

Alternatiiv 1 rakendumise korral on loodusvarade kasutamise otstarbekusele nõrgalt negatiivne (-1). Alternatiiv 1 korral on tee trass planeeritud kõige otsemat koridori pidi, mistõttu kulub loodusvarasid võrreldes alternatiiv 2 ja 3 elluviimisega vähem. Samas ei saa mõju olla positiivne, kuna kasutatakse taastumatuid loodusvarasid.

Alternatiiv 2 ja 3 korral on mõju loodusvarade kasutamise otstarbekusele mõõdukalt negatiivne (-2), kuna kasutatavate loodusvarade maht on hinnanguliselt suurem võrreldes alternatiiv 1 korral tooduga.

4.5. Mõju põhja- ja pinnaveele

Kavandatava tegevuse ala paikneb nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Peamiseks ohuks on saastunud sademevee sattumine põhja- ja pinnavette.

Sademevee ärajuhtimist reguleerivad *Veeseadus* ja Vabariigi Valitsuse 31.07.2001 määrus nr 269 *Heitvee veekogusse või pinnasesse juhtimise kord*. Vastavalt Veeseaduse määratlusele on kanalisatsiooni kaudu ärajuhitav sademevesi heitvesi, millele on kehtestatud veekogusse juhtimise nõuded eespool nimetatud määrusega. Üle kahjustuspiiri rikutud heitvett (st ka kanalisatsiooni kaudu ärajuhitavat sademevett) ja saastunud sademevett tuleb käsitleda kui reovett, mis vajab puhastamist. Nõuded saastunud sademevee juhtimiseks veekogusse annab määruse § 7.

0- alternatiivi rakendumise korral mõju põhjaveele puudub (0) kuna kavandatavat tegevust ellu ei viida.

Alternatiiv 1; 2 ja 3 elluviimise korral on mõju nõrgalt negatiivne (-1), kuna eksisteerib risk, et kavandatava tee ehitamise- ja edasise kasutamise käigus võib tekkida olukordi, kus toimub kütuste ning teiste mootorsõidukites kasutatavate vedelike sattumine teele (nt liiklusavariid) ning nende sattumine sadevee kogumissüsteemi.

4.6. Mõju õhukvaliteedile (müra ja õhusaaste)

Kavandatava tegevusega kaasnevat mõju õhukvaliteedile avaldab eelkõige transport, mis hakkab kulgema mööda rajatavat teelõiku. Kaasnevad mõjud on müra, heitgaaside ning tolmule levik, samuti valgusreostus.

Müra mõju inimesele seisneb peamiselt häirimises. Müra tõttu kannatab suhtluskeskkond, võivad tekkida une- ja keskendumishäired. Ehitustegevuse käigus suureneb ehitustöödest ning transpordist tingitud müra ning vibratsioon. Müra ja vibratsiooni tase sõltub tööde teostamise tehnoloogiast ja masinate tehnilisest korrasolekust.

Mootorsõidukite poolt tekitatud müra allikaid on kaks – mootori töötamisest tekitatud müra ja rehvi ning teepinna kokkupuude ehk veeremismüra. Viimane sõltub sõiduki liikumiskiirusest, st mida kiiremini liigub sõiduk, seda suurem on tekitatud veeremismüra.

Käesoleva keskkonnamõju hindamise piirkonnas on oluliseks müra allikaks lisaks kavandatavale F. R. Kreutzwaldi tänava ka Jaama puiestee ühendusele T-5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru maantee (eriti viadukt, mis kulgeb üle Tapa- Narva raudtee, sest tegemist on kõrgel sillal/vallil kulgeva teega, mille müra levik on oluliselt suurem) ning Tapa- Narva raudtee. Raudteel liikuvate rongide puhul on väikeste kiiruste korral põhiliseks müratekkeallikaks jõuallikas, suurte kiiruste puhul aga lähtub müra eelkõige ratta ja rööpa koosmõjust. Enamus rongide põhjustatud müra tekib rataste kokkupuutel rööpaga.

Müra normtasemed on kehtestatud sotsiaalministri 04.03.2002 määrusega nr 42 *Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid*.

Vastavalt *Välisõhu kaitse seadusele*, vastu võetud 05.05.2004 on välisõhu saastatuse tase saasteaine kogus, mis kindla ajavahemiku jooksul sisaldub välisõhu ruumalaühikus 293 kelvini juures või sadestub välisõhust pinna ühele ruutmeetrile. Saastatuse taseme piirväärtus on saasteaine lubatav kogus välisõhu ruumalaühikus.

Keskkonnaministri 07.09.2004 määrusega nr 115 *Välisõhu saastatuse taseme piir-, sihtväärtused ja saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed ja kaugemad eesmärgid ning saasteainete sisaldusest teavitamise tase* on kehtestatud välisõhu kvaliteedi hindamiseks ja kontrollimiseks vajalikud saastatuse taseme piir- ja sihtväärtused ning saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed.

Seega kavandatava tegevuse elluviimisel tuleb tagada, et rajatava tee ehitamisel/kasutamisel oleks tagatud vastavus *Välisõhu kaitse seadusele* ning sellest tulenevatele nõuetele.

Lisaks mootorsõiduki heitgaasidele tekitab liiklus tolmu, mis võib sisaldada nii tervisele kui ka keskkonnale ohtlikke aineid. Liikluses tekkiv tolmu tekib põhiliselt teekatte kulumisel, olles suurim naelkummide kasutamisel märjal lumeta teel (tänaval). Teekatte ja kummide kulumisel tekivad osakesed, mis kleepuvad autodele, jäävad teedele või pritsitakse teeäärsetele aladele ning mis kuivades moodustavad suurema osa tolmust. Naastrehvide kasutamise tulemusel kuluvad teekatted mitu korda kiiremini kui harilike rehvidega sõites.

Eelkirjeldatud mõjud avalduvad otseselt kohalikele elanikele, kelle elamud piirnevad kavandatava tegevusega piirneval alal (Kuusiku tn 2; 4; 6; 8; 10; 12; 14 elanikud) ning Mõisaküla ja Moonaküla linnapiirkonna elanikud. Kaudselt on mõjutatud kogu Rakvere linna eluruum ning seda kasutavad inimesed.

0- alternatiivi korral mõju õhukvaliteedile nõrgalt negatiivne (-1), kuna Kreutzwaldi tänaval autoliikluse kasvuga ning ummikute kasvu, millega kaasneb seisvatest autodest tekkiv õhusaaste.

Alternatiiv 1 rakendumise korral on mõju õhukvaliteedile mõõdukalt negatiivne (-2), kuna F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama puiestee ühenduse kaugus Kuusiku tänava elamutest on minimaalselt ~13 m, mistõttu on häiringud võrreldes teiste alternatiividega oluliselt suuremad. Alternatiiv 1 kohaselt on piki raudteed kulgev tee kõrgemal, võrreldes alternatiiv 2 ja 3 tooduga, mistõttu müra levib kaugemale. Samuti on antud alternatiivi korral planeeritud Ilu puiestee ja rajatava Jaama puiestee ristmik rajada elamute lähedusse (minimaalne kaugus elamukrundi piirist on 13 m). Antud alternatiiv näeb ette müratõkkeseina paigaldamist Kuusiku tn kinnistute piirile.

Alternatiiv 2 rakendumise korral on mõju õhukvaliteedile mõõdukalt negatiivne (-2), kuna antud lahenduses on planeeritud Ilu puiestee ja rajatava Jaama puiestee ristmik elamute lähedusse, millega kaasneb sõidukite kiirendamisest ja pidurdamisest tingitud õhukvaliteedi halvenemine (müra suurenemine, heitgaaside koguse suure. Võrreldes alternatiiv 1- ga on negatiivne mõju teatud määral väiksem, kuna teetrass viiakse raudteega samale tasemele, mis aitab vähendada müra levikut.

Alternatiiv 3 korral on mõju õhukvaliteedile nõrgalt negatiivne (-1), kuna tee hakkab kulgema elamutest kaugemal, piki raudteed. Samas on üldine müratase ja õhusaastatus kasvab. Alternatiivid 2 ja 3 näevad ette müratõkkeseina paigaldamist raudtee ja Kuusiku tn elamute vahel paikneva kõrgema mullavalli tippu. Mullavalli teisaldatakse tööde käigus Kuusiku tänavale lähemale. Mullavall toimib samuti müratõkkena.

4.7. Mõju taimeestikule

Vaadeldavas piirkonnas on iseloomulikud puuliigid on vahtrad, pärnad, kuused, lepad.



Foto 6. Vaade viaduktilt



Foto 7. Kavandatava tegevuse alal kasvavale taimestikule

0- alternatiivi korral on mõju taimestikule nõrgalt positiivne (+1), kuna 0 alternatiivi elluviimise korral taimestiku eemaldamist ei toimu ning taimestik saab omasoodu ilma häirimata edasi kasvada.

Alternatiiv 1 rakendumise korral on mõju taimestikule tugevalt negatiivne (-3), kuna tee rajamisel alternatiiv 1 kohaselt tuleb maha võtta koguseliselt kõige rohkem puid, võrreldes alternatiiv 2 või 3 realiseerumisega.

Alternatiiv 2 elluviimise korral on mõju taimestikule mõõdukalt negatiivne (-2), kuna taimestikku hävineb vähem, kui alternatiiv 1 korral, kuid rohkem kui 0- alternatiivi ja alternatiiv 3 korral.

Alternatiiv 3 elluviimise korral on mõju taimestikule nõrgalt negatiivne (-1), sest võrreldes teiste alternatiividega (va 0- alternatiiv), toimub mahuliselt kõige väiksem taimestiku hävinemine.

4.8. Muud küsimused

4.8.1. Erakorralised veod

Avalikult kasutataval teel on erakorraline vedu ja sõit lubatud eriloaga ja eritasu eest ning üksnes loal märgitud marsruudil ja tingimustel. *Tee omanikule erakorralise veo või sõiduga tekitatud kulutuste hüvitamise ja eritasu määrad ning erilubade väljaandmise kord* on kehtestatud teede- ja sideministri 1. septembri 1999. a määrusega nr 50 (RTL 1999, 129, 1802).

4.8.2. Jäätmetekke küsimused

Ehitustegevuse käigus tekkivate jäätmete käitlemine tuleb korraldada vastavalt *Jäätmeseaduses* ning *Rakvere linna jäätmehoolduseeskirjas* sätestatud nõuetele.

Ehitustööde käigus eemaldatavat pinnast on võimalik kasutada ehitustööde käigus täitepinnasena. Seda juhul, kui pinnas ei ole reostunud (vajalik täiendavate uuringute teostamine) või reostuse korral on teada reostumise määr. Nähtavate reostustunnustega või reostunud pinnas tuleb käidelda vastavalt seadusandlusele.

5. LEEVENDAVAD MEETMED

5.1. Mõju inimese heaolule ja tervisele

Meetmed, mille kasutuselevõtmine aitab leevendada negatiivseid mõjusid inimese heaolule ja tervisele:

- 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.
- Rajatav tee viia samale kõrgusele raudteega, mille tulemusel väheneb müralevi.

5.2. Maastiku ilme ja maakasutuse muutused

Meetmed, mille kasutuselevõtmine aitab leevendada negatiivseid mõjusid maastiku ilmele muutustele:

- Rajatav müratõkkesein peab sobima antud piirkonna miljöoga, ei tohi olla silmatorkav. Peab olema võimalikult vandaalikindel.
- Korrastada Kuusiku tn elamute ja raudtee vahel asuv puistu, mis muudab antud piirkonna üldist heakorda paremaks.
- Säilitada võimalikult palju haljastust, et säilitada antud piirkonnale iseloomulikku rohelist.

5.3. Mõju loodusvarade kasutamise otstarbekusele

Meetmed, mille kasutuselevõtmine aitab leevendada negatiivseid mõjusid loodusvarade kasutamise otstarbekusele:

- Loodusressursside kasutust on võimalik vähendada ehitus- ja lammutusjäätmete taaskasutamisega, kasutades seda näiteks täitepinnasena.

5.4. Mõju õhukvaliteedile (müra ja õhusaaste)

Meetmed, mille kasutuselevõtmine aitab leevendada negatiivseid mõjusid õhukvaliteedile:

- Tee ehitustöödel tööde teostamisel eelistada väiksemat vibratsiooni ja müra tekitavat tehnoloogiat. Vältida ehitustegevust öisel ajal ja nädalavahetusel. Kasutatavad masinad ja seadmed peavad olema korras ning vastama kehtivatele nõuetele.
- Helikindlamate akende paigaldamine Kuusiku tn 2; 4; 6; 8; 10; 12; 14 kinnistutel paiknevatele elumajadele. Tuleb arvestada, et akende vahetamisega saab müra olukorda parandada ainult hoone sees, väljas jääb olukord samaks (probleemid nt akende avamisel ja ruumide tuulutamisel).
- Kasutada nõ vähese müraga teekatteid. Vähese müraga katted vähendavad sõidukite müra 2 – 4 dB, samas on sellised katted ennast õigustanud eelkõige soojema kliimaga maades.
- Kasutada müratõkkeseina. Et müratõke toimiks, peab see olema piisavalt pikk, kõrge ja tihe, lisaks ka heliisoleeriv ja mõningatel juhtudel ka helineelav. Tõke peab katkestama otsese silmkontakti müra tekkekohtadega kogu ettenähtud teekonna ulatuses. Et tõke toimiks, ei tohi selles olla pragusid ega mõrsasid. Hea müratõke summutab müra umbes 15 dB, mõningatel juhtudel kuni 20 dB. Müratõkkesein paigaldada võimalikult lähedale müra-allikale.

6. ALTERNATIIVIDE VÕRDLEMINE, SOBIVAIMA ALTERNATIIVI VALIK

6.1. Keskkonnamõju hindamisel kasutatava hindamismetoodika kirjeldus

Keskkonnamõju hindamise käigus hinnatakse kavandatava tegevuse ja selle alternatiivide keskkonnamõjusid. Mõjude olulisust hinnatakse tabelis 4 toodud skaala alusel.

Tabel 4.

Mõju	Hindepall
Tugev positiivne mõju	3
Mõõdukas positiivne mõju	2
Nõrk positiivne mõju	1
Oluline mõju puudub	0
Nõrk negatiivne mõju	-1
Mõõdukas negatiivne mõju	-2
Tugev negatiivne mõju	-3

Erinevate keskkonnamõju kriteeriumite osakaalu määramiseks arvestatakse ekspertgrupi liikmete hinnanguid kasutades otsustamisel delphi-meetodit. Kaalkriteeriumide hindepallide saamiseks korrutatakse teatava kriteeriumi alusel antud hindepallid kriteeriumi kaaluga. Kavandatava tegevuse ja selle alternatiivide lõplik järjestus saadakse kõigi kaalkriteeriumide hindepallide summeerimisega alternatiivide lõikes.

6.2. Alternatiivide võrdlus, sobivaima alternatiivi valik

Tabelis 5 on välja toodud kavandatava tegevuse ja selle alternatiivide potentsiaalne keskkonnamõju. Tabelis 6 on keskkonnamõju hindepallid korrutatud läbi vastava mõju osakaaluga, et saada ülevaade tegelikust keskkonnamõjust.

Tabel 5.

Potentsiaalne keskkonnamõju

Hinnatav mõju	Hindepallid			
	0- alternatiiv	Alternatiiv 1	Alternatiiv 2	Alternatiiv 3
Mõju inimese heaolule ja tervisele	-1	-3	-2	-1
Sotsiaal-majanduslikud mõjud	-1	2	2	2
Maastiku ilme ja maakasutuse muutused	0	1	1	2
Mõju loodusvarade kasutamise otstarbekusele	0	-1	-2	-2
Mõju põhja- ja pinnaveele	0	-1	-1	-1
Mõju õhukvaliteedile	-1	-2	-2	-1
Mõju taimestikule	1	-3	-2	-1

Tabel 6.

Potentsiaalne keskkonnamõju arvestades mõjude osakaalu

Hinnatav mõju	Mõju osakaal (%)	Kaalkriteeriumide hindepallid			
		0- alternatiiv	Alternatiiv 1	Alternatiiv 2	Alternatiiv 3
Mõju inimese heaolule ja tervisele	23	-23	-68	-45	-23
Sotsiaal-majanduslikud mõjud	20	-20	40	40	40
Maastiku ilme ja maakasutuse muutused	8	0	8	8	15
Mõju loodusvarade kasutamise otstarbekusele	3	0	-3	-5	-5
Mõju põhja- ja pinnaveele	7	0	-7	-7	-7
Mõju õhukvaliteedile	25	-25	-50	-50	-25
Mõju taimestikule	15	15	-45	-30	-15
Kokku:		-53	-125	-90	-20

Kaalkriteeriumide hindepallide summeerimisega alternatiivide lõikes saadi tulemuseks, et kõige soodsam mõju keskkonnale avaldub alternatiiv 3 rakendamise korral (-20 hindepalli). Vähemsoodsam mõju avaldub 0- alternatiivi elluviimise korral (-53 hindepalli) ning seejärel alternatiiv 2 rakendumisel (-90 hindepalli). Kõige ebasobivaimaks alternatiiviks osutus alternatiiv 1 (-125 hindepalli).

7. VAJALIK KESKKONNASEIRE JA AUDITEERIMINE

Peale kavandatava tegevuse realiseerumist st F.R. Kreutzwaldi ja Jaama puiestee ühenduse rajamist, tuleb teostada vibratsiooni ja müra tugevuse mõõtmist arendaja kulul ühekordselt piirneva(te)l kinnistu(te)l asuva(te)s eluruumi(de)s eluruumi omaniku põhjendatud avalduse põhjal, kui müra või vibratsioon häirib oluliselt eluruumi valdaja heaolu. Müra ja vibratsiooni mõõtmisel on soovitatav mõõta raudteel liikuvate rongide ja rajatava Jaama puiestee pikendusel liikuvate sõidukite müra ja vibratsiooni koosmõju. Müra ja vibratsiooni mõõtmisel tuleb lähtuda alljärgnevatest määrustest:

- Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid (sotsiaalministri 17.05.2002 määrus nr 78)
- Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid (sotsiaalministri 04.03.2002 määrus nr 42)

8. ÜLEVAADE KMH PROTSESSIST JA AVALIKUSTAMISEST

Keskkonnamõju hindamine on algatatud Rakvere Linnavalitsuse 9. veebruari 2009. aasta korraldusega nr 120. Keskkonnamõju hindamise algatamisel on aluseks võetud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lg 2 p 10 ja lg 3, § 8 ja 9, planeerimisseaduse § 9 lg 2 p 8. Keskkonnamõju hindamise algatamisest teatati rubriigis *Ametlikud Teadaanded* 11.02.2009 a ning ajalehes Virumaa Teataja. Keskkonnamõju hindamise programmi koostamise ajal korraldati Kuusiku tänava elanikega arutelu, mis toimus 18.02.2009 a algusega kl 18:00 aadressil Kuusiku 4, Rakvere linn. Keskkonnamõju hindamise programm suunati avalikule väljapanekule 23.03.2009. a. Avaliku väljapaneku kestvuseks oli 2 nädalat, millest eelnevalt teavitati kuulutustega rubriigis *Ametlikud Teadaanded* (19.03.2009) ja ajalehes Virumaa Teataja (21.03.2009). Avaliku väljapaneku jooksul laekus üks kirjalik ettepanek AS-ilt EVR Infra, millele vastati. KMH programmi avalik arutelu toimus 07.04.2009. a algusega kl 18:00 Rakvere linnavalitsuse saalis, aadressil Tallinna tn 5, Rakvere.

Keskkonnamõju hindamise aruande avalik väljapanek kestis 13.10.2009 – 28.10.2009 (ka). Keskkonnamõju hindamise aruandega oli võimalik tutvuda Rakvere Linnavalitsuses (Tallinna 5A) tööpäevadel kl 8-12 ja 13-17 ruumis nr 8 ja rakvere linna veebilehel www.rakvere.ee.

Avaliku väljapaneku kestel laekus üks kirjalik arvamus AS- ilt EVR Infra (lisa 7), millele vastati kirjalikult (vastus lisa 8).

Keskkonnamõju hindamise avalik arutelu toimus 28.10.2009 a algusega kl 18:00 Rakvere linnavalitsuse saalis. Koosolekust osavõtjate nimekiri ja koosoleku protokoll on lisatud käesoleva aruande juurde (lisa 5 ja 6).

9. KASUTATUD MATERJALID

1. T-5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru ja F.R. Kreutzwaldi tn ristmiku ümberehituse eelprojekt (koostaja K-Projekt AS, Tallinn 2007).
2. Geodeetiline alusplaan (koostatud OÜ REIB poolt 2006 a(töö nr. TT-1813)).
3. Liiklusuuringud (koostaja K-Projekt AS 2006).
4. Geoloogilised uurimistööd (teostaja IPT Projektijuhtimise OÜ 2006. aasta (töö nr. 06-02-0575)).
5. Rakvere linna üldplaneering aastani 2030
6. Lääne- Virumaa Rakvere linn Kauba tänavat ja Arkna teed ühendava eritasandilise raudteeülesõidukoha eelprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise aruanne (koostaja AS Kobras, Tartu 2008).
7. Raudteeseadus (vastu võetud 19.11.2003. a seadusega (RT I 2003, 79, 530), jõustunud 31.03.2004. a.)
8. Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord (majandus- ja kommunikatsiooniministri 26.03.2007 määrus nr 19)
9. Elektroonilise side seadus (vastu võetud 8.12.2004. a seadusega (RT I 2004, 87, 593), jõustunud 1.01.2005. a)
10. Liinirajatise kaitsevööndis tegutsemise tingimused ja kord (majandus- ja kommunikatsiooniministri 11.12.2006 määrus nr 99)
11. Teeseadus (vastu võetud 17.02.1999. a seadusega (RT I 1999, 26, 377), jõustunud 23.03.1999. a).
12. Eesti põhjavee kaitstuse kaart, Eesti Geoloogiakeskus, 2001
13. Heitvee veekogusse või pinnasesse juhtimise kord (Vabariigi Valitsuse 31.07.2001 määrus nr 269)
14. Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid (sotsiaalministri 17.05.2002 määrus nr 78)
15. Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid (sotsiaalministri 04.03.2002 määrus nr 42)

16. Välisõhu kaitse seadus (vastu võetud 5.05.2004. a seadusega (RT I 2004, 43, 298), jõustunud 30.09.2004. a., osaliselt 27.11.2004. a.)

17. Välisõhu saastatuse taseme piir-, sihtväärtused ja saastetaluvuse piirmäärad, saasteainete sisalduse häiretasemed ja kaugemad eesmärgid ning saasteainete sisaldusest teavitamise tase (keskkonnaministri 07.09.2004 määrus nr 115)

10. LISAD

Lisa 1. Rakvere linnas F.R. Kreutzwaldi tänava T-5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru maantee ristmiku ja viadukti ning seda ümbritseva ala detailplaneeringu KMH programm koos lisadega.

Lisa 2. Keskkonnameti Viru regiooni otsus KMH programmi heakskiitmise kohta

Lisa 3. Kuulutus KMH aruande avalikust väljapanekust ja arutelu toimumisest ajalehes Virumaa Teataja (9.10.2009)

Lisa 4. Kuulutus KMH aruande avalikust väljapanekust ja arutelu toimumisest ametlikus väljaandes Ametlikud teadaanded

Lisa 5. KMH aruande avalikul arutelul osalejad

Lisa 6. KMH aruande avaliku arutelu protokoll

Lisa 7. AS EVR Infra arvamus KMH aruande kohta

Lisa 8. Vastus AS EVR Infra arvamusele KMH aruande kohta

Lisa 1. Rakvere linnas F.R. Kreutzwaldi tänava T-5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru maantee ristmiku ja viadukti ning seda ümbritseva ala detailplaneeringu KMH programm koos lisadega.

**RAKVERE LINNAS F.R. KREUTZWALDI
TÄNAVA JA T-5 PÄRNU RAKVERE SÕMERU
MAANTEE RISTMIKU JA VIADUKTI NING
SEDA ÜMBRITSEVA ALA
DETAILPLANEERINGU KESKKONNAMÕJU
HINDAMISE PROGRAMM**

Tellijaja: Rakvere Linnavalitsus
Teostaja: GeoBaltica OÜ

Projektijuht: /...../ Raivo Markov *KMH litsents nr 0086*

Keskkonnainsener: /...../ Enn Tumm

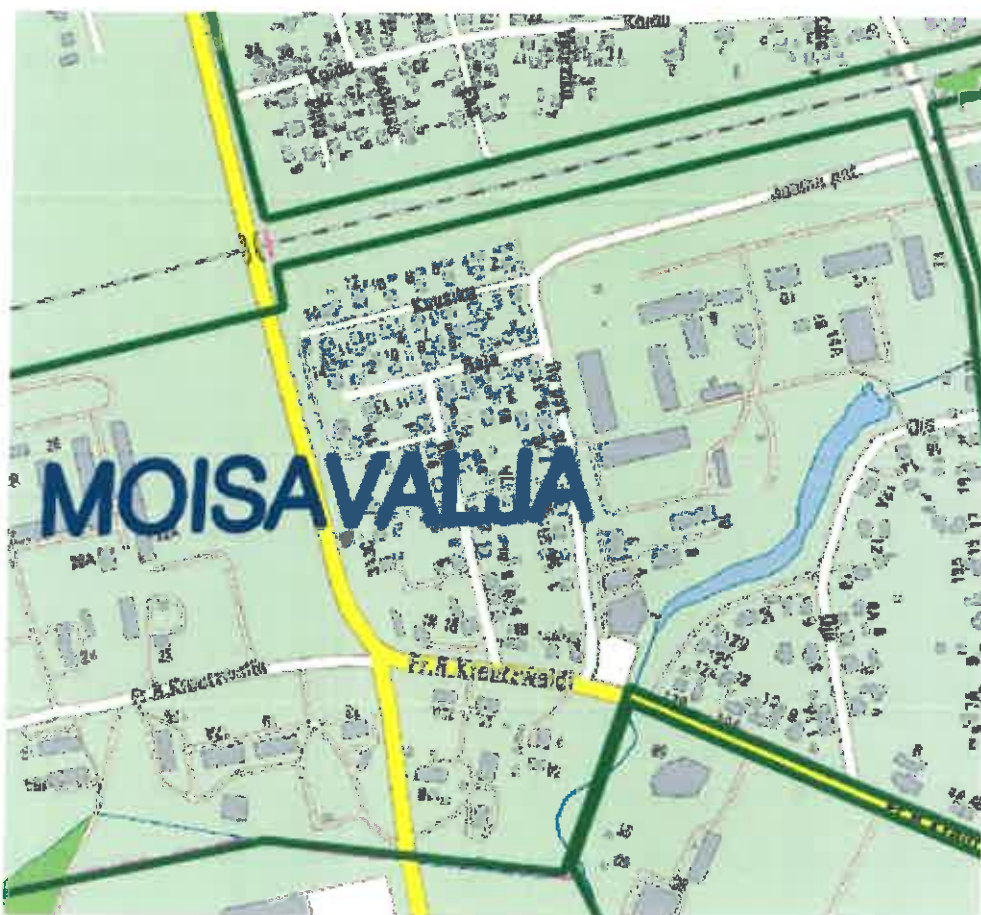
Tartu – Rakvere 02.2009

Keskkonnamõju hindamise (KMH) programm on dokument, milles kirjeldatakse kavandatavat tegevust, määratakse ära sellega kaasneva keskkonnamõju hindamise sisu ja ulatus ning kirjeldatakse KMH metoodikat, tegevust ja ajakava. Keskkonnamõju hindamise programm on alusdokumendiks KMH läbiviimisel ja aruande koostamisel.

1. Keskkonnamõju hindamise eesmärk ja algatamise alused

T 5 Pärnu – Rakvere - Sõmeru maantee – Kreutzwaldi tänava ristmiku rekonstrueerimise ja Jaama puiestee pikenduse eelprojekt on koostatud K-Projekt AS poolt Rakvere Linnavalitsuse tellimusel. Käesolev keskkonnamõju hindamine on algatatud Rakvere Linnavalitsuse 09.02.2009 a korraldusega nr 120.

Keskkonnamõju hindamise algatamisel on aluseks võetud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lg 2 p 10 ja lg 3, § 8 ja 9, planeerimisseaduse § 9 lg 2 p 8.



Joonis 1. Kavandatava tegevuse asukoht

2. Kavandatava tegevuse eesmärk ja selle reaalsete alternatiivide lühikirjeldus

Kavandatava tegevuse asukohaks on Rakvere linn Mõisaküla linnapiirkond. Kavandatava tegevuse üldisem eesmärk on vähendada liikluskoormust F.R. Kreutzwaldi tänaval. Selleks suunatakse osa transpordist 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 ringristmik ning rajada F.R. Kreutzwaldi tänava ühendus Jaama puiesteelega.



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

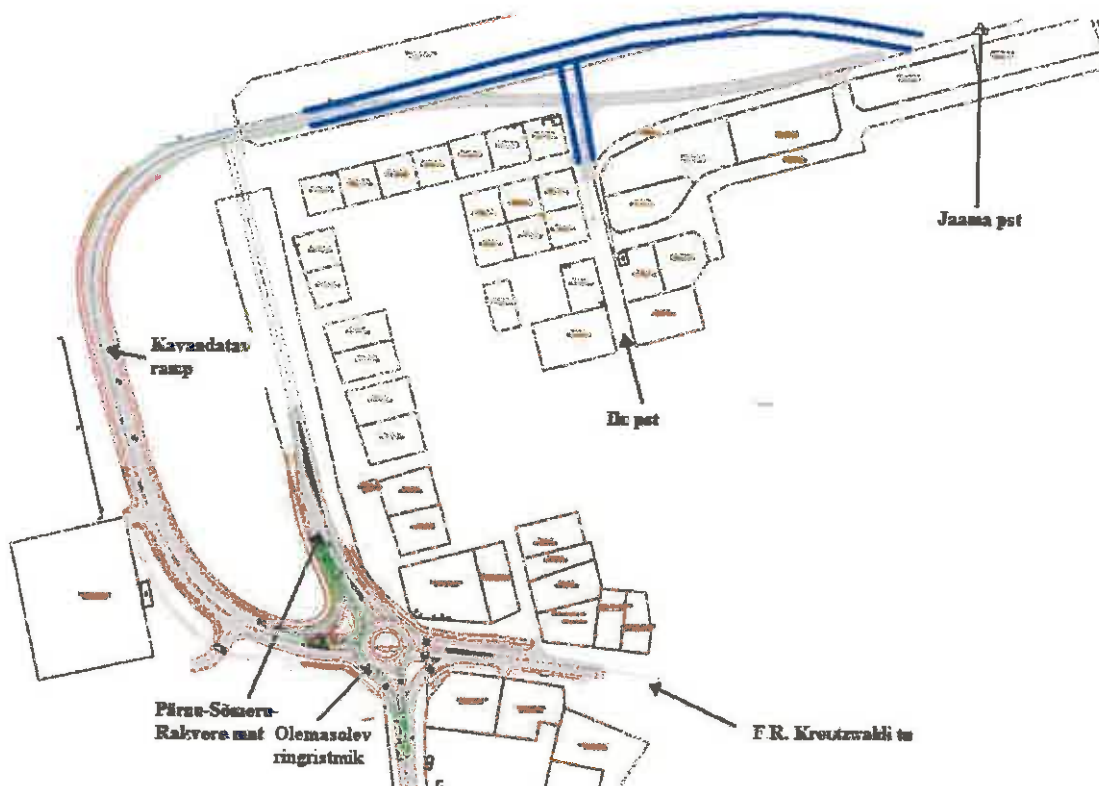
Jaama puiestee pikendus on projekteeritud 1+1 sõidurajaga. Raja laius on 3,5 m, kindlustatud peenar on 1,0 m ja tugipeenar 0,5 m laiune. Väikese raadiusega plaanikõverikele on projekteeritud normide kohased sõidutee laiendid. Ainsaks kitsaskohaks on läbimine viadukti alt, kus sõidurada ja kindlustatud peenar on vastavalt 3,0 m ja 0,5 m laiune (katte laius 7,0 m). See on tingitud olemasolevast gabariidist, kuhu on lisaks teele vaja mahutada pörkepiirded.

Kavandatava tegevuse korral saab arvestada alljärgnevate alternatiividega:

0- alternatiivi korral projekti 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. Kavandatav ramp rajatakse vastavalt joonisel 2 kujutatud trassil.

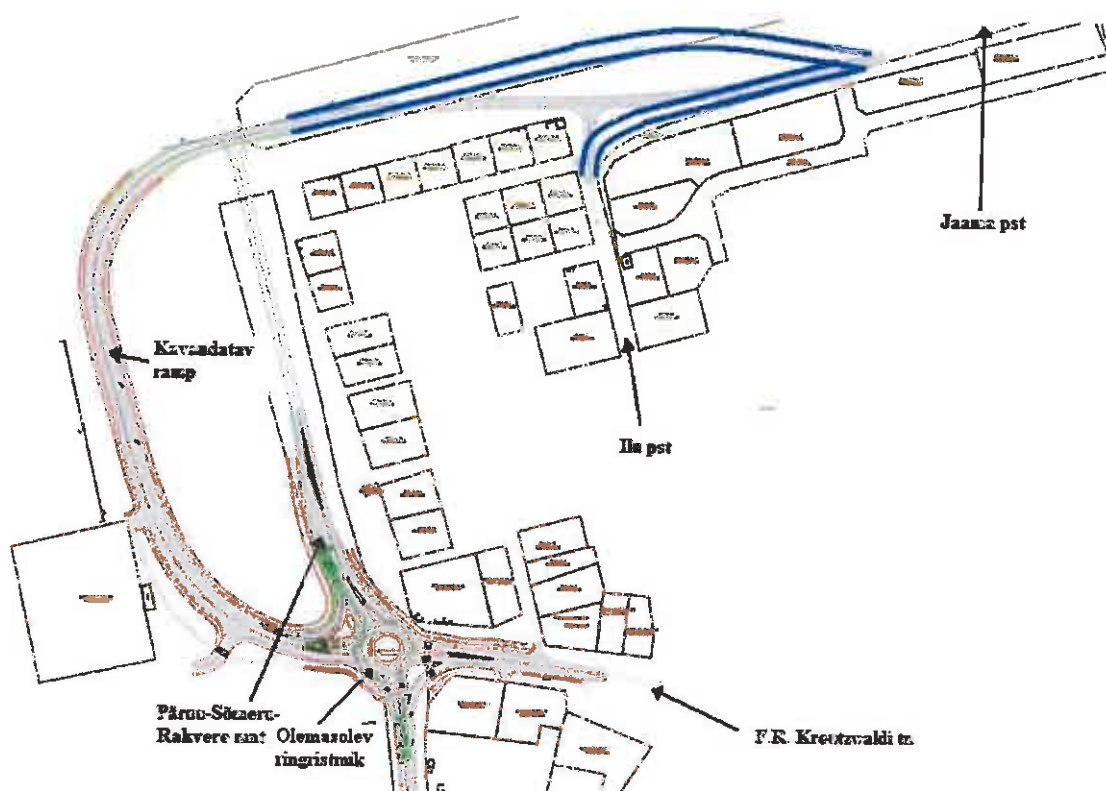
Alternatiiv 2 korral viiakse kavandatud tegevus ellu vastavalt olemasolevale projektile, kuid Jaama puiestee ja Ilu puiestee ristumine viiakse esialgses lahenduses väljapakutud asukohast ca 27 m võrra raudteele lähemale. Rajatav F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama puiestee ühendus kulgeb paralleelselt raudteega 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 2 põhimõtteline lahendus tähistatud joonisel 3 siniste joontega.



Joonis 3. Alternatiiv 2 põhimõtteline lahendus (Alusplaan: K-Projekt AS töö nr 05432)

Alternatiiv 3 korral viiakse kavandatud tegevus ellu vastavalt olemasolevale projektile, kuid Jaama puiestee ja Ilu puiestee ühendus säilib muutumatuks. Rajatava rambi ühendus

Jaama puistestega 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. Alternatiiv 3 põhimõtteline lahendus tähistatud joonisel 4 siniste joontega.



Joonis 4. Alternatiiv 3 põhimõtteline lahendus (Alusplaan: K-Projekt AS töö nr 05432)

3. Kavandatava tegevuse elluviimisega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju

Keskkonnamõju hindamise (KMH) käigus hinnatakse rajatava silmusrambi rajamisega ja ekspluateerimisega kaasneva võimalikud keskkonnamõjusid. KMH ruumilise ulatusega hõlmatakse nii planeeritav F.R. Kreutzwaldi tänava ja Jaama puistestega ühenduse alla jääv ala kui ka seda ümbritsev piirkond, hinnates sh erinevate mõjude ruumilist ulatust ning nende olulisust. Keskkonnamõju hindamise käigus analüüsitakse mõjusid õhukvaliteedile, maakasutusele ja maastiku ilmele, inimeste heaolule ja tervisele ning sotsiaal-majanduslikule olukorrale.

Kavandatava tegevuse elluviimisega ei ole ette näha piiriülest (riigipiiriülest) keskkonnamõju. Samuti ei oma kavandatav tegevus ja selle alternatiivid eeldatavalt mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvatele aladele, kuna planeeritav ramp ei paikne kaitsealade