

## ARUANDE SISU KOKKUVÕTE

### Keskkonnamõju hindamise objekt

Käesolev keskkonnamõju hindamise aruanne on koostatud Rakvere linnas Mõisaküla linnapiirkonnas asuva F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama puiestee ühenduse rajamise ja kasutamisega ning selle reaalsete alternatiividega kaasnevate keskkonna- ja sotsiaalsete mõjude hindamiseks.

Kavandatava tegevuse üldisteks eesmärkideks on liikluskoormuse vähendamine F.R. Kreutzwaldi ja Tallinna tänaval, rasketranspordi väljaviimine Mõisaküla linnapiirkonnast, Rakvere linna liikluse sujuvamaks muutmine. Eelnimetatud eesmärkide realiseerumiseks kavatakse rajada F.R. Kreutzwaldi ja Jaama puiestee ühendus.

### Hindamisprotsess

Töö tellijaks ja tegevuse arendajaks on Rakvere Linnavalitsus. Otsustajaks on Rakvere Linnavalitsus. Keskkonnamõju hindamise järelevalvet teostab Keskkonnaameti Viru regioon. Keskkonnamõju hindamise teostajaks on GeoBaltica OÜ ekspertrühm koosseisus:

1. Raivo Markov (GeoBaltica OÜ) – keskkonnaekspert (KMH tegevuslitsents nr 0086) – töörühma juht

2. Enn Tumm (GeoBaltica OÜ) – keskkonnainsener – töörühma liige

Tööd teostati aprill 2009 – september 2009. Keskkonnamõju hindamise programmi avalik arutelu toimus 07.04.2009. aastal Rakvere Linnavalitsuse saalis.

### Hindamisprotsessi tulemused ja soovitused

Hindamisprotsessi käigus anti lühiülevaade eelprojektiga kaetud mõjualast ning kavandatavast tegevusest. Olulisemad mõjud antud keskkonnamõju hindamise juures on mõju õhukvaliteedile, mõju inimese heaolule ja tervisele ning sotsiaal-majanduslikud mõjud.

Keskkonnamõju hindamise käigus käsitleti järgmisi alternatiive:

0- alternatiiv – mille korral kavandatavat tegevust ellu ei viida ja F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama puiesteed ühendavat silmusrampi ei rajata. Säilib olemasolev olukord.

Alternatiiv 1 – korral viiakse kavandatud tegevus ellu vastavalt olemasolevale eelprojektile täies mahus.

Alternatiiv 2 korral viiakse kavandatud tegevus ellu vastavalt olemasolevale projektile, kuid Jaama puiestee ja Ilu puiestee ristumine viiakse esialgses lahenduses väljapakutud asukohast ca 27 m võrra raudteele lähemale. Rajatav F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama puiestee ühendus kulgeb paralleelselt raudteega kuni Jaama puiestee ja Ilu puiestee ristmikuni. Peale seda hakkab tee lähenema Jaama puiesteele. Samuti viiakse raudteega

paralleelselt kulgev tee osa raudtee tasapinnast ca 1 m kõrgusele ning viadukti alt võimaldatakse läbipääs jalakäijatele ja jalgratturitele kergliiklustee näol.

Alternatiiv 3 korral viiakse kavandatud tegevus ellu vastavalt olemasolevale projektile, kuid Jaama puiestee ja Ilu puiestee ühendus säilib muutumatuna. Rajatava rambi ühendus Jaama puiestee viiakse ca 150 m kesklinna poole. Samuti viiakse raudteega paralleelselt kulgev tee osa raudtee tasapinnast ca 1 m kõrgusele ning viadukti alt võimaldatakse läbipääs jalakäijatele ja jalgratturitele kergliiklustee näol.

Kõikide alternatiivide lahendused (va 0- alternatiiv) on skemaatiliselt näidatud käesoleva aruande peatükis 3.

Hindamisprotsessi tulemusena moodustus eelnimetatud alternatiividest pingerida, kus esimene alternatiiv on keskkonna- ja sotsiaalsetest aspektidest kõige soodsam, viimane kõige ebasoodsam.

1. Alternatiiv 3 (-20 hindepalli)
2. 0- alternatiiv (-53 hindepalli)
3. Alternatiiv 2 (-90 hindepalli)
4. Alternatiiv 1 (-125 hindepalli)

Seega osutus keskkonnamõju hindamise tulemusena kõige soodsamaks alternatiiv 3.

Keskkonnamõju hindamise üheks eesmärgiks on välja pakkuda ka leevendavaid meetmeid, mis aitaksid kavandatava tegevusega kaasnevat negatiivset keskkonnamõju vähendada. Olulisemad tegevused, mis aitavad leevendada kavandatava tegevusega kaasnevat keskkonnamõju on:

- Müratõkkeseina rajamine aitab summutada teelt ja raudteelt lähtuvat müra.
- Kahetasandilise raudteeületuskoha väljaehitamine antud piirkonda parandab elanike liikumisvõimalusi Mõisaküla ja Moonaküla linnapiirkondade vahel ning tõstab inimeste turvalisust, puudub ületada raudteed selleks mitte ettenähtud kohas.
- Kergliiklustee väljaehitamine, mis loob soodsamad võimalused inimeste tervislikuks liikumiseks.
- Tänavavalgustuse rajamine. Ühelt poolt turvalisuse kasv, mis kaasneb projektala valgustamisega. Teisalt tuleb rajatav tänavavalgustus projekteerida nii, et see võimalikult vähe valgustaks ja häiriks eramaju. Tänavavalgustuse laternatel kasutada vastavaid valgust suunavaid kupleid, või kasutada madalamaid valgusteid.
- Säilitada võimalikult palju kõrghaljastust, mis aitab summutada rajatavalt tänavalt kostuvat müra ning vähendada õhusaastet.

- Rajatava tee viimine samale kõrgusele raudteega, mille tulemusel väheneb müralevi.

## SISSEJUHATUS

Käesolev keskkonnamõju hindamine on algatatud Rakvere Linnavalitsuse poolt, eesmärgiga hinnata Rakvere linna rajatava F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama pst ühenduse rajamise ja kasutamisega kaasnevat keskkonna- ja sotsiaalseid mõjusid. Kavandatava tegevuse arendajaks ja otsustajaks on Rakvere Linnavalitsus. Keskkonnamõju hindamise järelevalvet teostab Keskkonnaameti Viru regioon. Keskkonnamõju hindamine on algatatud Rakvere Linnavalitsuse 9. veebruari 2009. aasta korraldusega nr 120. Keskkonnamõju hindamise programm on heaks kiidetud Keskkonnaameti Viru regiooni 28.05.2009. a otsusega nr V6-8/728-6 (lisa 2)

Keskkonnamõju hindamise viis läbi ekspertgrupp alljärgnevas koosseisus:

1. Raivo Markov (GeoBaltica OÜ) – keskkonnaekspert (KMH tegevuslitsents nr 0086) – töörühma juht
2. Enn Tumm (GeoBaltica OÜ) – keskkonnainsener – töörühma liige

Rakvere linnas F.R. Kreutzwaldi tänava T-5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru maantee ristmiku ja viadukti ning seda ümbritseva ala detailplaneeringu keskkonnamõju hindamisest huvitatud isikud/asutused on kavandatava tegevusega piirnevate naaberkinnistute omanikud, Rakvere Linnavalitsus, Rakvere Vallavalitsus, Keskkonnaameti Viru regioon, Lääne- Virumaa Maavalitsus, Keskkonnainspeksioon, Valitsusvälised organisatsioonid ja keskkonnaühendused, kohalikud elanikud.

Keskkonnamõju aruande koostamisel on arvesse võetud kavandatava tegevuse asukoha kohta kogutud andmed, varasemalt teostatud uuringud ning muu asjakohane informatsioon.

## 1. KAVANDATAVA TEGEVUSE EESMÄRK JA VAJADUS NING VASTAVUS ARENGUDOKUMENTIDELE NING ÕIGUSAKTIDELE

Kavandatava tegevuse asukohaks on Rakvere linn Mõisaküla linnapiirkond.



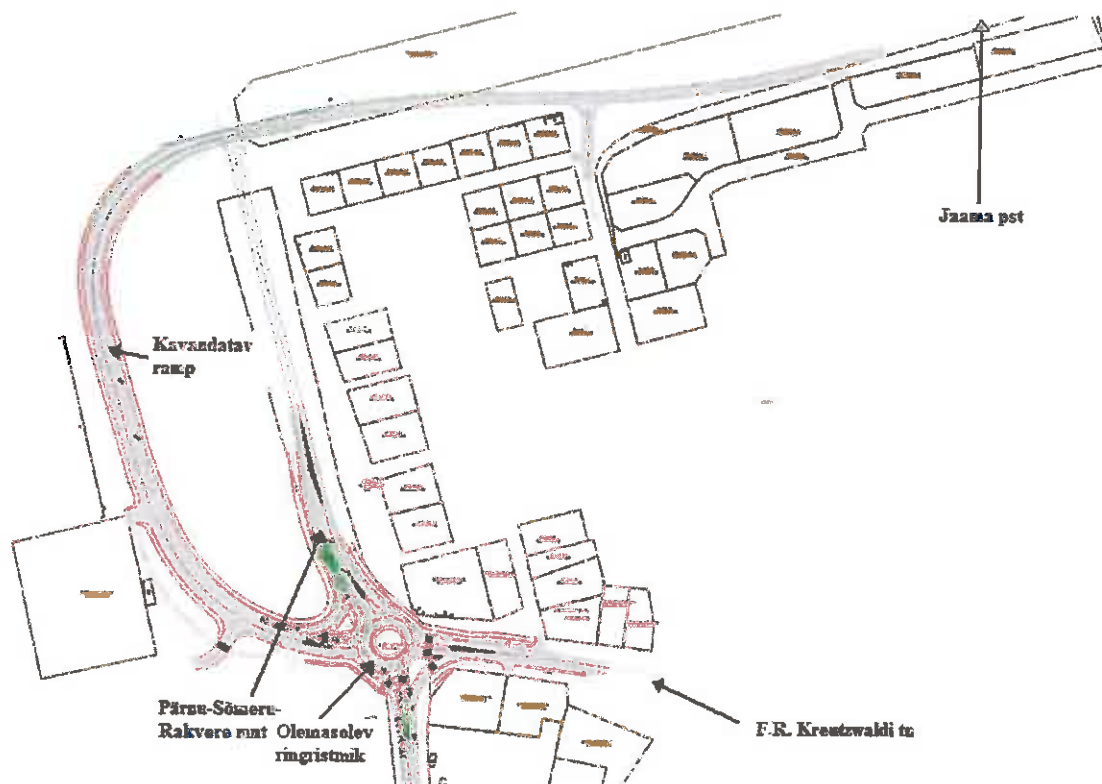
Joonis 1. Kavandatava tegevuse asukoht

Kavandatava tegevuse üldiseks eesmärgiks on liikluskoormuse vähendamine F.R. Kreutzwaldi ja Tallinna tänaval. Selleks kavatatakse suunata osa transporti Jaama puiesteele. Hommikusel tippunnil tuleb F.R. Kreutzwaldi tänava liikluskoormuse vähendamise saavutamiseks suunata Jaama puiesteele 350 autot (Tallinna – F.R. Kreutzwaldi tänava suunalt). Õhtusel tippunnil on see arv 140 autot (F.R. Kreutzwaldi-Tallinna suunalt 100 autot ja F.R. Kreutzwaldi - Sõmeru suunalt 40 autot).

Kavandatava tegevuse eesmärgiks on rekonstrueerida F.R. Kreutzwaldi ja T5 Pärnu-Rakvere- Sõmeru maantee ristmiku ning rajada F.R. Kreutzwaldi tänava ühendus Jaama puiesteele.

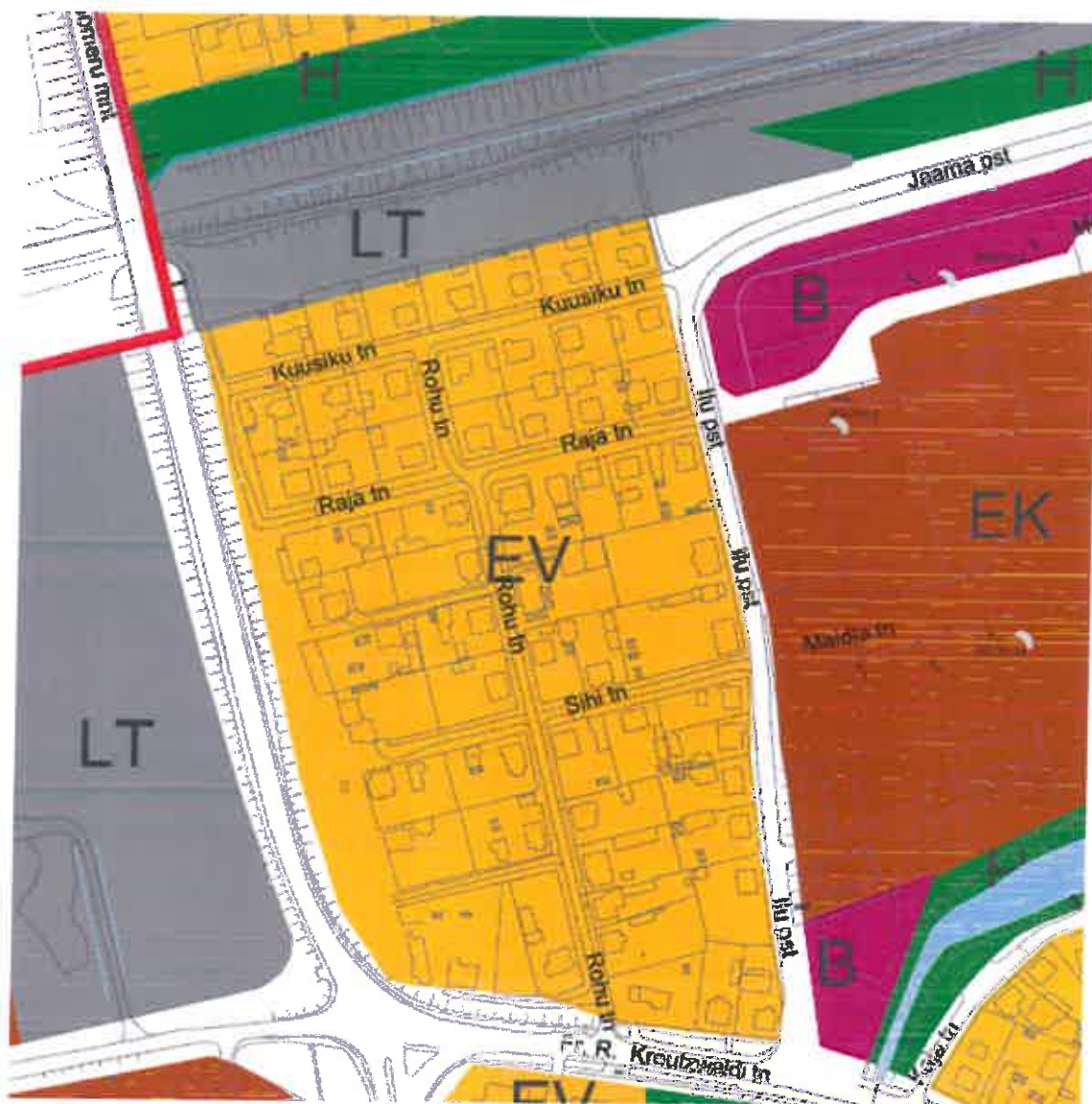
Käesoleva keskkonnamõju hindamise eesmärk on teha eelprojektiga kavandatavatele tegevustele keskkonnamõju hindamise tulemuste alusel ettepanek kavandatavaks tegevuseks sobivaima alternatiivi valikuks, millel on võimalik vältida ja minimeerida

keskkonnaseisundi kahjustumist ning anda teavet kavandavate tegevuste ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva keskkonnamõju kohta ning negatiivse keskkonnamõju vältimise ja minimeerimise kohta.



Joonis 2. Situatsiooniskeem (Alusplaan: K-Projekt AS töö nr 05432)

Vastavalt Rakvere linna üldplaneeringule maakasutuse teemakaardile asub kavandatava tegevuse ala transpordimaal (joonis 3). Rakvere linna üldplaneeringu liikluse teemakaardil (joonis 4) on kavandatav ramp välja toodud kui perspektiivne põhitänav.



- LT** TRANSPORDIMAA ALA
- EV** VALDAVALT VÄIKEELAMUTE ALA
- B** ÄRIHOONETE ALA
- EK** KORTERELAMUTE ALA
- H** ROHE- JA METSAALA

Joonis 3. Väljavõte Rakvere linna üldplaneeringu maakasutuse kaardist



Joonis 4. Väljavõte Rakvere linna üldplaneeringu liikluse kaardist



## 2. OLEMASOLEVA OLUKORRA ÜLEVAADE JA MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS

### 2.1. Teostatud uuringud ja olemasoleva informatsiooni piisavus

Varasematest uuringutest on käesoleva keskkonnamõju hindamise juures kasutada järgmised tööd ja uuringud:

1. T-5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru ja F.R. Kreutzwaldi tn ristmiku ümberehituse eelprojekt (koostaja K-Projekt AS).
2. Geodeetiline alusplaan koostatud OÜ REIB poolt 2006. aasta veebruaris (töö nr. TT-1813).
3. Liiklusuuringud (koostaja K-Projekt AS 2006).
4. Geoloogilised uurimistööd (teostaja IPT Projektijuhtimise OÜ 2006. aasta veebruaris (töö nr. 06-02-0575).

### 2.2. Kavandatava tegevuse mõjuala kirjeldus

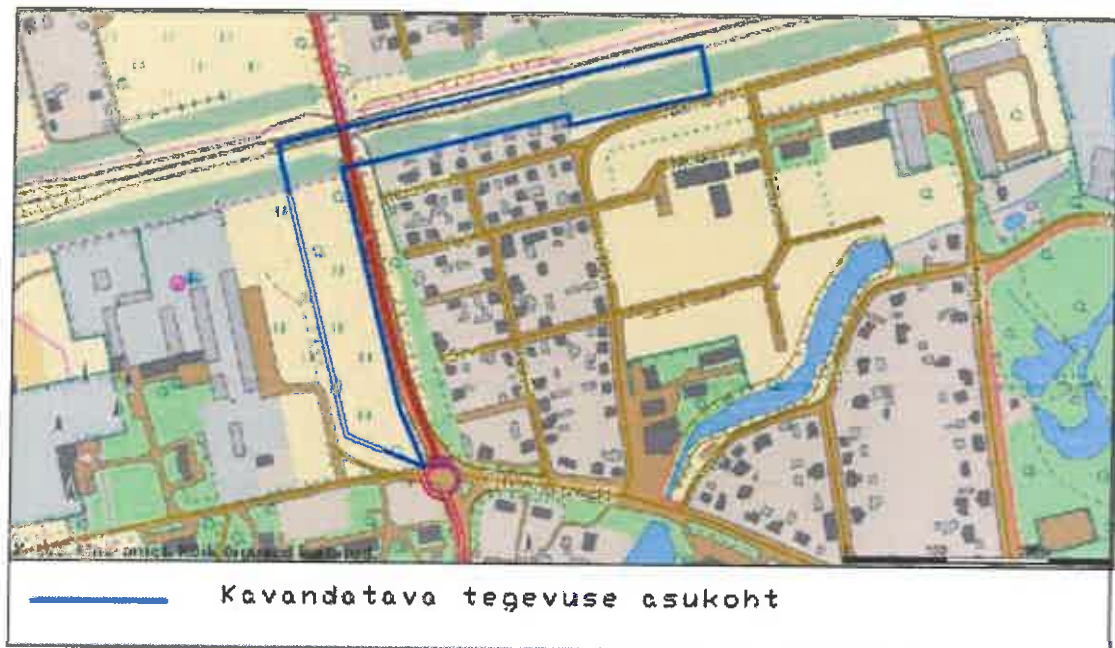
Projekteeritav F.R. Kreutzwaldi tänava – Jaama puiestee ühendus paikneb Rakvere linna loodeosas, Mõisaküla linnapiirkonnas.

Eelprojektiga kaetud ala katab kokku viit kinnistut.

Kinnistute andmed mida rajatav F.R. Kreutzwaldi tänava – Jaama puiestee ühendus läbib, on välja toodud tabelis 1

Tabel 1.

Lähteadress	Sihtotstarve	Katastritunnus
T-5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru	Transpordimaa 100%	66301:026:0009
Tapa-Narva 201,6-206,6 km	Transpordimaa 100%	66201:001:1850
5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru tee	Transpordimaa 100%	66201:001:0116
Rakvere raudteejaam	Transpordimaa 100%	66301:034:0001
Jaama pst 2c	Sotsiaalmaa 100%	66301:034:0016



Joonis 5. Kavandatava tegevusega hõlmatav maa-ala (*Alusplaan: Maa-ameti kaardiserver*)

Rajatav ühendus saab alguse F.R. Kreutzwaldi tn ja T-5 Pärnu Rakvere Sõmeru maanteed ühendavalt ringristmikult.



Foto 1. Vaade F.R. Kreutzwaldi tn ja T-5 Pärnu Rakvere Sõmeru maanteed ühendavale ringristmikule.

Edasi kulgeb rajatav ühendus mööda looduslikku rohumaad, paralleelselt T-5 Pärnu Rakvere Sõmeru maantee ja seda ületava viaduktiga.



Foto 2. Vaade rajatavale F.R. Kreutzwaldi tn ja Jaama pst ühendavale rambi teekoridorile.

Ennem raudteed keerab planeeritav tee paremale, suundudes paralleelselt raudteega T-5 Pärnu- Rakvere- Sõmeru maantee viadukti alt läbi.



Foto 3. Vaade kohale, kust rajatav F.R. Kreutzwaldi tn ja Jaama pst ühendav ramp läbib T5 Pärnu- Rakvere Sõmeru maantee ja Tapa- Narva raudtee viadukti.

Edasi kulgeb teekoridor paralleelselt raudteega Jaama puiestee suunas. Rajatavast teest paremale jääb vahtratest koosnev allee, mille taga paiknevad Kuusiku tänava eramajad.



Foto 4. Vaade rajatavale F.R. Kreutzwaldi tn ja Jaama pst ühendavale rambi teekoridorile.



Foto 5. Vaade Jaama puiesteelt Kuusiku tänavale.

Fotol 5 on näidatud koht, kus rajatav ühendus liitub olemasoleva Jaama puiestega.

### 2.3. Piirangud ja kitsendused

Kavandatava tegevuse ala tehnovõrkude kitsendusi iseloomustab joonis 6.



Joonis 6. Tehnovõrkude kaitsevööndid (Aluskaart: Maa- amet)

#### 2.3.1. Raudtee kaitsevöönd

Kavandatava tegevuse ala piirneb osaliselt Tapa- Narva raudteega. Vastavalt *Raudteeseaduse* (vastu võetud 19.11.2003. a seadusega (RT I 2003, 79, 530), jõustunud 31.03.2004. a.) § 3 p 6 kohaselt on raudtee kaitsevöönd raudtee sihtotstarbelise toimimise ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks ning raudteelt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks ette nähtud maa- ala, mille laius rööpme teljest (mitmeteelistel raudteedel ja jaamades äärmise rööpme teljest) linnades ja asulates on 30 meetrit ning väljaspool linnu ja asulaid 50 meetrit, kui seaduse või seaduse alusel kehtestatud õigusaktidega ei ole ette nähtud kaitsevööndi suuremat laiust.



Raudtee kaitsevööndi mõiste seletab lahti *Raudteeseaduse* § 37.

§ 37. Raudtee kaitsevöönd

(1) Raudtee kaitsevööndis asuva kinnisasja valdaja ei tohi oma tegevuse või tegevusetusega takistada raudtee sihtotstarbelist kasutamist, halvendada raudtee seisundit ega ohustada liiklust.

(2) Raudtee kaitsevööndis võib maaparandussüsteemide rajamine, maavara kaevandamine, kaevamistöde tegemine, metsaraie ja muud looduskeskkonda muutvad tööd, kergestisüttivate ainete ja lõhkematerjali tootmine ja ladustamine toimuda ainult Tehnilise Järelevalve Ameti ja vastava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee muu omaniku või valdaja eelneval kirjalikul nõusolekul.

(3) Raudtee kaitsevööndis võib hoonete ja rajatiste ehitamine, seadmete ja materjalide ladustamine ja paigaldamine, mis seab ohtu nähtavuse kaitsevööndis, toimuda ainult Tehnilise Järelevalve Ameti ja vastava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee muu omaniku või valdaja eelneval kirjalikul nõusolekul.

(4) Raudtee kaitsevööndis raudtee korrashoiuks või liiklusohutuse tagamiseks annab kinnisasja omanikule metsa raadamiseks nõusoleku keskkonnaminister või tema volitatud isik, arvestades võimaluse korral vastava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee muu omaniku või valdaja kirjalikku põhjendatud seisukohta.

(5) Kui kaitsevööndis kasvav mets takistab raudteeliikluse ohutuse tagamiseks vajalikku nähtavust ja kinnisasja omanik keeldub metsa raadamiseks nõusoleku taotlemisest ja metsa raadamast, samuti juhul, kui raudteeliikluse ohutuse tagamiseks vajalikku nähtavust takistab muu puittaimestik, mis ei ole metsa metsaseaduse tähenduses, ja kinnisasja omanik keeldub seda puittaimestikku raiumast, on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal, raudtee muul omanikul või valdajal õigus pöörduda seisukoha saamiseks Tehnilise Järelevalve Ameti poole. Kui Tehnilise Järelevalve Amet hindab metsa raadamise või muu puittaimestiku raiumise raudteeliikluse ohutuse tagamiseks vajalikuks, on Tehnilise Järelevalve Ametil õigus nõuda Keskkonnaameti kaudu metsa raadamiseks või muu puittaimestiku raiumiseks nõusoleku andmist raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjale või raudtee muule omanikule või valdajale.

(6) Raudteeliikluse ohutuse tagamiseks raudtee kaitsevööndis metsa raadamise või muu puittaimestiku raie korral on raudtee kaitsevööndis asuva kinnisasja omanikul õigus raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjalt või raudtee muult omanikult või valdajalt nõuda üksnes otsese kahju hüvitamist.