



## KORRALDUS

31.03.2025 nr 1.1-3/25/219

**Tee ehitusloa andmine riigitee 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla tee km 2,69-2,84 asuva lõigu ja km 2,753 asuva Mõisa silla rekonstrueerimiseks ja keskkonnamõju hindamise algatamata jätmine**

Transpordiamet algatas 12.02.2025 tee ehitusloa andmise menetluse riigitee 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla tee km 2,69-2,84 asuva lõigu ja km 2,753 asuva Mõisa silla rekonstrueerimiseks ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 101 lõike 2 alusel.

### 1. ASJAOLUD

Tee ehitusloa menetluse esemeks olev riigitee 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla tee km 2,69-2,84 asuv lõik ning km 2,753 asuv Mõisa sild paiknevad riigi transpordimaa kinnisasjal (katastritunnus 20301:002:1393) Valga maakonnas Tõrva vallas Taagepera külas.

Transpordiameti 08.03.2022 korraldusega nr 1.1-3/22/178 on antud projekteerimistingimused riigitee 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla tee km 2,63-2,96 asuva lõigu rekonstrueerimiseks ja km 2,753 asuva Mõisa silla ehitamise ehitusprojekti koostamiseks.

Projekteerimistingimuste punkti 5.1.2 kohaselt oli algselt kavas teelõigu rekonstrueerimine pikemas ulatuses (km 2,63-2,96) ning punkti 5.1.7 kohaselt oli silla laiusgabariidiks valitud 8 m. Riikliku teeregistri 2020. a andmetel oli riigiteel 23198 projekteeritavas lõigus liiklussagedus 35 a/ööp ning sillale eelnevas ja järgnevas lõigus sõidutee katte laius ligikaudu 6 m. Lähtudes eesmärgist leida olemasolevat keskkonda toetav optimaalne lahendus, mis võimaldaks maksimaalses võimalikus mahus säilitada keskkonda ning tagada eelnevale ja järgnevale teelõigule vastav gabariit, on Transpordiamet teinud kaalutletud otsuse silla gabariidi muutmiseks. Muudatuse rakendamist toetas Transpordiameti juhend „Riigiteede ristlõike valimise juhend“, mis kinnitati pärast projekteerimistingimuste korralduse andmist. Juhend võimaldas riigitee liiklussagedusest, lõigule projekteeritud kiirusest ning eelneva ja järgneva teelõigu katte laiuselt lähtuvalt määrata silla gabariidiks 6,15 m. Algselt Mõisa sillale valitud laiusgabariit 8 m oleks eeldanud ühtlase laiusgabariidi tagamise seisukohalt ka läheduses asuva Pilpa silla laiendamist, kuid selle silla laiendamine ei olnud antud töö puhul eesmärgiks. Ristlõike muudatuse järgselt lühendati ka projekteeritava lõigu pikkust ning riigitee lõigu rekonstrueerimine kavandati üksnes pikkuses, mis on olemasoleva ja projekteeritava tee kokkuviimiseks vajalik.

Projekteerimistingimuste punktis 5.1.3. on lubatud suurimaks sõidukiiruseks määratud 50 km/h. Projekteerimisel selgus, et lubatud suurima sõidukiirusega 50 km/h ei ole võimalik arvestada. See oleks eeldanud projekteeritava teelõigu plaaniraadiuste muutmist, kuid eesmärk oli püsida

olemasolevas teekoridoris ja väljakujunenud keskkonda maksimaalses võimalikus mahus säilitada. Selleks, et asendiplaaniliselt suuri muudatusi mitte teha, arvestati projekteerimisel lubatud suurima sõidukiirusega 40 km/h, mis võimaldas säilitada projekteeritava teelõigu, sealhulgas teelõiku jäävad Mõisa ja Pilpa sillad olemasolevas asukohas.

Keskkonnaamet seadis projekteerimistingimuste menetluses 28.01.2022 kirjaga nr 6-2/22/1154-2 tingimuse, et Mõisa silla ehitamisel on oluline jälgida, et töid teostatakse väljaspool lõheliste kudemisaega (perioodil 15.09.-31.01.), et vältida võimalikke häiringuid. Sobivaim aeg tööde teostamiseks on suvine madalvee periood. Korralduse andmise hetkel ei ole teada täpne ehitusperiood, kuid suure tõenäosusega ei saa töid teostada suvisel madalvee perioodil. Silla vahetus läheduses asub tõmbepunkt Taagepera Loss ning seetõttu soovitakse vältida silla sulgemist suvisel turismi kõrghooajal.

Algses lähteülesandes kavandatud tegevustega kaasneva keskkonnamõju hindamiseks koostati eelhindang (Hendrikson&Ko töö nr 22004351 „Riigitee nr 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla km 2,63-2,96 asuva lõigu rekonstrueerimise ja km 2,753 asuva Mõisa silla põhiprojekti keskkonnamõjude eelhindang“). Kuivõrd eespool kirjeldatud projekti muudatusega (teelõigu pikkuse lühenemine ja Mõisa silla laiusgabariidi vähendamine) hõivatakse ruumiliselt väiksemat ala, leiti, et muudatusega ei kaasne mõjude suurenemist ega täiendavate lisandumist, mistõttu muudetud lahendusele uut eelhindangut ei koostatud.

Tee ehitustööd toimuvad eeldatavasti 2026. aastal vastavalt Selektor Projekt OÜ tööle nr P22006 „Riigitee nr 23198 Ala–Taagepera–Raiksilla km 2,697 –2,843 asuva lõigu rekonstrueerimise ja km 2,753 asuva Mõisa silla ehituse põhiprojekt. Muudatusprojekt“. Projekti asendiplaani joonised ja seletuskiri on kuni 31.12.2026 nähtavad lingilt: <https://pilv.transpordiamet.ee/s/vNyDLRBERqA8VR>.

Projekti eesmärk on riigitee 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla tee km 2,753 asuva olemasoleva Mõisa silla asemele uus silla rajamine ja km 2,69-2,84 asuva lõigu rekonstrueerimine, sh km 2,813 asuva Pilpa silla remont.

## 2. MENETLUSE KÄIK

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 9 kohaselt on otsustaja tegevusloa andja, vastavalt EhS § 101 lõikele 2 annab riigitee ehitamiseks ehitusloa Transpordiamet. Seega on Transpordiamet otsustajaks KeHJS tähenduses.

Transpordiamet otsustab keskkonnamõju hindamise algatamise vajaduse vastavalt EhS § 42 lõikele 2. KeHJS § 6 lg 2 punkti 10 alusel, kui kavandatav tegevus ei kuulu seaduse § 6 lõikes 1 nimetatute hulka, peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas infrastruktuuri ehitamisel või kasutamisel on oluline keskkonnamõju. KeHJS § 6 lg 2 punkti 10 täpsustab Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrus nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu” § 13 punkt 8.

Eelhindangu tulemusena leiti, et riigitee 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla tee km 2,63-2,96 asuva lõigu rekonstrueerimise ja km 2,753 asuva Mõisa silla projekti puhul pole vastavalt KeHJS esitatud tingimustele ja kriteeriumitele alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist ning KeHJS järgne keskkonnamõju hindamine ei ole vajalik. Lisas 3 toodud eelhindangus lähtuti keskkonnaministri 16.08.2017 määrusest nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“. Mõjude eelhindamisel võeti arvesse võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnemise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid. Kuna tegevust viiakse ellu võrreldes

eelhinnatud lahendusest väiksemas mahus ja sellega ei hõivata täiendavaid alasid kohalduvad eelhinnangu järeldused ka käesoleva ehitusloa esemeks oleva objekti puhul.

KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse keskkonnamõju hindamise algatamata jätmise otsuse tegemisel lähtub Transpordiamet KeHJS § 6<sup>1</sup> kohasest keskkonnamõjude eelhinnangust (lisa 3) ja asjaomaste asutuste seisukohtadest.

KeHJS § 2<sup>3</sup> lõigete 1 ja 2 ning § 11 lõike 2<sup>2</sup> alusel küsis Transpordiamet keskkonnamõju hindamise algatamata jätmise kohta seisukoha asjaomastelt asutustelt: Keskkonnaamet, Muinsuskaitseamet, Tõrva Vallavalitsus.

Transpordiamet kaasas pädeva asutusena ehitusloa menetlusse lisa 2 loetletud menetluse esemega piirnevate kinnisasjade omanikud EhS § 42 lõike 6 alusel.

Transpordiamet esitas ehitusloa eelnõu kooskõlastamiseks lisa 2 loetletud asutusele, kelle õigusaktist tulenev pädevus on seotud ehitusloa taotluse esemega EhS § 42 lõike 7 punkti 1 alusel.

Transpordiamet esitas ehitusloa eelnõu arvamuse avaldamiseks lisa 2 loetletud asutusele või isikule, kelle õigusi või huve võib ehitise või ehitamine puudutada EhS § 42 lõike 7 punkti 2 alusel.

Korralduse lisa 2 on ehitusloa menetluse käigus esitatud arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel, mis sisaldab EhS § 42 lõike 8 kohaselt esitatud märkusi ning Transpordiameti otsuseid ja selgitusi märkustega arvestamise kohta.

Nende asutuste ja kinnisasjade omanike puhul, kes tähtaegselt ehitusloa eelnõu kohta kooskõlastust ei esitanud või arvamust ei avaldanud ega taotlenud tähtaja pikendamist, loetakse ehitusloa eelnõu kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamuse andjad ei soovinud eelnõu kohta arvamust avaldada (alus EhS § 42 lõige 9).

Transpordiamet ei ole ehitusloa menetluse käigus tuvastanud EhS § 44 kohaseid ehitusloa andmisest keeldumise aluseid ega ehitusloa kehtivuseks pikema tähtaja sätestamiseks vastavalt EhS § 45 lõikele 1.

### **3. ÕIGUSLIKUD ALUSED**

Eeltoodust lähtudes ning võttes aluseks EhS § 38 lõike 1, EhS § 101 lõike 2, majandus- ja taristuministri 03.12.2020 määruse nr 82 „Transpordiameti põhimäärus“ § 10 lõike 3 punkti 1, KeHJS § 3 lõike 1 punkti 1, § 6 lõike 2 punkti 10, § 9, § 11 lõiked 2, 2<sup>2</sup>, 2<sup>3</sup>, 4, 8, 8<sup>1</sup> ja 9, § 12 lõike 1<sup>1</sup> punkti 2, Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“ § 13 punkti 8, ning võttes arvesse, et asjaomastel asutustel puuduvad käesoleva osas vastuväited, otsustab Transpordiamet:

### **4. OTSUS**

1. Anda tee ehitusluba riigitee 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla tee km 2,69-2,84 asuva lõigu ja km 2,753 asuva Mõisa silla rekonstrueerimiseks vastavalt korralduse lisale 1.
2. Jätta algatamata riigitee nr 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla km 2,69-2,84 asuva lõigu rekonstrueerimise ja km 2,753 asuva Mõisa silla ehituse ehitusprojektiga kavandatavate

tegevuste keskkonnamõju hindamine, sest KeHJS § 6<sup>1</sup> kohase korralduse lisas 3 oleva eelhinnangu alusel kavandatava tegevuse elluviimisega ei kaasne olulist keskkonnamõju. Kui kavandatavate tegevuste elluviimisel järgitakse korraldusega antavas tee ehitusloas seatud kõrvaltingimusi ning üldiseid keskkonnanõudeid, siis sellega ei kaasne olulist mõju keskkonnale, kultuuripärandile ning inimese tervisele, heaolule ja varale.

3. Käimasolevasse menetlusse ei liideta teisi keskkonnamõju hindamise menetlusi ja puudub vajadus viia läbi keskkonnauuringuid.
4. Täita kavandatava tegevuse elluviimisel kõiki korralduse lisas 1 oleva ehitusloa kõrvaltingimustes esitatud keskkonnanõudeid.
5. Määrata ehitamisel keskkonnanõuete täitmise eest vastutavaks Transpordiameti teehoiuteenistuse Lõuna osakonna ehituse üksus.
6. Teatada keskkonnamõju hindamise algatamata jätmisest ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded.
7. Edastada tee ehitusloa andmise ja keskkonnamõju hindamise algatamata jätmise korraldus koos lisadega 14 päeva jooksul menetlusse kaasatud asutustele ja isikutele ning avaldada Transpordiameti kodulehel.

## 5. KORRALDUSE LISADE LOETELU

Korralduse juurde kuuluvad järgnevad lisad:

1. Tee ehitusluba;
2. Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel;
3. Keskkonnamõjude eelhinnang.

## 6. RAKENDUSSÄTTED

Korralduse peale võib esitada Transpordiametile (Valge 4, 11413 Tallinn) vaide haldusmenetluse seaduses sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korraldusest teadasaamise päevast või päevast, millal oleks pidanud korraldusest teada saada või esitada kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seaduses sätestatud korras 30 päeva jooksul arvates korralduse teatavakstegemisest.

(allkirjastatud digitaalselt)

Kaie Kruusmaa

juhataja

planeerimise osakonna projekteerimise üksus