

Eesti saab varsti teid ületavaid ökodukte juurde

Senine kogemus on näidanud, et enamik loomadest kohaneb sellise maanteest üleminekuga.

LAURI KLEIN

keskkonnaagentuuri
juhtivspetsist



Viimaste aastate maantee- ja raudteekoridoride suurprojekte ette valmistades on analüüsitud ka nende mõju metsaelustikule ja metsaelustiku mõju liiklusohutusele. Transpordivõrgustik jagab looduslike elupaikade massiivid väiksemateks isoleeritud kildudeks ja neile jäävad liikide asurkonnad ei pruugi olla pikemas ajaskaalas elujõulised. Killustatud elupaikade vahel liikuv loomastik kujutab ohtu liiklejatele.

Mõlemad mõjud on põhjuseks, miks plaanitakse teekoridoride äärde loomade liikumist takistavaid tarasid ja tarastatud aladele loomapäase.

Kaks tähtsat abinõud

Praktikas ähmastub tihti nende kahe abinõu (loomatõkke ja loomapäasu) vaheline piir ja seetõttu võib lahendus mõjuda hoopis negatiivselt. Selle parimaks näiteks on laialt levinud arusaam, et pelgalt loomatara rajamine lahendab liiklusohutuse probleemi. Tegelikult on nii, et kui loomatara ei ole planeeritud õigesti paikadesse ja pole varustatud piisavalt sagedaste läbipääsudega, tõstetakse oluliselt barjääriefekti ja killustatust. Tõuseb ka liiklusohu teel, kuna suurulukid (eriti põder ja pruunkaru) hüppavad lihtsalt loomatara maha. Lisaks võivad ulukid teele sattuda tarade avatud otstest ja tarade vahel šokiseisundis olles liiklusohu mitmekordseks tõsta.

Koerlased kaevavad end tihti tara läbi (kogukamad liigid, näiteks hunt) või tulevad kõrge lumikatte korral tarasilmast läbi (väiksemad liigid, näiteks

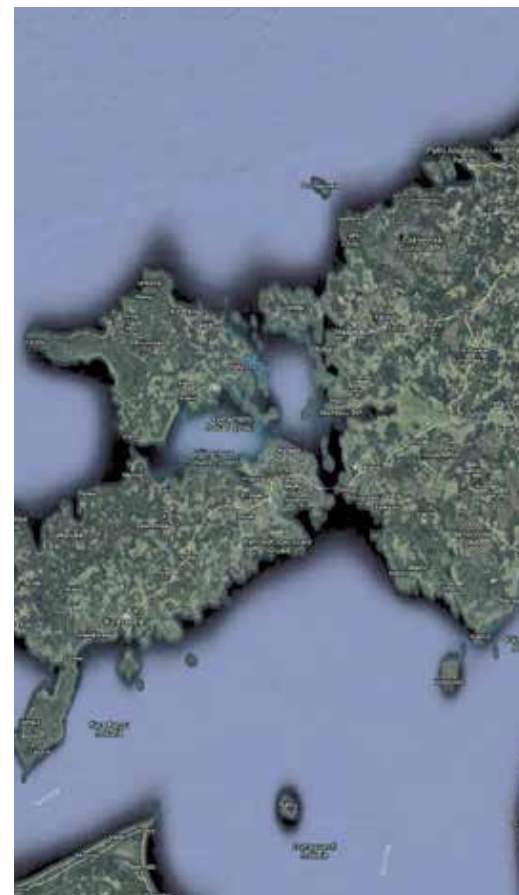


Ökoduktikaamera pilte neist, kes maanteest ülekäiku on kasutanud.

rebane ja kährik). Loomatara on kõige viimane ja meeletu liikumise ohtlikum ning elurikkusele kõige kahjulikum meede, mis mõnedel puhkudel võib siiski ka vähendada metsloomade hukkamist teedel. Aga hästi töötab loomatara vaid kombinatsioonis loomade läbipääsudega ning tagasipääsukohtadega, mida on paraja sageduse ja ehitusega terve tara ulatuses.

Milline on õige ökodukt?

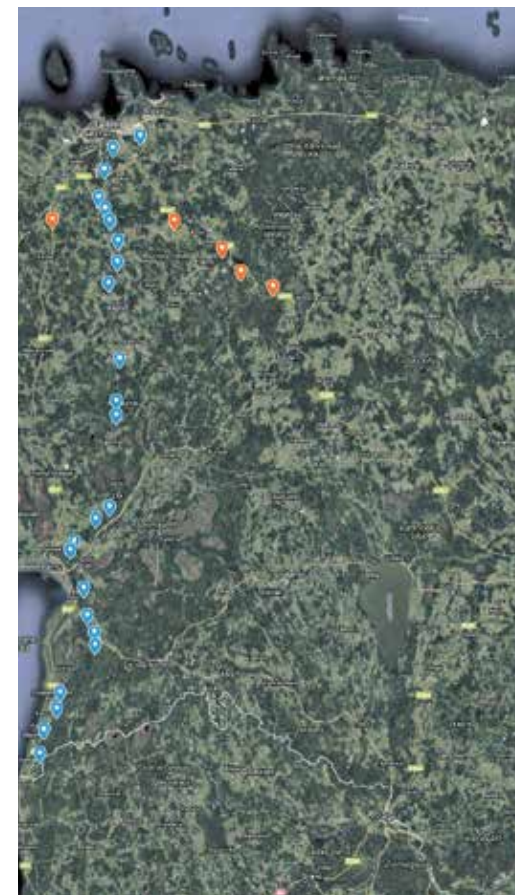
Õige ökodukt on selline, mida ületades loom ei saa aru, et ta ületab inimese loodud rajatist, mille all on maantee või raudtee. Teisisõnul kujuneb õige ökodukt aastatega loodusesse sulandudes. Selleks, et ökodukt saaks selliseks kujuneda, peab ta olema paigutatud maastikus õigesti kohta. Koha valikul tuleb lähtuda väljakujunenud loomaradadest ja arvestada valikul ka piirkonna reljefiga.



Olemasolev ja planeeritavad ökoduktid Eestis.

Ülimalt olulised on ökodukti mõõtmed: selle keskosa peab olema minimaalselt 50 meetrit, soovitatavalt siiski vähemalt 80 meetrit lai. Minimaalse laiuse arvutamisel tuleb arvestada ka ülekäigu pikkusega – ökodukt peab olema laiusega, mis vähemalt 80% selle pikkusest – nõutav laius kasvab pikkuse kasvades. Näiteks ökodukt, mis ületab kuuerajalist kiirteed, peab olema oluliselt laiem kui see, mis ületab kahe rööpapaariga raudteed.

Õige ökodukt peab olema ka õige kaldenurgaga – Eestile omasel lauskmaal on esindatud ökotüüp, kes ei armasta kallakuil turnida. Seega on laugemad, alla 10% kalded siinseile sõralistele sobivamad. Pikal ja järsuvõitu laskumisel tunneb uluk end ebamugavamalt kui samalaadisel tõusul. Ebamugavus võib ajendada looma otsima teist teeületuskohta, nt jääma varasema ohtlikuma teeületusharjumuse juurde.



ALLIKAS: LAURI KLEIN

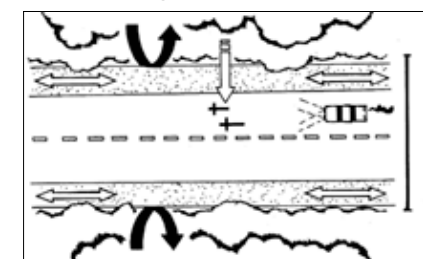
Õige ökodukt peab olema õige haljastusega (piisavalt kiirekasvuline, kohalikest liikidest, ümbrusesse sulanduv ja nii paigutatud, et kujuneks loomulik elupaigatüüp), omama selliseid piirdearvaid, mis elimineerivad maanteemüra ja valguse, ning olema samas taimestikuga selliselt varjatud, et loomad tara ei näegi.

Lõpuks ka see, et ökoduktiga seotud rohetaristukoridoris ei tohi toimuda sellist inimtegevust, mis muudaks maastikupilti sedavõrd, et loomade jaoks muutuks olukord oluliselt. Ökodukti naabruses ei tohiks maavarade kaevandamiseks rajada karjääre, teha metsas lageraiet ega ehitada ökodukti esisele ja tagasele uusi hooneid.

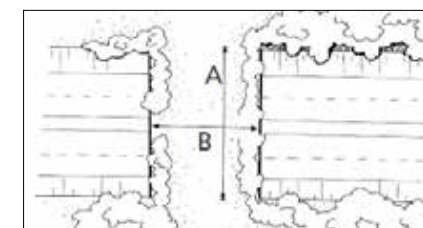
Ökoduktil ja selle lähistel ei tohiks pidada jahti liikidele, kelle tarbeks on ökodukt loodud. Minimaalne jahikeeluala ulatus ökodukti lähistel peaks olema 0,5–2 kilomeetri raadiuses, sõltudes ala eripärasest.



Kolu ökodukt pealtvaates.



Transpordi otsesed mõjud.



Skemaatiline kujutis ökodukti pikkuse (A) ja laiuse (B) defineerimiseks. Pikkust ja laius defineeritakse ökodukti kasutavate loomade vaatevinklist. JOONISED PÄRINEVAD: IUPELL, BJÖRN ET AL, «HABITAT FRAGMENTATION DUE TO TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE. WILDLIFE AND TRAFFIC. A EUROPEAN HANDBOOK FOR IDENTIFYING CONFLICTS AND DESIGNING SOLUTIONS.», KNNV PUBLISHERS, 2003

KOLU ÖKODUKTI KASUTAJAD

Loomaliik	Ületanud ökodukti liivariba
rebane	516
kass	542
metskits	170
metssiga	181
kährikkoer	89
hall- ja valgejänes	18
koer	58
hunt	9
mäger	1
harilik siil	3
pisinärilised	20
metsnugis	2
arusisalik	12

SENINE KOGEMUS

- Eesti esimene ja ainuke, Kolu ökodukt asub Tallinna-Tartu maantee 34. kilomeetril.
- Ökodukt valmis 2013. aasta hilissügisel ja nüüd, ligi neli aastat hiljem, võib kinnitada, et loomad on selle omaks võtnud.
- Ökodukti toimivuse hindamiseks tehakse piirkonnas ulukite jäljeloendust ja kasutatakse ka rajakaameraid. Eelmise aasta lõpu seisuga oli ökodukti ületanud 13 liiki imetajaid.
- Paraku pole seni ökodukti kasutanud põdrad. Selle üheks arvatavaks põhjuseks on ehitustööde tõttu vähenenud põtrade arvukus ökodukti lähikonnas ehk see, et loomad on ehitusega kaasneva häiringu tõttu oma alalist käiguteed muutnud. Ekspertide hinnangul võib loota, et probleem on ajutine ja asurkond piirkonnas taastub ning põder võtab Kolu ökodukti ka kasutusele.

KUHU KAVATSETAKSE LÄHIAASTATEL ÖKODUKTE RAJADA?

- Pärnu maanteel.** Ääsmäe-Kohatu lõigule, peatselt valmivale 2+1 sõidureaga teele ehitatakse üks ökodukt
- Tartu maanteel.** Kose-Mäo neljarealiseks ehitatavale maanteele rajatakse kolm ökodukti
- Rail Baltic.** Trassile on plaanitud rajada 22 ökodukti. Hetkel analüüsitakse osaliselt tarakatkestuste kasutamise võimalikkust