

Riigitee nr 11250 Viimsi-Randvere km 9,7 - 10,3 kergliiklustee ja ülekäiguradade põhiprojekti

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 20003833

Tartu-Tallinn 2021

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht

Juhan Ruut
Keskkonnaekspert (litsents: KMH0155)

SISUKORD

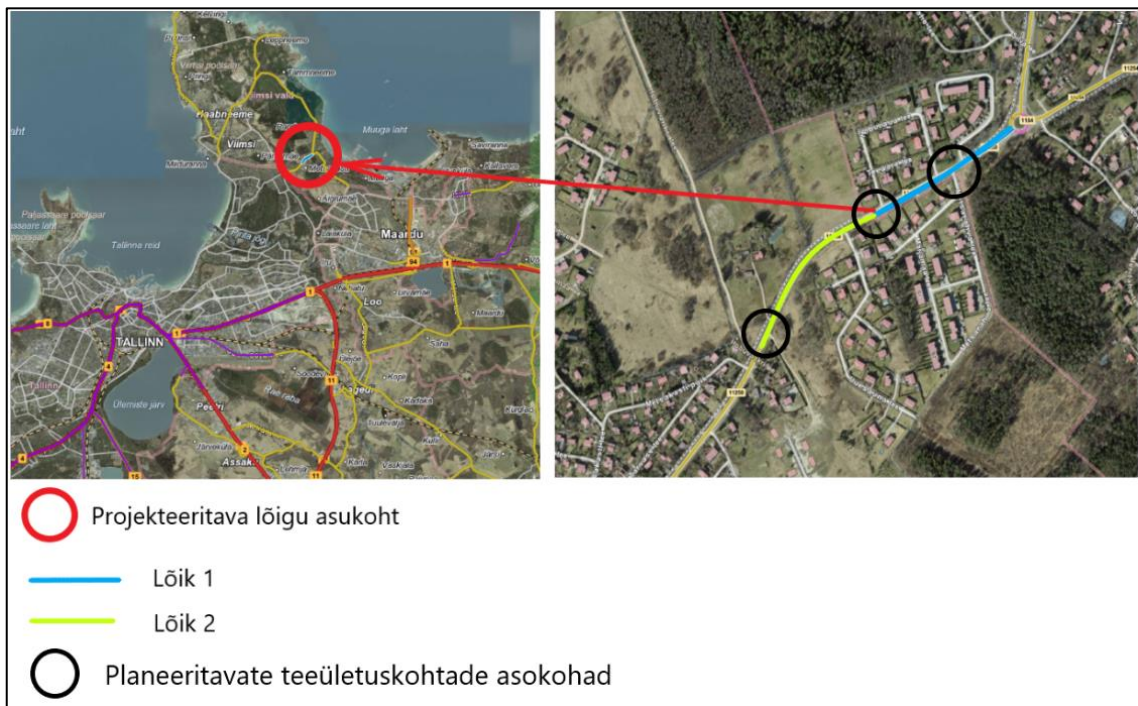
SISUKORD	2
1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID.....	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNA-MÕJU	8
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	8
4.2. Kaitstavad loodusobjektid ja haljastus	9
4.3. Mõju põhja- ja pinnaveele	10
4.4. Müra, vibratsioon ja õhukvalteet	11
4.5. Valgusreostus.....	11
4.6. Jäätmekäitlus, energiamahukus ja loodusvarade kasutamine.....	12
4.7. Avariolukorrad	12
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	13

1. SISSEJUHAATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon T11250 Viimsi-Randvere km 9,7 - 10,3 kergliiklustee ja ülekäiguradade põhiprojektile. Projektiga hõlmatav ala asub Harju maakonnas, Viimsi vallas, Metsakasti ja Randvere külas (vt joonis 1.1). Projekti eesmärgiks on olemasoleva riigitee nr 11250 Viimsi-Randvere km 9,7 - 10,3 lõigu liiklusohutuse suurendamine. Ohutuse tõstmiseks nähakse ette puuduvad ülekäigurajad ja bussipeatuseid ühendav kergliiklustee vasakule poole riigiteed.

Käesolev töö on koostatud OÜ Hendrikson & Ko poolt keskkonnaekspert Jaak Järvekülg 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 projekti tehniline kirjeldus ja Teedeprojekt OÜ poolt koostatud projekti joonised seisuga 02.03.2021.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht. Projekti tehnilise kirjelduse 2 Projekteeritava teelõigu 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 algatamise 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, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöörderadade, 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 kergliiklustee rajamist olemasolevast sõiduteest eemal).

Seega peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõtju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2. Sellest tulenevat sõltub KMH vajadus 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 keskkonnamõtju 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 ilmnevat 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 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.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 määrusest nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“.

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

3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

Vastavalt tehnilisele kirjeldusele on projekti eesmärgiks olemasoleva riigitee nr 11250 Viimsi-Randvere km 9,7 - 10,3 lõigu liiklusohutuse suurendamine. Ohutuse tõstmiseks nähakse ette puuduvad ülekäigurajad ja bussipeatuseid ühendavad kergliiklustee lõigud.

Kergliiklustee projekt koostatakse nii, et ehitus oleks võimalik realiseerida kahes etapis, vastavalt asukohaskeemil (joonis 1.1) väljatoodud lõikudele. Projektiga kavandatakse vasakule poole riigiteed kergliiklustee ja lahendatakse kokkuviiimine varem projekteeritud projektiga „Riigitee nr 11250 Viimsi-Randvere km 10,3 Riiasöödi ristmiku projekt⁴“. Parem pool teed rajatakse lõigu alguses bussipeatuse ühendus ja ühendus Hoburaua teega. Lisaks projekteeritakse ülekäigurajad asukohaskeemil (joonis 1.1, ptk 1) näidatud kohtadesse. Projektiga nähakse ka ette võsa raadamine ning heki ja üksikpuude likvideerimine, mahus, mis on kergliiklustee rajamiseks vajalik. Projektiga kavandatavat tegevust on kujutatud joonisel 3.1.

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. Projektila 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 soojuse või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.



Joonis 3.1 Projektiga kavandatav tegevus. Aluskaart: Maa-amet 2021

⁴ T-Model OÜ töö nr 017041A

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

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (T11250 Viimsi-Randvere km 9,7 - 10,3 kergliiklustee ja ülekäiguradade põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata 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 ilmnemise 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 Viimsi vallas.

Harju maakonnaplaneeringu ⁵ „Asustuse suunamise“ kaardil märgitud „Harjumaa kergliiklusteed“ teemaplaneeringus määratud kergliiklustee asukohad. Maakonnaplaneering näeb ette kergliiklustee rajamist käesoleva projektiga kavandatavas asukohas.

Maakonnaplaneeringu seletuskirjas on muuhulgas antud üldised tingimused kergliiklusteede kavandamiseks:

- Vältida tuleb üleliigseid kergliiklustee katkestusi ja teeületusi;
- Kergliiklusteede täpsemal kavandamisel on soovitav kaaluda võimalusi kergliiklustee mootorsõidukiliiklusest eemale viimiseks, eelkõige tiheda liiklusega maanteedes, et tagada kergliikleja jaoks meeldivam keskkond. Kaalumisel tuleb arvestada, et kergliiklustee eemale viimine sõiduteest ei tohi põhjustada kergliiklejate sattumist sõiduteele selle suurema kasutusmugavuse tõttu. Jalgrattaraja kavandamine on soositud ruumpuuduse, pika vahemaa ning vähete

⁵ Kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/7

eeldatavate liiklejate korral. Lõikudel ja olukorras, kus kergliiklejaid on väga arvukalt, on mõistlik rajada rattarada lisaks eraldiseisvale jalgteele või kõnniteele.

- Kergliiklustee laiuse määramisel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest ja normidest. Üldjuhul võib lähtuda lähtetasemest „rahuldav“, erandlikult kitsaid lahendusi võib kavandada lühikestel lõikudel ruumipuuduse korral. Silmas tuleb pidada, et kui kergliiklusteed ääristab kõrge piire (ratta juhtrauani või kõrgemale ulatuv sein, müür, hekk, vmt), on ratturite ruumivajadus suurem tavapärasest.
- Sõidutee lähedal kulgev kergliiklustee tuleb rajada sarnase või parema kattega kui on sõidutee, et tagada selle reaalne kasutamine.
- Kergliiklustee tuleb tähistada arusaadavalt ning igal aastaajal loetavalt.
- Kergliiklusteede märgistamisel, viidastamisel ja kujundamisel (nt teekatte valik) tuleb ühe trassi, kuid soovitatavalt kogu kohaliku ja maakondliku kergliiklusteede võrgu piires kasutada sarnaseid võtteid, et hõlbustada orienteerumist.
- Kergliiklustee lõikumiskohal tee või tänavaga tuleb rajada sujuv, astmeta üleminek teetasapindade vahel.
- Kergliiklusteede täpsed tehnilised lahendused ja paiknemine määratakse madalama tasandi planeeringutega või projekteerimistingimustega.

Käesolevas projektis on nimetatud tingimustega võimaluste piires arvestatud.

Maakonnaplaneeringu „Ruumilised väärtused“ kaardi alusel jääb kavandatav kergliiklustee rohevõrgustiku (koridori) alale. Rohekoridor lõikub aga ka juba olemasoleva sõiduteega, millel on rohekoridoridele oluliselt suurem mõju kui käesoleva projektiga kavandataval kergliiklusteel. Projektiga ei ole ette nähtud kergliiklustee eraldamist taradega ega teepinna tõstmist, mis oluliselt suurendaks barjääri elusloodusele. Kuigi projektiga nähakse ette roheline võrgustiku alal vähesel määral raadamist (vt joonis 4.1, ptk 4.1), ei ole siiski põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist piirkonna rohevõrgustiku terviklikkusele.

Viimsi valla mandriosa üldplaneeringu kehtestas Viimsi Vallavolikogu 11. jaanuari 2000.a otsusega nr. 1. Üldplaneeringu kaardile käesoleva projektiga kavandatavas asukohas küll kergliiklusteed kantud ei ole, aga kuna üldplaneeringu seletuskiri näeb muuhulgas ette vajadust lahendada liiklusohhtlikud teelõigud, võib projektiga kavandatavat tegevust pidada üldplaneeringu eesmärkidega kooskõlas olevaks.

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

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

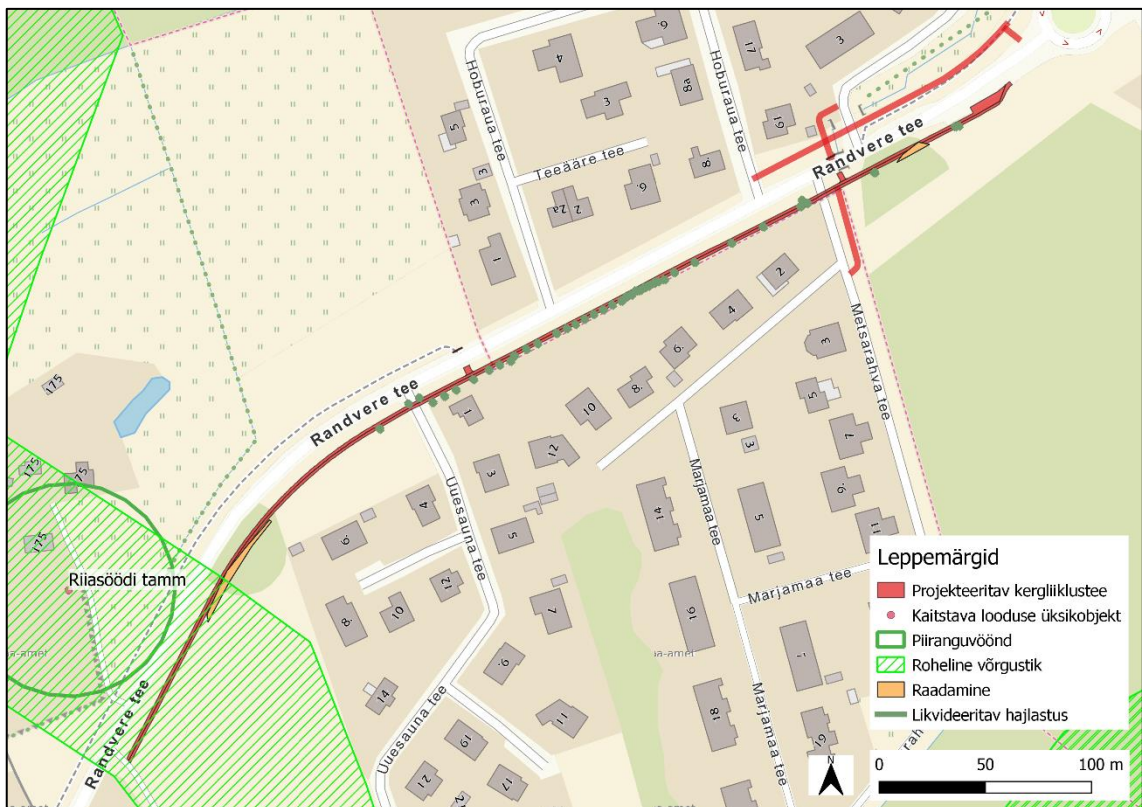
4.2. KAITSTAVAD LOODUSOBJEKTID JA HALJASTUS

Siseriiklikest kaitstavatest loodusobjektidest asub andmebaasi EELIS andmetel kavandatavast tegevusest üle 50 m kaugusel Riiasöödi tamm (KLO4000390, vt joonis 4.1), millele on kehtestatud 50 m ulatuses piiranguvöönd. Kaitstava looduse üksikobjekti ning projektiala vahele jääb T11250 Viimsi-Randvere sõidutee ja teadaolevalt ei ole loodusobjekti piiranguvööndis töid ette nähtud. Teisi kaitstavaid loodusobjekte kavandatava tegevuse mõjupiirkonda ei jää.

Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu (kergliiklustee rajamine) ning loetletud loodusobjekti paiknemist projektiga hõlmatavast alast piisavalt kaugel (ja ka teisel pool sõiduteed), ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist looduskaitsealuse alusel kaitstavatele loodusobjektile.

Projektiga nähakse ette olemasoleva haljastuse rajamist mahus, mis on kergliiklustee rajamiseks vajalik: võsa raadamine – 172 m²; heki likvideerimine – 117 m; üksikpuude likvideerimine – 33 tk. Asendusistutusi projektiga ette ei nähta.

Kuna tegemist ei ole kaitsealuse haljastusega ning arvestades mahtusid, ei kaasne sellega olulist ebasoodsat keskkonnamõju. Ehitustegevuse käigus tuleb haljastuse likvideerimiseks taotleda kohalikul omavalitsuselt luba. (Vastavalt looduskaitsealuse § 45 tohib tiheasustusosal asuvaid üksikpuid raiuda kohaliku omavalitsuse loa alusel. Loa andmise tingimused ja korra kehtestab kohalik omavalitsus.)



Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse paiknemine piirkonna keskkonnamõjude objektide suhtes. Aluskaart: Maa-amet 2021

4.3. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Kavandatav kergliiklustee paikneb kaitstud põhjaveega alal ning mõjupiirkonda ei jää ühtegi puurkaevu. Seega pole alust eeldada olulise ebasoodsa mõju piirkonna põhjaveele.

Samuti ei jää kavandatava tegevuse mõjupiirkonda ühtegi seisu- ega vooluveekogu.

Projektiga rajatakse kraav mõlemale poole kergliiklusteed, uued truubid olemasolevate ja rajatavate juurdepääsuteede juurde. Kergliiklusteelt kraavi valguga vee puhul ei ole (tulenevalt kergliikluse iseloomust) põhjust eeldada reostuskoormust. Lisaks ei ole T11250 Viimsi-Randvere lõigul km 9,7 - 10,3 tegemist väga suurte liiklussagedustega (aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus antud lõigus 2019. aastal oli AKÕL= 4780 a/ööp ning 2020. aastal 4398 a/ööp⁶), 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 ööpäevas⁷. Seega pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust teedelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

Sademevete ära juhtimisel tuleb 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 põhjaveele, eriti tugevatel sajuperioodidel. Töökorras mitteolevaid reostuseohtlike masinaid ei ole lubatud kasutada.

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

4.4. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET

Projektiga kavandatakse kergliiklustee rajamist ning sellega ei nihku sõidutee lähemale elamutele ega muudele müratundlikele objektidele, 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).

4.5. 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

⁶ Vähenenud liiklussagedus võib olla tõenäoliselt tingitud 2020. aastal toimunud tervisekriisist tingitud liikumispiirangutest.

⁷ <https://www.mnt.ee/et/tee/vesi-ja-pinnas>

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.

4.6. 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 Viimsi valla jäätmehoolduseeskirjast⁸, 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.

4.7. AVARIIOLUKORRAD

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.

⁸ Viimsi Vallavolikogu 11.03.2014 määrus nr 8 „Viimsi valla jäätmehoolduseeskiri“

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas eelhindangus jõuti tulemusele, et T11250 Viimsi-Randvere km 9,7 - 10,3 kergliiklustee ja ülekäiguradade 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:

- Ehitustegevuse käigus tuleb haljastuse likvideerimiseks taotleda kohalikult omavalitsuselt luba. (Vastavalt looduskaitseaduse § 45 tohib tiheasustuslal asuvaid üksikpuid raiuda kohaliku omavalitsuse loa alusel. Loa andmise tingimused ja korra kehtestab kohalik omavalitsus.)
- Sademevete ära juhtimisel tuleb 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. 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 mitesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada Viimsi valla jäätmehoolduseeskirjast, jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloo 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.

- 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.