



## **Riigitee nr 41 Kärevere-Kärkna km 12,1-12,9 äärse jalgrattaja jalgte e põhiprojekti keskkonnamõju eelhinnang**

**Töö tellija:** Toner-Projekt OÜ

**Projekti tellija/otsustaja (KeHJS § 9 alusel):** Transpordiamet

**Töö koostaja:** Alkranel OÜ

**Projektijuht:** Elar Pöldvere

**Litsentseeritud isik:** Tanel Esperk  
(KMH litsents nr KMH0157)

**Tartu 2023**

**Publitseerimise üldandmed:**

- Töö koostatud – 19.07.2023. a.
- Koostajad:
  - Elar Põldvere (Alkranel OÜ).
  - Tanel Esperk (Alkranel OÜ).
  - Katrina Kaasik (Alkranel OÜ).
- Alkranel OÜ ([www.alkranel.ee](http://www.alkranel.ee)) – keskkonnaalased konsultatsioonid, aastast 1999.

# Sisukord

Sissejuhatus .....	4
1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga.....	5
2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus.....	9
3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algatamise vajalikkuse määramine .....	13
3.1. Maa ja maakasutus.....	13
3.2. Märgalad.....	14
3.3. Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad.....	14
3.4. Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale.....	14
3.5. Muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale).....	15
3.6. Maavarade kasutus .....	15
3.7. Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmeteke.....	15
3.8. Maastik (sh pinnavormid).....	16
3.9. Looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad) .....	16
3.10. Elanikkond (sh tiheasustusalad), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn.....	16
3.11. Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid .....	17
3.12. KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised.....	17
Kokkuvõte .....	18
Kasutatud materjalid.....	20

## Sissejuhatus

Käesoleva eelhindangu objektiks on Tartu maakonnas Tartu vallas Kärkna ja Võibla külades asuva riigitee nr 41 Kärevere-Kärkna km 12,1-12,9 äärsel jalgratta- ja jalgteel põhiprojekti tööversioon (Toner-Projekt OÜ, juuli 2023). Jalgratta- ja jalgteel rajatakse koos raudteetüübiga. Jalgratta- ja jalgteel rajamine toimub finantsiliselt ja tehniliselt kõige optimaalsemaid lahendusi kasutades, mh lahendatakse põhiprojektiga tehnovõrgud, liikluskorraldusvahendid, haljastus ja valgustus, et tagada liiklejatele parem liiklusohutus. Projektiga seotakse Kärkna küla, Kärkna raudteejaam ning riigimaantee nr 39 Tartu-Jõgeva äärsel jalgratta- ja jalgteel ühtseks tervikuks.

Eelhindangu tellijaks on Toner-Projekt OÜ ja töö koostajaks Alkranel OÜ. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projektile „Riigitee 41 Kärevere-Kärkna km 12,1-12,9 asuvale lõigule kergliiklustee ehitusprojekti koostamine“, mida teostab Toner-Projekt OÜ.

Eelnevalt nimetatud tööle on eelnenud analoogsed projektid:

1. Riigimaantee nr 41 Kärevere-Kärkna lõik II: Kärkna km 11,402-12,936 remondi tehniline projekt (töö nr 07.2/2010);
2. Riigimaantee nr 41 Kärevere-Kärkna äärsel jalgratta- ja jalgteel lõigus Kärkna raudteejaam-riigimaantee nr 39 Tartu-Jõgeva äärsel jalgratta- ja jalgteel (töö nr 11-2015).

Neist esimese projekti koosseisus on Alkranel OÜ poolt 2011. a koostatud **keskkonnamõjude eelhindang** (*Riigimaantee 41 Kärevere-Kärkna lõigu km 0,00-5,00 ja 11,4-12,9 remondi tehniline projekt. Keskkonnamõju eelhindang*). Käesoleva projekti suuremaks muutuseks võrreldes varasematega on äärekiviga lahendi kasutamine lõigus, kus kergliiklustee on viidud sõidutee serva ja piiratud kiirust sõiduteel 50 km/h.

Käesolevat eelhindangut saab eelkõige otsustaja (KeHJS § 9) kasutada täiendava töövahendina eelmainitud teelõigu kavandamisega seonduvates menetlusprotsessides. KMH algatamise vajalikkuse osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub mh KeHJS § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu), kui vastavad osapooled tuvastatakse.

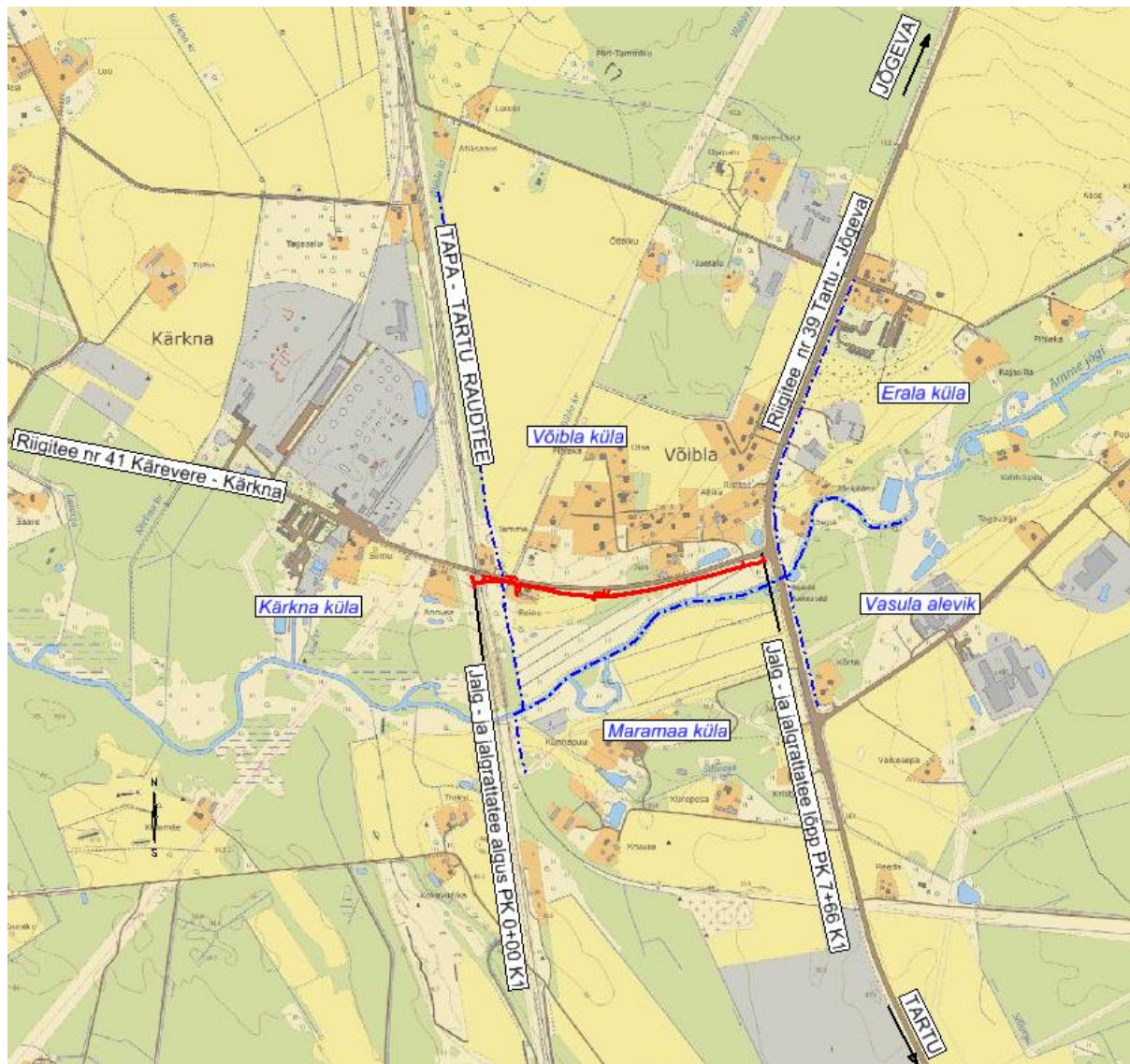
Eelhindangu koostamisel lähtutakse Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest ja väljakujunenud praktikast ning aktuaalsetest suunistest. KeHJS § 2<sup>2</sup> kohaselt on tegevus olulise keskkonnamõjuga, kui see võib eeldatavalt:

- ületada mõjuala keskkonnataluvust;
- põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi;
- seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

Dokumendi koostamisel lähtutakse muuhulgas juhendist „KMH/KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine“ (Kutsar, 2015; tellija Keskkonnaministeerium) ja eelhindangu ülesehitamisel arvestatakse ka dokumenti „Keskkonnamõju hindamise eelhindangu andmise juhend“ (Keskkonnaministeerium, 2017) ning „KMH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine“ (Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018). Natura 2000 alade osas on arvesse võetud ka Euroopa Komisjoni 28.09.2021. a dokumenti „Natura 2000 aladega seotud kavade ja projektide hindamine. Metoodilised suunised elupaikade direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 sätete kohta“.

# 1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga

Käesoleva KMH eelhinnangu objektiks on Tartu maakonnas Tartu vallas Kärkna ja Võibla külades asuva riigitee nr 41 Kärevere-Kärkna km 12,1-12,9 äärne jalgratta- ja jalgte (edaspidi ka kui kergliiklustee) koos raudteeületusega (vt joonist 1).



**Joonis 1.** Kavandatava tegevuse asukoht (kavandatav kergliiklustee märgitud punasega; sinised katkendjooned tähistavad projektiala ümbritsevaid suuremaid kraave ning Amme jõge). Aluskaart: Maaamet, 2023.

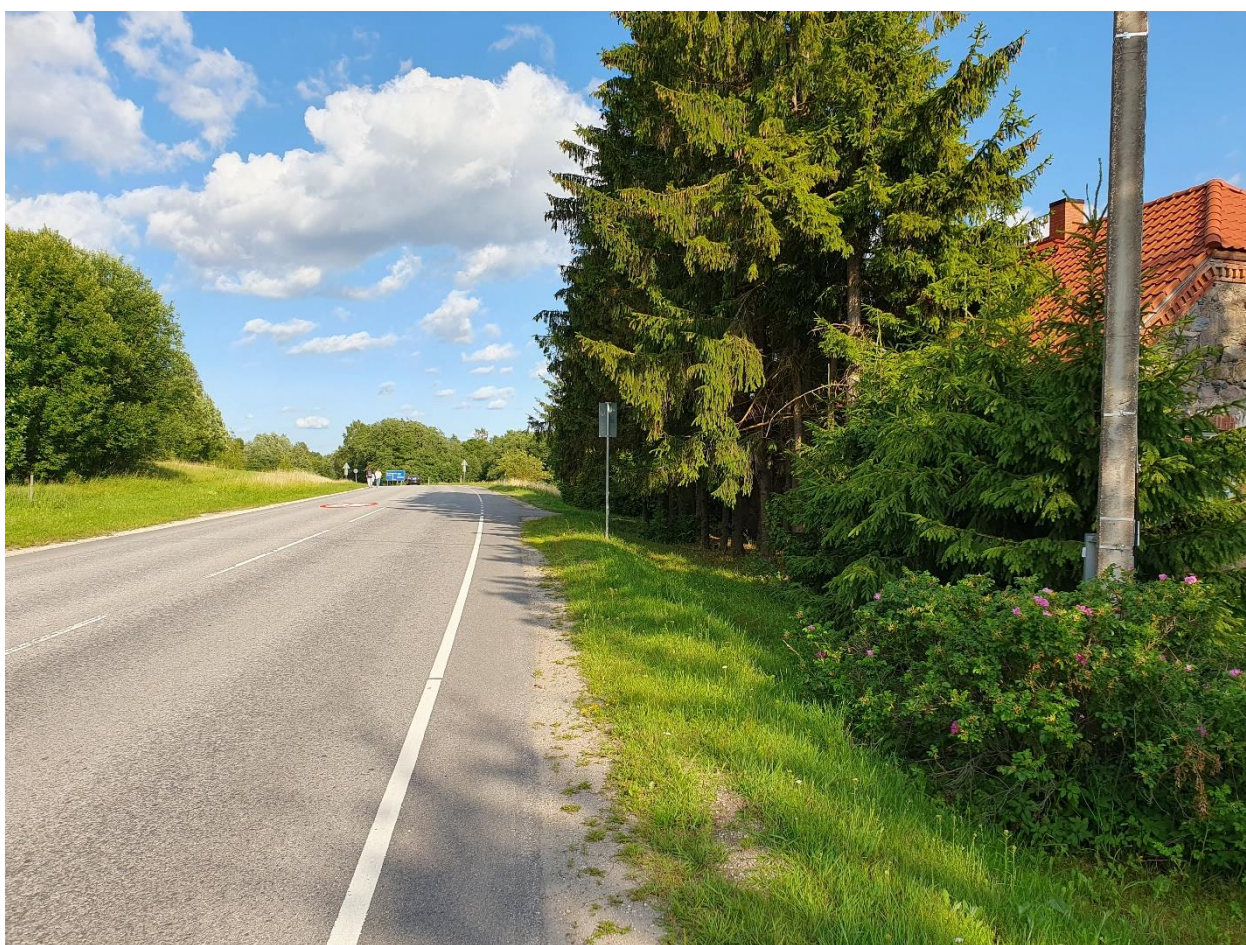
Hetkel on üks osa kergliiklusteest rajatud Kärkna külla ja teine kergliiklustee riigitee nr 39 Tartu-Jõgeva äärde, nende kahe kergliiklustee vahel puudub käesoleval ajal ühendus. Puuduva ühendustee pikkuseks on 766 m. Projekteeritav kergliiklustee algab Kärkna külast, Kärkna raudteejaama viivalt kergliiklusteel. Tööde käigus korrastatakse raudteejaama kergliiklustee osa, mis on ühenduseks Kärkna küla ja projekteeritava kergliiklustee vahel.

Projekti seletuskirjas olevas arvamuste ja kooskõlastuste koondtabelis on oma seisukohtasid käesoleva KMH eelhinnangu aluseks olevale projektile väljendanud:

- Keskkonnaamet 20.12.2022 kiri nr 6-2/22/24159-2;
- Põllumajandus- ja Toiduamet 14.12.2022 kiri nr 6.2-2/53665;
- AS Eesti Raudtee 22.12.2022 kiri nr 13-8/5186-1;

- Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) 23.12.2022 nr 16-12/22-17428-002;
- Tartu Vallavalitsus 14.12.2022 e-kiri;
- Klaose kinnistu 79401:003:0126;
- Reinu kinnistu 79401:003:0005.

Kavandatava kergliiklustee laiuseks on 3 m, välja arvatud Reinu kinnistu (79401:003:0005) äärne ala, kus laiuseks on 2,5 m seoses kergliiklustee mahtuvusega sõidutee ja Reinu kinnistu vahele – vt joonist 2. Kergliiklustee kitsamaks tegemise aluseks on projekti seletuskirjas olev tabel „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“, kus on välja toodud Reinu kinnistu omaniku, Tartu Vallavalitsuse ja Transpordiameti vahel toimunud koosoleku (28.10.2022) protokoll, mille otsusest lähtuvalt muudeti kergliiklustee laiust. Oluline on veel antud nõupidamisest välja tuua, et valgustusmasti kõrguseks fikseeriti 6 m ja valgustuspunkt suunaga kergliiklustee poole. Kergliiklustee ja kinnistu vahele kavandatud plankaia kõrguseks määrati 2 m ja kinnistu sisse mineva osa kõrguseks 1,3 m. Hoone keskmise akna asukohal tuleb plankaed asendada läbipaistva osaga.



**Joonis 2.** Vaade kavandatava kergliiklustee asukohale riigitee nr 41 ja Reinu kinnistu elamu vahelisel alal. Foto autor: Alkranel OÜ, 2023.

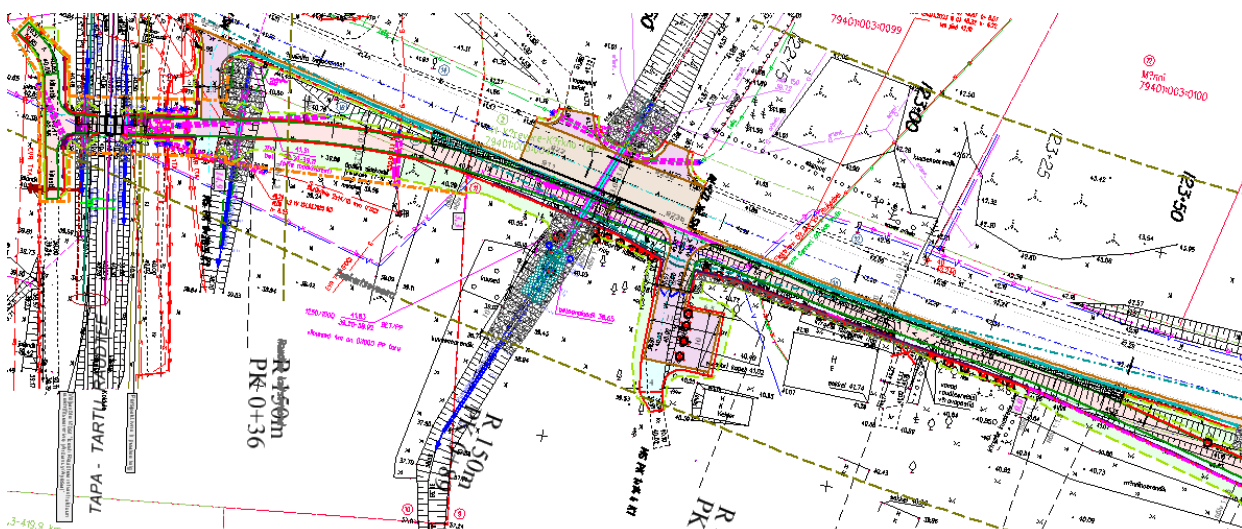
Lähtuvalt projekti töökoosoleku protokollist nr 2 (26.04.2023), rakendatakse Reinu kinnistu piirkonnas kiiruspiirangut 50 km/h ning sõidutee ja kergliiklustee vahele rajatakse äärekiviga lahend. Kinnistu omaniku ettepanekul suletakse liiklusohulik mahasõit ja korrastatakse (sh muudetakse ohutumaks) teine mahasõit kinnistule. Tegevuse tulemusel on antud asukohas normidele vastavad nähtavused nii sõiduteele kui ka rajatavale kergliiklusteele.

Kergliiklustee oluliseks osaks on ristumine Tapa-Tartu raudteega. AS Eesti Raudtee on oma 22.12.2022 kirjas nr 13-8/5186-1 Transpordiametile toonud välja järgmist: *Raudteeülekäigukoha asukoha valikul soovitame raudteemaa ulatuses juhinduda aktsiaseltsi Eesti Raudtee poolt 2015. aastal kooskõlastatud projektlahenduses „Riigimaantee nr 41 Kärevere – Kärkna äärde kavandatava jalgratta- ja jalgte. Lõik Kärkna raudteejaam – riigimaantee nr 39 Tartu – Jõgeva“ näidatud kergliiklustee asukohast (OÜ Toner-Projekt, töö nr 11/2015). Lähtudes eelnevast on raudtee ülekäigukoht jäetud paika varem projekteeritud asukohale.*

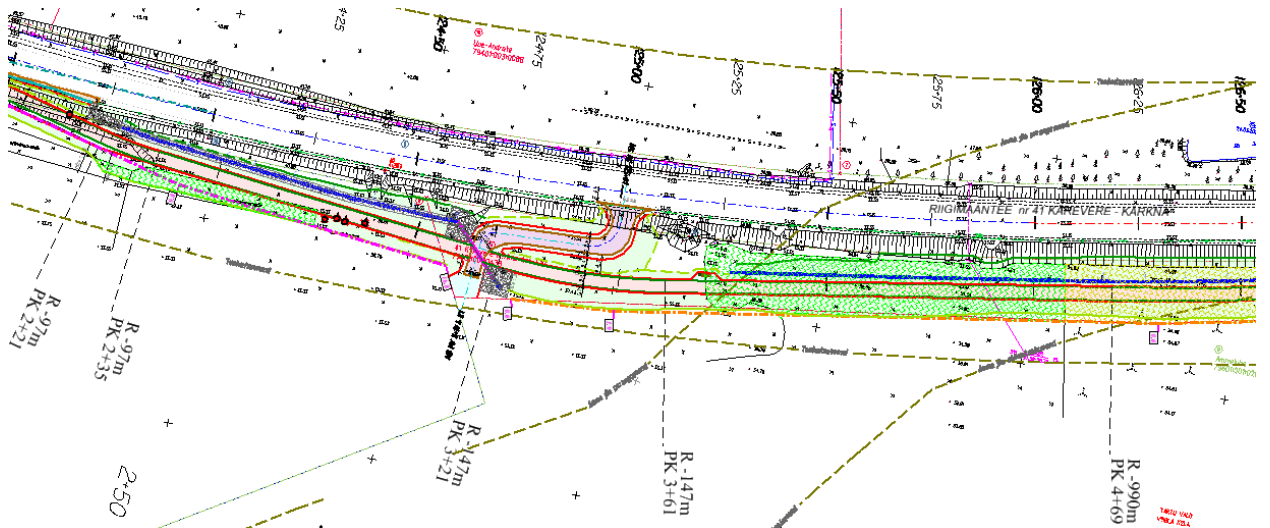
Põllumajandus- ja Toiduamet on oma 14.12.2022 kirjas nr 6.2-2/53665 Transpordiametile, mis oli suunatud kergliiklustee projekteerimistingimuste eelnõu tarbeks, välja toonud järgmist: *Kavandatav kergliiklustee ristub 41 Kärevere-Kärkna tee (katastritunnus 79401:003:0041) maaüksusel maaparandussüsteemi ehitise Hundi (maaparandussüsteemi/ehitise kood 2104090020010/002) eesvooluga (maanteetruup). Maaparandussüsteemi ehitise Hundi eesvoolule projekteerida vajadusel uus truup samaväärse läbimõõduga ja samale kõrgusele nagu on olemasolev truup või pikendada olemasolevat truupi. Ehitustööde käigus on kavandatud teelune truup asendada D=1200 mm terastruubiga ja pikendada see kergliiklustee alla. Muud alaga seotud maanteelused trüübid on kavandatud pikendada kergliiklustee alla ning rajada täiendavaid kraave väljavoolule juhtimaks trüüpidest tulevat vett olemasolevatesse kraavidesse. Kavandatava kergliiklustee rajamisega ei toimu materjalide vette paigaldamist ega nende eemaldamist veest, kavas on ainult ühe trüübi vahetamine (Võibla kraavil (VEE1040914)) ning teiste puhul trüüptide pikendamine kergliiklustee alla.*

TTJA 23.12.2022. a kirjas nr 16-12/22-17428-002 toodi mh välja, et raudtee kaitsevööndis on keelatud ohustada liiklust ja takistada nähtavust raudteel. Keskkonnaameti 20.12.2022. a kirjast nr 6-2/22/24159-2 nähtus, et Keskkonnaametil puudusid ettepanekud projekti koostamisele. Klaose maaüksuse omanik soovis kindlust, et mahasõidud säiliks. Esitatud tingimusi on ka edasistes tegevusjärgkudes järgitud.

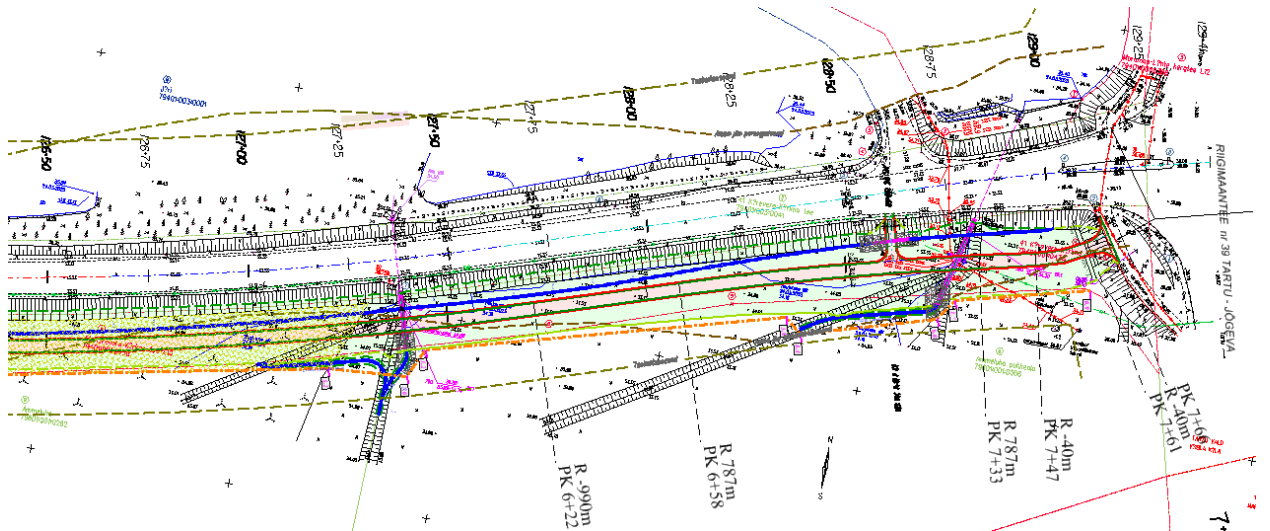
Käesolevaks ajaks on projekteeritava kergliiklustee asendiplaaniline lahend, raudteeületuskoht, pikiprofiilid, tüüp ja tööristlõiked saanud oma projektlahendi – vt jooniseid 3, 4 ja 5 (lõik kolme joonisena). Käesoleva projekti suuremaks muutuseks võrreldes varasematega on äärekiviga lahendi kasutamine lõigus, kus kergliiklustee on viidud sõidutee serva ja piiratud kiirust sõiduteel 50 km/h.



**Joonis 3.** Vaade projekteeritava kergliiklustee asendiplaanile, Tapa-Tartu raudtee asub joonisel vasakul. Allikas: väljavõte OÜ Toner-Projekt tööst nr 02/2023.



**Joonis 4.** Vaade projekteeritava kergliiklustee asendiplaanile. Allikas: väljavõte OÜ Toner-Projekt tööst nr 02/2023.



**Joonis 5.** Vaade projekteeritava kergliiklustee asendiplaanile. Allikas: väljavõte OÜ Toner-Projekt tööst nr 02/2023.



## 2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus

Peatüki koostamisel on arvestatud esimeses peatükis, juhendmaterjalides ning avalikult ja erialaselt kasutatavates andmebaasides sisalduvat teavet. Andmebaasidena kasutatakse peamiselt EELIS programmi (Eesti Looduse Infosüsteem – Keskkonnaagentuur (11.07.2023. a)) ja Maaameti kaardirakendusi (2023). Töös on lähialana käsitletud kavandatavast jalgratta- ja jalgteest 50 m raadiuses olevat ala, taustinformatsiooni edastamiseks on käsitletud ka laiemat ala.

Käesolevas töös kirjeldatav tegevus jääb Tartu maakonda, Tartu valla (sh ajaloolise Tartu valla) territooriumile, Kärkna ja Võibla küladesse. Tartu valla andmetel elas 1. juuli 2023. a seisuga vallas 12 997 elanikku, kellest ca 2% elas Kärkna külas ning 1% Võibla külas. Kergliiklejate seisukohast on asjakohane esile tuua, et Amme jõe ja riigitee nr 41 Kärevere-Kärkna vahel, riigitee nr 39 lähistel asub Kärkna puhkekoht ehk Ammeluha puhkeala, kus on loodud võimalused vabas õhus aja veetmiseks (lõkkekoht, grillimisplats, pingid-lauad) – vt joonist 6.

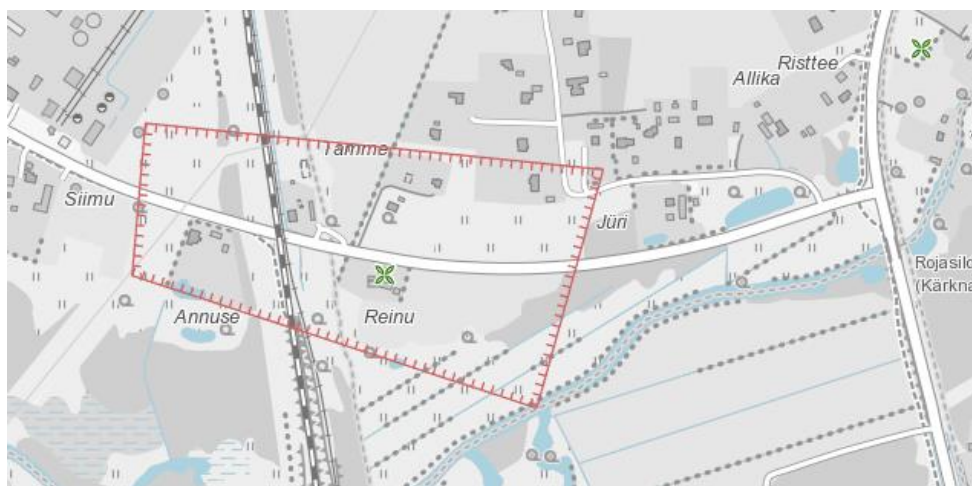


Joonis 6. Vaade Ammeluha puhkealale riigitee nr 39 suunas. Foto autor: Alkranel OÜ, 2023.

**Alljärgnevalt on esitatud ülevaade peamistest (arvestades mh tegevuse iseloomu) ja kõrgematest planeerimisdokumentidest ning arengudokumentidest paikkonna osas. Vastavale infole järgneb ka paikkonna muude asjakohaste aspektide kirjelduste osa.**

**Tartu maakonnaplaneeringu 2030+** (2019) järgi asub kavandatava tegevuse ala olemasoleva tiheasumi alal ning tootmis-, äri- ja logistikaalal, lisaks piirneb kavandatav kergliiklustee roheline võrgustiku toimimise tagamiseks vajaliku alaga. **Tartu valla üldplaneeringu** (ÜP; 2022) alusel on üheks liikuvuse üldiseks põhimõtteks pöörata enam tähelepanu vähemkaitstud liiklejatele ehk jalakäijatele ja jalgratturitele. ÜP-s on välja toodud kergliiklusteede täpsemal ja täiendaval

planeerimisel mh järgnevat: *kergliiklustee täpne paiknemine, valgustus ja ruumivajadus (nt teepool, täpne algus- ja lõpp-punkt (peab olema loogiline ja vajadustest lähtuv), tee/tänavava ületuskohad, paiknemine maaüksusel vms)* ning liigitus määrata liigilt täpsema planeeringu või projektiga, arvestades sh tee või raudtee omaniku poolt väljastatud tehnilisi tingimusi ning kehtivaid norme ja regulatsioone. Osaliselt piirneb kavandatav kergliiklustee ÜP-s määratud roheline võrgustiku koridoriga. Tartu valla ÜP järgi jääb projektilale ja selle lähipiirkonda arheoloogiatundlik ala (vt joonist 7). ÜP kohaselt on Muinsuskaitseamet kaardistanud teadaolevad ja võimalikud arheoloogiliselt väärtuslikud alad, kus võib kõige tõenäolisemalt olla säilinud jälgi muinas- ja keskaegsetest asustusüksustest (sh elupaigad, matmispaigad, tööpaigad jne). Arendustegevuse kavandamisel arheoloogiatundlikel aladel tuleb arheoloogilise kultuurikihi olemasolu võimalusega arvestada ning leiu puhul tegevustes lähtuda muinsuskaitseadusest.



**Joonis 7.** Väljavõte Tartu valla üldplaneeringust, punasega on tähistatud arheoloogiatundlik ala (vt ka joonist 9). Allikas: Tartu valla üldplaneering, 2022.

**Tartu valla arengukavas 2022-2030** (2022) on välja toodud ühe strateegilise arengusuunana „Targalt planeeritud Tartu vald“, mille alamarengusuunaks on „ligipääsetav Tartu vald“: *Tartu valla teedevõrgustik ja ühistranspordi süsteem soosivad säästlikke liikumisviise. Lühikeste vahemaade läbimiseks kasutatakse eelistatavalt jalgsi ja jalgrattaga liikumist, pikemad vahemaad läbitakse ühistranspordi või autoga. Tartu valla teedevõrgustik on optimaalne, sidudes omavahel kõik piirkonnakeskused mittetolmavate sõiduteedega, mis on turvalised kasutada ka jalgsi või jalgrattaga liiklemiseks. Tartu vallas on loodud jalg- ja jalgrattateede võrgustik, mis võimaldab turvaliselt liikuda oluliste sihtpunktide vahel autoliiklusest eraldi.*

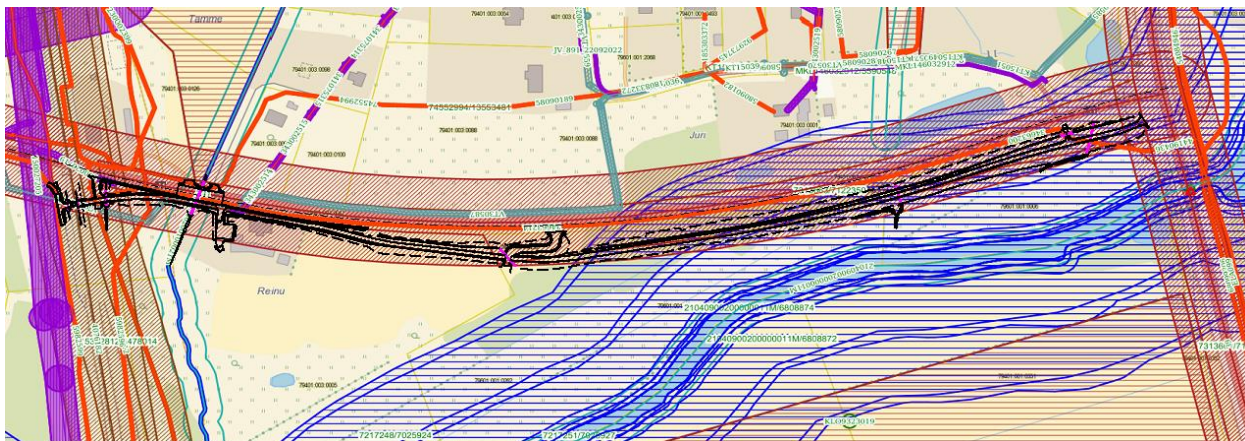
Kehtivaid detailplaneeringuid kavandatava tegevuse alal ja selle lähialal ei leidu. Tapa-Tartu raudtee osas on väljastatud raudteeliini elektrifitseerimise projekteerimistingimused, millega käesoleva KMH eelhinnangu aluseks olev projekt ka arvestab.

Kavandatava kergliiklustee lähialasse (lähimas punktis) jääb Amme jõgi (VEE1040900). Amme jõgi on avalikult kasutatav veekogu ning kuulub osaliste lõikudena riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude (maaparandussüsteemi kood/ehitise kood 2104090020000/001) loetellu. **Ida-Eesti vesikonna veemajanduskava 2022-2027** (2022) järgi kuulub kavandatava tegevuse lähialal paiknev Amme jõgi veekogumisse Amme Kaiavere järvest suudmeni, mille koondseisund oli 2019...2021. a andmete järgi hea (2027. a eesmärk seisundit hoida, peamine koormusohut põllumajandus ehk väetiste kasutamine). Lisaks ühiseesvoolule Amme jõgi, jääb piirkonda ka maaparandussüsteem Hundi (2104090020010/002), mille esvool Võibla kraav (VEE1040914; mitte avalik veekogu) ristub kavandatava kergliiklusteedega (vt ka ptk 1). Võibla kraavi veemajanduskavas eraldi käsitletud ei ole.

Projekteeritav kergliiklustee (jalgratta- ja jalgte) läbib mitmeid piirangu- ja kaitsevööndeid:

1. teekaitsevöönd – 30 m äärmise sõiduraja servast;
2. raudtee kaitsevöönd – 30 m rööpme teljest (mitmerööpmelistel raudteedel ja jaamades äärmise rööpme teljest);
3. Amme jõe piirangu- ja ehituskeeluvöönd – 100 ja 50 m jõe kaldast;
4. maaparandussüsteemi eesvoolu (Võibla kraav) kaitsevöönd – 12 m eesvoolust;
5. tehnovõrkude kaitsevöönd (maakaabelliin, õhuliin kuni 1kV, keskpingeliin 1-20kV) – vastavalt 1 m, 2 m ja 3-10 m (sõltuvalt juhtmest) teljest mõlemale poole;
6. ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni kaitsevöönd (maa-alune vee- ja kanalisatsioonisurvatoristik alla 250 mm) – 2 m teljest mõlemale poole.

Allolevatel joonistel 8 ja 9 on väljavõtted Maa-ameti ja Tartu valla üldplaneeringu kaartidelt, millele on eskiisina lisatud projekteritav kergliiklustee. Mõlemal juhul on näha, et kergliiklustee ulatub Amme jõe ehituskeeluvööndisse u 165 m ulatuses. Joonisel 9 (väljavõte Tartu valla üldplaneeringust) on näha katkendlik punane joon riigimaanteel (nr 41), mis tähistab perspektiivse kergliiklustee kavandamist. Seega ei ole kergliiklustee kavandamine riigitee äärde vastuolus üldplaneeringuga ega seega ka looduskaitseadusega. Varasemates projektides on kergliiklustee asukoht fikseeritud ning Tartu valla poolt omistatud ja moodustatud transpordimaa katastriüksus kergliiklustee ehitamiseks.



**Joonis 8.** Vaade projekteeritava kergliiklustee (mustaga) lähimbruse piirangute ja kaitsevöönditele. Allikas: Maa-amet, 2023.



**Joonis 9.** Väljavõte Tartu valla üldplaneeringust, vaade projekteeritava kergliiklustee (mustaga) lähimbruse piirangute ja kaitsevöönditele. Kollasega on märgitud elamumaa, roheline ruudustikuga on märgitud roheline võrgustiku koridor. Allikas: Tartu valla üldplaneering, 2022.

Nii sõidutee raudteeületus kui ka jalakäija ülekäigukoht jäävad suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohualasse, milleks on AS-i Tartu Terminal kütuseterminal. Maa-ameti andmetel (2023) on piirkonnas põhjavesi nõrgalt kaitstud. Kavandatava kergliiklustee alal ega lähialal ei asu Maa-ameti alusel maardlaid, puurkaeve, reostusohuga seotud kitsendusi ega kultuurimälestisi. Pärandkultuuriobjektidest asub kavandatava kergliiklustee lähialal Kulla-Jüri kõrts (reg. nr 794:KOR:003), mis käesoleval ajal on säilinud ning kasutusel Reinu kinnistu (79401:003:0005) elamuna.

EELIS andmetel (11.07.2023) piirneb kavandatava kergliiklustee lähiala osaliselt II kaitsekategooria liigi veelendlase (*Myotis daubentonii*) toitumisalaga (KLO9104472), viimane kinnitatud vaatlus toimus 2001. aastal. Veelendlase leiukoht kattub Amme jõega. Teisi kaitstavaid loodusobjekte kavandatava tegevuse alal või lähialal ei asu. Lähim looduskaitseala – Kärevere looduskaitseala (KLO1000600) – asub u 2,5 km kaugusel, kus ühtlasi asuvad ka lähimad Natura 2000 võrgustikku kuuluvad Kärevere loodus- (RAH0000626) ja linnuala (RAH0000633).

### 3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algatamise vajalikkuse määramine

**Tegevuse elluviimisega seonduva analüüsimisel** arvestatakse mõju (otsene või kaudne) suurust ja ruumilist ulatust (nt geograafiline või mõjutatavate (inimesed vm) hulk) ning võimalikkust ehk tõenäosust, tugevust, kestvust, sagedust ja pöörduvust, sh kumulatiivsust ja koosmõju ning õnnetuste esinemise võimalikkust (ka alad, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada).

Järgnevas loetelus on välja toodud teemad (KeHJS § 6<sup>1</sup> lg 5 põhjal), mille puhul võivad tegevuse elluviimisel kaasneda olulised keskkonnaprobleemid ehk negatiivsed mõjud, kui vastavad seosed tuvastatakse. Lisaks tuuakse välja ka mõjude tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise täiendavad võimalused, kui see osutub vajalikuks. Teemad on järgnevad:

- maa ja maakasutus;
- märgalad;
- jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad;
- veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale;
- õhk ja kliima (sh oht keskkonnale);
- maavarade kasutus;
- ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete;
- maastik (sh pinnavormid) ning muld ja pinnas (sh oht keskkonnale);
- looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad);
- elanikkond (sh tiheasustusalad), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) – mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn;
- suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid.

Alljärgnevalt on eelnevalt esitatud loetelu teemad täpsemalt lahti kirjutatud alampeatükkide kaupa. Peatükkide sisustamisel on arvestatud peatükkides 1 ja 2 toodud teavet. Peatükis (edaspidi ptk) 3.12 võetakse kokku tulemused ehk antakse suunised KMH algatamise vajalikkuse või mittevajalikkuse osas.

#### 3.1. Maa ja maakasutus

Kergliiklustee rajamine (ptk 1) ei mõjuta maad ja maakasutust pikemas perspektiivis negatiivselt. Kergliiklustee rajamine (kooskõlas ka kõrgemate strateegiliste dokumentidega) mõjub pigem positiivselt piirkonna väärtusele ning võimaldab mh ohutumat külastatavust Kärkna puhkekohale (Ammeluha puhkeala) Amme jõe ääres. Küll aga võidakse seada kergliiklustee rajamise käigus maakasutusele ajutisi piiranguid, mis on tööde teostamise ajal vältimatud, näiteks liikluskorralduslikud muudatused või mürahäiring, seda eelkõige Reinu kinnistu suhtes. Siiski ei ole tööde teostamise aegsed aspektid sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist. Käesolevas ptk-s esitatud meede vähendab võimalike lühiajaliste häiringute tekke võimalusi ja tuleneb ka keskkonnaseadustiku üldosa seaduse §-st 10.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- ehitustööde tegemist vältida õhtusel ja öisel ajal (21.00–7.00). 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.

## 3.2. Märjalad

Kavandatava tegevusega hõlmatud alal ei ole otsest seotust märjaladega. **Seega puudub ka negatiivne (ebasoodne) mõju või selle eeldus.**

## 3.3. Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad

Tegevuse asukoht on seotud osaliselt Amme jõe lammialaga. Kergliiklustee rajatakse maantee äärde, kuhu ulatub täna Amme jõe lammiala. Kergliiklustee rajamisega lammiala kitseneb maantee ääres u 12-15 m. Prognoositava kõrgvee 35,15 korral oleks üle ujutava ala lõigu pikkuseks kavandatava kergliiklustee ääres u 320 m. Kergliiklustee (kõrgvee mõjuulatusest tee tasapind väljas) rajamine (ptk 1) ei mõjuta oluliselt lammiala vähenemist ning sellega seotud üleujutusriskide alla jäävate alade laienemist. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid.**

## 3.4. Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale

Merekeskkonnaga seosed puuduvad. Kergliiklustee rajamine (ptk 1) ei mõjuta teemaga seostuvaid veeressursse, sh neid, mis on paikkonnas, oluliselt negatiivselt. Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldavad käesoleva töö ptk 3 muud alapterikud.

Täiendavaid kraave Amme jõe suunas ei ole kavandatud rajada ning ehitustegevuse käigus sademevee äravoolu põhimõtteid ei muudeta. Jalg- ja jalgrattatee ehituse tarbeks rajatakse olemasolevatele kraavidele trüübid ning vajadusel pikendatakse maanteearupe. Trüüpide ajakohastamisel on tööde mahud veekogudes alla 100 m<sup>3</sup>, seega järgides ka Keskkonnaameti suuniseid (<https://keskkonnaamet.ee/keskkonnakasutus-keskkonnatasu/vesi/registreeringud-ja-raie-veekaitsevoondis#silla-voi-truubi-ehi>, 2023) tuleb Võibla kraavil trüübi vahetamisele eelnevalt taotleda asjakohane registreering. Arvestades mh tegevuse mastaapi, ei ole sademevee käitlemisega seonduvaga ette näha oluliste ebasoodsate mõjude teket. Küll aga on vaja ehitustööde aegsete ohtude esinemise võimalusi (vastavale teemavaldkonnale) täiendavalt minimeerida (meetmete loetelu antud allpool). Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat (ehitustingimused):**

- registreerida veekeskkonnariskiga tegevus (Võibla kraavil trüübi vahetamisel) enne projektiga ettenähtud trüübi vahetamise (tööde maht veekeskkonnas < 100 m<sup>3</sup>) realiseerimist. Keskkonnaametile esitada taotlus vähemalt üks kuu enne tegevusega alustamist;
- ehitustööd teostada madalvee perioodil, et oleks tagatud kergliiklustee süvendi kaevamine kuivades oludes. Valingvihmade korral tööd peatada ja vältida pinnaste valgumist kraavidesse, töötsoonist välja poole, sh lammialale. Oodata valingvihma lõppemist ja veetaseme langust töötsoonis;
- ehitustööde perioodil ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus korraldada selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Lammialal masinate parkimine, tankimine, hooldus jms on keelatud. Lubatud on ainult ehitustegevus piiratud alal, töötsoonis;
- ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, kütuse jms hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad rajada lammialast kaugemale, põhiprojektis väljatoodud mahasõidust PK 3+15 Kärkna poole;

- tööde teostusel tuleb ehitusaegse reostuse vältimiseks kinni pidada naftasaaduste käitlemisnõuetest. Masinaid pesta selleks rajatud spetsiaalsetes kohtades. Kütuste ja õlide käitlemiskohtade juures tuleb tagada naftasaadusi siduva absorbendi (nt saepuru) olemasolu.

### 3.5. Muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)

Kergliiklustee rajamine (ptk 1) ei mõjuta eelnevalt nimetatud aspekte (sh lõhnaäiringute tekke võimalikkus), vastavas ümbruskonnas, negatiivselt. Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3. Kergliiklustee alusel alal on vajalik loodusliku pinnase ja mullakihi eemaldamine ja tee aluses osas hävib looduslik pinnas paratamatult. Kuid arvestades kergliiklustee väikest laiust ja selle paiknemist paralleelselt olemasoleva maanteega, ei kaasne antud asjaoluga olulist mõju. Kergliiklusvahendite kasutamisel ei paisata välisõhku saasteaineid ega kasvuhoonegaase. Kergliiklustee kasutamisega kaasneb mõningane kasvuhoonegaaside emissiooni vähenemine, sest tee võimaldab teatud piirideni asendada kohalikku liiklust saastevaba jalg- ja jalgrattaliiklusega. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid.**

### 3.6. Maavarade kasutus

Projektala ei asu teadaolevalt maavararessurssidel (maardlad), vt ka ptk 2. Objekti jaoks kasutatav ehitusmaterjal on tarbitud eesmärgipäraselt, põhjustamata mõjusid sellistele ressurssidele või teistele, kes neid tarbida võiksid. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid.**

### 3.7. Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete

Kergliiklustee rajamine (ptk 1) ei mõjuta eelnevalt nimetatud aspekte oluliselt negatiivselt (tulenevalt ka taustinfost, vt ptk 1 ja 2). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3. Küll aga on vaja ehitustööaegsete ohtude esinemise võimalusi (vastavale teemavaldkonnale) täiendavalt minimeerida (meetmete loetelu antud allpool). Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid, mida tööde ajal kasutatakse. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata (nt kooritud pinnas), tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Teetruupide rajamisel (sh truupide väljavoolu ühendamine olemasolevate kraavidega) väljakaevatud pinnast kohapeale mitte ladustada, vaid viia pinnas selleks ettenähtud ladustuskohta. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine;
- ehituse käigus väljakaevatav tee-ehituseks sobilik materjal tuleb ära kasutada objekti piires. See tähendab, et kui teesüvendi väljakaevamisel saadav pinnas (materjal) vastab tee muldkehale esitatud nõuetele, tuleb see ära kasutada objekti piires uue muldkeha (muldkeha laiendi) täitmisel. Väljakaevatav kasvumuld ära kasutada haljastuse taastamise protsessis. Pärast tööde teostust peab piirkond jääma korrastatud (sh raiejäätmed koristatud).

### **3.8. Maastik (sh pinnavormid)**

Ptk 1 esitatud projekti sisu arvestades ei muudeta ümbruskonna (sh ptk 2) maastikku (sh pinnavorme) määral, mis võiks esile tuua negatiivseid (ebasoodsaid) mõjusid, sh kinnisvarale ja selle väärtusele, mis on maakasutusega ja ka maastikuga (sh pinnavormidega) seostatav. Pigem suureneb piirkonna väärtus, kui piirkonda rajatakse kergliiklustee, mis võimaldab jalgsikäijatel ja jalgratturitel ohutumalt liikuda. Ptk-s esitatud hinnang arvestab ka ptk 3.1, 3.3, 3.4, 3.5 ning 3.10 esitatud teavet. **Kokkuvõtvalt ei ole ette näha negatiivsete (ebasoodsate) mõjude avaldumist.**

### **3.9. Looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad)**

Arvestades kavandatava tegevuse kohta kogutud teavet ja iseloomu (kergliiklustee rajamine), ei ole põhjust ette näha olulise ebasoodsa mõju kaasnemist looduskaitsealade alusel kaitstavatele loodusobjektidele ning ka looduslikule mitmekesisusele üldiselt. Mh on esitatud järelduse puhul arvestatud ka Amme jõe piirkonnas leitud II kaitsekategooria liigi veelendlase (*Myotis daubentonii*) toitumisala ning Tartu valla ÜP-s määratud roheline võrgustiku koridori paiknemisega kavandatava suhtes.

Eelnevas lõigus kirjeldatu puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3. Seega toetudes ka piirkonna omapärale (vt ptk 2) ning projekti mahule, ei ole alust ette näha oluliste negatiivsete häiringute avaldumist käsitletud teemavaldkonna aspektidele. Küll aga on vaja ehitustööaegsete ohtude esinemise võimalusi (vastavale teemavaldkonnale) täiendavalt minimeerida (meetme loetelu antud allpool).

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatut tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- üldise raierahu printsiibi järgimiseks võimalusel raietöid mitte teostada lindude pesitsusperioodil (mai kuust kuni augusti kuu lõpuni).

### **3.10. Elanikkond (sh tiheasustusala), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn**

Kergliiklustee rajamine (ptk 1) ei mõjuta eelnevalt nimetatud aspekte (mh lähtudes hajaasustusest ja paikkonna üldisest maakasutusest) oluliselt negatiivselt (tulenevalt ka taustinfost, vt ptk 1 ja 2). Kergliiklustee rajamine mõjub pigem positiivselt piirkonna maakasutusvõimalustele.

Müraga seonduvaid teemasid on kajastatud juba ptk 3.1. Ehitustöödel tekib vibratsioon muldkeha ehituse käigus, kui seda tihendatakse vibrorullidega. Seega toetudes ka piirkonna omapärale (vt ptk 2) ning projekti mahule, ei ole alust ette näha oluliste negatiivsete häiringute avaldumist käsitletud teemavaldkonna aspektidele (siiski on allpool esitatud meede vähete häiringuohutude minimeerimiseks). Valguse, soojuse, kiirguse ning lõhna häiringud ei ole käesoleval juhul aktuaalsed. Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3.



**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatud tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- kaevetöödel arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile;
- vibratsiooni leevendamiseks tundlikumates piirkondades (pärändkultuuriobjekt Reinu maaiüksus (79401:003:0005)) piirata vibrorullide kasutamist ning kasutada raskeid staatilisi rulle (tihendades pinnast tehnovõrkude piirkonnas). Selleks, et saavutada nõutud tihendustegur, tuleb rajada muldkeha (muldkeha laiendus) õhemate kihtidena.

### **3.11. Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid**

Kergliiklustee rajamise koosseisus on ka raudteeülekäigu projekteerimine ja ehitamine. Valed ehitusvõtted, nõuetest mittekinnipidamine või ettekirjutuste eiramine võivad viia suurõnnetuse tekkeni. Kooskõlastatud projekt, nõuetest ja ettekirjutustest kinnipidamine välistavad õnnetuse tekke võimalust ja vähendavad riske õnnetuse tekkeks. Järgides eelnevat (eraldi rõhutatud ka meetmena), ei kaasne kavandatava tegevusega täiendavaid ohtlikke olukordi (suurõnnetusi/katastroofe) ega ka riigipiiriüleseid mõjusid. Seega tegevus ei lisa täiendavaid ohtusid tavapärasesse keskkonda, arvestades mh tegevuse mastaabiga.

**Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatud tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat (ehitustingimused):**

- selleks, et suurõnnetust ei tekiks, tuleb projekt ja hilisem ehitustegevus teostada vastavalt AS Eesti Raudtee ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet poolt väljastatud nõuetele, ettekirjutustele, heale ehitustavale, sh ehitusmaterjalide ladustamise nõuetele raudtee kaitsevööndi piirkonnas. Raudtee kaitsevööndis on keelatud ohustada liiklust ja takistada nähtavust raudteel.

### **3.12. KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised**

Eelhinnang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk 3.1-3.11 esitatud infost, ei ole kavandatavaga oluliselt negatiivse (ebasoodsa) keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada ptk 3.1, 3.4, 3.7, 3.9, 3.10 ja 3.11 toodud meetmeid. Eraldi ja täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks. **Eeltoodu alusel asub töö koostaja seisukohale, et ei ole vajadust KMH protsessi algatada. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Transpordiamet) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks.** Otsustaja saab otsustada ka dokumendis esitatud tingimuste/soovituste/seire parameetrite lõpliku rakendamise üle.

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Projekti koostamisel on juba koostööd tehtud ametkondadega (Keskkonnaamet, Põllumajandus- ja Toiduamet, Tarbijakaitse ja Tehnilise järelevalve Amet, kohalik omavalitsus), kelle osas võiks kaaluda terminit „asjaomane asutus“. Olemasoleva õigusruumi ja töö käigus selgunud asjaolude alusel ei ole eelnimetatud ametkondade täiendav kaasamine primaarne. Samas edasise otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.

## Kokkuvõte

Käesoleva eelhinnangu objektiks oli Tartu maakonnas Tartu vallas Kärkna ja Võibla külades asuva riigitee nr 41 Kärevere-Kärkna km 12,1-12,9 äärsel jalgratta- ja jalgteel põhiprojekti tööversioon (Toner-Projekt OÜ, juuli 2023). Jalgratta- ja jalgteel rajatakse koos raudteeületusega (edaspidi ka kergliiklustee). Jalgratta- ja jalgteel rajamine toimuks finantsiliselt ja tehniliselt kõige optimaalsemaid lahendusi kasutades, mh lahendatakse põhiprojektiga tehnovõrgud, liikluskorraldusvahendid, haljastus ja valgustus, et tagada liiklejatele parem liiklusohutus. Projektiga seotakse Kärkna küla, Kärkna raudteejaam ning riigimaantee nr 39 Tartu-Jõgeva äärne jalgratta- ja jalgteel ühtseks tervikuks.

Eelhinnangu tellijaks on Toner-Projekt OÜ ja töö koostajaks Alkranel OÜ. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projektile: „Riigitee 41 Kärevere-Kärkna km 12,1-12,9 asuvale lõigule kergliiklustee ehitusprojekti koostamine“ (teostab Toner-Projekt OÜ). Käesolevat eelhinnangut saab eelkõige Transpordiamet (otsustaja) kasutada täiendava töövahendina põhiprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides.

Eelhinnang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine.

**Tulemused** – lähtudes ptk 3.12 esitatud infost, ei ole kavandatavaga oluliselt negatiivse (ebasoodsa) keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada ptk 3.1, 3.4, 3.7, 3.9, 3.10 ja 3.11 toodud meetmeid. Eraldi ja täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks. Otsustaja saab otsustada ka esitatud tingimuste/soovituste/seire parameetrite rakendamise üle, mis eelhinnangu järgselt olid alljärgnevad:

- Ptk 3.1 (ehitusaegne meede) - ehitustööde tegemist vältida öhtusel ja öisel ajal (21.00–7.00). 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.
- Ptk 3.4 (ehituse eelsed ja aegsed meetmed);
  - registreerida veekeskkonnariskiga tegevus (Võibla kraavil truubi vahetamisel) enne projektiga ettenähtud truubi vahetamise (tööde maht veekeskkonnas < 100 m<sup>3</sup>) realiseerimist. Keskkonnaametile esitada taotlus vähemalt üks kuu enne tegevusega alustamist.
  - ehitustööd teostada madalvee perioodil, et oleks tagatud kergliiklustee süvendi kaevamine kuivades oludes. Valingvihmade korral tööd peatada ja vältida pinnaste valgumist kraavidesse, töötsoonist välja poole, sh lammialale. Oodata valingvihma lõppemist ja veetaseme langust töötsoonis.
  - ehitustööde perioodil ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus korraldada selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Lammialal masinate parkimine, tankimine, hooldus jms on keelatud. Lubatud on ainult ehitustegevus piiratud alal, töötsoonis.
  - ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, kütuse jms hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad rajada lammialast kaugemale, põhiprojektis väljatoodud mahasõidust PK 3+15 Kärkna poole.
  - tööde teostusel tuleb ehitusaegse reostuse vältimiseks kinni pidada naftasaaduste käitlemisnõuetest. Masinaid pesta selleks rajatud spetsiaalsetes kohtades. Kütuste ja õlide käitlemiskohtade juures tuleb tagada naftasaadusi siduva absorbendi (nt saepuru) olemasolu.
- Ptk 3.7 (ehitusaegsed meetmed);
  - tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid, mida tööde ajal kasutatakse. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata (nt kooritud pinnas), tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Teetruupide

- rajamisel (sh truupide väljavoolu ühendamise olemasolevate kraavidega) väljakaevatud pinnast kohapeale mitte ladustada, vaid viia pinnas selleks ettenähtud ladustuskohale. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine.
- ehituse käigus väljakaevatav tee-ehituseks sobilik materjal tuleb ära kasutada objekti piires. See tähendab, et kui teesüvendi väljakaevamisel saadav pinnas (materjal) vastab tee muldkehale esitatud nõuetele, tuleb see ära kasutada objekti piires uue muldkeha (muldkeha laiendi) täitmisel. Väljakaevatav kasvumuld ära kasutada haljastuse taastamise protsessis. Pärast tööde teostust peab piirkond jääma korrastatud (sh raiejäätmed koristatud).
  - Ptk 3.9 (ehitusaegne meede) - üldise raierahu printsiibi järgimiseks võimalusel raietöid mitte teostada lindude pesitsusperioodil (mai kuust kuni augusti kuu lõpuni).
  - Ptk 3.10 (ehitusaegsed meetmed);
    - kaevetöödel arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile;
    - vibratsiooni leevendamiseks tundlikumates piirkondades (pärandkultuuriobjekt Reinu maaüksus (79401:003:0005)) piirata vibrorullide kasutamist ning kasutada raskeid staatilisi rulle (tihendades pinnast tehnovõrkude piirkonnas). Selleks, et saavutada nõutud tihendustegur, tuleb rajada muldkeha (muldkeha laiendus) õhemate kihtidena.
  - Ptk 3.11 (meede mh ehitusaega) - selleks, et suurõnnetust ei tekiks, tuleb projekt ja hilisem ehitustegevus teostada vastavalt AS Eesti Raudtee ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet poolt väljastatud nõuetele, ettekirjutustele, heale ehitustavale, sh ehitusmaterjalide ladustamise nõuetele raudtee kaitsevööndi piirkonnas. Raudtee kaitsevööndis on keelatud ohustada liiklust ja takistada nähtavust raudteel.

**Eeltoodu alusel asub töö koostaja seisukohale, et ei ole vajadust KMH protsessi algatada. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Transpordiamet) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks. Otsustaja saab otsustada ka dokumendis esitatud tingimuste/soovituste/seire parameetrite lõpliku rakendamise üle.**

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Projekti koostamisel on juba koostööd tehtud ametkondadega (Keskkonnaamet, Põllumajandus- ja Toiduamet, Tarbijakaitse ja Tehnilise järelevalve Amet, kohalik omavalitsus), kelle osas võiks kaaluda terminit „asjaomane asutus“. Olemasoleva õigusruumi ja töö käigus selgunud asjaolude alusel ei ole eelnimetatud ametkondade täiendav kaasamine primaarne. Samas edasise **otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.**

## Kasutatud materjalid

Esitatud olulisim materjalide loetelu (arvestades ka varasemas dokumendis esitatud ehk juba teostatud viitamisi nt õigusaktidele jms):

1. Eelhindamine KMH/KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine. Riin Kutsar, 2015.
2. Eelhindamise KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine. Riin Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018.
3. EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem – Keskkonnaagentuur), 11.07.2023. a.
4. Ida-Eesti vesikonna veemajanduskava 2022-2027. Keskkonnaministeerium (alates 01.07.2023 Kliimaministeerium), 2022.
5. Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus, 2023.
6. Maa-ameti kaardirakendused, 2023.
7. Tartu maakonnaplaneering 2030+. Tartu Maavalitsus, Rahandusministeeriumi regionaalhalduse osakonna Tartu talitus, 2019.
8. Tartu valla arengukava 2022-2030. Tartu Vallavalitsus, 2022.
9. Tartu valla üldplaneering. Hendrikson & Ko OÜ, 2022.