

Töö number
Tellija
Konsultant

2017-0111
Maanteeamet
Skepast&Puhkim OÜ
Laki 34, 12915 Tallinn
Telefon: +372 664 5808
e-post: info@skpk.ee
Registrikood: 11255795

Kuupäev

Jaanuar 2018

PÕHIMAANTEE NR 4 (E67) TALLINN–PÄRNU–IKLA KM 133,4– 143 PÄRNU–UULU LÕIGU PÕHIPROJEKTI KESKKONNAMÕJU HINDAMINE (KMH)

PROGRAMM



Version **2 (eelnõu avalikustamisele)**
Kuupäev **25.01.2018**
Koostanud **Eike Riis, Raimo Pajula**

Esikaane foto: Google Maps tänavavaade (väljavõte)

Projekti nr 2017-0111

SKEPAST&PUHKIM OÜ
Laki 34
12915 Tallinn
Registrikood 11255795
tel +372 664 5808
e-mail info@skpk.ee
www.skpk.ee

SISUKORD

1.	SISSEJUHATUS.....	5
2.	KMH OSAPOOLED	7
3.	KAVANDATAV TEGEVUS.....	8
3.1.	Kavandatava tegevuse eesmärk.....	8
3.2.	Kavandatava tegevuse asukoht.....	8
3.3.	Kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus	9
4.	KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOS STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA	13
4.1.	Via Baltica teemaplaneering ja KSH.....	13
4.2.	Pärnu maakonnaplaneering 2030+	13
4.3.	Pärnu maakonna teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnaningimused“	15
4.4.	Pärnu linna üldplaneering.....	15
4.5.	Tahkuranna valla üldplaneering ja arengukava	16
5.	EELDATAVALT MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS	17
5.1.	Looduskeskkond	17
5.1.1.	Piirkonna reljeef ja geoloogiline ehitus	17
5.1.2.	Maardlad.....	17
5.1.3.	Põhja- ja pinnavesi.....	18
5.1.4.	Kaitstavad loodusobjektid	20
5.1.5.	Taimestik ja loomastik.....	23
5.1.6.	Roheline võrgustik	23
5.1.7.	Puhkealad ja -metsad.....	24
5.2.	Välisõhu seisund, müra ja vibratsioon.....	25
5.3.	Kultuuriline keskkond	25
5.3.1.	Kultuurimälestised	25
5.3.2.	Pärandkultuuriobjektid.....	26
5.3.3.	Väärtuslikud maastikud.....	26
5.4.	Sotsiaal-majanduslik keskkond	27
5.4.1.	Asustus ja maakasutus	27
5.4.2.	Tehniline taristu.....	28
6.	HINDAMISMETOODIKA KIRJELDUS.....	33
7.	NATURA 2000 HINDAMINE.....	37
7.1.	Teave kavandatava tegevuse kohta.....	37
7.2.	Natura 2000 alade iseloomustused	38
7.2.1.	Pärnu loodusala	38
7.2.2.	Uulu-Võiste loodusala	39
7.3.	Tõenäoliselt oluliste mõjude prognoosimine.....	40
8.	EELDATAVALT KAASNEV OLULINE KESKKONNAMÕJU	41
8.1.	KMH eelhindangu tulemused	41
8.2.	Mõjuala ulatus ja KMH käsitusala	42
8.3.	Mõjuallikad.....	43
8.4.	Mõjutatavad keskkonnaelemendid lähtudes eeldatava mõju olulisusest.....	43
8.4.1.	Looduskeskkond	44
8.4.2.	Välisõhu seisund, müra ja vibratsioon.....	45
8.4.3.	Kultuuriline keskkond	46
8.4.4.	Mõju inimeste tervisele, heaolule ja varale	46

8.4.5.	Jäätmeteke	47
9.	KMH KOOSTAMISE JA MENETLEMISE AJAKAVA	48
10.	AVALIKKUSE KAASAMINE JA ÜLEVAADE KMH PROGRAMMI AVALIKUSTAMISEST	52
10.1.	Kavandatava tegevuse elluviimisega seotud mõjutatud/huvitatud asutused ja isikud ning nende teavitamine	52
10.2.	Ülevaade seisukohtadest KMH programmi kohta	53
10.3.	Ülevaade KMH programmi avalikustamisest ja selle tulemustest	56
11.	KMH LÄHTEMATERJALID	57

LISAD

- Lisa 1. Maanteeameti 04.12.2017.a otsus nr 0018: Riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu ehituse põhiprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõjude hindamise algatamine
- Lisa 2. Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhindang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017)
- Lisa 3. Seisukohad KMH programmi kohta
- Lisa 4. KMH programmi avalikustamise käigus laekunud kirjad ja vastuskirjad neile (*lisatakse pärast avalikustamist*)
- Lisa 5. KMH programmi avaliku arutelu protokoll koos osavõtjate nimekirjaga (*lisatakse pärast avalikustamist*)

KASUTATUD LÜHENDEID

EELIS	Eesti Looduse Infosüsteem
EHR	Ehitisregister
KeA	Keskkonnaamet
KeHJS	keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus
KeÜS	keskkonnaseadustiku üldosa seadus
KMH	keskkonnamõju hindamine
KSH	keskkonnamõju strateegiline hindamine
LV	linnavalitsus
MKA	maastikukaitseala
MP	maakonnaplaneering
VV	vallavalitsus

1. Sissejuhatus

Maanteeamet algatas 04.12.2017.a otsusega nr 0018 (vt Lisa 1) riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu ehituse põhiprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõjude hindamise (KMH).

KMH on algatatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS)¹ § 6¹ kohases eelhindangus (vt Lisa 2) toodud põhjendustel. Eelhindamise tulemusel jõuti järeldusele, et põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projektiga kavandatud tegevustel on eeldatavasti suur mõju. Kõige otsesemalt olemasolevat olukorda muutev mõju avaldub 2+2 sõidurajaga tee rajamiseks vajaliku muldkeha laiendamise ning tee juurde kuuluva infrastruktuuri rajamisega (füüsiline mõju maakasutusele looduskaitsealustel aladel, sh Natura 2000 võrgustikku kuuluvatel aladel ning nende vahetust läheduses).

Kavandatava tegevuse eesmärk on põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 liiklusohutuse taseme tõstmine. Projektiga nähakse ette põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringuga kavandatud trassi asukohas eeldatavasti 2+2 lahendusega põhimaantee projekteerimist.

Keskkonnamõju hindamise eesmärk on anda tegevusloa (ehitusloa) andjale teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalselt alternatiivsete võimalustega kaasneva keskkonnamõju kohta ning kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut.

KMH programmi sisu määrab KeHJS-e § 13:

- 1) kavandatava tegevuse eesmärk ja täpne asukoht;
- 2) kavandatava tegevuse ja selle reaalselt alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus;
- 3) eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldus;
- 4) kavandatava tegevuse seos strateegiliste planeerimisdokumentidega;
- 5) teave kavandatava tegevuse ja selle reaalselt alternatiivsete võimalustega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju, eeldatavate mõjuallikate, mõjuala suuruse ning mõjutatavate keskkonnamelementide kohta;
- 6) keskkonnamõju hindamisel kasutatava hindamismetoodika kirjeldus, sealhulgas teave keskkonnamõju hindamiseks vajalike uuringute kohta;
- 7) kavandatava tegevuse ja selle reaalselt alternatiivsete võimaluste keskkonnamõju hindamise ning selle tulemuste avalikustamise ajakava;
- 8) andmed arendaja kohta ning juhteksperdi nimi või ekspertiühma koosseis, nimetades ja põhjendades, milliseid valdkondi ja millist mõju hakkab iga rühma kuuluv isik hindama;
- 9) asjaomaste asutuste loetelu koos menetluse kaasamise põhjendusega;
- 10) tegevusloa taotluse koopia.

Selgituseks KeHJS-e § 13 punkti 10 kohta: kuna projekteerimistingimuste menetlemine toimub Maanteeameti huvidest lähtuvalt, siis tegevusloa taotlust antud juhul ei esitata, sest huvitatud osapool (arendaja) ja menetleja/haldusorgan (otsustaja) on sama juriidiline isik. Aluseks on haldusmenetluse seaduse § 35 lg 1 p 2, mille kohaselt haldusmenetlus haldusakti andmiseks või toimingu sooritamiseks algab haldusorgani initsiatiivil algatatud haldusmenetluses menetlusosalise teavitamisega menetlusest.

KMH läbiviimisel, sh KMH programmi koostamisel, lähtutakse ka KMH algatamise otsusest (vt Lisa 1) ning selle aluseks olevast eelhindangust² (vt Lisa 2).

¹ Elektrooniline Riigi Teataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/130122015018?leiaKehtiv>

² Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhindang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017)

Käesolevas KMH protsessis on otsustaja (pädev asutus) ning arendaja (isik, kes kavandab tegevust ja soovib seda ellu viia) Maanteeamet. Ehitusprojekti (eelprojekti ja põhiprojekti) koostaja ning KMH läbiviija on Skepast&Puhkim OÜ.

KMH algatamise otsusega, KMH programmiga (selle esitamisel avalikustamisele) ning KMH programmi menetlusdokumentidega on võimalik tutvuda Maanteeametis (Teelise 4, 10916 Tallinn). Täiendavat teavet KMH koostamise korraldamise kohta saab Maanteeametist (kontaktisik: keskkonnatalituse juhataja Villu Lükk, tel 6119368, e-post: villu.lykk@mnt.ee).

2. KMH osapooled

KMH osapooled vt Tabel 1.

Tabel 1. KMH osapooled

Osapool	Asutus	Kontaktisik	Kontaktandmed
Otsustaja*	Maanteeamet	Villu Lükk, keskkonnatalituse juhataja	Teelise 4, 10916 Tallinn tel 6119368 villu.lykk@mnt.ee
Arendaja	Maanteeamet	Rašid Pulatov, planeeringute osakonna projektijuht	Teelise 4, 10916 Tallinn tel 6119370, 5305 5298 rasid.pulatov@mnt.ee
Ekspert (KMH läbiviija)	Skepast&Puhkim OÜ	Eike Riis, vanemkonsultant	Laki 34, 12915 Tallinn tel 698 8365 eike.riis@skpk.ee

* KMH programmi ja aruande nõuetele vastavaks tunnistamise otsuse tegija

KMH-d viib läbi Skepast&Puhkim OÜ. KMH juhtekspert on Eike Riis (Skepast&Puhkim OÜ, vanemkonsultant; MSc bioloogias (TÜ); keskkonnamõju hindamise litsents KMH0154, kehtiv kuni 19.09.2021).

KMH eksperdirühma liikmed on:

- Eike Riis, vanemkonsultant – valdkonnad: sotsiaal-majanduslik keskkond (mõju inimese tervisele); kaitstav loodus, sh Natura 2000; veekaitse; kultuuriline keskkond;
- Raimo Pajula, keskkonnaekspert – MSc geoökoloogia (TPedI); valdkonnad: elustik, ökoloogia ja kaitstav loodus, sh Natura 2000;
- Maria Oravas, spetsialist – MSc keskkonnakorraldus ja puhtam tootmine (TTÜ); valdkond: müra;
- Kertu Arumetsa – MSc keskkonnatehnika (TTÜ); valdkonnad: hüdrogeoloogia, hüdroloogia, sademevee ärajuhtimine;
- Marju Kaivapalu, projektijuht-keskkonnaspetsialist – MSc keemia ja keskkonnakaitse tehnoloogia (TTÜ); valdkond: välisõhu saaste;
- Hendrik Puhkim, MSc geograafias (Joseph Fourier ülikool) – sotsiaal-majanduslik keskkond (mõju inimeste heaolule ja varale).

Vajadusel kaasatakse töö käigus ka teisi eksperte.

KMH menetlusprotsessi kaasatakse ajaomased asutused ja isikud, keda kavandatud tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle tegevuse vastu (vt ptk 10.1).

3. Kavandatav tegevus

3.1. Kavandatava tegevuse eesmärk

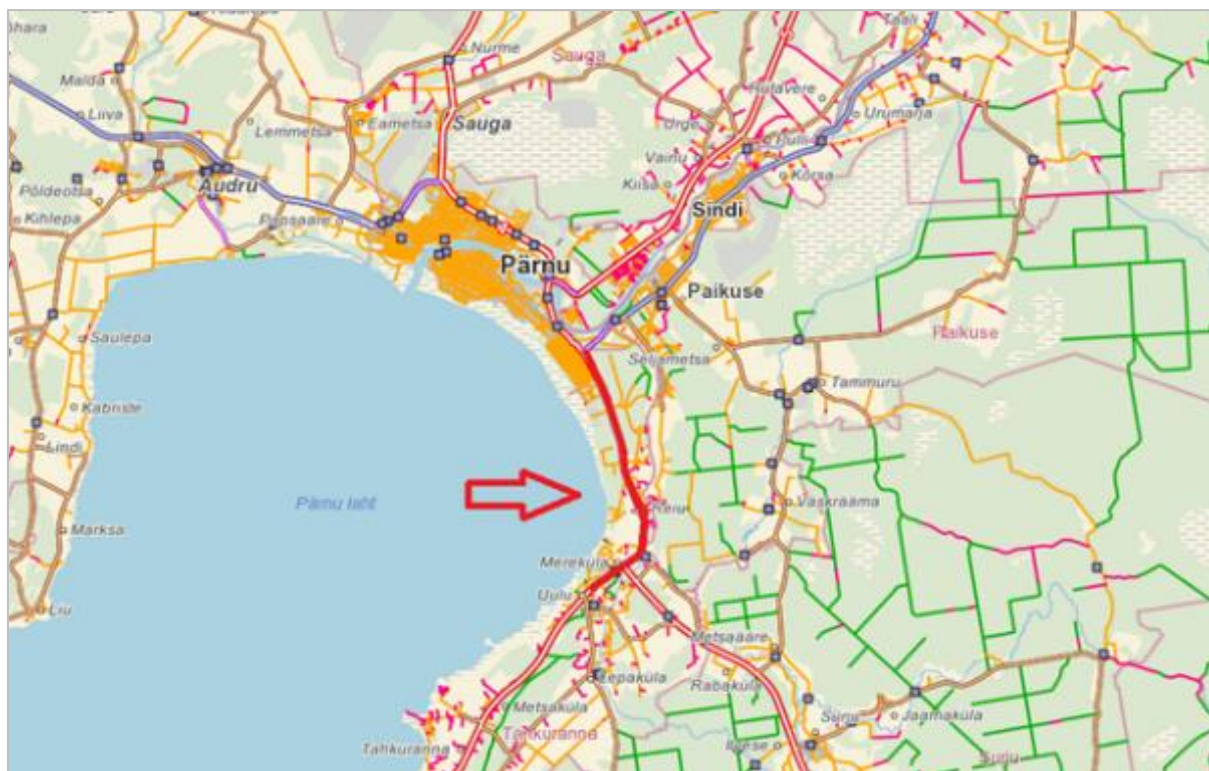
Kavandatava tegevuse eesmärk on põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 liiklusohutuse taseme tõstmine.

Nimetatud maanteelõigul on mitmeid ristmikke ja mahasõite, mis tekitavad põhimaanteel liiklusohutu. Projektiga nähakse ette põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringuga kavandatud trassi asukohas eeldatavasti 2+2 lahendusega põhimaantee projekteerimist.

Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla kuulub üleeuroopalisse transpordivõrgustikku TEN-T. Euroopa teedevõrgus kannab maantee tähistust E67 ning kuulub I Pan-Euroopa transpordikoridori (nn Kreeta koridor), mis on Eesti, Läti, Leedu ja Soome jaoks üheks oluliseks väljapääsuks Kesk-Euroopasse.

3.2. Kavandatava tegevuse asukoht

Projekteeritav maanteelõik asub Pärnu maakonnas Pärnu linna ja Häädemeeste valla³ territooriumil (vt Joonis 1).



Joonis 1. Projekteeritava maanteelõigu asukohaskeem⁴

Projekteeritav maanteelõik algab Pärnu linna kaguosast Rii mnt ja Paide mnt (tugimaantee nr 59 Pärnu–Tori) ristmikult, kulgeb kuni Laane tn ristmikuni Pärnu linna territooriumil ning sealt edasi

³ Enne haldusreformi Tahkuranna valla territoorium

⁴ Allikas: Hankedokumendid. Lisa III. Tehniline kirjeldus

Häädemeeste valla territooriumil. Projekteeritav maanteelõik lõpeb Uulu külas enne ristumist Soometsa teega (kohalik tee nr 8480030).

3.3. Kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus

Kavandatav tegevus

Projekteerimisel tuleb juhinduda Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustavast teemaplaneeringust „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0” ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruandest. Teemaplaneering on kehtestatud Pärnu maavanema 01.10.2012 korraldusega nr 529. Teemaplaneeringu ja KSH materjalid on kättesaadavad Pärnu Maavalitsuse kodulehel⁵.

Projektiga nähakse ette põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringuga kavandatud trassi asukohas eeldatavasti 2+2 lahendusega põhimaantee projekteerimist (vt Joonis 2).

- Alates Riia mnt–Rannametsa tee ristmikust (km 135) kuni Uulu ristmikuni on Via Baltica trass planeeritud I klassi maanteena. Km-l 138, Posti tee ja Reiu kooli teega ristumise piirkonnas, on ette nähtud eritasandilise Tõllapulga liiklussõlme rajamine osaliselt Natura 2000 ala Pärnu maastikukaitseala piiridesse. Planeeritava Tõllapulga liiklussõlme asukoht on kooskõlas Tahkuranna valla üldplaneeringuga⁶. See liiklussõlm on peamine ristmik, mis ühendab Reiu küla Via Balticast kahel pool paiknevaid elamupiirkondi Pärnu linnaga, selle ristmiku kaudu lahendatakse ka pääs Lottemaale.
- Järgmine eritasandilise liiklussõlm on ette nähtud km-l 141, s.o kohas, kuhu jõuab tulevikus Pärnu suure ümbersõidu trass. Selle väljaehitamine toimuks koos Pärnu suure ümbersõidu rajamisega. Veel kilomeeter Ikla poole ristub Via Baltica põhimaanteega nr 6 Valga–Uulu. Sellise väikese vahekauguse pärast tuleks kaks ristmikku ühendada, olukorra teeb keeruliseks asjaolu, et need teed rajatakse erinevatel ajahetkedel: ümbersõit saab teoks alles siis, kui olemasoleval Via Baltical liiklemine läbi Pärnu linna muutub niivõrd, et nõuab vähemalt veoautode liikluse ümbersuunamist.
- Paide mnt ristmikust kuni Reiu kooli tee lõiguni km-l 133,2–137,0 toimub olemasoleva maantee laiendamine mere suunas. Häädemeeste valda jäävas lõigus Pärnu linna piirist kuni Posti teeni, mis külgneb Pärnu maastikukaitsealaga, hõlmab tee laiendus kaitseala serva.
- Teemaplaneeringuga on ette nähtud Via Baltica trassi nihutamine olemasoleva tee suhtes mere poole nii, et praeguse tee ja uue trassi vahelisel alal oleks võimalik äri- ja tootmistegevuse arendamine ning mere pool kavandatud puhkepiirkonna rajamine (golfiväljakud, Reiu rand, Lottemaa jms) – vt Joonis 3. Praeguse maantee ja Reiu jõe vahelisel alal paranevad võimalused elamupiirkonna edasiseks arenguks. Reiu õgvendus on vajalik eelkõige tee geomeetria vastavusse viimiseks I klassi maanteele esitatavate nõuetega. Praegu on sellel lõigul kaks alla 500 m raadiusega kurvi, projekteerimismõõnide kohaselt on nõutav vähemalt 1430 m kurviraadius.

⁵ <http://parnu.maavalitsus.ee/et/pohimaantee-nr-4-e67-tallinn-parnu-ikla-via-baltica-trassi-asukoha-tapsustamine-km-92-0-170-0> (20.11.2017); pärast Pärnu Maavalitsuste liikvideerimist täpsustatakse vajadusel, kust nimetatud teemaplaneering edaspidi kättesaadav on

⁶ Kehtestatud Tahkuranna Vallavolikogu 31.05.2012.a määrusega nr 11



Joonis 2. Projekteeritav maanteelõik. Allikas: teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“



Joonis 3. Projekteeritava maantee paiknemine Reiu jõe piirkonnas. Allikas: teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“

Kavandatava tegevuse reaalsed alternatiivsed võimalused

Alternatiivid peavad olema reaalsed, st vastama õigusaktide nõuetele, olema tehniliselt ja majanduslikult teostatavad, võimaldama tegevuse eesmärgi saavutamist mõistliku aja ja vahenditega ning arendaja peaks olema valmis pakutud alternatiive ellu viima.

Käesolevas KMH-s ei käsitleta teelõigu alternatiivseid asukohti, sest tee asukoht on määratud Pärnu maavanema 01.10.2012 korraldusega nr 529 kehtestatud Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“.

Kui projekteerimise ja KMH läbiviimise käigus selgub vajadus erinevate alternatiivsete lahenduste väljatöötamiseks, siis seda käsitletakse töö käigus. KMH programmi koostamise ajaks selliseid alternatiivseid lahendusi ei ole välja töötatud. Kui KMH käigus tekib tõenäoliselt oluline

keskkonnamõju ilmnemisel vajadus välja töötada leevendavaid meetmeid, siis teatud juhtudel võib neid käsitleda ka (alam)alternatiividenä.

Kavandatavat tegevust hinnatakse võrdluses 0-alternatiiviga (st olemasoleva olukorraga, kui maanteelõiku ei laiendata ja liiklussõlmi ringi ei ehitata).

4. Kavandatava tegevuse seos strateegiliste planeerimisdokumentidega

Järgnevates peatükkides on toodud kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning teadaolevate lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega.

4.1. Via Baltica teemaplaneering ja KSH

Vastavalt projekteerimise lähteülesandele toimub projektlahenduse koostamine lähtuvalt Pärnu maavanema 01.10.2012 korraldusega nr 529 kehtestatud Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustavast teemaplaneeringust „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“ ning selle juurde kuuluvast KSH aruandest. Seega peab kavandatav tegevus olema nende dokumentidega kooskõlas.

Kavandatava tegevuse mõjusid on käsitletud E67 Tallinn–Pärnu–Ikla maantee km 92,0–170,0 asukoha täpsustamise teemaplaneeringu KSH aruandes.⁷ KSH ei välista käesoleva projektiga kavandatavat tegevust.

Vastavalt KSH aruandele tuleb teemaplaneeringu elluviimisel kõikides järgmistes etappides arvestada KSH-s täpsustatud keskkonnanägemusi ja leevendavaid meetmeid. Üheks olulisemaks, käesoleva projektiga seotud tingimuseks on nõue, et Pärnu-Uulu vahelises lõigus tuleb I klassi maantee rajada sellise arvestusega, et praegust maanteega idas piirnevat Pärnu maastikukaitsealal luitemetsa ja vana loodusmetsa, kus on ühtlasi mitmete kaitsealuste taimeliikide kasvukohad, ei kahjustata, st maantee laiendust on võimalik rajada mere poole. Vältida tuleb ehitusmasinate liikumist praeguse maanteega idas piirneval alal. I klassi maantee rajamise eelduseks Pärnu-Uulu vahelises lõigus Pärnu maastikukaitseala kohal on Pärnu maastikukaitseala piiride korrigeerimine tulenevalt KMH raames läbi viidava Natura hindamise tulemustest.

Veel on KSH aruandes välja toodud, et teeprojekti koostamisel tuleb kindlasti läbi viia täiendav keskkonnamõju hindamine koos täpsema Natura-hindamisega, sest selles etapis on võimalik täpselt hinnata, kas ja kui palju elupaikade pindalast kaob (jääb tee alla). KMH käigus tuleb hinnata ka kavandatava tegevuse koosmõju teiste suuremate piirkonnas kavandatavate tegevustega. Hetkel teadaoleva informatsiooni alusel on hinnatud, et koosmõju võib olulisel määral avalduda Pärnu maastikukaitsealal ja loodusalal. Arendustegevuse surve maastikukaitsealaga piirneva golfikeskuse väljaarendamiseks, elamuvalade paiknemine kaitseala külje all ja maastikukaitseala kõrge külastatavus alandavad oluliselt koos I klassi maantee rajamisega ala looduslikku väärtust ja häirivad kaitsealuste lindude elutingimusi.⁸

4.2. Pärnu maakonnaplaneering 2030+

Pärnu maakonnaplaneeringus 2030+ on tasakaalustatult arvestatud riiklikud ja kohalikud huvid. Olulisemate maakonna arengueelduste hulka on muuhulgas arvatud tugev keskus Pärnu linn koos oma lähitagamaaga, Pärnu ja Pärnumaa kui Eesti olulisemaid turismisihtkohti, paiknemine rahvusvahelistel ühendusteedel ja kiired tulevikuühendused (Via Baltica ja Rail Baltic), mitmekülgsed loodusolud ja ökoloogilise mõtteviisi väärtustamine. Jätkuvalt on üheks tähtsaimaks väljakutseks kiirete ühenduste loomine välismaailmaga, mis puudutab muuhulgas ka Via Balticaga seotud projekte. Pärnu linn kui turismi sihtkoht ja innovaatilise tootmise asukoht vajab kiiret,

⁷ Heaks kiidetud Keskkonnaameti Pärnu-Viljandi regiooni poolt 01.07.2011 kirjaga nr PV 6-8/11/18456-2

⁸ Teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“ KSH aruanne

aastaringset ja mitmeliigilist ühendust, sh Via Baltica. Tehnilise taristu objektide, sh teedevõrgu, olemasolu loob eeldused eluvaldkondade sisuliseks arenguks ja rahuldab inimeste peamisi vajadusi, sh liikumisvõimalused.

Uueks maanteeks maakonnaplaneeringu mõistes on riigi põhimaantee nr 4 (Via Baltica) ümberehitamine esimese klassi maanteeks Rapla maakonna piirist kuni ristumiseni Valga–Uulu maanteega ning Via Baltica Pärnu suur übersõit. Viimasega seondub ka uue silla rajamine üle Pärnu jõe Sindi ja Paikuse piiril. Samuti tulenevad Rail Balticu rajamisest teedevõrgu muudatused, sh teede eritasandilised ristumised raudteega, mis lahendatakse raudtee väljaehitamise ajal.

Lähtuvalt Via Baltica teemaplaneeringu tegevuskavast on selle esimeses etapis vaja muuhulgas ehitada väljasõit Pärnust kuni Uulu ristmikuni, so Uulu (2+1 ristlõikega) lõigu ehitamine aastatel 2019-2020. Maakonnaplaneeringus on näidatud ka eritasandilised ristmikud Via Baltica väljaehitamisel 2+2 sõidurajaga esimese klassi maanteeks.

Maakonnaplaneeringuga on seatud üldised tingimused maanteevõrgu arendamiseks. Projekteeritava Via Baltica lõiguga seoses on aktuaalsed järgmised tingimused:

- Via Baltica osas järgida kehtivat teemaplaneeringut. Via Baltica järkjärgulisel väljaarendamisel (esialgu 2+1 maanteena) arvestada planeeringus määratud maantee elementide vajadusega (kergliiklusteed, bussipeatused, puhkekohad jne);
- maanteede kvaliteedi parandamisel ja liikluse turvalisuse tõstmisel lähtuda maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuuris, liikluskoosseisust, tee-ehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest ning keskkonnanahoiust;
- maanteede kvaliteedi parandamisel lähtuda eelkõige turvalisusest. Liikluse piisava läbilaskevõime ja ohutuse tagamiseks parandada sildade seisukorda;
- arvestada karjäärade paiknemist, sh nendest tulenevat suuremat liikluskoormust ja keskkonnanahäiringut (tolmutõrje, müra, vibratsioon jne);
- maanteekoridorides, milles kavandatakse ohtlikke veoseid, tuleb eelnevalt koostada riskianalüüs, et kaardistada ohtlikud maanteelõigud, ristmikud, raudteelõigud ja ülesõidud;
- maanteede ristumisel rohelise võrgustiku elementide – tuumalade ja koridoridega, tuleb ehitusprojektide koostamisel arvestada keskkonnamõju hindamise käigus välja töötatud leevendavaid meetmeid;
- liiklusohhtlikud kohtad selgitada välja Maanteeameti ja kohalike omavalitsuste koostöös;
- arvestades riigimaanteede võimaliku teemaa laiendamise ja rekonstrueerimise vajadusega, määratakse kõikidele riigiteedele 20 m laiune tehnoloogiline vöönd äärmise sõiduraja välimisest servast. Kuni 10 m teekaitsevööndi puhul lugeda tehnoloogilise vööndi laiuseks kuni 10 m;
- riigiteede tehnoloogilises vööndis ehitustegevuse kavandamisel tuleb tee ohutuse tagamiseks kaasata Maanteeamet.

Via Baltica teemaplaneeringuga on ohutuse tagamiseks ette nähtud viia kogu Via Baltica trassi ulatuses kergliiklus maanteest eemale kergliiklusteele või kogujateele. Nende rajamise põhimõtted on sätestatud Via Baltica teemaplaneeringu peatükis 3.3.7. Võimalik on kergliiklustee Via Baltica äärde looduskaitseliste tingimuste muutmisel. Maakonnaplaneeringus nähakse ette alternatiivne võimalus kergliiklustee (jalg- ja jalgrattatee) rajamiseks Häädemeeste vallas Pärnu linna piirist kuni Posti teeni. Kergliiklustee on võimalik rajada olemasolevast T4 Tallinn–Pärnu–Ikla riigi põhimaantee muldkehast mere poole ja minimaalselt 25 m kaugusele. Kergliiklustee rajamise võimalikkus selgub pärast keskkonnamõju hindamist Natura 2000 võrgustiku alale.

Riigimaanteid Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica), aga ka Valga–Uulu võib tinglikult pidada ohtlikuks suure liiklussageduse ja ohtlike veoste tõttu. Teedel, eelkõige Via Baltical, on oht raskete tagajärgedega õnnetusteks. Via Baltica maantee kohta koostatud maakonna teemaplaneering

„Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“ loob eeldused selle projekteerimiseks sujuvamaks ja ohutuma liiklusega rahvusvaheliseks maanteeks.

Pärnu maakonnaplaneering 2030+ jätab teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“ kehtima (vt Pärnu maakonnaplaneeringu 2030+ seletuskirja ptk 6.1). Kuna maakonnaplaneeringu joonised ja täpsusaste on üldisem kui nimetatud joonobjekti planeeringul, on Via Baltica teemaplaneering joonobjekti projekteerimise aluseks.

4.3. Pärnu maakonna teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“

Pärnu maakonna teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ on kehtestatud Pärnu maavanema 20.05.2003.a korraldusega nr 80. Seega on tegemist ligi 15 aasta vanuse planeerimisdokumendiga, mille eesmärgiks oli määrata vastavad keskkonnatingimused ning luua eeldused loodushoiulist ja kultuurilis-ajaloolisest aspekti arvestava ruumistruktuuri kujunemiseks Pärnu maakonnas.

Teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ käsitletud valdkonnad (rohevõrgustik ja väärtuslikud maastikud) on leidnud uue käsitluse koostatavas Pärnu maakonnaplaneeringus 2030+ (vt ptk 4.2), mille koostamise käigus on kaasajastatud ka rohelise võrgustiku ja väärtuslike maastike kasutustingimusi. maakonnaplaneeringuga on täpsustatud teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ määratud rohelise võrgustiku tugi-alade ja koridoride piire ning kasutustingimusi lähtuvalt maakonna senistest arengusuundumustest ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõttest, rohelise võrgustiku ökoloogilise sidususe ja edaspidise toimimise vajadusest, senisest praktikast rohelise võrgustiku hoidmisel. Täpsustamisel on aluseks võetud ka kehtestatud üldplaneeringute lahendusi.⁹

Pärast Pärnu maakonnaplaneeringu 2030+ kehtestamist teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ tühistatakse. Seetõttu ei ole 2003.a teemaplaneeringuga kehtestatu praegu enam aktuaalne ning selle põhjalikum käsitlemine ei ole siinkohal vajalik.

4.4. Pärnu linna üldplaneering

Pärnu linna üldplaneeringus 2001–2025¹⁰ on märgitud, et olulist rolli linna kui rahvusvahelise transpordisõlme arengus kannab Via Balticaga seonduv. Pärnusse Ikla, Tori, Rakvere, Tallinna ja Lihula suunalt sisenevate maanteed ühtsesse teedevõrku sidumiseks on läbi hõredalt hoonestatud alade ette nähtud kiirtee Ikla mnt–Tallinna mnt–Lihula mnt, millel projektkiirus on 80 km/h ja tavaline kiiruspiirang 70 km/h. See kiirtee Ikla maanteest kuni Tallinna maanteel asuva linna piirini on rahvusvahelise tähtsusega Via Baltica osa. Üldplaneering näeb ette sobiva maakasutuse (eelkõige ettevõtlusalade) planeerimise Via Baltica trassi äärde ning peab Via Baltica äärseid detailplaneeringuid prioriteetseteks.

Pärnu linna üldplaneeringu maakasutuse joonisele¹¹ on lisatud märkus, et Riia maantee osal alates Paide maanteest kuni linnapiirini kehtib Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringu "E67 Tallinn–Pärnu–Ikla maantee asukoha täpsustamine km 92,0-170,0"

⁹ Pärnu maakonnaplaneering 2030+ seletuskiri, ptk 3.3.1. Roheline võrgustik

¹⁰ Kehtestatud Pärnu Linnavolikogu 20.09.2001 määrusega nr 26

¹¹ Vt: http://www.parnu.ee/failid/YP/YP_kehtiv/maakasutusplaanid/maakasutuse_plaan_august_2017.pdf

lahendus. Nendel aladel kehtivad maakasutuspiirangud on fikseeritud teemaplaneeringu seletuskirjas.

4.5. Tahkuranna valla üldplaneering ja arengukava

Kavandatav tegevus on kooskõlas Tahkuranna valla üldplaneeringuga¹², sest teemaplaneeringu "E67 Tallinn-Pärnu-Ikla maantee asukoha täpsustamine km 92,0-170,0" (vt ptk 4.1) lahendus on kantud Tahkuranna valla üldplaneeringusse. Üldplaneeringuga on sätestatud, et planeeritud Via Baltica trassikoridoris kehtivad maakasutustingimused on fikseeritud Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0" seletuskirjas.

Tahkuranna valla arengukavas aastateks 2017-2020¹³ 6 on märgitud, et Via Baltica osas tehtavad maakondliku ja riikliku taseme otsused mõjutavad oluliselt Tahkuranna valla teedevõrgu arengut ning seepärast on ka teehoiukava dünaamiline, igal aastal üle vaadatav dokument.

¹² Kehtestatud Tahkuranna Vallavolikogu 31.05.2012.a määrusega nr 11

¹³ Vastu võetud Tahkuranna Vallavolikogu 01.12.2016 otsusega nr 16

5. Eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldus

5.1. Looduskeskkond

5.1.1. Piirkonna reljeef ja geoloogiline ehitus

Projektiala iseloomustab tasane pinnamood ja madalad absoluutkõrgused. Maapinna kõrgused käsitletavas lõigus jäävad valdavalt vahemikku 6–8 m.

Alljärgnevas tabelis (Tabel 2) on toodud piirkonna geoloogilise ehituse andmed piirkonnas asuvate puurkaevude (vt ptk 5.4.2) läbilõigete alusel (andmed keskkonnaregistrist).

Tabel 2. Piirkonna geoloogilise ehituse andmed piirkonnas asuvate puurkaevude läbilõigete alusel. Allikas: keskkonnaregister (30.11.2017)

Strati- graafiline indeks	Kivimi litoloogiline kirjeldus	Puurkaevu registreerimisnumber (ja sügavus) / Kivimikihi paksus					
		PRK 0015601 (54 m)	PRK 0021379 (74 m)	PRK 0004763 (86 m)	PRK 0016980 (55 m)	PRK 0026026 (42,5 m)	PRK 0055866 (45 m)
mQIV	liiv	7	6	-	6	15	7
lgQIII	savi	7	3	-	14	6	8
gQIII	liivsavi- moreen*	15	-	7,5	-	-	5
gQIII- fQIII	veerised ja munakad kruusaga	-	5	-	-	-	-
D2nr	savi domeriidi vaheki- tidega**	-	16	27,5	13	10	14,5
D2pr	(peene- teraline) liivakivi ***	13	11,5	6	10,5	11,5	10,5
S1jg-D2pr	liivakivi ja lõhenenud lubjakivi	12					
S1jg	lubjakivi ****	-	18,5	9	11,5	-	-
S1jn(-jg)	lubjakivi mergli vahekihti- dega	-	14	36	-	-	-
Maapinna absoluut- kõrgus, m	-	8,5	8	4	7,5	5	6

* gQIII erinevates läbilõike kirjeldustes ka: „liivsavi liivaga + saviliiv“; „saviliivmoreen“

** D2nr erinevates läbilõike kirjeldustes ka: „vahelduvad mergli, lubjakivi, liivakivi ja aleuoliidi kihid“; „savi aleuoliidi vahekihtidega + savi, mergel, dolomiit“

*** D2pr erinevates läbilõike kirjeldustes ka: „liivakivi aleuoliidi ja savi vahekihtidega“

**** S1jg erinevates läbilõike kirjeldustes ka: „lõheline dolomiit + dolomiit ja dolomiidistunud lubjakivi“

Projekti piirkonna geoloogilist ehitust täpsustatakse projekteerimise käigus teostatavas geotehnilises uuringus.

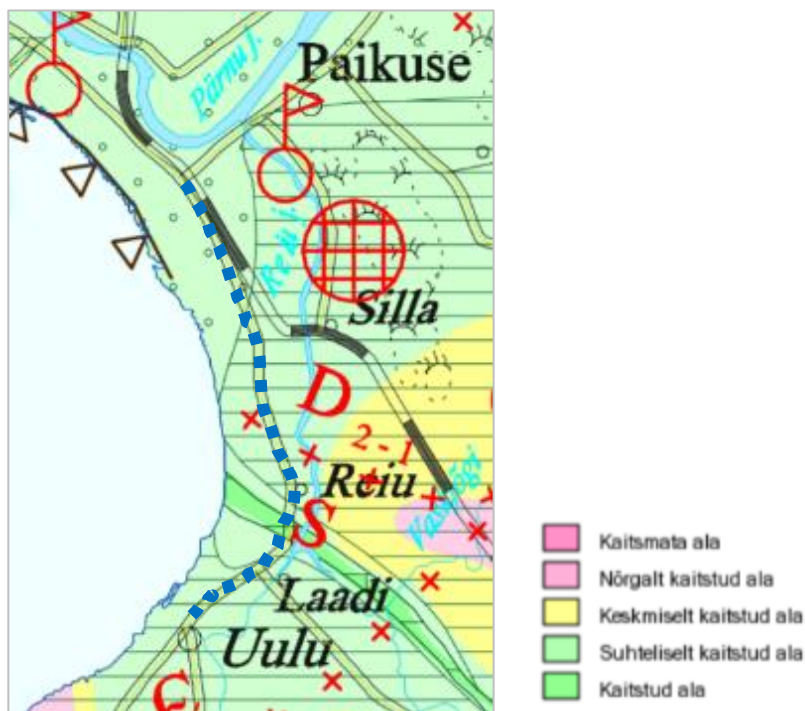
5.1.2. Maardlad

Projekteeritava teelõigu läheduses ei ole registreeritud maardlaid ja mäeeraldisi.

5.1.3. Põhja- ja pinnavesi

Põhjavee kaitstus

Projekteeritav teelõik asub kogu ulatuses alal, kus maapinnalt esimese aluspõhjalise veekompleksi põhjavesi on looduslikult suhteliselt kaitstud (madala reostustundlikkusega) – vt Joonis 4.



Joonis 4. Põhjavee kaitstus projekteeritava teelõigu (tähistatud sinise punktiiriga) piirkonnas. Allikas: Eesti põhjavee kaitstuse kaart 1:400 000. OÜ Eesti Geoloogiakeskus, 2001

Pinnaveekogud

Umbes kilomeetritel 140,4 kuni 140,6 kulgeb olemasolev põhimaantee lõik **Reiu jõe** (VEE1145400) naabruses (ca 40 m kaugusel; vt Joonis 5). Reiu jõgi Humalaste jõe suudmest kuni suubumiseni Pärnu jõkke kuulub lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse¹⁴ ning on lõheliste elupaigana kaitstav veekogu¹⁵. Reiu jõgi kuulub kas osaliste lõikudena või tervikuna riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu, kuid käsitletavas piirkonnas riigi poolt korrashoitavat jõelõiku ei ole.¹⁶

Reiu jõe veekaitsevööndi ulatus on 10 m, ehituskeeluvööndi ulatus 50 m ja piiranguvööndi ulatus 100 m. Tegemist on avalikult kasutatava veekoguga, mille kaldal käsitletavas lõigus on 4 m laiune kallasrada.

Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringu kohaselt on maantee kavandatud jõest kaugemale (enam kui 100 m kaugusele; vt ptk 3.2).

¹⁴ Keskkonnaministri 15.06.2004 määrus nr 73; eRT:

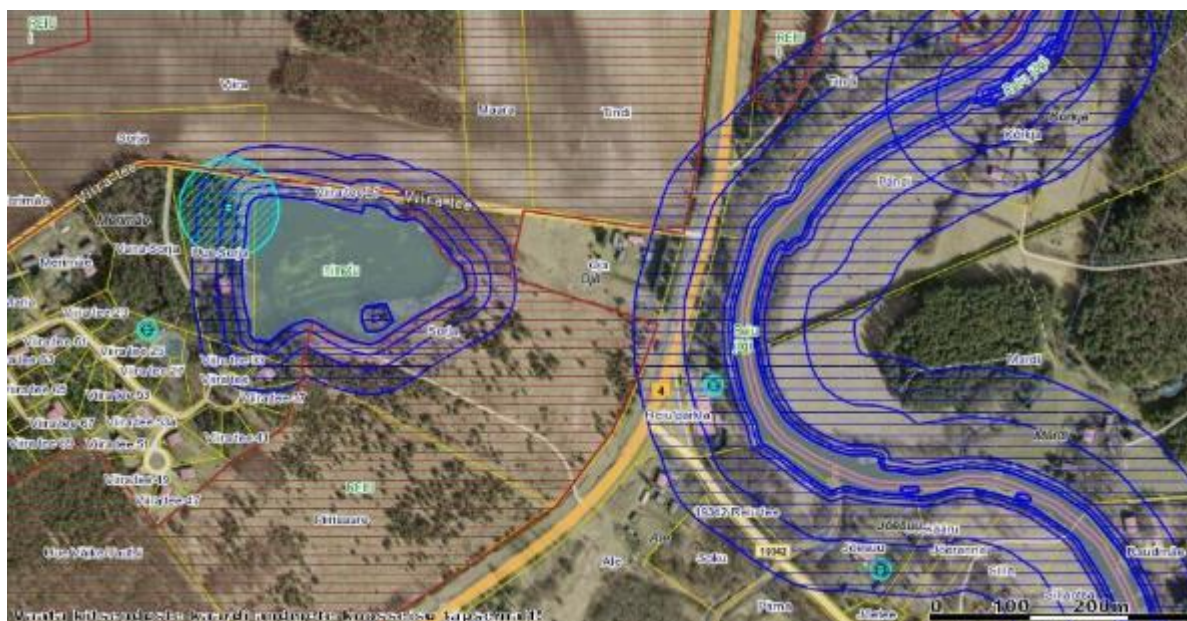
<https://www.riigiteataja.ee/akt/109072016022?leiaKehtiv>

¹⁵ Keskkonnaministri 09.10.2002 määrus nr 58 „Lõheliste ja karpkalalaste elupaikadena kaitstavate veekogude nimekiri ning nende veekogude vee kvaliteedi- ja seireõuded“; eRT:

<https://www.riigiteataja.ee/akt/121102016012?leiaKehtiv>

¹⁶ Vabariigi Valitsuse 03.01.2006 korraldus nr 1; eRT:

<https://www.riigiteataja.ee/akt/318122012004?leiaKehtiv>



Joonis 5. Reiu jõe ja nimetu tehisjärve paiknemine projekteeritava maantee piirkonnas. Veekogude kaitsevööndid on tähistatud tumesinisega. Allikas: Maa-ameti kitsenduste kaardirakendus, 27.11.2017

Maantee praeguse teemaa piirist ca 190 m lääne pool asub **nimetu tehisjärv** (VEE2064590; vt Joonis 5). Veekogu pindala on 2,5 ha.

Nimetu tehisjärve veekaitsevööndi ulatus on 10 m, ehituskeeluvööndi ulatus 25 m ja piiranguvööndi ulatus 50 m. Tegemist ei ole avalikult kasutatava veekoguga, mistõttu tehisjärve kaldal kallasrada puudub.

Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringu kohaselt on maantee kavandatud tehisjärvele oluliselt lähemale (vt ptk 3.2).

Umbes kilomeetril 141,75 (ca 350 m Valga–Uulu tee ristmikust Ikla suunas) lõikub maantee **Ura jõega** (VEE1148100; vt Joonis 6). Ura jõe alamjooksu nimetatakse ka Uulu kanaliks ja Uulu jõeks.

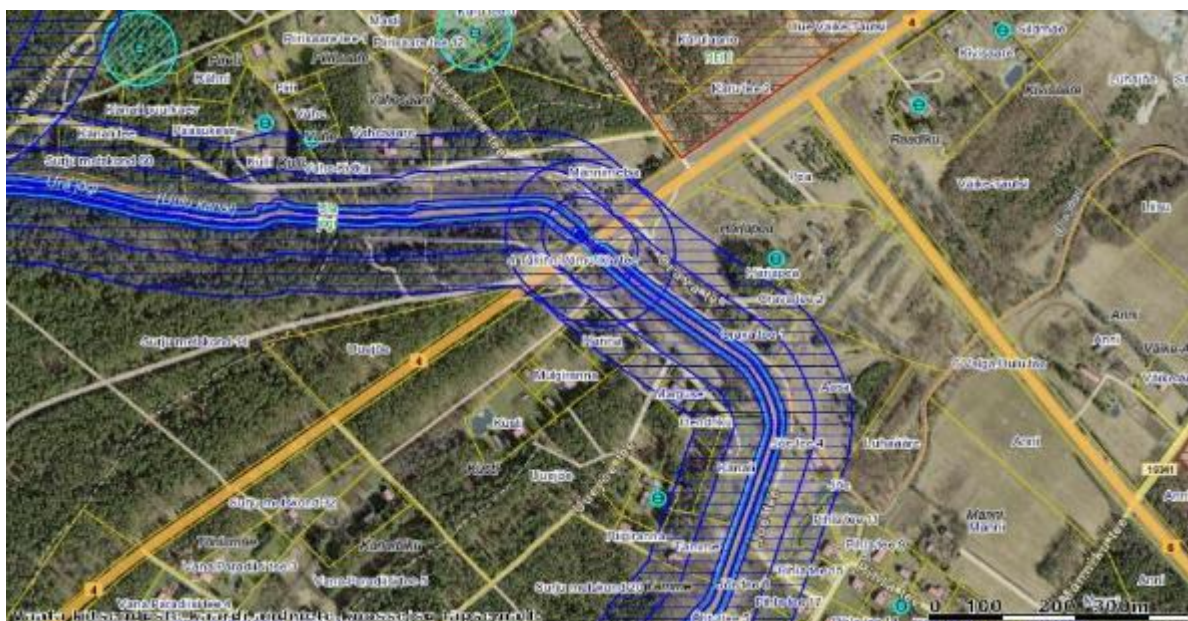
Ura jõgi Tõitoja–Häädemeeste maanteest kuni Timmkanali alguseni kuulub lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse.¹⁷ Ura jõgi kuulub kas osaliste lõikudena või tervikuna riigi poolt korrashoitavate ühisesvoolude loetellu.¹⁸ Käsitletavas piirkonnas algab riigi poolt korrashoitav lõik jõe suudmest 0,06 km vastuvoolu ja lõppeb Karjamõisa tee (katastriüksus 84801:001:1495) sillast 20,32 km vastuvoolu (lõigu pikkus 26,1 km).

Ura jõgi käsitletavas lõigus, millel asub ka projekteeritaval maanteelõigul olev Uulu sild, on määratud Ura_3 vooluveekogumiks (Ura jõgi Timmkanalist suudmeni). Vabariigi Valitsuse 07.01.2016 protokollilise otsusega kinnitatud Lääne-Eesti vesikonna veemajanduskava aastateks 2015–2021 kohaselt on Ura_3 vooluveekogum kesises seisundis.

Ura jõe veekaitsevööndi ulatus on 10 m, ehituskeeluvööndi ulatus 50 m ja piiranguvööndi ulatus 100 m. Tegemist on avalikult kasutatava veekoguga, mille kaldal on 4 m laiune kallasrada.

¹⁷ Keskkonnaministri 15.06.2004 määrus nr 73; eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/109072016022?leiaKehtiv>

¹⁸ Vabariigi Valitsuse 03.01.2006 korraldus nr 1; eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/318122012004?leiaKehtiv>



Joonis 6. Projekteeritava maantee lõikumine Ura jõega ja jõe kaitsevööndid (tähistatud tumesinisega). Allikas: Maa-ameti kitsenduste kaardirakendus, 27.11.2017

Projekteeritava maanteelõigu piirkonnas asuvad Reiu I ja Reiu maaparandussüsteemid (vt ptk 5.4.2).

5.1.4. Kaitstavad loodusobjektid

Kaitstavad alad

Vastavalt Eesti Looduse Infosüsteemi (EELIS-e) ning Maa-ameti looduskaitse ja Natura 2000 kaardirakenduse andmetele asuvad kavandatava tegevuse eeldatavas mõjualas (käsitlusalal; ca 0,5 km raadiuses) kaks kaitseala ja üks hoiuala (vt Joonis 7):

- Pärnu maastikukaitseala (MKA; KLO1000603);
- Uulu-Võiste MKA (KLO1000651);
- Reiu jõe hoiuala (KLO2000294).

Nimetatud MKA-d ja hoiuala kuuluvad loodusladena Natura 2000 võrgustiku koosseisu (vt ptk 7.2). Kavandatavale tegevusele lähimad kaitstavad alad on Pärnu MKA ja Uulu-Võiste MKA (piirnevad praeguse teemaaga).



Joonis 7. Projekteeritava põhimaantee nr 4 paiknemine Pärnu MKA ja Reiu jõe hoiuala suhtes (vasakpoolne skeem) ning Uulu-Võiste MKA suhtes (parempoolne skeem). Allikas: Maa-ameti looduskaitse ja Natura 2000 kaardirakendus, 27.11.2017

Pärnu MKA asub Pärnu linna ja Häädemeeste valla Reiu küla territooriumil. MKA pindala on 518,8 ha. Pärnu MKA kaitse-eesmärk on kaitsta:¹⁹

- 1) Pärnu roheline võõndi metsamaastikku, sealseid metsakooslusi ja liikide elupaiku;
- 2) elupaigatüüpe, mida loodusdirektiiv nimetab I lisas: metsastunud luided (2180), luidetevahelised niisked nõod (2190), vanad loodusmetsad (9010*), rohunditerikkad kuusikud (9050), soostuvad ja soo-lehtmetsad (9080*);
- 3) liike, keda linnudirektiiv nimetab I lisas ning kes on ühtlasi II ja III kaitsekategooria liigid. Kaitstavateks III kategooria liikideks on herilaseviu (*Pernis apivorus*), laanepüü (*Bonasa bonasia*), händkakk (*Strix uralensis*), öösorr (*Caprimulgus europaeus*), hallpea-rähn (*Picus canus*), musträhn (*Dryocopus martius*), nõmmelõoke (*Lullula arborea*), väike-kärbsenäpp (*Ficedula parva*) ja punaselg-õgija (*Lanius collurio*);
- 4) III kaitsekategooria liike nagu suur käopöll (*Listera ovata*), laialehine neuvaip (*Epipactis helleborine*), kakkjaspunane sõrmkäpp (*Dactylorhiza incarnata*) ja harilik ungrukold (*Huperzia selago*).

Pärnu MKA on kaitse-eeskirja järgi jaotatud kolmeks sihtkaitsevööndiks: Kodara (323 ha), Rööpa (84,87 ha) ja Metsniku (108,5 ha). Pärnu MKA kaitse-eeskiri on muutmisel.

¹⁹ Vabariigi Valitsuse 18.05.2007 määrus nr 159 „Pärnu maastikukaitseala kaitse-eeskiri“; eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/13292330?leiaKehtiv>

Uulu-Võiste MKA asub Hädemeeste vallas Uulu, Tahkuranna, Leina, Metsaküla ja Lepaküla külade territooriumil. MKA pindala on 687,6 ha. Uulu-Võiste MKA kaitse-eesmärk on kaitsta, säilitada, taastada ja tutvustada:²⁰

- 1) Edela-Eesti rannikumaastikku, kõrge esteetilise väärtusega puhkemetsi, ohustatud metsakooslusi;
- 2) elupaigatüüpe, mida loodusdirektiiv nimetab I lisas: metsastunud luited (2180) ja vanad loodusmetsad (9010*);
- 3) järgmisi kaitsealuseid liike ja nende elupaiku: lõopistrik (*Falco subbuteo*), õõnetuvi (*Columba oenas*), vaenukägu (*Upupa epops*), hoburästas (*Turdus viscivorus*), loodusdirektiivi IV lisas nimetatud kivisisalik (*Lacerta agilis*);
- 4) järgmisi liike, keda linnudirektiiv nimetab I lisas, ja nende elupaiku: musträhn (*Dryocopus martius*) ja nõmmelõoke (*Lullula arborea*).

Uulu-Võiste MKA on kaitse-eeskirja järgi jaotatud kolmeks vööndiks: Leina sihtkaitsevöönd (22,9 ha), Uulu-Võiste piiranguvöönd (534,5 ha) ja Uulu-Võiste sihtkaitsevöönd (130,2 ha).

MKA-de kaitsekorralduslikud juhised on esitatud vastavates kaitsekorralduskavades:

- Pärnu maastikukaitseala kaitsekorralduskava 2012-2021²¹;
- Uulu-Võiste maastikukaitseala kaitsekorralduskava 2017-2026²².

Maantee läheduses asub ka **Reiu jõe hoiuala**, kuid põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringuga kavandatud lahenduse kohaselt nihkub maantee jõest eemale (rohkem kui 100 m kaugusele; vt ptk 3.2), mistõttu eelhinnangu²³ kohaselt olulist mõju Reiu jõe loodusala seisundile ei ole ette näha ning seda kaitseala edaspidi KMH aruandes ei käsitleta.

Kaitsealused liigid

Eelnimetatud kaitstavatel aladel ja väljaspool neid on projekteeritava maantee eeldatavas mõjualas registreeritud rida kaitsealuste taime- ja loomaliikide kasvukohti ja elupaiku. Alltoodud loetelu aluseks on KMH eelhinnang (Lisa 2), vajadusel täpsustatakse loetelu KMH läbiviimise käigus.

- Kahelehise käokeele (*Platenthera bifolia*; III kategooria) leiukoht KLO9337769 asub maanteest ida pool, ligikaudu km 135 kuni 135,3.
- Kahelehise käokeel (*Platenthera bifolia*), laialehise neiuvaiba (*Epipactis helleborine*) ja suure käopõlle (*Listera ovata*) – kõik III kategooria – leiukohad (vastavalt KLO9337775, KLO9337773 ja KLO933774) asuvad maanteest ida pool, ligikaudu km 136,85 kuni 137,05.
- Emaputke (*Angelica palustris*; II kategooria) leiukoht KLO9337770 asub maanteest ida pool ligikaudu km 134,5 kuni 134,6.
- Hoburästas (*Turdus viscivorus*) ja õõnetuvi (*Columba oenas*) – mõlemad III kategooria – leiukohad (vastavalt KLO9110482 ja KLO9110493) asuvad maanteest ida pool ligikaudu km 135 kuni 137.
- Väike-kärbsenäpi (*Ficedula parva*; III kategooria) leiukoht KLO9110486 asub lääne pool teed umbes km 136,2 kuni 136,85.

²⁰ Vabariigi Valitsuse 29.12.2016 määrus nr 165 „Uulu-Võiste maastikukaitseala moodustamine ja kaitse-eeskiri“; eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/104012017008>

²¹ Vt EELIS: <http://loodus.keskkonnainfo.ee/eelis/GetFile.aspx?fail=639343088>

²² Vt Keskkonnaameti koduleht: https://www.keskkonnaamet.ee/sites/default/files/kaitse_planeerimine/uulu-voiste_mka_kkk_2016-2025.pdf

²³ Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu-Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhinnang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017)

- Herilaseviu (*Pernis apivorus*; III kategooria) leiukoht KLO9110492 asub lääne pool teed umbes km 137,2 kuni 137,45.
- Kivisisaliku (*Lacerta agilis*; II kategooria) leiukoht KLO9110481 asub ida pool teed umbes km 135 kuni 136,2.

5.1.5. Taimestik ja loomastik

Taimestik

Projekteeritav maanteelõik paikneb veidi enam kui pooles ulatuses metsamaastikus. Teelõigu esimene pool (km 133,5–137,5) läbib metsamaastikku, lõik km 138–140,5 on avamaastikus, läbides valdavalt põllumajandusmaid, ning lõigu lõpuosa (km 140,5–143) asub maastikus, kus domineerivad metsad vahelduvad asustusaladega.

Rajatava tee naabruses jäävad metsad on enamuses männi enamusega okasmetsad. Teelõigu esimesest poolt (km 133,5–137,5) ääristavad idas valdavalt palumetsad (pohla ja mustika kasvukohatüübid) ja luiteahelikel kasvavad kuivad männikud (kanarbiku ja sambliku kasvukohatüübid), läänes lisandub männile ka kaske, haaba, sangleppa ja kuuske ning esinevad niiskemad kasvukohatüübid (kõdusoo, jänese kapsa-mustika). Tee lääneküljel on alusmets väga tihe, idaküljel on alusmets hõredam, eriti valgusküllaste litemetsade alal. Metsad on enamuses vana puistuga ning kuuluvad suures osas loodusdirektiiviga kaitstavasse Natura elupaigatüüpi *vanad loodusmetsad* (*9010). Elupaigatüüp ääristab maantee läänekülge katkematult kilomeetritel 135–137,5 ja idakülge kilomeetritel 135–137,2.

Rajatava teelõigu lõunapoolses metsasemas osas (km 141,6–143) on tee ääres valdavalt männi enamusega metsad, mille järelkasvus ja ka puurindes on tamme. Domineerivad pohla, mustika ja jänese kapsa-mustika kasvukohatüübid, alusmets on suhteliselt tihe. Puistu on suhteliselt vana ning metsad kuuluvad suures osas elupaigatüüpi *vanad loodusmetsad* (*9010). Elupaik ääristab teed lääne pool katkematult vahemikus km 142–143, idaküljel elupaik puudub.

Looduslikud soo ja niidukooslused käsitletava teelõigu naabruses puuduvad.

Loomastik

Ulukiseire ruutloenduse lähimate ruutude seireandmete ning piirkonnas paiknevate jahipiirkondade küttimisstatistika (2010–2012) andmetel elutsevad teelõigu piirkonnas püsivalt või kasutavad piirkonda regulaarselt järgmised ulukiliigid: põder, metssiga, metskits, ilves, rebane, kährik, kobras, halljänes, valgejänes, metsnugis, mink, kobras, tuhkur ja mäger. Enim registreeritud liiklusõnnetusi on põhjustanud metskits, kuid tõenäoliselt hukub teel enim väikeulukeid (ilmselt rebaseid ja kährikuid).

Suurulukeist ei esine teelõigu piirkonnas loendusandmete ning küttimisstatistika järgi karu ja punahirve, kuigi kummagi liigi piirkonda sattumist päriselt välistada ei saa. Hunt ei elutse samuti pidevalt lähipiirkonnas, kuid võib ajutiselt piirkonda külastada. Kobras ja mink on lokaalselt seotud veekogudega ning nende võimalik levik sõltub sobivate veekogude paiknemisest. Antud teelõigu piirkonnas on nad seotud eelkõige Ura jõega (Uulu kanaliga) ja teelõigust ida pool asuva Reiu jõega.

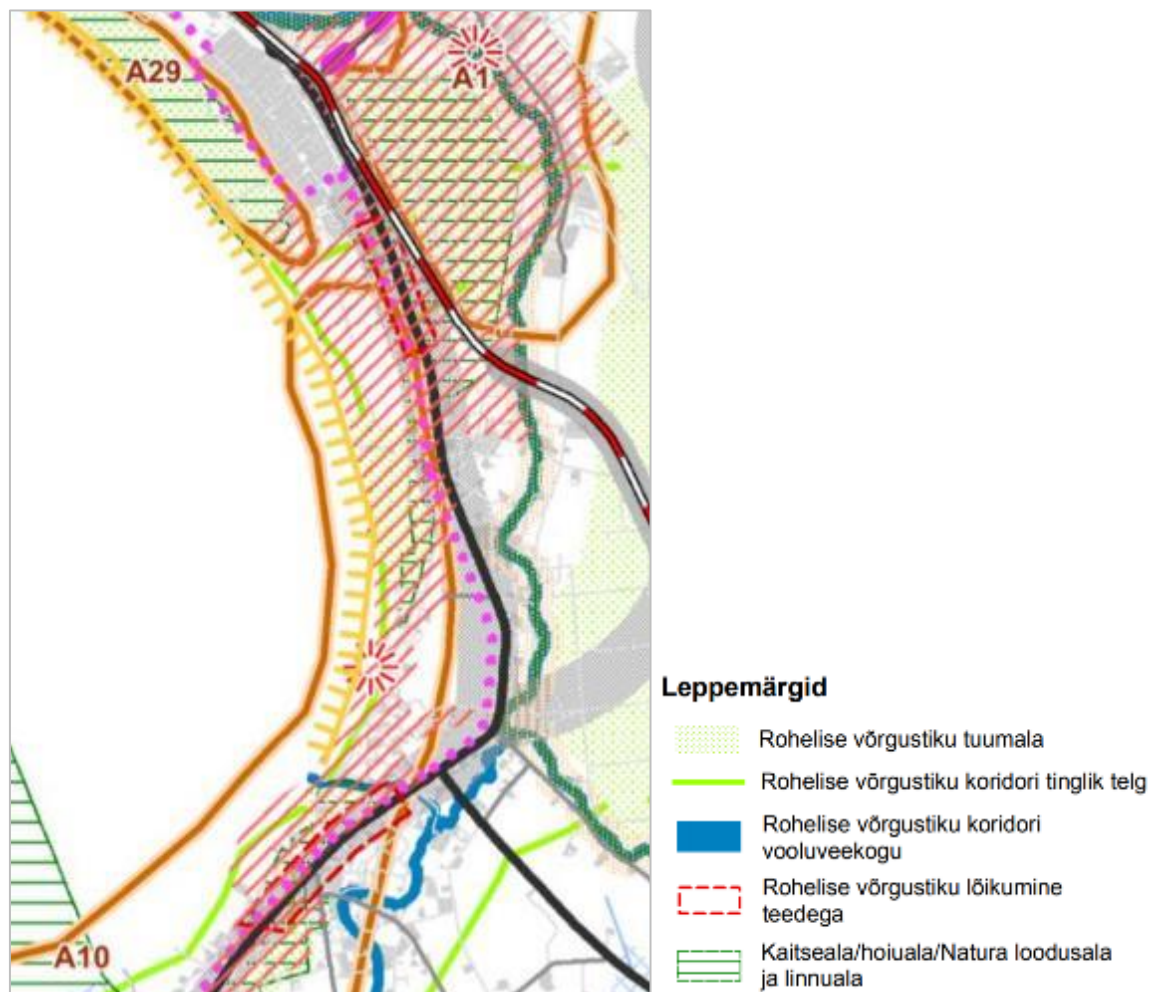
Piirkonna loomastiku andmeid täpsustatakse projekteerimise mahus läbi viidava ulukiuuringuga (vt ptk 6).

5.1.6. Roheline võrgustik

Projektiala piirkonna rohevõrgustiku kirjeldamisel on tuginetud koostamisel olevale Pärnu maakonnaplaneeringule 2030+, mis on aluseks võtnud maakonna teemaplaneeringu „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnaningimused“ ning üldplaneeringud, täpsustades roheline võrgustiku paiknemist ja kasutustingimusi ning silmas pidades kehtivate üldplaneeringute ja

teemaplaneeringute ning detailplaneeringute andmeid ja roheline võrgustiku eesmärkide täitmist (vt ka ptk 4.2 ja 4.3). Maakonnaplaneeringus on välja toodud, et roheline võrgustik on killustatum Pärnu linna lähiümbruse valdades, kus asustus on oluliselt tihedam.

Maakonnaplaneeringu järgi lõikub projekteeritav maanteelõik rohevõrgustikuga kahes kohas – põhjaosas Pärnu MKA piirkonnas ning lõunaosas Ura jõest lõuna pool Uulu–Võiste MKA piirkonnas (vt Joonis 8). Samuti kuulub roheline võrgustiku koosseisu Ura jõgi, mida projekteeritav maantee ületab.



Joonis 8. Rohevõrgustiku paiknemine projekteeritava maanteelõigu suhtes. Allikas: Pärnu maakonnaplaneeringu 2030+ joonis „Looduskeskkond“

5.1.7. Puhkealad ja -metsad²⁴

Puhkealad on kavandatud selleks, et maakonna elanikud ja turistid saaksid neid avalikult kasutada erinevateks vabaaja harrastusteks. Need paiknevad ka väärtuslikel maastikel (vt ptk 5.3.3).

Reiu–Raeküla puhkeala, mida läbib Tallinn–Pärnu–Ikla maantee, kuulub Pärnu linna ümbritsevate rannikuvööndi puhkealade hulka.

Pärnu linna ümber on puhkemets, et linnade elanikel oleks võimalus puhata, korjata seeni ja marju, teha tervisesporti ka kodu lähedal, linnalähiümbruse metsades. Pärnu linnalähiümbruse puhkemets

²⁴ Pärnu maakonnaplaneering 2030+

ulatub ümber Pärnu Valgerannast kuni Uuluni. Sellesse vööndisse jäävad ka Raeküla–Lodja ja Reiu–Uulu metsad.

5.2. Välisõhu seisund, müra ja vibratsioon

Tee ehitamisega kaasneb (ehitusprotsesside ja ehitustehnika tekitatud) müra, vibratsiooni ja õhusaaste levimine lähipiirkondade aladele. KMH aruandes antakse hinnang nende ehitusaegsete mõjude olulisusele ning vajadusel leevendusmeetmete rakendamise vajadusele.

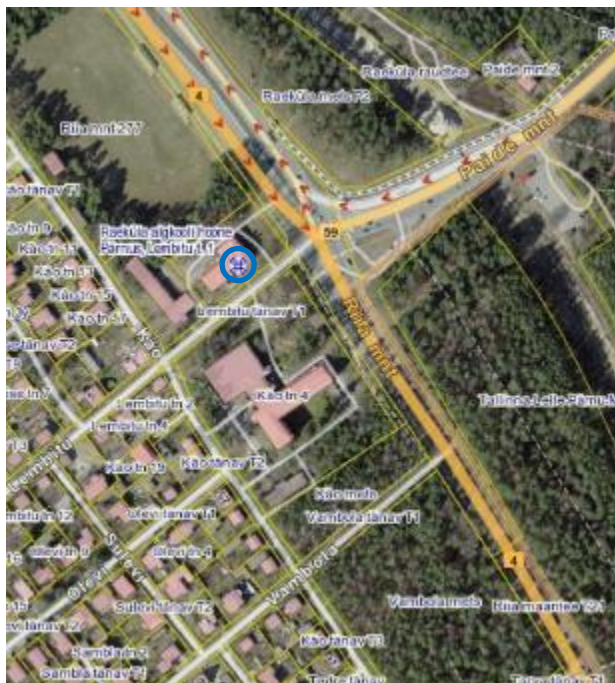
Kasutusaegselt on võimalik mürataseme tõus teelõigu läheduses paiknevatel aladel tulenevalt sõidukiiruse tõusust, liikluskoormuse suurenemisest ning tee asukoha muutumisest (laienemine ja tee telgjoone muutumine). Müraolukorra muutumine võib mõjutada teekoridori lähedast ala kuni mitmesaja meetri kauguseni.

Projekti käigus viiakse läbi mürataseme modelleerimine ja vajadusel (olulise mõju ilmnemisel) rakendatakse leevendavaid meetmeid mürataseme leviku piiramiseks. Mürauringu tulemusi kajastatakse KMH aruandes.

5.3. Kultuuriline keskkond

5.3.1. Kultuurimälestised

Kavandatavale tegevusele lähim kultuurimälestis on Raeküla algkooli hoone (reg nr 27187; vt Foto 1), mis asub Pärnu linnas Lembitu tn 1 kinnistul (vt Joonis 9). Mälestise kaitsevöönd on 50 m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist arvates (Muinsuskaitseseadus § 25 lg 3).



Joonis 9. Mälestise paiknemine projekteeritava teelõigu alguse (Riiemnt ja Paide tn ristmiku) piirkonnas. Allikas: Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakendus (21.11.2017)



Foto 1. Lembitu tn 1 hoone Pärnus. Foto autor Liina Hansen, 03.11.2008. Allikas: kultuurimälestiste register

Kultuurimälestiste registri andmetel on tegemist Pärnu ajaloo seisukohast märkimisväärse arhitektuuri- ja ajaloomälestisega. Mälestise omanik/valdaja on Pärnu Linnavalitsus.

5.3.2. Pärandkultuuriobjektid

Järgnevalt on loetletud pärandkultuuriobjektid, mis jäävad projekteeritavast teest ja liiklussõlmedest kuni 100 m kaugusele. Kaugemaid objekte ei käsitleta, sest ei ole tõenäoline, et tee ehitamine ja kasutamine võiks neile objektidele põhjustada olulist keskkonnamõju.

Tabel 3. Pärandkultuuriobjektid projekteeritava tee piirkonnas. Allikas: Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendus, vaadatud 21.11.2017

Objekti nimetus	Registr. nr	Asukoht	Objekti ulatus, m	Kaugus teemaa piirist, m ²⁵	Seisund
II Maailmasõja mälestuskivi	848:MAL:004	Reiu küla, Riia mnt ja Paide mnt ristmiku läheduses	10	37	säilinud 50-90%
Pärnu-Mõisaküla raudtee	756:RTR:004	Reiu küla (käsitletavas piirkonnas)	17 000	73	hävinud
Rae metskonna-hoone	848:MTS:001	Reiu küla, Tammeoksa kinnistu (84801:001:1443)	25	3,5	säilinud 50-90%
Reiu vallamaja	848:VAL:002	Reiu küla, Meelise kinnistu (84801:001:0469)	50	90	hästi või väga hästi säilinud
Silla kõrts	848:KOR:005	Reiu küla, Ale kinnistu 84801:001:0174	50	22	hävinud
Paruni kanal*	848:MPO:001	Reiu küla, Uulu küla ja Mereküla piiril	1750	0 (tee alt läbi)	hästi või väga hästi säilinud
Vana-Pärnu maantee	848:MNT:001	Uulu küla, Surju metskond 14 kinnistu (84801:001:0943)	1316	0 (mõlema otsaga teemaa piiril)	säilinud 50-90%

* Ura jõe alamjooks (eksperdi märkus)

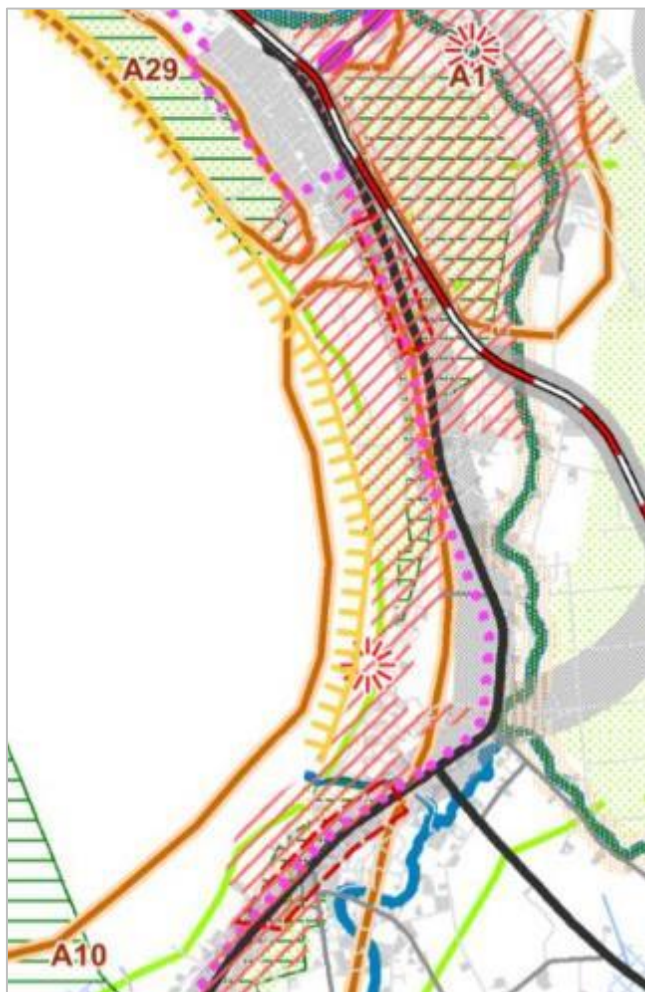
5.3.3. Väärtuslikud maastikud

Projekteeritav maanteelõik jääb põhjapoolses osas Reiu jõe suudmeala väärtusliku maastiku lähedale (vt maastik A1, Joonis 10). Teelõigu kesk- ja lõunaosas külgneb maantee lääne poolt Uulu–Tahkuranna–Jõulumäe väärtusliku maastikuga ning alates Ura jõe sillast on väärtuslik maastik mõlemal pool maanteed (vt maastik A10, Joonis 10).

Reiu jõe suudmeala väärtuslik maastik hõlmab Reiu jõe suudmeala, jõe kaldaaladele jäävad litemännikud, Silla küla ja Pärnu jõe vasakkalda koos Paikuse aleviga. Piirkond on vanimaid austatud paiku Eestimaal. Maakonnaplaneeringu joonise järgi ei külgne Reiu jõe suudme väärtuslik maastik otseselt Tallinn–Pärnu–Ikla maanteega (vahepeale jääb raudteetamm), kuid piirkonna mets kuulub tervikuna puhkemetsade hulka ning osaliselt ka Pärnu MKA koosseisu.

Uulu–Tahkuranna–Jõulumäe väärtuslik maastik jääb Reiust kuni Uuluni Via Baltica ja Pärnu lahe vahele. Piirkonnas, kus luiteahelikud ulatuvad ka teisel pool maanteed kaugele sisemaale, jäävad maastikule männimetsad. Ala märksõnad on meri, rand, rannatasandikud ja litemännikud. Piirkond jääb Pärnu linna lähiümbrusesse ning on hästi ligipääsetav ja väga atraktiivne.

²⁵ Mõõdetud Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakendusest



Joonis 10. Väärtuslike maastike (tähistatud helepruuni joonega) paiknemine projekteeritava maanteelõigu suhtes. Allikas: Pärnu maakonnaplaneeringu 2030+ joonis „Looduskeskkond“

5.4. Sotsiaal-majanduslik keskkond

5.4.1. Asustus ja maakasutus

Projekteeritav teelõik asub Häädemeeste (endise Tahkuranna) valla Reiu, Uulu ja Mereküla külade territooriumil.

Tee laiendus leiab aset valdavalt olemasoleva maantee läheduses (välja arvatud trassi õgvendus projekteeritava lõigu lõunapoolses osas – vt ptk 3.2). Tegevuse lähiümbruse keskkonningimused on juba olemasoleva olukorra puhul tee poolt mõjutatud.

Projekteeritava maanteelõigu algus piirneb mõlemast küljest Pärnu MKA territooriumiga, kus asustus puudub. Lõigu keskosas paiknevad projektiala lähistel valdavalt põllumaad ja elumumad. Lõigu lõpuosa piirneb lääne poolt Uulu-Võiste maastikukaitsealaga. Projekteeritav maanteelõik lõpeb Uulu küla territooriumil, kus elamualasid on tihedamalt.

Tahkuranna valla üldplaneeringuga on piirkonda kavandatud uusi elumumaid, millega projekti koostamisel arvestatakse.

5.4.2. Tehniline taristu

Teed

Rekonstrueeritav põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla kuulub üleeuroopalisse transpordivõrgustikku TEN-T. Euroopa teedevõrgus kannab maantee tähistust E67 ning kuulub I Pan-Euroopa transpordikoridori (nn Kreeta koridor), mis on Eesti, Läti, Leedu ja Soome jaoks üheks oluliseks väljapääsuks Kesk-Euroopasse.

Käesoleva KMH käigus käsitletakse maanteelõiku km 133,4–146 Pärnu–Uulu. Lõik saab alguse Paide mnt ristmiku piirkonnas ja lõpeb Uulu külas enne ristumist Uulu–Soometsa–Häädemeeste teega (kõrvalmaantee nr 19333).

Aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus käsitletaval lõigul oli 2016. aastal 4832–9755 a/ööp, sh raskeliiklust (veoautod, autobussid, autorongid) 20–32%. Vt täpsemalt Tabel 4.

Tabel 4. Liiklussagedus käsitletaval maanteelõigul 2016. aasta loendusandmete põhjal (lühendite selgitused vt tabeli all). Allikas: Maanteeamet

Lõigu algus, m	Lõigu lõpp, m	Lõigu pikkus, m	AKÖL autot/ööp	SAPA %	VAAB %	AR %	SAPA autot/ööp	VAAB autot/ööp	AR autot/ööp
133 396	141 389	7993	9755	80	3	17	7734	299	1722
141 389	152 409	11 020	4832	68	3	29	3216	177	1439

Lühendite selgitused (Tabel 4):

- AKÖL – aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus, autot/ööpäevas
- SAPA – sõiduaudod ja pakiaudod [sõiduki pikkus (m) ≤ 6,0]
- VAAB – veoaudod ja autobussid [6,0 < sõiduki pikkus (m) ≤ 12,0]
- AR – autorongid [sõiduki pikkus (m) > 12,0]

Antud lõigul on mitmeid ristmikke ja mahasõite, mis tekitavad põhimaanteel liiklusohu. Suuremad ristumised on Valga-Uulu teega (kõrvalmaantee nr 6), Reiu teega (kõrvalmaantee nr 19342) ja Tõllapulga teega (tee nr 8480002).

Rahvusvaheline jalgrattatee²⁶

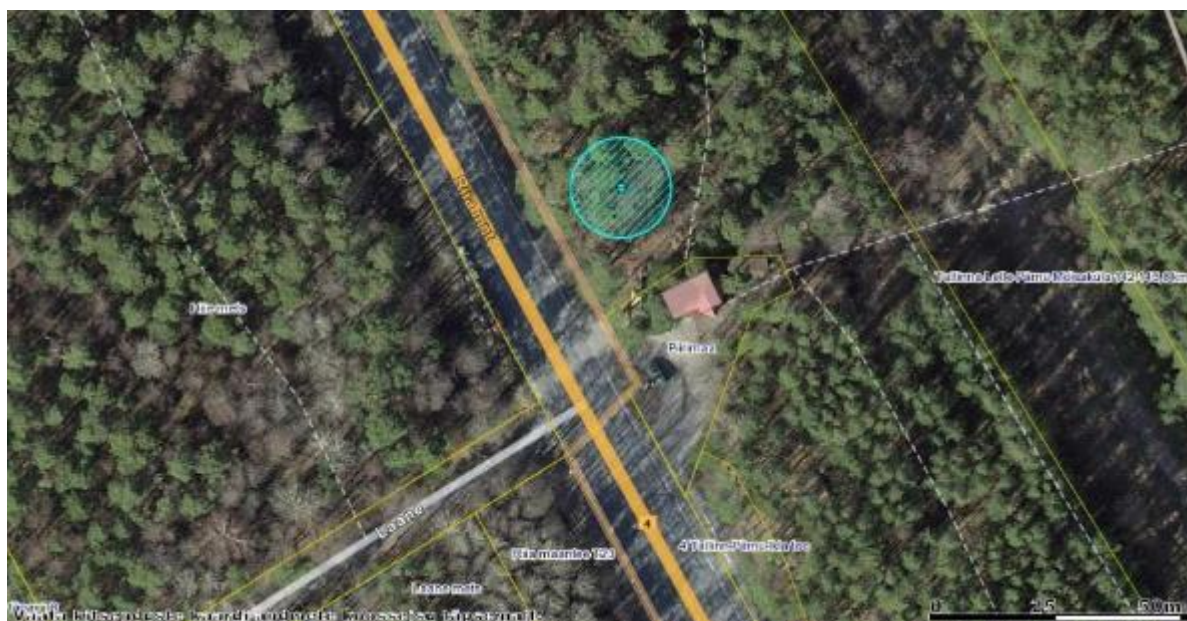
Maakonda läbib rahvusvaheline jalgrattatee EuroVelo 10, mis maakonnaplaneeringust lähtuvalt kulgeb käsitletavas maanteelõigus valdavas osas maantee kõrval (vt Joonis 10, tähistatud roosa punktiirjoonega). EuroVelo 10 on ringmarsruut (Hansaring) Läänemere rannikualal, mis kulgeb läbi Soome, Rootsi Taani, Saksamaa, Poola, Leedu, Läti, Eesti ja ulatub Sankt Peterburgi. Eestis algab EuroVelo marsruut Läti piirilt ja kulgeb maakonna rannikul Tallinna ning edasi Narva.

Puur- ja salvkaevud

Lähim puurkaev (PRK0015601) asub ca 15 m kaugusel olemasolevast teemaa piirist ida pool, ligikaudu km 134,4 juures (Laane tänava ristmikust ca 45 m põhja pool, teisel pool Tallinn–Pärnu–Ikla maanteed – vt Joonis 11). Puurkaev on mõeldud tarbevee saamiseks ja põhjavee seirejaamaks (SJA4740000). Kaevu sügavus on 54 m ja sanitaarkaitseala ulatus 10 m.²⁷

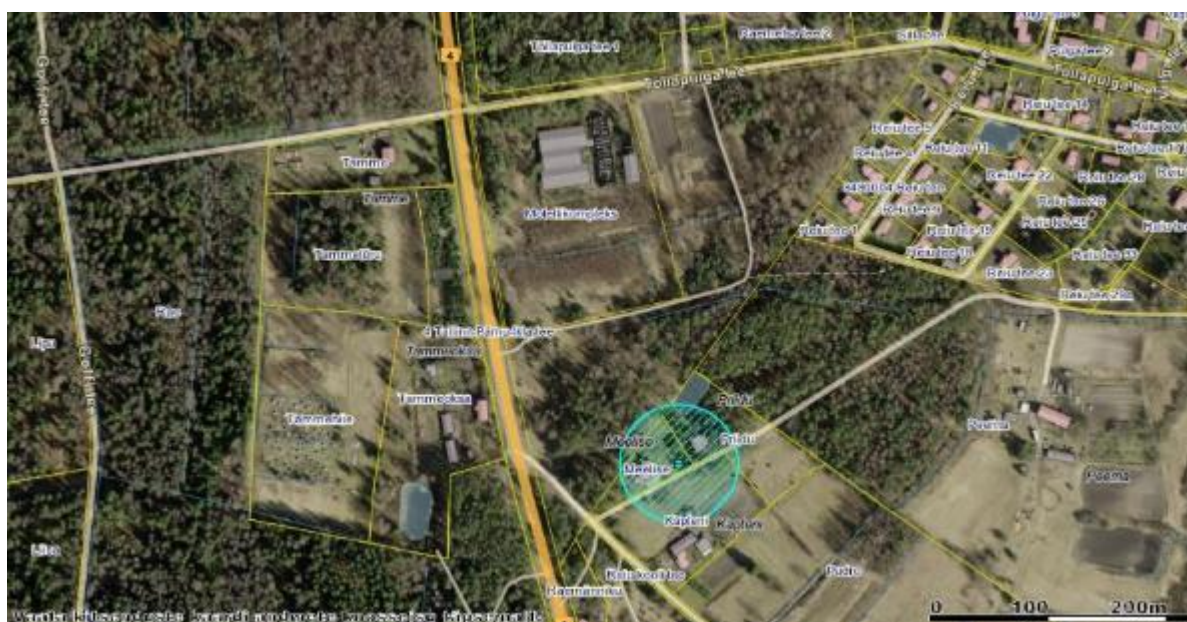
²⁶ Pärnu maakonnaplaneering 2030+

²⁷ Allikas: Keskkonnaregister, 27.11.2017



Joonis 11. Puurkaevu PRK0015601 paiknemine projekteeritava maantee suhtes. Allikas: Maa-ameti kitsenduste kaardirakendus, 27.11.2017

Reiu külas, projekteeritava maantee teemaa piirist ca 120 m kaugusel (Tõllapulga tee ristmikust ca 350 m kagus) asub puurkaev PRK0021379 (vt Joonis 12). Puurkaev on mõeldud olmevee saamiseks. Kaevu sügavus on 74 m ja sanitaarkaitseala ulatus 50 m.²⁸



Joonis 12. Puurkaevu PRK0021379 paiknemine projekteeritava maantee suhtes. Allikas: Maa-ameti kitsenduste kaardirakendus, 27.11.2017

Reiu külas Ületee (84801:001:0280) kinnistul, projekteeritava maantee teemaa piirist ca 70 m kaugusel asub puurkaev PRK0004763 (vt Joonis 13). Puurkaev on mõeldud olmevee saamiseks. Kaevu sügavus on 86 m ja sanitaarkaitseala ulatus 50 m.²⁹

²⁸ Allikas: Keskkonnaregister, 27.11.2017

²⁹ Allikas: Keskkonnaregister, 27.11.2017



Joonis 13. Puurkaevu PRK0004763 paiknemine projekteeritava maantee suhtes. Allikas: Maa-ameti kitsenduste kaardirakendus, 27.11.2017

Reiu külas Valga–Uulu tee (kõrvalmaantee nr 6) ristmiku piirkonnas on kolm puurkaevu, mis asuvad projekteeritava maantee teemaa piirist ca 55–140 m kaugusel. Need puurkaevud on (vt):

- PRK0016980 (Kivisaare kinnistul 84801:001:0416), sügavus 55 m;
- PRK0026026 (Raadiku kinnistul 84801:001:0415), sügavus 42,5 m;
- PRK0055866 (Härjapea kinnistul 84801:001:0675), sügavus 45 m.

Nimetatud kolm puurkaevu on tarbepuurkaevud sanitaarkaitseala ulatusega 10 m.



Joonis 14. Puurkaevude PRK0016980, PRK0026026 ja PRK0055866 paiknemine projekteeritava maantee suhtes. Allikas: Maa-ameti kitsenduste kaardirakendus, 27.11.2017

Salvkaevude kohta keskkonnaregistris andmed puuduvad.

Ehitisregistri (EHR) andmetel paiknevad kaevud järgmistel tee ja selle õgvenduse võimalikus mõjualas asuvatel kinnistutel:

- Oja (katastrinumber 84801:001:0175) – üks kaev (EHR kood 220461087);
- Mätta (84801:001:0056) – kaks kaevu (EHR koodid 220461078 ja 220461079);
- Raemänniku (84801:001:0186) – üks kaev (EHR kood 220461721);
- Liivaku (84801:001:0210) – üks kaev (EHR kood 220468179).

Tehnilised andmed nende kaevude kohta ehitisregistris puuduvad, sh pole ka teada, kas tegemist on puur- või salvkaevudega. Kaevude olemasolu ja paiknemist täpsustatakse projekteerimise ja KMH käigus.

Uulu külas on ühisveevärk (Uulu-Laadi piirkond).³⁰

Maaparandussüsteemid

T4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4-143 Pärnu-Uulu lõigu ehituse põhiprojektiga kavandatavate tööde mõjupiirkonda jäävad Reiu I (MS 6114540010090/ehitis 001), Reiu I (MS 6114540010110/ehitis 002) ja Reiu (MS 6114540010120/ehitis 001) maaparandusehitiste maa-alad (vt Joonis 15).



**Joonis 15. Maaparandusehitised projekteeritava teelõigu piirkonnas (praegune olukord).
Allikas: Maa-ameti maaparandussüsteemide kaardirakendus, 17.01.2018**

³⁰ Tahkuranna valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2015-2026; eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akti/isa/4020/4201/6047/Kava.pdf>

Maaparandussüsteemid külgnevad projekteeritava maanteega:

- lääne pool teed ca 3,4 km pikkuses lõigus alates Reiu külas ca 240 m Posti tee ristmikust lõuna poolt kuni Karu teeni Merekülas;
- ida pool teed ca 400 m pikkuses lõigus Vana-Nurme (84801:001:0109) ja Tindi (84801:001:0271) kinnistutel.

Projekteeritava maantee õgvendus hõlmab suure osa praegusest maanteest lääne poole jäävatest maaparandussüsteemidest.

6. Hindamismetoodika kirjeldus

KMH läbiviimisel lähtutakse Eestis ja Euroopa Liidus kehtivate asjakohaste õigusaktide nõuetest. Mõjude olulisuse tuvastamisel lähtutakse eelkõige õigusaktides määratud normidest, nende puudumisel ekspertarvamusest. Peamine menetlust suunav õigusakt on keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS)³¹. KMH aruande koostamisel järgitakse KeHJS-e §-s 20 esitatud nõudeid.

KMH läbiviimisel kasutatakse Keskkonnaministeeriumi juhendmaterjale: „Keskkonnamõju hindamine. Juhised menetluse läbiviimiseks tegevusloa tasandil“³² jt asjakohaseid meetodilisi juhendeid (sh Natura-hindamise juhendeid)³³. Samuti võetakse keskkonnamõju hindamisel arvesse keskkonnamõju hindamise alaseid teadmisi ja üldtunnustatud hindamismetoodikat.

KMH käigus analüüsitakse, hinnatakse ja võrreldakse looduskeskkonna (põhjavesi, pinnavesi, pinnas, kaitstavad loodusobjektid, taimestik, loomastik, rohevõrgustik jms), kultuurilise keskkonna (kultuuripärand, väärtuslikud maastikud, pärandkultuuriobjektid) ning sotsiaal-majanduslikke (inimeste tervis, heaolu ja vara, välisõhu kvaliteet, müraolukord) tegureid ning tuuakse esile nende omavahelised seosed. Eeldatavalt tekkivaid mõjusid hinnatakse vastavalt mõjude suurusele, kestvusele (lühi- ja pikaajalisus), mõjude iseloomule, kumulatiivsusele ning mõjude olulisusele.

Kasutatav hindamismetoodika põhineb kvalitatiivsel ja kvantitatiivsel hindamisel, mille hulka kuuluvad:

- teemakohase kirjanduse ja muude asjakohaste dokumentide läbitöötamine;
- varasemate piirkonna kohta koostatud uuringute, analüüside ja aruannete läbitöötamine;
- kavandatava tegevusega kaasneva mürataseme modelleerimine;
- ekspertarvamused mõju olulisuse selgitamiseks;
- konsultatsioonid olulist teavet omavate asutustega;
- konsultatsioonid üldsuse ja kolmandate osapooltega.

KMH käigus:

- kirjeldatakse kavandatavaid tegevusi ja võrreldakse võimalikke alternatiivseid lahendusi;
- hinnatakse kavandatava tegevusega kaasnevaid võimalikke olulisi keskkonnamõjusid (mõju võimaliku olulisuse eelhindang tehakse KMH programmi mahus, mõju olulisust täpsustatakse KMH aruande koostamise käigus), määratletakse mõjude ulatus;
- pööratakse tähelepanu piirkonna senisest ja kavandatavast maakasutuse spetsiifikast tulenevatele probleemidele ja valdkondadele: müraolukord, välisõhu seisund, veerežiim ja vee kvaliteet, roheline võrgustik, elamualade paiknemine jms;
- hinnatakse võimalikke kumulatiivseid mõjusid;
- analüüsitakse kavandatava tegevuse seoseid strateegiliste planeerimisdokumentidega;
- antakse soovitusel võimalike negatiivsete mõjude vältimiseks ja leevendamiseks.

Lähtudes kavandatava tegevuse eesmärgist ja käsitletavast maa-alast KMH aruande koostamise käigus:

³¹ Elektrooniline Riigi Teataja – <https://www.riigiteataja.ee/akt/121122011015>

³² Koostaja: K. Peterson; Keskkonnaministeerium 2007; vt Keskkonnaministeeriumi koduleht: http://www.envir.ee/sites/default/files/kmh_juhend_180407_peterson.pdf

³³ Vt Keskkonnaministeeriumi koduleht: <http://www.envir.ee/et/kmh-uuringud-ja-juhendid>

- 1) analüüsitakse kavandatava tegevuse võimalikke alternatiive (sh 0-alternatiiv), kuid ei vaadelda alternatiivseid asukohti väljaspool kavandatava tegevuse asukohta ja sellega seotud käsitusala;
- 2) hinnatakse kavandatava tegevuse võimalikku olulist mõju käsitusala looduskeskkonnale, keskkonnaseisundile ja elanikele, samuti kultuurilisele ja sotsiaal-majanduslikule keskkonnale ning võimaliku mõjuala ulatuses väljaspool kavandatava tegevuse ala sõltuvalt mõjuallikast ja mõjutatavatest keskkonnamelementidest.

KMH käigus arvestamisele kuuluvad lähtematerjalid vt KMH programmi ptk 11. KMH läbiviimisel tuginetakse suures osas varem koostatud uuringutele ja analüüsidele ning käsitusala hõlmavatele varasematele asjakohastele materjalidele.

Projektiala hüdrogeoloogiline uuring, mürauuring ja ulukiuuring viiakse läbi projekteerimise etapis ja selle tulemusi võetakse arvesse KMH aruande koostamisel. Muid täiendavaid uuringuid olemasoleva olukorra ja keskkonnaseisundi selgitamiseks ei ole KMH koostamise mahus kavas läbi viia.

KMH käigus selgitatakse välja kavandatavad tegevused, millel võib eeldatavasti olla oluline negatiivne mõju.

Keskkonnamõju on *oluline*, kui see võib:

- eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust,
- põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või
- seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.³⁴

KMH aruandes esitatakse kavandatava tegevuse elluviimisega kaasneva olulise negatiivse keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks kavandatud meetmed.

Otsene mõju avaldub tegevuse otsestes tagajärgedes tegevusega samal ajal ja kohas. Arvestatakse nii toimimisega kaasnevaid kui ka hädaolukordadega seotud mõjusid ning käsitletakse nii soovimatuid negatiivseid kui ka positiivseid mõjusid.

Kaudne mõju kujuneb keskkonnamelementide omavaheliste põhjus-tagajärg seoseahelate kaudu. See võib avalduda vahetust tegevuskohast eemal ning mõju võib välja kujuneda alles pikema aja jooksul.

On rida asjaolusid, mis mõjutavad konkreetseid kavandatava tegevusega seotud otseseid, kaudseid ja kumulatiivseid mõjusid ning mõjude interaktiivsust. Vastavalt sellele valitakse töö käigus praktiline(sed) ja sobiv(ad) meetodika(d) või nende kombinatsioonid, mille puhul on võimalik arvesse võtta mõju iseloomu, saadaolevate andmete olemasolu ja kvaliteeti ning aja ja muude ressursside olemasolu. Eeldatavate mõju prognoosimeetodite kirjeldus valdkondade kaupa vt Tabel 5.

Tabel 5. Eeldatavad mõjude prognoosimeetodid

Mõju valdkond	Mõju prognoosimeetod
Müra	Projekti koostamise käigus viiakse läbi mürauuring, sh kavandatava tegevusega kaasneva müra modelleerimine, mille tulemused võetakse aluseks müra mõju hinnangu andmisel. Modelleerimisel kasutatakse aktsepteeritud meetodikat, mille täpsem kirjeldus esitatakse KMH aruandes.
Välisõhk	Mõju ulatuse ja olulisuse hindamisel tuginetakse varasemate analoogsete objektide kohta koostatud hinnangutele ning eksperthinnangule, mille põhjal hinnatakse kavandatava tegevusega kaasneva välisõhu saaste levikut elamualadele vm tundlikesse piirkondadesse.

³⁴ KeHJS § 2²; Elektrooniline Riigi Teataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/130122015018?leiaKehtiv>

Mõju valdkond	Mõju prognoosimeetod
Natura 2000, kaitstavad loodusobjektid	Hindamise aluseks on eelkõige keskkonnaregistri ja EELIS-e andmebaasi andmed, samuti kaitsealade kaitsekorralduskavade andmed. Vajaduse korral kasutatakse ka varasemate inventuuride ja uuringute andmeid. Mõju ulatuse ja olulisuse hindamisel tuginetakse kaardikihtide analüüsile ja eksperthinnangule. Arvesse võetakse kaitstavate loodusobjektide spetsiifikat ja taluvust erinevate mõjufaktorite suhtes. Natura hindamise põhimõtted vt ptk 7.
Taimestik, loomastik ja rohevõrgustik	Hindamisel tuginetakse projekti mahus koostatavale ulukiuuringule ning varem läbi viidud inventuuride ja seire andmetele ning varasematele eksperthinnangutele ja soovitudele. Lisaks analüüsitakse erinevaid kaardimaterjale, kehtestatud ja koostamisel olevaid planeeringuid, kaitstavate alade kaitsekorralduskavasid ning andmebaase: metsaregister, Eesti põhikaart, ortofoto, mullakaart, EELIS-e andmebaas, Eesti märgalade inventuur jms.
Maastik ja maakasutus	Eksperthinnangu koostamisel lähtutakse projekteerimise käigus läbiviidavatest uuringutest (olemasolevate üld- ja detailplaneeringute väljaselgitamine, piirangute täpsustamine) olemasolevast teabest, Maa-ameti kaardirakendusest, planeeringutest jms. Kasutatakse kaardianalüüsi.
Põhja- ja pinnavesi, elanike veevarustus, sademevesi	Hindamise aluseks on projekteerimise käigus läbi viidavad geodeetilised, geotehnilised ja hüdroloogilised uurimustööd, keskkonnaregistri puukaevude ja veekogude andmebaasid, varasemate uuringute ja veemajanduskava andmed ning ekspertarvamus.
Jäätmete ja reostusohu	Hindamise aluseks on vastavad õigusaktid (jäätmeseadus jms) ning Häädemeeste vallas kehtivad asjakohased dokumendid (jäätmehoolduseeskiri, jäätmekava jms).
Mõju inimeste tervisele, heaolule ja varale	Hindamise aluseks on projekteerimise käigus teostatavad uuringud: liiklusuuring, olemasolevate üld- ja detailplaneeringute väljaselgitamine, piirangute täpsustamine, kergliiklusteede vajaduse hindamine. Samuti lähtutakse uuringutest ja ekspertarvamustest, mis annavad aluse hinnata mõju tervisele ja heaolule (müra, välisõhu saaste, liikumisvajadus jms).

Uurimistööd

Projekteerimise käigus viiakse läbi rida uurimistöid, mille tulemusi kasutatakse ka KMH läbiviimisel, järelduste tegemisel ning põhjendatud vajadusel leevendus- ja seiremeetmete väljatöötamisel:

- geodeetilised uurimustööd – teostatakse mahus, mis võimaldab maantee, ristmike ja vete äravoolurajatiste projekteerimist;
- geotehnilised uurimustööd – teostatakse asukohas ja mahus, mis võimaldab teemaplaneeringus toodud maantee, kogujateede, juurdepääsuteede, ristmike ja rajatiste projekteerimist;
- hüdroloogilised uuringud ja arvutused – teostatakse sildade projekteerimiseks; uuring sisaldab vooluveekogu sängi mõõdistamist planeeritavast rajatisest kummalegi poole vähemalt 100 m ulatuses, hüdraulilisi arvutusi ning veetaseme modelleerimist rajatavate sildade asukohas;
- liiklusuuringud – mahus, mis võimaldab arvutada ristmike läbilaskvust ning määrata teenindustaset ja koormussagedust;
- olemasolevate üld- ja detailplaneeringute väljaselgitamine – selgitada antud maanteelõigu piirkonnas kehtestatud ja koostamisel olevad üld- ja detailplaneeringud ning arvestatakse nendega põhiprojekti koostamisel;
- piirangute täpsustamine – täpsustatakse piirangud, mis võivad mõjutada tee ehitust, ning taotletakse piirangute kehtestajatelt tingimused, millega arvestada projekti koostamisel;

- kergliiklusteede vajaduse hindamine – koostatakse kergliikluse prognoos ning selgitatakse välja kergliiklustee tunnelite rajamise vajadus ja kohad, kus on mõistlik kavandada sõidutee ületuskohad;
- mürauring – peab arvesse võtma liiklusprognoosi tulemusi (vastavalt liiklusuuringule) ning käsitlema nii olemasolevat kui ka perspektiivset olukorda vastavalt keskkonnaministri 16.12.2016 määrusele nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ toodud tingimustel;
- ulukiuuring – eesmärgiks on selgitada välja transpordi ja ulukite liikumise vahelised konfliktalad ning võimalikud leevendavad meetmed elupaikade sidususe tagamiseks, sõltuvalt eskiisprojekti eesmärkidest ja lahendustest. Analüüs viiakse läbi olemasoleva informatsiooni põhjal, kasutades andmebaasides ja planeeringutes sisalduvat teavet.

7. Natura 2000 hindamine

KMH eelhindamise³⁵ käigus läbi viidud Natura eelhindamise tulemusel selgitati välja, et kavandatav tegevus võib avaldada mõju Natura 2000 võrgustiku aladele. Negatiivne mõju võib avalduda Pärnu loodusala (EE0040347) ja Uulu-Võiste loodusala (EE0040364) kaitse-eesmärkidele, sest tee laiendus võib osaliselt paikneda loodusala territooriumil. Pärnu loodusala ja Uulu-Võiste loodusala kaitse-eesmärkideks oleval Natura elupaigatüübid, sh esmatähtis elupaigatüüp vanad looduspõõsad (9010*), jäävad maantee laiendamise mõjualasse. Maanteekoridori laiendamise poolt põhjustatud võimalikku ebasoodsa mõju avaldumist ei ole praeguses täpsusastmes (enne projekti koostamist) võimalik piisavas detailsusastmes hinnata, mistõttu ei ole võimalik ka ebasoodsa mõju avaldumist välistada. Mõju täpsemaks hindamiseks on vajalik läbi viia Natura asjakohane hindamine, mille raames on vajalik käsitleda täpseid tehnilisi lahendusi ning nende mõju Pärnu ja Uulu-Võiste loodusala kaitse-eesmärkidele. Natura asjakohast hindamist on otstarbekas läbi viia projekti keskkonnamõju hindamise raames (vastavalt KehJS-e § 3 lg 2).

Natura 2000 asjakohase hindamise läbiviimisel lähtutakse Natura eelhindamise tulemustest ja juhustest Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis.³⁶

7.1. Teave kavandatava tegevuse kohta

Kavandatava tegevuse eesmärk, asukoht (sh tegevuse asukoha kaart) ja kavandatava tegevuse täpsem kirjeldus vt KMH programmi ptk 3.

I klassi tee rajamisel tuleb olemasolevat maanteed Pärnu loodusala juures laiendada ca 30 m ulatuses, sest olemasolev maanteekoridor on praegu ca 20 m lai ning I klassi maantee koos külgkraavide ja maantee teenindamiseks vajaliku hooldusmaa laiusega moodustab kokku ca 50 m. I klassi tee rajamisel tuleb olemasolevat maanteed laiendada ka Uulu-Võiste loodusala juures, sest olemasolevasse maanteekoridori I klassi maantee koos külgkraavide ja maantee teenindamiseks vajaliku hooldusmaaga ära ei mahu. See võib endaga kaasa tuua looduspõõsa (9010*) osalise hävimise, sest praegune maantee piirneb looduspõõsa elupaigatüübiga. I klassi maanteel peab ohutuks ja sujuvaks liikluseks olema tagatud külgnähtavus, mis looduskaitse all olevates metsades ja parkides tingimusel, et maantee nõlva kalle on 1:4 või laugem, võib olla 14 m.³⁷

Kavandatav tegevus ei ole Natura-alade kaitsekorraldusega otseselt seotud ega selleks vajalik.

Kavandatavale tegevusele lähimad Natura 2000 võrgustiku alad (seisuga november 2017) on Pärnu loodusala ja Uulu-Võiste loodusala (vt ptk 7.2).

Keskkonnaametis on menetlemisel Pärnu maastikukaitseala kaitse-eesmärkide, piiride ja kaitsekorra muutmine. Muudatuse on tinginud vajadus võimaldada Tallinna–Pärnu–Ikla maantee rekonstrueerimist vastavalt Pärnu maakonna teemaplaneeringule, säilitada ala puhkeväärtus ja tagada loodusdirektiivi I lisas nimetatud metsaelupaigatüüpide jätkuv kaitse. Pärnu MKA hõlmab täielikult Natura 2000 võrgustikku kuuluva Pärnu loodusala. Kaitseala välispiiri muutmisel väheneb ala pindala kokku 7,5 ha võrra.

Olemasoleva maantee läheduses asub ka Reiu jõe loodusala, kuid põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) teemaplaneeringuga kavandatud lahenduse kohaselt nihkub maantee

³⁵ Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhindang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017)

³⁶ Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis. Koostajad: Aune Aunapuu, Riin Kutsar, MTÜ Eesti Keskkonnamõju Hindajate Ühing. Tartu, Tallinn 2013

³⁷ Teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“ KSH aruanne

jõest eemale (rohkem kui 100 m kaugusele; vt ptk 3.2). Seetõttu ning lähtudes ka KMH eelhinnangust³⁸ olulist mõju Reiu jõe loodusala seisundile ei ole ette näha.

Natura 2000 võrgustiku alad on siseriiklikult kaitstud kaitstavate loodusobjektide kaitse kaudu. Pärnu loodusala kaitse tagatakse Pärnu maastikukaitseala kaitse-eeskirja kaudu ning Uulu–Võiste loodusala kaitse samanimelise MKA kaitse-eeskirja kaudu (vt 5.1.4). Loodusalade kaitsekorralduslikud juhised on esitatud vastavates kaitsekorralduskavades.

Loodusalade iseloomustamiseks kasutatud andmeallikates toodud andmed on piisavad võimalike mõjude prognoosimiseks ja järelduste tegemiseks. Loodusalade ja selle kaitse-eesmärgiks olevate elupaikade kohta on piisavalt alusinformatsiooni (sh kaitse-eeskirjade koostamise aluseks olevad inventuurid) ning täiendavaid Natura alade inventeerimisi ei ole vaja läbi viia.

7.2. Natura 2000 alade iseloomustused

7.2.1. Pärnu loodusala

Pärnu loodusala (registrikood RAH0000325; rahvusvaheline kood EE0040347) asub Häädemeeste vallas Reiu külas. Loodusala pindala on 518,8 ha.

Loodusala kaitse-eesmärk on loodusdirektiivi I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid metsastunud luited (2180), vanad loodusemetsad (*9010), rohunditerikkad kuusikud (9050) ning soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080).³⁹

Loodusdirektiivi elupaigatüüpide 2010. aasta kordusinventuuri tulemusel selgus, et looduslal ei esine kaitse-eesmärgiks seatud elupaigatüüpi rohunditerikkad kuusikud (9050). Elupaigatüüpide ülevaatus ja osade elupaigatüüpide puudumise tõttu on vajalik teha ka loodusala piiridega kattuva Pärnu maastikukaitseala (MKA; vt ptk 5.1.4) kaitse-eeskirja korrektuur kaitse-eesmärkide osas. Sealhulgas on tehtud ettepanek lisada kaitse-eesmärgiks liivikute elupaigatüüp 2330.⁴⁰ Elupaigatüüpide võrdlev kirjeldus lähtudes Natura standardsest andmevormist ja kaitsekorralduskavast vt täpsemalt KMH eelhinnangu (Lisa 2) ptk 6.1.1.

Pärnu loodusala piirneb põhjast Paide maantee ning metsaala ja endise raudteetammiga, läänest elamualade, golfikompleksi ja mereäärse rannikumetsaga ning idast elamualade ja metsa- ja põllumaadega.

Loodusala läbivad põhja-lõunasuunaliselt põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (vt Joonis 16) ning ida-läänesuunaliselt kohalikud teed Taimla tee ja Tõllapulga tee. Kodara ja Rööpa sihtkaitsevööndeid eraldab endise Pärnu–Mõisaküla raudtee tamm. Loodusalast ida pool kulgeb Reiu jõgi, mis kuulub Reiu jõe loodusalana (vt Joonis 16) samuti Natura 2000 alade võrgustikku.

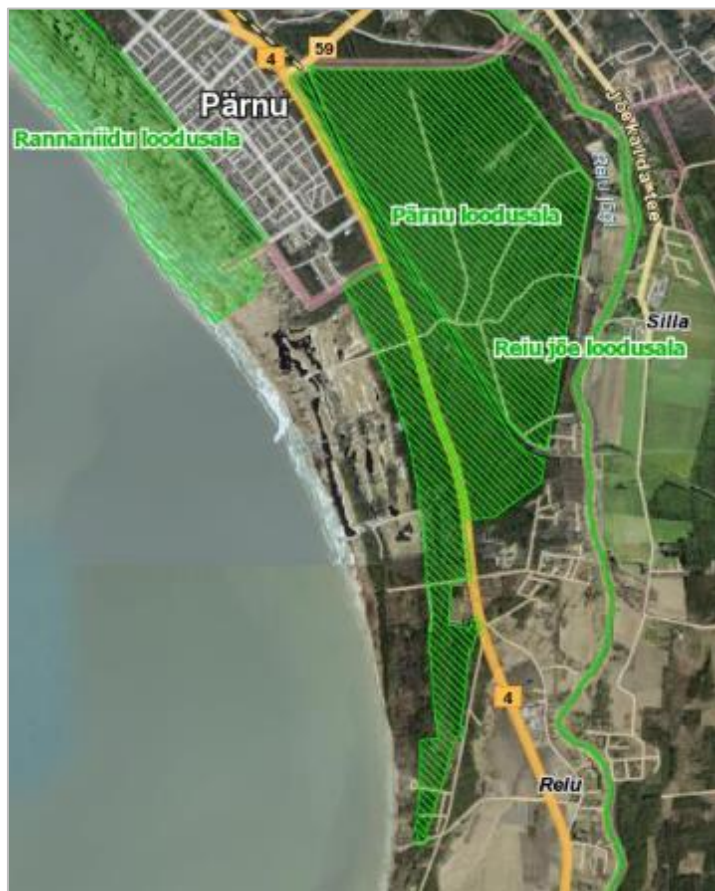
Olemasolev maanteekoridor külgneb mõlemalt poolt loodusala kaitse-eesmärgiks oleva elupaigatüübiga vanad loodusemetsad (*9080), mis kuulub esmatähtsate (*) elupaigatüüpide hulka – vt KMH eelhinnangu (Lisa 2) ptk 6.1.1.

Loodusalale on mitmeid juurdepääse. Kõige enam kasutatakse loodusalale pääsemiseks Paide maantee poolseid teid ning loodusala keskosa läbivat Taimla teed. Ala külastajad kasutavad aktiivselt Reiu puhkekeskuse lähistel olevat raudbetoonist kaarsilda üle Reiu jõe.

³⁸ Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhinnang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017)

³⁹ Vabariigi Valitsuse 05.08.2004 määrus nr 615 „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“; eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/790098?leiaKehtiv> (22.11.2017)

⁴⁰ Pärnu maastikukaitseala kaitsekorralduskava 2012–2021



Joonis 16. Pärnu loodusala paiknemine kavandatava tegevuse (põhimaantee nr 4 lõigu) suhtes. Allikas: Maa-ameti X-GIS looduskaitse ja Natura 2000 kaardirakendus, november 2017

7.2.2. Uulu-Võiste loodusala

Uulu-Võiste loodusala (registrikood RAH0000330; rahvusvaheline kood EE0040364) asub Häädemeeste vallas Leina, Lepaküla, Metsaküla, Reiu ja Uulu külade territooriumil. Loodusala pindala on 687,6 ha, millest veeosa pindala on 0,1 ha.⁴¹

Loodusala kaitse-eesmärk on loodusdirektiivi I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid metsastunud luided (2180) ja vanad loodusmetsad (*9010).⁴²

Uulu-Võiste loodusala kaitsekorda reguleerib siseriiklikult Uulu-Võiste MKA kaitse-eeskiri (vt ptk 5.1.4).

Projekteeritav maanteelõik külgneb ca 900 m pikkuses osas Uulu-Võiste loodusalaga (vt Joonis 17). Maanteelõiguga külgnevas loodusala osas esinevad mõlemad kaitse-eesmärgiks olevad elupaigatüübid, sh esmatähtis (*) elupaigatüüp vanad loodusmetsad (*9010) – vt KMH eelhinnangu (Lisa 2) ptk 6.1.2.

⁴¹ Keskkonnaregister (22.11.2017)

⁴² Vabariigi Valitsuse 05.08.2004 määrus nr 615 „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“; eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/790098?leiaKehtiv> (22.11.2017)



Joonis 17. Uulu-Võiste loodusala paiknemine kavandatava tegevuse (põhimaantee nr 4 lõigu) suhtes. Allikas: Maa-ameti X-GIS looduskaitse ja Natura 2000 kaardirakendus, november 2017

7.3. Tõenäoliselt oluliste mõjude prognoosimine

Alljärgnevalt on toodud Natura eelhindamise⁴³ tulemused ja järeldus, mis võetakse aluseks Natura asjakohase hindamise läbiviimisel projekti KMH käigus.

Natura eelhindamise tulemusel selgitati välja, et mõlema loodusala – Pärnu ja Uulu-Võiste – kaitse-eesmärkideks oleval Natura elupaigatüübid, sh esmatähtis elupaigatüüp vanad loodusemetsad (9010*), jäävad maantee laiendamise mõjualasse. Maanteekoridori laiendamise poolt põhjustatud võimalikku ebasoodsa mõju avaldumist ei ole enne projekti koostamist võimalik piisavas detailsusastmes hinnata, mistõttu ei ole võimalik ka ebasoodsa mõju avaldumist välistada.

Mõju täpsemaks hindamiseks on vajalik läbi viia Natura asjakohane hindamine, mille raames tuleb käsitleda täpseid tehnilisi lahendusi ning nende mõju Pärnu ja Uulu-Võiste loodusala kaitse-eesmärkidele. Natura asjakohast hindamist on otstarbekas läbi viia projekti keskkonnamõju hindamise (KMH) raames.

⁴³ Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu-Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhindang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017)

8. Eeldatavalt kaasnev oluline keskkonnamõju

Keskkonnamõju on kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasnev vahetu või kaudne mõju keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile või varale.

Keskkonnamõju on oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.⁴⁴

Käesolev peatükk sisaldab teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalseid alternatiivsete võimalustega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju, eeldatavate mõjuallikate, mõjuala suuruse ning mõjutatavate keskkonnaelementide kohta.

KMH läbiviimise käigus analüüsitakse kavandatavat tegevust ja selle reaalseid alternatiivse eeldatavalt mõjutatava keskkonna kontekstis. Lähtudes sellest ja KMH eelhindangu tulemustest (vt ptk 8.1) on määratletud eeldatavalt olulise negatiivse keskkonnamõjuga tegevused, mida käsitletakse edaspidi KMH aruandes.

8.1. KMH eelhindangu tulemused

Alljärgnevalt on toodud kokkuvõtte KMH eelhindangust⁴⁵. Eelhindang on koostatud selleks, et tuvastada, kas kavandataval tegevusel võib olla KeHJS-e §-s 2² kirjeldatud (otsene või kaudne) oluline keskkonnamõju.

Hinnang keskkonnamõju olulisusele

Eelhindangu koostaja on jõudnud järeldusele, et kavandatava tegevusel on eeldatavasti suur mõju. Kõige otsesemalt olemasolevat olukorda muutev mõju avaldub 2+2 sõidurajaga tee rajamiseks vajaliku muldkeha laiendamise ning tee juurde kuuluva infrastruktuuri rajamisega. Tegevusega kaasneb füüsiline mõju maakasutusele looduskaitsealustel aladel, sh Natura 2000 võrgustikku kuuluvatel aladel (vt ptk 7), ning nende vahetust läheduses.

Mõjuala ulatus erineb erinevate mõjufaktorite lõikes oluliselt. Näiteks muutused inimeste liikumisteedes on piirkondliku mõjuga ja mõjutavad paljusid liiklejaid, müraolukorra muutumine mõjutab teekoridori lähedast ala kuni mitmesaja meetri kauguseni, teetrassi ehitusest tulenev elupaiga kadu on aga käsitletav väga lokaalses mõõtmes. Mõju ulatust tuleb seega hinnata eraldi iga mõjufaktori jaoks eraldi.

Mõju ilmnemise tõenäosus on väga suur. Tegemist on pikaajalise ja lähitulevikus pöördumatu mõjuga, kusjuures tee ehitusetapis ja tee ehituse järgses kasutusetapis avalduvad erineva iseloomuga mõjud. Olulisemad mõjud, mis avalduvad nii tee ehituse ajal kui ka selle järgselt, on seotud võimaliku heitega vette, õhku ja pinnasesse, müraga, vibratsiooniga, valgusega. Eelkõige ehitusetapis avalduvad mõjud on seotud ressursikasutusega, jäätmetega ja avariolukordade tekke võimalusega. Kõik eelnevalt loetelud mõjud võivad omakorda omada potentsiaalset efekti inimeste tervisele ja heaolule.

Kavandatav tegevus projekteeritaval lõigul piiriülest keskkonnamõju ei põhjusta.

Via Baltica trassi käsitleva teemaplaneeringu KSH aruande⁴⁶ kohaselt võib koosmõju olulisel määral avalduda Pärnu maastikukaitsealal. Arendustegevuse surve maastikukaitsealaga piirneva golfikeskuse väljaarendamiseks, elamuvalade paiknemine kaitseala külje all ja maastikukaitseala

⁴⁴ KeHJS § 2²; eRT: <https://www.riigiteataja.ee/akt/103072017014?leiaKehtiv>

⁴⁵ Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhindang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017); vt Lisa 2

⁴⁶ Teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“ KSH aruanne

kõrge külastatavus alandavad oluliselt koos I klassi maantee rajamisega ala looduslikku väärtust ja häirivad kaitsealuste lindude elutingimusi.

Detailed ning asukohapõhised meetmed ebasoodsa mõju ennetamiseks, vältimiseks, vähendamiseks ja leevendamiseks on võimalik välja töötada kas paralleelselt detailsete tehniliste lahenduste projekteerimisega või pärast nende valmimist. Selleks sobivaim viis oleks KeHJS-e kohase keskkonnamõju hindamise (KMH) protsessi läbiviimine.

Eelhindamise järeldus

Eelhindamise tulemusel jõuti järeldusele, et põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projektiga kavandatud tegevustel on eeldatavasti suur mõju. Kõige otsesemalt olemasolevat olukorda muutev mõju avaldub 2+2 sõidurajaga tee rajamiseks vajaliku muldkeha laiendamise ning tee juurde kuuluva infrastruktuuri rajamisega. Tegevusega kaasneb füüsiline mõju maakasutusele looduskaitsealustel aladel, sh Natura 2000 võrgustikku kuuluvatel aladel (vt ptk 7), ning nende vahetust läheduses.

Mõju ilmumise tõenäosus on väga suur ning tegemist on pikaajalise ja lähitulevikus pöördumatu mõjuga. Potentsiaalselt olulisemad mõjud on seotud võimaliku heitega vette, õhku ja pinnasesse, müraga, vibratsiooniga, valgusega, jäätmetega, (peamiselt ehitusaegsete) avariiolekordade tekke võimalusega, inimese tervise ja heaoluga ning kaitstavate loodusobjektidega.

Koosmõju võib olulisel määral avalduda Pärnu maastikukaitsealal. Arendustegevuse surve maastikukaitsealaga piirneva golfikeskuse väljaarendamiseks, elamualade paiknemine kaitseala külje all ja maastikukaitseala kõrge külastatavus alandavad oluliselt koos I klassi maantee rajamisega ala looduslikku väärtust ja häirivad kaitsealuste lindude elutingimusi.⁴⁷

Detailed ning asukohapõhised meetmed ebasoodsa mõju ennetamiseks, vältimiseks, vähendamiseks ja leevendamiseks on võimalik välja töötada kas paralleelselt detailsete tehniliste lahenduste projekteerimisega või peale nende valmimist. Selleks sobivaim viis oleks KeHJS kohase keskkonnamõju hindamise (KMH) protsessi läbiviimine.

Eeltoodust tulenevalt on eelhindangu koostajad seisukohal, et vajalik on KMH protsessi läbiviimine vastavalt KeHJS-es sätestatud korrale, mis võimaldab mõjusid hinnata ning leevendavaid meetmeid välja töötada, arvestades projektiga kavandatavaid detailsemaid tehnilisi lahendusi.

8.2. Mõjuala ulatus ja KMH käsitusala

KMH eelhindangus⁴⁸ on jõutud järeldusele, et mõjuala ulatus erineb erinevate mõjufaktorite lõikes oluliselt. Näiteks muutused inimeste liikumisteedes on piirkondliku mõjuga ja mõjutavad paljusid liiklejaid, müraolukorra muutumine mõjutab teekoridori lähedast ala kuni mitmesaja meetri kauguseni, teetrassi ehitusest tulenev elupaiga kadu on aga käsitletav väga lokaalses mõõtnes. Mõju ulatust tuleb seega hinnata eraldi iga mõjufaktori jaoks eraldi.

Lähtudes sellest vaadeldakse käsitusala (eeldatava mõjualana), sõltuvalt mõjuallikast, esialgu ala kuni 300 m kaugusele mõlemal pool rekonstrueeritavat maanteelõiku. Mõju hindamisel arvestatakse mõjualana piirkonda kuni sellise kauguseni, nagu kavandatavast tegevusest tulenev oluline keskkonnamõju ulatub (st ka kaugemale kui 300 m, kui see vajalikuks osutub). Ühtlasi arvestatakse keskkonnamõju hindamisel seda, kui palju tee rekonstrueerimine/ehitamine hõlmab uusi alasid ehk millises ulatuses saab keskkond otseselt ja pöördumatult mõjutatud/muudetud. Tulemused esitatakse KMH aruandes.

⁴⁷ Teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“ KSH aruanne

⁴⁸ Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhindang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017); vt Lisa 2

Lähtudes kavandatava tegevuse kirjeldusest ja iseloomust (vt ptk 3) ning tegevuse asukohast, samuti eelhinnangu tulemustest ei ole ette näha, et sellega võiks kaasneda piiriülene mõju ehk oluline negatiivne mõju mõnele naaberriigile.

8.3. Mõjuallikad

Mõjuallikate määramisel on lähtutud kavandatava tegevuse eesmärgist, iseloomust ja kirjeldusest (vt ptk 3). Sellest tulenevalt on võimalikeks mõjuallikateks eelkõige need maantee rekonstrueerimisega, sh tee õgvendusega, kasutusega seotud tegevused, mis mõjutavad või võivad mõjutada olukorda rekonstrueeritava maantee ümbruses. Mõjuallikad on jaotatud ehitusaegseteks ja kasutusaegseteks.

Ehitusaegsed mõjuallikad:

- metsa raie – kaasneb teekoridori laiendamisega; võimalik mõju maastikukaitsealadele ning taimestikule ja loomastikule;
- heited vette ja pinnasesse – võivad kaasneda liig- ja sademevee ärajuhtimisega ning avariiolukordadega; võimalik mõju pinnasele ja põhjaveele;
- välisõhu saaste, peamiselt tolm ja mustkätte paigaldamisega seotud lenduvad orgaanilised ühendid – kaasneb ehitustegevusega ja ehitusmaterjalide transpordiga; võimalik mõju inimese tervisele ja heaolule;
- müra – kaasneb ehitustegevusega ja ehitusmaterjalide transpordiga; võimalik mõju inimese tervisele ja heaolule;
- vibratsioon (kaasneb ehitusmasinate tegevusega; võimalik mõju inimese varale);
- jäätmete ke – kaasneb ehitusmaterjalide kasutuse ja ehitusmasinate tööga;
- piirkonna veerežiimi muutmine;
- ressursikasutus – on seotud ehitusmaterjali kohaleveo ja kasutamisega;
- avariiolukorrad – võivad kaasneda ehitusmasinate tööga.

Kasutusaegsed mõjuallikad:

- müra – kaasneb liiklusega rekonstrueeritud maanteel; võimalik mõju inimese tervisele ja heaolule;
- heited vette ja pinnasesse – võivad kaasneda liig- ja sademevee ärajuhtimisega ning avariiolukordadega; võimalik mõju pinnasele ja põhjaveele;
- valgus – ebaõige lahenduse korral võib kaasneda valgusreostus, mõju olulisus sõltub projektlahendusest; võimalik mõju elustikule ning inimeste heaolule.

8.4. Mõjutatavad keskkonnamelemendid lähtudes eeldatava mõju olulisusest

Mõjutatavate keskkonnamelementidena käsitletakse neid objekte, alasid ja valdkondi, mis on kavandatava tegevuse eeldatavas mõjualas ning mida kavandatav tegevus võib mõjutada mõjuallikate (vt ptk 8.2) kaudu. Eeldatava mõju olulisuse määramisel on eelkõige lähtutud KMH eelhinnangu⁴⁹ tulemustest ja järeldusest.

⁴⁹ Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhinnang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017); vt Lisa 2

8.4.1. Looduskeskkond

Pinnas ning põhja- ja pinnavesi

Kavandava tegevuse potentsiaalseteks olulisemateks tagajärgedeks on ehitusaegne heide vette (nt ehitusmaterjalide ja pinnase sattumine vooluveekogusse sildade ehituse ajal) ja pinnasesse. Vältida ei saa avariiolekordade tekkimist ehitustehnika kasutamisel.

Rekonstrueeritava maanteelõigu geodeetilised, geotehnilised ja hüdroloogilised uuringud teostatakse projekteerimise käigus (eskiisprojekti staadiumis). Ehitusprojekti koostamisel tuleb lähtuda vastavate uuringute tulemustest ning vältida põhja- ja pinnavee reostamist. Projektlahendusega tuleb kavandada meetmed, et võimalikke saasteaineid ei satuks pinnasesse olulisel määral, sest see võib mõjutada piirkonna põhja- ja pinnavee seisundit.

KMH-s analüüsitakse ehitus- ja kasutusaegseid mõjusid Ura jõele. Seejuures selgitatakse:

- millised mõjud kaasnevad silla ehitusega täpsemalt ja milliseid leevendusmeetmeid (nt kalade kude- ja rändeajad) on vaja mõjude minimeerimiseks rakendada;
- kas sild võib põhjustada Ura jõe hüdroloogilise režiimi olulist muutumist ning kallaste ja teerajatiste uhtumist;
- kas silla juures on planeeritud silla-alune kallasrada piki jõge;
- kas silla konstruktsioonid tagavad Ura jõe kallastel takistamatud liikumisvõimalused inimestele ja loomadele ka kõrgveeseisu ajal.

Ura jõe vee kvaliteedi säilitamiseks pööratakse tähelepanu sademevee ärajuhtimise lahendusele. Teelt ärajuhitav sademevesi ei tohi põhjustada Ura jõe veekvaliteedi halvenemist (teelt võib kraavide kaudu jõuda sademeveega jõkke saasteaineid, sh raskemetalle). Kui KMH käigus selgub, et Ura jõe vee kvaliteet võib halveneda, tuleb projektis välja töötada lahendused selle ärahoidmiseks.

Vastavalt veeseaduse § 3⁵ lg 1 ei tohi pinna- ja põhjavee seisundit halvendada. KMH käigus selgitatakse välja, kas kavandatava tegevusega võib kaasneda Ura_3 vooluveekogumi seisundi halvenemine ning milliseid meetmeid tuleks rakendada, et nimetatud vooluveekogumi seisund ei halveneks.

Kavandatava tegevuse ehitus- ka kasutusaegset võimalikku mõju pinnasele ning põhja- ja pinnaveele hinnatakse KMH käigus, kui on olemas vastavate uuringute tulemused ja vastav projektlahendus.

Kaitstavad loodusobjektid

Kavandatava tegevuse piirkonnas asuvad Pärnu ja Uulu-Võiste maastikukaitsealad (MKA), mis on ühtlasi Natura 2000 võrgustikku kuuluvad loodusalad (vt ptk 7).

Kuna nimetatud MKA-de ja loodusalade kaitse-eesmärgid on sarnased (osaliselt kattuvad), siis on igati asjakohane, et mõju hindamisel MKA-dele arvestatakse ka Natura asjakohase hindamise tulemusi.

Mõju hindamisel arvestatakse ka kaitstavate liikide teadaolevate (registreeritud) elupaikade ja kasvukohtadega.

Mõju kaitstavatele loodusobjektidele ja nende kaitse-eesmärkidele hinnatakse kogu ehitamiseks kasutataval maa-alal, ehitamiseks vajalikele tegevustele ning tee kasutamisel teeohutuse nõuete (nt külgnähtavus) tagamisele. Kaitstavate loodusobjektide kaitse-eesmärgid ja kaitsekord ning ehitusprojektiga ette nähtud tegevused peavad olema omavahel kooskõlas.

Kavandatava tegevuse võimalikku mõju MKA-de kaitse-eesmärkidele ja kaitstavatele liikidele hinnatakse KMH käigus täpsemalt, kui on olemas vastav projektlahendus.

Taimestik ja loomastik

Piirkonna taimestikku mõjutab eelkõige maanteekoridori laiendamine – otsene ja pöördumatu kadu tee laienduse alla jääval alal ning maantee klassist tulenev kõrghaljastuse raie nähtavuskoridori alal.

Loomastikku võib mõjutada tee laiendamisega kaasnev liikumispiirang ja ohtu sattumise võimalus (otsene mõju), aga ka sõidukite liikumisega ja nende poolt tekitatava müraga kaasnevad häiringud (kaudne mõju).

Kavandatava tegevuse võimalikku mõju taimestikule ja loomastikule hinnatakse täpsemalt KMH käigus, kui on olemas ulukiuringu tulemused ja vastav projektlahendus.

Roheline võrgustik

Pärnu maakonnaplaneeringus 2030+ on roheline võrgustiku ja riigimaantee Tallinn–Pärnu–Ikla (T4) omavaheliste konfliktide kohad (vt ptk 5.1.6) on määratud looduse seisukohalt lähtuvalt. Leevendavad meetmed konfliktide vähendamiseks või pehmendamiseks saab määrata iga konkreetse konfliktikoha jaoks tehtavate uuringute ja hinnangute alusel. Seega on konfliktide lahendamine antud juhul konkreetse projekti ülesandeks. KMH käigus tehakse ettepanekud olulist mõju leevendavate meetmete rakendamiseks.

Puhkealad ja -metsad

Piirkonna puhkealad ja -metsad on olulised inimestele rekreatsioonivõimaluste pakkumise seisukohast. KMH käigus hinnatakse, kuivõrd kavandatav tegevus mõjutab puhkamisvõimalusi piirkonnas.

8.4.2. Välisõhu seisund, müra ja vibratsioon

Tee ehitamisega kaasneb ehitusprotsesside ja ehitustehnika poolt tekitatud müra, vibratsiooni, tolmu ja lõhna levimine lähipiirkonda. Kasutusaegselt on võimalik mürataseme tõus teelõigu läheduses paiknevatel aladel tulenevalt sõidukiiruse tõusust, liikluskoormuse suurenemisest ning tee asukoha muutumisest (laienemine ja tee telgjoone muutumine teeõgvenduse piirkonnas).

Müra ja õhusaaste levik sõltub oluliselt kliimatilistest tingimustest (tuule kiirus ja suund, õhutemperatuur, õhuniiskus) ning on seetõttu pidevalt muutuv.

Meteoroloogilised tingimused nagu õhutemperatuur, tuule suund ja kiirus määravad ära saasteainete püsimise ja levimise õhus. Tuulise ilmaga on saasteainete kontsentratsioonid reeglina madalamad, mis on tingitud parematest hajumistingimustest. Mida tugevam tuul, seda rohkem on õhus turbulentsid keeriseid ning seda kiiremini õhusaaste hajub. Oluline saaste hajumist soodustav tegur on ka päikesekiirgus, mis tekitab maapinna soojendamise kaudu tõusvaid õhuvoole. Seega tekivad kohalikud õhusaaste probleemid peamiselt ebasoodsatel ilmastikutingimustel. Välisõhu kaitse seaduse tähenduses on ebasoodsad ilmastikutingimused maapinnalähedases õhukihis saasteainete akumulatsioonist soodustavad tingimused, nagu omavahelises koostoimes temperatuuri inversioon vahetult maapinnalähedases õhukihis, vertikaalse turbulentsi puudumine ja tuulekiirus null kuni kaks meetrit sekundis.

Projekteerimise käigus toimub kavandatava tegevusega kaasneva müra modelleerimine, mille käigus võetakse arvesse nii olemasolevat kui ka prognoositavat liiklussagedust ning vajaduse korral tehakse ettepanekud müra mõju vähendamiseks (nt müratõkete rajamiseks). KMH lähtub müra mõju hindamisel koostatavast mürauringust.

Hinnang kavandatava tegevusega kaasnevale välisõhu olukorrale ja saastatuse (tolm, lõhnaained) levikule ning välisõhu kvaliteedi vastavusele kehtestatud piirväärtustega, samuti ehitustöödega kaasneva vibratsiooni mõjule, antakse KMH aruandes.

8.4.3. Kultuuriline keskkond

Kultuurimälestised

Projekteerimisel tuleb arvestada, et Lembitu tn 1 asuva kaitsealuse hoone kaitsevööndi ulatus on 50 m hoone väliskontuurist. Lähtudes muinsuskaitseaduse § 25 lõikest 7 on Muinsuskaitseameti kirjaliku loata kinnismälestise kaitsevööndis ehitamine, teede, kraavide ja trasside rajamine, muud mulla- ja kaevetööd keelatud.

Ei ole tõenäoline, et teelõigu projekteerimise, ehitamise ja hilisema kasutuse tulemusena võiks kõnealune hoone saada oluliselt mõjutatud, sest Riia mnt ja Paide mnt ristmik on hoonepoolses osas välja ehitatud ja toimib ning eeldatavalt puudub vajadus ristmiku ehituslikku lahendust mälestise kaitsevööndis oluliselt muuta. Liikluskorralduslikud muudatused hoonele mõju ei avalda. Kui projekteerimise käigus tehakse muudatusi Riia mnt ja Paide mnt ristmikul, siis tuleb projekt kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

Seetõttu puudub vajadus kultuurimälestise teemat edaspidi KMH aruandes täpsemalt käsitleda.

Pärandkultuuriobjektid

Pärandkultuuriobjektid ei ole kaitse all. Selle hoidmine on omaniku otsus ja tahe. Pärandkultuuri objekte kaardistatakse seetõttu, et hoida elus teadmist sellest, millist kultuurilist väärtust põlised talukohad, veskid, puud ja kivid, kõrtsid, keldrid, punkrid, vanad kohanimed ja muud pärandkultuuri objektid kunagi kandnud on. Kaardistatud pärandkultuuri objektid kajastuvad Maa-ameti andmebaasis, mis on töövahendiks otsuste tegijatele, et võimalusel vältida pärandkultuuri objektide hävimist.⁵⁰

Projekteeritava maantee võimalikku mõjualasse võib jääda pärandkultuuriobjekte (vt ptk 5.3.2). Võimaliku mõju ulatus ja olulisus sõltub maantee ja liiklussõlmede projektlahendusest. Pärandkultuuriobjektidele avalduva mõju hinnang antakse KMH aruandes.

Väärtuslikud maastikud

Projekteeritav maanteelõik jääb põhjapoolses osas Reiu jõe suudmeala väärtusliku maastiku lähedale ning külgneb kesk- ja lõunaosas Uulu–Tahkuranna–Jõulumäe väärtusliku maastikuga (vt ptk 5.3.3).

Väärtuslike maastike omapära säilitamiseks tuleks maantee projekteerimisel ja rajamisel säilitada olemasolevad väärtused ning sobitada uued elemendid kooskõlas olemasolevatega. Väärtuslikele maastikele avalduva mõju hinnang antakse KMH aruandes.

8.4.4. Mõju inimeste tervisele, heaolule ja varale

KMH kontekstis käsitletakse võimalikku mõju inimeste tervisele ja heaolule (lähtudes peamiselt joogivee ja välisõhu, sh müra, seisundist) ning võimalikku füüsilist mõju inimeste varale. Laiema sotsiaal-majandusliku hinnangu andmine kavandatavale tegevusele ei kuulu KMH ülesannete hulka. Mõjude hindamisel arvestatakse käsitlusalas (eeldatavasse mõjualasse; vt ptk 8.2) jääva asustusega, kuid kui oluline mõju võib ulatuda kaugemale, siis käsitletakse mõju niikaugemale, kui see osutub vajalikuks.

Eeldatav mõju elanike joogiveevarustusele

Projekteeritava maanteelõigu lähiümbruses on peamiselt hajaasustus, kus elanike veevarustus on lahendatud eraldiseisvate puur- ja salvkaevude baasil. Uulu külas on ühisveevärk (Uulu-Laadi piirkond).

⁵⁰ Riigimetsa Majandamise Keskuse koduleht:
<https://www.rmk.ee/organisatsioon/pressiruum/kkk/parandkultuur>, 30.11.2017

Eelkõige lähtutakse mõju hindamisel keskkonnaregistrisse kantud puurkaevude andmetest (eeldatavalt on kõik piirkonna puurkaevud kantud keskkonnaregistrisse) ja ehitisregistrisse kantud kaevudest. Projekteeritava tee võimalikku mõjualasse jäävate olemasolevate salvkaevude asukohad selgitatakse välja projekteerimise ja KMH käigus. Salvkaevude olemasoluga on võimalik arvestada, kui need on kantud topo-geodeetilisele alusplaanile. KMH aruandes antakse hinnang võimaliku olulise mõju kohta salvkaevudele.

Ei ole tõenäoline, et tee rekonstrueerimine mõjutab veetaset puurkaevudes. Projekteerimise käigus tuleb jälgida, et oleksid tagatud maanteele ja liiklussõlmedele lähemal asuvatele puurkaevudele määratud sanitaarkaitsealad.

Võimaliku mõju ulatust ja olulisust piirkonna veevarustusele täpsustatakse KMH käigus.

Välisõhu seisund ja müraolukord

Hinnang välisõhu seisundile ja müraolukorrale seoses kavandatava tegevusega antakse KMH aruandes (vt ptk 8.4.2). Nende hinnangute tulemustest lähtuvalt antakse hinnang ka selle mõju ulatuse ja olulisuse kohta inimeste heaolule ja tervisele.

Eeldatav mõju inimeste varale

KMH käigus antakse hinnang võimalikule füüsilisele mõjule inimeste varale (maantee laiendusel teemaa alla jääv maa, võimalik mõju olemasolevatele ehitistele jms).

Mõju hinnang inimeste varale ei sisalda ehitiste väärtuse võimalikku muutust rahalises mõttes, sest **vara turuväärtuse või selle muutuse hindamine ei kuulu KMH ülesannete hulka.**

Inimeste liikumisvõimaluste muutumine

KMH käigus käsitletakse mõju kohalikele elanikele seoses juurdepääsuteede asukohtade muutumisega, st kuidas inimesed tulevikus hakkavad valla keskusesse või Pärnu linna liikuma.

8.4.5. Jäätmete

Suuremal hulgal jäätmeid (ehitusjäätmed, pakendid jms) tekib tee ehitamise käigus. Praktiliselt kogu vajalik ehitusmaterjal tuuakse ehitusplatsile mujalt. Ehitusjäätmed koosnevad eeldatavasti metall- ja raudbetoonkonstruktsioonide kohalevedamiseks vajalikest pakenditest (nt puidust transpordialused ja -sõrestikud, kilepakendid, plastikust vm materjalist pakke- ja täitematerjal jms). Ehitusjäätmete hulka tuleb lugeda ka võimalikud metalloosade jäägid, ehituse käigus ajutiselt kasutatavad puitkonstruktsioonid jms. Ehitusmasinate hoolduse ja remondi käigus tekib samuti jäätmeid (purunenud detailid, kasutatud õlid, rehvid jms). Ehitustööliste tegevusega kaasneb olmejäätmete teke (pakendid, toidujäätmed, segaolmejäätmed).

Tee kasutusperioodil ei teki olulistest kogustes jäätmeid, sh ohtlikke jäätmeid.

Jäätmekäitlus ehitusobjektidel tuleb korraldada vastavalt jäätmeseadusele⁵¹, Häädemeeste valla jäätmehoolduseeskirjale⁵² ja objekti keskkonnanohiukavale, määrata vastutajad ning tagada asjakohane järelevalve (ehitustööde käigus) ja aruandlus.

Ülaltoodud aspekte arvesse võttes ja nõuetekohaselt toimides on jäätmetega seonduv oluline negatiivne keskkonnamõju (sh piirkonna prügistamine ning pinnase- ja põhjaveereostus) välditav. Seetõttu ei käsitleta jäätmetekke ja -käitluse eelnimetatud valdkondi edaspidi KMH aruandes.

⁵¹ Elektrooniline Riigi Teataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/130122015012?leiaKehtiv>

⁵² Seoses haldusreformiga (Tahkuranna valla ja Häädemeeste valla ühinemisega) tuleb ehitustöö kavandamisel jälgida, et võetaks aluseks jäätmehoolduseeskirja kehtiv versioon. Hetkel on projektiala piirkonnas kehtiv Tahkuranna Vallavolikogu 27.05.2010 määrusega nr 8 kehtestatud Tahkuranna valla jäätmehoolduseeskiri: <http://www.tahkuranna.ee/failid/jaatmehoolduseeskiri.pdf> (vaadatud 29.11.2017)

9. KMH koostamise ja menetlemise ajakava

KMH ajakava koostamisel on aluseks KeHJS-ega sätestatud KMH menetlusetapid ja menetluseks ette nähtud aeg ning KMH läbiviimiseks, sh KMH programmi ja aruande koostamiseks vajalik aeg. Eeltoodud ajakava on esialgne ja selles võib tulla muudatusi.

Lähtudes KeHJS-es sätestatud tähtaegadest võib KMH protsess koos menetlusega kesta eeldatavalt kuni 17 kuud. Ajakava määramatus tuleneb muuhulgas sellest, et konsultandil ei ole võimalik ette näha KMH menetlustoimingute reaalsest kestvust, asjaomastelt asutustelt laekuvate seisukohtadega seotud töömahtu ning avalikustamistega kaasnevat töömahtu seoses laekunud ettepanekute, vastuväidete ja küsimustega. Tegelik ajakava sõltub menetlusprotsessi etappidele realselt kuluvast ajast. Hea töökorraldusega on tõenäoliselt võimalik lühendada KMH programmi ja aruande materjalide läbivaatamise kestust otsustaja/arendaja poolt ning teavitamistele kuluvat aega. Samuti ei viivita KMH läbiviija vajalike täienduste-täpsustuste siseseviimisel KMH programmi ja aruandesse põhjendamatult, kuid tuleb arvestada, et tööks vajalik aeg sõltub avalike väljapanekute ja avalike arutelude käigus esitatud ettepanekute, arvamuste ja vastuväidete hulgast ja sisust, mida ei ole võimalik prognoosida.

Kavandatava tegevuse KMH ning selle tulemuste avalikustamise eeldatav ajakava vt Tabel 6. Tabelis on *kursiivis* märgitud KeHJS-ega sätestatud tähtajad. Tärniga (*) on märgitud KeHJS-ega sätestatud tähtajad, mida on põhjendatud vajadusel võimalik pikendada⁵³.

Tabel 6. KMH läbiviimise eeldatav ajakava

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
KMH algatamine	04.12.2017	Maanteeamet
KMH eksperidirühm koos arendajaga (Maanteeamet) koostavad KMH programmi eelnõu	tööks vajalik aeg (eeldatavalt kuni 3 nädalat; nädalad 46-48)	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab KMH programmi eelnõu otsustajale (Maanteeamet)	- ⁵⁴	Maanteeamet
Otsustaja kontrollib KMH programmi vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks	14 päeva jooksul KMH programmi saamisest* (nädalad 49-50)	Maanteeamet
Asjaomane asutus ⁵⁵ esitab, lähtudes oma pädevusvaldkonnast, otsustajale KMH programmi kohta seisukoha	30 päeva jooksul KMH programmi saamisest* (nädalad 51/2017-2/2018)	Asjaomased asutused (vt ptk 10.1)
Otsustaja vaatab seisukohad läbi ning annab arendajale ja juhteksperdile oma seisukoha KMH programmi asjakohasuse ja piisavuse kohta	14 päeva jooksul asjaomaste asutuste seisukohtade saamisest*	Maanteeamet

⁵³ KeHJS § 2⁴: Nimetatud tähtaegu võib põhjendatud juhul, nagu dokumentide maht, kavandatava tegevuse [---] keerukus, pikendada, määrates menetlustoimingu teostamiseks uue tähtaja.

⁵⁴ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

⁵⁵ KeHJS § 2³ lg 1: Asjaomased asutused on asutused, keda [---] kavandatava tegevuse rakendamisega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju tõenäoliselt puudutab või kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu.

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
	(nädalad 3-4)	
Ekspertühm teeb koos arendajaga vajaduse korral KMH programmis parandused ja täiendused ning selgitab seisukohtade arvestamist või põhjendab arvestamata jätmist	tööks vajalik aeg (eeldatavalt ühe nädala jooksul otsustaja seisukoha saamisest (nädal 5)	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab otsustajale KMH täiendatud programmi	- ⁵⁶	Maanteeamet
Otsustaja kontrollib KMH parandatud ja täiendatud programmi ⁵⁷	14 päeva jooksul programmi saamisest (nädalad 6-7)	Maanteeamet
Otsustaja teavitab KMH programmi avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust	14 päeva jooksul kontrolli tulemuste selgumisest (nädal 7)	Maanteeamet
Otsustaja korraldab KMH programmi avaliku väljapaneku	kestusega vähemalt 14 päeva (nädalad 8-9)	Maanteeamet
Avaliku väljapaneku käigus laekunud seisukohtade analüüs	tööks vajalik aeg ⁵⁸ (nädalad 10-11)	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja koostöös otsustajaga korraldab KMH programmi avaliku arutelu	esimesel võimalusel pärast avaliku väljapaneku lõppu ja <u>seisukohtade analüüsimist</u> (nädal 11/12)	Maanteeamet
KMH programmi täiendamine lähtudes avalikustamisel laekunud ettepanekutest ja vastuväidetest ning kirjadele ja küsimustele vastamine	30 päeva jooksul avaliku arutelu toimumisest* (nädalad 12-15)	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab KMH programmi otsustajale nõuetele vastavuse kontrollimiseks	- ⁵⁹	Maanteeamet
Otsustaja kontrollib KMH programmi vastavust nõuetele ja teeb programmi nõuetele vastavaks tunnistamise otsuse.	30 päeva jooksul KMH programmi saamisest* (nädalad 15-18)	Maanteeamet

⁵⁶ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

⁵⁷ sealhulgas asjaomaste asutuste seisukohtade arvestamist või arvestamata jätmist, kaasates vajaduse korral menetlusse asjaomase asutuse, kelle seisukohta ei ole arvestatud

⁵⁸ Sõltub avaliku väljapaneku käigus esitatud ettepanekute, arvamuste ja vastuväidete hulgast ja sisust

⁵⁹ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
Otsustaja teavitab otsuse tegemisest menetlusosalisi ning avaldab teate Ametlikes Teadaannetes	14 päeva jooksul otsuse tegemisest* (nädalad 19-20)	Maanteeamet
Eksperdirühm viib läbi KMH koostab aruande (ja esitab selle arendajale)	tööks vajalik aeg (eeldatavalt kuni 2 kuud; nädalad 18-25)	Skepast&Puhkim
Arendaja esitab KMH aruande otsustajale	- ⁶⁰	Maanteeamet
Otsustaja kontrollib KMH aruande vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks	14 päeva jooksul KMH aruande saamisest* (nädalad 26-27)	Maanteeamet
Asjaomane asutus esitab, lähtudes oma pädevusvaldkonnast, otsustajale KMH aruande kohta seisukoha	30 päeva jooksul KMH aruande saamisest* (nädalad 28-31)	Asjaomased asutused (vt ptk 10.1)
Otsustaja vaatab seisukohad läbi ning annab arendajale ja juhteksperdile oma seisukoha KMH aruande asjakohasuse ja piisavuse kohta	14 päeva jooksul asjaomaste asutuste seisukohtade saamisest* (nädalad 32-33)	Maanteeamet
Eksperdirühm teeb koos arendajaga vajaduse korral KMH aruandes parandused ja täiendused ning selgitab seisukohtade arvestamist või põhjendab arvestamata jätmist	tööks vajalik aeg ⁶¹ (eeldatavalt kuni 2 nädalat; nädalad 34-35)	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab otsustajale KMH täiendatud aruande	- ⁶²	Maanteeamet
Otsustaja kontrollib KMH parandatud ja täiendatud aruannet ⁶³	21 päeva jooksul aruande saamisest (nädalad 36-38)	Maanteeamet
Otsustaja teavitab KMH aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust	14 päeva jooksul kontrolli tulemuste selgumisest (nädal 38)	Maanteeamet
Otsustaja korraldab KMH aruande avaliku väljapaneku	kestusega vähemalt 30 päeva ⁶⁴ (nädalad 39-42)	Maanteeamet
Avaliku väljapaneku käigus laekunud seisukohtade analüüs	tööks vajalik aeg ⁶⁵	Skepast&Puhkim, Maanteeamet

⁶⁰ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toimuks eraldi aja planeerimiseks

⁶¹ Sõltub asjaomaste asutuste poolt esitatud seisukohtadega seotud töömahust

⁶² Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toimuks eraldi aja planeerimiseks

⁶³ sealhulgas asjaomaste asutuste seisukohtade arvestamist või arvestamata jätmist, kaasates vajaduse korral menetlusse asjaomase asutuse, kelle seisukohta ei ole arvestatud

⁶⁴ KeHJS-e nõue alates märtsist 2017 (varem oli min 21 päeva)

⁶⁵ Sõltub avaliku väljapaneku käigus esitatud ettepanekute, arvamuste ja vastuväidete hulgast ja sisust

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
	(eeldatavalt kuni 2 nädalat; nädalad 42-43)	
Arendaja koostöös otsustajaga korraldab KMH aruande avaliku arutelu	esimesel võimalusel pärast avaliku väljapaneku lõppu ja <u>seisukohtade analüüsimist</u> (nädal 43/44)	Maanteeamet
KMH aruande täiendamine lähtudes avalikustamisel laekunud ettepanekutest ja vastuväidetest ning kirjadele ja küsimustele vastamine	30 päeva jooksul avaliku arutelu toimumisest* (nädalad 44-47)	Skepast&Puhkim, Maanteeamet
Arendaja esitab KMH aruande otsustajale nõuetele vastavuse kontrollimiseks	aeg määramata ⁶⁶	Maanteeamet
Otsustaja edastab KMH aruande asjaomastele asutustele kooskõlastamiseks	aeg määramata (nädal 48)	Maanteeamet
Asjaomane asutus, lähtudes oma pädevusvaldkonnast, kooskõlastab või jätab kooskõlastamata KMH aruande	30 päeva jooksul aruande saamisest* (nädalad 49-52)	Asjaomased asutused (vt ptk 10.1)
Otsustaja kontrollib KMH aruande vastavust nõuetele ja teeb aruande nõuetele vastavaks tunnistamise otsuse.	30 päeva jooksul kooskõlastuste saamisest* (nädalad 1-4/2019)	Maanteeamet
Otsustaja teavitab otsuse tegemisest menetlusosalisi ning avaldab teate Ametlikes Teadaannetes	14 päeva jooksul otsuse tegemisest* (nädalad 5-6/2019)	Maanteeamet

⁶⁶ Antud juhul on arendaja ja otsustaja sama asutus ning puudub vajadus selleks toiminguks eraldi aja planeerimiseks

10. Avalikkuse kaasamine ja ülevaade KMH programmi avalikustamisest

10.1. Kavandatava tegevuse elluviimisega seotud mõjutatud/huvitatud asutused ja isikud ning nende teavitamine

Ajaomased asutused ja isikud, keda kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle tegevuse vastu – vt Tabel 7.

Tabel 7. KMH koostamisest mõjutatud ning huvitatud asutused ja isikud koos menetluse kaasamise põhjendusega

Huvitatud asutus/isik	Kontaktandmed	Kaasamise põhjendus
Asjaomased asutused		
Keskkonnaamet -- Pärnu kontor	Narva mnt 7a, 15172 Tallinn info@keskkonnaamet.ee Roheline 64, 80010 Pärnu laane@keskkonnaamet.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (kaitstavate loodusobjektide valitseja) KeHJS § 16 lg 3 p 2
Maa-amet	Mustamäe tee 51, 10621 Tallinn maaamet@maaamet.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (riigimaa haldaja); KeHJS § 16 lg 3 p 2
Muinsuskaitseamet	Pikk 2, 10123 Tallinn info@muinsuskaitseamet.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (kultuurimälestiste kaitsja); KeHJS § 16 lg 3 p 2
Põllumajandusamet -- maaparanduse osakond -- Pärnu keskus	Teaduse 2, 75501 Saku, Harjumaa pma@pma.agri.ee maaparandus@pma.agri.ee P. Kerese 4, 80010 Pärnu parnu@pma.agri.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (maaparandussüsteemide haldaja); KeHJS § 16 lg 3 p 2
Terviseamet -- Terviseameti Lääne talitus	Paldiski mnt 81, 10617 Tallinn kesk@terviseamet.ee Uus 3a, 80010 Pärnu laane@terviseamet.ee	KeHJS § 2 ³ lg 1 (elanike tervise kaitse ja puhta elukeskkonna, sh müraolukorra eest vastutav asutus); KeHJS § 16 lg 3 p 2
Keskkonnainspeksioon (KKI) -- KKI Pärnumaa büroo	Kopli 76, 10416 Tallinn valve@kki.ee Roheline 64, 80035 Pärnu parnumaa@kki.ee	KeHJS § 16 lg 3 p 3
Häädemeeste Vallavalitsus	Pargi tee 1, Uulu, Pärnumaa info@haademeeste.ee (kuni 31.12.2017 ka tahkuranna@tahkuranna.ee)	KeHJS § 16 lg 3 p 1
Pärnu Linnavalitsus	Suur-Sepa 16, 80098 Pärnu linnaavalitsus@lv.parnu.ee	KeHJS § 16 lg 3 p 1

Huvitatud asutus/isik	Kontaktandmed	Kaasamise põhjendus
Tehnilise taristu valdajad, riigimetsa haldaja		
Täpsustatakse projekteerimise käigus	-	tehnovõrkude valdajad, ehitusprojekti kooskõlastajad
Riigimetsa Majandamise Keskus (RMK)	Toompuiestee 24, 10149 Tallinn rmk@rmk.ee	KeÜS § 46 lg 1 p 1 (riigimetsa haldaja) KeHJS § 16 lg 3 p 7
Kavandatava tegevuse piirkonna elanikud ja ettevõtted, laiem avalikkus, keskkonnaorganisatsioonid jms		
Eesti Keskkonnaühenduste Koda (EKO) ⁶⁷	info@eko.org.ee	KeHJS § 16 lg 3 p 5
Kavandatud tegevuse asukoha kinnisasjaga piirneva kinnisasja omanikud	<i>Otsustajal on vajalikud kontaktandmed olemas või ta hangib need vajadusel kohalikust omavalitsusest</i>	KeHJS § 16 lg 3 p 6; KeÜS § 46 lg 1 p 1
Isikud, kelle valduses olevat kinnisasja kavandatud tegevus mõjutab määral, mis ületab oluliselt tavapärast mõju	<i>Otsustajal on vajalikud kontaktandmed olemas või ta hangib need vajadusel kohalikust omavalitsusest</i>	KeHJS § 16 lg 3 p 6; KeÜS § 46 lg 1 p 2
Laiem avalikkus, asjast huvitatud/mõjutatud isikud, nt piirkonna elanikud ja ettevõtted	-	KeHJS § 16 lg 3 p 7; põhjendatud huvi oma piirkonna keskkonna-seisundi vastu

Maanteeamet (otsustaja) teavitab eelnimetatud asjaomaseid asutusi, KOV-i üksusi, tehnilise taristu valdajaid, Eesti Keskkonnaühenduste Koda, kavandatava tegevuse asukoha kinnisasjaga piirneva kinnisasja omanikke ning isikud, kelle valduses olevat kinnisasja kavandatud tegevus mõjutab määral, mis ületab oluliselt tavapärast mõju, KMH programmi ja aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust elektrooniliselt või liht- või tähtkirjaga (vt kontaktandmed Tabel 7).

Laiemat avalikust (sh piirkonna elanikke ja ettevõtteid) teavitab Maanteeamet KMH programmi ja aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust järgmiselt:

- väljaandes Ametlikud Teadaanded;
- ühes üleriigilise levikuga või ühes kohaliku või maakondliku levikuga ajalehes;
- kavandatava tegevuse asukoha vähemalt ühes üldkasutatavas hoones või kohas (näiteks raamatukogu, kauplus, kool, bussipeatus);⁶⁸
- Maanteeameti veebilehel www.mnt.ee.

10.2. Ülevaade seisukohtadest KMH programmi kohta

Vastavalt KeHJS-e §-le 15¹ küsis Maanteeamet (otsustaja) programmi sisu kohta seisukohta kõikidelt asjaomastelt asutustelt (vt Tabel 7). Otsustaja vaatas asjaomaste asutuste seisukohad läbi ning andis arendajale ja juhteksperdile oma seisukoha KMH programmi asjakohasuse ja

⁶⁷ Valitsusväliseid keskkonnaorganisatsioone ühendav organisatsioon

⁶⁸ Otsustab Maanteeamet vastavalt otstarbekusele ja oma varasemale praktikale

piisavuse kohta, arvestades asjaomaste asutuste esitatud arvamusi. Käesolevas peatükis antakse ülevaade KMH programmi kohta laekunud seisukohtadest ja nendega arvestamisest või arvestamata jätmise põhjendustest (vt Tabel 8). Lähtudes sellest on KMH programmi täiendatud ja täpsustatud. Kõik laekunud seisukohad on lisatud KMH programmile (vt Lisa 3).

Tabel 8. Ülevaade KMH programmi kohta laekunud seisukohtadest

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
1.	Terviseamet, 18.12.2017	Täiendavaid ettepanekuid või vastuväiteid programmi kohta lisada ei ole.	Võetud teadmiseks.
2.	Maa-amet, 21.12.2017	Maa-amet nõustub KMH programmi eelnõuga esitatud kujul, täiendavad ettepanekud puuduvad. Palume hoida ametit kursis teelõigu põhiprojekti ja KMH menetluse edasise käiguga.	Võetud teadmiseks. Arvestamiseks otsustajale edasise menetluse läbiviimisel.
3.	Põllumajandusamet, 21.12.2017 nr 14.5-1/2111-2	Palume täpsustada pt 5.4.2 (Tehniline taristu Maaparandussüsteemid lk 31) maaparandussüsteemide loetelu osas.	Arvestatud. Ptk 5.4.2 on täpsustatud, sh lisatud joonis maaparandusehitiste paiknemise kohta.
		Projektiga kavandatud tegevuste planeerimisel tuleb tagada maaparandussüsteemide toimimine ja korrasolek vastavalt maaparanduseadusele § 4. Põllumajandusameti Pärnu keskus peab vajalikuks, et programmis arvestatakse maaparandusehitiste rekonstrueerimise vajadusega.	Arvestatakse projekti koostamisel. Projekteerija teeb koostööd Põllumajandusametiga, et projektlahendus oleks ametile vastuvõetav. KMH käigus mõju maaparandusehitistele ei hinnata. Maanteeamet ei võta üle kohustusi täna mittetöötavate põllumajandussüsteemide toimivuse tagamise osas.
4.	Riigimetsa Majandamise Keskus, 21.12.2017 nr 3-1.1/4606	RMK hallatava maa osas on KMH programmi eelnõu asjakohane ja piisav.	Võetud teadmiseks.
5.	Tahkuranna Vallavalitsus, 29.12.2017 nr 8-4/1369-1	Ettepanek käsitleda KMH käigus täpsemalt mõju kohalikele elanikele seoses juurdepääsuteede asukohtade muutumisega, st kuidas inimesed tulevikus hakkavad valla keskusesse või Pärnu linna liikuma.	Arvestatud. Ptk 8.4.4 on vastavalt täiendatud.
6.	Keskkonna-inspektsioon, 11.01.2018 nr 8-3/17/6171-2	Palume hinnata mõju kaitstavatele loodusobjektidele ja nende kaitseesmärkidele kogu ehitamiseks kasutataval maa-alal, ehitamiseks vajalikele tegevustele ning tee kasutamisel teohutuse nõuete (nt külgnähtavus) tagamisele.	Arvestatakse. Ptk 8.4.1 on vastavalt täiendatud.
		Palume arvestada tee ehitamisel maapõueseadusest tulenevate nõuetega, mille kohaselt on ehitamisel üle jääva kaevisse võõrandamine või selle väljaspool kinnisasja tarbimine lubatud ainult Keskkonnaameti loal. Kui tee ehitamisel saadud kaevis kasutatakse	Nõuded on arvestamiseks arendajale ja ehitajale ehitustöö teostamise etapis, neid kajastatakse KMH aruandes.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		ära sama objekti tarbeks ei ole Keskkonnaameti luba vajalik.	
		Juhime tähelepanu, et tee ehitamise käigus ülesfreesitud asfalt liigitub jäätmeks koodinumbriga 17 03 02 (bituumenitaolised segud, mida ei ole nimetatud koodinumbriga 17 03 01*), mille tekkekoahas ladustamiseks ei ole jäätmekäitleja registreering Keskkonnaametis vajalik. Freesafaldi ladustamiseks väljaspool teemaad on vajalik registreerida oma tegevus Keskkonnaametis.	Nõuded on arvestamiseks arendajale ja ehitajale ehitustöö teostamise etapis, neid kajastatakse KMH aruandes.
7.	Keskkonnaamet, 12.01.2018 nr 6-3/17/11890-4	1. KMH-s analüüsida ehitusaegseid ja kasutusaegseid mõjusid Ura jõele. Palume selgitada, millised mõjud kaasnevad silla ehitusega täpsemalt ja milliseid leevendusmeetmeid (nt kalade kude- ja rändeajad) on vaja mõjude minimeerimiseks rakendada; kas sild võib põhjustada Ura jõe hüdroloogilise režiimi olulist muutumist ning kallaste ja teerajatiste uhtumist; kas silla alla on planeeritud kallasrada piki jõge; kas jõe kallastel on tagatud takistamatud liikumisvõimalused inimestele ja loomadele kõrgveeseisu ajal.	Arvestatakse. Ptk 8.4.1 on vastavalt täiendatud.
		2. Keskkonnaamet peab vajalikuks, et tee trassil ja mõjualal selgitatakse KMH käigus välja olemasolevad salvkaevude asukohad ning hinnatakse kavandatava tegevusega kaasnevaid mõjusid. 4. Palume planeeritava teetrassi äärde jäävad 13 kinnistut üle vaadata ja tuvastada, kas kinnistutel on salv- või puurkaevud, koostada kaevude kohta asukoha kaart ja hinnata planeeritava tegevuse mõju neile. Kui kavandatava tegevusega kaasneb oluline mõju (joogiveeks kasutatavate salvkaevude kuivaksjäämine), tuleb tagada ümbritsevate kinnistute joogiveega varustatuse jätkumine.	Ptk 5.4.2 ja 8.4.4 on täiendatud. Projekteeritava tee võimalikku mõjualasse jäävate olemasolevate salvkaevude asukohad selgitatakse välja projekteerimise ja KMH käigus. KMH aruandes antakse hinnang võimaliku olulise mõju kohta salvkaevudele.
		3. Palume ptk 8.4.1 lisada, et Ura jõe vee kvaliteedi säilitamiseks tuleb tähelepanu pöörata ka ärajuhitavale sademeveele, mis võib põhjustada Ura jõe veekvaliteedi halvenemist. Palume välja selgitada, kas tegevusega võib kaasneda Ura_3 vooluveekogumi seisundi halvenemine ja milliseid meetmeid tuleks rakendada, et seisund ei halveneks. Kui selgub, et Ura jõe vee kvaliteet võib halveneda, tuleb välja töötada lahendused selle ärahoidmiseks.	Ptk 8.4.1 on täiendatud.

10.3. Ülevaade KMH programmi avalikustamisest ja selle tulemustest

Maanteeamet (otsustaja) teavitab KMH programmi avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu toimumisest. Avalikustamisest teavitamise menetlusdokumente (teavitamise kirjad, kuulutused, teated jms) KMH programmile ei lisata.

Käesolevas peatükis antakse ülevaade KMH programmi avalikustamise protsessist (avaliku väljapaneku aeg, materjalidega tutvumise võimalused, avaliku arutelu aeg ja koht jms) ning käsitletakse avaliku väljapaneku käigus laekunud ettepanekuid, vastuväiteid või küsimusi ja antakse ülevaade nende arvestamisest või arvestamata jätmise põhjendustest (vt Tabel 9).

Pärast KMH programmi avalikustamist vastab arendaja (Maanteeamet) laekunud arvamustele ja ettepanekutele kirjalikult. Kõik laekunud kirjad ja vastuskirjad neile lisatakse KMH programmile (vt Lisa 4). Avalikul arutelul osalejad registreeritakse ja koostatakse koosoleku protokoll (vt Lisa 5).

Tabel 9. Ülevaade KMH programmi avaliku väljapaneku ajal laekunud ettepanekutest, vastuväidetest ja küsimustest

Jrk nr	Asutus/isik, kirja kuupäev ja number	Ettepanek, vastuväide või küsimus KMH programmi kohta	Eksperti kommentaar ettepanekuga/vastuväitega arvestamise kohta või vastus küsimusele
1.			
2.			
3.			

Tabel sisustatakse ettepanekute laekumisel.

11. KMH lähtematerjalid

Alljärgnevalt on toodud KMH läbiviimisel arvestamisele kuuluvate dokumentide ja olulisemate uuringute esialgne loetelu:

- Maanteeameti 04.12.2017.a otsus nr 0018: Riigitee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu ehituse põhiprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõjude hindamise algatamine
- Hankedokumendid. Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 Pärnu–Uulu lõigu projektid. Lisa III – Tehniline kirjeldus
- Põhimaantee nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 133,4–143 asuva Pärnu–Uulu lõigu projekti keskkonnamõjude eelhindang. OÜ Hendrikson & Ko, töö nr 2887/17. Tartu 2017 (versioon 10.10.2017)
- Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0” ning selle juurde kuuluv KSH aruanne
- Pärnu maakonnaplaneering 2030+ (esitatud järelevalvesse) ning selle KSH aruanne
- Pärnu maakonna teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”
- Pärnu linna üldplaneering
- Tahkuranna valla üldplaneering
- Tahkuranna valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2015-2026
- Asjakohased õigusaktid
- Asjakohased riiklikud, maakonna ning valla arengukavad ja strateegiad
- Piirkonna valgala veemajanduskava
- Piirkonna kaitsealade kaitse-eeskirjad ja kaitsekorralduskavad
- Maa-ameti X-GIS Geoportaali kaardirakendused (maakasutus, looduskaitse ja Natura 2000 võrgustik, kultuurimälestised, pärandkultuur, kitsendused, ohtlikud ettevõtted jms)
- Keskkonnaregister
- Eesti Looduse infosüsteemi andmebaas EELIS
- Lääne-Eesti vesikonna veemajanduskava 2015-2021
- Kultuurimälestiste riiklik register
- Tegevuse kavandamiseks läbi viidud alusuuringud ja analüüsid
- Muud piirkonna kohta koostatud asjakohased uuringud ja analüüsid

Nimekiri ei ole lõplik, see täieneb ja täpsustub KMH läbiviimise käigus lähtudes vastavate teemade käsitlemisel kasutatavatest täiendavatest allikatest. Osaliselt on KMH programmi ja keskkonnamõju eelhindangu koostamiseks kasutatud materjalide viited leitavad joonealuste viidetena. Kasutatud materjalide täpsustatud loetelu esitatakse KMH aruandes.