

Väljavõte OÜ Rewild 13.09.2022 koostatud Mäo-Pikknurme ulukiseire lõpparuandest (tervikaruanne lingil: <https://pilv.mkm.ee/s/9mJunLWhF6S17My#pdfviewer>)

Aruande alusel on Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 87,5–108,1 Mäo–Imavere lõigu I klassi maantee eel- ja põhiprojektis projekteeritud Paide linna haldusterritooriumile Kooli ja Roti ökoduktid.

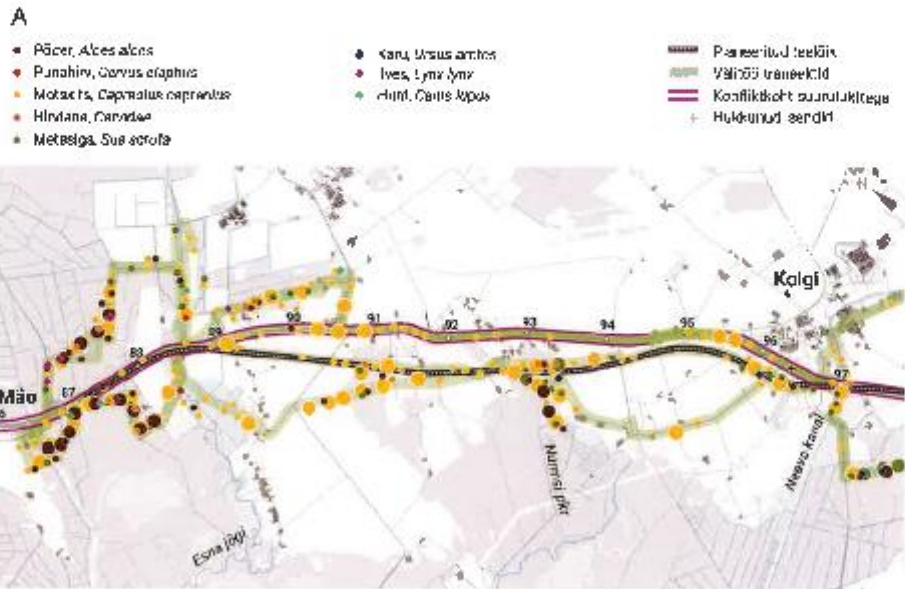
LOOMADE LIIKUMISALAD JA LAHENDUS MAANTEELE

Lõik A: Mäo – Koigi, km 87–97, Mäeküla õgvendus

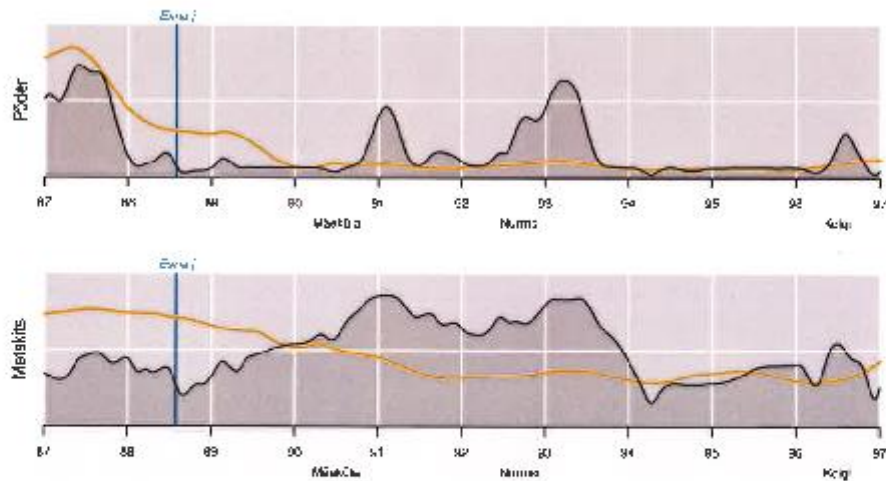
Uus teetrass on planeeritud jätkuna olemasolevale Mäo ümbersõidu neljarealisele teele ning kavandatava õgvenduse eesmärgiks on suunata liiklus eemale Mäeküla ja Nurmsi küladest. Kavandatav teetrass ühtib olemasoleva maanteega Mäo ümbersõidu neljarealise tee lõpust kuni Esna jõeni, pärast mida pöörab planeeritav teetrass läände üle Valgma, Mäeküla ja Nurmsi vaheliste põldude, niitude ning metsamaa, seejärel suubub olemasolevale teetrassile tagasi Koigi ristis. Planeeritav teetrass kulgeb olemasolevast maanteest kuni 500 m kaugusel. Rohevõrgustikuga ristub Mäo-Koigi lõik kahes kohas (Joonis 1). Kohe teelõigu alguses km 86,5–88,0 läbib teetrass piirkondlikult olulist rohevõrgustiku koridori, mis ühendab Mäo raba ning seda ümbritsevat metsamassiivi Mündi raba ja selle ümber paikneva tugialaga. Km 88,5 ristub maantee Esna jõega, millel 1,5 km Põhjaka sillast allavoolu algab Pärnu jõe loodusala. Km 92,6–93,3 ristub kavandatav trass rohekoridoriga, mis ühendab Nurmsist idas asuvat Kareda loodusala ning seda ümbritsevat metsamassiivi maanteest lääne pool oleva Prandi loodusala ja selle ümber paiknevate elupaikadega, mis on mõlemad piirkondliku tähtsusega rohevõrgustiku tugialad. Võrreldes varasema maakonnaplaneeringuga on menetletavas Paide linna üldplaneeringus rohekoridor nihutatud Nurmsi küla lõunaserva.

Suurimetajad Mäo-Koigi lõigul

Mäo-Koigi lõigul on suurulukitele olulisemad kohad lõigu algusosa ümbritsevad eri tüüpi metsad ja soolad (Foto 2), Mäeküla ristist põhja poole jääv leht- ja segametsaga kaetud ala ning Nurmsi peakraavi ümbritsevad märjad metsad sh Prandi loodusala (Joonis 4). Metskitsi esineb peaaegu kogu lõigu ulatuses, kuid eriti hästi sobib kavandataval trassil metskitsele Mäeküla ja Nurmsi ümbruse mosaiikne maastik (Joonis 5). Suurulukeid on hukkunud olulisel määral peaaegu kogu lõigu ulatuses (Joonis 2), kuid olulisim liikumiskoridor on siiski lõigu alguses.



Joonis 4. Suurimetajate vaatlused ja konfliktkohad teelõigul A. Aluskaart: Maa-amet 2022.



Joonis 5. Põdra ja moksakite elupaiga väärtuse jaotus Mäo-Koigi kavandataval teelõigul – e-upaiga profiilmudel. Rõhkelehel on planeeritaval trassil olevale kohale vastav (lähim) kilomeetripunkt olemasoleval teel. Tumehall ala näitab elupaiga väärtust teelõiguse naabruses, kollane joon näitab koha olulisust elupaikade sidususele kahel pool teetrassi ca 1 km ulatuses.

Ulukilahenduse ettepanek lõigul A: Mäo – Koigi
Kooli ökodukt (A2). (Paide linna territooriumil)

Lõigu algusosas km 86,5–88,0 on tegu olulise konfliktkohaga, kus on hukkunud põtru, mets sigu ja metskitsi (Foto 1). Koht asub Eestit läbiva Vahe-Eesti looduslike elupaikade vööndi servaalal ning selle naabruses on suured metsa- ja sooelupaigad (sh Mäo raba, Põhjaka soo, Mündi raba). Piirkonnas registreeriti vaatlustel arvukalt erinevaid ulukeid, sh põder ja suurkiskjad. Seetõttu on soovitatav rajada km 87,6 maastikuühenduse tüüpi ülepääs, mille läbipääsu laius peab olema vähemalt 75 m, et see oleks piisav nii suurtele ulukiliikidele kui ka erinevate elupaikadega maastikukujunduse rajamiseks (Joonis 11, A2). Tegemist on strateegilise tähtsusega rohekoridoris asuva läbipääsuga. Läbipääsukoht on eriti oluline ka selle poolest, et eelnevalt on Tallinn-Tartu maanteel pikk ilma läbipääsudeta teelõik. Eelnev suur läbipääs on rajatav Puiatu ökodukt km 67,1. Seega puudub suurulukitel võimalus teed ületada ca 20 km pikkusel teelõigul (lennult 17,3 km), mis on soovituslikust 2,5–3 korda rohkem (vt ptk 3, Tabel 1). Altpääs ei ole antud kohas soovitatav, sest see sobiks eeldatavasti vähemale arvule liikidele. Kavandatud ökoduktist mõlemale poole maanteed jääb Mäo turbamaardla. Võimalusel tuleks selle maardla kaevandamist üldse vältida arvestades antud rohekoridori olulisust laiemas plaanis.

ulukid saaksid liikuda ümber lennuvälja ka selle tarastamise korral. Kõll aga tuleks lennuvälja tarastamise projektis ette näha meetmed rohekoridori katkestuse leevendamiseks. Lisaks asub kavandatud loomaliiklispääsust idas ulatuslik Koigi dolokivi maardla (lähim punkt 1,3 km). Kaevandustegevuse planeerimisel ja lubade väljastamisel tuleb jälgida, et loomadel säiliks võimalus liikuda ümber Koigi lennuvälja (eriti juhul kui lennuväli tarastatakse).

Põhjaka sild Esna jõel (Joonis 11, A3; Foto 3) tuleb rajada kuivade kallastadega nii, et mööda jõe kaldaid saavad maantee alt läbi liikuda jõega seotud väikeimetajad ja kahepaiksed, kuid erandkorras ka väiksemad suurimetajad nagu metsisiga, metskits jt.

Sargvere ja Nurmsi peakraavide ristid tuleb lahendada viisil, mis tagab läbipääsu poolveelistele imetajatele ja kahepaiksetele. Lisaks on vajadus väikeulukitunnelite järele kilomeetripunktide 91,2, 91,7, 94,7 ja 96,5 piirkonnas. Kahepaiksete hukkumise vältimiseks tuleb maanteed piirata konnaõketega km 86,0–90,2, 90,2–94,2 ja 96,3–97,3 (kohad A1, A5 ja A12 joonisel Joonis 11). Samuti tuleb neile tagada läbipääsuvõimalusi (vt Tabel 4).



Joonis 11. Ulukilahenduse ettepanek lõigul A. Lahenduskohtade seletust vt tabelist 4. Aluskaart: Mäo-amet 2022.