**Riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Pärnu-Uulu 2+2 teeprojekti kliimakindluse ja „ei kahjusta oluliselt“ printsiibiga arvestamise analüüsid**

|  |  |
| --- | --- |
| **Projekti asukoht** | Kavandatava tegevuse eesmärk on põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 liiklusohutuse taseme tõstmine. Ehitatav teelõik asub Pärnu maakonnas Pärnu linna ja Häädemeeste valla territooriumil ning algab Pärnu linna kaguosast Riia mnt ja Paide mnt ristmikult, kulgeb kuni Laane tn ristmikuni Pärnu linna territooriumil ning sealt edasi Häädemeeste valla territooriumil. Teelõik lõpeb Uulu külas enne ristumist Soometsa teega (kõrvalmaanteega nr 19333). |
| **Projekti eesmärgid ja tulemused** | Projektiga nähakse ette põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringuga kavandatud trassi asukohas 2+2 lahendusega põhimaantee projekteerimist. Rannametsa tee ja Riia mnt ristmik on projekteeritud foorreguleerimisega ristmikuna. Tõllapulga tee ja Rae teega ristumise asukohta projekteeritud eritasandiline liiklussõlm. Põhimaantee trass nihkub pärast Tõllapulga-Rae liiklussõlme kuni 170 m võrra mere poole olemasolevale põllumaale. Tagasi praegusele trassile jõuab uus maantee Uulu liiklussõlmes, mille koosseisus lahendatakse ka eritasandiline ristumine põhimaanteega nr 6 Valga–Uulu. Pärast Uulu liiklussõlme kattub projekteeritud maantee trass olemasolevaga ja ette on nähtud 2-rajaline maantee. Sellel lõigul ületab maantee Ura jõe (Uulu kanali), milleks on olemasoleva silla asemele ette nähtud uus sild. Projektiga on lahendatud kergliiklusteede, kergliikluse tunnelite ja bussipeatuste asukohad   1. Kirjeldada hetkeolukorda, arendatavat infrastruktuuri. 2. Põhimaantee nr 4 Tallinn – Pärnu – Ikla kuulub üle-Euroopalisse transpordivõrgustikku TEN-T. Euroopa teedevõrgus kannab maantee tähistust E67 ning kuulub I Pan-Euroopa transpordikoridori (nn Kreeta koridor), mis on Eesti, Läti, Leedu ja Soome jaoks üheks oluliseks väljapääsuks Euroopasse. 3. Aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2018. aastal oli km 133,34 – 141,42 lõigus 10828 a/ööp sh raskeliiklust 20%. 4. Teelõigul on ohtlikke ristmikke ja mahasõite. 5. Pärnu maavanema 1. oktoobri 2012 korraldusega nr 529 on kehtestatud Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“, millest tuleb käesoleva projekti koostamisel juhinduda   Kirjeldada probleemi, mida projektiga lahendatakse ning projekti kooskõla Transpordi ja liikuvuse arengukava eesmärkidega.   * 1. vt eelmine punkt. Projekt lahendab transpordi- ja liikuvuse arengukavas esitatud liiklusohutuse parandamise, aegruumiliste vahemaade vähendamise ja keskkonna parandamise eesmärke. Rekonstrueeritud tee, kergliiklusteed ja tunnelid, ohutud ristmikud parandavad piirkonna elanike ja ettevõtete liikumisvõimalusi. Rekonstrueeritud tee soodustab Via Baltica rahvusvahelist transporti ning majanduse arengut laiemalt. Tarastamine koos tunnelite ja viaduktiga teeb head keskkonnale võimaldades loomapopulatsioonidele takistusteta liikumise. Rekonstrueeritud tee, ohutud ristmikud ja uued bussipeatused soodustavad ühistranspordi arengut. Võrguettevõtetel on tee kõrval 5G võrgu väljaehitamise võimalus. Liiklussõlmede piirkonnas on erasektoril võimalus ehitada alternatiivsete kütuste laadimistaristu, teenindusjaamad koos WCde ja parklatega. Rekonstrueeritud tee parandab Rail Baltic ehitusperioodi materjalide massvedude ning Via Baltica militaartranspordi kolonnide liikumisvõimalusi. Pärnu-Uulu teelõik on osa EL Põhjameri-Balti transpordikoridorist.  1. Millised on alternatiivsed variandid ja alternatiivsed kulud? Teostatud on liiklusuuring ja selle alusel valitud optimaalne tee ristlõige (kaalutud ka 2+1 ristlõiget). Negatiivne alternatiiv on projekti 0-variant, s.o. EL TEN-T põhivõrgu liiklusohutuse ja keskkonna standarditele mittevastava 1+1 maantee rekonstrueerimise edasilükkamine. 0-variandi korral liiklusohutus, keskkonna seisund ja liikluse sujuvus ei parane. Liiklusohutuse programmi eesmärgid jäävad täitmata. Olemasolev 1+1 segaliiklustee koos samatasandiliste ristmike, bussipeatuste ja ülekäikudega on ohtlik juba tänase liikluse juures. 2+2 maantee sotsiaalmajanduslikke efekte ei ole võimalik saavutada 1+1 maanteel. Analüüsitud on alternatiivide läbilaskvust ja ohutust. 2. Kui tegemist on uue taristu ehitusega (nt uus raudtee- või maanteeühendus), siis kas on kaalutud alternatiive ja miks on asi lahendatud uue taristu rajamisega? (investeerimisotsuste tegemisel kooskõla nelja astme printsiibiga[[1]](#footnote-2)). Tegemist on olemasoleva 1+1 maantee rekonstrueerimisega EL TEN-T põhivõrgu liiklusohutuse ja keskkonnastandarditele vastavaks 2+2 maanteeks. Investeering on kooskõlas nelja astme printsiibi hindamise põhimõttega. Alternatiivi valiku põhjendused kirjeldatud eelmises punktis. |
| **Kliimakindluse tagamine[[2]](#footnote-3)**  Kliimakindluse tagamine on protsess, mille eesmärk on vältida taristu vastuvõtlikkust võimalikele pikaajalistele kliimamõjudele, tagades samas, et järgitakse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet ja et investeeringuprojektist tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste tase on kooskõlas 2050. aastaks saavutatava kliimaneutraalsuse eesmärgiga. | Pärnu-Uulu 2+2 teeprojekti KMH raames teostatud kliimakindluse analüüs kirjeldatud aruande lk 124-125 ja keskkonnamõju leevendusmeetmed lk 132: [Maanteeamet tunnistas keskkonnatalituse juhataja otsusega nr 15-7/19/541 nõuetele vastavaks riigitee nr 4 Tallinn-Pänu-Ikla km 133,4-143 asuva Pärnu-Uulu lõigu ehituse põhiprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise aruande. | Transpordiamet](https://transpordiamet.ee/maanteeamet-tunnistas-keskkonnatalituse-juhataja-otsusega-nr-15-719541-nouetele-vastavaks-riigitee)  Teepikkuse vähenemine ja liikluse sujuvuse paranemine kompenseerib suurema kiiruse põhjustatud CO2 mõningase tõusu - kokkuvõttes Pärnu-Uulu 2+2 teel olulist negatiivset mõju kliimale ei ole. Projekt võimaldab erasektoril liiklussõlmede piirkonnas arendada teenindusjaamasid koos WCde, parklate ning alternatiivsete kütuste laadimistaristuga vähendades sundliikumisi ja heitmeid. Projekt parandab Rail Balticu ehitusaegse transpordi massvedude ja ka militaartranspordi sujuvust mis hea kliimale.  Sõltumata projektist autotranspordi CO2 heitmed vähenevad kardinaalselt üleminekul alternatiivsetele kütustele ning alates 2035 sisepõlemismootoritega uute autode müügi keelustamist Euroopa Liidus.  Investeering arvestab kliimamuutusega. Projektlahendused ja konstruktsioonid on vastupidavad valingvihmadele, üleujutustele, tormidele, põuale, ekstreemsetele külma- ja kuumaperioodidele. Kasutatakse kvaliteetseid materjale, kliimakindlaid lahendusi ja haljastust mis arvestab kliimamuutusega (sh sadeveesüsteemid valingvihmadega toimetulekuks jm.). |
| **Investeeringu kooskõla „ei kahjusta oluliselt“ (DNSH[[3]](#footnote-4)) printsiibiga** | Hinnata investeeringu mõju järgnevatele kliima ja keskkonnaalastele küsimustele sisuliselt vastates:   1. Kas ja kuidas investeering panustab transpordisektori kasvuhoonegaaside heitekoguse vähendamisse? Teepikkuse vähenemine ja liikluse sujuvuse paranemine kompenseerib suurema kiiruse põhjustatud CO2 mõningase tõusu - kokkuvõttes Pärnu-Uulu 2+2 teel olulist negatiivset mõju kliimale ei ole. Põhjendused vt KMH aruanne ja kliimakindluse analüüs. 2. Kas ja kuidas investeering panustab transpordisektori energiakulu vähenemisse? Liiklussõlmede piirkonda võimalik rajada alternatiivsete kütuste laadimispunkte. Teepikkuse vähenemine ja sujuvam liiklus vähendavad transpordisektori energiakulu. 3. Kas ja kuidas vähendab investeering praeguse kliima ja eeldatava tulevase kliima negatiivset mõju inimestele, loodusele või varale? 2+2 teeprojekti keskkonnamõjud hinnatud. Keskkonnamõju leevendusmeetmed kirjeldatud KMH aruandes. Projektiga kaitstakse pinna- ja põhjavee seisundit. Sadeveed immutatakse kohapeal rikkaliku taimestikuga kraavides ja lodudes. Projektiga rajatav haljastus parandab keskkonda. 4. Kas ja kuidas investeering toob eeldatavasti kaasa jäätmete tekke, põletamise või kõrvaldamise vähenemise (va mittetaaskasutatavate ohtlike jäätmete põletamine)? Ehitus- ja lammutusjäätmed, mis on lubatud taaskasutamiseks, kasutatakse kohapeal. Meetmed kirjeldatud KMH aruandes. 5. Kas ja kuidas suurendab investeering loodusvarade otsese või kaudse kasutamise tõhusust nende terve olelusringi jooksul? Meetmed kirjeldatud KMH aruandes. 6. Kas ja kuidas investeering parandab ringmajandusega seoses pikaajalist keskkonnakasu? Meetmed kirjeldatud KMH aruandes. 7. Kas ja kuidas investeering vähendab saasteainete heidet õhku, vette või maapinda? Teepikkuse vähenemine ja sujuvam liiklus vähendavad saasteainete heitmeid. Sadeveed immutatakse ja puhastatakse kohapeal rohke taimestikuga lodudes. 8. Kas ja kuidas investeering parandab ökosüsteemide seisundit ja vastupidavust: tee tarastamine, tunnelid, sillad, Uulu jõe kallasrada võimaldab piirkonna loomapopulatsioonidele takistusteta liikumised. Maastikukujundus ja haljastus parandavad piirkonna ökosüsteemi. |
| **Investeeringu seos Eesti 2035 sihiga „elukeskkond“ ja horisontaalsete põhimõtetega** | Hinnata investeeringu mõju horisontaalsetele põhimõtetele läbi Eesti 2035 sihi „elukeskkond“ – eelkõige, kas investeeringul on seos (milline?) või ei ole (allpool on lihtsustamiseks mõju kirjeldus koos abistavate küsimustega toodud):   1. **Võrdsed võimalused ja sooline võrdõiguslikkus** (Kas taristu on ligipääsetav ja lihtsasti kasutatav 8-80 aastastele inimesele olenemata tema unikaalsetest eripäradest? (olenemata siis soo, vanuse, keele, usulise või muu veendumuse, etnilise või rahvusliku päritolu, tervise, puude, seksuaalse sättumuse või muu seotud põhjuse tõttu)). Investeering (sh bussipeatused, kergliiklusteed, tunnelid ja sillad) arvestab võrdsete võimaluste ja soolise võrdõiguslikkusega. 2. **Ligipääsetavus[[4]](#footnote-5)** (Kas taristu planeeritakse ja ehitatakse selliselt, et see oleks ühiskonna liikmetele kättesaadav eneseteostuseks terve elukaare ulatuses (8-80 printsiip)? Kas lahendus on ligipääsetav liikumispuudega inimesele? Kas lahendus on ligipääsetav kuulmispuudega inimesele? Kas lahendus on ligipääsetav nägemispuudega inimesele? Kas lahendus on ligipääsetav intellektipuudega inimesele?) Investeering (sh kergliiklusteed, bussipeatused, tunnelid, sillad) arvestab ligipääsetavusega täismahus. 3. **Regionaalne tasakaalustatus** (Kas ja kuidas investeering mõjutab inimeste liikumis- ja ühendusvõimalusi (sh transporditaristu ja ühistranspordi kättesaadavus ja kvaliteet) eri piirkondades erineval moel? Kas ja kuidas soodustab investeering üle-eesti ühetaoline rakendamine piirkondade vaheliste erinevuste vähenemist ühendusvõimaluste osas?). Investeering parandab nii Eesti siseseid kui rahvusvahelisi ühendusvõimalusi ning regionaalset tasakaalustatust. Investeering parandab sõjalise mobiilsuse võimalusi Via Baltica, Pärnu-Tapa-Rakvere ja Uulu ristmik –Valga suundadel. 4. **Kliimamuutuste leevendamine ja nendega kohanemine** (Kas lahendus mõjutab kasvuhoonegaaside heidet? Kas lahendus arvestab kliima muutumisega (kliimakindel lahendus) – liigsed sademed, üleujutused, tormid, põud, ekstreemsed külmakraadid. Investeering arvestab kliimamuutusega. Kasutatakse kvaliteetseid materjale, kliimakindlaid lahendusi ja haljastust mis arvestab kliimamuutuse mõjudega (sh sadeveesüsteemid valingvihmadega toimetulekuks jms). 5. **Keskkonnahoid** (Kas lahendus mõjutab looduskeskkonda, sh õhku, vett, pinnast, taimestikku ja loomastikku? Kas lahendus mõjutab jäätmete tekke või taaskasutamise suurenemist või vähenemist? Kas lahendus mõjutab inimeste keskkonnateadlikkust, keskkonna-alaseid hoiakuid, käitumist või väärtusi?). Projekti sadeveesüsteemid, müraseinad jm leevendusmeetmed parandavad keskkonna seisundit. Investeering loob erasektorile võimaluse rajada sõlmede piirkonda teenindusjaamad koos alternatiivsete kütuse laadimistaristuga, WC, söögikoha, parkla koos prügikastidega. |

1. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035, lk 24 <https://mkm.ee/sites/default/files/3._tlak_18.10.2021.pdf> [↑](#footnote-ref-2)
2. Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. a määruse (EL) 2021/1060 artikliga 73: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32021R1060 [↑](#footnote-ref-3)
3. <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/2021_02_18_epc_do_not_significant_harm_-technical_guidance_by_the_commission.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
4. TEN-T raudtee- ja maanteevõrgustike rajamisel tuleb lähtuda Euroopa Parlamendi ja nõukogu suunistest üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ja selles sätestatud ligipääsetavuse nõuetest (määruse ettepanek COM(2021) 812 *final* artiklid 49, 19 ja 31). Hetkel kehtivas [TEN-T määruses](http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0008.01/DOC_1) ligipääsetavuse teemasid veel käsitletud pole. Sotsiaalministeeriumi soovitusel tuleb lähtuda COM(2021) 812 määruse ettepanekust (mis võetakse vastu 2023) ning maantee- ja raudteetransporditaristu arendamisel arvestada ligipääsetavuse kui horisontaalse põhimõttega ja läbivalt pöörata tähelepanu erivajadustega inimeste ligipääsetavuse ja ohutuse tagamisele. Raudtee- ja maanteeületuskohtade kõnni- ja jalgrattateede puhul tuleb tagada ohutus ja ligipääsetavus erivajadusega inimestele. Taristu planeerimisel tuleb liiklusohutuse tagamiseks arvestada vähem kaitstud liiklejate, eelkõige piiratud liikumisvõimega inimeste vajadustega. [↑](#footnote-ref-5)