

Riigitee nr 19214 Jänesselja - Urge km 0,000 – 2,150 rekonstrueerimise põhiprojekt

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 21003882

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
hendrikson@hendrikson.ee

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID.....	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNA-MÕJU	8
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	8
4.2. Mõju põhja- ja pinnaveele	9
4.3. Müra, vibratsioon ja õhukvalteet	10
4.4. Jäätmekäitlus, energiamahukus ja loodusvarade kasutamine.....	11
4.5. Avariilukorrad	12
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	13

1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon riigitee nr 19214 Jänesselja - Urge km 0,000 – 2,150 rekonstrueerimise põhiprojektile. Projekteeritav 2,150 km pikkune teelõik paikneb Pärnu maakonnas, Tori vallas (joonis 1.1).

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

Kavandatava tegevuse kirjeldamisel ning hinnangu andmisel on aluseks võetud projekti tehniline kirjeldus ja projekteerijalt saadud informatsioon seisuga 27.05.2021.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht. Allikas: Projekti tehnilise kirjelduse Lisa 1
Projekteeritava lõigu asukoha skeem

2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTIID

Keskkonnamõju hindamise (KMH) vajadust reguleerib Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS), vastu võetud 22.02.2005¹. Vastavalt seadusele on keskkonnamõju hindamise vajadus reguleeritud järgmiselt:

§ 3. Keskkonnamõju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõju hinnatakse, kui:

- 1) taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju;
- 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.

§ 2¹ Keskkonnamõju

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

§ 2² Oluline keskkonnamõju

Keskkonnamõju 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 keskkonnamõjuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõjuga 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 keskkonnamõju:

10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine;

18) vee erikasutus;

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

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 kehtestatud täpsustatud loetelu „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb kaaluda keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust, täpsustatud loetelu“².

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 VV määrusele nr 224 §13 p 8 kohase tegevusega (kuna muldkeha remondiga võib toimuda teekatte osaline laienemine).

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

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. 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 keskkonnaelementide kirjeldus;

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

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

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

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 2¹ 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 2¹ nimetatud eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.³

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

(2²) Enne käesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 21 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“.

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

3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

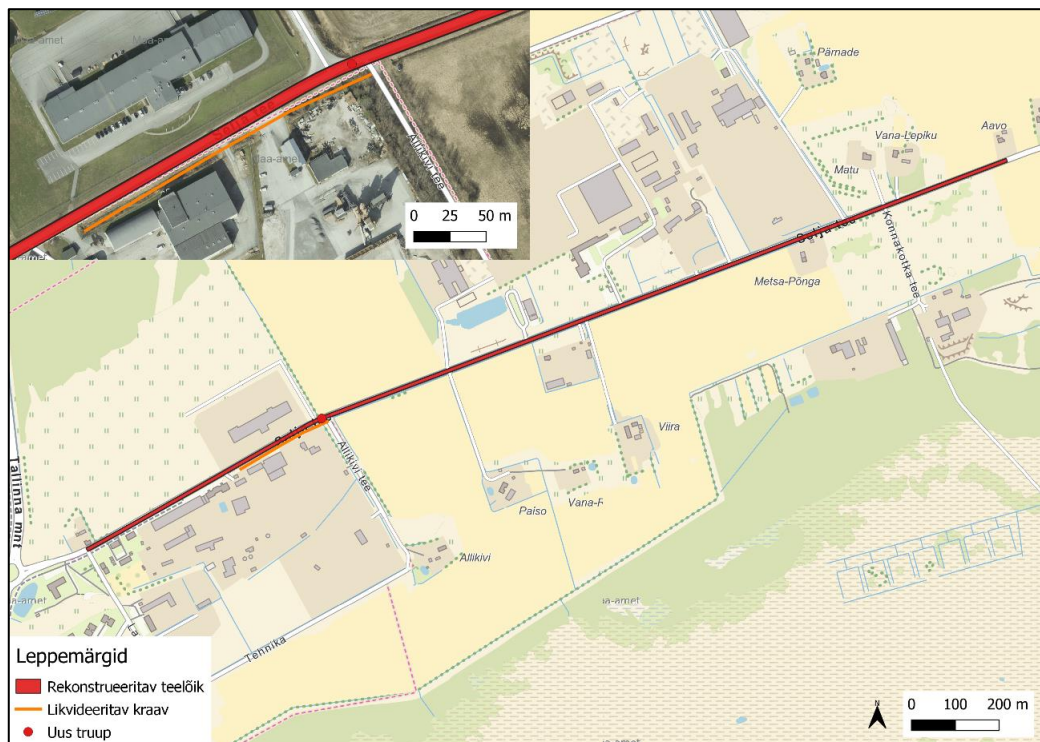
Vastavalt tehnilisele kirjeldusele on projekti eesmärgiks olemasoleva riigitee nr 19214 Jänesselja - Urge km 0,000 – 2,150 rekonstrueerimine, mis sisaldab tee katendi ning muldkeha remonti (sh bussipeatused, olemasolevad ristmikud ja mahaõidud, teeületuskohad, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendite asendamine jmt), et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada katendi kandevõimet ning tehniliselt vajaliku teemaa määramine.

Vastavalt tehnilisele kirjeldusele nähakse ette katendi uuendamist ning vajadusel olemasoleva muldkeha remonti. Lisaks nähakse ette PK 6+10 asukohas oleva truubi asendamist uuega ning Allikivi tee ääres oleva kraavi süvendamist kuni 50 m kauguseni.

Projektiga likvideeritakse PK 4+00-PK 6+00 olev sügav kraav ning veed juhitakse ära d500 truubiga.

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. Projektila 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 Projektiga kavandatav tegevus. Aluskaart: Maa-amet 2021

4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee nr 19214 Jänesselja - Urge km 0,000 – 2,150 rekonstrueerimise põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata sõiduteel juba olemasoleva liikluse kogumõju. Kuna on tegemist olemasoleva sõiduteega, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. Projektiga parandatakse antud lõigul liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil, läbi õnnetuste ohu vähendamise, looduskeskkonnale ja inimese tervisele ka soodne mõju.

Kaitsealuseid loodusobjekte ega kultuurimälestisi 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 ilmnemise 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 Pärnu maakonnas Tori vallas (haldusreformi järgne), kus haldusterritoriaalse korralduse muutmise tulemusena moodustunud Tori valla üldplaneeringu kehtestamiseni kehtivad ühinenud Are, Tori (endine), Sauga ja Sindi linna üldplaneeringud nendel territooriumidel, kus need enne ühinemist kehtestati. Haldusreformi eelselt asus projektiala Sauga vallas, mille üldplaneering kehtestati 2016. aastal.

Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu (olemasoleva tee remont) ei ole alust eeldada, et see planeeringutes otseselt kajastuks, samas ei ole kavandatav tegevus planeeringutega ka kuidagi konfliktis - Pärnu maakonnaplaneeringu⁴ seletuskirjas on antud üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele: olulisemad teedevõrgu arendused on seotud asulate omavaheliste ühenduste parandamisega; maakonnaplaneeringu

⁴ Kehtestatud riigihalduse ministri 29.03.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/74

„Looduskeskond“ kaardi alusel ja Sauga valla üldplaneeringu „Väärtused ja piirangud“ kaardi alusel ei jää projektiala rohevõrgustiku ega väärtusliku maastiku alale.

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

4.2. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Kavandatav tegevus ristub maaparandussüsteemide registri andmetel eesvooluga - KESKUSE (P??RNU, väline tunnus 61148700102100021). Antud eesvoolul kehtib 10 m ulatuses eesvoolu kaitsevöönd. Projektiga nähakse ette antud asukohas truubi asendamist uue truubiga. Projektiga ei tohi mõjutada maaparandussüsteemi toimimist ning projekt tuleb kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga.

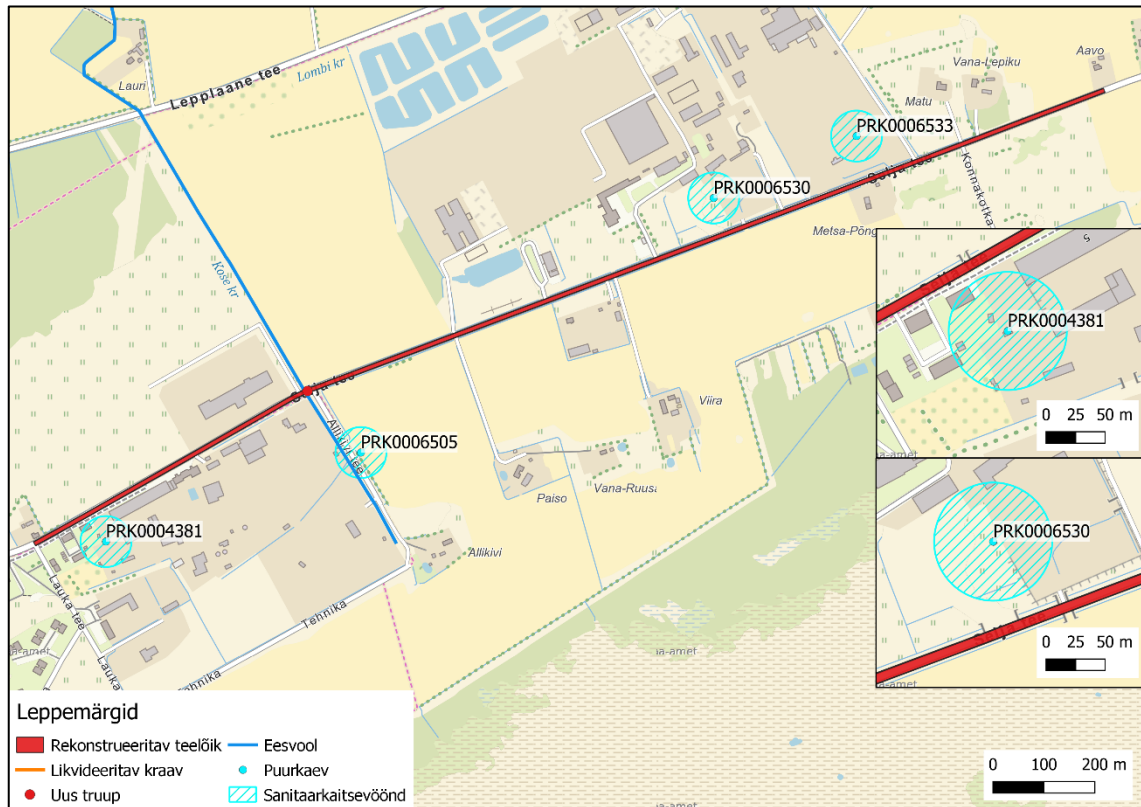
Sademeveed juhitakse teelt ära põik- ja pikikalletega. Teedelt ja tänavatelt ärajuhitav sademevesi sisaldab heljumi, naftaprojekte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Maanteeameti (praegune Transpordiamet) poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas⁵. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on väike (2020. aastal T19214 Jänesselja - Urge km 0,000 – 2,151 liiklussagedus 1227 autot ööpäevas ning 2019. aastal 1330 sõidukit päevas), pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust rekonstrueeritavalt teelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

Kavandatav tegevus paikneb suhteliselt kaitstud põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähimad puurkaevud PRK0004381 ja PRK0006530 jäävad ca 60 m kaugusele ning neile on moodustatud 50 m ulatuse sanitaarkaitseala (vt joonis 4.1). Teised piirkonda jäävad puurkaevud jäävad kavandatavast tegevusest kaugemale. Puurkaevude sanitaarkaitsealadel projektiga töid ette ei nähta.

Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakatttega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjaveete, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kaevudest ning vooluveekogudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude ja vooluveekogude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vette.

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

⁵ <https://www.mnt.ee/et/tee/vesi-ja-pinnas>



Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse paiknemine veekaitseliste piirangute suhtes.
Aluskaart: Maa-amet 2021

4.3. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET

Maantee lähiümbruse mürasituatsiooni hindamisel lähtutakse keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ nõuetest. Olemasolevate teede äärsete alade mürasituatsiooni hindamisel lähtutakse müra piirväärtuse nõuetest, mis müratundlike eluhoonete (II kategooria alad) puhul on järgmised: II kategooria alade liikluse müra piirväärtus⁶ on 60 dB päeval ja 55 dB öösel, sh on hoonete teepoolisel küljel lubatud 65 dB päeval ja 60 dB öösel.

Projektialale lähim registreeritud elu- või ühiskondlik hoone (Kirjuta tee 2 kinnistul asuv elamu-baar, ETAK ID: 89250) asub projektiga hõlmatavast sõiduteest ca 5,5 m kaugusel (kilomeetripunktis 0,2). Täiendavalt jäävad projektialast ca 11...12 m kaugusele (ETAK ID: 89812 ja 94091) kilomeetripunktis 0,2...0,3 asuvad kaks kortermaja (Sauga aleviku territooriumil). Eelnevalt nimetatud hoonete lähistel on rekonstrueeritava lõigul kehtestatud sõidukiirusepiirang 50 km/h. Teele lähima 30 m tsooni rohkem eluhooneid ei jää.

⁶ Müra hinnatud tase päeval (L_d , 7.00-23.00) ja öösel (L_n , 23.00-7.00)

Kuna tegemist ei ole suurte liiklussagedustega, ei ole põhjust eeldada ülenormatiivse müra, vibratsiooni ja õhusaaste esinemist. Ka ei nihku tee projektiga müratundlikele objektidele lähedamale

Lähtudes viimaste aastate suurema liikluskoormusega aasta (2019) andmetest ehk liikluskoormusest 1330 autot ööpäevas (sh ligi 12% raskeliiklust, 2020. a loendusandmed on mõnevõrra väiksemad ehk 1227 sõidukit päevas) võib teele lähima eluhoone (Kirjuta tee 2 hoone, mis on kasutusel kõrtsina) teepoolisel küljel esineda arvutuslikult⁷ müra hinnatud tase päeval ca 62...63 dB (tipptunnil tõenäoliselt ka pisut rohkem) ning öösel ca 53...54 dB. Teest ca 10...12 m kaugusel asuvate kortermajade teepoolisel fassaadil jääb müra hinnatud tase suurusjärku 60 dB päeval ning ca 51 dB öösel. Teest rohkem kui 30 m kaugusel asuvate hoonete puhul on müratase juba selgelt väiksem kui 60 dB päeval ja seda ka kiirspiiranguga 90 km/h lõikudes.

Liiklusmüra tase teele lähimate eluhoonete juures jääb selgelt väiksemaks kui II kategooria alade piirväärtus hoonete teepoolisel küljel. Müratase jääb piirväärtusest väiksemaks ka liikluskoormuste suurenemise korral (nt liikluskoormuste kasv ca 50%), seega ei ole müraalaste nõuete täitmiseks täiendavate meetmete rakendamine otseselt vajalik ja põhjendatud.

Õhukvaliteedi (liiklusest tingitud saasteainete kontsentratsioonide) piirväärtused on kehtestatud keskkonnaministri 27.12.2016 määrusega nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnormid ning õhukvaliteedi hindamispriirid“. Liiklusest tingitud saasteainete 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 kümnekonnast 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 selgelt väiksema liikluskoormusega teega) ei ole põhjust eeldada õhukvaliteedi piirväärtuste lähedasi saasteainete kontsentratsioone teele lähimate eluhoonete alal.

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamisel ümbritsevatele aladele tuleb lähtuda eelkõige õigete töömeetodite ja tööaja valikuga. Müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid on soovitatav teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töötingimuste valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolma- ja materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

4.4. JÄÄTMEKÄITLUS

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid

⁷ Liiklusmüra levik arvutati käesoleva eelhindangu käigus spetsiaaltarkvaraga SoundPLAN 8.2, kasutades Euroopa Liidus ja Eestis laialdaselt kasutatavat arvutusmeetodit "NMPB-Routes-96".

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 ja 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“ 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.

4.5. AVARIIOLOKORRAD

Ehitusperioodil tuleb avariiolekordade 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 eelhindangus jõuti tulemusele, et T19214 Jänesselja - Urge km 0,000 – 2,150 rekonstrueerimise põhiprojekti puhul pole vastavalt KeHJS esitatud tingimustele ja kriteeriumitele alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist ning KeHJS järgne keskkonnamõju hindamine (KMH) ei ole vajalik. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Projektiga ei tohi mõjutada maaparandussüsteemi KESKUSE (P??RNU, väline tunnus 61148700102100021) toimimist ning projekt tuleb kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga.
- Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus 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 kaevudest ning vooluveekogudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude ja vooluveekogude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vette.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) 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).
- 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 ja 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“ 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 koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.