

**Ehitusprojekti „Riigitee nr 9 Ääsmäe-
Haapsalu-Rohuküla tee lõigul km 57,00 –
66,00 liiklusohtlike kohtade (2tk)
likvideerimine“ keskkonnamõju hindamise
eelhinnang**

Nimetus: Ehitusprojekti „Riigitee nr 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee lõigul km 57,00 – 66,00 liiklusohutlike kohtade (2tk) likvideerimine“ keskkonnamõju hindamise eelhindang

Töö teostaja: LEMMA OÜ

Reg nr 11453673
Harju maakond, Tallinn, Värvi tn 5, 10621
Tel +372 5139031
E-post info@lemma.ee

Töö tellija: Osaühing Klotoid

Reg nr 10207096
Tehnika tn 20 Kuressaare, Saaremaa vald Saaremaa 93815
Tel + 372 5223129
E-post klotoid@klotoid.ee

Töö koostajad: Piret Toonpere (litsents nr KMH 0153)

Töö versioon: 3.02.2026

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1 Kavandatava tegevuse asukoht ja eesmärk.....	5
1.1 Taebla kooli ristmiku lahendus.....	6
1.2 Herjava tee ristmiku lahendus.....	7
2 Tegevuse ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimused	9
2.1 Maakasutus	9
2.2 Loodusvarad, nende omadused ja taastumisvõime.....	11
2.3 Veekaitse	11
2.4 Looduskaitse ja looduskeskkonna vastupanuvõime	12
2.5 Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid.....	12
3 Keskkonnamõju eelhindang.....	13
3.1 Natura eelhindamine.....	13
3.2 Loodusvarade kasutamine.....	15
3.3 Jäätme-ja energiamahukus.....	15
3.4 Vee-, pinnase- ja õhu saastatus.....	15
3.5 Müra ja vibratsioon	15
3.6 Valgus, soojus, kiirgus ja lõhn.....	16
3.7 Lähipiirkonna teised tegevused.....	16
3.8 Tegevusega kaasnevad tagajärjed.....	16
3.9 Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus.....	16
3.10 Tegevusega kaasneva mõju mõju kestus, sagedus ja pöördumus	17
3.11 Tegevusega kaasnev kumulatiivne ja piiriülene mõju	17
4 Ettepanek KMH algamise/algamata jätmise kohta	18
Kasutatud materjalid.....	18

Sissejuhatus

Keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhindangu koostas Lemma OÜ (reg nr 11453673) Osaühing Klotoid tellimusel 2024. aasta novembrikuus. Töö koostas keskkonnaekspert Piret Toonpere (KMH0153).

KMH eelhindamise koostamisel on lähtutud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusest.

KMH vajalikkuse eelhindang tuleb anda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate tegevuste korral, milleks on Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 aasta määruse nr 224 “Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu” § 13 p 8 alusel ka tee ehitamine või laiendamine.

Eesmärk on lahendada riigiteel nr 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee lõigul km 57,00 – 66,00 kaks liiklusohhtlikku kohta.

KMH vajalikkus otsustatakse lähtudes KeHJS § 6¹ kohase eelhindangu tulemustest ja § 11 lg 2² kohaselt küsitud seisukohtadest kõigilt asjaomastelt asutustelt.

Töö tulemusena selgitatakse välja, kas nr 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee lõigul km 57,00 – 66,00 kahe liiklusohhtliku koha eskiislahenduste järgus on ehitusloa väljastamiseks vajalik täiemahulise keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamine või mitte. Töös käsitletakse potentsiaalselt ebasoodsat mõju omavaid keskkonnaaspekte tee-ehitusprojekti kontekstis, ning antakse otsustajale soovitus KMH algatamise või algatamata jätmise ning ebasoodsate mõjude vältimise osas.

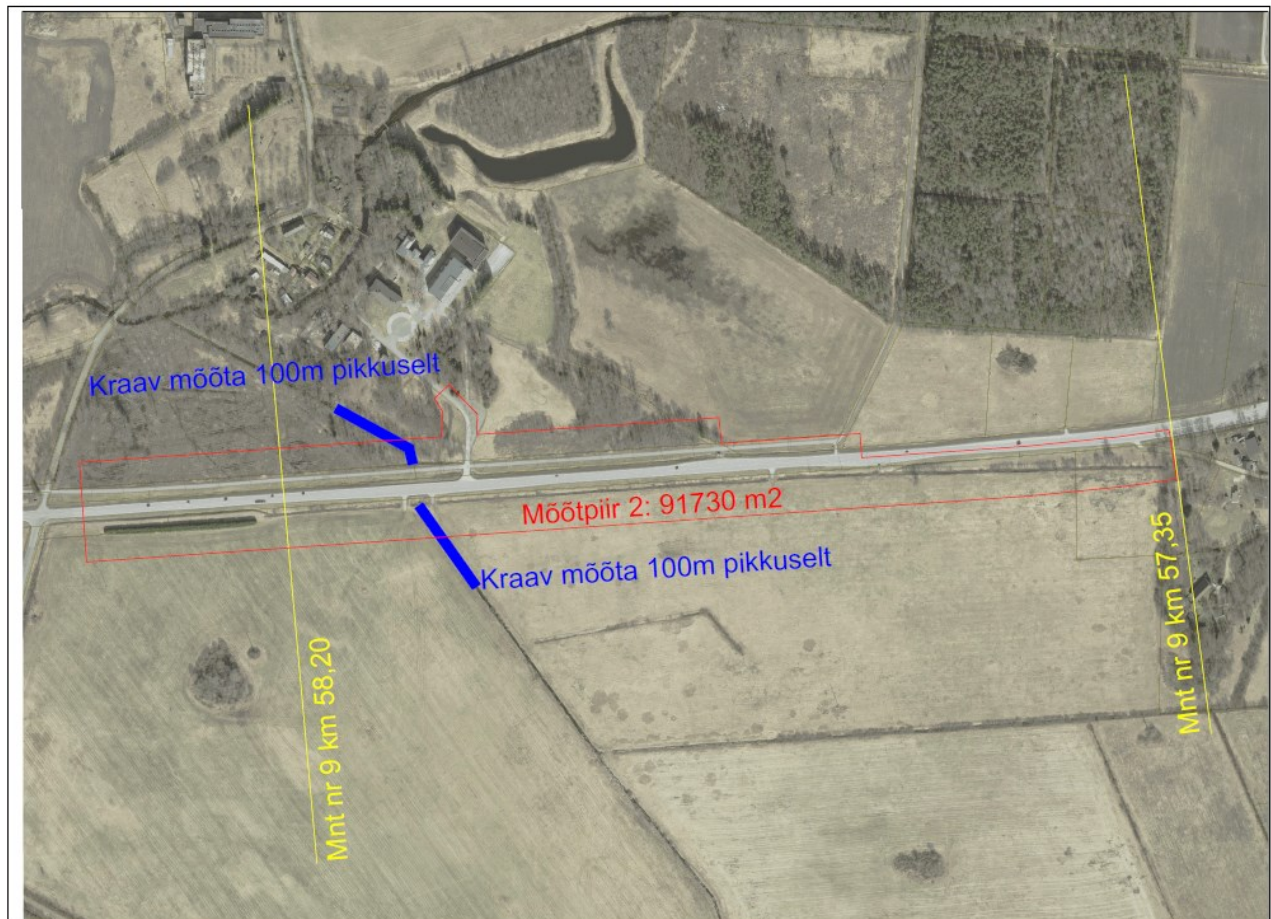
KMH eelhindamine annab otsustajale informatsiooni, kas eeldatavalt on tegemist oluliste keskkonnamõjudega või mitte ja seega on aluseks otsuse tegemisel keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise kohta. Tee projekteerimise käigus on otsustajaks keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 9 järgi tee ehitusloa andja (Transpordiamet).

Lõpliku otsuse KMH algatamise vajalikkuse osas peab tegema samuti otsustaja, küsides eelnevalt seisukohta eelkõige Keskkonnaametilt ja vajadusel teistelt asjaomastelt asutustelt.

KMH eelhindangu koostamisel on lähtutud keskkonnaministri 16.08.2017 määrusega nr 31 kehtestatud „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“. Samuti on kasutatud asjakohaseid juhendmaterjale.

1 Kavandatava tegevuse asukoht ja eesmärk

KMH eelhindamise objektiks on riigiteel nr 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee lõigul km 57,00 – 66,00 kaks liiklusohutlikku kohta. Esimese liiklusohutliku koha projektiala asub riigiteel 9 lõigus km 57,35 – 58,20 (Taebla kooli ristmik). Teise liiklusohutliku koha projektiala asub riigiteel 9 km 65,25 – 66,00 (Herjava tee ristmik). Liiklusohutliku koha kõrvaldamine riigiteel 9 lõigus km 57,35 – 58,20 (Taebla kooli ristmik, joonis 1) rajatakse vasakpöörderada, kergliiklustee, ohutussaartega teeületuskoht ning valgustus. Riigiteele nr 9 ristmikule asukohaga km 65,8 (Herjava tee ristmik, joonis 2) rajatakse vasakpöörderada, teeületuskoht ja ohutussaad.



Joonis 1. Taebla kooli ristmiku projektiala.



Joonis 2. Herjava tee ristmiku projektiala.

Järgnevas kavandatava tegevuse kirjelduses tuuakse välja olulisemad kavandatud tegevuse aspektid keskkonnamõjude esinemis seisukohalt. KMH eelhindang on ehitusprojekti lisa ja detailselt on kavandatud tegevus kirjeldatud ehitusprojekti.

1.1 Taebla kooli ristmiku lahendus

Taebla Kooli juurde ristmikult pöörajaid on hommikutundidel palju ning pööret ootavad sõidukid takistavad põhisuuna liiklust, eriti tipptundidel. Ristmikul sooritatakse ohtlikke möödasõite. Lisaks ületavad lapsed Pälli tee või Piibu tee juures teed ja liiguvad teeäärt mööda kuni kergliiklustee alguseni ja sealt juba Taebla kooli. Teelõik ei ole valgustatud ja tee ületamine ning kulgemine tee äärt mööda ei ole ohutu. Keskmine ööpäevane liiklussagedus 2023. aasta loenduse andmetel oli 4245 autot.

Liiklusohutliku koha kõrvaldamine riigiteel 9 lõigus km 57,35 – 58,20 (Taebla kooli ristmik, joonis 3) projekteeritava maantee lõigu kogupikkus on 515 meetrit ja projekteeritava kergliiklustee kogupikkus on 360 meetrit.

Olemasolevale riigitee nr 9 km 58,03 asuvale ristmikule kohaliku teega nr 7760127 Gümnaasiumi teega on projekteeritud vasakpöörderada riigiteelt kohalikule teele. Ristmiku keskel asuvale eraldusribale on projekteeritud füüsiline ohutussaar lausega 1,0 meetrit ja pikkusega 15 meetrit. Ohutussaares äärekivi kaugus sõiduraja servast on 1,0 meetrit, mis vastavalt Tee projekteerimise normidele võimaldab säilitada riigitee piirkiiruse 90 km/h. Kogu laiendus on projekteeritud Haapsalu-Ääsmäe sõidusuuna poolsele küljele. Ääsmäe-Haapsalu sõidusuund säilib geomeetriliselt muutumatuna. Ristumiskoht Gümnaasiumi teega on projekteeritud laiemaks ning kasutatud on suuremaid pöörderaadiusi ($R=13,5m$). Kõrguslikult asub projekteeritud teelõik olemasoleva teelõiguga ligikaudu samal kõrgusel, mis võimaldab olemasoleva katte tasandusfreesimist ja ülekatte teostamist. Kõik olemasolevad mahasõidud kinnistutele jäävad alles ning on projekteeritud teega kõrguslikult kokku viidud.

Mõlemal pool projekteeritavat maantee lõiku asuvad olemasolevad kraavid. Ääsmäe-Haapsalu sõidusuunaga külgnevad kraavid säilitatakse puutumatusena, kuna kogu tee laiendus rajatakse vastasküljele. Haapsalu-Ääsmäe sõidusuund külgneb maaparandusehitisega Leediküla (MPS kood/ehitise kood 5110470020040/001 ja 5110470020030/001). Laiendatav maantee ristub Leediküla eesvooluga (MPS kood/ehitise kood 5110470020040/001), kus on binokkeltruup(2 x 800PL), mis on ette nähtud projektiga pikendada. Projekteeritud kergliiklustee ristub kahes kohas maaparandussüsteemi eesvoolu kraaviga. Ristumiste asukohta on projekteeritud truubid. Projekteeritud teede katetelt jooksevad sademeveed põikkallete abil olemasolevatesse kraavidesse.

Kergliiklustee on projekteeritud Haapsalu-Ääsmäe sõidusuuna poolsele teega külgnevale alale lõigus km 57,35 – 57,7. Kergliiklustee algab Piibu teest ning kulgeb kuni olemasoleva teeületuskohani ca km 57,7, olemasolevate bussipeatuste vahel. Kergliiklusteelt on projekteeritud ka ühendus olemasolevasse Ääsmäe suunalisse bussipeatusesse. Kergliiklustee on projekteeritud sõiduteest minimaalselt 9 meetri kaugusele. Projekteeritud kergliiklustee ristub kahes kohas maaparandussüsteemi eesvoolu kraaviga. Ristumiste asukohta on projekteeritud truubid. Projekteeritud teede katetelt jooksevad sademeveed põikkallete abil olemasolevatesse kraavidesse.

Likvideerimisele kuuluvad projekteeritavale kergliiklusteele ettejäädav puud ja põõsad. Eemaldatakse teekonstruktsioonide alla jääv puittaimede juurestik. Haljasalal likvideeritud puude kannud freesitakse.

Projektiga nähakse ette samuti ka valgustuse lisamist.



Joonis 3. Taebla kooli ristmiku asukohaskeem. Allikas: Osaühing Klotoid

1.2 Herjava tee ristmiku lahendus

Riigiteel nr 9 on T – kujuline ristmik (Herjava tee ristmik, joonis 4), Rohuküla – Ääsmäe suunal on möödumislaiend. Vasakpöörde Herjava tee ristmikult on ohtlik. Seetõttu on plaanitud riigiteele nr 9 ristmikule asukohaga km 65,8 rajada vasakpöörderada, teeületuskoht ja ohutussaad. Keskmine ööpäevane liiklussagedus 2023. aasta loenduse andmetel oli 6052 autot.

Projekteeritava maantee lõigu kogupikkus on 547 meetrit ja projekteeritava kergliiklustee kogupikkus on 115 meetrit.

Olemasolevale riigitee nr 9 km 65,8 asuvalle ristmikule riigiteega nr 16107 Herjava teega on projekteeritud vasakpöörderada peateelt kõrvalteele. Ristmikule on projekteeritud teeületuskoht üle markeeritud ohutussaare. Teelõigul säilib piirkiirus 90 km/h. Kogu laiendus on projekteeritud Haapsalu-Ääsmäe sõidusuuna poolsele küljele. Ääsmäe-Haapsalu sõidusuund säilib geomeetriliselt muutumatuna. Ristuvale kõrvalmaantee harule on projekteeritud füüsiline ohutussaar, üle mille on projekteeritud teeületuskoht.

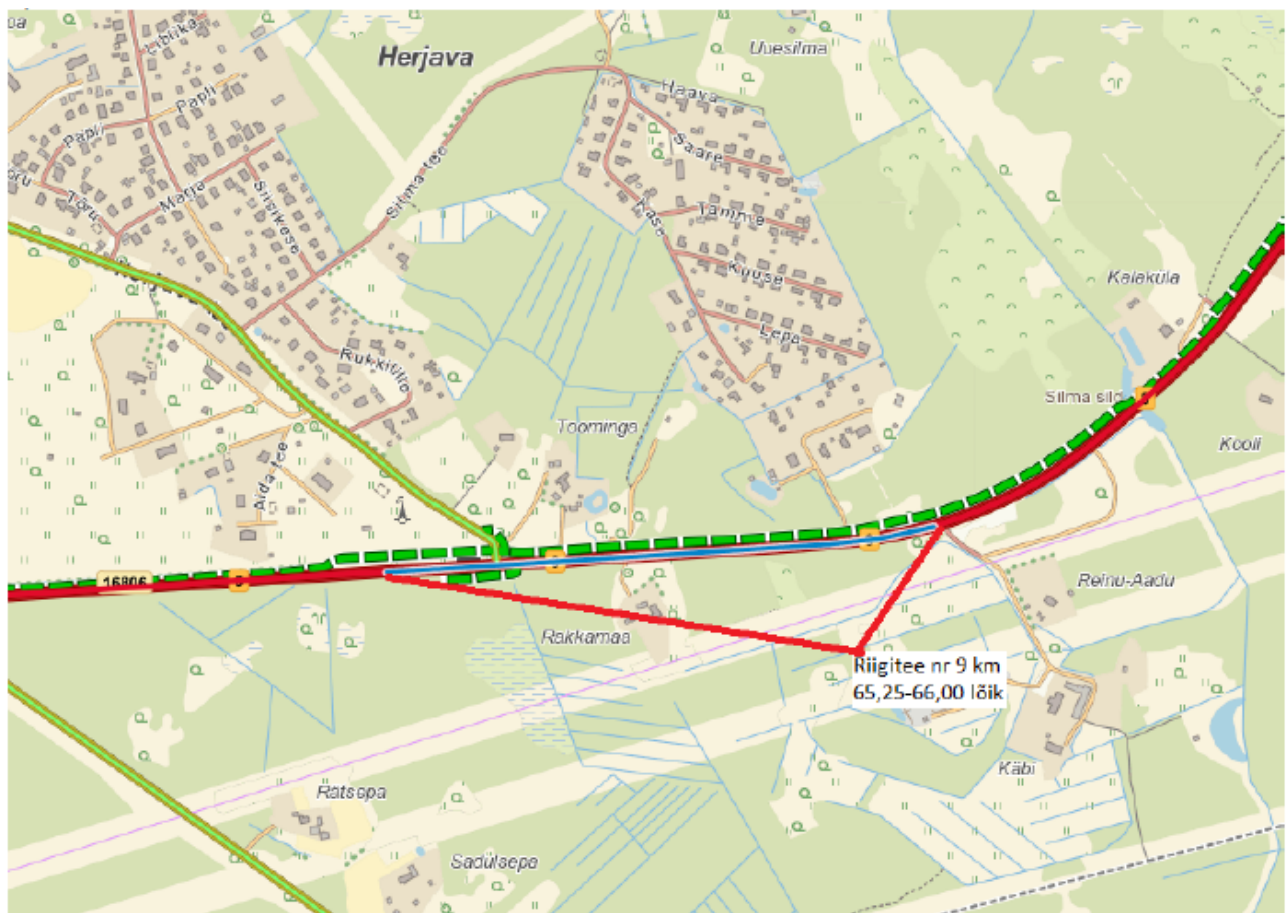
Riigiteel 9 asuvad „Herjava“ bussipeatused on projekteeritud uutesse asukohtadesse. Haapsalu suunaline bussipeatus on toodud ristmikule lähemale ning on paigutatud olemasoleva likvideeritava kiirendusraja asukohta. Ääsmäe suunaline bussipeatus on nihutatud ristmikust Ääsmäe poole. Ääsmäe suunalisest bussipeatusest on projekteeritud 1,5 m laiune jalgtee lõik kuni teeületuskohani. Jalgtee kaugus sõiduteest on minimaalselt 8.3 meetrit.

Kõrguslikult asub projekteeritud teelõik olemasoleva teelõiguga ligikaudu samal kõrgusel, mis võimaldab olemasoleva katte tasandufreesimist ja ülekatte teostamist. Kõik olemasolevad mahasõidud kinnistutele jäävad alles ning on projekteeritud teega kõrguslikult kokku viidud.

Mõlemal pool projekteeritavat maantee lõiku asuvad olemasolevad kraavid. Ääsmäe-Haapsalu sõidusuunaga külgnevad kraavid säilitatakse puutumatuna, kuna kogu tee laiendus rajatakse vastasküljele. Haapsalu-Ääsmäe sõidusuuna poolel paiknevaid kraave on vajalik tee laienduse võrra nihutada. Projekteeritud teede katetelt jooksevad sademeveed põikkallete abil olemasolevatesse kraavidesse.

Likvideerimisele kuuluvad projekteeritavale kergliiklusteele ettejäädav puud ja põõsad. Eemaldatakse teekonstruktsioonide alla jääv puittaimede juurestik. Haljasalal likvideeritud puude kannud freesitakse.

Projektiga uut valgustust ette ei nähta.



Joonis 4. Herjava tee ristmiku asukohaskeem. Allikas: Osaühing Klotoid

2 Tegevuse ala ja selle lähiümbruse keskkonnaningimused

2.1 Maakasutus

Projektiala jääb riigiteele nr 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee lõigule km 57,00 – 66,00. Projektiala hõlmab katastriüksuseid:

Tunnus:	Lähiaadress:	Sihtotstarve:	Omandivorm:
67401:008:0196	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
67401:008:0920	16107 Herjava tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
67401:008:0800	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
67401:008:0211	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
67401:008:0212	Toominga	Elamumaa 100%	Eraomand
67401:008:0009	Tominga	Maatulundusmaa 100%	Eraomand
67401:008:0219	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
67401:008:0204	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
67401:008:0194	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
67401:008:0200	Rakkamaa	Maatulundusmaa 100%	Eraomand
67401:008:0195	Herjava küla	Maatulundusmaa 100%	Eraomand
77601:001:0743	Koolimaa	Üldkasutatav maa 100%	Munitsipaalomand
77601:001:0650	Jõe tn 2	Maatulundusmaa 100%	Eraomand
77601:001:0653	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
77601:001:2080	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
77601:001:0387	Priguldi	Maatulundusmaa 100%	Riigiomand
77601:001:0677	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
77601:001:0644	9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee	Transpordimaa 100%	Riigiomand
77601:001:0643	Kabeda	Maatulundusmaa 100%	Eraomand

Projektiga kavandatud tegevused ei muuda piirnevate kinnistute maakasutust. Projektis ei esitata teemaa piiride muutmise ettepanekuid.



Joonis 5. Taebla kooli ristmik. Foto: 24.10.2024 Piret Toonpere



Joonis 6. Hejvea tee ristmik. Foto: 24.10.2024 Piret Toonpere

2.2 Loodusvarad, nende omadused ja taastumisvõime

Loodusvarad on looduskeskkonna osa, mida inimühiskond olemasoluks vajab ja tootmises kasutab ja kõik see, mida ei ole loonud inimene, kuid mida kasutatakse majandustegevuses.

Eelhindangu kontekstis loetakse loodusvaraks ka elupaiku, liike, kaitstavaid alasid, vett ja pinnast. Igasugune tee-ehitus on suhteliselt ressursimahukas tegevus, mis nõuab ka kohalike loodusvarade kasutamist. Antud juhul ei ole tegemist sellise tee-ehitusega, millega kaasneks oluline vajamineva materjali hankimine riiklikest maardlatest. Tegu on pigem väikesemahulise ehitustegevusega. Projektiala ei jää maardla alale või oluliste loodusvarade (nt kõrge boniteediga mets, väärtuslik põllumajandusmaa vms) alale.

Projekti eesmärk on lahendada riigiteel nr 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee lõigul km 57,00 – 66,00 kaks liiklusohhtlikku kohta. Liiklusolude parandamisega kaasneb ohutum liiklus, mistõttu muutub paremaks eelkõige inimeste elukeskkond. Loodusvaradele oluline mõju puudub.

2.3 Veekaitse

Riigiteel nr 9 lõigus km 57,35 – 58,20 Taebla kooli ristmiku projektiala ristub Leediküla ojaga (VEE1104900). Veekogul on ehituskeeluvöönd 25 m ja kalda piiranguvöönd 50 m.

Herjava tee ristmiku projektialast riigiteel 9 km 65,25 – 66,00 lähim veekogu asub u 670 m kaugusel idasuunas Võnnu oja (VEE1105000). Kalda piiranguvöönd ei ulatu projektialani.

Veekogude kalda kaitse eesmärk on kaldal asuvate looduskoosluste säilitamine, inimtegevusest lähtuva kahjuliku mõju piiramine, kalda eripära arvestava asustuse suunamine ning seal vaba liikumise ja juurdepääsu tagamine). LKS § 37 lg 3 alusel on kalda piiranguvööndis keelatud mootorsõidukiga sõitmine

väljaspool selleks määratud teid ning maastikusõidukiga sõitmine. VeeS § 118 alusel kalda kaitseks moodustatud veekaitsevööndis on VeeS § 119 p 6 kohaselt keelatud pinnase kahjustamine ja muu tegevus, mis põhjustab veekogu kalda erosiooni või hajuheidet. VeeS § 119 p 2 kohaselt on veekaitsevööndis samuti keelatud puu- ja põõsarinde raie VeeS § 118 lõike 2 punktides 1 ja 2 loetletud veekogude rannal või kaldal Keskkonnaameti nõusolekuta, välja arvatud maaparandussüsteemi ehitamiseks ja hoiuks.

Ehitustööde tegemisel tuleb vältida oja kallaste sellist kahjustamist, mis võiks tuua kaasa erosiooni ja pinnase kandumise veekogusse ning seeläbi halvendada ojaelustiku elutingimusi. Oja ehituskeeluvöönd ei laiene olemasolevale teele ega kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud avalikult kasutatavale teele (LKS § 38 lg 5 punkt 10).

Laiendatav maantee ristub Leediküla ojaga, kus on binokkeltruup (2 x 800PL), mis on ette nähtud projektiga pikendada. Projekteeritud kergliiklustee ristub kahes kohas maaparandussüsteemi eesvoolu kraaviga. Ristumiste asukohta on projekteeritud truubid. VeeS § 196 lg 2 p 4 alusel - tee või raudtee koosseisu kuuluva silla või truubi ehitamiseks avalikult kasutataval veekogul või avalikul veekogul on vaja veekeskkonnariskiga tegevuse registreering. Leediküla oja ei ole avalik ega avalikult kasutatav veekogu.

2.4 Looduskaitse ja looduskeskkonna vastupanuvõime

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

Projekti aladele ei jää kaitstavaid loodusalasid ega hoiualasid. Samuti ei jää alale ega mõjualale Natura 2000 võrgustiku alasid.

Kaitsealuste liikide esinemist projektialal ega selle kontaktvööndis Eesti Looduse Infosüsteem (EELIS) andmetel (18.10.2024) ei esine.

2.5 Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid

Vastavalt kultuurimälestiste kaardirakendusele ja Kultuurimälestiste registrile <https://register.muinas.ee/> projektialal ja selle kontaktvööndis ehitismälestised puuduvad. Taebla kooli ristmiku projektialast u 70 m kaugusele lõunasuunas jääb arheoloogiamälestis Ohvriallikas Tohtriallikas (Kultuurimälestiste register 10169). Projektialast u 30 m kaugusele jääb kinnismälestise kaitsevöönd. Muistis paikneb kõrgel lagedal parandatud põllumaal ja kujutab endast praegu tavalist drenaažikaevu. Allika peale on seatud betoonrõngas. Selle all, ca 2 m sügavuses kulgeb ida suunas drenaažitoru. Kirjeldamise ajal ulatus vesi kaevus nimetatud toruni. Kuna allikas on ilmselt maaparandustööde ja kraaviga läbi kaevatud, tuleb teda muistisena halvasti säilinuks lugeda. Muistis kuulub arvatavasti II aastatuhandesse. Arvestades objekti kaugust, siis ebasoodsat mõju objektile ei ole oodata.

Planeeritud tööde alale ei jää ühtegi kaitsealust mälestist ega ka Tartu Ülikooli muististe ja pärimuspaikade registrisse kantud arheoloogiaobjekti. Riigimetsa Majandamise Keskuse eestvõttel on projekti „Pärandkultuuri väärtused ühise keskkonna- ja kultuuriruumi osaks“ raames välja töötatud pärandkultuuri andmebaas (<https://www.rmk.ee/metsa-majandamine/parandkultuur>). Andmed on üle kantud ka maa-ameti geoportaali. Projektiga hõlmatud alal pärandkultuuri objektid samuti puuduvad.

3 Keskkonnamõju eelhindang

Kavandatava tegevuse peamiseks võimalikuks ebasoodsaks mõjuks on ehitusaegne tegevus, mis segab tavapäraselt liiklust ning ettevaatusabinõusid kasutamata võib ohustada ka keskkonda. Arvestades, et kogu projekti peamine eesmärk on liiklusohutlike kohtade likvideerimine, siis on projekti elluviimisel positiivne mõju.

3.1 Natura eelhindamine

Natura 2000 on üle-euroopaline kaitstavate alade võrgustik, mille eesmärk on tagada haruldaste või ohustatud lindude, loomade ja taimede ning nende elupaikade ja kasvukohtade kaitse või vajadusel taastada üle-euroopaliselt ohustatud liikide ja elupaikade soodne seisund.

Natura 2000 alade võrgustiku mõtte ja sisu on kirjas 1992. aastal vastu võetud Euroopa Liidu loodusdirektiivis (92/43/EMÜ). Sama direktiiviga sätestati Natura võrgustiku osaks ka 1979. aastal jõustunud linnudirektiivi (2009/147/EÜ) alusel valitud linnualad. Natura hindamine on kavandatava tegevuse elluviimisega eeldatavalt kaasneva mõju hindamine Natura 2000 võrgustiku aladele. Natura hindamine on menetlusprotsess, mida viiakse läbi vastavalt loodusdirektiivi artikli 6 lõigetele 3 ja 4.

Natura 2000 hindamisel on lähtutud asjakohastest juhenditest^{1,2}.

Natura hindamise esimene etapp on Natura-eelhindamine. See on protseduur, mis aitab otsustada, kas kavandatud tegevuse elluviimine võib Natura ala terviklikkuse säilimisele ja kaitse-eesmärgiks olevatele liikidele ja/või elupaigatüüpidele ebasoodsat mõju avaldada. Eelhindamise etapis prognoositakse projekti või kava tõenäolist mõju Natura 2000 võrgustiku ala(de)le ning sealsetele kaitse-eesmärkidele, sh vajadusel koosmõju teiste kavade või projektidega ning hinnatakse, kas on võimalik objektiivselt järeldada, et tegemist on tõenäoliselt ebasoodsa mõjuga ala kaitse-eesmärkidele või mõju ei ole välistatud. Kui eelhindamise käigus esitatud teave näitab, et ebasoodne mõju on tõenäoline või jääb ebaselgeks, on tarvis läbi viia Natura hindamise järgmine etapp – asjakohane hindamine.

Kas projekt või kava on Natura ala(de) kaitsekorraldusega otseselt seotud või selleks vajalik.

Kavandatav tegevus ei ole seotud ühegi Natura ala kaitsekorraldusliku tegevusega ega Natura alade kaitse-eesmärkide saavutamiseks vajalik.

Mõjuala ulatuse määratlemine.

Olemasoleva ristmike liiklusohutlike olukordade likvideerimine ei oma teadaolevalt olulisi negatiivseid mõjusid väljaspoole ehitusala ning võimalikud mõjud on valdavalt ehitusaegsed.

Informatsioon kavandatava tegevuse kohta.

Informatsioon kavandatava tegevuse kohta on esitatud käesoleva KMH eelhindangus eespool ja siinkohal seda ei korrata.

Kavandatava tegevuse võimalikud mõjud Natura aladele.

Kavandatava tegevuse alale (Herjava tee ristmiku projektialale) lähim Natura ala asub kirdesuunas u 980 m kaugusel Väinamere loodusala (RAH0000605, EE0040002) ja Väinamere linnuala (RAH0000133, EE0040001).

Väinamere loodusala I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid on veealused liivamadalad (1110), jõgede lehtersuudmed (1130), liivased ja mudased pagurannad (1140), rannikulõukad (*1150), laiad madalad lähed (1160), karid (1170), esmased rannavallid (1210), püsitaimestuga kivirannad (1220), merele avatud

¹ Kutsar, R.; Eschbaum, K. ja Aunapuu, A. 2019. Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis. Tellija: Keskkonnaamet

² Euroopa Komisjon. Komisjoni teatis Natura ET 2000 aladega seotud kavade ja projektide hindamine. Metoodilised suunised elupaikade direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 sätete kohta. ET Brüssel, 28.9.2021 C(2021) 6913 final.

pankrannad (1230), soolakulised muda- ja liivarannad (1310), väikesaared ning laiud (1620), rannaniidud (*1630), püsitaimestuga liivarannad (1640), jõed ja ojad (3260), kuivad nõmmed (4030), kadastikud (5130), kuivad niidud lubjarikkal mullal (*olulised orhideede kasvualad - 6210), liigirikkad niidud lubjavaesel mullal (*6270), lood (alvarid - *6280), sinihelmikakooslused (6410), niiskuslembesed kõrgrohestud (6430), lamminiidud (6450), aas-rebasesaba ja ürt-punanupuga niidud (6510), puisniidud (*6530), rabad (*7110), allikad ja allikasood (7160), lubjarikkad madalsood lääne-möökhuga (*7210), nõrglubja-allikad (*7220), liigirikkad madalsood (7230), lubjakivipaljandid (8210), vanad loodusmetsad (*9010), vanad laialehised metsad (*9020), rohunditerikkad kuusikud (9050), puiskarjamaad (9070), soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080), rusukallete ja jäärakute metsad (pangametsad - *9180), siirdesoo- ja rabametsad (*91D0) ning lammi-lodumetsad (*91E0); II lisas nimetatud liigid, mille isendite elupaiku kaitstakse, on hallhüljes (*Halichoerus grypus*), saarmas (*Lutra lutra*), tiigilendlane (*Myotis dasycneme*), viigerhüljes (*Phoca hispida bottnica*), harilik hink (*Cobitis taenia*), harilik võldas (*Cottus gobio*), jõesilm (*Lampetra fluviatilis*), harilik vingerjas (*Misgurnus fossilis*), emaputk (*Angelica palustris*), kaunis kuldking (*Cypripedium calceolus*), nõmmnelk (*Dianthus arenarius* subsp. *arenarius*), roheline kaksikhammas (*Dicranum viride*), könt-tanukas (*Encalypta mutica*), soohilakas (*Liparis loeselii*), madal unilook (*Sisymbrium supinum*), püst-linalehik (*Thesium ebracteatum*), jäik keerdsammal (*Tortella rigens*), teelehe-mosaikliblikas (*Euphydryas aurinia*), suur-mosaikliblikas (*Hypodryas maturna*), paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*), vasakkeermene pisitigu (*Vertigo angustior*), väike pisitigu (*Vertigo genesii*) ja luha-pisitigu (*Vertigo geyeri*).

Väinamere linnuala liigid, mille isendite elupaiku kaitstakse, on soopart e pahlsaba-part (*Anas acuta*), luitsnökk-part (*Anas clypeata*), piilpart (*Anas crecca*), viupart (*Anas penelope*), sinikael-part (*Anas platyrhynchos*), rägapart (*Anas querquedula*), rääkspart (*Anas strepera*), suur-laukhani (*Anser albifrons*), hallhani e roohani (*Anser anser*), väike-laukhani (*Anser erythropus*), rabahani (*Anser fabalis*), hallhaigur (*Ardea cinerea*), kivirullija (*Arenaria interpres*), sooräts (*Asio flammeus*), punapea-vart (*Aythya ferina*), tuttvart (*Aythya fuligula*), merivart (*Aythya marila*), hüüp (*Botaurus stellaris*), mustlagle (*Branta bernicla*), valgepõsk-lagle (*Branta leucopsis*), kassikakk (*Bubo bubo*), sõtkas (*Bucephala clangula*), niidurisla e rüdi e niidurüdi (*Calidris alpina schinzii*), suurrüdi e rüdi e suurrisla (*Calidris canutus*), väiketüll (*Charadrius dubius*), liivatüll (*Charadrius hiaticula*), mustviires (*Chlidonias niger*), valge-toonekurg (*Ciconia ciconia*), roo-loorkull (*Circus aeruginosus*), välja-loorkull (*Circus cyaneus*), aul (*Clangula hyemalis*), rukkirääk (*Crex crex*), väikeluik (*Cygnus columbianus bewickii*), laululuik (*Cygnus cygnus*), kümnokk-luik (*Cygnus olor*), valgeselg-kirjurähn (*Dendrocygna leucotos*), põldtsiitsitaja (*Emberiza hortulana*), lauk (*Fulica atra*), rohunepp (*Gallinago media*), värbkakk (*Glaucidium passerinum*), sookurg (*Grus grus*), merikotkas (*Haliaeetus albicilla*), punaselg-õgija (*Lanius collurio*), kalakajakas (*Larus canus*), tõmmukajakas (*Larus fuscus*), naerukajakas (*Larus ridibundus*), plütt (*Limicola falcinellus*), võotsaba-vigle (*Limosa lapponica*), mustsaba-vigle (*Limosa limosa*), tõmmuvaeras (*Melanitta fusca*), mustvaeras (*Melanitta nigra*), väikekoskel (*Mergus albellus*), jääkoskel (*Mergus merganser*), rohukoskel (*Mergus serrator*), suurkoovitaja (*Numenius arquata*), kormoran e karbas (*Phalacrocorax carbo*), tutkas (*Philomachus pugnax*), hallpea-rähn e hallrähn (*Picus canus*), plüü (*Pluvialis squatarola*), tuttpütt (*Podiceps cristatus*), väikehuik (*Porzana parva*), täpikhuik (*Porzana porzana*), naaskelnokk (*Recurvirostra avosetta*), hahk (*Somateria mollissima*), väiketiir (*Sterna albifrons*), räusktiir e räusk (*Sterna caspia*), jõgitiir (*Sterna hirundo*), randtiir (*Sterna paradisaea*), tutt-tiir (*Sterna sandvicensis*), vööt-pöösälind (*Sylvia nisoria*), teder (*Tetrao tetrix*), tumetilder (*Tringa erythropus*), mudatilder (*Tringa glareola*), heletilder (*Tringa nebularia*), punajalg-tilder (*Tringa totanus*) ja kiivitaja (*Vanellus vanellus*).

Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu, siis piirdub selle mõju ehituse töömaaga ehk projektiala ja selle vahetu ümbrusega. Kuna kavandatava tegevuse mõjupiirkonda ei jää Natura alasid, siis võimalikud mõjud Natura alade kaitse-eesmärkidele ja terviklikkusele puuduvad.

Natura eelhindamise tulemused ja järeldus

Natura eelhindamise tulemusena tuvastati, et lähtuvalt kavandatavast tegevusest on välistatud kaudse ja otsese olulise ebasoodsa mõju esinemine Natura 2000 loodus- ja linnualade kaitse-eesmärkidele ja terviklikkusele.

3.2 Loodusvarade kasutamine

Tee ehitamise käigus kasutatakse loodusvarasid (kruus, killustik, liiv, muld jms). Ehituseks vajalike maavarade olemasolu on projekti elluviimise aluseks. Täpsed asukohad, kust tee ehitamiseks vajalikke maavarasid hangitakse, selguvad pärast ehitushanke läbiviimist (eelkõige saadakse materjal riiklikest maardlatest).

Projekti koosseisus koostatakse töömahtude loetelu ning projektiga kavandavate tööde kirjeldused ja nendega kaasnevad mahud. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika, sh freeskatendi ja kohaliku kasvupinnase kasutamine.

Arvestades ehitusmahte ei põhjusta kavandatav tegevus maavaravarude kättesaadavuse olulist vähenemist.

3.3 Jäätme-ja energiamahukus

Ehitustöödel tekkivad jäätmed (sh ka ohtlikud jäätmed) kogutakse eraldi ning antakse üle keskkonnaluba (jäätmete käitlemiseks) või kompleksluba omavatele ettevõtetele.

Ehitusjäätmete käitlemise eest vastutab jäätmete valdaja. Antud projekti puhul pole oodata jäätmeteket mahus, mis võiks ületada piirkonna keskkonnataluvust.

Teetöödel kasutatakse energiat tee-ehitusmasinate ja ehitusmaterjale transportivate masinate tööks (kütusekulu), vajadusel ka elektrienergiat teelõigu või konkreetse objekti valgustamiseks. Pimedal ajal kasutatakse elektrienergiat teelõigu/silla valgustamiseks.

3.4 Vee-, pinnase- ja õhu saastatus

Ehitustööd toimuvad vastavalt projektile. Põhja- ja pinnavee kvaliteeti võivad mõjutada projektiala piirkonnas toimuvate liiklusõnnetuste tagajärjel kütuse või muu kemikaali lekked. Õnnetuste esinemist aitab vähendada teelõigu liiklusohutuse parandamine, millesse käsitletav projekt samuti positiivselt panustab.

Tee ehitamisega antud asukohas ei avaldata tavapäraselt olulist negatiivset mõju pinnasele.

Asfaltsegus sideainena kasutatavast bituumenist (naftabituumen, bituumenemulsioon jt) lenduvad asfalteerimisel välisõhku nii alifaatsed kui ka aromaatsed süsivesinikud, emulsiooni puhul ka lakibensiini ja HCl aurud. Küll aga ei ole välisõhku eralduvate saasteainete kogused sellised, mis oluliselt halvendaks õhukvaliteeti ulatuses, mis põhjustaks piirnormide ületamist. Mõju on lühiajaline, arvestades tööde teostamisajaga.

Piirkonna õhu kvaliteeti mõjutavad ka teetöödel kasutatavate mootorsõidukite heitgaasid ehitusperioodil. Võrreldes teeliiklusega (praeguse olukorraga) õhusaaste ei suurene.

Vajadusel tuleb ehitusperioodil võtta tarvitusele meetmed kõnealusel teelõigul tolmu leviku vähendamiseks (nt teemaa niisutamine). Tolmu teke on lühiajaline ja mõju kaob pärast asfalteerimist.

3.5 Müra ja vibratsioon

Varasema kogemuse põhjal müratasemete modelleerimisel jääb Riigitee nr 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee lõigul km 57,00 – 66,00 müra liiklussagedusest tingituna seadusandlusega kehtestatud normide piiresse. Müraleevendusmeetmete rakendamise vajadus puudub.

Olemasoleva mürasituatsiooni parandamisel lähtub Transpordiamet müraallika valdajale atmosfääriõhu kaitse seadusega seatud kohustustest. Riigimaantee teehoiukavas nähakse vajadusel ette vahendid müraolukordade parandamiseks. Mootorsõidukite liiklussageduse märgatavat suurenemist ei ole seoses olemasolevate ristmike rekonstrueerimisega selle edasisel kasutusperioodil ette näha.

Ehitusperioodil on täiendavaks müraallikaks tee-ehitusmasinad, kuid tegu on lühiajalise mõjuga, mis möödub peale teetööde teostamist. Siiski tuleb tagada, et ehitusaegne müra ei ületaks keskkonnaministri

16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ seatud piirtasemeid (tööstusmüra piirtase öösel).

Turvalisem ja sujuvam autoliiklus seoses ristmiku laiuse suurendamisega antud lõikudes toob edaspidi eeldatavalt kaasa pigem mürataseme vähenemise, mistõttu saab väita, et võrreldes käesoleva ajaga võib olukord lähiaastatel hoopis paraneda.

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

3.6 Valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

Teelõigul on kavas valgustust pikendada km 57,7 bussipeatustest kuni km 58 ristmikuni. Kavandatava ehitustöödega võib kaasneda ehitusplatside või ehitatava teelõigu valgustamine (turvalisuse tagamiseks või vajadusel ka pimedal ajal tööde teostamiseks). Võrreldes olemasoleva olukorraga on valgustusest tulenev keskkonnamõju ebaoluline.

Tööde tegemise ajal ei eraldu olulisel määral soojust ega kiirgust. Asfalteerimistööd põhjustavad teatavas ulatuses ebameeldivat lõhna, kuid see mõju on lühiajaline ja seega puudub oluline mõju keskkonnale.

Eelnevast tulenevalt võib öelda, et kavandatava tegevusega ei kaasne olulist negatiivset mõju veerežiimile ja pinnasele ega kaasne ülenormatiivset õhu saastatust, müra ja vibratsiooni teket ega olulisi valguse, soojuse, kiirguse ja lõhna häiringuid.

3.7 Lähipiirkonna teised tegevused

Teadagi ei ole piirkonnas teisi kavandatavaid tegevusi, mis koosmõjus projekti realiseerimisega võiksid avaldada olulist keskkonnamõju.

3.8 Tegevusega kaasnevad tagajärjed

Peamiseks negatiivseks mõjuks on ehitusaegne tegevus, mis segab tavapäraselt liiklust ning ettevaatusabinõusid kasutamata võib ohustada ka keskkonda. Ehitusaegse tegevusega seotud võimalike häiringute ulatus piirneb peamiselt teemaaga ja mõjud on lühiajalised.

Liiklusolude parandamisega kaasneb tulevikus ohutum liiklus. Liikluse sujuvamaks muutumisega väheneb õnnetuste oht, õhusaaste, tolmu ja müra hulk ning seega avaldub positiivne tagajärg tulevikus riigiteed kasutavate inimeste tervisele ja heaolule.

Projekti eesmärgiks on riigiteel nr 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee lõigul km 57,00 – 66,00 liiklusohhtlike kohtade (2tk) likvideerimine. Tegevuse tagajärjel paraneb ristmikel liiklus.

Olemasoleva tee remondiga kaasnevad võimalikud ebasoodsad mõjud on vaid ehitusaegsed, seega lühiajalised ja õigete töövõtetega leevendatavad.

3.9 Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus

Tegemist on hetkel olemasoleva ristmikega ning liiklus toimiks edasi ka projekti elluviimata. Projektiga parandatakse liiklemistingimusi ja liiklusohutust ning seetõttu on projektil läbi õnnetuse riski vähendamise ka positiivne mõju inimestele ja loodusele.

Kliimamuutustest põhjustatud õnnetuste või avariide ohtu piirkonnas projektiga seonduvalt ei esine.

Liiklusõnnetuste väljavõtte riikliku Teeregistri andmebaasist projektiala piirkonnas hukkunute või inimvigastustega registreeritud liiklusõnnetusi Taebla kooli ristmikul ei näita. Herjava tee ristmikul riikliku Teeregistri andmebaasi kohaselt on toimunud kaks kokkupõrget - 2018. aastal ja 2024. aastal. Hukkunuid liiklusõnnetustes ei olnud.

Avariilukorrad, kus loodusesse võib sattuda kütust või määrdeaineid, on teoreetiliselt võimalikud ehitusperioodil, vähem kasutusel. Avariilukordade tekkimise riski maandamiseks ehitusperioodil on

ehitustöövõtja kohustatud järgima erinevatel tööetappidel ohutuseeskirju ning välistama riske vastavate kavade ja märgistega. Ehitusaegne töö- ja liikluskorraldus peab tagama avariolukordade vältimise.

Teelõigu edasisel kasutusajal on avariolukordade (peamiselt liiklusõnnetuste toimumise) risk võrreldes praegusega väiksem, sest liiklus muutetakse ohutumaks. Seega vähendatakse ka liiklusega kaasnevate avariolukordade esinemise võimalikkust.

3.10 Tegevusega kaasneva mõju mõju kestus, sagedus ja pöörduvus

Projektialal on praegu tegemist olemasoleva ristmikega. Projekti eesmärk on liiklusohtlike kohtade likvideerimine. Kuna tegemist on olemasoleva maantee ristmikega, toimuks liiklus antud alal edasi ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. Projektiga parandatakse liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil läbi sujuvama liikluse ja õnnetuste ohu vähendamise kohalikele inimeste (ka kergliiklejatele) ning nende tervisele ja heaolule soodne mõju.

Projekteeritud Tee eluiga on 50 aastat. Projekteeritud katendi eluiga on 20 aastat.

Ehitusaegse tegevusega seotud mõjude ulatus piirneb peamiselt teemaaga. Mõjud on lühiajalised. Ehitus toimub tehnoloogiliselt ca 2,5-3 kuu jooksul. Liiklusolude parandamisega kaasneb ohutum liiklus, mistõttu muutub paremaks eelkõige inimeste elukeskkond.

3.11 Tegevusega kaasnev kumulatiivne ja piiriülene mõju

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

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

4 Ettepanek KMH algatamise/algatamata jätmise kohta

Arvestades kavandatud tegevuse mahtu, iseloomu ja paiknemist ei ole oodata Riigitee nr 9 Ääsmäe-Haapsalu-Rohuküla tee lõigul km 57,00 – 66,00 liiklusohhtlike kohtade (2tk) likvideerimisega ning hilisemal teelõigu sihipärasel kasutamisel kaasnevat olulist ebasoodsat keskkonnamõju.

Olemasoleva avaliku riigimaantee ääres eelkõige ohutuse tagamiseks tavapärased ehitustööd looduses väikeses mahus ei ole olulise keskkonnamõjuga tegevus KMH algatamise või mittealgatamise seisukohast. Tegevusega ei kaasne kaitstavate koosluste ja liikide elupaikade kahjustamist, mida pole võimalik projektis juba kirjeldatud leevendatava meetmetega miinimumi viia. Arvestades tegevuse mahtu ja iseloomu, siis olulist ebasoodsat mõju Leediküla oja eeldada ei ole. Küll aga tegevusega kaasneb ohutum liiklus, mistõttu muutub paremaks eelkõige inimeste elukeskkond.

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

- 1) Natura eelhindamise tulemusena tuvastati, et lähtuvalt kavandatava tegevuse paiknemisest, iseloomust ja mahust, ei kaasne ebasoodsat mõju Natura 2000 võrgustiku aladele. Kavandatud tegevusega ei ole oodata mõju Natura ala kaitse-eesmärkidele ega terviklikkusele ning Natura hindamise läbiviimine ei ole seega vajalik.
- 2) Projektiga ei kavandata eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga tegevust, millega kaasneks keskkonnaseisundi kahjustumist, sh vee, pinnase, õhu saastatust, olulist jäätmetekke või mürataseme suurenemist.
- 3) Lähtudes projektiga hõlmatud ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimustest ja maakasutusest, ei põhjusta kavandatav tegevus antud asukohas olulist keskkonnamõju. Tegevusega kaasnevad võimalikud mõjud on valdavalt ehitusaegsed ning nende ulatus piirneb peamiselt teemaaga. Samuti on avariilukordade esinemise tõenäosus väike, juhul kui järgitakse korrektseid ehitusvõtteid.
- 4) Kavandatav tegevus ei põhjusta looduskeskkonna vastupanuvõime ega loodusvarade taastumisvõime ületamist.
- 5) Tegevusega ei kaasne olulist liikluskoormuse, mürataseme ja õhusaaste suurenemist, mistõttu ei ole oodata ülenormatiivsete tasemete esinemist.
- 6) Kavandatava tegevusega ei kaasne olulisel määral soojuse, kiirguse ega lõhna teket.

Kasutatud materjalid

Allikmaterjalid:

- Euroopa Komisjon. 2005. Keskkonnamõju hindamise eelhindamise juhend
- Euroopa Komisjon. Komisjoni teatis Natura ET 2000 aladega seotud kavade ja projektide hindamine. Metoodilised suunised elupaikade direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 sätete kohta. ET Brüssel, 28.9.2021 C(2021) 6913 final.
- Keskkonnaministeerium. Ida-Eesti vesikonna veemajanduskava 2022-2027
- Kutsar, R.; Eschbaum, K. ja Aunapuu, A. 2019. Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis. Tellija: Keskkonnaamet

Seadused, määrused:

- Atmosfääriõhu kaitse seadus
- Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded
- Ehitusseadustik
- Jäätmeseadus
- Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus
- Keskkonnaseadustiku üldosa seadus
- Looduskaitse seadus
- Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu
- Tee projekteerimise normid
- Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu
- Veeseadus

Andmebaasid:

- EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem) Keskkonnaagentuur
- Maa-ameti geoportaal: <http://geoportaal.maaamet.ee>
- Riigi Metsamajanduse Keskus (RMK), pärandkultuuri andmebaas <https://www.rmkk.ee/metsa-majandamine/parandkultuur>
- Teederegister <https://teeregister.mnt.ee/reet/home>
- Transpordiameti loomaõnnetuste register ja kaardirakendus <http://maanteeamet.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d0209cb6d4894a6ea1dcf3c736f7eb54>