

T11115 Kurna – Tuhala km 3,2-3,7 ja T11507 Kangrumetsa tee km 0,0-0,7 (IKEA maanteede) põhiprojekti

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 21003926

Tartu-Tallinn 2021

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht

Juhan Ruut
Keskkonnaekspert (litsents: KMH0155)

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 KESKKONNA-MÕJU | 9 |
| 4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele | 9 |
| 4.2. Kaitstavad loodusobjektid..... | 10 |
| 4.3. Võõrliigid..... | 11 |
| 4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele | 12 |
| 4.5. Müra, vibratsioon ja õhukvalteet | 13 |
| 4.6. Valgusreostus..... | 13 |
| 4.7. Jäätmekäitlus, energiamahukus ja loodusvarade kasutamine..... | 13 |
| 4.8. Avariolukorrad | 14 |
| 5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED | 15 |

1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon T11115 Kurna – Tuhala km 3,2-3,7 ja T11507 Kangrumetsa tee km 0,0-0,7 (IKEA maanteede) põhiprojektile. Projektiga hõlmata ala asub Kurna külas, Rae vallas, Harju maakonnas (vt joonis 1.1). Projekti eesmärgiks on riigitee nr 11115 Kurna - Tuhala km 3,2. – 3,7 ja riigitee 11507 Kangrumetsa tee km 0,0 – 0,7 ümberehitamise ehitusprojekti koostamine.

Käesolev töö on koostatud OÜ Hendrikson & Ko poolt keskkonnaekspert Jaak Järvekülj juhitud juhtimisel. Töös käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodsat mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse soovitus KMH algatamise või mitte algatamise ja ebasoodsate mõjude vältimise osas. Käesolevat aruannet on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamise vajalikkuse hindamisel.

Kavandatava tegevuse kirjeldamisel ning hinnangu andmisel on aluseks võetud Reaalprojekt OÜ koostatud projekti seletuskiri ja projekti joonised seisuga 01.02.2021.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht. Projekti tehnilise kirjelduse Lisa 1 Projekteeritava teeloigu asukohaskeem

2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID

Keskkonnamõtju hindamise (KMH) vajadust reguleerib Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS), vastu võetud 22.02.2005¹. Vastavalt seadusele on keskkonnamõtju hindamise vajadus reguleeritud järgmiselt:

§ 3. Keskkonnamõtju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõtju hinnatakse, kui:

1) taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõtju;

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 Keskkonnamõtju

Keskkonnamõtju 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 keskkonnamõtju

Keskkonnamõtju 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 keskkonnamõtjuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõtjuga 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 eelhinnaangu selle kohta, kas järgmiste valdkondade tegevusel on oluline keskkonnamõtju:

10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine;

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 kehtestatud täpsustatud loetelu „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb kaaluda keskkonnamõtju hindamise algtamise vajalikkust, täpsustatud loetelu“².

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/110072020046>

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/122092020003>

Vastavalt VV määruſele:

§ 13. Infraſtruktuuri ehitamine

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

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

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

Antud juhul on tegu „infraſtruktuuri ehitamise või kaſutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10) ning vastavalt VV määruſele nr 224 §13 p 8 kohase tegevusega (kuna projektiga nähakse ette ringriſtmike rajamist, mille tulemuſel toimub teekatte laienemine. Lisaks nähakse projektiga ette kergliikluſtee rajamist olemasolevast sõiduteest eemal).

Seega peab otsuſtaja andma eelhinnangu ſelle kohta, kaſ tegevuſel on oluline keskkonnamõtju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2. Selleſt tulenevat sõltub KMH vajadus eelhinnangu tulemuſeſt.

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhinnang

(1) eelhinnangu andmiseks eſitab arendaja koos tegevusloa taotluſega järgmiste 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 keskkonnaelementide kirjelduſ;

4) olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaſneva olulise keskkonnamõtju kohta, arveſtades eeldatavalt tekkivaid jääke ja heiteid ning jätmeteket, kui ſee on aſjakohane, ning loodusvarade, eelkõige mulla, maa, maavarade ja vee kaſutamist ning mõju looduslikule mitmekeliſuſele;

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

6) ſoovi korral teave kavandatava tegevuse eriuſte või võetavate keskkonnaeetmete kohta, millega kavandatakse vältida või ennetada muidu ilmneda võivat olulist ebaſoodsat keskkonnamõtju.

(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 eelhinnangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõtjust.

(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.³

§ 11. Keskkonnamõtju hindamise algatamine ja algatamata jätmise

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

Käesolevat eelhinnangut on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõtju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel.

Eelhinnangu aruande peatükkides 3-5 on info esitamisel lähtunud Keskkonnaministri 16.08.2017 määrusest nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“.

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/118082017003>

3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

Vastavalt seletuskirjale on projektiga haarataval alal kehtestatud kiiruspiirang 70km/h riigi kõrvalmaanteel 11115 ning 50km/h riigi kõrvalmaanteel 11507. Käesoleva projektiga kiiruspiiranguid otseselt ei muudeta, kuid sõidukiirused alanevad iseseisvalt projekteeritud lahenduse tõttu. Olemasolevas situatsioonis on riigiteede ristumine lahendatud T-kujulise ristmikuna, mis võimaldab teel 11115 läbida ristmikku 70km/h. Projekteeritav lahendus vähendab sõidukiirusi uue ringristmiku tõttu. Samuti on projekteeritakse täiendav ringristmik teele 11507, mis toimib samuti liiklust rahustava meetmena.

Arvestades külgnevale alale rajatava IKEA kaubamajaga (vt joonis 3.1) ja naaberkinnistute perspektiivse hoonestusega kaasnevat täiendavat liiklusvoogu, on liikluse rahustamine ringristmike näol igati otstarbekas. Samuti aitab projekteeritav lahendus teenindada täiendavat liikluskoormust paremate läbilaskvusvõimetega. Mõlemad ringristmikud nähakse ette rajada turboringristmikena, mis tagavad parema läbilaskvuse kui klassikalised ringristmikud.

Olemasolevas situatsioonis on pöörded vabad ning kehtib „Anna teed“ kohustus (tee 11115 toimib peateena). Eraldi pöördetada on ainult vasakpöördeks teele 11507. Projekteeritava lahendusega on nimetatud pööre endiselt säilitatud eraldi pöördetajana, kuid täiendavalt planeeritakse juurde parempöördejada teelt 11507 teele 11115 ning teelt 11115 teele 11507. Esimesel juhul langeb pöördet sooritajale teeandmise kohustus, kuid teisel juhul on pöördet eraldatud ringristmikust liiklussaarega ning vasakul paiknevat sõidurajast kummipiirdega, mis tagab vaba voo. Viimane saab alguse juba riigi põhimaantee 11 rambi pealt. Nimetatud pöördet suubub otse rajatava IKEA kaubamaja parklasse, mis on ka enamuse kaubamaja poolt tekitavast liiklusest.

Lisaks sõiduteede uuendamisele nähakse ette ka jalgiteede rajamine jalg- ja jalgrattaliikluse ohutumaks liiklemiseks. Täiendavalt lisatakse rajatava kaubamaja juurde ka uus bussipeatus, mis innustaks kaubamaja külastama jalgliiklejatel.

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus ja paekivi). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, millede avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub. Energiamahukuse osas on tegemist tavapärase tee-ehitusega, mille energiakulu ei põhjusta olulisi ebasoodsaid mõjusid.

Kavandava 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 soojuste või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.

4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (T11115 Kurna – Tuhala km 3,2-3,7 ja T11507 Kangrumetsa tee km 0,0-0,7 (IKEA maanteede) põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmingimata sõiduteedel juba olemasoleva liikluse kogumõju. Kuna on tegemist olemasolevate teedega, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. Projektiga parandatakse antud lõikudel liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil, läbi õnnetuste ohu vähendamise, looduskeskkonnale ja inimese tervisele ka soodne mõju.

Alljärgnevalt on välja toodud teemad, tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille puhul on kavandatava tegevuse iseloomu ja asukohta arvesse võttes ebasoodsa mõju avaldumise oht tõenäolisem või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 5.

Võimalike mõjude analüüsimisel on vastavalt Keskkonnaministri 16.08.2017 määrusele nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ arvesse võetud võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnenemise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid. Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

4.1. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOSSED ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA, MÕJU MAAKASUTUSELE

Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Rae vallas, kus Rae Vallavolikogu kehtestas 21.05.2013 otsusega nr 462 „Rae valla üldplaneeringu“. Rae valla üldplaneeringu „Maakasutus“ kaardi alusel jääb kavandatav tegevus ärimaa juhtotstarbega maa-alale. Lisaks on maakasutus kaardi alusel kõrvalmaanteel 11115 märgitud perspektiivse maanteena ning riigi kõrvalmaanteel 11507 perspektiivse tänavana. Samuti jääb antud alale märgitud perspektiivne kergliiklustee, mille täpne asukoht määratakse detailplaneeringu koostamise käigus.

Rae valla üldplaneeringu kohaselt tuleb kõigi perspektiivsete teede rajamisel, olemasolevate kohaliku tähtsusega teede ning kõrval- ja tugimaanteede rekonstrueerimisel arvestada ühistranspordi ja kergliikluse vajadustega. Liiklust korraldava ja teenindava ehitise maa laius ning perspektiivsete teede ristprofiilid tuleb määrata edasise planeerimise ja projekteerimise käigus vastavalt kujunenud olukorrale ja vajadustele, vastavalt kehtivatele normidele ja standarditele.

Üldplaneeringu alusel ei jää kavandatava tegevuse vahetusse lähedusse rohevõrgustiku alasid ega väärtuslikku maastikku.

Tulenevalt projekti olemusest võib öelda, et kavandatav tegevus on kooskõlas Rae valla üldplaneeringus määratud eesmärkidega ja suunistega, kuna projektiga viiakse

olemasolevad teed suureneva liikluskoormusega vastavusse kehtivate normide ja standartidega ning lisatakse kergliiklejatele uus ühistranspordi peatus ja kergliiklustee.

Kavandatav tegevus jääb Harju maakonnaplaneeringu⁴ „Asustuse suunamise“ kaardil märgitud „Harjumaa kergliiklusteed“ teemaplaneeringus määratud kergliiklustee piirkonda. Maakonnaplaneeringu seletuskirjas on antud üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele: tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuuris, liikluskoormusest, tee-ehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliiklustee vajadustest ning keskkonnamõjudest.

Tulenevalt projekti olemusest võib öelda, et kavandatav tegevus on kooskõlas ka Harju maakonnaplaneeringus määratud eesmärkidega ja suunistega, kuna projekti koosseisu kuuluvad maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisuse tõstmine ning kergliiklustee lisamine.

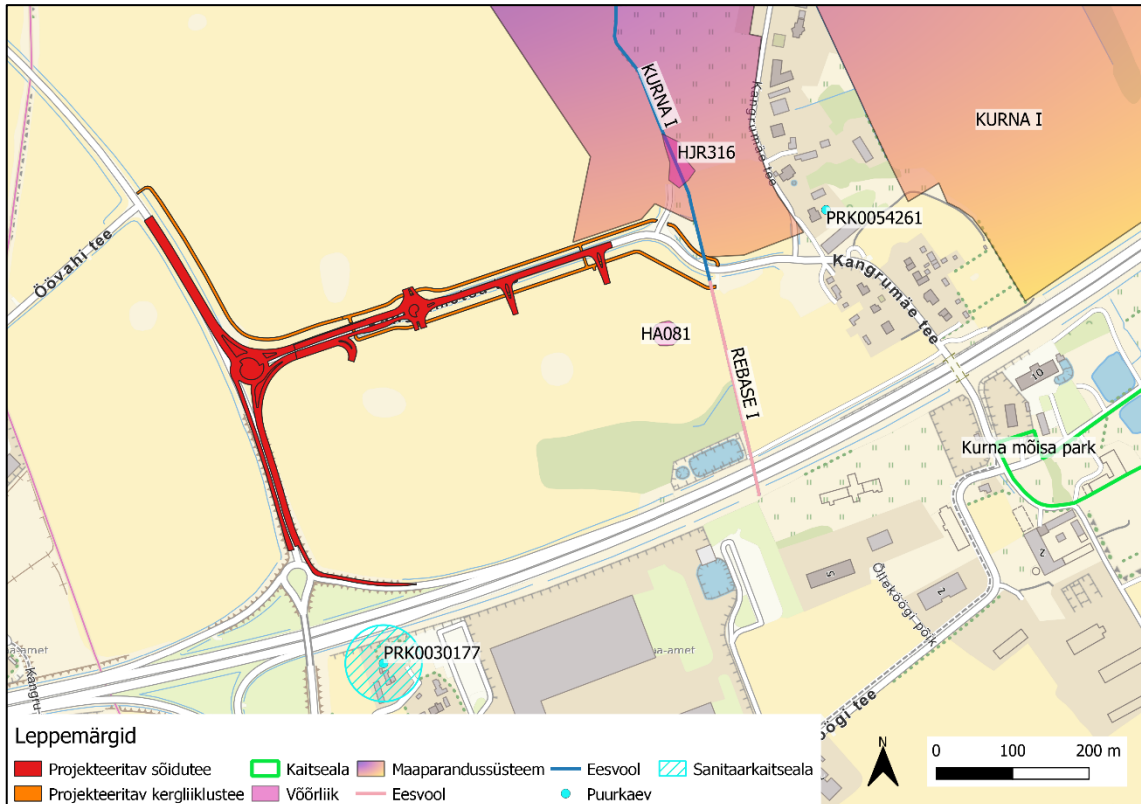
Tulenevalt kavandatava tegevuse mahust ja iseloomust võib öelda, et projekt ei too kaasa ka olulisi muutusi piirkonna maakasutuses. Projektiga ei halvendata juurdepääsusi kinnistutele, uusi alasid hõlmatakse minimaalselt.

4.2. KAITSTAVAD LOODUSOBJEKTID

Siseriiklikest kaitstavatest loodusobjektidest asub andmebaasi EELIS andmetel kavandatavast tegevusest üle 400 m kaugusel Kurna mõisa park (KLO1200378, vt joonis 4.1), teisi kaitstavaid loodusobjekte kavandatava tegevuse mõjupiirkonda ei jää.

Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu (olemasolevale teele ringristmike ja kergliiklustee rajamine) ning oletatud loodusobjekti paiknemist projektiga hõlmatavast alast piisavalt kaugel (ja ka teisel pool tiheda liiklusega Tallinna ringteed), ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist looduskaitsealade alusel kaitstavatele loodusobjektidele.

⁴ Kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/7



Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse paiknemine piirkonna keskkonkakaitsete ning veekaitsete objektide suhtes. Aluskaart: Maa-amet 2021

4.3. VÕÕRLIIDID

Projektiga lisatavast kergliiklusteest ca 50-60 m kaugusele jäävad sosnovski karuputke kolooniaid (HA081 ja HJR316, vt joonis 4.1). Karuputke taimed on mitmeaastased ning üks taim võib toota kuni 100 000 seemet. Seemnealged valmivad edasi ka pärast taime maha niitmist (järelvalmivad) ja seemned püsivad idanemisvõimelised isegi 10 aastat. Seetõttu on väga oluline vältida karuputke taimede niitmist ja tagada karuputke kolooniates pinnasega toimetamisel selle teadlik ümberpaigutamine.

Hetkel teadaoleva informatsiooni alusel ei ole ehitustöid sosnovski karuputke koloonia aladel ette nähtud. Juhul, kui ehitustööd siiski ulatuvad kolooniate alale või kui avastatakse ehitustööde alalt uued taimed, siis on Keskkonnaamet oma 21.11.2017 kirjas nr 7-9/17/6992 andnud Maanteeametile (alates 01.01.2021 Transpordiamet) soovitusel, mida teeprojektidel arvesse võtta. Kirjas on välja toodud muuhulgas järgmist:

Kuna viimastel aastatel on hoogustunud tee-ehitus, sh kergliiklusteede ehitus, siis on mitmeid kolooniaid, mis on jäänud ehituse „alla“. Keskkonnaametil (KeA) puudub teave, mida tehakse pinnasega, mis eeldatavalt kooritakse ja mis sisaldab nii karuputke seemneid kui juuri. Kuigi seadusandlus ei nõua võõrliikide leiukohas tegevuse kooskõlastamist, oleks väga vajalik nii Keskkonnaameti kui Maanteeameti poolt sellele tähelepanu pöörata.

Karuputke koloonia pinnase koorimisel tuleks pinnas võimalusel paigutada tee äärde kindlasse kohta ehitustööde lõpufaasis (mullatööd) või viia täiesti uude kokkulepitud kohta (nt lähimasse teadaolevasse kolooniasse riigimaal).

Kõige kindlam oleks enne tööde algust objektil koostöös Keskkonnaameti spetsialistiga eemaldada kõigepealt karuputke seemnete ja juurtega pinnas, et see ei läheks segamini ülejäänud pinnasega ja laotada Keskkonnaameti spetsialisti poolt ette näidatud kohta. Nii saab vältida karuputke levimist täiesti uutesse kohtadesse.

Täpsed lahendused invasiivse võõrliigi leviku vältimiseks tuleb kokku leppida Keskkonnaametiga.

4.4. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Kavandatav tegevus paikneb nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähim puurkaev (PRK0030177) jääb kavandatavast tegevusest ca 100 m kaugusele ning puurkaevule on moodustatud 50 m ulatuses sanitaarkaitseala. Antud puurkaevu ja projektiala vahele jääb Tallinna ringtee (põhimaantee 11). Kavandatava tegevusega ei ole puurkaevu sanitaarkaitsealal ega ka selle läheduses tegevusi ette nähtud. Seega pole alust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist puurkaevule ja põhjaveele.

Projektiga lisatav kergliiklustee ristub Saire kraaviga, mis kuulub maaparandussüsteemi eesvoolude hulka. Saire kraav on jagatud kaheks eesvooluks: KURNA I (maaparandussüst. kood 4020059000010, ehitise kood 002) ja REBASE I (maaparandussüst. kood 4020059000010, ehitise kood 009, vt joonis 4.1, ptk 4.1). Antud eesvooludele on kehtestatud 10 m ulatuses eesvoolu kaitsevöönd. Kuna kergliiklustee rajatakse olemasolevast teest eemal, siis on vajalik kraavi ületuseks rajada truup või sild. Projektiga ei tohi mõjutada maaparandussüsteemi toimimist ning projekt tuleb kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga.

Projektiga tuleb tagada vete- piki ja põiksuunaline äravool sõidu- ning kergliiklusteel. Kergliiklusteel kraavi valguga vee puhul ei ole (tulenevalt kergliikluse iseloomust) põhjust eeldada reostuskoormust. Lisaks ei ole kõrvalmaanteedel tegemist väga suurte liiklussagedustega (2020. aastal T11115 lõigu km 0-3,7 liiklussagedus 4011 autot ööpäevas ning T11507 lõigu km 0-1 liiklussagedus 235 autot ööpäevas), mis põhjustaks olulist reostuskoormust sõiduteelt. Vastavalt Maanteeameti (alates 01.01.2021 Transpordiamet) poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas⁵. Seega pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust teedelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

Sademevete ära juhtimisel tuleb projektiga tagada, et ei muudetaks oluliselt teeäärsete alade veerežiimi ning välditaks erakinnistute üleujutamist.

Tähelepanu tuleb pöörata ehitusaegse veereostuse riski vältimisele. Ehitustegevuse ajal peavad ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus 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 kaugemal kui 50 m veekogudest ja kaevudest. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine veekogude ja kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja

⁵ <https://www.mnt.ee/et/tee/vesi-ja-pinnas>

kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja (põhja)vette. Töökorras mitteolevaid reostuseohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

Kirjeldatud põhimõtteid järgides ei ole kavandatava tegevuse mahtu ja mastaapi arvestades alust eeldada olulist mõju piirkonna pinna- ja põhjaveele

4.5. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALTEET

Projektiga kavandatakse olemasolevale sõiduteele ringristmike ja kergliiklustee rajamist ning sellega ei nihku sõidutee lähemale elamutele ega muudele müra- ja saastetundlikele objektidele. Lähim elu- või ühiskondlikhoone jääb projektiga hõlmatavast sõiduteest üle 150 m kaugusele ning projektiala ja lähima elu- või ühiskondliku hoone vahele jääb ka Tallinna ringtee. Kavandatavast kergliiklusteest jääb lähim elu- või ühiskondlik hoone samuti üle 100 m kaugusele. Seega ehituse järgselt ei kaasne kavandatava tegevusega olulist ebasoodsat mõju piirkonna müraolukorrale ja õhukvaliteedile.

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 võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

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).

4.6. VALGUSREOSTUS

Kavandatava tegevusega nähakse ette valgustuse lisamist.

Et vältida valgusreostust, tuleb valgustuse rajamisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile ja üleliigse valguse hulk on minimaalne. Kindlasti peaksid valgustid olema ka optimaalse võimsusega.

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

4.7. JÄÄTMEKÄITLUS, ENERGIAMAHUKUS JA LOODUSVARADE KASUTAMINE

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 kehtivale korrale. Arvestada 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 nõuded“ tulenevate nõuetega.

Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.

Energia- ja ressursimahukuse osas on tegemist tavapärase ehitustegevusega, mille puhul ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju avaldumist.

4.8. AVARIIOLOKORRAD

Ehitusperioodil tuleb avariiolekordade 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.

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas eelhindangus jõuti tulemusele, et T11115 Kurna – Tuhala km 3,2-3,7 ja T11507 Kangrumetsa tee km 0,0-0,7 (IKEA maanteede) põhiprojekti puhul pole hetkel teadaoleva info valguses ning vastavalt KeHJS esitatud tingimustele ja kriteeriumitele alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist ning KeHJS järgne keskkonnamõju hindamine (KMH) ei ole vajalik. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Hetkel teadaoleva informatsiooni alusel ei ole karuputke koloonia levialal ehitustöid ette nähtud. Juhul, kui ehitustööd siiski ulatuvad koloonia levialale või kui ehitustööde aladelt avastatakse uued taimed, siis on vajadus ehitustööde käigus arvestada peatükis 4.3 antud soovitustega. Täpsed lahendused invasiivse võõrliigi leviku vältimiseks tuleb kokku leppida Keskkonnaametiga.
- Kuna kavandatud tegevus (rajatav kergliiklustee) ristub KURNA I ja REBASE I eesvooludega (vt. ptk 4.4), tuleb projekt kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga.
- Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus 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 veekogudest ja kaevudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine veekogude ja kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vette.
- Töökorras mitteolevaid reostuseohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- 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 võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Et vältida valgusreostust, tuleb valgustuse rajamisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile ja üleliigse valguse hulk on minimaalne. Kindlasti peaksid valgustid olema ka optimaalse võimsusega.
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.
- 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 kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004

määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätme olemine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega.

- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- 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.