

**Kantsi tn ja Suur-Sõjamäe tee vahelise sõidukite- ja kergliiklustunneli I
etapi rajamise keskkonnamõju hindamise eelhinnang**

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

Koostaja: Camilla Kastein 667 2065, camilla.kastein@ttja.ee

25.03.2025

Sisukord

1. Üldine teave.....	4
2. Olemasolev olukord ja kavandatav tegevus.....	5
2.1. Tegevuse iseloom ja maht	5
2.2. Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega.....	5
2.3. Ressursside, sealhulgas loodusvarade, nagu maa, muld, pinnas, maavara, vesi ja looduslik mitmekesisus, näiteks loomastik ja taimestik, kasutamine.....	6
Ehituseks kasutatakse liiva, killustikku, betooni, teed asfalteeritakse. Haljastuseks kasutatakse kasvumulda ja murukülvi. Väljakaevatav pinnas kasutatakse võimalusel ehitustöödel ning pinnas, mis jääb üle või on sobimatu, käsitletakse jäätmena.	6
2.4. Tegevuse energiakasutus	6
Energiakasutus leiab aset ehitusperioodil ehitusmasinate kütuse tarbimisel (bensiin, diisel), objekti kontori (nt soojakud) ja teiste seadmete elektritarbimise läbi.	6
2.5. Tegevusega kaasnevad tegurid (heide vette, pinnasesse ja õhku ning müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn) ja tekkivad jäätmed ning nende käitlemine	6
2.6. Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus, sealhulgas heite suurus.....	7
2.7. Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide oht, sealhulgas kliimamuutustest põhjustatud suurõnnetuste või katastroofide oht teaduslike andmete alusel	7
3. Kavandatava tegevuse asukoht ja mõjutatav keskkond.....	8
3.1. Olemasolev ja planeeritav maakasutus ning seal toimuvad või planeeritavad tegevused	8
3.2. Alal esinevad loodusvarad (sh maa, muld, pinnas, maavara, vesi ja looduslik mitmekesisus), nende kättesaadavus, kvaliteet ja taastumisvõime.....	8
3.3. Keskkonna vastupanuvõime, mille hindamisel lähtutakse märgalade, jõeäärsete alade, jõesuudmete, randade ja kallaste, merekeskkonna, pinnavormide, maastike, metsade, Natura 2000 võrgustiku alade, kaitstavate loodusobjektide, alade, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada, tiheasutusega alade ning kultuuri- või arheoloogilise väärtusega alade vastupanuvõimest	9
3.4. Inimese tervis ja heaolu ning elanikkond	9
4. Hinnang keskkonnamõju olulisusele	9
4.1. Keskkonnamõju suurus ja mõjuala ulatus (näiteks geograafiline ala ja tõenäoliselt mõjutatava elanikkonna suurus)	9
4.2 Mõju avaldumise tõenäosus ja aeg, mõju laad, tugevus, kestus, sagedus ja pöördumus	10
4.3 Mõju piiriülesus ja kavandatava tegevuse koosmõju muude asjakohaste toimuvate või mõjualas planeeritavate tegevustega	10
4.4. Ebasoodsa mõju tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise üldised (sh seadusandlusest tulenevad) võimalused	10

5. Kokkuvõte ja järeldused kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise kohta koos põhjenduse kokkuvõttega	12
Eelhinnangu koostamisel kasutatud materjal	13

1. Üldine teave

K-Projekt Aktsiaselts (registrikood 12203754) esitas 03.04.2024 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (edaspidi TTJA, aadress Tallinn, Kesklinna linnaosa, Endla tn 10a, e-post info@ttja.ee) ehitisregistri kaudu ehitusloa taotluse nr 2411271/03574, kus rajatisteks on:

1. Kantsi kergliiklustunnel (EHR kood 221456198)
2. Vesse ooteplatvorm (EHR kood 221456200)
3. Kantsi autotunnel (EHR kood 221457179)

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 3 p 1 kohaselt tuleb hinnata keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist. Kavandatav tegevus ei liigitu KeHJS § 6 lõike 1 kohaselt selliste olulise keskkonnamõjuga tegevuste hulka, mille puhul on KMH algatamine kohustuslik. KMH algatamise vajalikkust ehitusloa menetluse raames kaalutakse tulenevalt KeHJS § 6 lõike 2 punktist 10 ning Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrusest nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ (edaspidi määrus nr 224) § 13 p 8. Määruse nr 224 § 13 punkti 8 kohaselt tuleb tee rajamisel või laiendamisel, välja arvatud teerajatised, mahasõitude, ohutussaadete, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördeladade, tagasipöördeladade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamisel või laiendamisel ning KeHJS § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul kaaluda ja anda eelhindang selle kohta, kas kavandataval tegevusel on oluline keskkonnamõju.

Eelhindangu koostamise aluseks on võetud keskkonnaministri 16.08.2017 määrus nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“. TTJA peab otsustajana (KeHJS § 9) andma hinnangu, kas kavandatav tegevus võib eeldatavalt kaasa tuua olulise keskkonnamõju või mitte ning otsustab keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkuse üle. KeHJS § 11 lõike 2² kohaselt 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.

Käesolev eelhindang käsitleb lisaks eelhindangu kohustusega tunnelitele ka Vesse ooteplatvormi, sest ooteplatvorm on osa ehitusloa taotlusest.



Joonis 1. Kantsi tunnelid ning Vesse ooteplatvorm.

2. Olemasolev olukord ja kavandatav tegevus

2.1. Tegevuse iseloom ja maht

Kavandatava projekti esimeses etapis rajatakse autotunneli maa-alune betoonkeha olemasolevate ja perspektiivsete raudteede asukohas ning selle otsad suletakse. Esimeses etapis projekteeritud tunnelid on ~55m pikad. Teises etapis rajatakse veel ~50m tunnelit Kantsi tänava poole, et see ühendaks tulevikus Kesk-Sõjamäe ja Kantsi tänavat. Autotunnel on projekteeritud kahe-suunalisena nii, et suundade vahele on projekteeritud meetrilaiune äärekividega eraldusriba. Sõiduraja laiuks on valitud 3,75m.

Erinevalt autotunnelist võetakse kergliiklustunnel kasutusse osaliselt. Nimelt on võimalik kergliiklustunnelit kasutades liikuda Suur-Sõjamäe tee ja Vesse ooteplatvormi vahel, Kantsi tänava poolne ots suletakse. Kergliiklustunnel on projekteeritud kogulaiusega 6 m, millesse mahub nii rattatee kui ka jalgtee. Kergliiklustunnelist pääseb Suur-Sõjamäe tänaval maapinnale ca 66 m pikkusest 2 m laiusest projekteeritud kergliiklustee pandusest. Lisaks pääseb tunnelist ka Vesse rongiplatvormile 3 m laiusest ja ca 118 m pikkuselt projekteeritud panduselt. Vesse ooteplatvorm on projekteeritud 150 m pikk ja 4,5 m lai. Projekti käigus likvideeritakse olemasolev ülekäigurada Suur-Sõjamäe ja Kesk-Sõjamäe ristmikul ning projekteeritakse uus teeületus ~105m kagu pool.

2.2. Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega

Kavandatav tegevus ei ole vastuolus erinevate strateegiliste planeerimisdokumentidega. Kavandatav tegevus toimub teemaplaneeringu „Kõrghoonete paiknemine Tallinnas“ ning

„Lasnamäe tööstusala üldplaneering“ aladel. Samuti on alal kehtiv Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“.

Projekteeritud ala piirneb detailplaneeringutega, kuid projekteeritud tunnelite lahendused ei ole vastuolus detailplaneeringutes kavandatud ehitusõigusega ega takista seeläbi detailplaneeringute realiseerimist.

Kavandatud tegevuse alal leiab aset Ülemiste raudteeinfrastruktuuri rekonstrueerimine. Kavandatav ehitustegevus toimub AS-i Reaalprojekt tööga nr P20037 „Ülemiste raudteeinfrastruktuuri rekonstrueerimise projekteerimine“ samaaegselt, mis muudab tunnelite ja ooteplatvormi ehitustöödega kaasneva mõju lühiajalisemaks. Lisaks toimub samas piirkonnas ka Rail Baltica raudtee põhitrassi, Ülemiste ühisterminali ja sellega seotud rajatiste ehitus ning Ülemiste sorteerimispargi lammutamine.

Teisi teadaolevaid asjakohaseid lähipiirkonna praeguseid ja planeeritavaid tegevusi antud asukohas pole.

2.3. Ressursside, sealhulgas loodusvarade, nagu maa, muld, pinnas, maavara, vesi ja looduslik mitmekesisus, näiteks loomastik ja taimestik, kasutamine

Ehituseks kasutatakse liiva, killustikku, betooni, teed asfalteeritakse. Haljastuseks kasutatakse kasvumulda ja murukülvi. Väljakaevatav pinnas kasutatakse võimalusel ehitustöödel ning pinnas, mis jääb üle või on sobimatu, käsitletakse jäätmena.

2.4. Tegevuse energiakasutus

Energiakasutus leiab aset ehitusperioodil ehitusmasinate kütuse tarbimisel (bensiin, diisel), objekti kontori (nt soojakud) ja teiste seadmete elektritarbimise läbi.

2.5. Tegevusega kaasnevad tegurid (heide vette, pinnasesse ja õhku ning müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn) ja tekkivad jäätmed ning nende käitlemine

Ehitustegevusega kaasnevad heited võivad olla järgmised: ehitusmasinate heitgaasid õhku suurendavad õhusaastet; võimalikud õli/kütuselekked pinnasesse; kõrgendatud mürafoon ning vibratsioon põhjustatuna ehitusmasinatest; sügis- ja kevadtalvisel ajal võimalik valgusreostus ehitustehnika poolt (tööala valgustamine). Mõju keskkonnale piirdub eeldatavasti raudtee kaitsevööndiga. Kasutusaegselt on näha, et antud piirkonnas võib suurened heitgaaside hulk, kuna hetkel pole antud piirkonnas võimalik raudteed sõidukitega ületada. Siiski tuleb arvestada seda, et tõenäoliselt pole tegu lisanduvate sõidukitega, vaid liiklusvoo hajumisega, kus senise Tartu mnt asemel on võimalik raudteed ületada ka rajatava Kantsi tunneli kaudu. Soojuse, kiirguse ja lõhna teket ei ole ette näha.

Jäätmeid käideldakse vastavalt Tallinna jäätmehoolduseeskirjale (Tallinna Linnavolikogu 09.03.2023 määrus nr 3). Ehituse Töövõtja vastutab ehitusperioodil keskkonnakaitse eest ehitusplatsil ja sellega vahetult piirnevatel aladel vastavalt Eesti Vabariigis kehtivatele seadustele ja nõuetele ning Tellija poolt esitatud juhiste. Tähelepanu tuleb pöörata ehitustöödel tekkivate jäätmete käitlusele. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda muudest jäätmetest eraldi ning üle anda ohtlike jäätmete käitlemise litsentsi omavatele ettevõtetele. Ehituse käigus

tekkivad ehitusjäätmel sorteeritakse ja käideldakse vastavalt seadustele. Välja kaevatavat pinnast saab objektile kasutada lähtuvalt selle kvaliteedist kas teede aluses täitekihis või haljasalade täiteks. Kohalikeks töödeks ebasobiv ja üle jääv pinnas tuleb vedada seadusega lubatud ladustuskohale või anda üle jäätmekäitlusettevõttele.

Ehitusplatsil jäätmete kogumiseks kasutatakse tähistatud (vastavalt kogutavatele jäätmeliikidele 0,6 m³ kuni 10 m³) mahuteid, mis on paigaldatud jäätmevedaja poolt. Mahutite ja kaevise ladustamise asukohad määrab ehitaja kooskõlastades selle eelnevalt Tallinna Strateegiakeskusega. Ehitusjäätmel, mida kaalu või mahu tõttu pole võimalik paigutada mahutisse ja mida ei anta kohe üle jäätmekäitlejale, paigutatakse projektala piires selleks eraldatud territooriumile nende hilisemaks transportimiseks jäätmekäitluskohta. Pakendijäätmel tagastatakse pakendiettevõtjale pakendijäätmel taaskasutusse suunamiseks või antakse üle taaskasutamiseks vastavat jäätmeluba omavale jäätmekäitlejale. Ohtlikud ehitusjäätmel, väljaarvatud saastunud pinnas, kogutakse liikide kaupa eraldi nõuete kohaselt märgistatud mahutitesse. Vedelaid ohtlikke jäätmel kogutakse algpakendisse või vastavalt märgistatud kindlalt suletavasse mahutisse. Kui tekib kahtlus, et pinnas võib olla saastunud õliga või teiste ohtlike jäätmeltega, võetakse juhiste saamiseks ühendust Tallinna Strateegiakeskusega. Pinnase kaevetöödel reostuskolde leidmisel tuleb viivitamatult teavitada Tallinna Strateegiakeskust. Reostuskolde likvideerimiseni tuleb muu reostuse levikut soodustav tegevus peatada.

2.6. Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus, sealhulgas heite suurus

Reostustunnustega pinnase ilmnemisel võtta sellest pinnaseproov ning tööstustsooni piirarvu ületava reostuse korral asendada reostunud pinnas puhta täitepinnasega. Reostunud pinnase kokkukogumine ja äravedu tellida vastavat jäätmeluba omavalt ettevõtelt. Võimalike avariilukordade riske ehitusperioodil saab vähendada korrektsete töömeetoditega ja töökorras masinate kasutamisega. Vältida tuleb nii ehitus- kui kasutusperioodil erinevate vedelike või kütuste leket maapinnale ja seeläbi paigaldatavasse drenaaži süsteemi. Minimeerida tuleb tulekahju oht, et vältida mürgiste põlemisjääkide eritumist õhku. Tuleohu võib põhjustada vandalisim, tööohutuse nõuete rikkumine või mittekorras seadmed. Avarii esinemisel tuleb viivitamatult teavitada Päästeametit ja Keskkonnaametit.

2.7. Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide oht, sealhulgas kliimamuutustest põhjustatud suurõnnetuste või katastroofide oht teaduslike andmete alusel

Kavandatava tegevuse ala asub Tallinna Vesi AS Veepuhastusjaama ohualal, mis on B-kategooria suurõnnetuse ohuga ettevõtte, kus ohtudeks on mürgisus, kemikaaliks kloor ning Premia Tallinna Külmoone AS Jäätisevabriku ohualal, mis on C-kategooria ohuga ettevõtte, kus ohtudeks on mürgisus, kemikaaliks ammoniaak ja LPG. Kemikaaliseaduse § 32 lg 4 p 3 kohaselt tuleb ohtliku ettevõtte ja suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohualasse jäävale maa-alale ehitise kavandamisel esitada ehitusprojekt Päästeametile kooskõlastamiseks.

Käitiste ohualade ulatused määratakse riskianalüüsis käideldavate kemikaalide üheaegselt hoiustatava kemikaalide kogusete ja kemikaalide omaduste põhjal. Juhul, kui hoiustatavate kemikaalide nomenklatuur või kogused muutuvad, siis võib muutuda ka ohuala ulatus. Ehitiste projekteerimisel ohtliku ettevõtte ohualasse kehtivad kemikaaliseaduse kohased erinõuded.

Ohtliku ettevõtte ohualasse ehitise projekteerimisel tuleb ehitusprojekt esitada kooskõlastamiseks Päästeametile.

Kemikaaliseaduses (KemS) on mõiste suurõnnetus defineeritud nii avamerel nafta- ja gaasiammutamisprotsesside kontekstis (§ 19) kui ka ohtliku ettevõtte ja suurõnnetuse ohuga ettevõtte peatükis. Viimasel juhul on suurõnnetus ettevõtte töö kontrolli alt väljumisest tingitud ohtliku kemikaali ulatuslik leke, tulekahju või plahvatus, mis kohe või tulevikus põhjustab raskeid tagajärgi inimese elule, tervisele või keskkonnale käitise sees või väljaspool seda ning mis on seotud ühe või mitme ohtliku kemikaaliga (§ 21 lg 6). Samuti on KemSis defineeritud mõisted oht (ohtliku kemikaali või olukorra olemuslik omadus, mis võib põhjustada kahju inimese elule, tervisele või keskkonnale) ning risk (tagajärje ilmnemise tõenäosus teatud aja jooksul või teatud asjaolude korral). Jäätmeseaduse tähenduses on suurõnnetus tegevuskohal kaevandamisjäätmete käitlemise käigus tekkiv juhtum, mis kujutab otsekohe või aja jooksul tegevuskohal või mujal ilmnevat tõsist ohtu inimese tervisele või keskkonnale. Suurõnnetuse ohuga jäätmeoidla projekteerimisel, rajamisel, kasutamisel, hooldamisel, sulgemisel ning järelhooldamisel tuleb võtta vajalikke meetmeid, et vältida selliseid õnnetusi ja piirata nende kahjulikke tagajärgi inimese tervisele või keskkonnale, piiriülesed mõjud kaasa arvatud. Mõiste katastroof on defineeritud hädaolukorra seaduse § 19 lg 2 ning selle all mõistetakse eelkõige inimtegevusest põhjustatud ulatuslikku õnnetust või avariid või muu samasuguse mõjuga sündmust, sealhulgas elutähtsa teenuse raskete tagajärgedega või pikaajaline katkestus. KMH käsituslasse kuuluvatest tegevustest võiks esmajoones välja tuua ohtlikke kemikaale käitlevad ettevõtted, samas tuleb asjakohasel juhul käsitleda suurõnnetuse või katastroofidega seonduvat ka muudel juhtudel (nt üleujutusohuga seotud riskipiirkonnad).

Kliimamuutustest põhjustatud suurõnnetuste või katastroofide oht teadaolevalt puudub.

3. Kavandatava tegevuse asukoht ja mõjutatav keskkond

3.1. Olemasolev ja planeeritav maakasutus ning seal toimuvad või planeeritavad tegevused

Ehitustöödega hõlmatav ala asub Tallinna linnas Lasnamäe linnaosas olemasoleval transpordimaa sihtotstarbega raudteemaal. Piirnevad kinnistud on valdavalt määratud äri- või tootmismaaadeks. Maaparandussüsteeme ja maardlaid piirkonnas pole. Kogu ala on tugevasti inimtegevuse poolt mõjutatud. Kavandatava tegevuse ala kattumine ohtlike ettevõtete ohualadega on kirjeldatud peatükis 2.7.

3.2. Alal esinevad loodusvarad (sh maa, muld, pinnas, maavara, vesi ja looduslik mitmekesisus), nende kättesaadavus, kvaliteet ja taastumisvõime

Kavandatav ala asub kaitsmata põhjaveega alal, mistõttu vaadeldavas piirkonnas põhjavee looduslik kaitstus maapinnalt lähtuva punkt- või hajureostuse suhtes praktiliselt puudub. Ala on õhukese pinnakattega, ala aluspõhja moodustab Ülem-Ordoviitsiumi ladestiku Viivikonna kihistu detriitne savikas lubjakivi kukersiidi vahekihtidega. Põhjaveekompleks kavandatud tegevusega alal on karbonaatsete kivimite veekompleks_1, mis koosneb Ülem-Devoni veekompleksi, Narva veepideme ja Siluri-Ordoviitsiumi (S-O) veekompleksi lõhelistest ja karstunud kivimitest veeandvusega <0,1 ls-1m-1.

Kuna antud piirkonnas on tegu õhukese ja hea läbilaskvusega pinnasekihtidega, tuleb olla ettevaatlik antud piirkonnas ehitustöödega. Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel.

3.3. Keskkonna vastupanuvõime, mille hindamisel lähtutakse märgalade, jõeäärsete alade, jõesuudmete, randade ja kallaste, merekeskkonna, pinnavormide, maastike, metsade, Natura 2000 võrgustiku alade, kaitstavate loodusobjektide, alade, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada, tiheasutusega alade ning kultuuri- või arheoloogilise väärtusega alade vastupanuvõimest

Märgalasid alal ega selle lähiümbruses ei esine. Teave kõrge väärtusega looduslikest või poollooduslikest taimekooslustest planeeritava tegevuse naabruses puudub, samuti puuduvad Natura 2000 võrgustiku alad. Alale ei jää kaitsealuseid objekte ega kultuuripärandit või pärandkultuuri objekte.

3.4. Inimese tervis ja heaolu ning elanikkond

Kavandatavate tunnelite ning ooteplatvormi lähedusse jäävad peamiselt tootmis- ja ärimaad. Tööde lähipiirkonda elamualasid ei jää. Tegevuse lähipiirkonnas töötavatele või piirkonnas liikuvatele inimestele võib negatiivne mõju avalduda ehitus- ja kasutusaegse müra ja vibratsiooni esinemise näol. Teisest küljest avaldab tunnelite rajamine inimestele positiivset mõju, muutes turvalisemaks ja meeldivamaks raudteede ületamise ning lühendab nii kergliiklejate kui sõidukite liikumistrajekte.

4. Hinnang keskkonnamõju olulisusele

Peatükis on toodud käesoleva eelhindangu alapeatükkide 2 ja 3 põhjal antud otsustaja hinnang, kas kavandataval tegevusel võib olla KeHJS-e § 3¹ lõikes 2 kirjeldatud otsene või kaudne 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. Peatükis kirjeldatakse, mil viisil on keskkonnameetmed mõjutatud ning mõju suurust/ulatust.

4.1. Keskkonnamõju suurus ja mõjuala ulatus (näiteks geograafiline ala ja tõenäoliselt mõjutatava elanikkonna suurus)

Ehitustegevuse mõjuala piirneb raudteemaaga, vähesel määral võib ehitamise perioodil müra ja vibratsioon levida ka naaberkinnistutele. Juhul kui jälgitakse leevendavaid keskkonnameetmeid, pole keskkonnamõju oluline.

Kuna kavandatav tegevus paikneb kaitsmata põhjaveega alal, kus pinnases ja põhjavees on tuvastatud ohtlike ainete sisaldust, on eriti oluline pöörata tähelepanu ehitusaegse vee- ja pinnasereostuse tuvastamisele ning ohu vältimisele. Lasnamäe piirkonna jääkreostuskolded on ohtlikud eelkõige seetõttu, et ala pinnakate on väga õhuke ning reostus võib levida põhjavette.

Põhjavesi voolab üldiselt lõunast põhja, kuid praeguseks on voolusuund Vao karjääri, Laagna tee süvendi ja muude tehisdreenide tõttu tihedalt arendatavas piirkonnas muutunud. Kuna põhjavee reostuse korral esineb oht, et reostus kandub lõunapoolsetelt aladelt põhja poole, Lasnamäe elamualadele, on tähtis tööde teostamisel tuvastatavad reostuskolded nõuetekohaselt likvideerida.

4.2 Mõju avaldumise tõenäosus ja aeg, mõju laad, tugevus, kestus, sagedus ja pöördumus

Ehitusaegne mõju on ajutine ning mõõdukalt negatiivne: ehitustöödega kaasneb müra ja vibratsioon. Kasutusaegne mõju on pigem positiivne: läbi kergliiklustunneli muutub jalakäijatele ja jalgratturitele liiklemine mugavamaks ja turvalisemaks, samuti lühenevad sõidukite liikumise trajektoorid ning piirkonnas hajub liiklus ühtlasemalt, vähendades ummikuid.

4.3 Mõju piiriülesus ja kavandatava tegevuse koosmõju muude asjakohaste toimuvate või mõjualas planeeritavate tegevustega

Mõju piiriülesus puudub. Piirkonda on lisaks planeeritud veel 6 kergliiklejate tunnelit (sh kaks Ülemiste ühisterminali kergliiklustunnelit). Lisaks toimuvad Ülemiste jaamas mitmed ümberehitused seoses Rail Balticu rajamisega, sh Ülemiste ühisterminali rajamine. Arvestades tunnelite rajamise iseloomu, pole olulist koosmõju ette näha. Jälgida tuleb kõiki KMH eelhinnangus välja toodud leevendusmeetmeid ning vältida reostuse teket, mis võiks jõuda pinna- või põhjavette.



Joonis 2. Teised rajatavad tunnelid

4.4. Ebasoodsa mõju tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise üldised (sh seadusandlusest tulenevad) võimalused

1. Müratasemed ei tohi ületada keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” lisa 1 toodud liikluse müra piirväärtusi. Samuti peavad ehitusaegse müra tasemed vastama eelpooltoodud määruse normtasemetele. Liikluse müra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega

aladel ei tohi ületada päeval 85 dB(A) ja öösel 75 dB(A). Ehitusmüra tasemed ei tohi ajavahemikus 21.00-07.00 läheduses asuvatel elamualadel ületada KeM määrus nr 71 lisas 1 toodud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset. Impulssmüra põhjustavat tööd, näiteks lõhkamine, rammimine jne, võib teha tööpäevadel ajavahemikus kell 07.00-19.00. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset. Ehitustöödel välitingimustes kasutatavad seadmed peavad vastama majandus- ja taristuministri 08.06.2015 määruse nr 59 „Nõuded välitingimustes kasutatavale seadmele lähtuvalt selle tekitatavast mürast ja selle seadme vastavushindamisele“ nõuetele.

2. Võimalusel tuleb mürarikkad ehitustööd kavandada eelkõige tööpäevadele ajavahemikus kell 8.00-17.00 ning nädalavahetusel ja riiklikel pühadel mürarikkaid ehitustöid mitte teostada.

3. Ehitus- ja käitamisaegsed vibratsiooni tasemed ei tohi ületada sotsiaalministri 17.05.2002 määruse nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ §-is 3 toodud piirväärtuseid.

4. Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Tuleb vältida ehitusaegse tolmu levikut naaberkinnistutele, vajadusel tolmaid materjale niisutada. Inimeste kaitseks tolmade tegevuste eest on vajalik kuival ajaperioodil liiva/kruusa/täitepinnase kastmine.

5. Tööde teostamiseks kasutatav tehnika ning seadmed peavad olema heas tehnilises seisukorras. Masinate parkimine/hoidmine pehmel pinnasel, masinate hooldustööd ja tankimine ebatasasel pinnasel ja veekogule lähemal kui 10 meetrit ei ole lubatud, samuti ei ole lubatud ehitusalal teostada masinate hooldust (sh pesemist) või tankimist. Ehitus- ja hooldustööde käigus tuleb kasutada mehhanisme ja tehnoloogiat, mis välistavad kütte-ja määrdeainete sattumise pinnasesse ja seeläbi põhjavette. Õlilekkega masinate kasutamine töös on keelatud. Töökohas peab olema varustus reostuse eemaldamiseks ja olmejäätmete kogumiskoht. Avarii ja reostuse tekkimisel tuleb operatiivselt reostuse edasine levik tõkestada, reostus likvideerida ning teavitada sellest esimesel võimalusel Keskkonnaametit.

6. Ehitustööde ajal valgustuse kasutamisel vältida ülemäära valgustamist. Valgustid tuleb suunata vaid valgustamist vajavale objektile ja vältida tuleb valguse hajumist.

7. Jäätmed tuleb koguda liigiti ning kasutada lekkekindlaid mahuteid. Jäätmete, eriti ohtlike jäätmete, keskkonda sattumist tuleb vältida kasutades selleks spetsiaalseid suletavaid kogumiskonteinereid. Jäätmed, mis sobivad taaskasutamiseks, tuleb suunata maksimaalselt taaskasutamiseks. Jäätmehoolduse korraldamisel tuleb järgida jäätmeseaduses ning Tallinna linna Jäätmehoolduseeskirjas toodut. Reostustunnustega pinnase ilmnemisel võtta sellest pinnaseproov ning tööstustsooni piirarvu ületava reostuse korral asendada reostunud pinnas puhta täitepinnasega. Reostunud pinnase kokkukogumine ja äravedu tellida vastavat jäätmeluba omavalt ettevõttelt.

8. Muinsuskaitseala või kinnismälestise kaitsevööndis arvestada kultuuriväärtusega leidude ja kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega nii mälestise kaitsevööndis kui ka väljaspool selle ala. Muinsuskaitsealadest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile. Kinnismälestise kaitsevööndis olemasoleva ehitise ehitustöödeks esitada enne töödega alustamist teatis, mille vorm on leitav Muinsuskaitseameti kodulehelt: <https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load>. Tööde luba võib taotleda mälestise või muinsuskaitsealal paikneva ehitise omanik või valdaja. Loataotlus tuleb

esitada vastava maakonna nõunikule, kus mälestis asub. Võimalusel säilitada ehitustegevusel võimalikult suur osa pärandkultuuri objektidest.

9. Ohtliku ettevõtte ja suurõnnetuse ohuga ettevõtte ohualasse jäävale maa-alale tuleb ehitise kavandamisel esitada ehitusprojekt Päästeametile kooskõlastamiseks.

5. Kokkuvõte ja järeldused kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise algamise või algamata jätmise kohta koos põhjenduse kokkuvõttega

Keskkonna eelhindamise tulemusena leiti, et mõju keskkonnale on olemas, kuid keskkonnameetmeid kasutusele võttes talutav ja keskkonnamõju hindamine ei ole vajalik. Kavandataval tegevusel ei ole meetmete rakendamisel olulist mõju välisõhukvaliteedile, pinnasele, põhja- ja pinnaveele ning maavarasid, kaitstavaid loodusobjekte, Natura 2000 võrgustiku alasid ega kultuuripärandit ei mõjuta. Kantsi tunnelite ning Vesse ooteplatvormi rajamine ei kahjusta inimeste tervist, heaolu ega vara, vaid muudab piirkonna atraktiivsemaks ja ligipääsetavamaks. Täiendavalt keskkonnavalaste uuringute läbiviimine pole vajalik.

Eelhinnangu koostamisel kasutatud materjal

- Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus
- Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrus nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“
- Keskkonnaministri 16.08.2017 määrus nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“
- Maa-ameti kaardirakendus gis.maaamet.ee/xgis2/page/app/maainfo
- „Suur-Sõjamäe tn ja Kantsi tn vahelise tunneli ehitusprojekt.“ Eelprojekt. Töö nr 21131. K-Projekt AS
- „Ülemiste kergliiklustunnelite rajamise eelhinnang“. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet. 2023