



MAANTEEAMETI PEADIREKTOR

KÄSKKIRI

Tallinn

02. september 2009. a Nr. 252

Põhimaantee nr 2/E263 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 4,4 – 6,6 Mõigu ristmiku eelprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise algatamine

“Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse” §3 lg 1, §6 lg 2 p10, §11 lg 2, lg 8, Vabariigi Valitsuse 29.08.2006 määruse nr 224 “Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb kaaluda keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust, täpsustatud loetelu” §13 lõige 8, “Teeseaduse” §19 lg 7, Maanteeameti põhimääruse §22 lg 1 ning “Keskkonnamõjuhindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse” §6 lg 3 kohase eelhinnangu (Lisa 1) alusel:

1. Algatada põhimaantee nr 2/E263 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 4,4-6,6 „Mõigu ristmiku eelprojekteerimine” koostamise raames kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamine (KMH), kuna kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasneb oluline keskkonnamõju. Põhjendus KMH algatamise kohta on esitatud otsuse lisas 1- eelhinnang.

Mõigu ristmiku eelprojekti koostamise **eesmärgiks** on põhimaantee nr 2/E263 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa Vana-Tartu maantee ristmiku (km 4,41) ja perspektiivse Tallinna väikse ringtee ristmiku (km 6,6) vahelises lõigus I klassi maantee nõuetele vastava eelprojekti koostamine, millega määratakse maantee ja ristmike ning kogujateede teemaa, ristmike ja ristete optimaalsed asukohad, tehniliselt ja majanduslikult tasuvad lahendused ning viia läbi keskkonnamõju hindamine. Otsustaja on Maanteeamet, Pärnu mnt 463a, 10916 Tallinn.
2. Projektile esitatavad nõuded on määratud 30. juunil 2009. aastal Maanteeameti ning Teedeprojekt OÜ ja EstKONSULT OÜ vahel sõlmitud töövõtulepinguga „Mõigu ristmiku eelprojekteerimine“ ja selle lisa-ga 1 „Tehniline kirjeldus“, millest lähtutakse ka keskkonnamõju hindamisel.
3. Käesoleva käskkirja peale on õigus esitada kaebus halduskohtule „Halduskohtumenetluse seadustikus“ sätestatud korras 30 päeva jooksul käskkirja teatavakstegemisest arvates.


Tamur Tsätko
Peadirektor

KOOPIA ÕIGE

02. 09. 2009

Maanteeameti peadirektori
abi
Kristi Punder.....



Lisa 1 peadirektori 02.09.2009 käskkirja nr 254 juurde

Põhimaantee nr 2/E263 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa km 4,4 – 6,6 Mõigu ristmiku eelprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju eelhindang

Kavandatava tegevuse eesmärk

Mõigu ristmiku eelprojekti koostamise **eesmärgiks** on põhimaantee nr 2/E263 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa Vana-Tartu maantee ristmiku (km 4,41) ja perspektiivse Tallinna väikse ringtee ristmiku (km 6,6) vahelises lõigus I klassi maantee nõuetele vastava eelprojekti koostamine, millega määratakse maantee ja ristmike ning kogujateede teemaa, ristmike ja ristete optimaalsed asukohad, tehniliselt ja majanduslikult tasuvad lahendused ning viia läbi keskkonnamõju hindamine. See tähendab, et projektis tuleb ette näha ohutud juurdepääsud kohalikele elanikele ja samal ajal peab säilima põhimaanteele omane sujuv transiitliiklus. Projekteeritava ala sisse jääb Tallinna linna piir ehk toimub üleminek linna liikluselt maantee liiklusele ja vastupidi. Projektiga lahendatakse rekonstrueerimata 2-rajaline teelõik lennujaamast linna piirini ehk Mõigu ristmikuni.

Keskkonnamõju hindamise vajalikkus

„Teeseaduse“ § 19 lg 7 kohaselt tuleb tee projekteerimise käigus korraldada keskkonnamõju hindamine, kui seda näeb ette „Keskkonnamõju hindamise ja juhtimissüsteemi seadus“ (KeHJSs). Tee projekteerimise käigus on KeHJSs kohaseks otsustajaks tee-ehitusloa andja. Käesoleval juhul on ehitusloa väljastajaks Maanteeamet.

Keskkonnamõju hindamine KeHJSs mõistes tuleb alati algatada, kui kavandatava tegevusega võib kaasneda oluline keskkonnamõju. KeHJSs § 6 lg 1 loetleb sellised tegevused, mille kavandamisel on vajalik läbi viia keskkonnamõju hindamine. Maantee rekonstrueerimise ja ehitamise puhul ning käitamisel on selliseks kriteeriumiks, mille puhul tuleb KMH alati algatada § 6 lg 1 punkt 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.

Põhimaantee nr 2 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa lõigu Vana-Tartu maantee ristmikust kuni Peetri ristmikuni (km 4,4 – 6,6) eelprojektiga kavandatud tegevus ei kuulu KeHJSs § 6 lg 1 punkt 13 mõistes olulise keskkonnamõjuga tegevuse hulka. Seetõttu ei ole KMH algamine kohustuslik.

Kui tegevust ei ole KeHJSs § 6 lg 1 märgitud, tuleb kavandatavat tegevust analüüsida § 6 lg 2 toodud tegevuste ja Vabariigi Valitsuse määruses¹ toodud künniskoguste alusel. Planeeritava tegevuse ja künniskoguste kuulumisel eelpool mainitud nimekirja, tuleb analüüsida, kas on tegemist olulise keskkonnamõjuga tegevusega. Mõjude olulisust tuleb hinnata KeHJSs § 6 lõike 3 toodud kriteeriumide alusel. Maantee rekonstrueerimise ja ehitamise puhul ning käitamisel on sellisteks tegevusteks, mille puhul tuleb KMH vajalikkust hinnata Vabariigi Valitsuse määruse § 13 lg 8:

- tee ehitamine või remont, välja arvatud «Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse» § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul.

Alljärgnevalt antakse hinnang KMH algamise vajaduse kohta KeHJSs § 6 lg 3 toodud kriteeriumide alusel.

¹ „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb kaaluda keskkonnamõju hindamise algamise vajalikkust, täpsustatud loetelu“. Vabariigi Valitsuse 29. augusti 2005. a määrus nr 224

Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse hinnang

1. Tegevuse ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimused

1.1 Maakasutus

Piirkonda jäävad endine Mõigu KEK'i piirkond Tallinna linnas ning Rae vallas endistel põllumaadel arendatavad äri-, tootmis- ja elualad. Tartu maantee algab Tallinna kesklinnast ning kuni linna piirini on tegemist linna põhimagistraaliga. Valdavalt on Tartu maantee linnas rekonstrueeritud 4-rajaliseks kuni lennujaamani, mis paikneb vahetult magistraali ääres. Ainus rekonstrueerimata 2-rajaline lõik on lennujaamast linna piirini ehk Mõigu ristmikuni.

1.2 Alal esinevad loodusvarad, nende omadused ja taastumisvõime ning looduskeskkonna vastupanuvõimest.

Olulisemad loodusvarad piirkonnas on:

- Pinnavesi (Ülemiste järv ning Vaskjala-Ülemiste kanal. Samuti jäävad piirkonda Mõigu polder ning „Pühamäe järv“);
- Turvas (Rae raba).

Ülemiste järve kasutatakse joogiveeallikana, millest saab joogivee 90 % Tallinna ja lähialdade elanikest. Maantee rekonstrueerimine või uue alternatiivse maaneetrassi rajamine võib omada olulist mõju Ülemiste järvele ja Vaskjala-Ülemiste kanalile.

Projektipiirkonda jäävas Rae raba väärtuseks on hästilagunenud turvas. Projektipiirkonnas on tegemist passiivse tarbavaruga.

Pinnavett käsitletakse taastuva loodusvarana, millel on teatav isepuhastusvõime. Ülemiste järve vesi vahetub keskmiselt korra aastas.

Turvast käsitletakse tänapäeval taastumatu loodusvarana, sest selle teke on keskmiselt 0,3 mm aastas. Rae raba on oluliselt muudetud ning seetõttu ei saa rääkida raba looduslikust vastupanuvõimest. Rabade vastupanuvõime on küllaltki väike ning seetõttu on need kergesti haavatavad.

1.3 Märgalad

Piirkonna lähedal asub Rae raba. Üks võimalikest alternatiividest möödub ning läbib nimetatud raba.

1.4 Rand ja kallas

Piirkonnas on järgmised veekogud:

- Ülemiste järv ning Vaskjala-Ülemiste kanal.
- Samuti jäävad piirkonda Mõigu polder ning „Pühamäe järv“.

Kuna Ülemiste järve kasutatakse joogiveeallikana, ei ole tegemist avalikus kasutuses oleva veekoguga ning seda ei ole võimalik kasutada rekreatiivsel otstarbel.

1.5 Pinnavormid

Tegemist on peamiselt tasase maastikuga. Samas eelprojektiga kavandatavate alternatiivide hulgas on uue trassikoridori rajamine ning võimalused tee rajamiseks rambile või viimine süvendisse. Seega võidakse tegevusega muuta pinnavorme.

1.6 Metsad

Piirkonnas puuduvad suured metsamassiivid.

1.7 Kaitstavate loodusobjektid, sealhulgas Natura 2000 võrgustiku alad

Projektialal ning selle eeldatavas mõjupiirkonnas puuduvad kaitstavad loodusobjektid ja Natura 2000 võrgustiku alad.

Osaliselt jääb projektiala Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ alusel rohevõrgustiku riikliku tähtsusega tuumaala T9.

1.8 Tiheasustusalad

Maantee jääb osaliselt Tallinna piiresse möödudes vahetult Mõigu tiheasustuspriirkonnast. Tee vahetusse mõjupiirkonda jääb olulisel määral elamualasid. Tegevus võib oluliselt mõjutada nimetatud ala.

1.9 Ajaloo-, kultuuri-, või arheoloogilise väärtusega alad

Tegevuse mõjupiirkonda jäävad üksikud muinsuskaitse objektid (Mõigu kalmistu, kultusekivi I a-tuh. E.Kr-I a-tuh).

2. Tegevuse iseloomustus ja selle tehnoloogiline tase

Alljärgnevalt antakse ülevaade tegevuse iseloomust ja selle tehnoloogilisest tasemest.

2.1 Loodusvara kasutus

Teedehitus on üks ressursimahukamaid tegevusi. Olulisel määral kasutatakse ehitusmaavarasid (killustik, graniit, liiv). Nimetatud maavarade kaevandamisega kaasneb üldjuhul oluline mõju karjäärade ja kaevanduste asukohas. Seetõttu on Keskkonnaministeerium algatanud „Looduslike ehitusmaavarade kasutamise riikliku arengukava aastateks 2010-2020“ koostamise. Ehitusmaavarade olemasolu on projekti ellu viimise aluseks.

Uue trassi rajamisel ning olemasoleva trassi viimisel süvendisse kaasneb pinnase eemaldamine, mis on samuti käsitletav loodusvara kasutamisega.

2.2 Jäätme- ja energiamahukus

Olemasoleva teekatte eemaldamisel saadav freespuru ja pinnase jäägid on taaskasutatavad teistes teeremondiobjektides. Uue trassi rajamisel saadavat pinnast on võimalik kasutada piirkonna teistes arendustes pinnase planeerimiseks. Samuti on võimalik eemaldatavat pinnast kasutada müratõkkevallide rajamiseks.

Tee rekonstrueerimise käigus kasutatakse energiat mehhanismide töötamisel ning vajadusel ehitusobjekti valgustamisel. Tee kasutamise ajal kasutatakse energiat tee hooldamiseks. Peamiselt kasutatakse erinevaid kütuseid. Kasutatava kütuse hulk on sarnane teiste samalaadsete tegevustega mitmel pool Eestis.

2.3 Lähipiirkonna teised tegevused

Kavandatud tegevuse lähipiirkonna olulisimad tegevused on Lennart Meri Tallinna lennujaamas toimuv, Ülemiste järve vee kasutamine joogiveevõtuks ning selle töötlemine AS Tallinna Vesi

Ülemiste veepuhastusjaamas. Piirkonnas on mitmeid teisi äri- ja tootmisettevõtteid. Piirkonda jäävad ka mitmed elamualad.

3. Tegevusega kaasnevad tagajärjed

3.1 Vee, pinnase ja õhu saastus

Tegevusega võib kaasneda mõju nii veele kui ka pinnasele. Peamiselt heitvee (sh sademevee) ärajuhtimisest ning saasteainete sadenemisest veekogudesse ning pinnasele.

Maanteelõiku kasutab keskmiselt ööpäevas enam kui 17 000 sõidukit, mistõttu kaasneb sellega oluline välisõhu saaste. Arvestades asjaoluga, et maantee piirneb vahetult Mõigu elamupiirkonnaga, kus on olulisel määral elamualasid, on välisõhku suunatavate saasteainetega kaasnev mõju oluline ning **tuleb algatada keskkonnamõju hindamine**. Keskkonnamõju hindamise käigus tuleb hinnata nii olemasolevalt maanteelt tulevat kui ka alternatiividega kavandatud tulenevat välisõhu saastust (hinnata tuleb vähemalt järgmiste saasteainete hajumist: CO, LOÜ, NO_x, PM₁₀). Ülenormatiivse saastetaseme puhul tuleb leida ning hinnata leevendavaid meetmeid.

Teedelt ärajuhitav sademevesi sisaldab erinevaid sõidukitest ning teehooldusest pärinevaid reoaineid. Sademevesi võib avaldada olulist mõju nii pinnasele kui pinna- ja põhjaveele.

3.2 Jäätmete

Peamine jäätmete on seotud ehitustöödega. Maantee sihtotstarbelisel kasutamisel võib tekkida jäätmeid hoolimatute autojuhtide ning reisijate tegevusest (jäätmete väljaviskamine sõidukite akendest).

3.3 Müra

Maanteelõiku kasutab keskmiselt ööpäevas enam kui 17 000 sõidukit, mistõttu kaasneb sellega oluline mürateke. Arvestades asjaoluga, et maantee piirneb vahetult Mõigu elamupiirkonnaga, kus on olulisel määral elamualasid, on müratekkega kaasnev mõju oluline ning **tuleb algatada keskkonnamõju hindamine**. Keskkonnamõju hindamise käigus tuleb analüüsida ning modelleerida nii olemasolevat mürataset ja selle hajumist kui ka alternatiividega kaasnevat mürataset. Ülenormatiivse müra olemasolul tuleb leida ning hinnata leevendavaid meetmeid.

3.4 Vibratsioon

Tegevusega kaasneb vibratsiooni teke nii ehitamisel kui ka maantee kasutamisel. Rekonstrueeritud maantee peaks vibratsiooni vähendama.

3.5 Valgus

Valgust tekib valgustite põlemisel ning autode tuledest. Tegemist on tavapärase valgusnähtudega linnakeskkonnas.

3.6 Soojus

Tegevusega ei eraldu olulisel määral soojust.

3.7 Kiirgus

Tegevusega ei kaasne kiirgust.

3.8 Lõhn

Tegevusega ei kaasne olulist lõhnateket.

4. Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus

Avariilukorrad on võimalikud nii ehitamise kui ka kasutamise etapis. Ehitamine on üks tööõnnetuste rikkamaid tegevusvaldkondi. Ehitamise ajal võidakse suunata liiklus kõrvaltänavatele, mis suurendab nende liiklusintensiivsust. See võib aga viia avariilukordadeni. Sama oluline on ka ehituse käigus nõuetekohase piisava märgistuse kasutamine.

Liiklusõnnetuste oht kaasneb alati, kui tegemist on liiklusvahendite liikumisega. Mida suuremad on kiirused, seda suurem on tõenäosus avariilukordade tekkeks. Avariisse sattunud ohtlike veoseid vedavad veokid võivad põhjustada olulist keskkonnamõju.

5. Kavandatava tegevuse eeldatav mõju Natura 2000 võrgustiku alale või mõnele muule kaitstavale loodusobjektile

Piirkonnas puuduvad Natura 2000 alad ja muud kaitstavad loodusobjektid. Osaliselt jääb projektiala Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ alusel rohevõrgustiku riikliku tähtsusega tuumaala T9. Seetõttu tuleb hinnata eeldatavaid mõjusid rohevõrgustiku alale ning selle funktsioonide säilimisele.

6. Kokkuvõte

Käesolev keskkonnamõju hindamise eelhindamine on koostatud põhimaantee nr 2/E263 Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa lõigu Vana-Tartu maantee ristmikust kuni Peetri ristmikuni (km 4,4 – 6,6) eelprojektile, eesmärgiga anda vajalikku informatsiooni kaalutlusotsuse tegemisel.

Eelhindamise tulemusena jõuti järeldusele, et planeeritav tegevus ei kvalifitseeru „*Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse*“ § 6 lg 1 p 13 alla ehk mille puhul tuleks alatada kohustuslik keskkonnamõju hindamine.

Samas kvalifitseerub tegevus KeHJS § 6 lg 2 toodud tegevuste ja Vabariigi Valitsuse määruses² toodud valdkondade alusel. Maantee rekonstrueerimise ja ehitamise puhul ning käitamisel on sellisteks tegevusteks, mille puhul tuleb KMH vajalikkust hinnata Vabariigi Valitsuse määruse § 13 lg 8:

- tee ehitamine või remont, välja arvatud «*Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse*» § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul.

Eelhindamise tulemusena jõuti järeldusele, et tegevusega võib kaasneda oluline mõju keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule. Eriti olulised on mõjud välisõhku suunatavatest ainetest Ülemiste järvele, sest tegemist on strateegiliselt tähtsa joogiveeallikaga ning inimese tervisele ja heaolule. Samuti kaasneb oluline mõju transpordivahendite liiklemisel tekkivast müra. Mõju välisõhu seisundile ja müratasemele teevad eriti tähtsateks asjaolu, et maantee läbib tiheasustusalala (Mõigu), kus mõjud avalduvad praktiliselt pidevalt.

Kavandatava tegevusega ei kaasne eeldatavalt piiriülest keskkonnamõju.

Eelpool toodust tulenevalt on vajalik alata keskkonnamõju hindamine, milles tuleb erilist tähelepanu pöörata välisõhu kvaliteedi ja mürataseme muutustele ning mõjule Ülemiste järvele.

² Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb kaaluda keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust, täpsustatud loetelu². Vabariigi Valitsuse 29. augusti 2005. a määrus nr 224

KOOPA OIGE

02.09.2009

Maanteevalitsuse asepea
Kristi Pärn