SISUKORD

1. Üldine informatsioon 2

2. Projektlahenduse lühikirjeldus 3

3. Piirangud projektalal 4

4. Keskkonnamõju hindamise vajadusest 7

5. Keskkonnamõju hindamine 8

6. Keskkonna vastupanuvõime 9

7. Tegevuse iseloom ja tehnoloogia 13

8. Tegevusega kaasnevad tagajärjed 13

9. Kavandatava tegevusega kaasnevate avariiolukordade esinemise võimalikkus 15

10. Kavandatavate tegevuste eeldatavast mõjust Natura 2000 võrgustiku alale või mõnele muule kaitstavale loodusobjektile 15

11. Järeldused 16

Joonised:

1. Piirangute skeem

1. Üldine informatsioon

Käesolev töö osa on Selektor Projekt OÜ poolt koostatava tööga nr P15009 „*Põhimaantee 1 (E20) Tallinn–Narva ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku ehituse ja Sillamäe linna lõigu ümberehituse tehniline projekt*“ kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise eelhinnang.

Projekteeritava objekti asukoht

Käsitletava riigimaantee 1 (E20) Tallinn – Narva maantee lõik km 183,2-187,6 asub Ida-Virumaal, ning jääb Sillamäe linna territooriumile. Projektiga puudutatav teevõrk ulatub osaliselt ka Vaivara valla territooriumile.

Põhimaantee E20 Tallinn-Narva (edaspidi põhitee) on rahvusvahelise tähtsusega TEN-T teede võrgu maantee ja seega üks Eesti tähtsamaid maanteid, mis rahuldab rahvusvahelist ja Põhja-Eesti suuremate asulate vahelist liiklusnõudlust, aga ka tee mõjupiirkonna sidet suuremate keskustega ning teatud määral ka kohalikku liiklusnõudlust.

Projekteeritav teelõik on jaotatud järgmisteks etappideks:

- ✓ I etapp, lõik Tööstuse tn kuni Sillamäe sadama raudtee ristmik;
- ✓ II etapp, lõik M. Rumjantsevi tn kuni I. Pavlovi tn ristmik.

Hetkel on teelõigul kehtivateks kiiruspiiranguteks 70 km/h ja 50 km/h. Kõik ristmikud on lahendatud samatasandiliste ristmikena. Jalgratta- ja jalgtee on olemas paremal pool põhimaanteed Vaivara teest kuni M. Rumjantsevi tänavani. Ülejäänud piirkonnas puudub ühtne korralik jalgratta- ja jalgteede võrgustik.

Töö eesmärk

Põhimaantee 1 (E20) Tallinn–Narva ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku ehituse ja Sillamäe linna lõigu ümberehituse tehnilise projekti koostamise eesmärkideks on projekteerida põhimaantee 1 (E20) Tallinn–Narva km 183,2-187,6 ümberehitustööd s.h eritasandiline ristumine põhimaantee 1 (E20) Tallinn–Narva km 184,22 asuva Sillamäe sadama

raudteega ning km 185,7 asuva I.Pavlovi tänavaga ja riigimaanteega 13106 Sillamäe–Viivikonna.

2. Projektlahenduse lühikirjeldus

I-etapp

I-etapi tee lõik kulgeb Tööstuse tänavast kuni Sõtke paisjärve regulaatorini. Lõigule jäävad mitmed projekteeritud sama- ja eritasandilised ristumised. Tööstuse tn ristumine on ettenähtud samatasandiline ja piiratud pööretega. Sadama raudteega ristumine on viidud eritasapinda. Ristumine Tolstoi tn ja Sillamäe-Vaivara teega on lahendatud eritasandiliselt. Samatasandiline ristumine raudteega suletakse.

Põhimaantee lõik on viidud olevast teekoridorist kõrvale, lõuna suunas, süvendiga raudtee ja projekteeritud viaduktide alt läbi. Põhimaantee ristumine sadama raudteega, Sillamäe-Vaivara teega ja Tolstoi tn on lahendatud eritasandiliselt viaduktidega selliselt, et maksimaalselt eraldaa üksteisest kohalik ja läbiv liiklus. Olev linna ja valla teede ning tänavate võrgustik on seotud eritasandiliste ristumiste lahendusega n.n kogujateede kaudu. Samuti on tagatud juurdepääsud kinnistutele, kus need on täna olemas.

Olemasoleva põhitee mulle on ära kasutatud ja on ettenähtud eriveostele liiklemiseks. Tolstoi tn piirkonnas on eriveoste marsruut ette nähtud üle kavandatud rampide ja üle Tolstoi tn olemasolevat teed pidi Vaivara teele. Tolstoi tänavalt Narva suunas on võimalik kasutada projekteeritud rampi.

Bussipeatused on projekteeritud põhimaanteele Sillamäe-Vaivara tee viadukti piirkonda. Bussipeatuste ühendamiseks olevate ja projekteeritud jalgratta- ja jalgteedega (edaspidi jalgtee) on projekteeritud ühendusteed s.h Vaivara valla keskuse suunal, kuhu kavandatakse perspektiivset jalgteed.

II-etapp

II-etapi teelõik Sõtke paisu regulaatorist kuni linna piirini. Tee lõigule jäävad M. Rumjantsevi tn ja I. Pavlovi tn ristmikud. M. Rumjantsevi tn ja Põhimaantee nr 1 ristumisel on

projekteeritud kiirusmuuteradadega parempööre põhiteelt maha ja põhiteele peale. Ülejäänud manöövrid on ette nähtud Pavlovi tn eritasandilisest sõlmest.

M. Rumjantsevi tn piirkonda on projekteeritud põhimaantee nr 1 alla jalgratta- ja jalgtee tunnel. Jalgratta- ja jalgteed on ühendatud olemasolevate teedega. M. Rumjantsevi tn poole on projekteeritud trepp, et ühendada olemasolevad jalgteed.

Pavlovi tn eritasandiline sõlm on projekteeritud selliselt, et põhimaantee nr 1 on süvendis ning Pavlovi tn viaduktiga üle põhimaantee nr 1. Peale- ja mahasõidud Tallinna suunalt on lahendatud rampidega Pavlovi teele. Peale- ja mahasõidud Narva poolt on lahendatud rampidega Pavlovi tänava ristmiku kaudu (varem kavandatud ringristmiku asukoht).

3. Piirangud projektalal

Maagaasi jaotustorustik

Projekteeritud tee lõunaservast ca 75m kaugusel paikneb ida-lääne suunaliselt maagaasi jaotustorustik Oru-Sillamäe-Riigiküla, kat. C6, kaitsevööndiga 2+2m torustiku teljest ning kaguservas Kohtla-Järve – Narva jaotustorustik (II niit), kaitsevööndiga 15m.

Kõrgepinge õhuliinid

Projekteeritava tee võimaliku mõjuvööndi lõunaserva jäävad kõrgepingeliinid Sillamäe – Tehase AJ, Sillamäe Perjatsi AJ kaitsevööndi ulatusega 25+25m ning kõrgepingeliinid Perjatsi AJ – AJ-413 kaitsevööndi ulatusega 10+10m.

Kaevud mõjupiirkonnas

Projekteeritava tee võimalikus mõjupiirkonnas asub 15 puurkaevu, sanitaarkaitsevööndi ulatusega 50m. Tallinn-Narva mnt ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku hüdroloogiauuringu aruande kohaselt asub ümbritsevatel aiandusühistute aladel hulganisti isetekkelisi registrisse kandmata mitteametlikke kaeve, mille veetaset kavandatav teesüvend võib mõjutada.

Veekogud mõjupiirkonnas

Sõtke ja Ülemise paisjärved

Projekteeritud tee läbib Sõtke ja Ülemise paisjärvede veekaitse-, ehituskeelu- ja sanitaarkaitsevööndit. Veekaitsevööndi ulatus on 10m, ehituskeeluvööndil 50m ning sanitaarkaitsevööndil 100m veekogu piirist.

Langevoja juga

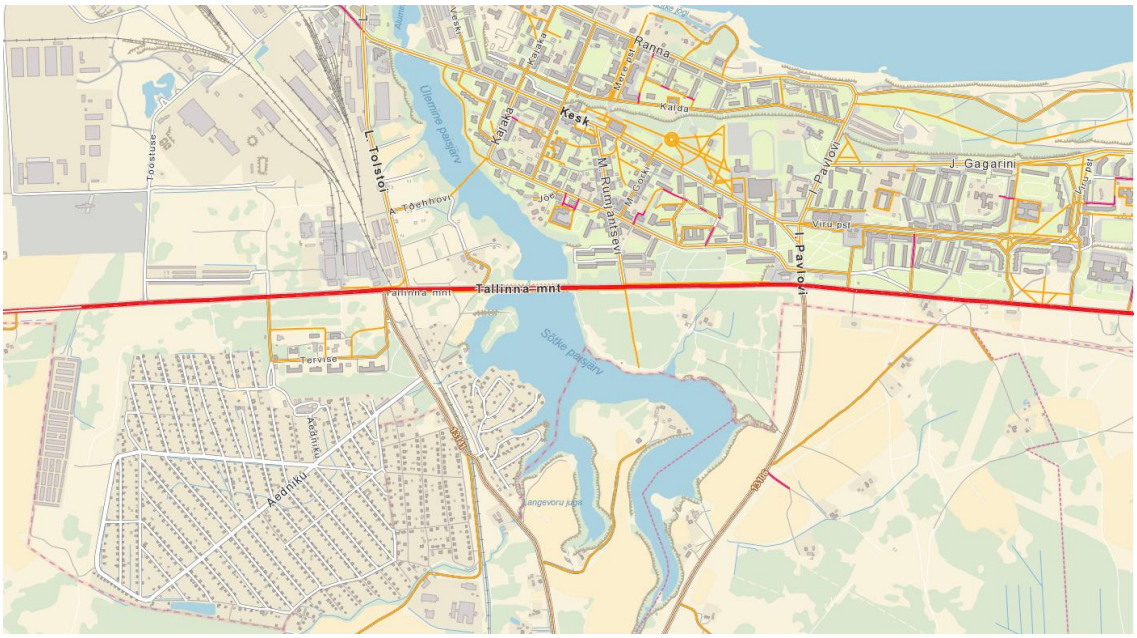
Kavandatavast teesüvendist ca 1 km kagusse jääb Langevoja juga koos kaitsealaga. Langevoja juga on sesoonse vooluveega ja efektse kosega oja, mis koos kanjonoruga Sõtke paisjärve ääres moodustab kaitseala. Tallinn-Narva mnt ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku hüdroloogiauuringu aruande kohaselt on tõenäoline, et vee kõrvaldus teesüvendist suurendab Langevojas kuivaperioodi, st vähendab kose tegutsemise aega.

Perjatsi tiik

Projekteeritava tee võimalikku mõjuvööndi edelanurka jääb Perjatsi tiik, millest tulenevad veekogu piirangud: veekaitsevöönd 10m, ehituskeeluvöönd 25m ja sanitaarkaitsevöönd 50m veekogu piirist. Tiigi põhja- ja idakaldale jääb III kategooria kaitsealusete liikide elupaik (*Rana lessonae* e. tiigikonn). Kaitseala lähim osa kavandatavale teele on ca 25m.

Raudtee kaitsevöönd

Projekteeritav tee läbib laiarööpmelise raudtee kaitsevööndit ulatusega 30+30m. Raudteekaitsevööndis kavandatav tuleb kooskõlastada valdajaga.



Skeem 1. Põhimaantee 1 (E20) Tallinn–Narva km 183,2-187,6 vaheline lõik. (*Allikas: Maaameti kaardiserver, http://xgis.maaamet.ee/xGIS*)

4. Keskkonnamõju hindamise vajadusest

Vastavalt Teeseaduse §19 lg 7 tuleb tee projekteerimise käigus korraldada keskkonnamõju hindamine, kui seda näeb ette „Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus" (KeHJS). Tee projekteerimise käigus on keskkonnamõju hindamise algatamise otsustajaks tee-ehitusloa andja. Käesoleval juhul on ehitusloa väljastajaks Maanteeamet.

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

Riigimaantee lõigu remondi tehnilisele projektiga kavandatav tegevus ei kuulu KeHJSe § 6 lg 1 p 13 mõistes olulise keskkonnamõjuga tegevuse hulka, mistõttu peab otsustaja andma eelhinnangu selle kohta, kas kavandataval tegevusel on oluline keskkonnamõju ning on vaja algatada KMH.

Kui tegevus ei ole KeHJSe § 6 lg 1 märgitud, tuleb kavandatavat tegevust analüüsida § 6 lg 2 toodud tegevuste ja Vabariigi Valitsuse 29. augusti 2005. a määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb kaaluda keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust, täpsustatud loetelu" alusel. Mõjude olulisust tuleb hinnata KeHJSe § 6 lg 3 toodud kriteeriumide alusel. Maantee rekonstrueerimise ja ehitamise puhul ning käitamisel on sellisteks tegevusteks, mille puhul tuleb KMH vajalikkust hinnata määratletud VV määruses §13 lg 8. Näiteks tee ehitamisel ja remondil, kui remondi käigus toimub tee koosseisus olevate rajatiste (v.a liikluskorraldusvahendid ja märgistus) lisandumine või asukoha muutus, välja arvatud katendi remont olemasolevas mahus, objekti ligipääsuks vajaliku tee rajamine ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul. Alljärgnevalt antakse hinnang KMH algatamise vajaduse kohta KeHJSe § 6 lg 3 toodud kriteeriumide alusel.

5. Keskkonnamõju hindamine

Tegevuse ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimused

Maakasutus

Kavandatud ehituse maht jääb osaliselt olemasolevale teemaale, kuid ulatub ka selle kõrvale jäävatele era- ja sihtotstarbeta reformimata riigimaa kinnistutele. Suures osas jääb kavandatav teekaitsevööndisse. Kohati läbib kavandatud tee või kogujateed olemasolevaid tootmis- või ärimaa kinnistuid (vt. joonis nr 1 „Piirangute skeem"), kuid teekoridor ei läbi kinnistutel olevat hoonestust ega muid olulisi rajatisi. Reformimata riigimaa kinnistud on peamiselt kaetud metsa või rohumaaga, kus puudub hoonestus jm rajatised.

Maanteega piirnevad maaüksused asuvad peamiselt teekaitsevööndis, ning sellest tulenevalt kehtivad seal kasutuspiirangud, mis on sätestatud „Teeseaduses".

Projektiga kavandatud tegevus ei sea täiendavaid piiranguid maanteega piirnevatele eraomanikele kuuluvatele maaüksustele ega halvenda ligipääsu kinnistutele. Kavandatav tegevus jääb suures osas olemasoleva teemaa või sihtotstarbeta reformimata riigimaa kinnistute piiresse, siis ei kaasne maakasutusele olulist mõju. Eraomandisse jäävate kinnistute omanikelt on küsitud projekteerimise varasemas staadiumis nende arvamust ja nad on informeeritud tegevustest.

Kavandatav tee-ehitus vastab Sillamäe üldplaneeringule. Kinnistutele, mille juurdepääsud likvideeritakse, on tagatud uued juurdepääsud.

Kokku mõjutab kavandatav teedevõrgu ehitus ca 5,5 hektarit eraomandis olevaid kinnistuid ja ca 14 ha riigimaad. Kavandatavast tegevusest põhjustatud looduslike alade maakasutuse muudatus ei ole olulise negatiivse keskkonnamõju allikaks.

Alal esinevad loodusvarad, nende omadused ja taastumisvõime

Kavandatav tegevus jääb osaliselt olemasoleva teemaa piiridesse, ülejäänud osas teekaitsevööndisse. Osaliselt hõlmatavad reformimata riigimaa kinnistud on põllumaad. Tee läheduses ei ole teada väärtuslikke niidualasid ega kaitsealuste taimede kasvukohti.

Eritasandilise sadama raudeega ristumise piirkonnas viiakse tee olevast trassilt kõrvale süvendisse. Süvendi osas teostatakse lubjakivi väljakaeve. Süvendiehitus ei oma negatiivset mõju loodusvaradele, nende omadustele ja taastumisvõimele. Tekkiv materjal taaskasutatakse projektlahenduse väljaehitamisel ehk materjali ei tooda ehituseks karjääridest.

6. Keskkonna vastupanuvõime

Kuna keskkonnakaitse aspektist tee kasutusaegsete mõjude üldist suurenemist ette näha ei ole, va süvendi osa, ja tee ehitusaegsete mõjude puhul on võimalik nende vältimine või minimeerimine, siis keskkonna vastupanuvõimet võib lugeda heaks.

Geoloogilised tingimused

Projekteeritav tee läbib Ülemise ja Sõtke paisjärve veekaitse-, ehituskeelu- ja sanitaarkaitsevööndi ala. Uuringuala pinnamoe määrab Sõtke jõeoru läänenõlv. Kavandatava tee-ehituse lääneosa jääb oru pervele ja idaosa laugemale orupõhja terrassile.

Pervele kujunenud alvaril avaneb Keskordoviitsiumi lubjakivi õhukese (enamasti <1 m) pinnakattekompleksi (muld, laiguti moreen) all. Veerul on pinnakatet (täitepinnas, muld, moreen) mõnevõrra paksemalt (1,5...3 m), veeru idaservas suidub lubjakivi välja. Terrassil suureneb pinnakatte paksus järsult oru telje suunas, vahetult mulla all valdab meretekkeline peenliiv, vähem leidub liustikuveelist saviliiva-liivsavi, pinnakatte alaosa moodustab moreen. Terrasi lääneserval avaneb aluspõhi 2...4 m sügavusel maapinnast Alamordoviitsumi glaukoniitliivakivi ja grapoliitargilliidi (diktüoneemakilda) näol 2...3 m sügavusel ja veidi ida pool Ordoviitsiumi-Kambriumi liivakivina 3...4 m sügavusel maapinnast.

Rajatav süvend

Kavandatava tee-ehituse puhul on hüdrogeoloogilisest aspektist oluline just rajatav teesüvend. Teesüvendis hakkab kulgema praegusest tee koridorist mõnevõrra lõuna pool. Teesüvendi põhi jääb (dreenisüsteem) olevast teeteljest sügavamale. Trassi idaosas on teesüvend mõnevõrra laiem ja ebakorrapärasema kujuga, siin liitub maantee süvendiga ka Tolstoi tänavale suunduva harutee süvendatud osa.

Põhjaveed

Kvaternaari põhjaveekihind on seotud meretekkelise peenliivaga, kohati ulatub veekihind ka täitepinnasesse. Põhjaveekihind on vabapindne (pinnaseveekihind) ja levib uuringuala idaosas oru terrassil paiguti katkeva kihina. Suhteliselt õhukese peenliiva kihi avab rajatav teesüvend terrassi lääneosas täies ulatuses, idaosas jääb liiva ka süvendi põhja alla.

Sõtke paisjärvest ida suunas teesüvendi põhjavee alanduse mõju ei ulatu. Lääne poolses osas on suvilapiirkonnas mitmeid ametlikke (min 1km kaugusel) ja mitteametlikke kaevusid (lähemal), mis võivad põhjavee alandamisel kuivaks jääda.

Kavandatava teesüvendi piirkonnas on hüdrogeoloogilised tingimused keerulised. Süvendit veestavad mitu põhjaveekihindit. Põhiline põhjavee juurdevool süvendisse tuleb Ordoviitsiumi põhjaveekihindist (lubjakivist). Lubjakivi muutlike filtratsiooniomaduste tõttu ja raskuste tõttu arvutusskeemide kohaldamisel pole veehulga täpne prognoos võimalik.

Põhjavee väljapumpamine teesüvendist tekitab põhjaveetasemes ulatusliku depressioonilehtri Sõtke paisjärve vasakkaldal, mis võib tunda anda eeskätt Sillamäe linna lõunaosas aiandusühistute piirkonnas. Põhjavesi pole reostunud.

Soovitav on teesüvendi rajamist alustada trasi idaosast, mis võimaldab ehitusala paremini dreenida. Põhjavee juurdevool süvendisse suureneb järsult, kui hakatakse läbindama lubjakivi. Teesüvendi seintest ja põhjast eralduva põhjavee saab isevoolselt suunata Sõtke paisjärve. Peab vältima looduslikult puhta põhjavee reostumist kaeve- ja ehitustöö tagajärjel.

Teesüvendi kaevetööde algjärgus tasuks mõõta põhjavee taseme muutusi või ka reostuskomponentide sisaldust seireks jäetud puuraugus PA23. Tulemused annaksid olulist hüdrogeoloogilist lisateavet, näiteks võimaldaksid töö käigus korrigeerida rajatava drenaažsüsteemi läbilaskevõimet.

Ranna- ja kaldaalad

Projekteeritud tee läbib Ülemise ja Sõtke päisjärve vahelist ala, kus mõjub veekogudest tulenevad piirangud. Kavandatave tee võimalikku mõjuvööndisse jääb Perjatsi tiik koos piiranguvöönd—itega. Kuna antud lõikudes teekatendit ega muldkeha oluliselt ei laiendata, ei põhjusta kavandatav tegevus ka mõju veekogude kallastele.

Tarbevesi

Projekteerimise käigus tehakse lisaks olemasolevatele hüdrogeoloogilistele uuringutele täiendavad uuringud, mille käigus täpsustatakse olevate kaevude kuivale jäämise tõenäosus. Vajadusel nähakse ette leevendusmeetmed, näiteks üheks võimaluseks võib olla ühisveevärgi välja ehitamine.

Projektlahendusega tagatakse ja lahendatakse tarbeveega varustatus kinnistutele, kus see on seaduslikult täna juba olemas ehk säilitatakse olev olukord.

Ebaseaduslikud salvkaevud ei kuulu arvestamisele, kuna nende tehnilised parameetrid, tegelik kasutuse vajadus jmt ei ole teada ning seisukord peale ehitustegevust ei ole ennustatav.

Enne ehitustegevuse algust on soovitatav töövõtja poolt fikseerida (s.h fotografeerida) registreeritud kaevude veetasemed, seisukord jne hilisemate pretensioonide vältimiseks. Vee keemiline koostise ja selle muutuste osas tuleb teostada järelevalvet kohalikul vee-ettevõte.

Endise suvilapiirkonna planeerimisel elamualaks, tuleb omavalitsusel koostöös vee-ettevõttega lahendada piirkonna veevarustatus terviklikult ja arvestada perspektiivse tarbeveevõrgustiku väljaehitamise vajadusega. Kindlasti ei ole sellise mastaabiga linnaehituslik probleem käesoleva projekti kontekstis lahendatav s.h investeeringute maksumuse suurus.

Pinnavormid

Kavandatava tee-ehitusega teostatakse suuremamahulisi kaevetöid eritasandiliste ristmike ja süvendi piirkonnas, mis ei kujuta olulist mõju olemasolevatele pinnavormidele. Olevad puudutatavad pinnavormis ei ole avalikult kasutuses ning on heakorrastamata. Projektlahenduse väljaehitamisel korrastatakse piirkond.

Metsad

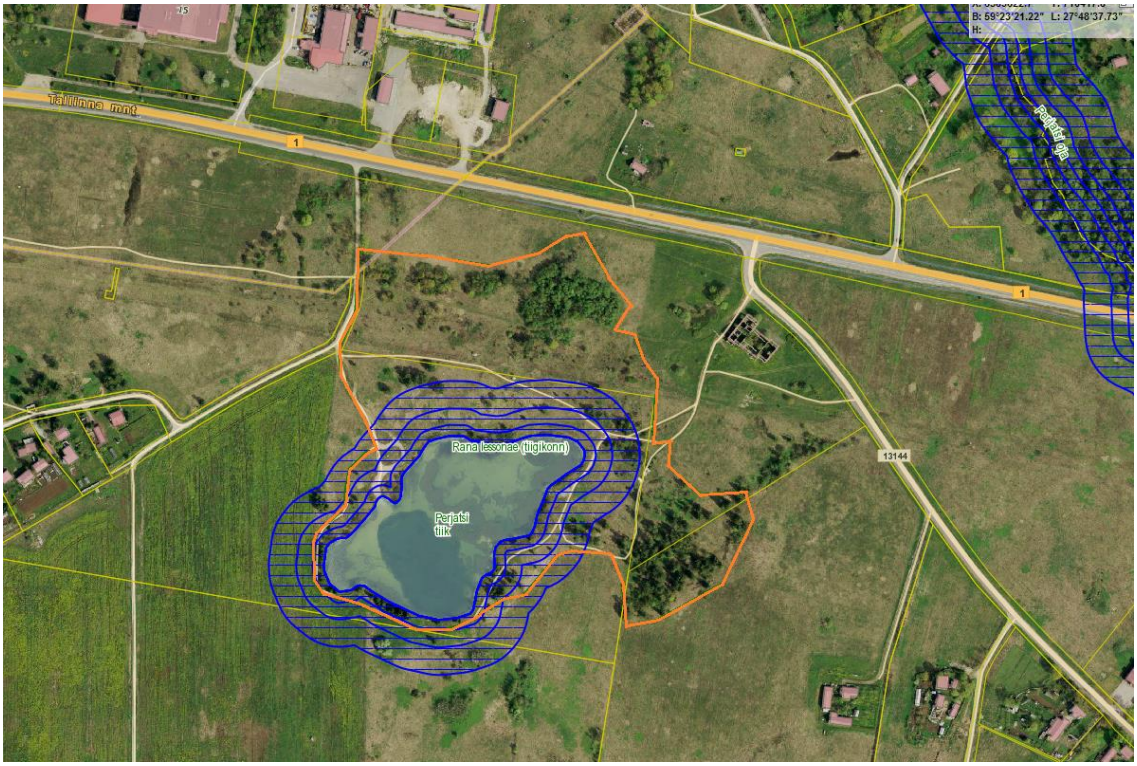
Kavandatave tee-ehituse piirkonda ei jää metsamassiive. Tegemist on linna lähialaga, mis piirnevad elu- ja põllumaadega.

Kaitstavad loodusobjektid ja Natura 2000 võrgustiku alad

Projekteeritud teelõigus puuduvad kaitstavad loodusobjektid ja kaitsealad. Kavandatava tee võimalikku mõjuvööndisse, proj. teest ca 25m kaugusele jääb III kategooria kaitsealuste liikide kaitseala, kus elutseb tiigikonn. Kuna antud asukohal teekatte ega muldkeha laiust oluliselt ei laiendata, ei avalda kavandatud tegevus mõju kaitsealale. Vältida tuleb ehitusaegseid mõjusid –

materjalide ladustamine, liikuvtehnika parkimine jms ei tohi hõlmata kaitseala ega vahetut ümbrust.

Projektalal ei paikne Natura 2000 võrgustiku ala.



Skeem 2. III kategooria kaitsealuste liikide – tiigikonn (*Rana lessonae*) kaitseala paiknemine projekteeritava tee vahetus läheduses

Tiheasustusalad

Projekteeritud teelõik jääb peamiselt Sillamäe linna piiresse, põhjapoolse linnakeskuse ja sadamapiirkonna ning lõunapoolse aiandusühistute piirkonna ja suuremate põllumaade vahele.

Kuna tegemist on riigimaanteega ning seda trassi kasutavad inimesed liikumaks ühest tiheasustusalast teise, siis käesoleva projekti raames tehtavad liiklusohutust suurendavad ning sõidumugavust parandavad tegevused toovad inimestele ning ühtlasi ümberkaudsetele tiheasustusaladele kaasa positiivse mõju.

Ajaloo-, kultuuri- või arheoloogilise väärtusega alad

Projekteeritavas lõigus puuduvad ajaloo-, kultuuri- või arheoloogilise väärtusega alad. Kavandatava tee võimalikus mõjuvööndis paiknevad kivikalmed asuvad projekteeritud teest ca 400 m kaugusel põhjasuunas ning mingit mõju kavandatav tegevus nendele ei avalda.

7. Tegevuse iseloom ja tehnoloogia

Loodusvarade kasutus

Teedeehituseks vajaminev materjal hangitakse üldjuhul riiklikest maardlatest, millede avamise ja kasutamise keskkonnamõju on hinnatud ning projekti piirkonnast loodusvarade suuremahulist kasutust ei toimu.

Kavandatud tegevuse elluviimisel kasutatakse looduslikke ressursse efektiivsel moel ja koguses, mis ei põhjusta keskkonnale negatiivset mõju. Tekkiv lubjakivi taaskasutatakse objektil.

Jäätme- ja energiamahukus

Sõidutee katendi rekonstrueerimisel tekkiv freespuru taaskasutatakse uue katendi rajamisel ning kruuskattega riigimaanteedele tolmuvaba katte ehitamisel. Kavandatav tegevus ei ole jäätme- ja energiamahukas.

Taaskasutuseks sobimatud jäätmed s.h diktüneema, tuleb töövõtjal utiliseerida nõuetekohaselt, andes need üle jäätmekäitluslitsentsi omavale ettevõttele ning tõendades tegevust dokumenteeritult.

Lähipiirkonna teised tegevused

Ida-Viru maakonna ning Sillamäe linna üldplaneeringust tulenevalt lähiaastatel ümbruskonnas suuri keskkonda mõjutavaid tegevusi planeeritud ei ole, seega oluline mõju puudub.

8. Tegevusega kaasnevad tagajärjed

Vee, pinnase ja õhu saastus

Ehituse käigus kasutatavate mehhanismide töötamine suurendab ajutiselt õhusaastet. Õhu saastus on ajutine ja minimaalne, kui kasutatav tehnika vastab määrusele "Mootorsõiduki heitgaasis sisalduvate saasteainete heitkoguste, suitsususe ja mürataseme piirväärtused".

Tolmu eraldumise vähendamiseks vältida väga kuiva ilmaga tolmu tekitavaid tegevusi. Tuleks vältida suure hulga peenefraktsiooniliste materjalide (liiv, muld) hoidmist territooriumil vähendamaks või vältimaks nende lendumist. Vajaduse korral tuleb tolmust töömaad tolmu lenduvuse vähendamiseks kasta. Väiksema kiirusega sõitmine (soovitavalt 25 km/h) vähendab tolmu õhku paiskumist koormast.

Pinnase saastumist lekkivate kütte- ja määrdeainetega saab vältida, kui kasutatakse korras mehhanisme.

Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad ei tohi olla rajatud kaitsmata põhjaveega aladele ning lähemale kui 50 meetrit kaevudest ja 100 meetrit looduslikest veekogudest. Nende käitamine peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel.

Jäätmeteke

Sõidutee rekonstrueerimisel tekkiv freespuru on taaskasutatav samal objektil ning kruuskattega riigimaanteedele tolmuvaba katte ehitamisel. Pidades silmas, et lisaks uue katte saavale riigimaanteele paraneb freespuruga katmisel ka teiste, kruuskattega kaetud riigimaanteede seisukord, toob see endaga kaasa positiivse mõju.

Müra

Ehituse käigus võib lühiajaliselt suureneda mehhanismide töötamisest tingitud müra. Ehitamisel tuleb lähtuda õigusaktides kehtestatud nõuetest tööde teostamise lubatavate kellaaegade osas.

Sõidutee valmimine ei suurenda oluliselt paikkonna müratast. Projekteerimise käigus tehakse müra uuringud ning nähakse vajadusel ette leevendusmeetmed. Ühe leevendusmeetmena viiakse maantee osaliselt süvendisse, teise meetmena nähakse vajadusel projektlahendusega ette müratõkkeseinad.

Lepa AÜ läheduses nähakse proj. rambile vajadusel müratõkkesein. Põhimaantee on nimetatud piirkonnas viidud süvendisse.

Vibratsioon

Ehituse käigus võib lühiajaliselt suureneda mehhanismide töötamisest tingitud vibratsioon. Ehitamisel tuleb lähtuda õigusaktides kehtestatud nõuetest tööde teostamise lubatavate kellaaegade osas. Tee kasutusaegsed mõjud vibratsioonile eeldatavalt puuduvad.

Valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

Ehitustegevusest tulenevalt ei kaasne ümberkaudsetele aladele tavapärasest suuremat võimalust valguse, soojuse, kiirguse ja lõhna eraldumiseks ning levikuks, seega mõju puudub.

Olemasolev maantee valgustus rekonstrueeritakse. Osaliselt viiakse teevalgustus süvendisse, mis vähendab valgusreostust.

Uus nõuetekohane teevalgustus suurendab elanikkonna turvatunnet, liiklusohutust ja tagab linna ruumile tänapäevase väljanägemise.

9. Kavandatava tegevusega kaasnevate avariiolukordade esinemise võimalikkus

Sõidutee ehituse ja hoolduse käigus ei kaasne tavalisest suuremat võimalust avariiolukordade tekkeks. Samuti ei ole ette näha, et taolisi olukordi võiksid esile kutsuda kavandatava tegevuse asupaiga iseärasused. Ehitusperioodil tuleb järgida õigusaktides kehtestatud nõudeid liiklusohutuse tagamiseks. Ehitustegevuse tulemusena inimeste liiklusohutuse tase paraneb, seega mõju positiivne.

10. Kavandatavate tegevuste eeldatavast mõjust Natura 2000 võrgustiku alale või mõnele muule kaitstavale loodusobjektile

Kuna rekonstrueeritav tee on küllaltki lähedal III kategooria kaitsealusete liikide (*Rana lessonae* e. tiigikonn) kaitsealale, tuleb vältida ehitusaegseid mõjusid – materjalide ladustamine, liikuvtehnika parkimine jms ei tohi hõlmata pargi ala ega selle vahetut ümbrust.

Kuna Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad puuduvad kavandatava tegevuse piirkonnas, siis ei ole ka negatiivset mõju nimetatud võrgustikule.

11. Järeldused

Käesolev keskkonnamõju eelhindamine on koostatud riigimaantee Põhimaantee 1 (E20) Tallinn–Narva ja Sillamäe sadama raudtee kahetasandilise ristmiku ehituse ja Sillamäe linna lõigu ümberehituse tehniline projektile, eesmärgiga anda vajalikku informatsiooni kaalutlusotsuse tegemisel keskkonnamõju hindamise algatamiseks või algatamata jätmiseks.

Eelhindamisel on jõutud järeldusele, et kavandatav tegevus ei kvalifitseeru KeHJSs § 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.

KeHJSs §6 lg 2 p 10 ja VV määruse nr 224 §13 lg 8 tegevuste osas:

- ✓ tee ehitamine või remont, välja arvatud „Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse“ §6 lg 1 punktis 13 nimetatud juhul.

Kavandataval tegevusel oluline keskkonnamõju puudub, eeldades et projektlahenduses võetakse kasutusele vajalikud leevendusmeetmed (sh müra, veevarustus). Projektlahenduse elluviimisega kujundatakse ümber mitukümmend aastat Nõukogude ajal kujundatud linnaruum ning tagatakse selle vastavus tänapäevastele nõuetele ja vajadustele. Sellega tagatakse suurem elanikkonna rahulolu elukvaliteedi osas.

Võttes aluseks, et projektiga kavandatav tegevus jääb olemasolevale teemaale, võib lugeda sellega kaasnevaid keskkonnamõjusid vähe olulisteks. Vajalik on:

- ✓ teeprojekti ehitusfaasis koostada keskkonnajuhtimiskava ning järgida üldiseid keskkonnanõudeid;

- ✓ ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad ei tohi olla rajatud kaitsmata põhjaveega aladele ning lähemale kui 50 meetrit kaevudest ja 100 meetrit looduslikest veekogudest. Nende käitamine peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel.

Eelhindamise lõppjäreldus, kui kavandatavate tegevuste elluviimisel järgitakse üldiseid keskkonnanõudeid ning käesoleva eelhinnangu soovitusi, siis sellega ei kaasne olulist mõju keskkonnale, inimese tervisele ja varale ning kultuuripärandile.

Kavandatava tegevusega ei kaasne eeldatavalt piiriülest keskkonnamõju.

Koostas: Katharina Elme