

Narva transiitteede eelprojekti

keskkonnamõjude eelhindang

Asutusesiseseks kasutamiseks

Töö nr 19003446

Tartu-Tallinn 2019

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert (litsents: KMH 0127)



HENDRIKSON & KO

Raekoja plats 8
51004 Tartu
tel +372 740 9800

Maakri 29
10145 Tallinn
tel +372 617 7690

Hendrikson & Ko
www.hendrikson.ee
hendrikson@hendrikson.ee

SISUKORD

SISUKORD	2
1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID.....	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. PROJEKTI ASUKOHT JA MÕJUTATAV KESKKOND.....	10
5. VÕIMALIKU KESKKONNAMÕJU KIRJELDUS, HINNANG MÕJU OLULISUSELE	13
5.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	13
5.2. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele.....	13
5.3. Võõrliigid.....	14
5.4. Mõju kultuuriväärtustele	14
5.5. Mõju põhja- ja pinnaveele	14
5.6. Müra	15
5.7. Õhukvaliteet	15
5.8. Valgusreostus.....	15
5.9. Jäätmekäitlus, energiamahukus ja loodusvarade kasutamine.....	16
5.10. Avariilukorrad	16
6. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	17

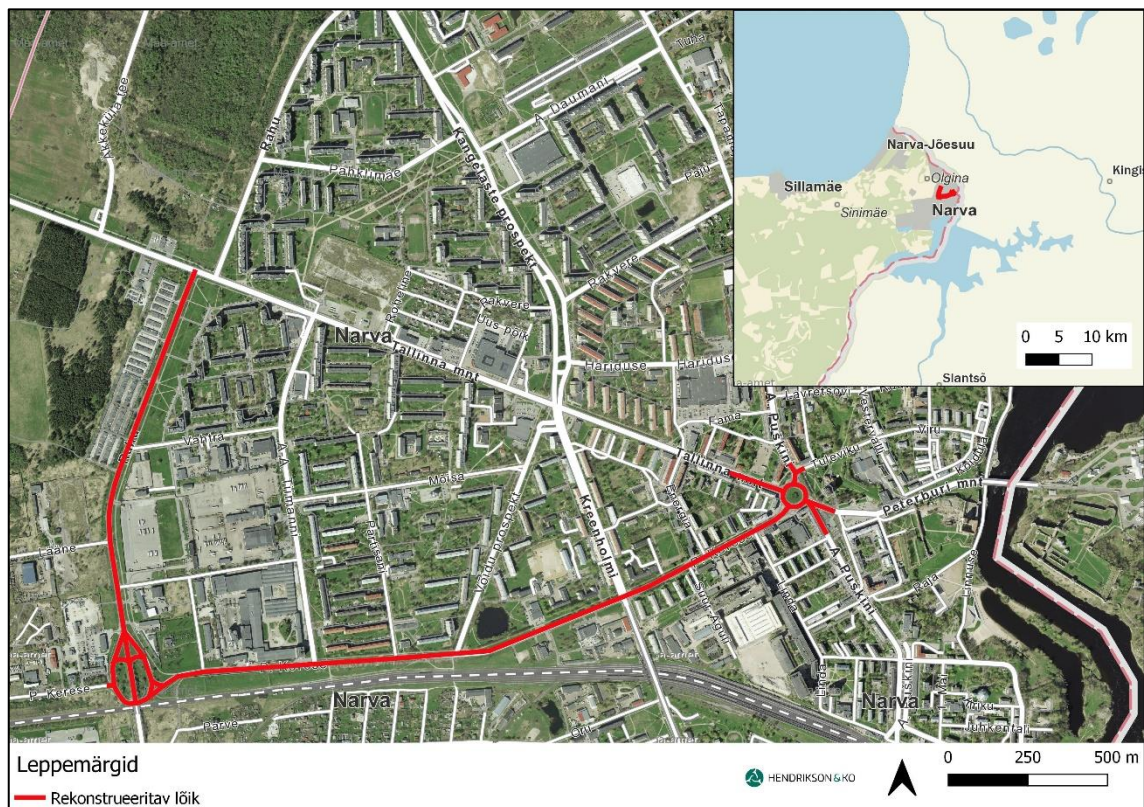
1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnavalne konsultatsioon Narva transiitteede projekti koosseisus. Projektiga hõlmata ala asub Ida-Viru maakonnas Narva linnas (vt joonis 1.1).

Vastavalt seletuskirjale on projekti üldeesmärgiks säästva transpordi arendamine ja tähtsa võrgutaristu kitsaskohtade kõrvaldamine Narvas. Projekti otseseks eesmärgiks on Narva transiitkoridori oluliste kitsaskohtade kõrvaldamine (sh läbilaskvuse parandamine), luues mugavad ning ohutud tingimused nii läbivale- kui kohalikule transpordile ja jalakäijate liikumiseks ning aidates kaasa kogu Narva linna keskkonna seisundi paranemiseks.

Käesolev töö on koostatud OÜ Hendrikson & Ko poolt keskkonnaekspert Jaak Järvekülgu juhtimisel.

Töös käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodsat mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse soovitus keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamise või mitte algatamise ja ebasoodsate mõjude vältimise osas. Käesolevat aruannet on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina KMH algatamise vajalikkuse hindamisel.



Joonis 1.1 Rekonstrueeritava lõigu asukoht. Aluskaart Maa-amet 2019

2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID

Keskkonnamõtju hindamise (KMH) vajadust reguleerib keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhthimissüsteemi 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 eelhindangu 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.

Vastavalt VV määrusele:

§ 13. Infrastruktuuri ehitamine

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

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/112122018045>

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/120062017017>

8) tee rajamine vti laiendamine, vti arvatud teerajatiste, mahasõitade, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, põõrderadade, tagasipõõrde kohtade, ülekõigukohtade, objekti ligipõõsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine vti laiendamine ning keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul;

Kõesoleval 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 vti kasutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10) ning vastavalt VV mõõruse nr 224 §13 p 8 „tee rajamine vti laiendamine, vti arvatud teerajatiste, mahasõitade, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, põõrderadade, tagasipõõrde kohtade, ülekõigukohtade, objekti ligipõõsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine vti laiendamine ning keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul“.

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

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhindang

(1) eelhindangu andmiseks esitab arendaja koos tegevusloa taotlusega jäõgmise teabe:

1) tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad ning asjakohasel juhul vajalike lammutustõõde kirjeldus;

2) tegevuse asukoha kirjeldus, sealhulgas eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus;

3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnaelementide kirjeldus;

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

5) muu asjakohane teave, lõhtudes kõesoleva paragrahvi lõike 5 alusel kehtestatud nõuetest;

6) soovi korral teave kavandatava tegevuse erisuste vti võetavate keskkonnameetmete kohta, millega kavandatakse vältida vti ennetada muidu ilmnedavõivat olulist ebasoodsat keskkonnamõtju.

(2) Kõesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud teabe koostamisel peab arendaja arvestama varasemate asjakohaste hindamiste tulemustega.

(3) Otsustaja annab kõesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lõhtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõtjust.

(5) Kõesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister mõõrusega.³

§ 11. Keskkonnamõtju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

(2²) Enne kõesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 21 viidatud tegevuse keskkonnamõtju hindamise vajalikkuse üle otsustamist peab otsustaja küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks

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

eelhindangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

Käesolev eelhindang on tellitud NOVARC GROUP AS poolt Narva transiitteede projekti koosseisus ning seda on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel.

Eelhindangu aruande peatükkides 3-6 on info esitamisel lähtutud Keskkonnaministri 16.08.2017 määrusest nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“.

3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

Vastavalt projekti seletuskirjale on projekti üldeesmärgiks säästva transpordi arendamine ja tähtsa võrgutaristu kitsaskohtade kõrvaldamine Narvas. Projekti otseseks eesmärgiks on Narva transiitkoridori oluliste kitsaskohtade kõrvaldamine (sh läbilaskvuse parandamine), luues mugavad ning ohutud tingimused nii läbivale- kui kohalikule transpordile ja jalakäijate liikumiseks ning aidates kaasa kogu Narva linna keskkonna seisundi paranemiseks.

Projektiga teostatakse tänavate laiendamine ja ristmike rekonstrueerimine.

Alljärgnevas tabelis on toodud välja andmed tänavate laiendamise ja ristmike rekonstrueerimise kohta, kus kaasneb uue katendi ehitus.

Objekti nimetus, (asukoha täpsustus)	Algus	Lõpp	Pikkus (m)
P. Kerese ja Rahu tn			
P. Kerese tänav (lõik Paul Kerese väljak – Rahu tänavale suunduv ramp R1)	0+31	21+40	2109
Rahu tänav (viadukt – Tallinna mnt ristmik)	0+56	14+14	1358
Ramp R1 (P. Kerese tn – Rahu tn)	0+28	1+92	164
Ramp R2 (Rahu tn - P. Kerese tn, sh. viadukti alune lõik)	0+32	3+78	346
P. Kerese tn / R1 ringristmik			95
Kokku			4072
Paul Kerese väljaku ringristmik ja seotud tänavad			
Turboring			150
Tallinna mnt	0+27	2+13	186
A.Puškini tn (põhjapoolne haru)	0+18	0+87	69
Tuleviku tn			60
Peetri platsi ühendus	0+23	1+62	139
A.Puškini tn (lõunapoolne haru)			63
Kokku			667

Projekti raames teostatakse ka tänavate remont, millega kaasneb uue ülekatte ehitus Rahu tn viaduktil kogupikkusega 51 m.

Liikluskorralduse muudatused

Liikluskorraldus P. Kerese tänaval ja Rahu tänaval lahendatakse järgnevalt:

- Läbivate sõiduradade arv 2+1. P. Kerese tänaval on piiripunkti suunas on 2 rada (suurem radade arv (2) on põhjusel, et Rahu tn 4a sõidukite ootealalt piirile liikumine on seotud kindla marsruudiga ja eelnevalt määratud piiriületuse kellaajaga).
- Piiripunktist Tallinna mnt suunas on P. Kerese tänaval 1 läbiv rada, kuna liiklejad ei ole seotud kellaajaliste kohustustega. Samuti on läbiva (piiriga seotud) liikluse sagedus väiksem ja rohkem hajutatud, sest sõidua autod ja bussid võivad piiripunktist lahkudes kasutada ka Tallinna maanteed.
- Rahu tänaval on 2+1 sõiduradade paigutus vastupidine. Rahu tänava 4a maha sõidust alates on Tallinna mnt suunas 2 sõidurada ja P. Kerese tänava suunas 1 sõidurada.
- Vasakpöördeks transiitkoridorist kõrvaltänavatesse ja maha sõitudele projekteeritakse lisarajad.

- Suurematesse kõrvaltänavatesse parempöörteks on projekteeritud lisarajad.
- Tänav keskjoonele, jalakäijate ülekäiguradadele ja vasakpöörde lisaradade tähistamiseks projekteeritakse pikisuunalised äärekiviga ohutussaared.
- Lähestikku asetsevate mahasõitude vasakpöörde lisaradasid eraldavad saared tähistatakse teekattemärgistusega ja kummipostidega.
- Kõik P. Kerese tänava ristumised ja enamuse Rahu tänava ristumisi kõrvaltänavatega (sh. jalakäijate ülekäigurajad) lahendatakse fooristmikena.
- Paul Kerese väljaku ja P. Kerese tänavale projekteeritakse kokku 10 fooristmikku (A. Puškini tn / Tuleviku tn, Linda tn (olemas oleva foori rekonstrueerimine), Energia tn, Suur-Aguli tn, Kreenholmi tn (olemas oleva foori rekonstrueerimine), Paul Kerese tänav J1, Võidu prospekt, Partisani tn, A-A. Tiimanni tn ja Peaalajaama tn).
- Rahu tänavale projekteeritakse kokku 3 fooristmikku (Rahu tn 4a mahasõit, Lääne tn ja Vahtra tn).
- Kõigil fooristmikel on jalakäijate liiklus tähistatud reguleeritud ülekäiguradadena.

Paul Kerese väljaku ringristmiku liikluskorraldus lahendatakse järgnevalt:

- Olemas olev 2-rajaline ringristmik (raadiusega 32 m) rekonstrueeritakse väiksema raadiusega turbo-ringristmikuks. Ringile suubuvad ja paremale pööravad ning ringilt väljuvad trajektoorid on omavahel kanaliseeritud füüsiliste (äärekivide) eraldussaarte abil.
- Tuleviku tn / A. Puškini tn põhjapoolse haru ristmik lahendatakse eraldiasetseva 3-külgse fooristmikuna. Parempöörde Tuleviku tänavale lahendatakse vabapöördena.
- Jalgteede ristumised ringristmiku ülejäänud harudega lahendatakse reguleerimata ülekäiguradadena.

Juurdepääsuteede sulgemine ja lisamine

Projektiga toimub P. Kerese tänava L2 juures Kreenholmi tänava 12 kinnistu (katastritunnus 51101:005:0016) mahasõidu sulgemine. Olemasolev sirge mahasõit P. Kerese tänavalt on liiga lähedal Kreenholmi tn ristmikule ja seetõttu likvideeritakse. Kreenholmi tn 12 juurdepääs P. Kerese tänavalt hakkab toimuma olemasolevalt Kreenholmi tn 20/22 kinnistu mahasõidult ja sellega ristuvalt uuel juurdepääsuteelt.

Rahu tänav L2-L3 Garaažiühistute juurdepääsuteed lahendatakse järgnevalt:

- Olemasolevad Rahu tn 17/19, Rahu tn 23, Rahu tn 27 ja Rahu tn 31 garaažide mahasõidud säilivad praeguses asukohas.
- Varem projekteeritud Rahu tn 27 ja Rahu tn 31 mahasõitude suunamine garaaži seintest 1,9-5 m kaugusel kavandatud kogujateele ning ühine mahasõit Rahu tänavale on ära jäetud.
- Säilivatele mahasõitudele on võimalik teha nii parem- kui vasakpöördeid kõigis suundades.
- Garaažide juurde pääsuks on Rahu tänaval kõigil säilivatele mahasõitudele eraldi lühikesed vasakpöörde lisarajad.
- Rahu tn 15 mahasõit likvideeritakse. Juurdepääsud jäävad Künka tänavalt, kolme olemasoleva mahasõidu kaudu.
- Künka tänav rekonstrueeritakse olemasolevate mahasõitude lõigul.

Rahu tänav J3 ja Rahu tänav 12 mahasõidud:

- Tänav vastasküljel olevad elamukvartali mahasõitude ristumiskohad Rahu tänav L3-ga nihutatakse 12 m võrra P. Kerese tänava poole, mis võimaldab projekteerida vasakpöörde lisarajad nii garaažide juurde kui ka elamukvartalisse pööramiseks.
- Nihutatud mahasõitude trass muutub kurvilisemaks, mis välistab liiga suurtel kiirustel jalgteed ületamist ja magistraaltänavale väljasõitu.

Jalakäijate liiklus:

- Rahu tn 27 mahasõidu juurde projekteeritakse täiendav ohutussaarega jalakäijate ülekäigurada.

Projektiga kavandatakse transiitteel olemas olevate tänavavalgustuse rekonstrueerimist ning uute valgustite lisamist. Transiitteel tekkiv sademevesi suunatakse sademevee kanalisatsiooni ärajuhtimise süsteemi.

Projekteeritakse pörkepiirded Rahu tänava liiklussõlme, nii viadukti alt läbimineva tee, kui ka kõrgel muldel asuva pealesõidu ja rampide serva. Sõidu- ja jalgteed eraldavad torupiirded Paul Kerese väljakul ja P. Kerese tänava alguses rekonstrueeritakse.

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 projektiala piirkonnast loodusvarade kasutust ei toimu. Projektiala piirkonnas loodusvarade kasutamisega seotud täiendav oluline 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.

4. PROJEKTI ASUKOHT JA MÕJUTATAV KESKKOND

Projekteeritav lõik asub Ida-Viru maakonnas Narva linnas (vt joonis 1.1, ptk 1).

Kultuurimälestiste riikliku registri andmete alusel jääb projektiga rekonstrueeritav Paul Kerese väljaku ringristmik osaliselt kinnismälestise Asulakoht (registri kood 27276) alale (vt joonis 4.1). Keskkonnaregistri andmetel ei jää projektiga hõlmatava lõigu mõjupiirkonda pärandkultuuri objekte.

Rekonstrueeritava Paul Kerese väljaku ringristmiku mõjupiirkonda jäävad keskkonnaregistri andmetel II kategooria kaitsealuste liikide veelendlase (KLO9104593), põhja-nahkhiire (KLO9104594), suurvidevlase (KLO9116590), pargi-nahkhiire (KLO9116591), kääbus-nahkhiire (KLO9116588) ja hõbe-nahkhiire (KLO9116589) leiukoht (vt joonis 4.2).

Lähim looduskaitsealune ala, Narva jõe alamjooksu hoiuala (KLO2000089) jääb keskkonnaregistri andmete alusel rekonstrueeritavast Paul Kerese väljaku ringristmikust üle 500 m kaugusele. Narva jõe alamjooksu hoiualaga ühtib Struuga loodusala (RAH0000602), mis kuulub Natura 2000 alade võrgustikku.

Kavandatava tegevuse vahetusse lähedusse ei jää ühtegi vääriselupaika.

Rekonstrueeritava lõigu mõjupiirkonda jääb kaks Sosnovski karuputke (VLL1004976 ja VLL1001278) leiukohta (vt joonis 4.3).

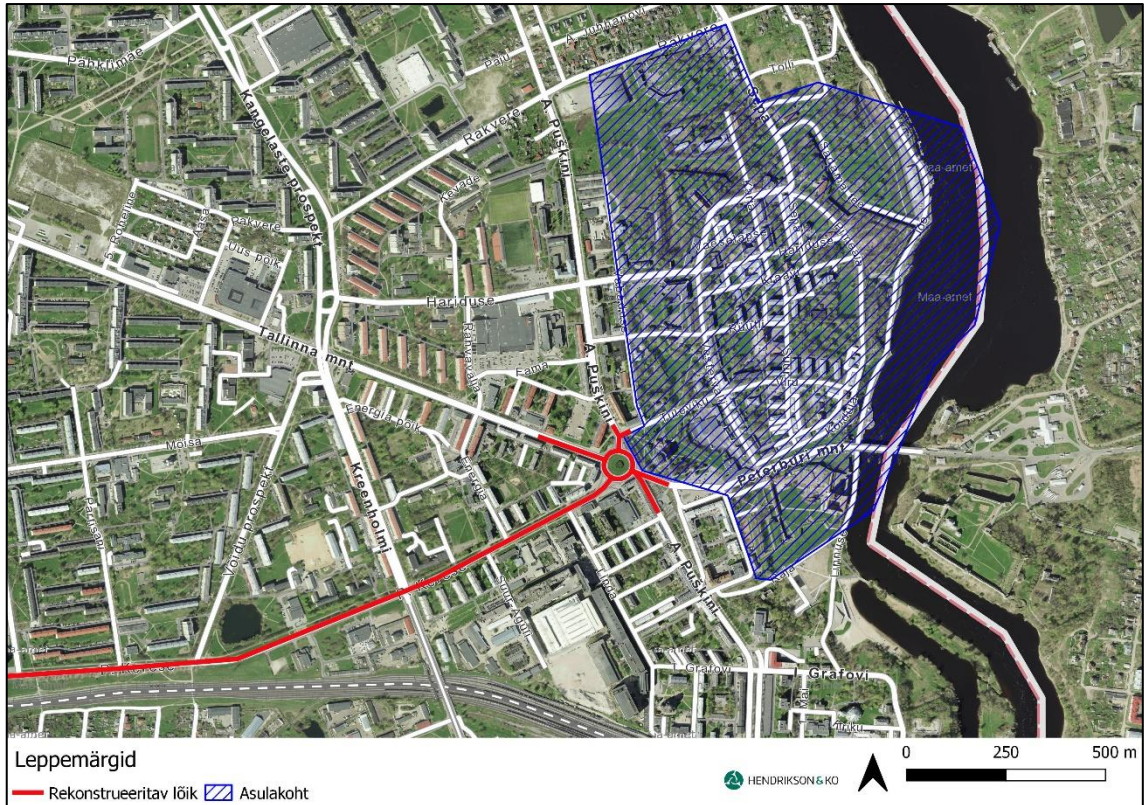
Kavandatav tegevuse mõjupiirkonda ei jää ühtegi voolu- ega seisuveekogu. Lähimad veekogud jäävad enam kui 450 m kaugusele lõunasse. Keskkonnaregistri andmetel ei jää kavandatava tegevuse mõjupiirkonda puurkaeve.

Maaparandussüsteemide registri alusel ei jää kavandatava tegevuse piirkonda ühtegi maaparandussüsteemi.

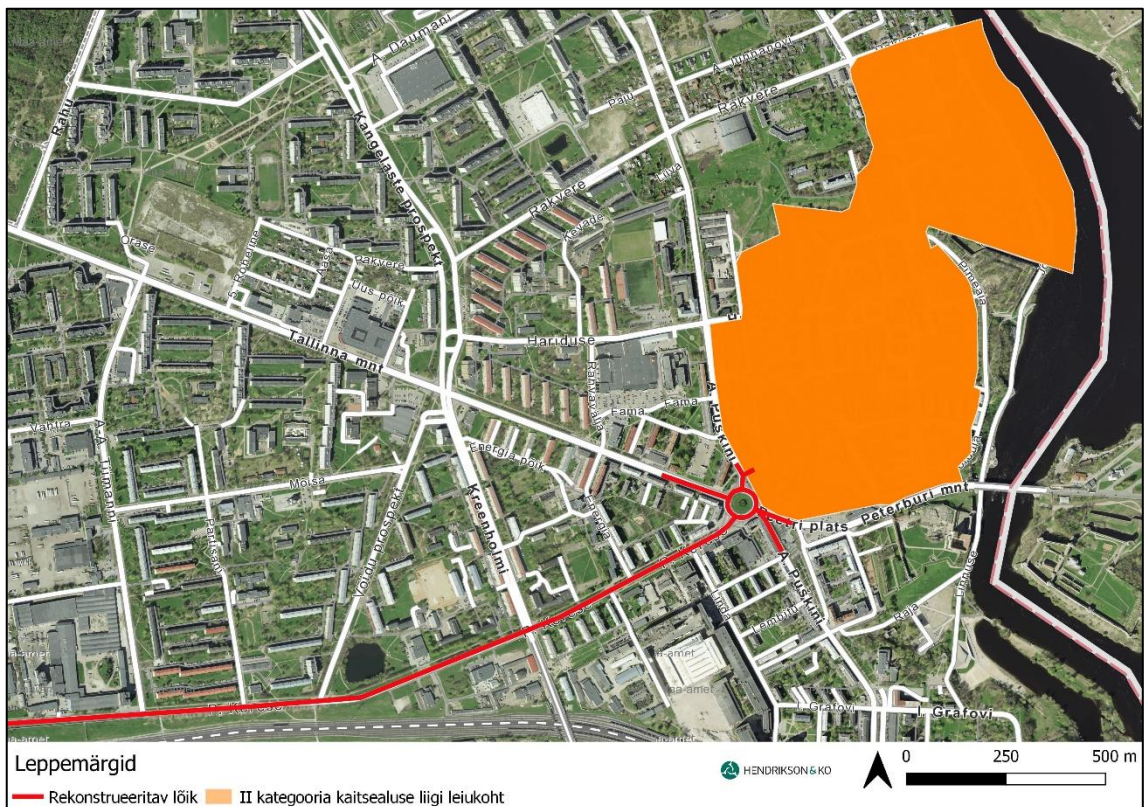
Projektiala paikneb terves ulatuses kaitsmata põhjaveega alal (vt joonis 4.4)

Narva linna üldplaneeringu⁴ „Soldino linnaosa ja Kerese linnaosa“ väljavõtte nr 3. kaardi alusel jääb kavandatav tegevus transpordi maale.

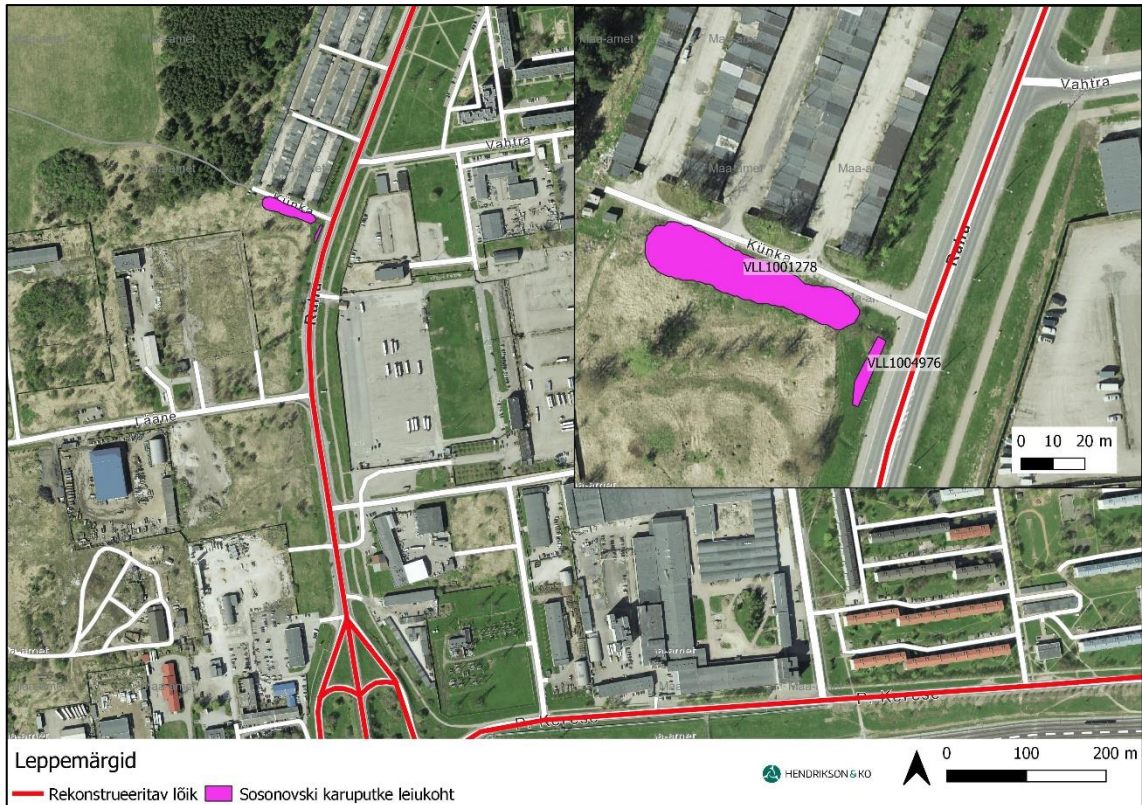
⁴ Kehtestatud Narva linnavolikogu 24.01.2012 otsusega nr 3.



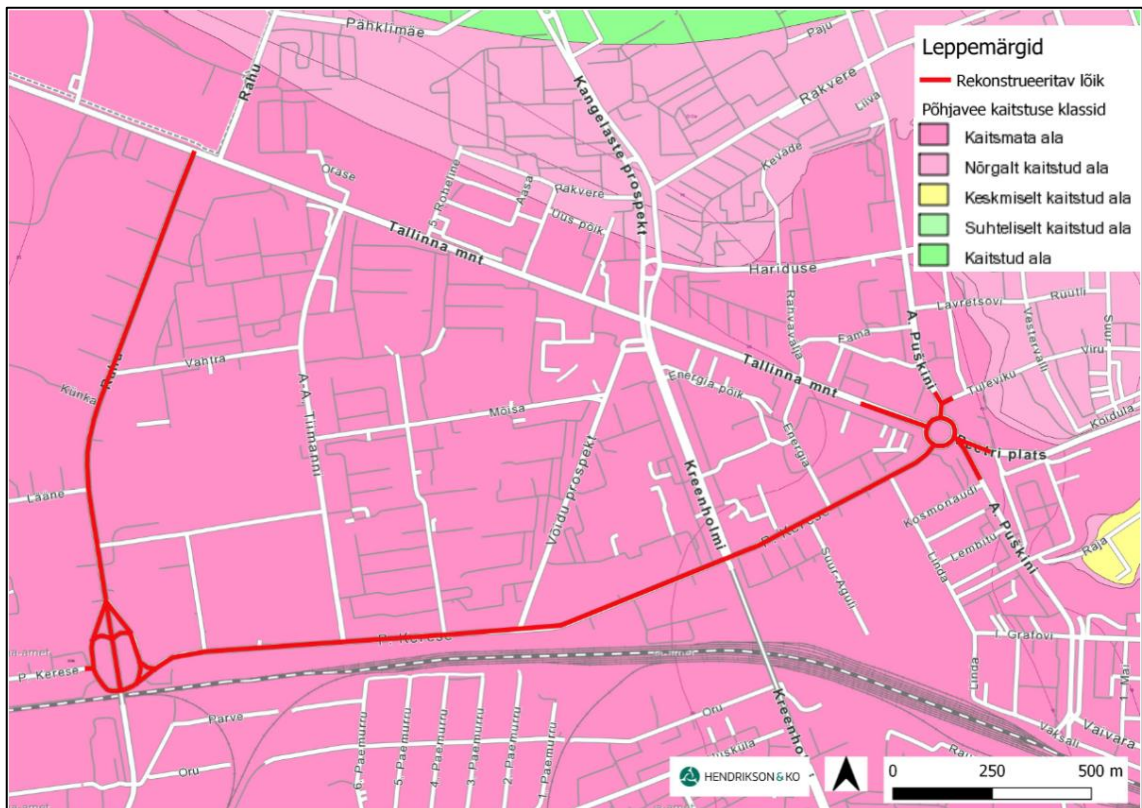
Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse lähedusse jääv kultuurimälestis. *Aluskaart: Maa-amet 2019*



Joonis 4.2 Kavandatava tegevuse paiknemine II kategooria kaitsealuse liigi leiukoha suhtes. *Aluskaart: Maa-amet 2019*



Joonis 4.3 Kavandatava tegevuse paiknemine sosnovski karuputke leiukohtade suhtes. Aluskaart: Maa-amet 2019



Joonis 4.4 Kavandatava tegevusega hõlmatava ala (tähistatud punase joonega) põhjavee looduslik kaitse. Aluskaart: Maa-amet 2019

5. VÕIMALIKU KESKKONNAMÕJU KIRJELDUS, HINNANG MÕJU OLULISUSELE

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (Narva transiitteede eelprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte transiitteel juba olemasoleva liikluse mõju. Kuna on tegemist juba olemasolevate tänavatega, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. Projektiga parandatakse liiklusohutust, millel on läbi õnnetuste ohu vähendamise inimese tervisele ka potentsiaalne soodne mõju.

Alljärgnevalt on välja toodud tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille puhul on kavandatava tegevuse iseloomu ja asukohta arvesse võttes ebasoodsa mõju avaldumise oht tõenäolisem (st, teeprojektide puhul tavalisem) või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 6.

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

5.1. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOSD ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA, MÕJU MAAKASUTUSELE

Kehtiv Narva linna üldplaneeringu⁵ „Soldino linnaosa ja Kerese linnaosa“ väljavõte nr 3. kaardi kohaselt jääb kavandatav tegevus transpordi maale. Tegemist on Narva linna sisese lõiguga, mida asula elanikud ning linna läbivad reisijad aktiivselt kasutavad.

Projektiga muudetakse juurdepäästeede asukohtasid, aga juurdepääsud kinnistutele tagatakse. Uusi alasid hõlmatakse minimaalselt, oluline mõju maakasutusele puudub.

5.2. MÕJU KAITSTAVATELE LOODUSOBJEKTIDELE

Kavandatava tegevuse mõjupiirkonda jääb II kategooria kaitsealuste nahkhiirte (täpsemalt loetletud ptk 4) leiukoht.

Vastavalt „*Nahkhiirte kaitse tegevuskavas*“ loetletud ohuteguritele on nahkhiirte üheks hukkumise põhjuseks liiklus. Projektiga ettenähtud tegevus asub juba olemasoleval sõiduteel. Lisaks ei kavandata projektiga tegevusi, mis otseselt tooks kaasa liiklustiheduse kasvu. Täiendavalt ei muudeta olemasoleval lõigul kehtestatud piirkiirust. Tulenevalt eeltoodust ei ole kavandava tegevusega olulise ebasooda mõju tekkimine tõenäoline.

Teiseks nahkhiirte ohuteguriks on valgusreostus, mida on käsitletud peatükis 5.8.

Teistele looduskaitsealastele objektidele ebasoodsat mõju ei kaasne, kuna need asuvad projektiga hõlmatavast alast piisavalt kaugel.

⁵ Kehtestatud Narva linnavolikogu 24.01.2012 otsusega nr 3.

5.3. VÕÕRLIIGID

Projektiga hõlmatava ala lähedal paikneb kaks sosnovski karuputke kolooniat (vt joonis 4.3, ptk 4), mis on ohtlik invasiivne võõrliik. Karuputke taimed on mitmeaastased ning üks taim võib toota kuni 100 000 seemet. Seemnealged valmivad edasi ka pärast taime maha niitmist (järelvalmivad) ja seemned püsivad idanemisvõimelised isegi 10 aastat. Seetõttu on väga oluline vältida karuputke taimede niitmist ja tagada karuputke kolooniates pinnasega toimetamisel selle teadlik ümberpaigutamine.

Keskkonnaamet on oma 21.11.2017 kirjas nr 7-9/17/6992 Maanteeametile andnud järgmised soovitused tee-ehitusperioodiks:

- Kuna viimastel aastatel on hoogustunud tee-ehitus, siis on mitmeid kolooniaid, mis on jäänud ehituse „alla“. Keskkonnaametil (KeA) puudub teave, mida tehakse pinnasega, mis eeldatavalt kooritakse ja mis sisaldab nii karuputke seemneid kui juuri. Kuigi seadusandlus ei nõua võõrliikide leiukohas tegevuse kooskõlastamist, oleks väga vajalik nii Keskkonnaameti kui Maanteeameti poolt sellele tähelepanu pöörata.
- Karuputke koloonia pinnase koorimisel tuleks pinnas võimalusel paigutada tee äärde kindlasse kohta ehitustööde lõpufaasis (mullatööd) või viia täiesti uude kokkulepitud kohta (nt lähimasse teadaolevasse kolooniasse riigimaal).
- Kõige kindlam oleks enne tööde algust objektil koostöös Keskkonnaameti spetsialistiga eemaldada kõigepealt karuputke seemnete ja juurtega pinnas, et see ei läheks segamini ülejäänud pinnasega ja laotada Keskkonnaameti spetsialisti poolt ette näidatud kohta. Nii saab vältida karuputke levimist täiesti uutesse kohtadesse.

5.4. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

Kultuurimälestiste riikliku registri andmete alusel jääb kavandatav tegevus osaliselt kinnismälestise Asulakoht (registri kood 27276) alale (vt joonis 4.1, ptk 4).

Asulakoha piires tööde teostamiseks on vastavalt muinsuskaitseaduse § 52-53 vaja taotleda Muinsuskaitseametilt tööde tegemise luba.

Kui tööde ajal avastatakse arheoloogiline kultuurkiht või maasse mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid, tuleb muinsuskaitseaduse § 33 (1) alusel töö peatada, säilitada koht muutmata kujul ning sellest viivitamata teavitada Muinsuskaitseametit.

Kavandatava tegevuse mõjupiirkonda ei jää keskkonnaregistri andmetel ühtegi pärandkultuurilist objekti.

5.5. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Rekonstrueeritava lõigu mõjupiirkonda ei jää ühtegi suurkaevu, lähim asub Paul Kerese väljaku ringteest üle 300 m kaugusel. Samuti ei jää kavandatava tegevuse mõjupiirkonda voolu- ega seisuveekogusid.

Rekonstrueeritava teelõigu mõjupiirkonda ei jää ühtegi maaparandussüsteemi ning seega puudub oluline ebasoodne mõju ka piirkonna maaparandussüsteemile.

Vastavalt seletuskirjale juhitakse kõvakatttega pindadel tekkiv sademevesi Paul Kerese ja Rahu tänavale rajatavasse sademevee kanalisatsiooni ärajuhtimise süsteemi.

Kavandatud tegevus paikneb looduslikult kaitsmata põhjaveega alal (vt joonis 4.4, ptk 4).

Seega on väga oluline pöörata tähelepanu ehitusaegse veereostuse ohu vältimisele. Ehitustegevuse ajal peavad ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kaugemale kui 50 m kaevudest. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja (põhja)vette.

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

5.6. MÜRA

Projektiga kavandatakse olemasoleva tee rekonstrueerimist ning sellega ei nihku sõidutee oluliselt lähemale elamutele ega muudele müratundlikele objektidele, seega ehituse järgselt ei kaasne kavandatud tegevusega olulist ebasoodsat mõju piirkonna müraolukorrale. Sõidutee uus kate võib mürateket ka vähendada.

Ehitusaegse müra mõju leevendamiseks tuleb mürarikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

5.7. ÕHUKVALITEET

Projektiga ei nähta ka ette tegevusi, mis oluliselt suurendaks liiklusest tingitud õhusaastet. Oluline ebasoodne mõju õhukvaliteedile puudub. Pigem võib projektil olla õhukvaliteedile ka soodne mõju, liikluse sujuvamaks muutmise läbi.

Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Majapidamiste läheduses tuleb vältida ehitusaegse tolmu levikut teeäärse asustuse territooriumitele, vajadusel tolmaavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

5.8. VALGUSREOSTUS

Põhiprojekti koosseisus teostatakse tänavavalgustuse rekonstrueerimine ning uute valgustite lisamine.

Kavandatud tegevuse mõjupiirkonda jääb II kategooria kaitsealuste nahkhiirte (täpsemalt loetletud ptk 4) leiukoht. Vastavalt „*Nahkhiirlaste kaitse tegevuskavas*“ loetletud ohuteguritele on valgusreostus nahkhiirtele üheks ohuteguriks. Õine liiga intensiivne valgustus (parkides, kõnniteedel ja mujal, eriti talvitumispaikade sissepääsude ja varjepaikade juures) on nahkhiirtele häiriv ja nad väldivad liigvalgustatud piirkondi. Kui tugev valgustus tekitatakse nahkhiirte kolooniate sissepääsuavade lähedale, võib see ligi meelitada röövlind, kes nii lihtsa vaevaga nahkhiiri püüda saavad. Et aga vältida valgustuse negatiivset mõju, tuleks kõnniteedel, teeäärtes ja parkides kasutada madalama asetusega nõrku lampe, mis valgustavad piisavalt tänavaid ja kergliiklusteid, aga mitte puude võrasid ja eemalolevaid põõsaid.

Järgides eelpool kirjeldatud soovitusi ning tulenevalt asjaolust, et enamus kavandatava tegevusega hõlmatavast alast jääb nahkhiirte leiukohast eemale, ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist.

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

5.9. 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 tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Ohtlikud jäätmed (ka ehitustööde käigus leitavad) tuleb koguda muudest jäätmetest eraldi ning üle anda ohtlike jäätmete käitlemise litsentsi (ja lisaks veel jäätmeluba või kompleksluba) omavatele ettevõtetele.

Tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid ning tekkivad jäätmed tuleb ladustada sinna. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata (näit vana teekatend ja -muldkeha), tuleb ladustada selleks spetsiaalselt määratud ajutisse ladustamiskohta. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.

5.10. AVARIIOLOKORRAD

Ehitusperioodil tuleb avariiolekordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Avariist ja keskkonnareostuse riskist peab koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnainspeksiooni.

6. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Narva transiitteede projekti puhul pole 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 sobiva projektlahendusega ja korrektsete töömeetoditega.

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

Meetmed projekti koostamisele:

- Projektiga hõlmatava ala mõjupiirkonda jääb kultuurimälestiste riikliku registri andmete alusel kinnismälestis Asulakoht (registri kood 27276, vt joonis 4.1, ptk 4). Asulakoha piires tööde teostamiseks on vastavalt muinsuskaitseaduse § 52-53 vaja taotleda Muinsuskaitseametilt tööde tegemise luba..
- Et vältida valgusreostust, tuleb valgustuse projekteerimisel 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.

Meetmed ehitustegevuseks:

- Sosnovski karuputke leiukohtade juures (VLL1004976 ja VLL1001278, vt joonis 4.3) pinnasetööde tegemisel tuleks enne tööde algust objektil koostöös Keskkonnaameti spetsialistiga eemaldada kõigepealt karuputke seemnete ja juurtega pinnas, et see ei läheks segamini ülejäänud pinnasega ja laotada Keskkonnaameti spetsialisti poolt ette näidatud kohta. Nii saab vältida karuputke levimist täiesti uutesse kohtadesse.
- Karuputke koloonia pinnase koorimisel tuleks pinnas võimalusel paigutada tee äärde kindlasse kohta ehitustööde lõpufaasis (mullatööd) või viia täiesti uude kokkulepitud kohta (nt lähimasse teadaolevasse kolooniasse riigimaal).
- Kui tööde ajal avastatakse arheoloogiline kultuurikiht või maasse mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid, tuleb muinsuskaitseaduse § 33 (1) alusel töö peatada, säilitada koht muutmata kujul ning sellest viivitamata teavitama Muinsuskaitseametit.
- Ehitustegevuse ajal peavad ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kaugemale kui 50 m kaevudest.
- Ehitusaegse müra mõju leevendamiseks tuleb mürarikkaid ehitustöid teostada päeval ajal. 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. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Majapidamiste läheduses tuleb vältida ehitusaegse tolmu levikut teeäärse asustuse territooriumitele, vajadusel tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustades.

- Jäätmeteket tuleb võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus. Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Ohtlikud jäätmed (ka ehitustööde käigus leitavad) tuleb koguda muudest jäätmetest eraldi ning üle anda ohtlike jäätmete käitlemise litsentsi (ja lisaks veel jäätmeluba või kompleksluba) omavatele ettevõtetele.
- Tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid ning tekkivad jäätmed tuleb ladustada sinna. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata (näit vana teekatend ja -muldkeha), tuleb ladustada selleks spetsiaalselt määratud ajutisse ladustamiskohta. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Ehitusperioodil tuleb avariilukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Avariist ja keskkonnareostuse riskist peab kohe teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnainspektsiooni.