee ehitamine täiendavat negatiivset mõju maakonnaplaneeringu kohasele väärtuslikule põllumajandusmaale.

## Asustus

Kavandatava tegevuse lõik piirneb Muuga ja Metsakasti külaga. Metsakasti küla elanike arv on 971 (01.07.2024 seisuga) ning Muuga külas on elanike arv 636 (01.07.2024 seisuga). Kavandatava kergliiklustee idapoolne ots jääb Maardu linna territooriumile, mille rahvaarv on 17 017 inimest (2024. aasta seisuga) Käesoleva projektiga viiakse mahasõitude katend vastavalt asendiplaanile sujuvalt kokku olemasoleva kattega või pinnasega. Seetõttu ei taksita antud projekt ligipääsu maaüksustele. Muuga tee piirneb Metsakasti küla tiheasustusega alaga.

## Mõju inimese tervisele ja heaolule ning elanikkonnale

Inimeste tervist ja heaolu võivad mõjutada tee ehitamisest tulenev müra, vibratsioon, välisõhu ja vee kvaliteet. Samuti võib inimesi mõjutada ka visuaalsed muutused keskkonnas. Eelnimetatud häiringud on kõik lühiajalised ja võtavad aset pigem ehitusperioodil, seega ei mõjuta kavandatav tegevus inimeste tervist ja heaolu oluliselt negatiivselt. Samuti tõstab kavandatav tegevus liiklusohutuse taset, sest jalakäijad ja jalgratturid ei pea enam autodega samal teel liiklema.

# EELHINNANGU LÕPPJÄRELDUS JA VAJALIKUD KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on esitatud Viimsi valla Randvere Küla, Metsakasti küla ja Muuga küla Muuga tee jalgratta- ja jalgtee ehitusprojekti keskkonnamõjude eelhinnang. Eelhinnangu koostamisel lähtuti KeHJS §61 ja keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“ esitatud tingimustest. Eelhinnangus jõuti järeldusele, et käesoleva projekti puhul ei ole keskkonnamõju hindamine vajalik, kuna vastavalt KeHJS § 61 lõikes 1 ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele vastavalt koostatud eelhinnangule ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist.

1. Kavandatav tegevus on kooskõlas vallas kehtivate strateegiliste arengudokumentidega;
2. Jalgratta- ja jalgtee ehitamine ei avalda olulist mõju maakasutusele või loodusressursside kasutamisele ega oma suurt energiakulu;
3. Ehitustegevusega kaasnevad häiringud sh müra ja vibratsioon, valgus- või õhureostus ei erine tavapärasest ehitustegevusest ning neid häiringuid on võimalik vähendada leevendavate meetmetega;
4. Kavandatava tegevuse elluviimisega ei kaasne ülemäärast jäätmeteket, ei suurene avariiolukordade esinemise tõenäosus ning puudub oht suurõnnetusteks või kliimamuutustest tulenevateks ohtudeks;
5. Kavandatava tegevuse vahetusse lähedusse ei jää kaitstavaid loodusobjekte, Natura 2000 alasid, muinsuskaitselisi või pärandkultuuri objekte.
6. Kavandatav tegevus avaldab pigem positiivset mõju inimeste tervisele, heaolule ja elanikkonnale laiemalt.

Olulise keskkonnamõju vältimiseks ja vähendamiseks tuleb projekti teostamisel rakendada järgmiseid tegevusi ning leevendusmeeteid:

1. Looduskaitseseaduse §55 lõike 61 kohaselt on keelatud looduslikult esinevate lindude pesade ja munade tahtlik hävitamine ja kahjustamine või pesade kõrvaldamine. Antud seaduse §55 lõike 61 kohaselt on keelatud lindude tahtlik häirimine, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal. Raietöid tuleb teostada väljaspool lindude pesitsusperioodi, mis enamikel liikidel kestab 1. aprillist kuni 31. juulini. Juhul, kui selgub, et projektialal leidub linde, mille pesitsusperiood algab selles varem või lõppeb sellest hiljem, tuleb vastavalt sellele korrigeerida pesitsusrahu perioodi. Vajadusel tuleb kaasata linnustiku eksperti.
2. Ehitusel tekkivad jäätmed, mis ei sobi kohapeal taaskasutamiseks, tuleb käidelda vastavalt Viimsi valla jäätmehoolduseeskirja nõuetele.
3. Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste või mõne muu tingimuse tulemuse mõjul, tuleb koheselt eemaldada ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Samuti tuleb vältida pinnase, ehitusmaterjalide või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning taoline reostus tuleb koheselt koristada.
4. Nõrgalt kaitstud põhjaveega alal tuleb ajutiste ehitusaegsete ladustus- ja hoiuplatside rajamisel rakendada tõhusaid meetmeid põhjavee reostamise vältimiseks.
5. Truubid on soovitatav ehitada suvisel ajal, kui vooluhulgad on minimaalsed. Truupide ehitusel tuleb järgida tavapäraseid veekaitse nõudeid, vältida tuleb pinnavee reostamist. Truupide paigaldamisel ei tohi vette sattuda mittevajalikke ehitusmaterjale ega olmejäätmeid.
6. Ehitustegevuse läbiviimisel juhindutakse muinsuskaitseseadusest, mille alusel tuleb tööd mistahes paigas peatada, kui avastatakse arheoloogiline kultuurkiht või maasse, veekogusse või selle põhjasetetesse mattunud ajaloolised ehituskonstruktsioonid. Leiukoht tuleb säilitada muutmata kujul ning viivitamata teavitada Muinsuskaitseametit.
7. Ehitamisel tuleb arvesse võtta kemikaalide ja kütuste käitlemise nõudeid. Tuleb kindlaks teha, et ehitusel kasutatavatest masinatest ei lekiks kütust ega määrdeaineid. Selle abil vähendatakse reostumise riski nii pinnases kui ka põhja- ja pinnavees.
8. Tolmutekke vähendamiseks tuleb kuiva ilmaga vältida tolmu tekitavaid tegevusi või kasutada niisutamist.
9. Töid tuleb teostada tehniliselt korras masinatega, mis ei tekita sealhulgas ülenormatiivset müra ja vibratsiooni. Mürarikkaid töid tuleks teha päevasel ajal.
10. Ehitusaegset valgusreostuse mõju saab ära hoida sobivate töömeetodite valikuga. Pimedal ajal ei tohiks piirkonda üle valgustada, seda eriti just eluhoonete läheduses.
11. Et vältida ülearuse kasvupinnase koorimist, tuleb ehitusobjektil maha märkida ehitatava tee mulde ja kraavi välisserva ulatus