

## OTSUSE EELNÕU

**Kullipesa ökodukti ehitamise keskkonnamõju hindamise algatamata jätmine**

Taotleja Stricto Project OÜ (registrikood 12175455, aadress Harju maakond, Tallinn, Mustamäe linnaosa, Kadaka tee 42b, 12915, e-post info@stricto.ee) esitas 15.11.2025 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (edaspidi TTJA, registrikood 70003218, aadress Harju maakond, Tallinn, Kesklinna linnaosa, Endla tn 10a, 10122, e-post info@ttja.ee) ehitisregistri kaudu ehitusloa taotluse nr 2511271/26302 Kullipesa ökodukti BR2646 (EHR kood 221497494) ehitamiseks, mis asub Pärnu maakonna Pärnu linna Silla küla Surju metskond 36 kinnistul (katastritunnus: 56801:004:0290). Kavandatava tegevuse eesmärk on vähendada Rail Baltica raudteetrassi mõju ümbritsevale looduskeskkonnale, tagades loomade liikumiseks vajaliku läbipääsu konfliktalades.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 3 lõike 1 punkti 1 kohaselt hinnatakse keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju. Kavandatav tegevus ei kuulu KeHJS § 6 lõike 1 toodud oluliste keskkonnamõjuga tegevuste hulka, mille puhul on keskkonnamõju hindamine (edaspidi KMH) algatamine kohustuslik. KMH algatamise vajalikkust ehitusloa menetluse käigus kaalutakse tulenevalt KeHJS § 6 lõike 2 punktide 10 ja 22 ning Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ (edaspidi määrus nr 224) § 13 punktist 8 ja § 15 punktist 8.

KeHJS § 6 lõike 2 punktide 10 ja 22 alusel kui kavandatav tegevus ei kuulu KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud oluliste keskkonnamõjuga tegevuste hulka, peab andma eelhindangu infrastruktuuri ehitamisele või kasutamisele ning muu tegevusele, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju. Määruse nr 224 § 13 punkti 8 alusel tuleb KMH vajalikkuse eelhindang anda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluva tee rajamise või laiendamise kohta (välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördeladade, tagasipöördeladade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning KeHJS § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul). Määruse nr 224 § 15 punkti 8 alusel tuleb KMH vajalikkuse eelhindang anda sellisele muule tegevus, mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik, kuid mis võib üksi või koostoimes muu tegevusega eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala või kaitstavat loodusobjekti. Kavandatava tegevuse ümbruskonda jääb mitmeid kaitstavaid loodusobjekte.

Ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 39 lõike 2 alusel, kui ehitusloa taotlus sisaldab ehitisi, mille ehitamise aluseks on riigi eriplaneering, annab ehitusloa TTJA, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. KeHJS § 9 kohaselt on otsustaja tegevusloa andja, seega on antud juhul TTJA otsustaja KeHJS tähenduses. KeHJS § 11 lõike 2<sup>2</sup> alusel peab otsustaja enne KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse KMH vajalikkuse üle otsustamist küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhindangu ning KMH algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

Rail Balticu raudteeliini trassi koridor ning võimalike ökoduktide asukohad tulenevad Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ uuendatud trassilõikude 3A, 4A ja 4H planeeringulahendusest. Kullipesa ökoduktiga seotud Rail Balticu raudteetrassi lõigul on algatatud „Kabli - Eesti Vabariigi ja Läti Vabariigi piiri“ keskkonnamõju

hindamine, mille programmi tunnistas TTJA nõuetele vastavaks 13.08.2025. Kullipesa ökodukti projekteerimisel arvestati eelnimetatud KMH alusuuringu „Ökoduktide ja väikelooma truupide analüüs Rail Baltica lõigul Pärnu - Eesti/Läti piir, (Tuulekaru OÜ ja Keskkonnaagentuur Viridis OÜ) tulemustega, sealhulgas järgnevate meetmetega: rajada ökodukt maksimaalse nõlvade kaldega 10%; ökodukti pinnasega kattes ja seda haljastades lisada risuvalle, kive jms, loomaks mikroelupaiku ja varjevõimalusi väiksematele loomadele; ökodukti paremaks toimimiseks tõkestada müra ja valguse levimine raudteelt, piirata ökodukt vähemalt 2,5 m kõrguse läbipaistmatu aia või müratõkkega.

Projektlahenduse seletuskirja kohaselt kulgeb ökodukti peal metsloomade liikumiseks ette nähtud ala laiusega 60,3 m, mis kaetakse minimaalselt 1 m paksuse pinnasega. Lisaks ökoduktile projekteeritakse raudteeinfrastruktuuri hooldusteed ja piirnevate kinnistute juurdepääsuteed, projektlahenduse rakendumisel ajutised ehitised, konstruktsioonid, juurdepääsuteed ja möödasõidud. Kullipesa ökodukti projekteerimise käigus täpsustunud piiranguvööndi ulatus on 500 m selle keskpunktist. Kavandatava tegevuse elluviimine toob kaasa muutusi maakasutuses. Ökodukt rajatakse metsamaale, toimub maapinna hõivamine, mille läbi väheneb loodusliku maa osakaal. Ökodukt rajatakse leevendusmeetmena üle kavandatava Rail Baltica raudteetrassi, lisaks kattub vaadeldav ökodukti piiranguvöönd osaliselt ka Via Baltica trassikoridoriga. Kõige kavandatava koosmõjus muutub piirkonna maakasutus oluliselt, seda seeläbi ka killustades, kuid ökodukt on leevendusmeede strateegiliselt oluliste joonobjektide (Via Baltica, Rail Baltica) rajamisel. Ökodukt parandab maakasutuse funktsionaalset sidusust kahel pool Rail Baltica trassi, kuna ühendab muidu katkestatavad elupaigad ja rohevõrgustiku koridorid. Ökodukti piiranguvööndis kehtestatud tingimused, mis keelavad jahipidamise, ulatuslike lagealade tekitamise, ligipääsu takistavate hoonete ja rajatiste ehitamise ja maavarade kaevandamise, omavad mõju eeskätt võrreldes senise maakasutusega seoses jahipidamise piirangute ja ulatuslike lagealade tekke keelamisega. Kuid siiski ei tähenda see, et alal oleks metsa majandamine täielikult keelatud ja olemasolevat metsamaad saab selle senisel otstarbel edasi kasutada. Eelhinnanguga ei tuvastatud ebasoodsaid ehk olulisi negatiivseid mõjusid maa-alale ega maakasutusele.

Projektala asub maaparandussüsteemide maa-alal (6114760020030001, 6114540010110001) ning alal asuvad ka maaparandussüsteemi eesvoolud kuni 10 km<sup>2</sup> (61145400101100011M, 61147600200300011M). Kavandatava tegevuse elluviimisel asendatakse ehitustööde käigus ökodukti alune pinnas kuni 1,5 m sügavuselt ning lähtuvalt põhjavee kõrgest tasemest võib tekkida vajadus põhjavee väljapumpamiseks ja vee tõkestamiseks. Ökodukti rajamiseks on tarvis alal teatav arv kraave osaliselt või täielikult sulgeda või ümber ehitada. Projekteerimisel on arvestatud asjaoludega, et oleks tagatud maaparandussüsteemide ja kuivendussüsteemi reguleeriva võrgu toimima jäämine kuni Rail Baltica põhitrassi ja lõplike maaparandus- ja drenaažisüsteemide projekteerimise või ehitamiseni. Vajadusel nähakse ette ajutised lahendused olemasolevate süsteemide toimivuse tagamiseks. Projektlahenduse seletuskirja kohaselt käsitletakse raudtee pikikraavide ja piirkonna vetejuhtimist ning ökodukti all (maa sees) muldkeha rajamist vastavalt koostatavale raudtee projektile, kuid juhul kui raudtee pikikraav saab kulgema ka ökodukti alas, nähakse ette ökodukti muldkehas betoonist truubitoru paigaldamine. Eelhinnanguga ei tuvastatud ebasoodsaid ehk olulisi negatiivseid mõjusid veestikule, sh põhjaveele eeldusel, et rakendatakse eelhinnangu peatükis 4.4 toodud meetmetega. Ehitusprojektiga seotud alal puudub seos märgaladega, jõeäärsete alade, jõesuudmete, randade ja/või kallastega ning merekeskkonnaga.

Kavandatava tegevusega muudetakse loodusliku pinnase struktuuri, kasvupinnas eemaldatakse ning pinnas asendatakse kuni 1,5 m sügavuselt. Tegemist on alaga, kus ei ole olulisi ja/või

keskmisest väärtuslikemaid ökoloogilisi kooslusi ega ohustatud pinnaseressurssi, mistõttu ei ole kavandatava tegevuse elluviimisega olulist ebasoodsat mõju ette näha. Seejuures on võimalik välja kaevatud kasvupinnast taaskasutada ökodukti haljastuse rajamisel. Piirkonna õhukvaliteeti mõjutab eelkõige ehitusaegne ehitusmasinate liikumine (heitgaasid, tolmu), kuid tegevus ei erine tavapärasest ehitustegevusest. Samuti kannavad veokid ja ehitusmasinad ehitusobjektil liikumisega laiali tolmu. Mõjud on lühiajalised ja lokaalsed, ökodukti kasutusest heitgaase keskkonda ei lisandu. Tolmu teke ja levik on võimalik ka erosiooniga (tuule- ja mullaerosioon rajatavatelt muldkehalt), kuid haljastuse rajamise järgselt erosioon suuresti lakkab. Seejuures on Rail Baltica ehituses kujunenud tavapraktikaks teede puhastus ja harjamine, vähendamaks tolmu edasi kandumist. Eelhinnanguga ei tuvastatud olulisi ebasoodsaid ehk negatiivseid mõjusid mullale, pinnasele, õhule ega kliimale.

Vaadeldavale alale, ökodukti piiranguvööndisse (ökoduktist ~255 m kaugusele), ulatub Reiu-Liiva liivamaardla ning selle aktiivse tarbevaru plokid 7 ja 11 ning passiivse tarbevaru plokid 9 ja 12 (Reiu-Liiva II liivakarjäär). Samuti asub Kullipesa ökodukti ala üldgeoloogilise uurimistöo Rapla- ja Pärnumaa maavarade teemaplaneeringu uuringuruumis (uuringuloa nr YGUL/522251). Ökodukti piiranguvöönd on seatud selle toimimiseks, mistõttu on sel alal kaevandamine keelatud, seda lähtuvalt ka Pärnu maakonnaplaneeringust „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ uuendamine trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas“. 2024. aasta planeeringulahenduse keskkonnamõju strateegilise hindamise kohaselt tuleks karjäär selle avamisel rohevõrgustiku toimimise tagamiseks ammendada ja korrastada enne naabruses olevate ökoduktide valmimist. Teisalt on 2024. aastal OÜ Rewild poolt koostatud „Vaskräama külas oleva nn Kullipesa ökodukti piirkonnas rohevõrgustiku sidususe korraldamiseks“ eksperthinnangus antud soovitus karjääri mitte avada Reiu-Liiva II liivakarjääri lõunapoolse lahustüki lõunaosas, Via Baltica trassist lõuna pool. Kas ja mis tingimustel on võimalik maavara kaevandada, selgub maavara kaevandamisloa taotluse menetluses. Kullipesa ökodukti jaoks kasutatavat ehitusmaterjali kasutatakse eesmärgipäraselt. Materjalide ja maavarade kasutamisel lähtutakse optimaalsest kulust. Kullipesa ökodukti kaevetööde maht on 40 491 m<sup>3</sup>, millest enamuse moodustab kasvumulla eemaldamine 38 169 m<sup>3</sup> ning väiksema osa vundamendi kaeve 2 322 m<sup>3</sup>. Kohapeal kasutatakse ökodukti ümbritseva muldkeha rajamiseks ära kogu väljakaevatava pinnase ehk kaevise maht, seejuures on ökoduktile kasvumulla kihi rajamiseks ning mitte-struktuurse täitepinnase tarbeks vaja materjali juurde transportida. Ehitusmaavarade kaevandamise keskkonnamõju hinnatakse mäeeraldiste kasutuselevõtul kaevandamisloa taotlemise käigus. Ehitusmaavarade varustuskindluse tagamine lahendatakse riiklikul tasemel. Eelhinnanguga ei tuvastatud olulisi ebasoodsaid ehk negatiivseid mõjusid maavarade kasutusele.

Tegevuse käigus tekivad jäätmetest peamiselt ehitusjätmed ja pakendid, mille nõuetekohasel käitlemisel ei ole olulist mõju ette näha. Jäätmeid võib tekkida ka ehitusmasinate hoolduse ja remondi käigus, samuti kaasneb ehitustööliste tegevusega olmejäätmete teke. Ökodukti kasutusperioodil jäätmeid olulistes kogustes ei teki. Ehitusobjektil tuleb jäätmekäitlus korraldada vastavalt kehtivale korrale. Eelhinnanguga ei tuvastatud oluliselt ebasoodsaid ehk negatiivseid mõjusid jääkide, heidete ning jäätmetekke aspektidest eeldusel, et rakendatakse eelhinnangu peatükis 4.7 toodud meetmetega.

Ökodukti rajamine metsamaale toob muutusi ümbritsevas maastikus, veel enam koosmõjus raudteetrassiga ning tulevikus rajatava Via Baltica maanteeaga. Kavandatava tegevuse elluviimiseks on vajalik maa-ala 7 ha, millest metsa raadamine on vajalik ~2 ha ulatuses (põhjapoolne metsatukk, mis jääb vahetult ökodukti alla). Seejuures tuleb silmas pidada, et osaline metsa raadamine (sh vaadeldaval alal) toimub Rail Baltica raudteetrassi välja ehitamisel

igal juhul. Metsa raadamine avardab praegust maastikupilti. Ökodukti rajamise järgselt tekib maastikuliselt võrreldes praeguse olukorraga loodusesse kõrgem objekt. Kuid arvestades asjaolu, et ökodukt paikneb keset metsaala, mille läheduses puudub asustus või ka suuremad teed, kust ökodukt oleks vaadeldav, siis sellega maastikuilmele olulist mõju ei kaasne. 2024. aastal OÜ Rewild poolt koostatud „Vaskräama külas oleva nn Kullipesa ökodukti piirkonnas rohevõrgustiku sidususe korraldamiseks“ eksperthinnangu kohaselt on Via Baltica maantee rajamisel oluline korraldada metsaraied nii, et Kullipesa ökodukti ja maantee vahelisel alal oleks igal ajahetkel piisavalt kõrge ja lai ning sobiva koosseisuga kõrgpuistu, mis moodustaks maanteehäiringut varjava tõkke ning omakorda varjutaks ka maanteel liiklejatele Kullipesa ökodukti. Muuhulgas rajatakse Kullipesa ökoduktile piirkonda sobituv haljastus koostöös haljastuseksperdiga, mis leevendab maastikuilme muutuse mõju. Ökodukti rajamine võimaldab loomadele turvaliselt raudteetrassi ületada. Eelhinnanguga ei tuvastatud oluliselt ebasoodsaid ehk negatiivseid mõjusid maastikule, sh pinnavormidele eeldusel, et rakendatakse eelhinnangu peatükis 4.8 toodud meetmega.

Ökodukt parandab rohevõrgustiku sidusust kahel pool Rail Baltica trassi, kuna ühendab muidu katkestatavad elupaigad ja rohevõrgustiku koridorid. Eesti Looduseuurijate Seltsi poolt 2022. aastal läbiviidud töös „Kolu ja Kohatu ökoduktide ning nendega seotud ulukirajatiste toimivuse seire“ leiti, et metsloomad on ökoduktide kasutamise omaks võtnud, seejuures kasutavad seirekohtades ökodukti kõik potentsiaalsed piirkonnas leiduvad sihtliigid ööpäevaringselt. Seega on ökodukti rajamine oma olemuselt Rail Baltica raudtee mõjusid leevendav objekt ja seeläbi kaasneb ökodukti rajamisega pigem positiivne mõju looduslikule mitmekesisusele.

Kavandatava Kullipesa ökodukti alale ei jää ühtegi siseriiklikku ega rahvusvahelist kaitsealust objekti ega projekteeritavat kaitstavat ala. Vaadeldavale alale ei ole registreeritud ka teisi kaitsealuseid objekte ega puurkaeve. Ökoduktist ~80 m kaugusel on registreeritud Reiu-Vaskräama vaheline haavik, mis ei klassifitseeru Natura elupaigaks. Kullipesa ökoduktist ~245 m kaugusel on registreeritud kuusikute ja kuusesegametsade tüüpi vääriselupaik (VEP208175), millega suuresti kattub ka III kaitsekategooria taimeliigi sulgjas õhiku (*Neckera pennata*) kasvukoht. Elupaikade ning sulgjas õhiku leiualade säilimist kavandatava tegevusega ei mõjutata, kuna need ei jää ehitusalale, vaid valdavalt ökodukti toimimiseks seatud piiranguvööndisse. Vääriselupaigani ei ulatu ka ökodukti tarvis raadatavast alast valgustingimuste muutuste mõju ega võimalik veerežiimi mõjutamise mõju lähtuvalt asjaolust, et ehituskaevikust pinnavee väljapumpamisega kaasneva alanduslehtri mõju ulatub arvutuslikult 25,8 m kaugusele ning lähim vääriselupaik jääb kavandatavast Kullipesa ökoduktist 245 m kaugusele.

Ökoduktist ~245 m kaugusel on registreeritud ka II kaitsekategooria kanakulli (*Accipiter gentilis*, KLO9123603) leiuala, kelle viimane pesitsus on märgitud 2017. aastal. Kanakulli kaitse tegevuskava (2022) kohaselt võib liigi kodupiirkonna suurus varieeruda mõnekümnest kuni mõnesaja ruutkilomeetrini. Seejuures metsaaladel on kodupiirkonna suurus seotud vanametsa pindalaga. Mida vähem on saagijahiks sobivat vanametsa, seda suuremal alal peab kanakull jahti. Kriitilise tähtsusega ohutegurid kanakullile ei ole, kuid suure mõjuga ohuteguriteks on pesapaikade hävimine ja toidubaasi vähenemine, keskmise mõjuga pesitsusaegne häirimine ning väikese mõjuga tahtlik tapmine ja isendite loodusest eemaldamine, keskkonnamürkide mõju, kokkupõrked ehitiste, elektriliinide ja sõidukitega. Kanakullid on enim tundlikud pesitsuseelsel perioodil, millal võib häirimine põhjustada pesakoha hülgamist või pesitsemisest loobumist.

Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ uuendamine trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas (ELLE OÜ, 2024) keskkonnamõju strateegilises hindamises (KSH) leiti, et raudteetrassi ehitusetapis tekib ajutisi ja lokaalseid mürahäiringud, mis ulatuvad eeldatavalt paarisaja meetri kaugusele tööde teostamise kohast. Eelnevast lähtuvalt tuleks enne ehitustööde tegemist ornitoloogi poolt fikseerida, kas kanakull on alale tagasi pesitsema tulnud. Kui on, tuleks mürarikaste ehitustööde tegemist vältida märtsist (kuu enne pesitsusperioodi) juunini (haudeaja lõpp). Mürarikka tegevusena käsitletakse tegevust, mille müratase kaitsealuse linnuliigi pesakohas või mängukohas ületab pesitsusperioodil järgmisi näitajaid: keskmine müratase 40 dB ja impulssmüra 55 dB. Kuid vaatamata sellele, kas kanakull registreeritud alal pesitseb või mitte, tuleb arvestada raadamistööde tegemisel pesitsusrahuga ehk hoiduda raietöödest 15. aprillist vähemalt kuni 15. juulini. Eelnimetatud KSH-s käsitleti kanakulli leiuala osas asjakohase leevendusmeetmena ka kokkupõrkeohu vältimiseks tarastamise lahenduste rakendamist (mis muudavad tarad lindudele nähtavaks) ja kontaktliinidele nähtavust parendavate märgiste paigaldamist.

2024. aastal OÜ Rewild poolt koostatud „Vaskrääma külas oleva nn Kullipesa ökodukti piirkonnas rohevõrgustiku sidususe korraldamiseks“ eksperthinnangus hinnati kavandatava Kullipesa ökodukti toimimist muuhulgas koos Via Baltica maanteetrassi rajamisega. Eksperthinnangus leiti, et väga tõenäoliselt jääb Kullipesa ökodukt ulukiläbipääsuna toimima ka juhul, kui selle lähedusse rajatakse Via Baltica maantee, kuid nende kahe omavaheline kaugus ei tohiks olla väiksem kui 400 m. Eelhinnangu sisendiks oleva plaanilahenduse põhjal on ökodukti ja Via Baltica trassi vahe kohati 315 m. Lähtuvalt asjaolust, et Via Baltica maanteetrassi rajamise asjaolud ei ole veel täielikult selgunud ning Via Baltica vastava lõigu paiknemine pannakse täpsemalt paika Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla projekteerimisel, ei soovitata lähtuvalt teistest tundlikest objektidest (näiteks lähedal asuv Kanakulli leiuala) Kullipesa ökodukti asupaika nihutada. Küll aga tuleks üldiselt järgida nimetatud eksperthinnangus antud soovitusi juhuks, kui Via Baltica maantee kord rajatakse. Pärnu linna üldplaneeringus on rohevõrgustiku planeerimisel arvestatud ka Rail Baltica raudteetrassiga. Kullipesa ökodukt on ühenduseks rohevõrgustiku kahe tugiala vahel, mille toimimine tagatakse strateegilistes planeerimisdokumentides (maakonnaplaneering, üldplaneering) toodud rohevõrgustiku toimimiseks seatud tingimuste järgimisega. Eelhinnanguga ei tuvastatud oluliselt ebasoodsaid ehk negatiivseid mõjusid looduslikule mitmekesisusele ja kaitstavatele loodusobjektidele eeldusel, et rakendatakse eelhinnangu peatükis 4.9 toodud meetmega.

Kavandatava tegevusega hõlmatud ala asub Pärnu linna Paikuse osavallas Vaskrääma ja Silla külades hajaasustusega alal. Vaadeldava piirkonna peamiseks maakasutuse sihtotstarbeks on maatulundusmaa. Vaadeldaval alal ei asu ühtegi majapidamist. Lähim eluhoone asub ökoduktist ~920 m kaugusel lõuna suunas Valteri (56801:004:0231; 100% maatulundusmaa) kinnistul. Arvestades tegevuse iseloomu, kaugust lähimast elamust ning mastaapi, ei ole kavandatava tegevuse elluviimisel ette näha negatiivsete ehk ebasoodsate mõjude tekkimist piirkonna elanikkonnale, nende tervisele, heaolule ega varale. Ökodukti piiranguvööndis, ökoduktist ~370 m kaugusel, asub pärandkultuuriobjekt Tuletõrje veevõtukoht (568:TTV:001), mis on hästi või väga hästi säilinud. Samuti läbib piiranguvööndit, ökoduktist ~530 m kaugusel, pärandkultuuriobjekt Pärnu-Mõisaküla raudtee (756:RTR:004), mis on hävinud, kuid raudteetamm on looduses tuvastatav, relsid ja liiprid on üles võetud. Kultuurimälestisi vaadeldavale alale ei jää. Kullipesa ökodukti rajamisega ei kahjustata piirkonna pärandkultuuriobjekte ega tekitata nendele üht- või teistmoodi ebasoodsat mõju, arvestades muuhulgas nende paiknemist Kullipesa ökodukti suhtes. Kavandatava tegevuse elluviimine ei seostu müra, vibratsiooni, valguse, soojuse, kiirguse ega lõhnaga käesoleva teemavaldkonna

(elanikkonna) mõistes. Eelhinnanguga ei tuvastatud olulisi ebasoodsaid ehk negatiivseid mõjusid elanikkonnale, inimeste tervisele, heaolule ja varale (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond, müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn) ega kultuuripärandile ja arheoloogilistele väärtustele. Kavandatava tegevusega ei kaasne ka täiendavaid ohtlikke olukordi (suurõnnetusi, kataastroofe) ega ka riigipiiriüleseid mõjusid.

Eelhinnangu tulemusena vajadus KMH algamiseks puudub, kuna Kullipesa ökodukti rajamisega ei ole olulist negatiivsete ehk ebasoodsate keskkonnamõjude avaldumist ette näha, kui kavandatava tegevuse elluviimisel rakendatakse eelhinnangu peatükkides 4.4, 4.7, 4.8 ja 4.9 toodud meetmeid. Seiremeetmete rakendamise ja täiendavate keskkonnamõjude uuringute läbiviimise vajadus puudub. TTJA tugineb KMH algamata jätmise otsuse tegemisel KMH eelhinnangu järeldustele ning asjaomaste asutuste seisukohtadele.

Ebasoodsate mõjude tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise meetmed on järgmised:

1. Ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud aladel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete (kütuse, kemikaalide, jmt) sattumine keskkonda (sh põhjavette), sh tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, kütuse hoidmise alad ning ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada (maaparandussüsteemi) kraavidest kaugemale kui 25 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kraavide lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse. Mitte töökorras olevaid reostusohlikke masinaid ei tohi kasutada.
2. Ehitusmaterjalide ja muude tööks vajalike materjalide ladustamiskohad peavad olema sellised, kust on välistatud nende laialikandumine või sattumine pinnasesse (sh põhjavette). Juhul, kui materjalid, jäätmed, ohtlikud ained vms kanduvad ladustamisalast väljapoole, satuvad pinnasesse või põhjavette, tuleb laialikandunud materjalid ja jäätmed koheselt kokku koguda, tekkinud pinnase- või veereostus koheselt likvideerida.
3. Ehitusperioodil tuleb avariiolekordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks (tööde alal reostustõrjevahendid) ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.
4. Maaparandussüsteemi maa-alal tööde tegemine kooskõlastada Maa- ja Ruumiametiga.
5. Tööde piirkonnas peavad olema jäätmekogumismahutid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Väljaspool jäätmekogumismahuteid võib ajutiselt ladustada ainult inertseid jäätmeid ehk püsijäätmeid. Jäätmed tuleb ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses, Pärnu linna jäätmehoolduseeskirjas ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine.

6. Järgida 2024. aastal Rewild OÜ poolt koostatud „Vaskrääma külas oleva nn Kullipesa ökodukti piirkonnas rohevõrgustiku sidususe korraldamiseks“ eksperthinnangus antud soovitusi Kullipesa ökodukti toimima jäämiseks koos Via Baltica maanteetrassiga. Hoida Kullipesa ökodukti ja maantee vahelisel alal igal ajahetkel piisavalt kõrge ja lai ning sobiva koosseisuga kõrgpuistu.
7. Enne ehitustöödega alustamist tuleb ornitoloogi poolt fikseerida kirjalikult, kas kanakull on alale tagasi pesitsema tulnud. Juhul kui kanakull on pesitsema tagasi tulnud, siis ei tohi mürarikaste tööde tegemist planeerida kanakullile tundlikule ajale märtsist juunini.
8. Metsaraiet ei tohi teha pesitsusrahu ajal 15. aprillist vähemalt 15. juulini.
9. Kokkupõrkeohu vältimiseks rakendada tarastamisel lahendusi, mis muudavad tarad lindudele nähtavaks ning kontaktliinidele paigaldada nähtavust parendavad märgised.
10. Kaitsealuste kuklasepesade esinemise korral enne raadamis- ja ehitustööde algust tuleb pesad teisaldada vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele nr 248 "Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord.

Kavandatav tegevus ei ole piiriülese keskkonnamõjuga, mistõttu piiriülest keskkonnamõju hindamist ei alkatata. Samuti ei liideta KMH menetlusi KeHJS mõistes.

Võttes aluseks KeHJS § 6 lõike 2 punktid 10 ja 22, § 6<sup>1</sup>, § 9 lõike 1, § 11 lõiked 2<sup>2</sup>, 2<sup>3</sup>, 4 ja 8, EhS § 39 lõike 2, Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ § 13 punkti 8 ja § 15 punkti 8 ning eelhindangust tulenevad järeldused

**otsustan:**

jätta Kullipesa ökodukti ehitamiseks keskkonnamõju hindamine alkatamata.