

**Kanama viadukti ja pealesõitude rekonstrueerimise
keskkonnamõju
hindamise eelhindamine**



INSPIRING
ENVIRONMENT

**Tallinn
2021**

Nimetus	Kanama viadukti ja pealesõitude rekonstrueerimise keskkonnamõju hindamise eelhindamine
Version	Esitamiseks
Töö nr	21KK92
Aeg	Detsember 2021
Tellijä	Transpordiamet Valge 4, Tallinn 11413
Kontaktisik	Tõnis Tagger E-post: tonis.tagger@transpordiamet.ee Telefon: +372 53735934
KMH eelhindangu koostaja	Estonian, Latvian & Lithuanian Environment OÜ (ELLE OÜ) Reg nr 10705517 Aadress: Tõnismägi 3A-15, 10119 Tallinn Telefon: 611 7690 E-post: elle@environment.ee
Autor	Kadi Jette Tamjärv, MSc
Kvaliteedikontroll	Pille Antons, MSc
KMH eelhindangu vastutav koostaja	Toomas Pallo, MSc, KMH litsents nr KMH0090
Kasutustingimused	© Käesolev aruanne on koostatud ja esitatud kasutamiseks tervikuna. Aruandes ja selle lisades esitatud kaardid, joonised, arvutused on autoriõiguse objekt ning selle kasutamisel tuleb järgida autoriõiguse seaduses sätestatud korda. Aruandes toodud info kasutamine õppe- ja mitteärilistel eesmärkidel on lubatud, kui viidatakse algallikale. Andmete kasutamisel tuleb viidata nende algallikale.

SISUKORD

1	SISSEJUHATUS	4
2	KAVANDATAV TEGEVUS	5
3	KAVANDATAVA TEGEVUSE KESKKONNA KIRJELDUS	7
3.1	Asukoht	7
3.2	Sotsiaalmajanduslik keskkond	8
3.3	Pinnas ja geoloogia	8
3.4	Põhjavesi	8
3.5	Pinnavesi	9
3.6	Kaitstavad loodusobjektid, taimestik ja loomastik	9
3.7	Välisõhk ja müra	11
3.8	Kultuuripärand	11
3.9	Rohevõrgustik	12
4	DETAILPLANEERINGU SEOS MUUDE ASJAKOHADE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA	13
4.1	Harju maakonnaplaneering 2030+	13
4.2	Saue valla üldplaneering	14
5	PLANEERITAVA TEGEVUSEGA KAASNEVAD VÕIMALIKUD OLULISED KESKKONNAMÕJUD	16
5.1	Mõju sotsiaalmajanduslikule keskkonnale	16
5.2	Mõju pinnasele ja maastikule	16
5.3	Mõju pinna- ja põhjaveele	17
5.4	Mõju kaitstavatele loodusobjektidele ja rohevõrgustikule	17
5.5	Mõju välisõhu kvaliteedile ja müra ja vibratsiooni tasemele	18
5.6	Mõju kultuuripärandile	18
5.7	Tegevusega kaasnevate avariolukordade esinemise võimalikkus	19
5.8	Tegevusega kaasneva mõju võimalikkus, kestus, sagedus ja pöördumus, sealhulgas kumulatiivne ja piiriülene mõju	19
6	ETTEPANEKUD NEGATIIVSETE KESKKONNAMÕJUDE VÄHENDAMISEKS	20
7	EELHINNANGU JÄRELDUS	22
8	KASUTATUD MATERJALID	23

1 SISSEJUHATUS

Käesolev keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhindang on koostatud Kanama viadukti ja pealesõitude rekonstrueerimise projektiga kavandatava tegevustele. Riigitee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Kanama viadukt koos pealesõitudega km 17,7-19,0 on osa Tallinna ringtee 30,1 - 34,5 Kanama sõlm-Valingu 2+2 teelõigu käimasolevast ehitusest, mis toimub Transpordiameti 05.03.2021 ehitusloa alusel. Teelõigu põhiprojektile on 2017. a koostatud KMH eelhindang¹.

Rekonstrueerimise eesmärk on viia Kanama viadukt ja pealesõidud vastavusse Euroopa Liidu (EL) Trans-European Transport Network (TEN-T) põhivõrgu liiklusohutuse, keskkonna ja militaartranspordi nõuetele.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 3 p 1 kohaselt on KMH kohustuslik, kui kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise 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 (KeHJS § 2²).

Kavandatav tegevus ei kuulu § 6 lg 1 loetletud kohustuslikult hinnatavate tegevuste hulka. KeHJS § 6 lg 2 p 1 sätestab, et otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju, kui tegevuse valdkonnaks on infrastruktuuri ehitamine või kasutamine. KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkonnad on täpsustatud Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb kaaluda keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust, täpsustatud loetelu.“ Mainitud määruse § 13 p 8 kohaselt tuleb KMH algatamise vajalikkust kaaluda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate tegevusena tee rajamise või laiendamise korral.

Projektiga kavandatakse Kanama viadukti laiendamist, nii et mõlemas suunas on 3 sõidurada, mistõttu on tegemist tegevusega, mille puhul tuleks vastavalt VV määruse § 13 p 8 keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust kaaluda. Seega tuleb otsustajal anda KMH eelhindang.

Käesoleva eelhindangu eesmärk on anda otsustajale vajalikku infot kavandatava tegevusega kaasneva võimalikult olulisest keskkonnamõjust ja selle tekkimise tõenäosusest, mis võiks tingida täiemahulise keskkonnamõju hindamise algatamise.

KMH eelhindangu koostamisel on tuginetud projekti eskiisjoonisele ning kliendilt ja avalikest andmebaasidest saadud informatsioonile. Eelhindangut toetavad aruandes esitatud fotod objektilt, mis on tehtud välivaatluse käigus 22. detsembril 2021. Eelhindangu koostamise käigus ei teostatud uuringuid, mis väljuvad eelhindamise raamidest. Eelhindangu käigus ei hinnata alternatiive. Eelhindangu koostajaks on Estonian, Latvian & Lithuanian Environment (ELLE) OÜ.

Eelhindangu aruandes esitatud teave on keskkonnaeksperti hinnangul piisav selleks, et võimaldada otsustajal teha otsus KMH algatamise osas. Otsustajal võib olla, lisaks eelhindamise aruandes toodule, siiski täiendavat informatsiooni ja kaalutluseluseid, mille põhjal otsus langetada, mistõttu tuleb käesolevat aruannet käsitleda kui ühte, kuid mitte tingimata ainsat, abivahendit vastavas kaalutlusprotsessis.

KMH eelhindangu koostamisel on lähtutud keskkonnaministri 16.08.2017 määrusega nr 31 kehtestatud „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“.

¹ Hendrikson & Ko. 2017. T11 Tallinn ringtee km 30,1 - 34,5 Kanama - Valingu põhiprojekti keskkonnamõjude eelhindang

2 KAVANDATAV TEGEVUS

Kavandatava tegevuse kirjeldus on koostatud vastavalt projekti eskiisjoonisele (09.12.2021). Väljavõtte eskiisist on toodud Joonis 1.

Riigitee 4 (Tallinn – Pärnu – Ikla) on põhimaantee, ühtlasi TEN-T põhivõrgustiku tee ning Euroopa teedevõrgu maantee. Kanama liiklussõlme piirkonnas arvestatakse lõigu sisse projekteerimiseks vajaminevas mahus põhimaantee 11 (Tallinna ringtee) osad. Riigitee 4 puhul on tegemist olemasoleva 2+2 sõidurajaga maanteega (v.a Ääsmäe liiklussõlm). Sõiduautode osatähtsus Riigiteel 4 on suurem Tallinna linna piirist kuni Kanama viaduktini, mis on tingitud linnalisest keskkonnast ning asjaolust, et Tallinna linna piires kehtib maanteel raskeliikluse liikumiskeeld. Transiitliiklus on suunatud Tallinna sadamasse Kanama liiklussõlme ja Tallinna ringtee kaudu, seega Kanama liiklussõlme iseloomustab raskeveokite suurem osakaal, mida näitab ka välivaatlusel tehtud Saue Olerexi parkimisplatsilt vaade Keila poolt tulevatele raskeveokitele, mis suunduvad Kanama viaduktile. Foto 1.

Projekti eesmärgiks on viia Kanama viadukt ja pealesõidud vastavusse EL TEN-T põhivõrgu liiklusohutuse, keskkonna ja militaartranspordi nõuetega.

Olemasoleva eritasandilise Kanama liiklussõlme rekonstrueerimise käigus on projekteeritud 3 sõidurada, millest 1 on aeglasema kiirusrežiimiga ja ühendab rampe (3600 kN eriveosed).

Kanama viadukti ja pealesõitude ehitus on plaanis 2024. a.



Joonis 1. Kavandatav tegevus. Väljavõte projekti eskiisjoonisest. Illustreeriv. Tumesinisega piiritletud sademevee kogumislohud. Projekt jääb samade katastriüksuste piiresse nagu olemasolev viadukt.



Foto 1. Saue Olerexi parkimisplatsilt vaade Keila poolt tulevatele raskeveokitele, mis suunduvad Kanama viaduktile. ELLE OÜ

Viaduktist lõunas ja läänes paikneb Kiili LKS (liinikraanisõlm) - Keila LKS sidekaabel, mis on osa gaasiülekandevõrgust. Lisaks möödub lõunas viaduktist elektrivõrgu keskpingeliin.

Sademeveed kogutakse Joonis 1 tumesinisega piiritletud lohukohtadesse viadukti nelja „silmusesse“.

3 KAVANDATAVA TEGEVUSE KESKKONNA KIRJELDUS

3.1 Asukoht

Kavandatava tegevuse asukohaks on Harju maakond, Saue vald, Laagri alevik.

Kinnistud, mida projektiga hõlmatakse, on loetletud läänest itta ja põhjast lõunasse Tabel 1.

Tabel 1. Projektialasse jäävad kinnistud.

Tunnus	Lähiaadress	Pindala
72801:003:0016	Kanama liiklussõlm L2	9204 m ²
72703:001:0035	Kanama liiklussõlm L1	189892 m ²
72703:001:0020	Kanama liiklussõlm 10	3391 m ²
72703:001:0019	Kanama liiklussõlm 9	4527 m ²
72703:001:0017	Kanama liiklussõlm 7	3524 m ²
72703:001:0018	Kanama liiklussõlm 8	10692 m ²
72703:001:0021	Kanama liiklussõlm 11	9042 m ²
72703:001:0016	Kanama liiklussõlm 6	7856 m ²
72703:001:0022	Kanama liiklussõlm 12	10406 m ²
72703:001:0015	Kanama liiklussõlm 5	8612 m ²
72703:001:0012	Kanama liiklussõlm 2	11036 m ²
72703:001:0014	Kanama liiklussõlm 4	6711 m ²
72703:001:0023	Kanama liiklussõlm 13	3407 m ²
72703:001:0011	Kanama liiklussõlm 1	4545 m ²
72703:001:0013	Kanama liiklussõlm 3	5828 m ²

Projektialasse kuuluvate kinnistute kogupindala on 288673 m² (28,9 hektarit).

Maa-ameti Maainfo kaardirakenduse kohaselt² on kavandatava tegevuse ala näol tegemist riigiomandis oleva maaga, sihtotstarbega transpordimaa 100%. Suurema enamuse moodustab rohumaa, mis on viadukti teede vahelistel aladel ja vähemal määral metsamaa, mis samuti jääb teede vahelistesse taskutesse ja viadukti äärtele.

Viadukt piirneb põhjast ja loodest Saue linnaga, mille ääres asuvad tööstus- ja tootmishooned, kinnistutel, mille sihtotstarbeks on tootmis- ja ärimaa. Itta Jälgimäe küla suunas ja lõunasse Saue külla jäävad valdavalt riigi- ja erametsad. Läänest piirneb viadukt haritava maaga Jõgisoo külas.

Viaduktiga piirnevatest kinnistutest edasi jääb maakasutus ja piirkonna iseloom sarnaseks – põhjas Saue linna hoonestatud alad ning rohumaad, metsad, haritav maa ja hajaasustus teistes ilmakaartes.

² Maa-ameti Maainfo kaardirakendus <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/maainfo> (seisuga 21.12.2021)

3.2 Sotsiaalmajanduslik keskkond

Saue vallas on ligi 24 000 elanikku³.

Saue linnas projektist põhjas on olemas kõik eluks vajalikud teenused: perearstikeskus, päevakeskus, lastekodu, apteegid, Saue Gümnaasium, lasteaiad, huvikeskus, raamatukogu ning lähiasulates on kultuuri- ja rahvamajad ja kogudused. Tugevateks tõmbekeskusteks piirkonnale on Tallinna linn ja Keila linn. Tihe seotus Tallinnaga soodustab rahvaarvu tõusutrendi⁴ ning igapäevane pendelränne iseloomustab valla elanike tööhõivet ja teenuste tarbimist.

Piirkonda on rajatud kergliiklusteid, kaasa arvatud kaks kergliiklustunnelit, mille ehitus on käimas osana T11 Tallinn ringtee km 30,1 - 34,5 Kanama - Valingu põhiprojektist.

Lähimad elamud paiknevad projektialaga vahetult piirnevatel kinnistutel Saue linna territooriumil (Tule tn 41 ja Tule tn 43). Jõgisoo küla, Saue küla ja Jälgimäe küla lähimad elamud jäävad kavandatava tegevuse alast ligikaudu 100-400 m kaugusele.

Kanama viadukti läbiv keskmine liiklussagedus oli 2020. a 19 048 sõidukit ööpäevas Tallinn – Pärnu - Ikla maanteel ning 12 997 sõidukit ööpäevas Tallinna ringteel.

3.3 Pinnas ja geoloogia

Kavandatava tegevuse ala jääb Keskordoviitsiumi Keila lademe avamusalale ja on tasase pinnamoega^{5,6}. Maapinna absoluutsed kõrgused jäävad Maa-ameti kaudu kättesaadavate ehitusgeoloogiliste uuringute põhjal vahemikku 36-39 m.

Kuna tegu on olemasoleva liiklussõlmega, mis on mõjutatud varasemast ehitustegevusest, on looduslik pinnas olulises osas asendatud täitepinnasega. Teede vahelisel alal on õhuke mullakiht 0,2-0,8 m, mille all levib moreen. Aluskivimiks on lubjakivi, mille murenenud osad on esindatud ka pealmistes pinnasekihtides.

Vastavalt Eesti Geoloogiateenistuse Eesti pinnase radooniriski kaardile⁷ asub Saue linn ja selle ümbrus valdavalt normaalse radooniriskiga (30-50 kBq/m³) looduskiirgusega pinnaste alal. Lokaalselt võib esineda kõrge radoonisisaldusega (>50 kBq/m³) alasid.

3.4 Põhjavesi

Piirkonnas on mullakiht õhuke ning põhjaveekihtide kivimid on lõhelised ja karstunud, lasevad vett hästi läbi. Seetõttu on maapinnalt esimese aluspõhjalise veekompleksi põhjavesi pindmise reostuse eest nõrgalt kaitstud.

³ Saue vald. 2021. Üldinfo. <https://sauevald.ee/uldinfo>

⁴ Statistikaamet. 2021. Saue vald. <https://www.stat.ee/et/avasta-statistikat/piirkonnad/harju-maakond/saue-vald>

⁵ Rakendusgeodeesia ja Ehitusgeoloogia Inseneribüroo OÜ. 2006. Ehitusgeoloogilise uurimistöö aruanne. Uusaru tn 7 äri- ja tootmishoone. <https://www.maaamet.ee/egf/index.php?lht=aru&id=30890>

⁶ OÜ REI Geotehnika. 2007. Äri-, lao- ja tootmishoone Harjumaa Saue linn Uusaru tn 3. Ehitusgeoloogilise uuringu aruanne. <https://www.maaamet.ee/egf/index.php?lht=aru&id=31075>

⁷ Eesti Geoloogiateenistus. 2020. Eesti pinnase radooniriski kaart. <https://gis.egt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>

Kavandatav tegevus asub Siluri-Ordoviitsiumi Harju põhjaveekogumi alal. Sellest sügavamale jäävad Ordoviitsiumi-Kambriumi põhjaveekogum Lääne-Eesti vesikonnas ja Kambriumi-Vendi põhjaveekogum. Põhjaveekogumid on hinnatud heas keemilises ja koguselises seisundis olevaks⁸.

3.5 Pinnavesi

Kanama viadukt paikneb Lääne-Eesti vesikonnas.

Projektialal ja selle lähiümbruses puuduvad olulised looduslikud voolu- ja seisuveekogud. Viaduktist lõunasse jäävas metsas kulgeb Rõõmu kraav, millesse toimub heitvee väljalask tunnusega Kanama HVL0370840.

Territooriumist 700 m idas algab Aiandi maaparandussüsteemi reguleeriv võrk, mis edasi idapool ühendub teiste Jälgimäe maaparandussüsteemidega.

Ala ei jää üleujutusriskiga piirkonda.

3.6 Kaitstavad loodusobjektid, taimestik ja loomastik

Projekti näol on tegemist olemasoleva viaduktiga, mille ääred ja teedevahelised alad on kaetud rohumaa ja metsaga.

Saue linnas viaduktist põhjas asuvad 1,3 km kaugusel Saue mõisa park (KLO1200566) ja 1 km kaugusel Saue tammik (KLO1200566), mis on kaitstavad loodusobjektid.

⁸ Keskkonnaagentuur. 2021. Tegevusvaldkonnad/vesi/pohjavesi#phjavee-seisund

Põhjavesi.

<https://keskkonnaagentuur.ee/keskkonnaagentuuri->



Foto 2. Saue mõisa park 1,3 km kaugusel Kanama liiklussõlmest. ELLE OÜ



Foto 3. Saue tammik 1 km kaugusel Kanama liiklussõlmest. ELLE OÜ

Keskkonnaameti valitsemisalas kuuluvad kaitsealused objektid projektialal ja selle kontaktvööndis puuduvad. Ühtlasi puuduvad piirkonnas Natura 2000 võrgustikku kuuluvad looduslad ja linnualad. Alal ega selle vahetus läheduses ei esine EELIS registrisse kantud kaitsealuste liikide kasvu- või elupaiku.

Lähimad kaitsealuste liikide elupaigad jäävad enam kui kilomeetri kaugusele – III kaitsekategooriasse kuuluva liblikalise vareskaera-aasasilmik (*Coenonympha hero*) leiukoht Saue mõisa pargis ning III kaitsekategooriasse kuuluva linnu väike-kärbsenäpp (*Ficedula parva*) leiukoht projektialast lõunas.

Kavandatava tegevuse mõjualasse jäävad suurulukite liikumistrajektorid, mida näitavad kogutud andmed kokkupõrgetest põtrade, metskitsede ja metssigadega⁹.

3.7 Välisõhk ja müra

Kavandatava tegevuse ala vahetus läheduses puuduvad heiteallikate registri andmetel välisõhu saasteluba või keskkonnakompleksluba omavad ettevõtted. Välisõhku mõjutavad peamiselt transpordist tulenevad saasteained.

Piirkonna müratasest domineerivad põhimaanteed ning kavandatava tegevuse objekt Kanama viadukt. Liiklusmüra on hinnatud maanteede strateegiliste mürakaartide koostamisel¹⁰. Siseriikliku mürakaardi andmetel on päevane aasta keskmine müratase liiklussõlmega vahetult piirnevatel kinnistutel, s.h lähimatel elamumaadel, valdavalt vahemikus 55-65 dB. Öösel jääb müratase valdavalt 45-55 db tasemele.

Müratase on vähemal määral seotud Tule ja Uusaru tänavate tööstus- ja ärihoonete tegevustega. Saue valla välisõhu mürakaart¹¹ on hinnanud Tule tn 33 ühe peamise tööstusmüra allikana vallas, mis mõõtmiste käigus tuvastati. Tootmisalalt lähimate elamuteni leviv müratase ei ületa müra normtasemeid.

T11 Tallinn ringtee km 30,1 - 34,5 Kanama - Valingu põhiprojekti raames on ehitusjärgus Kohvi tn 2/Kakao tn 1 müratõke, mis on planeeritud vahetult kinnistu piirile. Müratõkkeseina pikkus 65 m, kõrgus teepinnast (Tule tn) 3,5 m¹. Lisaks on kaalumisel Tule tn 43 müratõkke rajamine.

3.8 Kultuuripärand

Projektiala lähiümbruses asub kaks kultuurimälestist. Projektiala piirist 150 m edelas Jõgisoo külas asub arhaeoloogiamälestis kultusekivi ja ehitismälestis Saue postijaam 19. sajandist¹².

Alal puuduvad kaardistatud pärandkultuuriobjektid. Lähim taoline objekt on viaduktist lõunas ligikaudu 500 m kaugusel asuv Saue vallamaja.

⁹ Hendrikson & Ko. 2019. Eesti riigimaanteed loomaohtlikkus 2009-2018. <https://hendrikson.ee/maps/Loomaohtlikkus/>

¹⁰ Akukon Oy Eesti filiaal, 2017. Välisõhu strateegiline mürakaart maanteelõikudes, mida kasutab üle kolme miljoni sõiduki aastas. <https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/mura/strateegiline-murakaart-2017>

¹¹ Akukon. 2020. <https://atp.amphora.ee/sauevv/index.aspx?itm=533356&o=925&u=-1&o2=11582&hdr=hp&tbs=all>

¹² Kultuurimälestiste register, <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monumentmap>

3.9 Rohevõrgustik

Kavandatava tegevuse ala ei jää rohelisse võrgustikku ega piirne sellega. Saue valla üldplaneeringu kohaselt¹³ on kavandatava tegevuse ala planeeritav või rekonstrueeritav, sh oluliselt muudetav riigitee koridor. Rohevõrgustikuga viaduktil kokkupuude puudub.

¹³ Saue vald. 2021. <https://sauevald.ee/uldplaneering>

4 DETAILPLANEERINGU SEOS MUUDE ASJAKOHADE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA

4.1 Harju maakonnaplaneering 2030+

Kehtiva Harju maakonnaplaneeringu¹⁴ koostamine algatati 2013. aastal ja see kehtestati 2018. aastal. Planeeringu peamisteks eesmärkideks on:

- 1) toetada maakonna ruumilist arengut, mis tagab tasakaalustatud ruumistruktuuri ning elukvaliteedi olukorras, kus maakonna rahvaarv pikemas perspektiivis kahaneb ja vananeb;
- 2) tasakaalustada riiklikke ja kohalikke huvisid, arvestades seejuures kohalike arenguvajaduste ja -võimalustega.

Kehtestatud maakonnaplaneering on aluseks kohalike omavalitsuste üldplaneeringute koostamisele ning selle ajaline perspektiiv on sarnaselt üleriigilisele planeeringule 2030+.

Harju maakonnaplaneeringu asustuse suunamise kaardi kohaselt **jääb kavandatava tegevuse ala planeeritava või rekonstrueeritava, sh oluliselt muudetava riigitee koridori piiresse**. Planeeringu kohaselt asub kavandatav tegevus linnalise asustusega ala piiril, mis on sobilik kompaktselt arenguks ja mida iseloomustavad maakasutusfunktsioonide mitmekesisus (elamualad, tootmisalad, äripiirkonnad, tihedale asustusele omased puhkealad), ühtsed teede- ja tehnovõrgud ning arvukate teenuste ja töökohtade olemasolu.

Olulisemad teedevõrgu arendused Harju maakonnas on seotud asulate omavaheliste ühenduste parandamisega, ümber- ja möödasõidu võimaluste kavandamisega ning maantee rekonstrueerimisega paremate läbilaskevõimaluste ja turvalisuse tagamiseks. Üldised tingimused maanteevõrgu arendamisel:

1. Tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuuris, liikluskoormusest, tee-ehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliikluse vajadustest ning keskkonnanahoiust.
2. Arvestades maantee võimalikku teekoridori laiendamise vajadust teede rekonstrueerimise käigus, tuleb kaaluda üldplaneeringute koostamisel maanteele välimise sõiduraja välimisest servast 20 m laiuste tehnoloogiliste vööndite määramise vajadust tee ohutuse tagamiseks, perspektiivseks teede õgvendusteks ja laiendusteks, koguja- ja kergliiklusteede välja ehitamiseks, avalikes huvides vajalike tehnovõrkude- ja rajatiste paigutamiseks ning teede püsivust tagava veerežiimi parandamiseks. Kuni 10 m teekaitsevööndi puhul tuleb lugeda tehnoloogilise vööndi laiuseks kuni 10 m. Tehnoloogilises vööndis tuleb ehitustegevuse planeerimisel tee ohutuse tagamiseks teha koostööd Maanteeametiga. Koostöö Maanteeametiga ei ole vajalik tehnoloogilises vööndis asuvatel olemasolevatel õuealadel ehitusloa kohustuseta ehitiste kavandamise puhul.
3. Üldplaneeringute koostamise käigus tuleb üle vaadata avalikult kasutatavate teede kaitsevööndite ulatus ja seda vajadusel täpsustada.
4. Üldplaneeringute raames tuleb kehtivate normdokumentide alusel määrata teede ristumiskohtade ja kogujatee¹⁵ rajamise üldised põhimõtted, et tagada juurdepääs avalikult kasutatavatele teedele, sh riigimaanteele. Avalikult kasutatavate teede eritasandiliste

¹⁴ Harju maakonnaplaneering 2030+ <https://maakonnaplaneering.ee/harju-maakonnaplaneering>

¹⁵ Maanteega põhiliselt samasuunaliselt kulgev tee, mille eesmärgiks on maanteel oluliselt vähendada ristmike ja pealesõitude arvu, kuid samal ajal tagada vajalik juurdepääs maanteega külgnevale alale.

- ristumiste ja ühenduste asukohad ja maavajadus täpsustatakse üldplaneeringute raames koostöös Maanteeametiga.
5. Põhimaanteed ristumised teiste teede ja raudteega tuleb lahendada liiklusohutusest tulenevalt eelistatult eritasandiliselt, vajaduse määramisel tuleb eelnevalt arvesse võtta nii teede liiklussagedust kui ka projekteerimisnorme.
 6. Põhimaanteedel välditakse täiendavate peale- ja mahasõitude kavandamist, et tagada sujuv liiklusvoog.
 7. Maanteedel läbilaskvuse parandamiseks on oluline maanteed rekonstrueerimine – näiteks Tallinna-Paldiski mnt (2+2 või 2+1 sõidurada), Tallinna ringtee, Viljandi mnt laiendamine, Rannamõisa tee laiendamine kuni Tabasaluni.
 8. Liikluse piisava läbilaskevõime ja ohutuse tagamiseks tuleb parandada viaduktide ja sildade seisukorda.
 9. Arvestada tuleb rohelise võrgustiku tuumalade ja rohekoridoride toimimise tagamisega, vajadusel kavandada meetmed potentsiaalsete negatiivsete mõjude leevendamiseks täpsemal planeerimisel ja projekteerimisel läbiviidava keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus.

Projektiga täpsustatakse Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringut "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0"^{16,17}. Selle planeeringuga on määratud sildade ja viaduktide asukohad maakonnaplaneeringu täpsustamises, mille lahenduste täpsustamine on ette nähtud tee-ehitusprojektide käigus. Põhimaantee ja eritasandiliste ristmike ümberpaigutamine uuele trassile nimetatud lõigul pole majanduslikult ega tehniliselt põhjendatud ega vajalik. Kui maantee müratase ületab lubatud piirnorme, tuleb ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

Kavandatav tegevus on kooskõlas Harju maakonnaplaneeringuga.

4.2 Saue valla üldplaneering

Saue Vallavolikogu kehtestas 28.06.2021 aasta otsusega nr 40 Saue valla üldplaneeringu. Otsuse jõustumisega muutusid kehtetuks varem kehtinud üldplaneeringud: Saue valla, Saue linna, Kernu valla ja Nissi valla üldplaneering. Üldplaneering on valla ruumilise arengu suunaja ning aluseks detailplaneeringute koostamisele tiheasustuses ja ehitus- ning maakorraldusele hajaasustuses. Üldplaneering toob välja kehtivad piirangud, kindlaks otstarbeks reserveeritud maa- ja vee-alad, säilitamisele kuuluvad alad ning ehitamise printsiibid vallas.

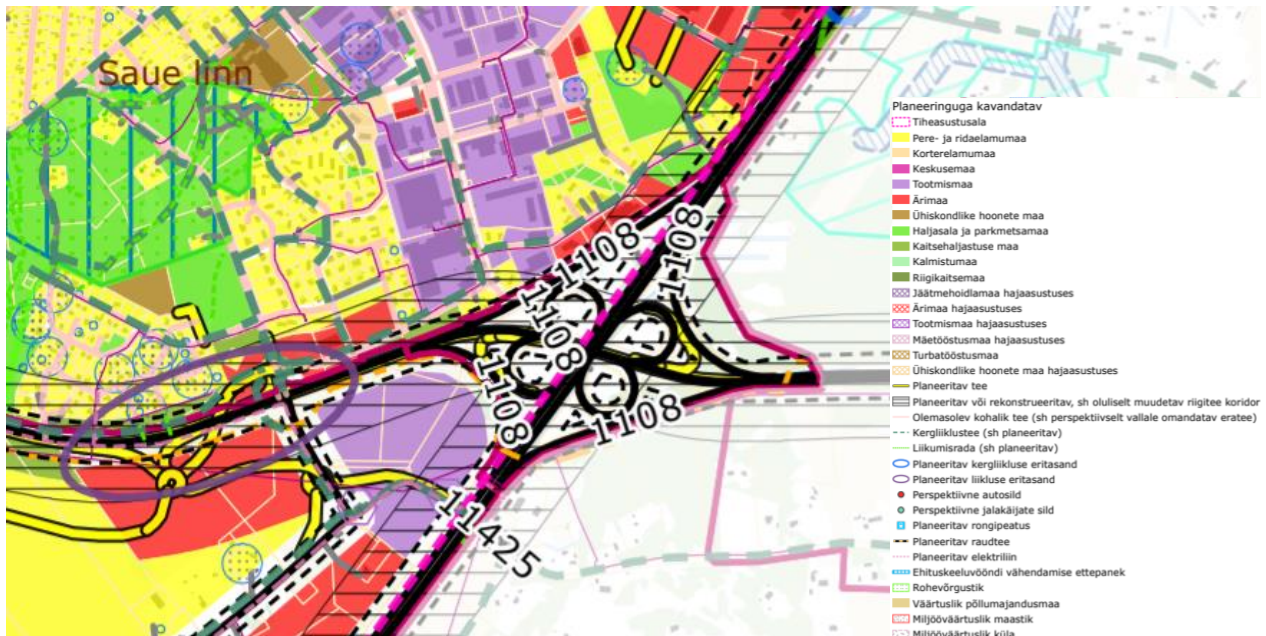
Üldised põhimõtted kokkuvõtlikult Saue valla üldplaneeringu seletuskirjast:

Olulise liiklussagedusega teelõikudele (alates 6000 sõidukit/ööpäevas) ei ole üldjuhul lubatud rajada uusi samatasandilisi peale- ja mahasõite. Uute rajatavate sõiduteede ristumised raudteega tuleb ohutuse tagamiseks kavandada eritasandilisena. Üldplaneeringu kaardil kajastatud perspektiivse eritasandilise liiklussõlme piirkonnas tuleb 250 meetri raadiuses ehitusprojektid kooskõlastada Maanteeametiga, liiklussõlme jaoks tegelikult vajitava maa suurus ja liikluslahendus täpsustatakse tee eelprojektis. Maanteedel äärsete alade väljaarendamisel tuleb arvestada teekaitsevööndi ulatusega ja vastavate seadusest tulenevate piirangute ja soovistega normidele vastavate tingimuste tagamiseks, sh müratase

¹⁶ Hendrikson & Ko. 2014. Harju maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0“. <https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/18573676/TP+seletuskiri.pdf/737695b3-a38d-4281-a4eb-0c892ac0b6d4>

¹⁷ Hendrikson ja Ko. 2013. KSH aruanne / Tulemuslikkuse analüüs. <https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/18573676/Lisa+1.+KSH+aruanne.pdf/0e07c2a9-b9c2-4cd6-a559-290b2ff5cec0>

arendataval alal ning ette näha vajalikud kaitserajatised (müratõkkesein vms.). Tee läheduses võivad müra- ja saastetasemed ületada piirnorme, mistõttu inimese elamine ja puhkamine sellel alal on tervisele kahjulik. Tiheasustusega alasid läbivate suuremate teede kaitsehaljastuse vööndid on üldplaneeringu kaardil kajastatud kaitsehaljastuse maa juhtotstarbega, nende laius on üldjuhul vahemikus 100–200 m ning elamuhoonestusalasid nendele aladele kavandada pole lubatud (sh reeglina pole lubatud ka elamute õuealad).



Joonis 2. Kanama viadukti asukoht Saue valla üldplaneeringu kaardil ja väljavõtte kaardi legendist.

Saue valla üldplaneeringu kohaselt on kavandatava tegevuse ala planeeritav või rekonstrueeritav, sh oluliselt muudetav riigitee koridor. Tegemist on eritasandilise liiklussõlmega, mida laiendatakse, T11 Tallinn ringtee km 30,1 - 34,5 Kanama - Valingu põhiprojekti raames on arvestatud müratõkete vajadusega ja viadukt asub tiheasustusega ala piiril, millest viaduktiga piirnevad kinnistud on määratud äri- või tootmismaana.

Seega, kavandatav tegevus on kooskõlas Saue valla üldplaneeringuga.

5 PLANEERITAVA TEGEVUSEGA KAASNEVAD VÕIMALIKUD OLULISED KESKKONNAMÕJUD

Võimaliku olulise keskkonnamõju esinemise hindamise aluseks on võetud KeHJS¹⁸ § 6¹, selle alusel vastu võetud Keskkonnaministri 16.08.2017 määrus nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“ § 3¹⁹ ning keskkonnamõju hindamist ja eelhinnangute koostamist puudutavad juhendid. Järgnevad alapeatükid kirjeldavad kavandatava tegevuse mõju erinevatele keskkonnaelementidele neid mõjutava keskkonnakasutuse kaudu.

Tegevusest tulenevateks mõjudeks on müra, ressursi- ja energiatarbe ning jäätmete tekkega seotud mõjud, mis tekivad ehituse- kui ka kasutamisaegse tegevusega. Järgnevalt on keskkonnamõjudele antud hinnang valdkondade kaupa ning ühtlasi on kirjeldatud ehitustegevusega ning liiklussõlme hilisema kasutamisega seotud keskkonnakasutust ja selle tagajärgi.

5.1 Mõju sotsiaalmajanduslikule keskkonnale

Mõju sotsiaalsele keskkonnale saab jagada vastavalt vastuvõtjatele – kohalikud piirkonna elanikud ja ettevõtted ning viadukti kasutajad ehk liiklejad. Mõjude iseloom erineb sõltuvalt huvigrupist, kuid kavandatava tegevuse puhul huvigrupid osaliselt ka kattuvad.

Ehitustegevus hakkab ehitusetapis mõjutama eelkõige lähimate kinnistute omanikke. Tööde käigus tuleb kinni pidada kõigist kehtivatest ehituseeskirjadest ja –nõuetest. Kinni pidades kõigist eeskirjadest ja nõuetest ei ole reaalselt ohtu inimestele ette näha, pigem on tegu ajutiste häiringute ja ebamugavustega.

Ehitusjärgus on liiklejatele peamine mõju ümbersõitude kasutamise vajadus ja tõenäolisemad on tekkima liiklusummikud kiiruspääsude, sõiduradade sulgemise jms tõttu.

Olulisemaid mõjusid lähipiirkonna elanikele on viadukti rekonstrueerimise järgsed võimalikud muudatused elamuteni jõudvas liiklusrasvuse tasemes. Mõju müra tasemele on käsitletud pkt 5.5.

Liiklus on kavandatava tegevuse tulemusena sujuvam ja liiklusohutus suurem, mis on positiivsed mõjud nii kohalikele kui läbisõitvatele liiklejatele.

Kokkuvõttes, olulist negatiivset mõju sotsiaalsele keskkonnale ei ole ette näha.

5.2 Mõju pinnasele ja maastikule

Mõju pinnasele ja maastikule tuleneb eelkõige pinnase hõivamisest – viadukti laienduse alla jäävatest aladest. Pinnast mõjutatakse ulatuslikult ja pöördumatult.

Väljaspool rajatistega hõlmatavaid alasid avaldub mõju pinnasele ja maastikule eelkõige ehitusetapis toimuvate tegevuste kaudu: ehitusmaterjalide ladustamine ja hoiustamine (sealhulgas aladel, mis kavandatavate ehitiste alla ei jää), ehitustranspordi liikumine (ehitusmaterjalide vedu, masinate ja seadmete transport). Tegemist on eeldatavalt ajutise mõjuga ning ehitustegevuse järgselt ala korrastatakse.

¹⁸ Keskkonnamõjude hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus

¹⁹ Keskkonnaministri 16.08.2017 määrus nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“

Planeeritav tegevus ei kuulu olulise ruumilise mõjuga objektide hulka²⁰. Kavandatava tegevuse tulemusel luuakse uued pinnasvallid peale- ja mahaõitudeks, kuid kuna kavandatav tegevus toimub suuresti olemasoleval teevõrgustikul ning jääb praeguste katastriüksuste piiresse, ei ole tegevusel maastikule olulist negatiivset mõju. Maastiku välisilmet mõjutavad enam rajatav viadukti laiendus ja võimalikud müratõkked, mille vajadust kinnitab mürauuring.

Sellelegipoolsest võib seda pidada lokaalseks ning väheoluliseks.

5.3 Mõju pinna- ja põhjaveele

Olulist pinna- või põhjaveevõttu ehitustegevusega eeldatavalt ei kaasne. Tööde käigus võib sõltuvalt ilmastikutingimustest ja kasutatavast tehnoloogiast ehitusaladel koguneda sademe- ja pinnasevett. Kogunenud liigvesi juhitakse pinnasesse ja teedevahelistesse lohkudesse. Liigvee kogumisel ja ärajuhtimisel jälgitakse reostamise vältimiseks seadmete ja masinate ning keskkonnale ohtlike ainete hoidmise ja kasutamise nõudeid.

Kanama viadukti ja pealesõitude rekonstrueerimise projekti sadevee lahendused kavandatakse vastavalt Tallinna ringtee Kanama sõlm – Valingu KMH eelhindangu lk 19-20 kirjeldusele (Hendrikson ja Ko, 2017¹). Selle põhimõttel juhitakse sadevesi Joonis 1 tumesinisega piiritletud lohkudesse, mis on ka praegu kasutusel olev lahendus. Samuti on sobilik kaalumiselt olev variant, kus sadevesi juhitakse Saue linna sadeveekanalisatsiooni vastava kokkuleppe saavutamisel. Sarnast lahendust on kasutatud ka Kukuruse-Jõhvi liiklussõlmes.

Kasutusetapis vett ei kulu välja arvatud teatud avariilukordades, näiteks saasteainete sattumisel teele.

Teedelt ja tänavatelt ärajuhitav sademevesi sisaldab seire andmetel suures koguses heljumit ning vähem naftaprodukte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid)²¹. Siiski, võimalikku reostusohu tavaolukorras ette näha ei ole lähedaste veekogude puudumise tõttu ning sademeveed juhitakse teedevahelistesse lohkudesse liiklussõlme piirides, kus tänu taimkattele sademevesi puhastub enne põhjavette jõudmist.

Planeeritava tegevuse käigus ei toimu tegevusi, mis võiksid kaasa tuua põhjavee reostusohu. Samuti ei ole ette näha negatiivset mõju pinnavee kvaliteedile. Tegevusega ei kaasne ka (looduslike) veekogude geomorfoloogia või veehulga muutmist. Kavandatav tegevus on kooskõlas veepoliitika raamdirektiivi (2000/60/EÜ) ettekirjutustega, sest olemasolevaid veekogusid mõjualas ei ole ja põhjaveele mõjusid ette näha ei ole.

5.4 Mõju kaitstavatele loodusobjektidele ja rohevõrgustikule

Kavandatava tegevuse alal puuduvad teadaolevad kaitsealused liigid ja võimalikud kõrge looduskaitse väärtusega elupaigad. Piirkonnas puuduvad Natura 2000 võrgustiku alad. Ümbruskonnas asuvaid kaitsealasid ning registrisse kantud kaitsealuseid liike on kirjeldatud peatükis 3.6.

Kavandatava tegevusega rajatakse projektialale rekonstrueeritud liiklussõlm. Kasvukohtade muutmise ja kitsendamise läbi avaldatakse taimestikule otsest negatiivset mõju. Suurima mõjutusega on alad, mis on käesoleval ajal taimkattega kaetud, kuid ehitustööde käigus asendatakse viadukti laiendusega.

²⁰ Vabariigi Valitsuse määrus 15.07.2003 nr 198 „Olulise ruumilise mõjuga objektide nimekiri“ (RT I 2003, 54, 369)

²¹ Transpordiamet. 2021. Vesi ja pinnas. Sademevee seire. <https://www.mnt.ee/et/tee/vesi-ja-pinnas>

Loomade ja lindude häirimine toimub intensiivsema ehitustegevuse perioodil, mida võib lugeda lühiajaliseks mõjuks.

Liiklussõlme kasutamise perioodil toimub nii taimestiku kui loomastiku kohanemine muutunud olukorraga. Ehitustegevuse mõju ei ulatu kaitsealadele, samuti ei ole põhjust eeldada olulist mõju teadaolevatele kaitsealuste liikide kasvu- ja elupaikadele (ptk 3.6). Kavandatud tegevus ei vähenda kaitstavate liikide levikut ega sea ohtu oluliste elupaikade (loodusdirektiivi elupaigatüübid) säilimist ning tegemist on olemasoleva olukorra vähese muutumisega, mistõttu taimestikule ja loomastikule avaldub mõju ei ole eelhindamise mõistes oluline.

Projektilal puudub rekreatiivne väärtus elanikkonnale (jalgrajad jms), mida selgitavad ka viadukti ja ümbritsevate kinnistute sihtotstarbed. Valingu-Kanama lõigule on ette nähtud kergliiklusteed, kus selleks on vajadus ja sobilik keskkond. Sotsiaalse keskkonna jaoks on alal madal esteetiline visuaalne väärtus olemasoleva liiklussõlme näol.

5.5 Mõju välisõhu kvaliteedile ja müra ja vibratsiooni tasemele

Viadukti rekonstrueerimisel kaasneb heide välisõhku, müra ja vibratsioon. Need mõjud on ajutise iseloomuga ja vähendatavad tööohutusnõuete järgimisega ning ehitustööde läbiviimisel päevasel ajal ja tööpäevadel. Ehitustööde teostajad peavad täitma ehitustöödele kehtestatud nõudeid (sh keskkonkakaitsemeetmeid).

Viadukti rekonstrueerimisest ei ole ette näha otsest liiklussageduse tõusu. Teatav mõju liiklussagedusele võib siiski olla mugavamal liikluskorraldusel/viadukti paremal läbilaskvusel ning liiklussageduse tõus võib toimuda koosmõjus muude projektide ja arengutega. Viadukti täpsest ehituslikust lahendusest (sõiduradade paiknemisest lähimate hoonete suhtes, teede kõrgusest jms) sõltuvad siiski võimalikud muudatused piirkonna, s.h lähimate elamute juurde jõudvas, müratasemes. Muutused müratasemetes on vajalik selgitada mürauurimise ja vastavalt planeeritakse vajadusel müraleevendusmeetmed (müratõkkeseinad vms lahendused). Sobivate leevendusmeetmete rakendamisega on olulise negatiivse mõju avaldumine välditav. Leevendusmeetmete välja selgitamiseks ja rakendamiseks piisab mürauurimistest ning selleks ei ole vaja alata KMH protsessi.

Samas sõidukite välisõhku paiskuvate tahkete osakeste koguse suurenemist liiklusmahtude tõttu tasakaalustab liiklussujuvuse paranemine ja ummikute vähenemine, millest võib eeldada heitgaaside vähenemist. Tegemist on väheoluliste, kuid pikaajaliste mõjudega, mille eeldatav kestvus on kogu liiklussõlme sihtotstarbeline kasutusaeg.

Kavandatava tegevusega ei ole ette näha müra- ja vibratsioonitaseme ning välisõhu saastetaseme tõusu, mis võiks piirnorme ületada.

5.6 Mõju kultuuripärandile

Kavandatava tegevuse mõjualasse jääb kaks üksikut kultuurimälestise objekti. Projektilal piirist 150 m edelas Jõgisoo külas asuva kultusekivi ja Saue postijaama vahetus läheduses tuleb vältida künnikihist sügavamale minevaid pinnaseteid.

Leevendava meetme järgimisel mõju kultuuripärandile pole ette näha.

5.7 Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus

Planeeringualale ei ole kavandatud keskkonnaohtlike rajatise või tegevusi.

Ehitustegevus on üks avariide ja tööõnnetuste rohkemaid tegevusvaldkondi – seetõttu tuleb arvestada riskidega ja pidada kinni ohutusnõuetest (ehitusprotsess, töötamine seadmete ja mehhanismidega ja vedude puhul liiklus). Lisaks tööohutusele peab järgima ka keskkonnaohutuse nõudeid ja rakendama avariilukorrast tingitud reostuse tekkimisel viivitamatult selle likvideerimismeetmeid.

Võimalikud avariiohud liiklussõlme kasutamise ajal on keskkonnaohtlike ainete sattumine sõidukist teele, tulekahjud ja sademete tulvaveed. Vastavate ohtudega tuleb arvestada riskianalüüside ja tegevusplaanide koostamisel. Eelnevat arvesse võttes pole põhjust olulist mõju eeldada.

5.8 Tegevusega kaasneva mõju võimalikkus, kestus, sagedus ja pöördumus, sealhulgas kumulatiivne ja piiriülene mõju

Mõju suuruse, ulatuse, kestuse, sageduse, pöördumise, toime, kumulatiivsuse ja tõenäosuse kirjeldus on toodud erinevate mõjude hinnangute alapeatükkides. Siinkohal on toodud välja nende kokkuvõte.

Ehitustegevusega kaasnevad häiringud on lühiajalised ning lõppevad ehitustöödega. Ehitustegevusega kaasnev mõju on osa Via Baltica ehitamisest ja rekonstrueerimisest samas piirkonnas, kuid leevendavate meetmete järgimisel ei ole oodata suurt kumuleeruvat keskkonnamõju.

Maa-ala hõivamisel on pöördumatu mõju kavandatava tegevuse alal pinnasele ja maastikule selles osas, kus toimub viadukti laiendamine võrreldes olemasolevaga, seega keskkonnamõjud on madala intensiivsusega ja lokaalse ulatusega.

Kaudsem ja kaugemale ulatavam positiivne mõju on taristu parenemine. Veevarustuse kavandamisel peab arvestama põhjavee ammutamise kumulatiivse mõjuga.

Projekti elluviimisel ei kaasne piiriülest mõju.

6 ETTEPANEKUD VÄHENDAMISEKS

NEGATIIVSETE

KESKKONNAMÕJUDE

Leevendavad meetmed, mida saab rakendada ehitustööde läbiviimisel ning viadukti kasutamise ajal on heade tavade järgimine. Alljärgnevalt on toodud soovitusel, mida saab jälgida juba planeerimisetapis ning võimaluste piires arvesse võtta projekti lõpplahenduse koostamisel.

Meetmed, mida negatiivse keskkonnamõju leevendamiseks on sobilik ja vajalik ehitustegevusel rakendada ning mille kohased punktid peavad olema sõnastatud ehitustööde teostaja töövõtulepingus ja mida tuleb kontrollida omanikujäreelvalve raames, **on vähemalt:**

- Töövõtja peab oma tegevuses lähtuma headest ehitustavadeist ning ei tohi kahjustada keskkonda.
- Töövõtja koostab keskkonnategevuskava, mis peab sisaldama töödega seotud keskkonnamõjusid ja leevendusmeetmeid.
- Ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitusaegsed ajutised hooned, ladustamiskohad ja parkimiskohad ei tohiks paikneda lähemal kui 50m kaevudele ja elamutele. Nende käitlemine peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel.
- Töövõtja peab vältima saasteainete sattumist pinnasesse ja/või (põhja)vette. Kütused ja õlid peavad olema ladustatud viisil, mis välistab võimalikud lekked.
- Töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Töövõtja peab koheselt tellijat teavitama õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud.
- Töövõtja peab vältima korrektsete ehitusmeetoditega maastiku kahjustumist või tegema seda erandjuhul.

Meetmed sotsiaalse keskkonna kaitseks on vähemalt:

- kohalike elanike informeerimine võimalusest esitada infot pädevale asutusele ettetulevate häiringute (välisõhu saastetasemete, müra ja vibratsioon) kohta,
- ehitustööde teostamine vaid päeval (võimalusel vältida riigipühaid ja nädalavahetusi) ajal,
- ajutiselt liikluskorralduse muutmine minimaalses ulatuses ja kestvuses,
- ehitustööde käigus avastatud ladestunud arheoloogilise kultuurikihti, sealhulgas inimluude, või kultuuriväärtusega leidude, korral, on tööde tegija kohustatud töö seiskama, säilitama leiukoha muutumatul kujul ning viivitamata teatama sellest Muinsuskaitseametile.

Meetmed pinnase ja vee kaitseks on vähemalt:

- Olemasoleva muldkeha ja kaevatavate materjalide maksimaalne kasutus kohapealseks ehitustegevuseks.
- Kõik jäätmed tuleb käidelda vastavalt Eestis kehtivatele nõuetele. Tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid, kuhu kõik tekkivad jäätmed tuleb ladustada. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Kõik ehitustööde ajal ajutiselt hõivatud tööpiirkonnad tuleb lepingu lõppedes taastada nende endises seisukorras.

Meetmed loodusväärtuste kaitseks on vähemalt:

- kõrghaljastuse raadamise vältimine ja olemasoleva mürataseme suurendamise vältimine lindude pesitsusajal aprillist juulini,
- kõrghaljastuse eemaldamisel haljastuse taastamine võimalikult samaväärselt eelnenud olukorraga,
- vältida ladustamiskohti ja raskeveokite liiklemist aladel, mis pole olemasolevas olukorras tee kasutamisest või hooldamisest otseselt mõjutatud,
- kaitsta ehitustööde käigus olemasolevat kõrghaljastust, nt tüvede kaitserajatisega,
- projekti tööde teostamiseks eemaldada olemasolev haljastus vaid ulatuses, mida ei saa vältida.

Meetmed müra vähendamiseks on:

- Projekti ettevalmistuse käigus tuleb teostada mürauuring vastavalt plaanilahendusele. Kui maantee müratase ületab lubatud piirnorme, tuleb ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni. Saue linna Kohvi ja Kakao tänavate müraseinad rajatakse lähiajal käimasoleva ehituse käigus, küsitavaks jääb Tule tn 43.
- Kaebuste esinemisel või olukorras, kus nende tekkimiseks tõenäosus on suur, tuleb kasutada ajutisi müra- ja tolmutõkkeid ning kuival ajal vajadusel niisutada ehitusala ning teid.

Meetmed kultuuripärandi kaitseks on:

- Kanama liiklussõlmest 150 m edelas paikneva kultusekivi (18954) puhul on mälestise vahetus läheduses 10 m raadiuses keelatud künnikihist sügavamale minevad pinnasetööd¹⁶.

7 EELHINNANGU JÄRELDUS

Käesolev aruanne on koostatud KMH eelhinnangu andmiseks Kanama viadukti ja pealesõitude rekonstrueerimisele. Projektiga kavandatakse Kanama viadukti laiendamist, nii et mõlemas suunas on 3 sõidurada, mistõttu on tegemist tegevusega, mille puhul tuleks vastavalt VV määruse § 13 p 8 keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust kaaluda. Seega tuleb otsustajal anda eelhindang.

Kavandatav tegevus on kooskõlas Harju maakonnaplaneeringu ja Saue valla üldplaneeringuga.

Kavandatava tegevuse alal on osaliselt looduslik rohumaa, osaliselt kaetud põõsastiku ja kõrghaljastusega. Looduskaitse alused objektid puuduvad.

Projekt ei ole vastuolus Eesti Vabariigis kehtivate keskkonnamõju õigusaktidega.

KMH eelhindamise eesmärgiks oli anda otsustajatele informatsiooni kaasnevatest keskkonnamõjudest ja nende leevendamise võimalustest ning keskkonnamõju hindamise vajadusest. Aruandes esitatud teave peaks olema piisav otsuste tegemiseks ning võimalike keskkonnamõjude mõistmiseks. Iga sellise aruandega kaasneb siiski teatud määramatus andmete piiratuse, nende interpreteerimise jms tõttu.

Kavandatava tegevus peamisteks negatiivseteks mõjudeks ehitusaegne müra ja heide välisõhku ning võimalik mõju läheduses asuvale kultuskivi kultuurimälestisele. Käesolev eelhindamine jõudis järeldusele, et leevendavate meetmete rakendamisel mõju keskkonnale ei ole siiski KeHJS mõistes oluline ning see ei eelda KMH algatamist.

Keskkonnaeksperti hinnangul puudub vajadus kavandatava tegevuse keskkonnamõju hindamise algatamiseks.

8 KASUTATUD MATERJALID

- 1 Hendrikson & Ko. 2017. T11 Tallinn ringtee km 30,1 - 34,5 Kanama - Valingu põhiprojekti keskkonnamõjude eelhindang
- 2 Maa-ameti Maainfo kaardirakendus <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/maainfo> (seisuga 21.12.2021)
- 3 Saue vald. 2021. Üldinfo. <https://sauevald.ee/uldinfo>
- 4 Statistikaamet. 2021. Saue vald. <https://www.stat.ee/et/avasta-statistikat/piirkonnad/harju-maakond/saue-vald>
- 5 Rakendusgeodeesia ja Ehitusgeoloogia Inseneribüroo OÜ. 2006. Ehitusgeoloogilise uurimistöö aruanne. Uusaru tn 7 äri- ja tootmishoone. <https://www.maaamet.ee/egf/index.php?lht=aru&id=30890>
- 6 OÜ REI Geotehnika. 2007. Äri-, lao- ja tootmishoone Harjumaa Saue linn Uusaru tn 3. Ehitusgeoloogilise uuringu aruanne. <https://www.maaamet.ee/egf/index.php?lht=aru&id=31075>
- 7 Eesti Geoloogiateenistus. 2020. Eesti pinnase radooniriski kaart. <https://gis.egt.ee/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=638ac8a1e69940eea7a26138ca8f6dcd>
- 8 Keskkonnaagentuur. 2021. Põhjavesi. <https://keskkonnaagentuur.ee/keskkonnaagentuuri-tegevusvaldkonnad/vesi/pohjavesi#phjavee-seisund>
- 9 Hendrikson & Ko. 2019. Eesti riigimaanteede loomaohhtlikkus 2009-2018. <https://hendrikson.ee/maps/Loomaohhtlikkus/>
- 10 Akukon Oy Eesti filiaal, 2017. Välisõhu strateegiline mürakaart maanteelõikudes, mida kasutab üle kolme miljoni sõiduki aastas. <https://www.mnt.ee/et/tee/mura-ja-valisohk/mura/strateegiline-murakaart-2017>
- 11 Akukon. 2020. <https://atp.amphora.ee/sauevv/index.aspx?itm=533356&o=925&u=-1&o2=11582&hdr=hp&tbs=all>
- 12 Kultuurimälestiste register, <https://register.muinas.ee/public.php?menuID=monumentmap>
- 13 Saue vald. 2021. <https://sauevald.ee/uldplaneering>
- 14 Harju maakonnaplaneering 2030+ <https://maakonnaplaneering.ee/harju-maakonnaplaneering>
- 15 Maanteega põhiliselt samasuunaliselt kulgev tee, mille eesmärgiks on maanteel oluliselt vähendada ristmike ja pealesõitude arvu, kuid samal ajal tagada vajalik juurdepääs maanteega külgnevale alale.
- 16 Hendrikson & Ko. 2014. Harju maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0“. <https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/18573676/TP+seletuskiri.pdf/737695b3-a38d-4281-a4eb-0c892ac0b6d4>
- 17 Hendrikson ja Ko. 2013. KSH aruanne / Tulemuslikkuse analüüs. <https://maakonnaplaneering.ee/documents/2845826/18573676/Lisa+1.+KSH+aruanne.pdf/0e07c2a9-b9c2-4cd6-a559-290b2ff5cec0>
- 18 Keskkonnamõjude hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus
- 19 Keskkonnaministri 16.08.2017 määrus nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“
- 20 Vabariigi Valitsuse määrus 15.07.2003 nr 198 „Olulise ruumilise mõjuga objektide nimekiri“ (RT I 2003, 54, 369)
- 21 Transpordiamet. 2021. Vesi ja pinnas. Sademevee seire. <https://www.mnt.ee/et/tee/vesi-ja-pinnas>