

# Riigitee 20 Põdruse-Kunda-Pada km 16,91 - 28,35 teelõigu rekonstrueerimise põhiprojekti

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 21003908

Tartu-Tallinn 2021

**Ethel Simmul**  
Keskkonnaspetsialist

---

**Jaak Järvekülg**  
Keskkonnaekspert, projektijuht

---

**Juhan Ruut**  
Keskkonnaekspert (litsents: KMH0155)

---



**HENDRIKSON & KO**

Raekoja plats 8  
51004 Tartu  
tel +372 740 9800

Maakri 29  
10145 Tallinn  
tel +372 617 7690

**Hendrikson & Ko**  
[www.hendrikson.ee](http://www.hendrikson.ee)  
[hendrikson@hendrikson.ee](mailto:hendrikson@hendrikson.ee)

# SISUKORD

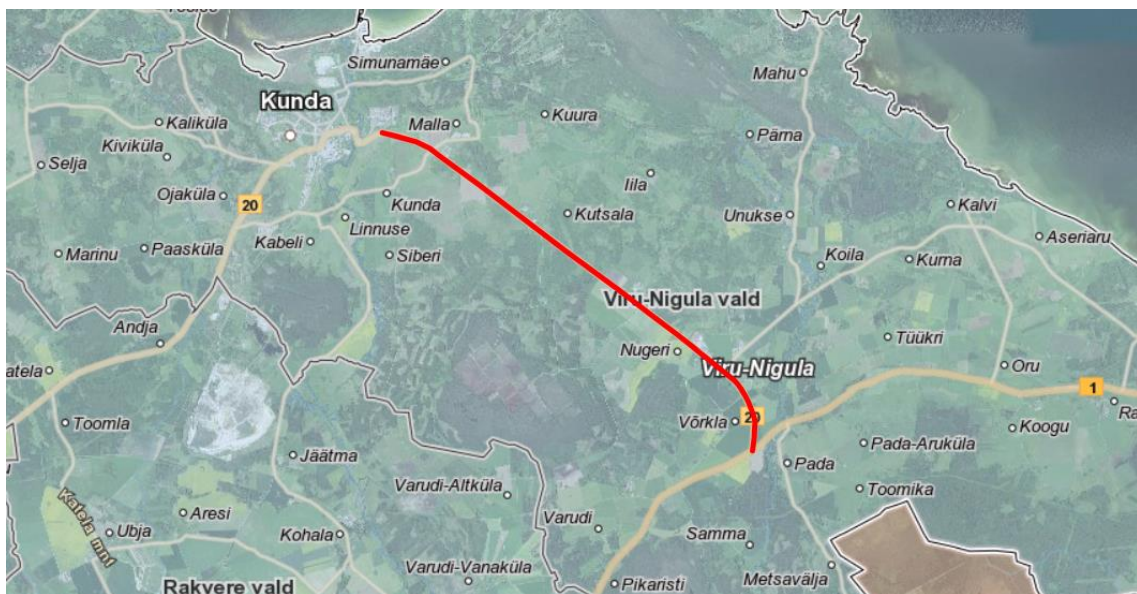
<b>1. SISSEJUHATUS .....</b>	<b>3</b>
<b>2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID.....</b>	<b>4</b>
<b>3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS .....</b>	<b>7</b>
<b>4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNA-MÕJU .....</b>	<b>9</b>
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele .....	9
4.2. Mõju kultuuriväärtustele .....	11
4.3. Mõju põhja- ja pinnaveele .....	15
4.4. Müra, vibratsioon ja õhukvallteet .....	17
4.5. Jäätmekäitlus .....	17
4.6. Avariolukorrad .....	18
<b>5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....</b>	<b>19</b>

# 1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnavalane konsultatsioon Riigitee 20 Põdruse-Kunda-Pada km 16,91 - 28,35 teelõigu rekonstrueerimise põhiprojektile. Rekonstrueeritav lõik paikneb Lääne-Viru maakonnas Viru-Nigula valla territooriumil (joonis 1.1).

Käesolev töö on koostatud OÜ Hendrikson & Ko poolt keskkonnaekspert Jaak Järvekülgi juhtimisel. Töös käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodsat mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse soovitus KMH algamise või algamata jätmise ja ebasoodsate mõjude vältimise osas. Käesolevat aruannet on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise (KMH) algamise vajalikkuse hindamisel.

Kavandatava tegevuse kirjeldamisel ning hinnangu andmisel on aluseks võetud projekti tehniline kirjeldus ja Novarc Group AS poolt koostatud projekti joonised seisuga november 2021.



**Joonis 1.1** Kavandatava tegevuse asukoht (märgitud punase joonega). Allikas: Maa-amet 2021

## 2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTIID

Keskkonnamõtju hindamise (KMH) vajadust reguleerib Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS), vastu võetud 22.02.2005<sup>1</sup>. Vastavalt seadusele on keskkonnamõtju hindamise vajadus reguleeritud järgmiselt:

### § 3. Keskkonnamõtju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõtju hinnatakse, kui:

- 1) taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõtju;
- 2) kavandatakse tegevust, mille korral ei ole objektiivse teabe põhjal välistatud, et sellega võib kaasneda eraldi või koos muude tegevustega eeldatavalt oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärgile, ja mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik.

### § 2<sup>1</sup> Keskkonnamõtju

Keskkonnamõtju käesoleva seaduse tähenduses on kavandatava tegevusega või strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasnev vahetu või kaudne mõju keskkonnale, inimese tervisele ja heaolule, kultuuripärandile või varale.

### § 2<sup>2</sup> Oluline keskkonnamõtju

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

### § 6. Olulise keskkonnamõtjuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõtjuga tegevus on:

13) kiirtee, 2100 meetri pikkuse või pikema peamaandumisrajaga lennuvälja, üle kümne kilomeetri pikkuse nelja sõidurajaga tee püstitamine või ühe või kahe sõidurajaga tee ehitamine vähemalt nelja sõidurajaga teeks;

(2) Kui kavandatav tegevus ei kuulu käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatute hulka, peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas järgmiste valdkondade tegevusel on oluline keskkonnamõtju:

10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine.

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 kehtestatud täpsustatud loetelu „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõtju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/110072020046>

<sup>2</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/122092020003>

Vastavalt VV määrusele:

*§ 13. Infrastruktuuri ehitamine*

*Keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust tuleb kaaluda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate järgmiste tegevuste korral:*

*8) tee rajamine või laiendamine, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördeladade, tagasipöördeladade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul;*

Käesoleval juhul ei kuulu kavandatav tegevus KeHJS § 6 lõikes 1 loetletud tegevuste hulka, mille puhul KMH on kohustuslik selle vajadust kaalumata.

Antud juhul on tegu „infrastruktuuri ehitamise või kasutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10) ning vastavalt VV määrusele nr 224 §13 p 8 kohase tegevusega (kuna vastavalt tehnilisele kirjeldusele toimub jalgteede rajamine olemasolevast teelõigust eemal ning Viru-Nigula alevikus maantee telje osaline nihutamine paremale).

Seega peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2. Sellest tulenevat sõltub KMH vajadus eelhindangu tulemusest.

Vastavalt KeHJS:

*§ 6<sup>1</sup>. Eelhindang*

*(1) eelhindangu andmiseks esitab arendaja koos tegevusloa taotlusega järgmise teabe:*

*1) tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad ning asjakohasel juhul vajalike lammutustööde kirjeldus;*

*2) tegevuse asukoha kirjeldus, sealhulgas eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus;*

*3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnamelementide kirjeldus;*

*4) olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta, arvestades eeldatavalt tekkivaid jääke ja heiteid ning jäätmeteket, kui see on asjakohane, ning loodusvarade, eelkõige mulla, maa, maavarade ja vee kasutamist ning mõju looduslikule mitmekesisusele;*

*5) muu asjakohane teave, lähtudes käesoleva paragrahvi lõike 5 alusel kehtestatud nõuetest;*

*6) soovi korral teave kavandatava tegevuse erisuste või võetavate keskkonnameetmete kohta, millega kavandatakse vältida või ennetada muidu ilmnevat olulist ebasoodsat keskkonnamõju.*

*(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud teabe koostamisel peab arendaja arvestama varasemate asjakohaste hindamiste tulemustega.*

*(3) Otsustaja annab käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2<sup>1</sup> nimetatud eelhindangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõjust.*

*(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2<sup>1</sup> nimetatud eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.<sup>3</sup>*

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

*(2<sup>2</sup>) Enne käesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 2<sup>1</sup> viidatud tegevuse keskkonnamõju hindamise vajalikkuse üle otsustamist peab otsustaja küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhindangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.*

Käesolevat eelhindangut on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel.

Eelhindangu aruande peatükkides 3-5 on info esitamisel lähtutud Keskkonnaministri 16.08.2017 määrusest nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“.

---

<sup>3</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/118082017003>

### 3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

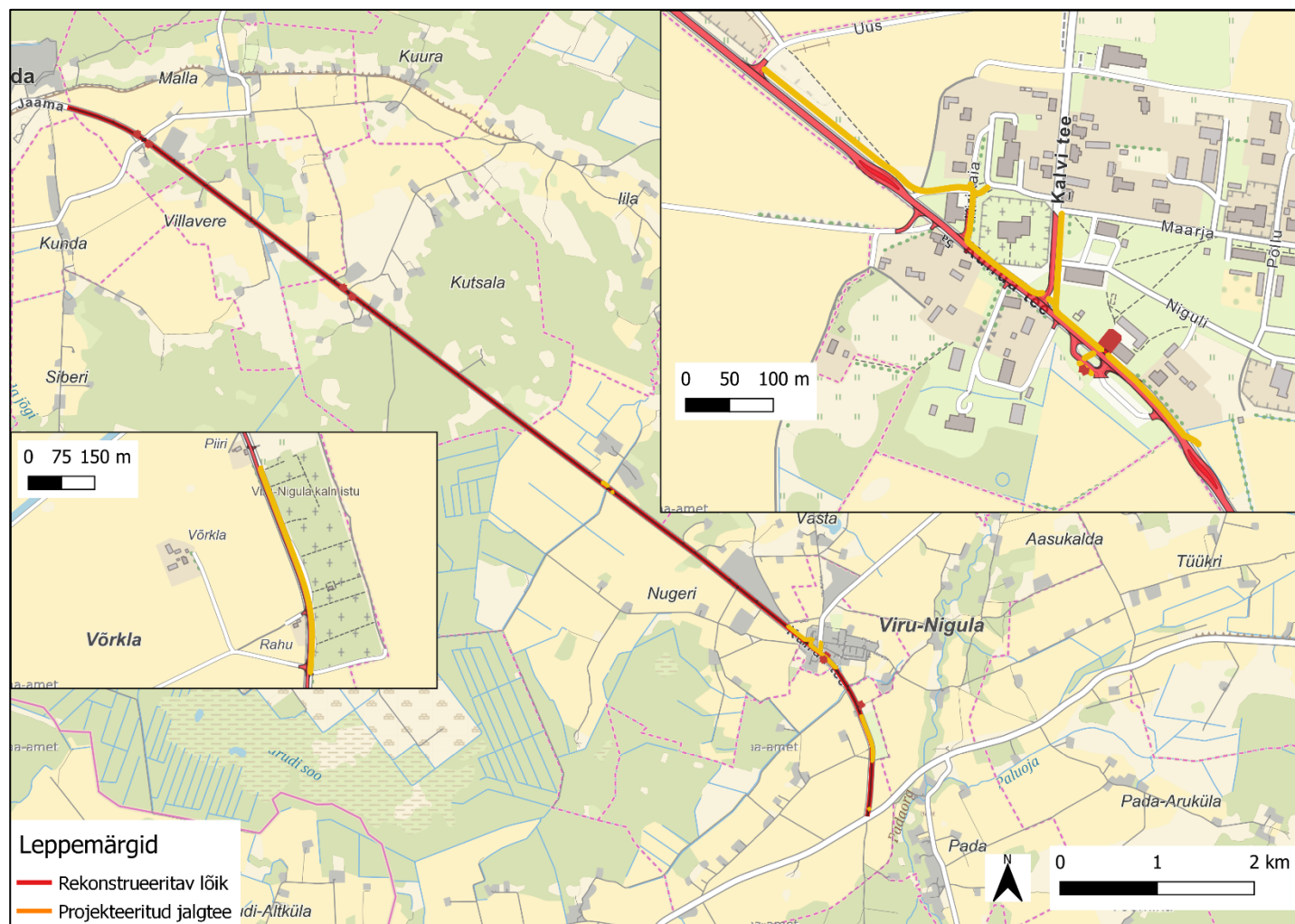
Vastavalt tehnilisele kirjeldusele on projekti eesmärgiks olemasoleva maantee rekonstrueerimine, mis sisaldab tee katendi ja muldkeha remonti (sh bussipeatused, olemasolevad ristmikud ja mahasõidud, teeületuskohad, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada katendi kandevõimet ning tehniliselt vajaliku teemaa määramine (vt joonis 3.1).

Sademeveed juhitakse teelt ära põik- ja pikikalletega haljasaladele. Viru-Nigula alevikus kogutakse sademeveed restkaevudega kokku projektiga rajatavasse magistraaltorustikku ning juhitakse seejärel magistraalkraavi.

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus ja paekivi). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, millede avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub. Energiamahukuse osas on tegemist tavapärase tee-ehitusega, mille energiakulu ei põhjusta olulisi ebasoodsaid mõjusid.

Kavandava tegevuse potentsiaalseteks tagajärgedeks on heide pinnasesse, õhku ja vette. Paratamatult tekib tee-ehituse käigus jäätmeid. Samuti kaasneb tee-ehitusega müra, vibratsiooni ja lõhna levimine lähipiirkondade aladele. Olulise soojuse või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.





Joonis 3.1 Kavandatav tegevus. Aluskaart: Maa-amet 2021



## 4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNA-MÕJU

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee 20 Põdruse-Kunda-Pada km 16,91-28,35 teelõigu rekonstrueerimise põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmingimata praegusel sõiduteel juba olemasoleva liikluse kogumõju. Kuna on tegemist olemasoleva sõiduteega, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. Projektiga parandatakse antud kohas liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil, läbi õnnetuste ohu vähendamise, looduskeskkonnale ja inimese tervisele ka soodne mõju.

**Kaitsealuseid loodusobjekte projekti mõjupiirkonnas ei paikne.**

Alljärgnevalt on välja toodud teemad, tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille puhul on kavandatava tegevuse iseloomu ja asukohta arvesse võttes ebasoodsa mõju avaldumise oht tõenäolisem või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 5.

Võimalike mõjude analüüsimisel on vastavalt Keskkonnaministri 16.08.2017 määrusele nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ arvesse võetud võimaliku mõju suurus, mõjuala ulatust, mõju ilmnenemise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid. Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

### 4.1. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOSSED ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA, MÕJU MAAKASUTUSELE

Kavandatav tegevus asub Lääne-Viru maakonnas Viru-Nigula vallas.

Kavandatav tegevus jääb osaliselt Lääne-Viru maakonnaplaneeringu <sup>4</sup> „Väärtused, konfliktid, riigikaitse“ kaardil märgitud rohelise võrgustiku konfliktalale (vt joonis 4.1). Seletuskirjas on toodud välja üldised tingimused rohevõrgustiku alade toimimiseks: koridoridele on reeglina vastunäidustatud teatud infrastruktuuride (põhimaanteed, prügilad, jäätmehoiulad, mäetööstusalad) rajamine. Juhul, kui nende rajamine on möödapääsmatu, tuleb eriti hoolikalt valida rajatiste asukohta ja rakendada vajalikke keskkonnamõju leevendavaid võimalikke negatiivse mõju leevendamiseks; uue tehnilise taristu (eelkõige joonehitised) kavandamisel tuleb konfliktikohti käsitleda igal konkreetsel juhul eraldi. Seejuures on vajalik analüüsida konflikti võimaliku mõju ulatust ja kumulatiivsust.

Rohevõrgustiku konfliktalal on kavandatava tegevuse näol tegemist juba olemasoleva sõiduteega, mille puhul planeeritakse olemasoleva teekatte uuendamist. Projektiga ei nähta ette tee tarastamist. Samuti ei ole tee olulist laiendamist ega tõstmist ette nähtud, mistõttu ei kaasne ka rohevõrgustiku jaoks olulist barjääri suurenemist. Tulenevalt projekti olemusest rohekoridori piirkonnas (olemasoleva sõidutee rekonstrueerimine) ei ole põhjust eeldada ebasoodsa mõju kaasnemist piirkonna rohevõrgustiku terviklikkusele.

<sup>4</sup> Kehtestatud riigihalduse ministri 27.02.2019 käskkirjaga nr 1.1-4/30

Maakonnaplaneeringu „Väärtused, konfliktid, riigikaitse“ kaardi alusel jääb kavandatav tegevus vähesel määral ka väärtusliku maastiku (maakonna I klassi väärtusliku maastiku: Malla-lila-Kutsala-Padaorg) alale. Tulenevalt projekti olemusest (olemasoleva sõidutee rekonstrueerimine) ei ole põhjust eeldada ebasoodsa mõju kaasnemist piirkonna väärtuslik maastiku terviklikkusele.

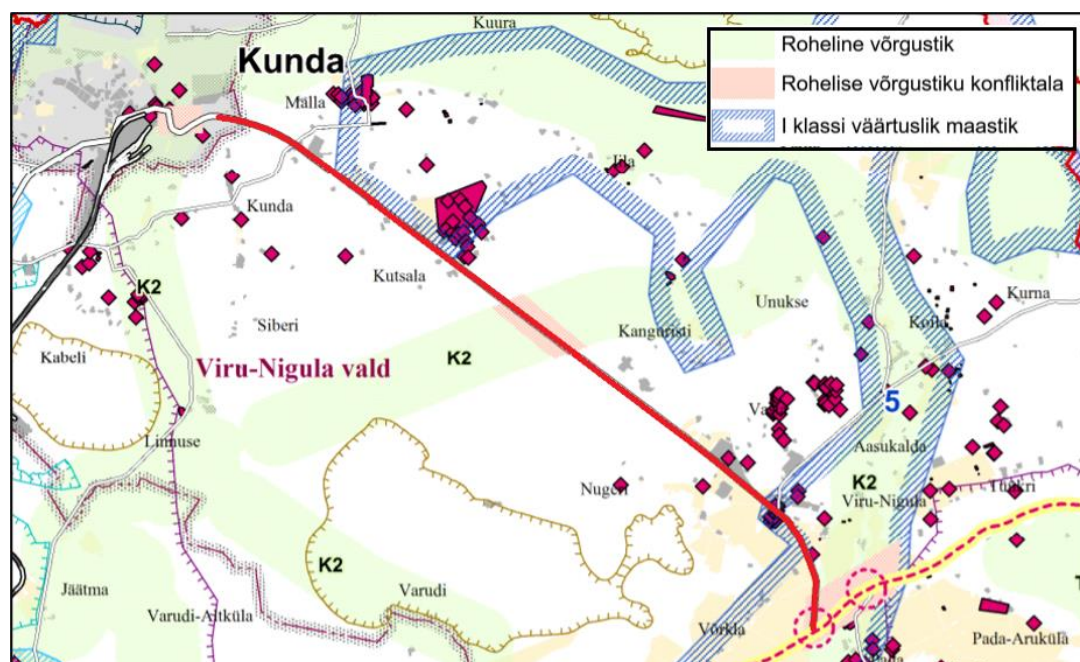
Maakonnaplaneeringu seletuskirjas on antud ka üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele. Tulenevalt projekti eesmärgist võib öelda, et kavandatav tegevus on maakonnaplaneeringus määratud üldiste eesmärkide ja suunistega kooskõlas, kuna projektiga parandatakse maanteevõrgu kvaliteeti ja tõstetakse liikluse turvalisust.

Haldusterritoriaalse korralduse muutmise tulemusena moodustunud Viru-Nigula valla üldplaneeringu kehtestamiseni kehtivad ühinenud valla territooriumil Kunda linna, Aseri ja endise Viru-Nigula valdade üldplaneeringud nendel territooriumidel, kus need enne ühinemist kehtestati. Haldusreformi eelselt asus projektiala endises Viru-Nigula vallas, mille üldplaneering on kehtestatud 2007. aastal.

Viru-Nigula valla üldplaneeringu seletuskirja alusel peetakse vallas tähtsaks kohalike teede seisukorra ja sõidetavuse parandamist. Tulenevalt projekti olemusest võib öelda, et kavandatav tegevus on kooskõlas ka Viru-Nigula valla üldplaneeringus määratud eesmärkidega ja suunistega, kuna projektiga tõstetakse liiklusohutuse taset, parandatakse sõidumugavust ning katendi kandevõimet.

Valla „Rohevõrgustiku“ kaardi alusel jääb kavandatav tegevus samuti osaliselt roheline võrgustiku koridori alale, mis ühtib ka maakonnaplaneeringu kaardil märgituga. Samuti jääb „Viru-Nigula valla üldplaneeringu“ kaardi alusel kavandatav tegevus osaliselt väärtusliku maastiku alale. Arvestades projektiga kavandatavat tegevust (olemasoleva teelõigu rekonstrueerimine teemaa piirides), võib öelda, et projektiga ei ole ette näha ebasoodsa mõju kaasnemist rohevõrgustiku ega ka väärtusliku maastiku terviklikkusele.

Kuna tegevus toimub olemasoleval teel, ei kaasne sellega ka olulist mõju ala maakasutusele.



**Joonis 4.1** Väljavõte kehtivast Lääne-Viru maakonnaplaneeringu, „Väärtused, konfliktid, riigikaitse“ kaardilt. Projektiala on tähistatud punase joonega.

## 4.2. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

Kultuurimälestiste riikliku andmebaasi andmete alusel jäävad lähimad kultuurimälestised - Viru-Nigula kirikuaed (registri kood 5809), Viru-Nigula pastoraadi park (registri kood 16060) ja Viru-Nigula kalmistu (registri kood 5810) kavandatavast tegevusest mõne meetri kaugusele. Rekonstrueeritav lõik paikneb lisaks kultuurimälestiste Asulakoht (registri kood 10916) ning Viru-Nigula kirikuaiale kehtestatud kinnismälestise kaitsevööndis (vt joonis 4.2 ja 4.3). Rekonstrueeritavast teelõigust jääb ca 50 m kaugusele kultuurimälestis kultusekivi (registri kood 10768), millele kehtestatud kinnismälestise kaitsevöönd ulatub kavandatava teelõigu teemaa alale.

Muinsuskaitseamet on käesoleva projekti raames andnud 29.09.2020 kirjas nr 5.1-17.6/847-1 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles annab muuhulgas järgmised tingimused:

*Riigimaantee rekonstrueerimisega Viru-Nigula kalmistu lääneküljel ei tohi tee katendi vertikaal ületada olemasolevat. Võimalusel langetada tee pinda kalmistu ees oleva ajaloolise munakiviteega samasse tasapinda, et vältida veekogumite tekkimist vastu kalmistu piirdemüüri ning hauaplatse. Riigimaantee ja kalmistu vahelisele alale mitte kavandada lahtist kraavi. Sadevete ärajuhtimine kavandada selliselt, et need ei valguks kalmistu piirdmüüri alla. Kavandada lipipääsud maanteelt kalmistule.*

*Kuna Viru-Nigula alevikus lahendatakse jalakäijate liikumine riigimaantee rekonstrueerimise projektiga, siis tuleb Viru-Nigula kirikuaia piirdemüüri (reg-nr 16058) ja Vabadussõja mälestussamba (reg-nr 27131) vahetus läheduses tagada müüride ning monumendi stabiilsus. Kirikuaiaga piirneval maanteelõigul mitte tõsta tee pinda. Sadevete ärajuhtimine kavandada selliselt, et need ei valguks kirikuaia piirdmüüri alla.*

*Arheoloog Tõnno Jonuks on oma uuringutega kindlaks teinud, et asulakoht reg nr 10916 on tegelikkuses paiknenud palju ulatuslikumal alal, mistõttu võib ta lisaks maanteekoridorile (ja seda laiemalt, kui praegune kaitsevöönd) puudutada ka kergliiklustee koridori (vahetult Viru-Nigula alevikust lääne poole). Asula võis Jonuksi järgi ulatuda praegusest kaitsevööndi läänepiirist ca 50-100 m piki maanteed Kunda suunas. Sellest tulenevalt tuleb tagada arheoloogiline uuring ka sellel alal. Täpsema kaardimaterjali saamiseks uuringute ala kohta võtta projekteerijal ühendust Muinsuskaitseametiga.*

*Arheoloogiamälestiste aladel ja kaitsevööndites tuleb kõigil kaevetöödel tagada arheoloogilise uuringu läbiviimine (meetod: arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogilised kaevamised). Arheoloogilisi uuringuid võib läbi viia vaid vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46–47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69–70). Nõue märkida asendiskeemidele.*

*Kui kaevetöödel leitakse koha peal säilinud matused, siis nende lõhkumine ei ole antud tööde kontekstis lubatud. Luustike ilmnmisel tuleb need arheoloogiliselt in situ läbi uurida.*

*Kaevetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega nii mälestisel, selle kaitsevööndis kui ka väljaspool mälestise ja selle kaitsevööndi ala. Muinsuskaitseseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile. Tööde teostaja peab enne tööde teostamise algust taotlema Muinsuskaitseametist tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; <https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load> - Tööde tegemise loa taotluse vorm).*

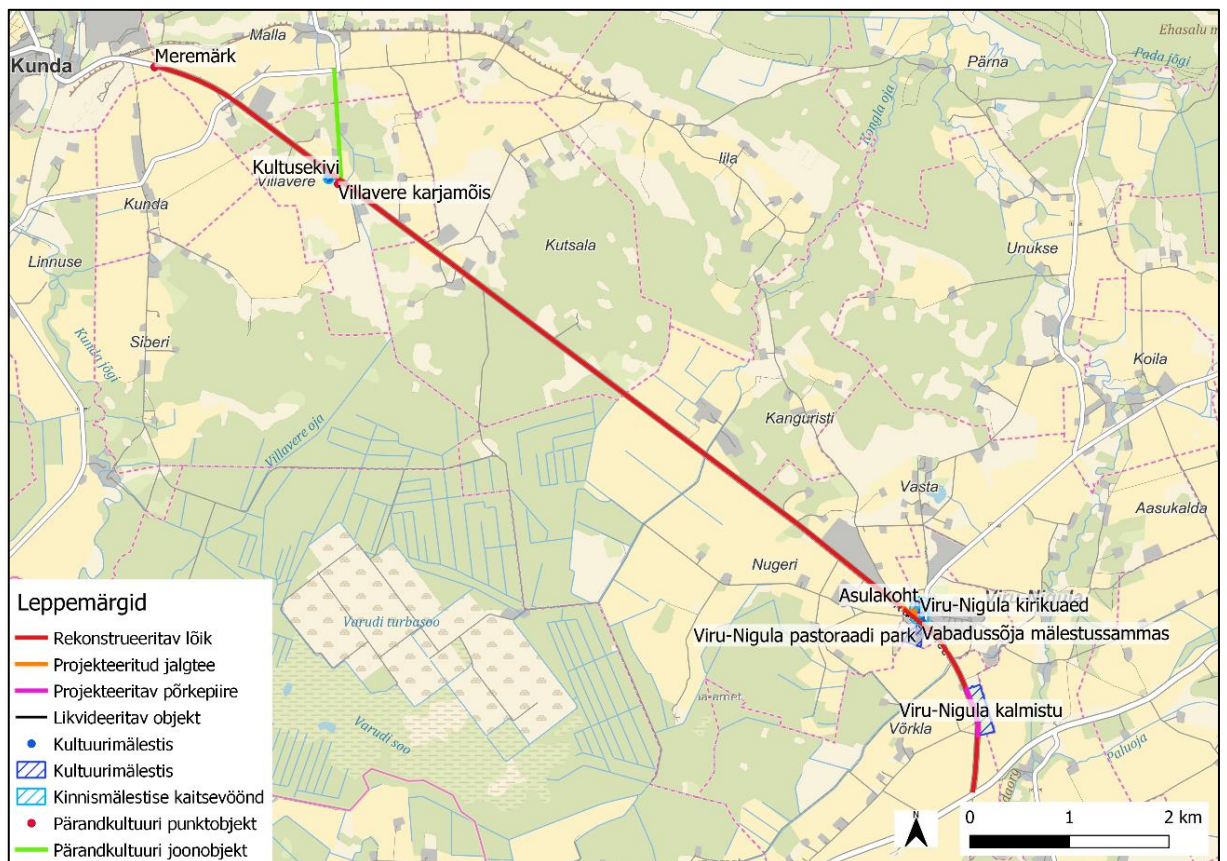
*Muinsuskaitseameti määratud arheoloogilise uuringu osas on juriidilisel isikul võimalik Muinsuskaitseametist taotleda hüvitist uuringutele kulunud maksumusest pooles ulatuses, kuid mitte rohkem kui 1500 eurot. Projekti koostamise käigus soovitame koostööd teha Muinsuskaitseameti nõunikega. Projekt esitada kooskõlastamiseks Muinsuskaitseametile.*

Käesoleva teelõigu rekonstrueerimise projektis on Muinsuskaitseameti tingimustega võimaluste piires arvestatud.

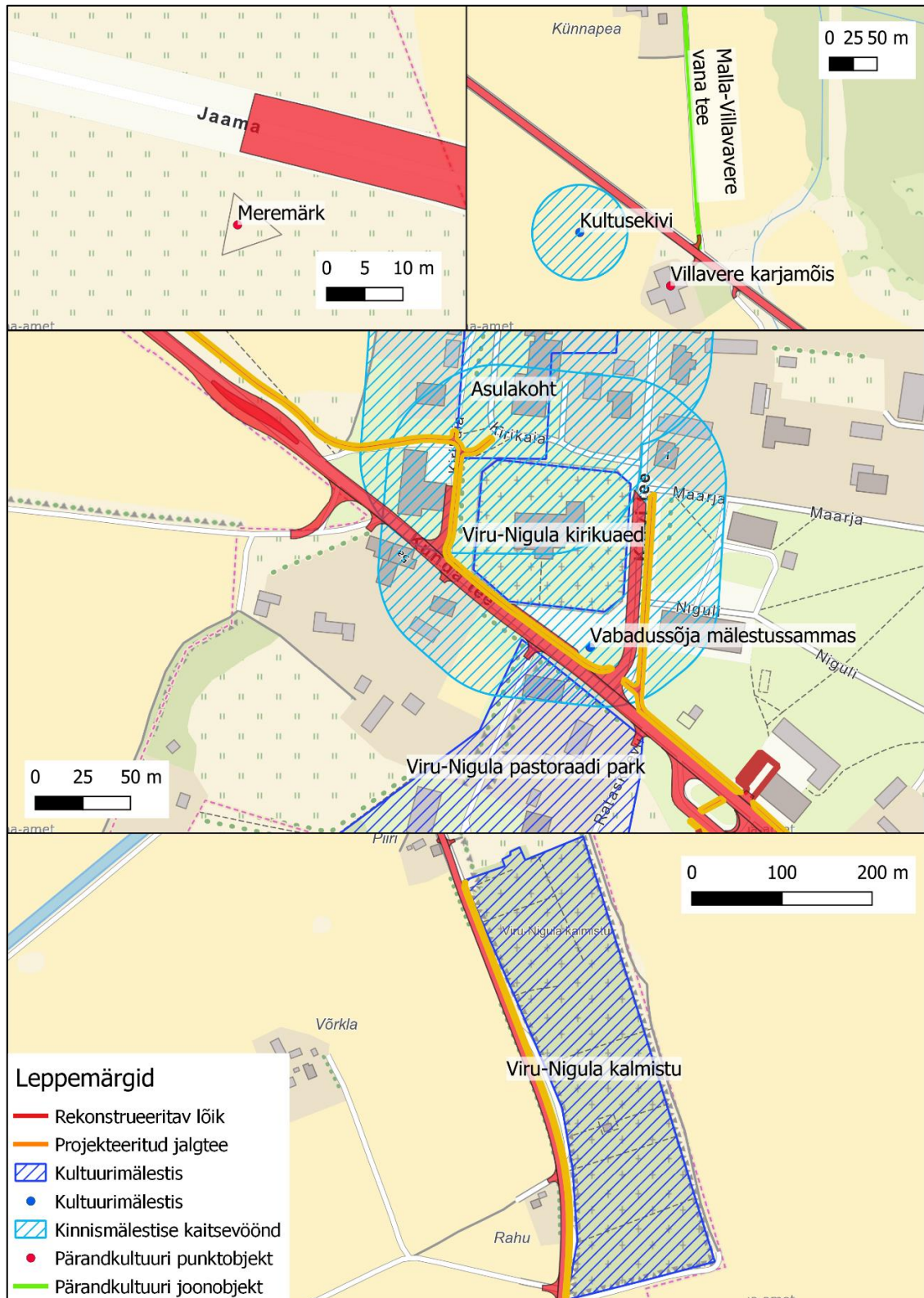
Keskkonnaportaali andmetel jäävad lähimad pärandkultuuri objektid (Meremärk, Malla-Villavavere vana tee, Villavere karjamõis) rekonstrueeritavast teelõigust ligikaudu kuni 20 m kaugusele (vt joonis 4.2 ja 4.3). Teised pärandkultuuri objektid jäävad juba kaugemale. Riigimetsa Majandamise Keskus, mis koordineerib pärandkultuuri kaardistamist, on kaardistamise eesmärgina nimetanud teadmise elushoidmist selle kohta, millist kultuurilist väärtust erinevad objektid kunagi kandnud on. Pärandkultuuriobjektide säilimine ei ole seadusandlikult tagatud, objektid pole otseselt kaitse all, pärandkultuuri kaitsmine ja hoidmine on omaniku vaba voli ja väärkuse küsimus<sup>5</sup>. Samas on esitatud ka põhimõte, et võimalusel siiski vältida pärandkultuuriobjektide hävimist. Seega, kui arvestada, et emotsionaalsel pinnal on religiooni, folkloori ja ajaloo temaatikaga seonduv inimestele oluline, on soovitatav ehitustegevuse käigus võimalusel vältida pärandkultuuri objektide kahjustamist.

<sup>5</sup> Info RMK kodulehel KKK all: <http://www.rm.k.ee/organisatsioon/pressiruum/kkk/parandkultuur>





**Joonis 4.2** Kavandatava tegevuse paiknemine muinsuskaitsete objektide suhtes.  
*Aluskaart: Maa-amet 2021*



**Joonis 4.3** Kavandatava tegevuse paiknemine muinsuskaitsete objektide suhtes.  
*Aluskaart: Maa-amet 2021*



## 4.3. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Kavandatav tegevus ristub Villavere ojaga (VEE1074000), Kongla ojaga (VEE1072300), Vereojaga (VEE1071907). Nimetatud vooluveekogudel kehtivad erineva ulatusega veekaitse-, ehituskeelu- ja piiranguvööndid. Ehituskeeld ei laiene vastavalt looduskaitseseaduse §38 (5) üldplaneeringuga kavandatud 10) avalikult kasutatavale teele. Antud juhul on tegemist olemasoleva teega (mis kajastub ka üldplaneeringus), seega konflikti ehituskeeluvööndiga antud juhul ei teki.

Kongla oja kuulub Keskkonnaministri 15.06.2004 määruse nr 73 „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis ja elupaikade nimistu“ alusel alates Põdruse-Kunda-Pada mnt sillast lõhilaste veekogude nimekirja.

Keskkonnaamet on käesoleva projekti raames andnud oma 10.09.2020 kirjaga nr 7-9/20/14445-2 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles annab järgmised tingimused:

*Projekteerimisel tuleb arvestada, et kergliiklustee rajamisel üle Kongla oja ei tohi veekogu ristlõiget vähendada. Eelistatud on projekteerida puitkonstruktsiooniga sild. Ka maanteesilla remondil peab arvestama, et jõe ristlõige ei väheneks ning voolukiirused ei suureneks. Villavere ojal võib kasutada truupidega lahendust, kuid peab jälgima, et truubid paigaldatakse selliselt, et nende põhjad oleks kaevatud veekogu sisse ning ei jääks astangut vooluveekogu põhja.*

Teelõigu rekonstrueerimise projektis on Keskkonnaameti tingimustega arvestatud,

Sademeveed juhitakse teelt ära põik- ja pikikalletega teepeenrale. Teedelt ja tänavatelt ärajuhitav sademevesi sisaldab heljumit, naftaprojekte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas<sup>6</sup>. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on oluliselt väiksem (vastavalt ERC Konsultatsiooni OÜ poolt koostatud liiklusuuringu<sup>7</sup> andmetele on prognoositav liiklussagedus vahemikus 1000-1500 sõidukit päevas), pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust teelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

Rekonstrueeritav lõik piirneb maaparandussüsteemi registri andmetel mitmes kohas maaparandussüsteemidega ning ristub NUGERI 1 (maaparandussüst. kood 1107230010010), KONGLA OJA (maaparandussüst. kood 1107230020000) ja VÕRKLA (maaparandussüst. kood 1107190010100) eesvooludega (joonis 4.4). Lisaks kuulub Kongla oja riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude hulka.

Põllumajandus- ja Toiduamet (PTA) on käesoleva projekti raames andnud oma 14.09.2020 kirjaga nr 14.2-1/25123 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles viitab sellele, et ehituse käigus ning tulemusena peab olema tagatud maaparandusehitiste ja -rajatiste korrashoid ning toimimisvõime (maaparandusseadus, edaspidi MaaParS § 47 ja § 49 lg 1 p 1). Lisavee juhtimine maaparandussüsteemi kooskõlastada Põllumajandusameti Ida regiooni Rakvere esindusega (MaaParS § 53). Tulenevalt MaaParS § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Põllumajandusametile kooskõlastamiseks.

Kavandatav tegevus paikneb osaliselt kaitsmata ja nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähim puurkaev PRK0005315 jääb ca 25 m kaugusele (vt joonis 4.4) ning puurkaevule on kehtestatud 50 m ulatuse sanitaarkaitseala, mis

<sup>6</sup> <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>

<sup>7</sup> Riigitee nr 20 Põdruse-Kunda-Pada km 16,91-28,35 teelõigu rekonstrueerimise põhiprojekti koostamine. Liiklusuuring. Aruanne nr ERC/10/2021

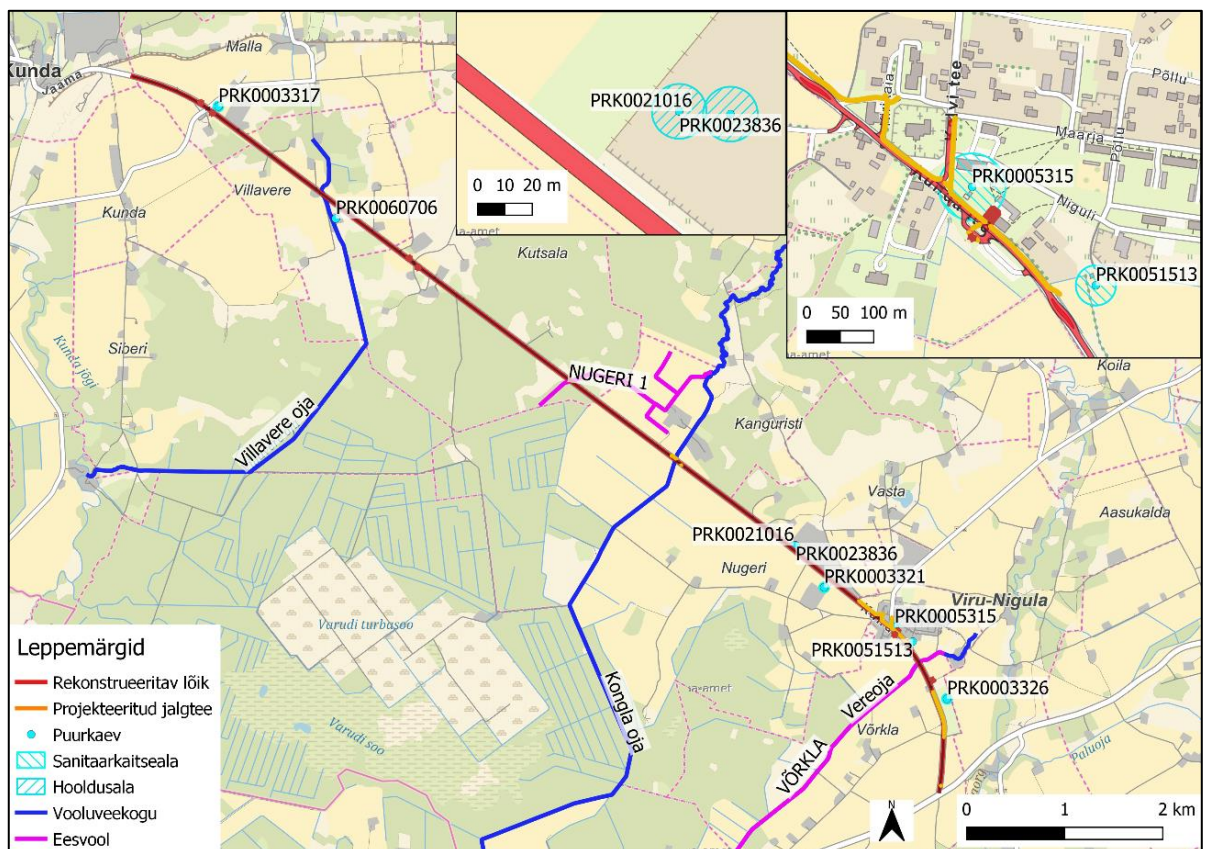
paikneb ka rekonstrueeritaval lõigul. Teised piirkonda jäävad puurkaevud jäävad kavandatavast tegevusest kaugemale.

Sanitaarkaitsealal on veeseaduse (VeeS) §151 lõike 2 kohaselt majandustegevus keelatud, välja arvatud p 5 õiguspäraselt ehitatud ehitise kasutamine ja muu ehitisega seonduv tegevus kavandatud viisil, kui ehitis ei põhjusta vee kvaliteedi halvenemist. Antud juhul on tegemist olemasoleva sõidutee (õiguspärase) rekonstrueerimisega ning antud asukohas ei kavandata tegevusi olemasolevast teest eemal, lisaks jääb tee ja puurkaevu vahele ka olemasolev ehitis (kuur). Seega sanitaarkaitsealaga ilmingimata konflikti ei teki, kui välditakse vee kvaliteedi halvenemist, selleks tuleb järgida alltoodud meetmeid.

Arvestades, et tegemist on ka kaitsmata ja nõrgalt kaitstud põhjaveega aladega, peab ehitustegevuse ajal ehitusmasinate parkimine, tankimine, hooldus ja muu reostusohtlik tegevus toimuma kindlasti selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada veekogudest ja kaevudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine veekogude ja kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vette.

Töökorras mitteolevaid reostuseohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

Kirjeldatud põhimõtteid järgides ei ole kavandatava tegevuse mahtu ja mastaapi arvestades alust eeldada olulist mõju piirkonna pinna- ja põhjaveele.



**Joonis 4.4** Kavandatava tegevuse paiknemine veekaitseliste piirangute suhtes.  
**Aluskaart:** Maa-amet 2021

## 4.4. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET

Maa-Ameti teeregistri kaardirakenduse andmetel paiknevad lähimad elu- või ühiskondlikud hooned (ETAK 474445, 6131827, 512347 ja 295156) teelõigust kuni mõne meetri kaugusel, antud lõigus on kehtestatud piirkiirus 50 km/h. Samuti jääb teelõigust mõne meetri kaugusele ETAK 474448 ning antud hoone lähistel kehtib sõiduteel kiirusepiirang 70 km/h. Seega paikneb tee vahetus läheduses müra- vibratsiooni- ja saastetundlikke objekte.

Käesoleva projektiga kavandatakse olemasoleva tee rekonstrueerimist, mille raames teostatakse olemasoleva teekatte uuendamine. Kavandatava tegevuse käigus ei nihku sõidutee lähemale elamutele ega muudele müratundlikele objektidele. Seega ei kaasne projekti elluviimise järgselt ebasoodsat mõju seoses müra levikuga.

Samuti ei ole antud liikluskoormuste ja korras tee puhul põhjust eeldada ülenormatiivse vibratsiooni esinemist, pigem võib tee rekonstrueerimisega kaasneda vibratsiooni tekke ja leviku vähenemine (tulenevalt teekonstruktsiooni paranemisest).

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks ümbritsevatele aladele tuleb avestada eelkõige õigete töömeetodite ja tööaja valguga. Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks tuleb müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohi võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

Liiklusest tingitud õhusaasteainete (sh lõhna) levik olulistes kontsentratsioonides piirdub reeglina tee- ala ning selle vahetu ümbrusega. Ka suure liikluskoormusega (nt suurusjärgus ca 10 000 sõidukit ööpäevas) teede ääres küündib õhukvaliteedi piirväärtuse ületamise ala harva kümmekonnast meetrist kaugemale. Teest kaugenedes toimub üldjuhul saasteainete efektiivne hajumine (saastekontsentratsioonide lahjenemine nii horisontaal- kui ka vertikaalsuunas) välisõhus. Antud liikluskoormuste tingimustes (riigimaanteede kontekstis on tegemist keskmisest pigem väiksema liikluskoormusega teega) ei ole põhjust eeldada õhukvaliteedi piirväärtuste lähedasi saasteainete kontsentratsioone teest eemal. Samuti ei nähta projektiga otseselt ette tegevusi, mis suurendaks saasteainete levikut projekti realiseerimise järgselt.

Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid, sh lõhn) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töötingimuste valguga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

## 4.5. JÄÄTMEKÄITLUS

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest, keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21

„Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeoia omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ ning Viru-Nigula valla jäätmehoolduseeskirjast tulenevate nõuetega.

Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.

## 4.6. AVARIIOOLUKORRAD

Ehitusperioodil tuleb avariioolukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

## 5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee 20 Põdruse-Kunda-Pada km 16,91 - 28,35 teelõigu rekonstrueerimise põhiprojekti keskkonnamõjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6<sup>1</sup> ja keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti tulemusele, et käesoleva projekti puhul ei ole keskkonnamõju hindamine (KMH) vajalik, kuna vastavalt KeHJS ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

Ebasoodsa mõju vältimiseks on soovitatav arvestada järgmiste asjaoludega ning rakendada all kirjeldatud meetmeid:

- Arheoloog Tõnno Jonuks on oma uuringutega kindlaks teinud, et asulakoht reg nr 10916 on tegelikkuses paiknenud palju ulatuslikumal alal, mistõttu võib ta lisaks maanteekoridorile (ja seda laiemalt, kui praegune kaitsevöönd) puudutada ka kergliiklustee koridori (vahetult Viru-Nigula alevikust lääne poole). Asula võis Jonuksi järgi ulatuda praegusest kaitsevööndi läänepiirist ca 50-100 m piki maanteed Kunda suunas. Sellest tulenevalt tuleb tagada arheoloogiline uuring ka sellel alal. Täpsema kaardimaterjali saamiseks uuringute ala kohta võtta projekteerijal ühendust Muinsuskaitseametiga.
- Arheoloogiamälestiste aladel ja kaitsevööndites tuleb kõigil kaevetöödel tagada arheoloogilise uuringu läbiviimine (meetod: arheoloogiline jälgimine, vajadusel arheoloogilised kaevamised). Arheoloogilisi uuringuid võib läbi viia vaid vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46–47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69–70). Nõue märkida asendiskeemidele.
- Kui kaevetöödel leitakse koha peal säilinud matused, siis nende lõhkumine ei ole antud tööde kontekstis lubatud. Luustike ilmnemisel tuleb need arheoloogiliselt in situ läbi uurida.
- Kaevetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega nii mälestisel, selle kaitsevööndis kui ka väljaspool mälestise ja selle kaitsevööndi ala. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile. Tööde teostaja peab enne tööde teostamise algust taotlema Muinsuskaitseametist tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; <https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load> - Tööde tegemise loa taotluse vorm).
- Pärandkultuuriobjektide säilimine ei ole küll seadusandlikult tagatud, aga kui arvestada, et emotsionaalsel pinnal on religiooni, folkloori ja ajaloo temaatikaga seonduv inimestele oluline, on soovitatav ehitustegevuse käigus võimalusel vältida pärandkultuuri objektide kahjustamist.
- Ehituse käigus ning tulemusena peab olema tagatud maaparandusehitiste ja -rajatiste korrashoid ning toimimisvõime (maaparandusseadus, edaspidi MaaParS § 47 ja § 49 lg 1 p 1). Lisavee juhtimine maaparandussüsteemi kooskõlastada Põllumajandusameti Ida regiooni Rakvere esindusega (MaaParS § 53).
- Tulenevalt MaaParS § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Põllumajandusametile kooskõlastamiseks.



- Ehitusmasinate parkimine, tankimine, hooldus ja muu reostusohtlik tegevus peavad toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kaugemale kui 50 m vooluveekogudest ja kaevudest. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine vooluveekogude ja kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vesikeskkonda.
- Töökorras mitteolevaid reostuseohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks tuleb müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohi võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid, sh lõhn) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.
- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mitesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest, keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ ning Viru-Nigula valla jäätmehoolduseeskirjast tulenevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Ehitusperioodil tuleb avariilukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja kohe teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.