

Töö nr: 23004737 | 03.07.2024

Riigitee nr 19277 Paikuse – Tammuru km 0,0 – 5,79 lõigu põhiprojekti

Keskkonnamõjude
eelhinnang

Tallinn–Tartu 2024

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

Sisukord

1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU	11
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	11
4.1.1. Pärnu maakonnaplaneering (kehtiv)	11
4.1.2. Paikuse valla üldplaneering (kehtiv)	13
4.1.3. Pärnu üldplaneering 2035+ (koostatav)	14
4.1.4. Mõju maakasutusele	15
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele	16
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	20
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	21
4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus	23
4.6. Jäätmekäitlus	24
4.7. Avariiolukorrad	25
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED	26

Lisa 1. II kaitsekategooria kaitsealuste liikide paiknemine (looduskaitseseadus § 53 lg 1 alusel vaid asutusesiseseks kasutamiseks)

1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnavalade konsultatsioon riigitee nr 19277 Paikuse – Tammuru km 0,0 – 5,79 lõigu põhiprojekt koosseisu. Rekonstrueeritav riigitee 19277 lõik algab tugimaanteelt 59 Pärnu – Tori ja lõpeb riigitee 19343 Surju-Seljametsa tee ristmikuga km-l 5,79. Projekteeritav teelõik asub Pärnu linnas ja kulgeb Paikuse alevis ning Seljametsa ja Tammuru külades (vt joonis 1).

Käesolev töö on koostatud OÜ Hendrikson & Ko poolt keskkonnaekspert Jaak Järvekülg juhtimisel. Töös käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodat mõju omavaid keskkonnamõjusid ning antakse soovitus keskkonnamõju hindamise (edaspidi ka KMH) algatamise või algatamata jätmise ja ebasoodsate mõjude vältimise osas. Käesolevat aruannet on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina KMH algatamise vajalikkuse hindamisel.

Töö koostamisel on lähtutud projekti tehnilisest kirjeldusest ning projekti seletuskirjast ja joonistest seisuga juuni 2024.



Joonis 1 Kavandatava tegevuse asukoht. Aluskaart: Maa-amet 2024

2. Taust ja seadusandlikud aspektid

KMH vajadust reguleerib keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (edaspidi ka KeHJS)¹. Vastavalt seadusele on keskkonnamõju hindamise vajadus reguleeritud järgmiselt:

§ 3. Keskkonnamõju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõju hinnatakse, kui:

- 1) taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju;*
- 2) kavandatakse tegevust, mille korral ei ole objektiivse teabe põhjal välistatud, et sellega võib kaasneda eraldi või koos muude tegevustega eeldatavalt oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärgile, ja mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik.*

§ 2¹ Keskkonnamõju

Keskkonnamõju käesoleva seaduse tähenduses on kavandatava tegevusega või strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasnev vahetu või kaudne mõju keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile või varale.

§ 2² Oluline keskkonnamõju

Keskkonnamõju on oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

§ 6. Olulise keskkonnamõju tegevus

(1) Olulise keskkonnamõju tegevus on:

- 13) kiirtee, 2100 meetri pikkuse või pikema peamaandumisrajaga lennuvälja, üle kümne kilomeetri pikkuse nelja sõidurajaga tee püstitamine või ühe või kahe sõidurajaga tee ehitamine vähemalt nelja sõidurajaga teeks;*
- (2) Kui kavandatav tegevus ei kuulu käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatute hulka, peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas järgmiste valdkondade tegevusel on oluline keskkonnamõju:*
 - 10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine;*
 - 18) vee erikasutus**

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu”² (edaspidi ka määrus nr 224) kehtestatud täpsustatud loetelu, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju.

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/111062024007>

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/127032024009>

* Vee erikasutamise vajalikkust otsustab Keskkonnaamet

Vastavalt määrusele nr 224:

§ 13. Infrastruktuuri ehitamine

Keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust tuleb kaaluda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate järgmiste tegevuste korral:

8) tee rajamine või laiendamine, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördeladade, tagasipöörde kohtade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul;

§ 15. Muud tegevusvaldkonnad

Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang tuleb anda järgmiste muude tegevuste korral:

8) selline tegevus, mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik, kuid mis võib üksi või koostöös muu tegevusega eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala või kaitstavat loodusobjekti.

Käesoleval juhul ei kuulu kavandatav tegevus KeHJS § 6 lõikes 1 loetletud tegevuste hulka, mille puhul KMH on kohustuslik selle vajadust kaalumata.

Kavandatavad tööd kuuluvad KeHJS § 6 lõike 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) ja määruse nr 224 § 13 p 8 nimetatud tegevuste hulka (uue kergliiklustee lõigu rajamine). Lisaks on tegemist määruse nr 224 § 15 p 8 nimetatud tegevusega, kuna kavandatava tegevuse piirkonnas asuvad looduskaitsealused objektid. Lähtuvalt eeltoodust peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõike 2, st KMH vajadus sõltub eelhindangu tulemusest.

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhindang

(1) eelhindangu andmiseks esitab arendaja koos tegevusloa taotlusega järgmise teabe:

1) tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad ning asjakohasel juhul vajalike lammutustööde kirjeldus;

2) tegevuse asukoha kirjeldus, sealhulgas eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus;

3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnamelementide kirjeldus;

4) olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta, arvestades eeldatavalt tekkivaid jääke ja heiteid ning jäätmeteket, kui see on asjakohane, ning loodusvarade, eelkõige mulla, maa, maavarade ja vee kasutamist ning mõju looduslikule mitmekesisusele;

5) muu asjakohane teave, lähtudes käesoleva paragrahvi lõike 5 alusel kehtestatud nõuetest;

6) soovi korral teave kavandatava tegevuse erisuste või võetavate keskkonnameetmete kohta, millega kavandatakse vältida või ennetada muidu ilmnedavat olulist ebasoodsat keskkonnamõju.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud teabe koostamisel peab arendaja arvestama varasemate asjakohaste hindamiste tulemustega.

(3) Otsustaja annab käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõjust.

(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega nr 31.³

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

(2²) Enne käesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 2¹ viidatud tegevuse keskkonnamõju hindamise vajalikkuse üle otsustamist peab otsustaja küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhindangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

Käesolevat eelhindangut on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel. Eelhindangu aruande peatükkides 3-5 on info esitamisel lähtutud Keskkonnaministri 16.08.2017 määruse nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ (edaspidi ka määrus nr 31) nõuetest.

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Käesoleva projekti eesmärgiks riigitee nr 19277 Paikuse – Tammuru km 0,0 – 5,79 lõigu rekonstrueerimine. Olemasolev kõrvalmaantee lõik on ehitatud IV klassi maanteena ja kahe sõidurajaga. Sõidutee katte laius ristmikelistel lõikudel on keskmiselt 7,5 m ning tugipeenra laiused keskmiselt 0,8 m. Olemasoleva katendi ehitusaastateks on peamiselt 1970 ja katteks mustkate. Vaadeldavale teelõigule on valdavas osas 1973. - 1984. aastatel ehitatud mustkate, mida on korduvalt pinnatud. Paremale pool maanteed on välja ehitatud eraldatud kuni 2,5 m laiune asfaltkattega kergliiklustee, mis kulgeb objekti algusest kuni riigitee 19276 ristmikuni km-l 3,1.

Projektiga kavandatava töö eesmärgiks on maanteelõigu kandevõime tõstmine, liiklusohutuse parandamine ja sõidumugavuse suurendamine.

Kõrvalmaantee 19277 projekteeritav lõik algab Paikuse alevist riigitee 59 Pärnu – Toritugimaantee ringristmikult ja lõpeb Tammuru külas riigitee 19343 Surju-Seljametsa tee ristmikuga. Lõigu pikku on 5,79 km.

Käesoleva projekti lahendustega on projekteeritaval lõigul üldjuhul ette nähtud:

- uue teekatte konstruktsiooni ehitus kogu lõigul koos muldkeha tugevdamisega;
- olemasolevate bussipeatuste rekonstrueerimine ja normidekohane asukoha määramine, platvormide ehitus ja ootepaviljonide uuendamine;
- bussipeatuste piirkonnas jalakäijatele parema juurdepääsu tagamiseks kergliiklusteede rajamine või kindlustatud peenra laiendamine kuni 1m-ni;
- uute liikluskorraldusvahendite ja teemärgistuse rajamine kogu lõigule;
- sademevee ärajuhtimissüsteemide korrastamine. Olemasolevate truupide uuendamine ja uute kraavide kaevamine;
- lõigul asuvate kohalike teede ristmike ja mahasõitude rekonstrueerimine. Ristmike nähtavuse parandamine.

Projektiga on kinnitatud järgnevad lahendused:

- Maanteest vasakule uue 2,5m laiuse ja 275m pikkuse kergliiklustee lõigu rajamine lõigus riigitee 59 kuni Aiandi tee (PK0+14 - 2+87);
- Aiandi tee ristmikule on projekteeritud eraldi vasakpöörde aeglustusrada ning likvideeritud kiirendusraja lõik riigitee 59 suunas. Lisatud on ülekäiguosaga liiklussaar külgnevale harule.
- Projekteeritud on uus kiirusrežiim 80 ja 60 km/h va Paikuse alevi piirkond lõigu algusest kuni km-ni 1,2.
- Paikuse alevi piirile km 1,2 on maanteele projekteeritud liikluse rahustamiseks sõiduradasid eraldav liiklussaar – šikaan.
- Riigitee 19276 Taali-Põlendmaa-Seljametsa tee ristmiku rekonstrueerimine km 2,974. Bussipeatused viiakse nihkesse, luuakse liiklussaarega ülekäigukohad põhiteel ja külgneval harul. Likvideeritakse kiirendusrada Paikuse suunal. Rajatakse uued kergliiklusteede ühendused. Sõiduteega külgneva kergliiklustee eraldamine sõiduteest tehakse pörkepiirdega.
- Uute bussipeatuste rajamine km-le 2,15 Pilve tänava piirkond ja km-le 4,9 Seljametsa järve piirkonda. Samuti lisapeatuse rajamine riigitee 19343 Surju-Seljametsa tee harule. Projekteeritud on Seljametsa-Vaskräama tee 2,7 km pikkune ja 2,5m laiune kergliiklustee maanteest paremal vahemikus km 3,12 – 4,93 (PK31+17 - 49+27);
- Perspektiivsena projekteeritud kergliiklustee lõik maanteest paremale Vaskjõe looduskaitse ala servas (PK49+30 - 56+82).

Plaanilahendus

Sõidutee

Projekteeritud maantee üldine geomeetria jälgib olemasolevat plaanilahendust ja projekteeritud teetelg ühtib enamasti olemasolevaga. Uus katendikonstruktsioon rajatakse kogu ulatuses maksimaalselt olemasolevale muldkehale. Mulde laiendused on planeeritud peamiselt uute bussitaskute tarbeks. Projektis kasutatud ja projekteeritud plaanikõverate väärtused jäävad enamasti üle soovitatava minimaalse ehk üle R 380m. Erandlikud raadiused 80 km/h tsoonis on lõigu km 4,4 (R300m) ja km 5,76 (R230m). Nimetatud plaaniraadiustele on projekteeritud ka 4%-ne viraažikalle.

Bussipeatused

Projektiga rekonstrueeritakse olemasolevad bussipeatused. Bussipeatuste asukohad on projektlahenduses enamasti muudetud. Projekteeritud on kaks uut bussipeatust Pilve tn ja Seljametsa järve piirkonda. Olemasolev amortiseerunud Seljametsa ootekoda likvideeritakse. Bussipeatuste asukohad määratakse lokaalse vajaduse ja jalakäijate liikumissuundade järgi.

Ristlõike lahendused

Projekteeritud ristprofili parameetrid valitud vastavalt lähteülesandele. Sõiduradade laiuse valikul arvestatud Transpordiameti juhendiga „Riigiteede ristlõike valimise juhend“. Antud projektis on osaliselt laiendatud bussipeatuste vahelisi kindlustatud peenraid 1,0 meetrini. Samuti on Paikuse alevi lõigus laiendatud vasakpoolne teepeenar 1,0 meetrini, kuna puudub võimalus luua sõiduteest eraldatud jalgte.

Projekteeritaval lõigul on ette nähtud tagada minimaalne teega külgnev vaba ruum, mis on 5 m äärmise sõiduraja servast. Tee servas kasvavad puud peamiselt säilitatakse. Alla 4 m kaugusel olevad allee koosseisus kasvavad puud on kokkuleppel ette nähtud eemaldada. Alleel kasvavate puude vahel kaevetöid ja kraavi kaevamist ei planeerita. Üldjuhul profileeritakse mulde nõlvade kalded 1:3-le ja viiakse sujuvalt kokku olemasoleva nõlva osaga. Tulenevalt vajadusest uus nõlvaosa olemasolevaga ratsionaalselt kokku viia, kasutatakse kraavide ja mulde laienduste puhul ka 1:2-le nõlvakallet. Uute pikikraavide tagumise nõlva kalle on planeeritud 1:1,5-le.

Enamusele teeäärsetele kinnistutele ja hoonete juurde on projekteeritud ristumiskohad olemasolevasse asukohta. Pöörderaadius ja üldjuhul ka laius vastavad vähemalt tüüplahendusele (tüüp I, R=5m). Juhul, kui olemasoleva mahasõidu raadius on suurem, säilitatakse võimalusel olemasolevad parameetrid. Mahasõidu asfaltkatte ulatus maantee servast on tavaolukorras 8 m. Mahasõitude kruusakatte pikkus on erinev, sõltudes pikikaldest või kinnistu piirist.

Võimalusel on viidud kahte kinnistut teenindavad mahasõidud kahe kinnistu piirile. Antud projektiga ei ole ette nähtud kinnistutele uute mahasõitude rajamine. Otsused mahasõitude likvideerimise või asukoha muutmise osas kooskõlastatakse Transpordiametiga.

Sademevesi

Sademeveed on juhitud sõidutee kõrval asuvatele aladele ja kraavidesse. Maanteele uute külgkraavide kaevamine teostatakse objektil kohtades, kus mulde kõrgus on madalam kui 1m. Kraavi põhi kaevatakse vähemalt 0,4m laiuselt. Vastasnõlv planeeritakse kaldega 1:1,5-le või viiakse sujuvalt kokku olemasoleva vastasnõlvaga.

Kraavidest väljakaevatavat pinnast on käsitletud kui ehituseks sobimatut pinnast, mis veetakse ära.

Olemasolevad põikkraavid tuleb põhiteetruupide kohal korrastada. Kõik projekteeritud truubitorude päised ja esine tuleb kindlustada munakividest laotisega D=10-20 cm betoonalusel.

Käesoleva projektiga vahetatakse välja kõik olemasolevad raudbetoonist truubid plasttruupide vastu.

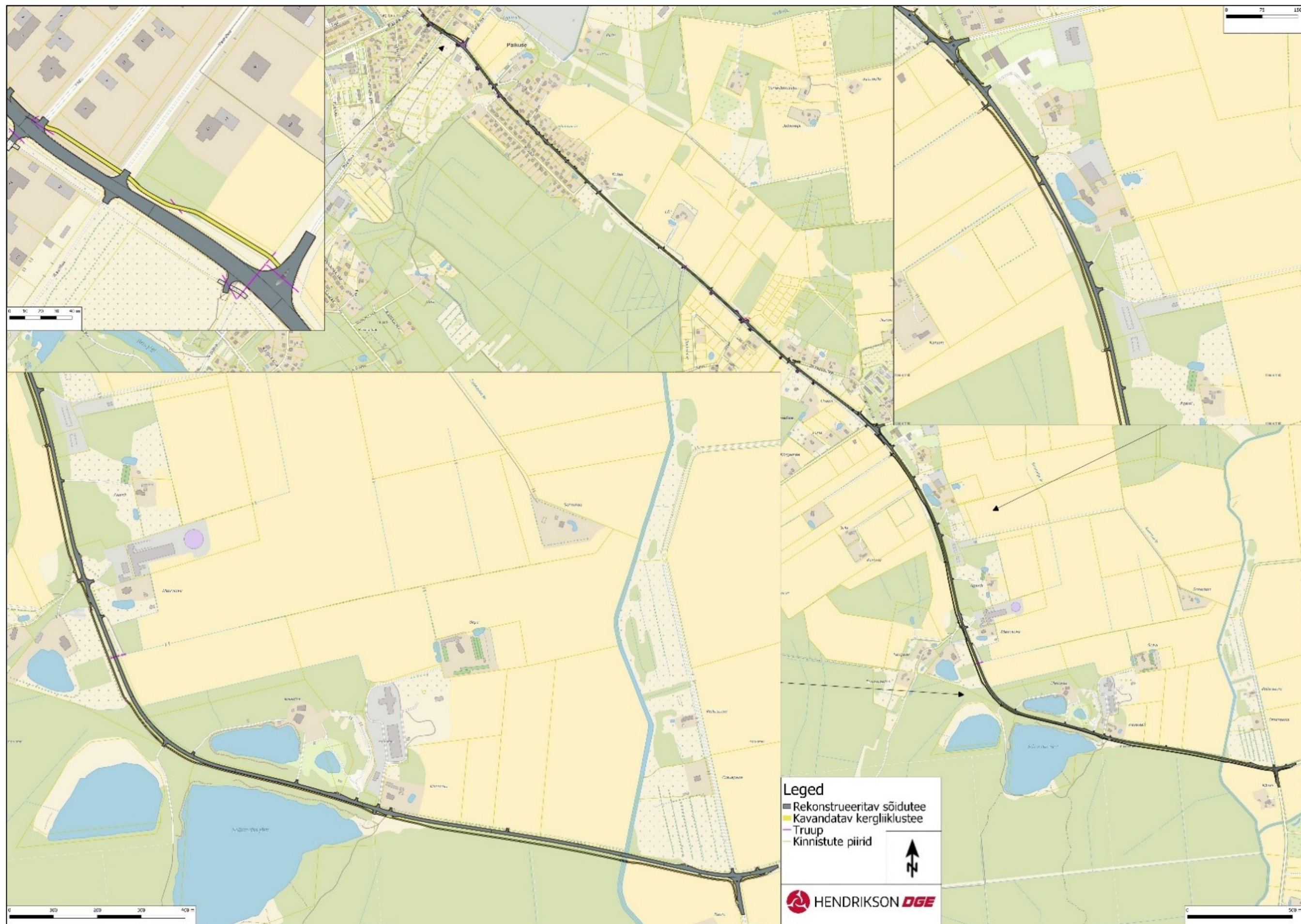
Sild

Üle Vaskjõe kulgeva silla ehituse (kergliiklustee tarbeks) jaoks koostatakse eraldi projekt, mistõttu pole käesolevas eelhindangus silla ehitamisega seotud teemasid väga detailselt (raadamismahud, tööde teostamise kirjeldus jmt) käsitletud. Samas hinnatakse käesoleva eelhindangu raames silla rajamisega kaasnevat võimalikke keskkonnamõjusid ning tuuakse välja leevendavad meetmed võimaliku ebasoodsa mõju avaldumise vältimiseks.

Kavandatava tegevuse potentsiaalseteks tagajärgedeks on heide pinnasesse, õhku ja vette. Paratamatult tekib tee-ehituse käigus jäätmeid. Samuti kaasneb tee-ehitusega müra, vibratsiooni ja lõhna levimine lähipiirkondade aladele. Olulise soojuse või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus ja paekivi). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, mille avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub.

Iga ehitustegevusega kaasneb ka energiakulu. Antud juhul on tegemist tavapärase teeprojektiga, mille energiakulu ei ole alust pidada ebaproportsionaalselt suureks, arvestades projekti vajadust, s.t otseselt projekti energiakasutusest ei tulene olulist keskkonnamõju.



Joonis 3 Kavandatav tegevus. Joonisel on suurendatud väljavõtetena kuvatud uute kergliiklusteede asukohad. Aluskaart: Maa-amet 2024

4. Mõjutatava keskkonna kirjeldus ja kavandatava tegevusega kaasnev potentsiaalselt oluline keskkonnamõju

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee nr 19277 Paikuse – Tammuru km 0,0 – 5,79 lõigu põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva liikluse kogumõju. Projektiga kavandatava töö eesmärgiks on maanteelõigu kandevõime tõstmine, liiklusohutuse parandamine ja sõidumugavuse suurendamine. Kavandataval tegevusel on, nt läbi õnnetuste ohu vältimise ja keskkonnasõbralike liiklemisviiside soodustamise, keskkonnale ka positiivne mõju.

Alljärgnevalt on kirjeldatud teemad, tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille osas on teeprojektide puhul **ebasoodsa** mõju avaldumise oht tõenäolisem või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 5.

Käesolevas eelhindangus mõjude analüüsimisel on (eel)hinnatud ja arvesse võetud kõiki Keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ sisalduvaid punkte. Vastavalt määrusele on arvesse võetud ka võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnenemise tõenäosust ja aega, mõju laadi ja tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust, võimalikke koosmõjusid (sh kumulatiivset mõju) ja suurõnnetuste või katastroofide ohtu. Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele

4.1.1. Pärnu maakonnaplaneering (kehtiv)

Pärnu maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud 29.03.2018 riigihalduse ministri käskkirjaga nr 1.1-4/74⁴. Maakonnaplaneeringus on antud muuhulgas üldised tingimused maanteevõrgu arendamiseks, millega on kavandatav tegevus kooskõlas. Näiteks: *maanteede kvaliteedi parandamisel lähtuda eelkõige turvalisusest; teedevõrk peab vastama ettevõtluse, asustuse ja ühistranspordi vajadustele; lahendada juurdepääsude põhimõtted, laiendamise ja kandevõime tõstmine vajadus jne.*

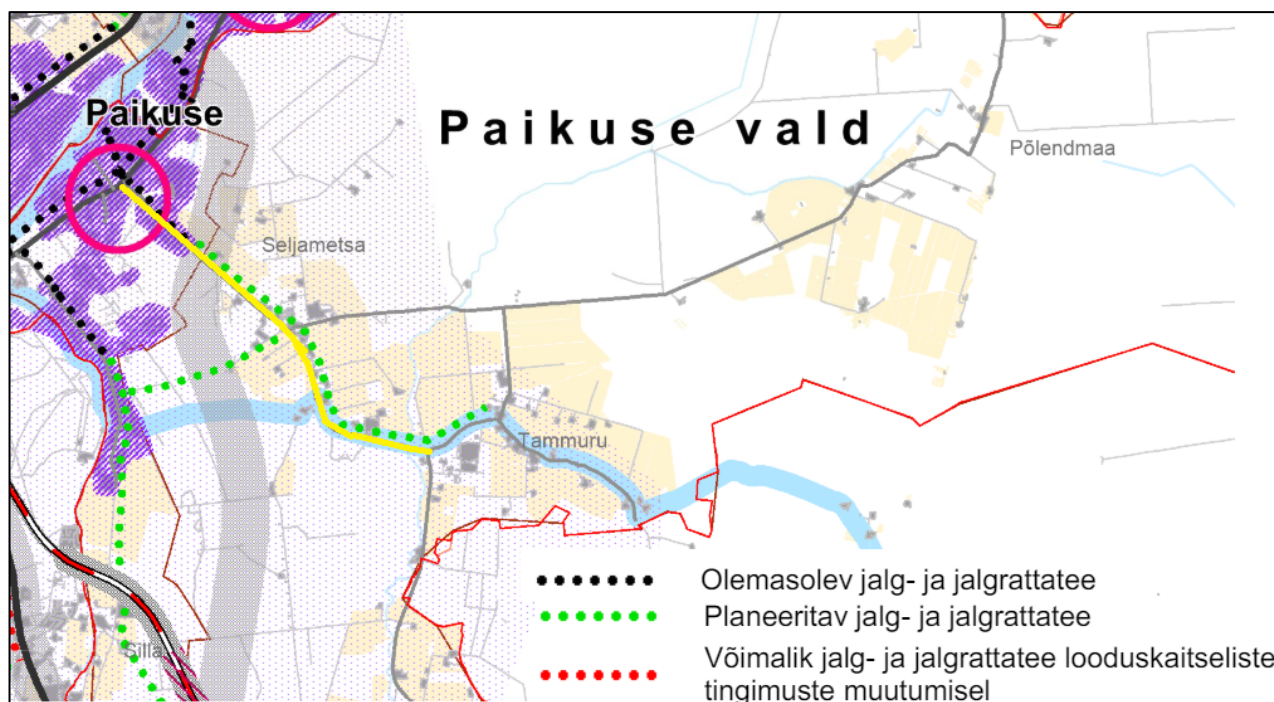
Maakonnaplaneeringu seletuskirjas on toodud, et tihedama kasutusega ja ohtlikemates maanteelõikudes tuleb kaaluda tee renoveerimise käigus kergliiklusteede rajamise vajalikkust, sh eraldiseisva kergliiklustee rajamise võimalust. Maakonnaplaneeringus on antud jalg- ja jalgrattateede rajamiseks järgmised üldised tingimused:

- *kaaluda kergliiklustee mootorsõidukiliiklusest eemale viimiseks võimalusi, eelkõige tiheda liiklusega maanteede ääres, et tagada kergliiklejate jaoks meeldivam ja saastamata keskkond.*
- *Lõikudel ja olukorras, kus kergliiklejaid on väga arvukalt, on mõistlik rajada eraldi rattatee ja jalgte.*
- *eelisjärjekorras arendada kergliiklusteedega jätkuv ja kasutaja jaoks sujuv ühendus (võrgustik).*

Kavandatav tegevus on nimetatud tingimustega kooskõlas ning aitab maakonnaplaneeringus seatud ohutu lähiliikumise eesmärke täita.

⁴ <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/parnumaa>

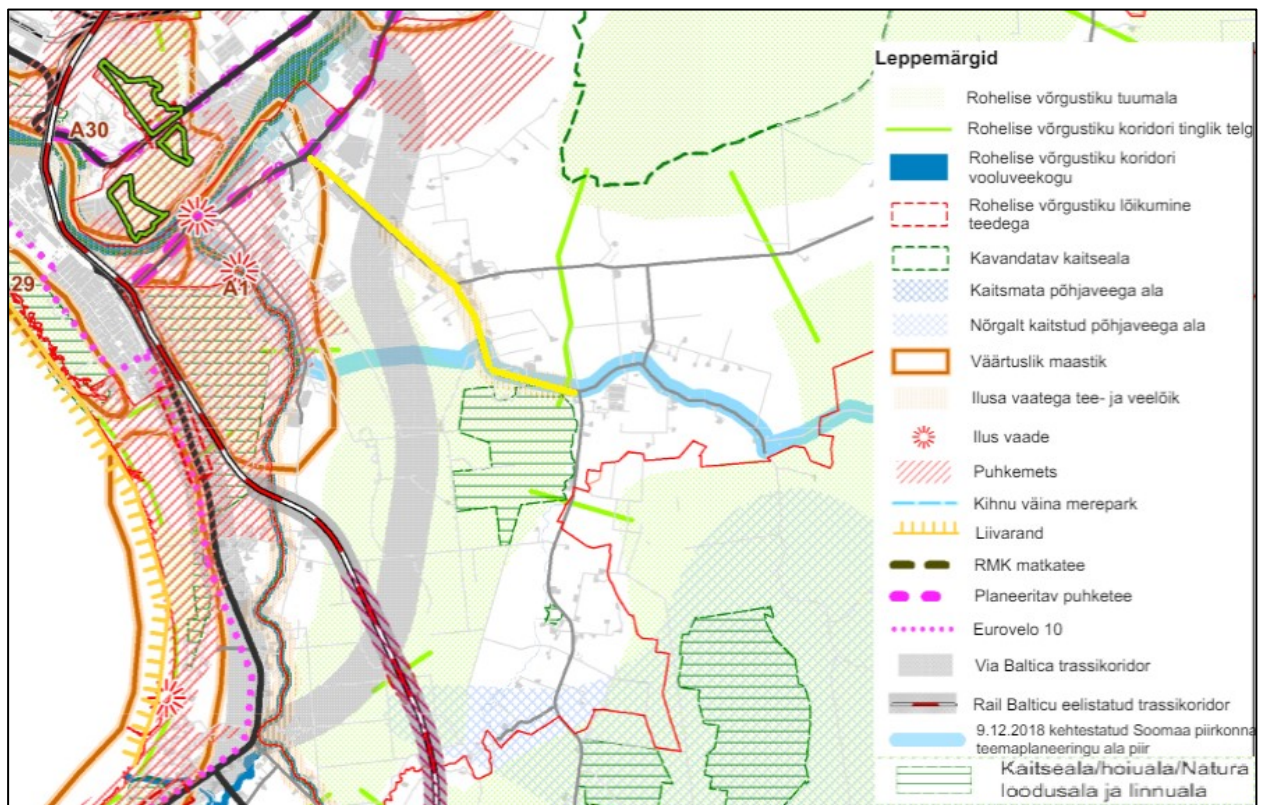
Pärnu maakonnaplaneeringu joonisel „Asustus“ on planeeritav Seljametsa-Tammuru kergliiklustee esitatud (vt joonis 4.1.1.1).



Joonis 4.1.1.1 Väljavõte Pärnu maakonnaplaneeringu joonisest „Asustus“. Rekonstrueeritav maanteeõik on tähistatud kollase joonega. Planeeritav jalg- ja jalgrattatee on tähistatud roheliste täppidega (kollasest joonest üleval)

Pärnu maakonnaplaneeringu kaardi „Looduskeskkond“ alusel jääb kavandatav tegevus osaliselt ilusa vaatega tee- ja veelõigule ning mõningal määral roheline võrgustiku tuumalale ja kaitsealale. Pärnu maakonnaplaneeringu seletuskirja kohaselt tuleb ilusa vaatega koha säilitamiseks reserveerida kohad avalikeks puhkekohtadeks. Kaitsealadel tuleb arvestada looduskaitseaduse ja kaitseala kaitse-eeskirjade ning kaitseala valitseja (Keskkonnaameti) seisukohtadega. Maakonnaplaneering seab muuhulgas järgmised üldised tingimused roheline võrgustiku toimimise tagamiseks ja säilitamiseks: säilitada roheline võrgustiku terviklikkus, sidusus ja vältida loodusalade killustamist; ja kavandada asjakohaseid abinõusid (nt kiirusepiirang).

Tulenevalt projekti olemusest (enamjaolt olemasoleva maantee rekonstrueerimine), võib aga öelda, et projektiga ei ole ette näha olulise ebasoodsa mõju kaasnemist roheline võrgustiku alale, projektiga ei suurendata oluliselt barjääri elusloodusele ning lõigule on projekteeritud uus väiksem kiirusepiirang (kohati 80 km/h, kohati 60 km/h). Samuti ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju visuaalsetele ja maastikulistele väärtustele, Projektiga ei nähta ette uusi ümbritseva maastiku suhtes visuaalselt domineerivaid rajatisi.

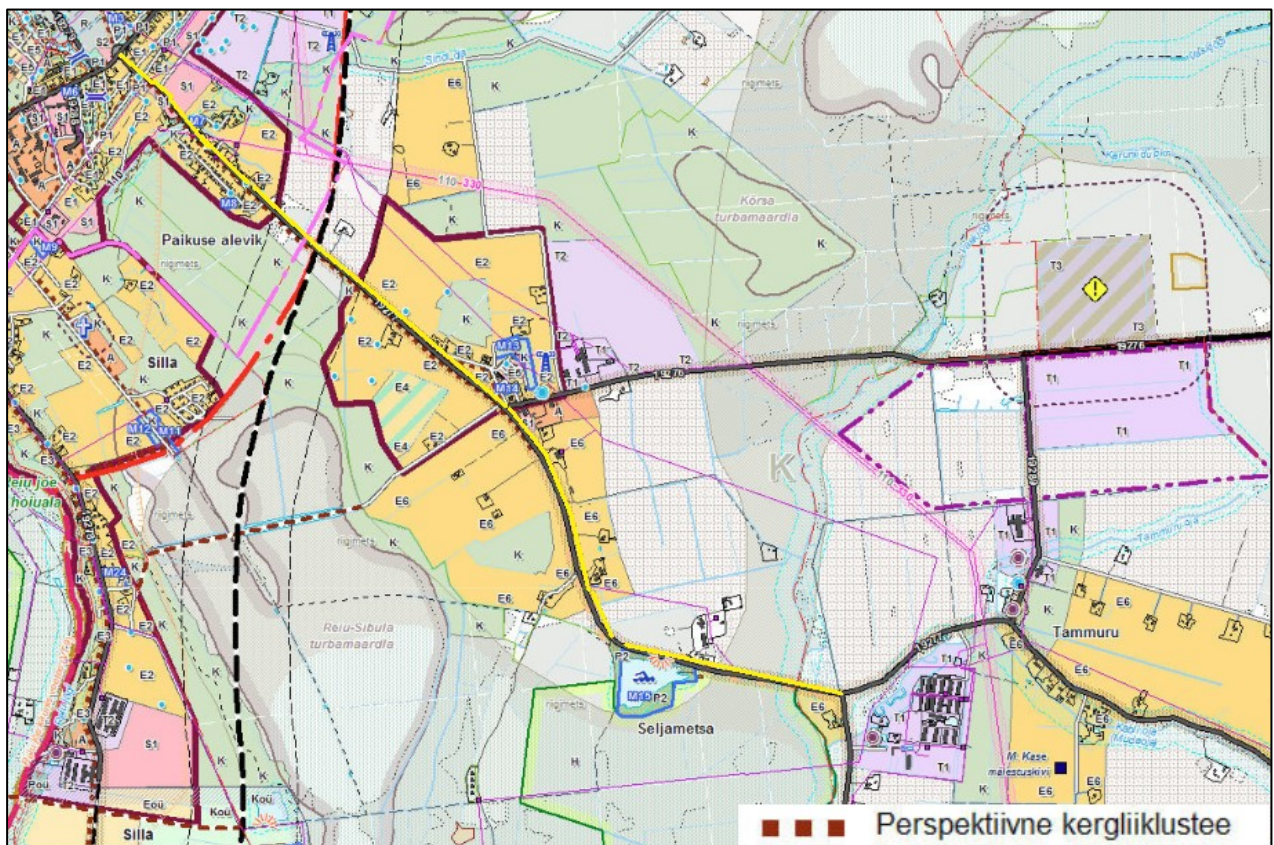


Joonis 4.1.1.2 Väljavõte Pärnu maakonnaplaneeringu joonisest „Looduskeskkond“. Rekonstrueeritav maanteelõik on tähistatud kollase joonega.

4.1.2. Paikuse valla üldplaneering (kehtiv)

Paikuse valla üldplaneering on kehtestatud Paikuse Vallavolikogu 15.06.2009 määrusega nr 8⁵. Üldplaneeringu seletuskirja kohaselt on esmatähtis parandada peamise planeeringu ala läbiva tee seisukorda ja sõidetavust. Valla teedevõrgustik peab võimaldama Pärnu linnaga senisest tihedamat lõimumist, parandama keskuses osutatavate teenuste kättesaadavust, olema tasakaalustatult arendatav ja soodustama äärelinliku asustuse laienemist üle valla territooriumi. Üldplaneeringuga on kavandatud kergliiklustee Paikuse alevikust Seljametsa küla keskusesse (vt joonis 4.1.2)

⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/421122013051>



Joonis 4.1.2 Väljavõtte Paikuse üldplaneeringu kaardist „Paikuse YP valla kaart“. Projekti ala on tähistatud kollase joonega, ÜP kohane perspektiivne kergliiklustee katkendliku joonega (tume punane).

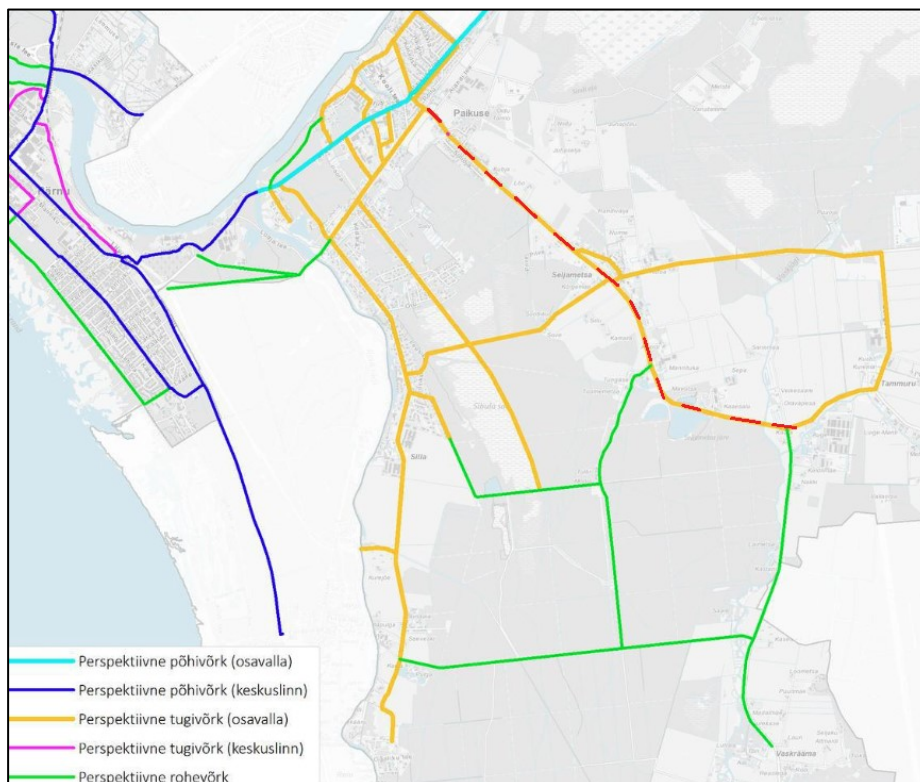
4.1.3. Pärnu üldplaneering 2035+ (koostatav)

Pärnu linna üldplaneeringu 2035+ koostamise eesmärk on kaasajastada linna strateegilised ruumiplaneerimise arengusuunad ja siduda haldusterritoriaalse reformi järgsed alad ruumiliseks tervikuks. Planeeringuala on Pärnu linna haldusterritoorium, mille koosseisu kuuluvad asustusüksustena Pärnu linn, Lavassaare ja Paikuse alev, Audru ja Tõstamaa alevik ning 49 küla (sh Seljametsa ja Tammuru küla). Pärast 2017. a haldusreformi kuulub käsitletav projektiala Pärnu linna koosseisu.

Pärnu linna üldplaneeringu 2035 eskiislahenduse koondkaardil⁶ on Paikuse-Seljametsa kergliiklustee esitatud. Seljametsa-Tammuru kergliiklustee on esitatud üldplaneeringu koostamisega seotud uuringus ja Pärnu Linnavolikogu 18.04.2024 määruses nr 10 „Pärnu linna jalgrattastrateegia 2030+“⁷ perspektiivse jalgrattateevõrgustiku osana (tugivõrk). Tugivõrgu peamine funktsioon on ühendada lähte- ja sihtkohad põhivõrguga ning tagada kohalike sõitude võimalus.

⁶ Pärnu linna üldplaneeringu 2035 eskiislahenduse koondkaart

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/423042024038>



Joonis 4.1.3 Väljavõte Pärnu Linnavolikogu määruse nr 10 „Pärnu linna jalgrattastrateegiast 2030+“. Kavandatava tegevuse asukoht on märgitud punase katkendliku joonega.

4.1.4. Mõju maakasutusele

Projekti elluviimisel on tõenäoline mõningane maaeraldus külgnevatest kinnistutest. Tee-maa laius vaadeldaval lõigul on keskmiselt 13 m. Olemasolevad külgkraavid jäävad seetõttu kitsast tee-maa ristlõikest enamasti välja ning paiknevad eramaal või kergliiklustee tarbeks eraldatud maal. Projekti koosseisus koostatakse krundijaotuskava. Krundijaotuskavaga määratakse maaeraldused, mis tulenevad projektlahendusest, nt uue mulde ehitus, uue kraavi rajamine või kergliiklustee ehitamine. Aga arvestades, et kavandatav tegevus on ette nähtud olemasoleva tee kõrval ning tegu pole mahukate maaeraldustega, ei kaasne sellega olulist ebasoodsat mõju.

Antud projektiga ei ole ette nähtud kinnistutele uute mahasõitude rajamist, vaid olemasolevate mahasõitude rekonstrueerimist. Seega juurdepääsusid kinnistutele oluliselt ei halvendata. Käesoleva projektiga parandatakse liikumisvõimalusi nii sõiduteel, kergliiklusteel kui ka ühistranspordiga liikumisel. Projektiga tõstetakse maanteelõigu kandevõimet, parandatakse liiklusohutust ja suurendatakse sõidumugavust.

Oluline ebasoodne mõju maakasutusele puudub.

4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

Eesti looduse infosüsteemi (edaspidi ka EELIS) andmetel ulatub osaliselt Vaskjõe looduskaitsealasse ([KLO1000567](#), vt [Joonis 4.2.1](#)). Vabariigi Valitus on kehtestanud 30.03.2007 määruse nr 89 „Vaskjõe looduskaitseala kaitse alla võtmine ja kaitse-eeskiri”⁸ (edaspidi määrus 89), millega võetakse kaitse alla Vaskjõe looduskaitseala, et kaitsta:

- elupaigatüüpe, mida nõukogu direktiiv 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta nimetab I lisas. Need elupaigatüübid on jõed ja ojad (3260)² ning vanad loodusmetsad (9010*).
- liike, keda nõukogu direktiiv 79/409/EMÜ loodusliku linnustiku kaitse kohta nimetab I lisas ning kes on ühtlasi II ja III kaitsekategooria liigid. Kaitstavateks III kategooria liikideks on hallpea-rähn (*Picus canus*; KLO9120023) ja muusträhn (*Dryocopus martius*; KLO9119956).

Kaitseala jaguneb vastavalt kaitsekorra eripärale ja majandustegevuse piiramise astmele kaheks sihtkaitsevööndiks – Tammuru sihtkaitsevöönd ja Poska sihtkaitsevöönd. Kavandatav tegevus ulatub Tammuru sihtkaitsevööndisse, Poska sihtkaitsevööndile kavandatav tegevus ei ulatu. Määrus nr 89 § 7 lg 1 p 3 kohaselt on kaitsealal keelatud uute ehitiste püstitamine, välja arvatud kaitseala valitseja nõusolekul tee rajamine, tehnovõrgu rajatise ja tootmisotstarbeta ehitise püstitamine kaitseala tarbeks ning olemasolevate ehitiste hooldustööd. Määrus nr 89 § 7 lg 2 p 1 kohaselt on kaitseala valitseja nõusolekuta on kaitsealal keelatud muuta katastriüksuse kõlvikute piire ja sihtotstarvet.

EELIS andmetel jääb lähim kaitstav elupaigatüüp, vanad loodusmetsad (9010*), kavandatavast tegevusest ca 150-200 m kaugusele. See elupaigatüüp hõlmab eeskätt puutumatu või väheste inim mõjuga vanu metsi, aga ka looduslikult uuenenud hiljutisi põlendikke katvaid nooremaid puistuid. Vanades loodusmetsades leiavad elupaiga paljud ohustatud liigid, eriti samblad, samblikud, seened ja selgrootud loomad.

EELIS andmebaasi alusel jäävad hallpea-rähni ja muusträhni leiukohad kavandatavast tegevusest ca 1,5 km kaugusele. Muusträhni ohustavaks teguriks on sobilike elupaikade pindala vähenemine.

Arvestades kaitstavate elupaikade ja elupaigatüüpide kaugust, projekti mõjuala (piirdub kavandatavate ehitustööde asukohaga) ning kavandatava tegevuse iseloomu (ehitustööd on ajutised ning sarnanevad olemasolevale liiklusrumüraga häiringule, tööd toimuvad enamjaolt olemasoleval maanteel või maanteeäärse alal), **ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist nimetatud elupaigatüüpidele ja liikidele.** (Ka maantee külgkraavide rekonstrueerimine ja vajadusel osaliselt uute külgkraavide kaevamine ei mõjuta oluliselt üle 150 m kaugusele jääva elupaigatüübi kasvukohatingimusi.)

Kavandatavast tegevusest ca 180 m kaugusele jääb lisaks Pärnu jõe hoiuala ([KLO2000293](#)). Kuna antud hoiuala kuulub ka Natura 2000 võrgustikku, on seda käsitletud eraldi allpool, Natura hindamise käigus.

Kavandatava tegevuse alale jääb II kaitsekategooria kaitsealuse liigi kivisisalik (*Lacerta agilis*; KLO9115569) leiukoht. Looduskaitsealuse (edaspidi ka LKS) § 55 lg 6 alusel on keelatud kaitsealuse loomaliigi isendi tahtlik häirimine paljunemise ja poegade kasvatamise ajal, mistõttu on raietegevus keelatud 1. maist kuni 31. juulini. Selle tingimusega tuleks arvestada ka käesoleva teeprojekti ehitustöödel.

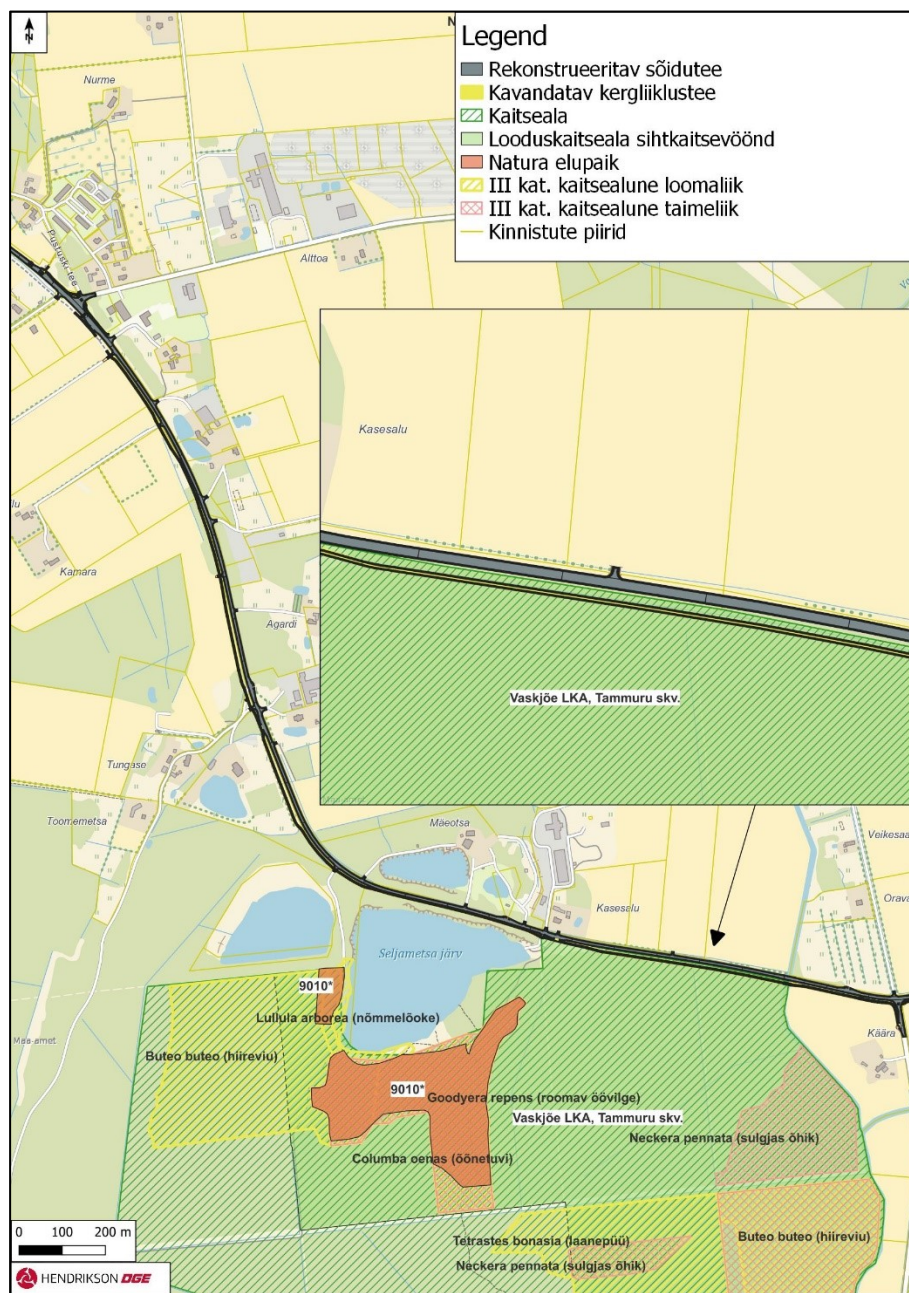
⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/105072023209>

Kavandatavast tegevusest ca 160 m kaugusele jääb ka II kaitsekategooria kaitsealuse liigi laanerähn (*Picoides tridactylus*; KLO9117396) leiukoht. Laanerähni ohustavad tegurid on metsade majandamine, mille tulemusena väheneb metsade vanus ja rähnile sobivate elupaikade pindala. Liigi kaitseks tuleks võimalusel vältida lage- ja sanitaarraieid ning säilitada surnud ja surevaid okaspuid. Kavandatava tegevusega ei nähta ette tegevusi, mis liigi elupaikade seisundit halvendaks, seega oluline ebasoodne mõju puudub.

Vastavalt LKS § 53 lg 1 on II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud. Seetõttu on nimetatud II kaitsealuste liikide täpsed leiualad esitatud eraldi failis (lisa 1) ning seda võib kasutada ainult asustuste siseselt.

Kavandatavast tegevusest ca 150-600 m kaugusele jäävad järgmised III kaitsekategooria kaitsealuste liikide leiukohad: hiireviu (*Buteo buteo*; KLO9120116), õõnetuvi (*Columba oenas*; KLO9119926), roomav öövilge (*Goodyera repens*; KLO9336924), nõmmelööke (*Lullula arborea*; KLO9120005), sulgjas õhik (*Neckera pennata*; KLO9400898), laanepüü (*Tetrastes bonasia*; KLO9119909). Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu ja kaugust, ei ole põhjust eeldada ka III kaitsekategooria liikidele olulist ebasoodsat mõju.

Kuna kavandatav tegevus kattub osaliselt kaitsealaga, tuleks kavandatav tegevus Keskkonnaametiga kooskõlastada (LKS § 31; määrus 89 § 7 lg 1 p 3). Vajadusel saab Keskkonnaamet ehitusprojekti kooskõlastamisel seada ka täpsemad tingimused ehitustegevuseks.



Joonis 4.2.1 Kavandatava tegevuse paiknemine kaitsealuste liikide ja kaitseala suhtes⁹. Aluskaart: Maa-amet 2024

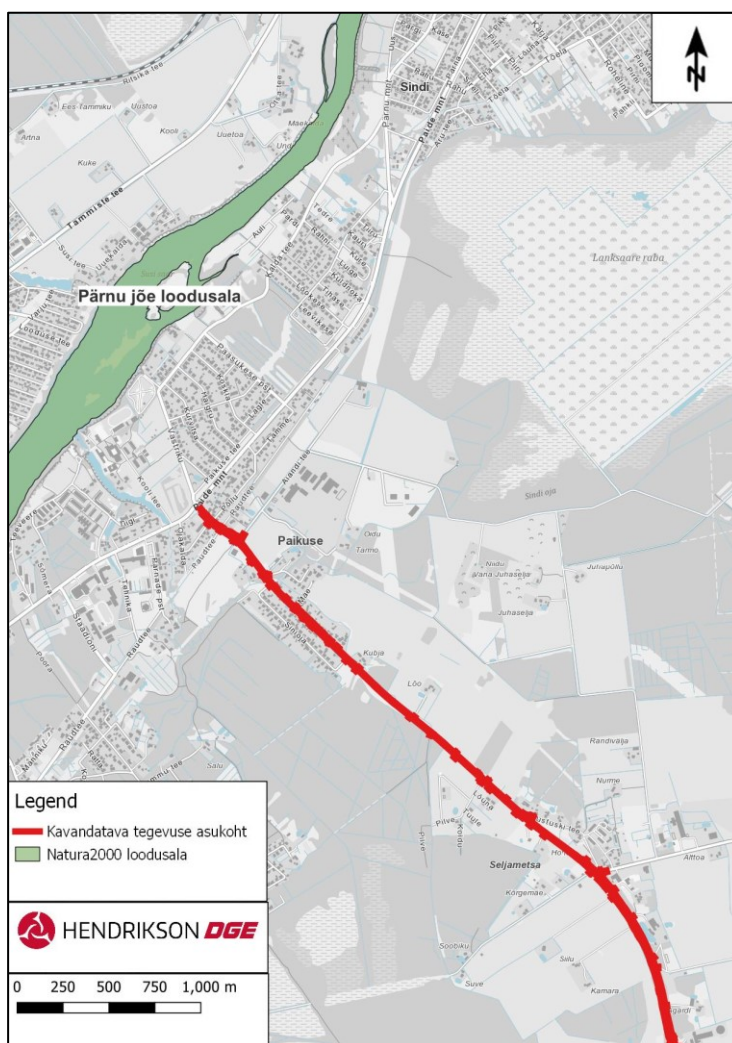
⁹ Joonisel pole kuvatud II kategooria kaitsealuseid liike. Vastavalt looduskaitseaduse § 53 lg 1 on II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud.

Natura 2000

Kavandatavale tegevusele lähimaks (jääb kavandatavast tegevusest ca 180 m kaugusele) Natura 2000 võrgustiku alaks on Pärnu jõe loodusala ([RAH0000027](#)), mis kattub siseriiklikult kaitstava Pärnu jõe hoiualaga. Pärnu jõe hoiuala on esitatud Natura 2000 võrgustikku vastavalt korraldusele „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“ (Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korraldus nr 615-k). Loodusala pindala on ca 900 ha ning see on loodud ühe loodusdirektiivi I lisa elupaigatüübi kaitseks ning ühe sama direktiivi II lisas nimetatud liigi ja tema elupaikade kaitseks. Kaitstav elupaigatüübid on: jõed ja ojad (3260), lamminiidud (6450) ja puisniidud (*6530). Liigid, mille elupaiku kaitstakse on järgmised: harilik hink (*Cobitis taenia*), harilik võldas (*Cottus gobio*), jõesilm (*Lampetra fluviatilis*), lõhe (*Salmo salar*) ja paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*).

Ülejäänud Natura 2000 alad asuvad kavandatavast tegevusest veelgi kaugemal (ca 2-4 km kaugusel).

Arvestades asjaolu, et projektiga plaanitavad ehitustööd on lokaalse mõjuga ja mõjuala piirneb kavandatavate ehitustööde asukohaga, siis keskkonnanäingimused kirjeldatud Natura 2000 võrgustiku aladel säilivad olemasolevalt ja need ei asu seega kavandatava tegevuse mõjulas. Detailsema Natura hindamise läbiviimise vajadus puudub.



Joonis 4.2.2 Kavandatava tegevuse paiknemine lähima Natura 2000 loodusala suhtes. Aluskaart: Maa-amet 2024

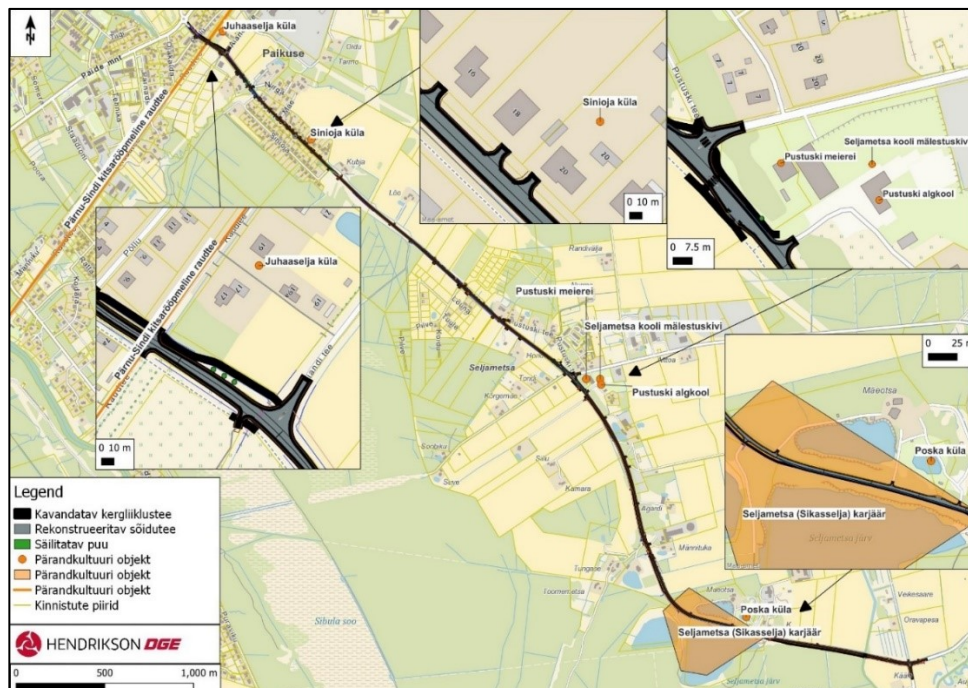
4.3. Mõju kultuuriväärtustele

Kultuurimälestiste registri¹⁰ andmetel ei jää kavandatava tegevuse vahetusse lähedusse kultuurimälestisi. Lähimad mälestised (Sindi-Lodja I kiviaja asulakoht (reg nr 27039), Sindi-Lodja II kiviaja asulakoht (reg nr 27040), Sindi-Lodja III kiviaja asulakoht (reg nr 27041)) jäävad kavandatavast tegevusest ca 1 km kaugusele ehk mõjupiirkonnast välja.

EELIS andmebaasi kohaselt ristub kavandatav tegevus kahe pärandkultuuriobjektiga - Pärnu-Sindi kitsarööpmeline raudtee (reg nr 568:RTR:001) ja Seljametsa (Sikasselja) karjäär (reg nr 568:KAR:001). Pärnu-Sindi kitsarööpmeline raudteest, millega kavandatav tegevus ristub, on säilinud 50-90% oma esialgsest funktsionaalsusest. Seljametsa (Sikasselja) karjäär on hästi või väga hästi säilinud. Kavandatava tegevuse lähedusse (ca 30-100 m kaugusele) jäävad veel järgmised pärandkultuuriobjektid: Juhaaselja küla (reg nr 568:KON:002), Sinioja küla (reg nr 568:KON:003), Pustuski meierei (reg nr 624:MEI:001), Seljametsa kooli mälestuskivi (reg nr 624:MAL:001), Pustuski algkool (reg nr 624:KOO:004), Poska küla (reg nr 568:KON:004).

Riigimetsa Majandamise Keskus, mis koordineerib pärandkultuuri kaardistamist, on kaardistamise eesmärgina nimetanud teadmise elushoidmist selle kohta, millist kultuurilist väärtust erinevad objektid kunagi kandnud on. Pärandkultuuriobjektide säilimine ei ole seadusandlikult tagatud, objektid pole otseselt kaitse all, pärandkultuuri kaitsmine ja hoidmine on omaniku vaba voli ja väärikuse küsimus¹¹. Samas on esitatud ka põhimõte, et võimalusel siiski vältida pärandkultuuriobjektide hävimist. Seega, kui arvestada, et emotsionaalsel pinnal on religiooni, folkloori ja ajaloo temaatikaga seonduv inimestele oluline, on soovitatav võimalusel vältida nimetatud pärandkultuuriobjektide kahjustamist (sh ehitustegevuse käigus).

Üldiselt, arvestades, et kavandatav tegevus nähakse ette enamjaolt olemasoleval maanteel, ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju kultuurimälestistele ega pärandkultuuriobjektidele.



Joonis 4.3.2 Kavandatava tegevuse paiknemine lähimate pärandkultuuri objektide suhtes. *Aluskaart: Maa-amet 2024*

¹⁰ <https://register.muinas.ee/>

¹¹ <https://www.rm.k.ee/organisatsioon/pressiruum/kkk/parandkultuur>

4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele

Kavandatav tegevus ristub Sindi oja ([VEE1145300](#)) ja Vaskjõega ([VEE1147600](#)). Sindi oja ei ole avalik ega avalikult kasutatav veekogu. Sindi oja kehtivad järgmised piirangud: veekaitsevöönd 10 m, ehituskeeluvöönd 25 m ning piiranguvöönd 50 m. Vaskjõgi on avalikult kasutatav veekogu, mille osas kehtivad järgmised piirangud: veekaitsevöönd 10 m, ehituskeeluvöönd 50 m ning piiranguvöönd 100 m.

Kavandatava tegevuse lähedusse jäävad ka Seljametsa järv ([VEE2064550](#)) ja nimetu tehisjärv ([VEE2064551](#); liiva kaevandamise tulemusena tekkinud veekogu). Seljametsa järv on avalikult kasutatav veekogu. Seljametsa järve osas kehtivad järgmised piirangud: veekaitsevöönd 10 m, ehituskeeluvöönd 25 m ning piiranguvöönd 50 m. Nimetule tehisjärvele kehtivad järgmised piirangud: veekaitsevöönd 10 m, ehituskeeluvöönd 25 m ning piiranguvöönd 50 m. Teisele nimetule tehisjärvele ([VEE2064552](#)) piiranguid seatud ei ole. Tegemist on Seljametsa maardlaga (liivakarjäär, maardla nr 888), kuhu kavandatav tegevus ei ulatu.

Kavandatud kergliiklustee ja Vaskjõe ületav sild jääb Seljametsa järve ja Vaskjõe ehituskeeluvööndisse. Seljametsa järve tavapärane ehituskeeluvöönd on 25 meetrit ning Vaskjõe ehituskeeluvöönd 50 meetrit põhikaardi veepiirist. Rannal ja järve või jõe kaldal metsamaal metsaseaduse § 3 lõike 2 tähenduses ulatub ehituskeeluvöönd ranna või kalda piiranguvööndi piirini. Keskkonnaameti 27.02.2024 kirja nr 6-2/24/2446-3 kohaselt on Seljametsa järve katastriüksusel on praktiliselt kogu Paikuse-Tammuru teepoolsel osal määratletud metsamaa kõlvik.

LKS § 38 lg 5 p 9, 10 alusel on ehituskeeluvööndis keelatud uute hoonete ja rajatiste ehitamine, kuid ehituskeeld ei laiene kehtestatud detail- või üldplaneeringuga avalikult kasutatavale teele ja sillale. Seljametsa-Tammuru kergliiklusteed ja silda ei ole käesoleval hetkel veel ühegi kehtestatud detail- või üldplaneeringuga kavandatud. Kehtiva Paikuse valla üldplaneeringuga on kavandatud kergliiklustee Paikuse alevikust Seljametsa küla keskusesse, kuid mitte sealt edasi Tammuru küla suunas. Kuna Pärnu linna üldplaneering 2030+ on käesoleval hetkel koostamisel, siis kavandatav Seljametsa-Tammuru kergliiklustee koos sillaga planeeritakse üldplaneeringusse lisada. Sellisel juhul (peale uue Pärnu üldplaneeringu kehtestamist) oleks kavandatav tegevus LKS nõuetega kooskõlas.

Üle Vaskjõe kulgeva silla (kergliiklustee tarbeks) ehituse jaoks koostatakse eraldi projekt, mistõttu pole käesolevas eelhindangus silla ehitamisega seotud teemasid võimalik detailselt (raadasmahud, tööde teostamise kirjeldus jmt) käsitleda.

Aga kavandatava tegevuse kirjeldusest ja joonistest võib järeldada, et töö maa-alal on vajalik raadamine. Juhul, kui raadamine toimub Seljametsa järve või Vaskjõe veekaitsevööndis, on **puu- ja põõsarinde raieks veekaitsevööndis vajalik Keskkonnaameti nõusolek** (veeseadus ehk VeeS § 119 p 2).

Tõenäoliselt silla ehitamise käigus ei muudeta Vaskjõe kaldajoont, jõge ei süvendata ja töid vees ei teostata, kuid kui silla projekti käigus see täpsustub, tuleb arvestada veeseaduse nõuetega:

VeeS § 196 kohaselt on veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine muuhulgas vajalik juhul kui toimub:

- tee või raudtee koosseisu kuuluva silla või truubi ehitamine avalikult kasutataval veekogul või avalikul veekogul;
- muu veekogu kui mere süvendamine või sellise veekogu põhja 5–100-kuupmeetrise mahuga süvenduspinnase paigutamine;
- veekogusse 5–100 kuupmeetri tahke aine paigutamine.

Arvestades, et Vaskjõgi on avalikult kasutatav veekogu, on **silla rajamiseks vajalik taotleda Keskkonnaametilt veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimist. Veekeskkonnariskiga tegevuse registreeringu taotlus tuleb esitada Keskkonnaametile keskkonnamõjude infosüsteemi kaudu vähemalt 30 päeva enne tegevuse alustamist (VeeS § 197 lg 1).**

Veeluba kohustuslik, kui paigutatakse veekogusse tahkeid aineid mahuga alates 100 kuupmeetrist (VeeS § 187 p 10) ja juhul, kui silla ehitamiseks on vajalik muuta veekogu kaldajoont (VeeS § 187 p 17).

Sademeveed teelt on juhitud sõidutee kõrval asuvatele aladele ja kraavidesse. Teelt ärajuhitav sademevesi sisaldab heljumit, naftaprodukte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas¹². Projekti seletuskirja kohaselt on liiklussagedus on teelõigu alguses 1524 - 1820 autot ööpäevas ja peale 19276 Taali-Põlendmaa-Seljametsa tee ristmikku (km 2,97) 790 autot ööpäevas, millest raskeveokeid on vahemikus 7-10%. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on oluliselt väiksem kui eelmainitud soovituslik piirmäär, pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust käesolevalt teelt ära juhitava sademevee tulemusena.

Lisaks saab välja tuua, et VeeS § 129 lg 3 alusel ei käsitleta sademevee suublasse juhtimisena sademeveest vabanemiseks kasutatavaid looduslähedasi lahendusi, nagu rohealad, viibetiike, vihmaaegasid, imbkraave ja muid lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda eelkõige maastikukujundamise kaudu, vältides sademevee reostumist. Teekraavide rekonstrueerimisel ja uute rajamisel on soovitatav võimalusel selliseid lahendusi kasutada.

Keskkonnaportaali¹³ andmete alusel asuvad kavandatavale tegevusele lähimad puurkaevud PRK0065136, PRK0065137, PRK0065138, PRK0050244, PRK0064075, PRK0006517, PRK0006519, PRK0026281, PRK0019773, PRK0020728, PRK0023036, PRK0023037 ca 60-140 m kaugusel (vt joonis 4.4). Lähimatele puurkaevudele PRK0006517, PRK0006519 ja PRK0019773 on kehtestatud 50 m sanitaarkaitseala, kuhu kavandatav tegevus ei ulatu. Kavandatava tegevusega ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju puurkaevudele ja põhjaveele.

Projekti elluviimisel tuleb tööde käigus tähelepanu pöörata ka üldistele veekaitsemeetmetele. Ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada puurkaevudest ja veekogudest kaugemale kui 50 m. Juhul, kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine veekogude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja põhjavette.

Kavandatav tegevus ristub maaparandussüsteemide eesvooludega Seljametsa I (maaparandussüsteemi kood 611453001004, ehitise kood 001) ja Seljametsa II (maaparandussüsteemi kood 6114760020170, ehitise kood 002). Maaparandussüsteemide ehitiste reguleeriva võrgu alad: Juhaselja (maaparandussüsteemi kood 6114530010040, ehitise kood 002), Seljametsa I (maaparandussüsteemi kood 6114530010040, ehitise kood 001), Seljametsa II (maaparandussüsteemi kood 6114760020170, ehitise kood 002), Kullipesa (maaparandussüsteemi

¹² <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>

¹³ <https://keskkonnaportaali.ee/>

Maaparandusseaduse¹⁴ (edaspidi ka MaaParS) § 5 § 47 alusel tuleb ehitusprojektis arvestada vajadusega tagada maaparandusehitiste nõuetekohane toimimine. MaaParS § 50 lg 1 sätestab, et kui kinnisasjale, millel paikneb maaparandussüsteem, kavandatakse muud ehitist, mis ei ole maaparandussüsteemi hoone ega rajatis, kooskõlastab ehitusprojekti või ehitusteatise alusel ehitise kavandamise või maaparandussüsteemi või selle eesvoolu kaitselõigu veetaseme reguleerimise kavatsuse ehitus- või muu loa andja või ehitusteatise menetlejaga. **Lähtuvalt eeltoodust tuleb ehitusprojekt Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks esitada.**

Joonis 4.4 Kavandatava tegevuse paiknemine veekaitseliste kitsenduste suhtes. *Aluskaart: Maa-amet 2024*

4.5. Mära, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Kavandatava tegevuse ala läheduses asuvad müratundlikud objektid. Lähimad elamud jäävad kavandatava tegevuse vahetusse lähedusse (peamiselt Paikuse alevikus, Seljametsa külas). Kavandatava tegevuse eesmärgiks on eelistada kergliiklust ning vähendada tehniliste lahenduste kaudu sõiduauto igapäevast kasutamist. Lõigul vähendatakse sõidukiirust. Seega on kavandataval tegevusel ehituse järgselt müra, vibratsiooni ja õhusaaste osas eeldatavalt pigem soodne mõju.

¹⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/130062023038>

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

Kõrgemaid vibratsioonitasemeid põhjustavate ehitustööde puhul tuleb eelnevalt veenduda, et need ei kahjustaks lähedal asuvaid hooneid, vajadusel näha ette meetmed kahjustuste vältimiseks (valida sobivad töömeetodid, näiteks seada tingimused vibrorullide kasutamisele ehitiste läheduses; võimalusel vältida liigniiske pinnase teket, kus vibratsioon paremini levib jne). Põhjendatud vajadusel lähimate tundlike hoonete puhul) tuleb kaaluda keskkonnahäiringu suuruse täpseks määramiseks vibratsioonitasemete kontrollmõõtmiste teostamist reaalses tööolukorras.

Kuna vibratsiooniga kaasnedavad võivad probleemid on otseselt seotud inimeste vara ja selle väärtusega, on vajadusel soovitatav rakendada ennetavaid abinõusid, et vältida hilisemaid vaidlusi kahjude konstateerimise üle. Vaidluste vältimiseks võib olla otstarbekas enne ehitustööde algust fikseerida tööde võimalikku vibratsiooni mõjualasse jäävate hoonete ja olulisemate rajatiste tehniline seisukord. Kuna reaalsed vibratsioonitasemed sõltuvad oluliselt konkreetsetest töömeetoditest, kasutatavast tehnikast ning keskkonnatingimustest töö teostamise ajal, pole eelhindangu raames mõistlik määrata ühest kaugust meetrites, millest alates hoonete ja rajatiste seisukorra fikseerimine on otstarbekas. On soovitatav, et vastava põhjendatud ettepaneku fikseeritavate hoonete ja rajatiste osas teeb ehitustööde teostaja enne ehitustööde algust ja kooskõlastab selle tellijaga.

Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

Valgustuslahenduse tarbeks on koostatud eraldi projekt ning esitatakse põhiprojekti koosseisus. Üldiselt tuleks valgustuse projekteerimisel tähelepanu pöörata üleliigse valgusreostuse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile (kergliiklusteele), et vältida üleliigset valjustust ümbritseval alal (majapidamistel). Kindlasti peaksid valgustid olema optimaalse võimsusega.

Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.

Eeltoodud meetmete järgmisel on võimalik minimeerida müra, vibratsiooniga ning valgusreostusega seotud võimalikke häiringuid ning seeläbi ära hoida olulise ebasoodsa mõju avaldumist.

4.6. Jäätmekäitlus

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivatele õigusaktidele. Arvestada tuleks jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa

omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded¹⁵ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Pärnu linna jäätmehoolduseeskirjas¹⁶ olevate nõuetega.

Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusaladega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed, mida ei ole võimalik kohapeal taaskasutada, tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.

Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.

4.7. Avariilukorrad

Ehitusperioodil tuleb avariilukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119102023012>

¹⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/417012024017?leiaKehtiv>

5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 19277 Paikuse – Tammuru km 0,0 – 5,79 lõigu põhiprojekti keskkonnamõtjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja määruses nr 31¹⁷ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti järeldusele, et käesoleva projekti puhul ei ole KMH vajalik, kuna vastavalt KeHJS ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõtju esinemist. Olulise keskkonnamõtju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

Ebasoodsa mõju vältimiseks on soovitatav arvestada järgmiste asjaoludega ning rakendada all kirjeldatud meetmeid:

- Kuna kavandatav tegevus kattub osaliselt kaitsealaga, tuleks kavandatav tegevus Keskkonnaametiga kooskõlastada (looduskaitse seadus § 31; määrus 89 § 7 lg 1 p 3).
- Looduskaitseseaduse § 55 lg 6 alusel on keelatud kaitsealuse loomaliigi isendi tahtlik häirimine paljunemise ja poegade kasvatamise ajal, mistõttu on raietegevus kivisisalike leiukohas keelatud 1. maist kuni 31. juulini (vt ptk 4.2 ning Lisa 1).
- Soovitatav on võimalusel vältida nimetatud pärandkultuuriobjektide kahjustamist (sh ehitustegevuse käigus).
- Juhul, kui raadamine toimub Seljametsa järve või Vaskjõe veekaitsevööndis, on puu- ja põõsarinde raieks veekaitsevööndis vajalik Keskkonnaameti nõusolek (VeeS § 119 p 2).
- Arvestades, et Vaskjõgi on avalikult kasutatav veekogu, on tõenäoliselt vajalik silla rajamiseks vajalik taotleda Keskkonnaametilt veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimist (VeeS § 196). Veekeskkonnariskiga tegevuse registreeringu taotlus tuleb esitada Keskkonnaametile keskkonnaotsuste infosüsteemi kaudu vähemalt 30 päeva enne tegevuse alustamist (VeeS § 197 lg 1). Veeluba kohustuslik, kui paigutatakse veekogusse tahkeid aineid mahuga alates 100 kuupmeetrist (VeeS § 187 p 10) ja juhul kui silla ehitamiseks on vajalik muuta veekogu kaldajoont (VeeS § 187 p 17).
- VeeS § 129 lg 3 alusel ei käsitleta sademevee suublasse juhtimisena sademeveest vabanemiseks kasutatavaid looduslähedasi lahendusi, nagu rohealasid, viibetiike, vihmaaegasid, imbakraave ja muid lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda eelkõige maastikukujundamise kaudu, vältides sademevee reostumist. Teekraavide rekonstrueerimisel ja uute rajamisel on soovitatav võimalusel selliseid lahendusi kasutada.
- Ehitusprojekt esitada Põllumajandus- ja Toiduametile kooskõlastamiseks (MaaParS § 50 lg 1).
- Ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada puurkaevudest ja veekogudest kaugemale kui 50 m. Juhul, kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine veekogu lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja põhjavette.
- Valgustuse projekteerimisel tuleks tähelepanu pöörata üleliigse valgusreostuse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile (kergliiklusteele), et vältida üleliigset valgustust ümbritseval alal (majapidamistel). Kindlasti peaksid valgustid olema optimaalse võimsusega.

¹⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäeval. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Kõrgemaid vibratsioonitasemeid põhjustavate ehitustööde puhul tuleb eelnevalt veenduda, et need ei kahjustaks lähedal asuvaid hooneid, vajadusel näha ette meetmed kahjustuste vältimiseks (valida sobivad töömeetodid, näiteks seada tingimused vibrorullide kasutamisele ehitiste läheduses; võimalusel vältida liigniiske pinnase teket, kus vibratsioon paremini levib jne). Põhjendatud vajadusel lähimate tundlike hoonete puhul) tuleb kaaluda keskkonnahäiringu suuruse täpseks määramiseks vibratsioonitasemete kontrollmõõtmiste teostamist reaalses tööolukorras.
- Kuna vibratsiooniga kaasnedavad võivad probleemid on otseselt seotud inimeste vara ja selle väärtusega, on vajadusel soovitatav rakendada ennetavaid abinõusid, et vältida hilisemaid vaidlusi kahjude konstateerimise üle. Vaidluste vältimiseks võib olla otstarbekas enne ehitustööde algust fikseerida tööde võimalikku vibratsiooni mõjualasse jäävate hoonete ja olulisemate rajatiste tehniline seisukord. Kuna reaalsed vibratsioonitasemed sõltuvad oluliselt konkreetsetest töömeetoditest, kasutatavast tehnikast ning keskkonnatingimustest töö teostamise ajal, pole eelhindangu raames mõistlik määrata ühest kaugust meetrites, millest alates hoonete ja rajatiste seisukorra fikseerimine on otstarbekas. On soovitatav, et vastava põhjendatud ettepaneku fikseeritavate hoonete ja rajatiste osas teeb ehitustööde teostaja enne ehitustööde algust ja kooskõlastab selle tellijaga.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolma materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivatele õigusaktidele. Arvestada tuleks jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloo olemine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada ning Pärnu linna jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusaladega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed, mida ei ole võimalik kohapeal taaskasutada, tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.
- Ehitusperioodil tuleb avariolukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.