

Riigitee 22110 Ulila-Võllinge km 5,416 asuva Rämsi silla ehitusprojekti keskkonnamõju eelhindang

Eelhindangu tellija: Insten Projekt OÜ

Projekti tellija/otsustaja (KeHJS § 9 alusel): Transpordiamet

Töö koostaja: Alkranel OÜ

Projektijuht: Elar Pöldvere

Litsentseeritud isik: Tanel Esperk
(KMH litsents nr KMH0157)

Tartu 2023

Publitseerimise üldised andmed;

- Töö vormistatud: 02.02.2023. a
- Töö nr: Rämsi-23
- Eelhinnangu (keskkonnamõju hindamise (KMH) vajalikkuse eelhinnang (EH)) koostajad:
 - Elar Põldvere (Alkranel OÜ), projektijuht ja keskkonnaspetsialist;
 - Tanel Esperk (Alkranel OÜ), keskkonnaekspert (KMH litsents nr KMH0157);
 - Paula Nikolajeva (Alkranel OÜ), keskkonnakonsultant.
- Alkranel OÜ (www.alkranel.ee) - keskkonnavalased konsultatsioonid, aastast 1999.

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga.....	5
2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus.....	8
3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algatamise vajalikkus määramine.....	11
3.1 Maa ja maakasutus	11
3.2 Märgalad.....	12
3.3 Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad.....	12
3.4 Veestik (sh põhjavesi (veeressurs) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale	12
3.5 Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)	14
3.6 Maavarade kasutus	14
3.7 Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete ke	14
3.8 Maastik (sh pinnavormid)	15
3.9 Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad).....	15
3.10 Elanikkond, inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime), mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirus ja lõhn	15
3.11 Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid	17
3.12 KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised	17
Kokkuvõte.....	18
Kasutatud materjalid	20

KMH eelhindangu lisad:

- **KMH eelhindangu lisa 1.** Rääsi silla põhiprojekti (eelnõu; Insten Projekt OÜ, 2022 - 2023) iseloomustavate jooniste väljavõtted.
- **KMH eelhindangu lisa 2.** Projekteerimistingimuste andmise juurde kuulunud arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel.

Sissejuhatus

Käesoleva eelhindangu objektiks on Tartu maakonnas Elva vallas Rääsi ja Nasja külades paikneva silla ehitusprojekt, mille eesmärgiks on olemasoleva silla remontimine, silla koormuse vastavusse viimine kehtivate normidega ning tehniliselt vajaliku teemaa määramine. Projekti koostamise algfaasis kaalutleti ka silla asendamist uuega, kuid tulenevalt mh tee kasutusintensiivsusest (sh ohutusega seotud nüansside piisav tagatus) ja majanduslikest kaalutlustest, otsustati silla remontimise kasuks.

Sõltuvalt asjaolust, et Rääsi silla ehitusprojekti piirkond asub tundliku keskkonnaga ala naabruses, koostatakse projektiga paralleelselt ka eelhindang. Eelhindangu vajadus tuleneb seega eelkõige KeHJS § 6 lg 2 (p 10, 18 ja 22) ning Vabariigi Valitsuse 29.08.2005. a määruse nr 224 *Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu* § 11 p 5 ja 7, § 13 p 8 ning § 15 p 8.

Eelhindangu tellijaks on Insten Projekt OÜ ja töö koostajaks Alkranel OÜ. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projektile, mille koostamine toimub KMH eelhindangu koostamise ajal. Käesolevat eelhindangut saab eelkõige Transpordiamet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina ehitusprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides.

Eraldiseisva KMH hindamisega, kui eelhindangu järgselt selle teostamisvajadus määratletakse, antaks tegevusloa andjale vajadusel mh teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning infot sobivaima lahenduse valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut (KeHJS § 3¹ lg 1). KMH algatamise vajalikkuse (vt ka ptk teine lõik) osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub mh keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu), kui vastavad osapooled tuvastatakse.

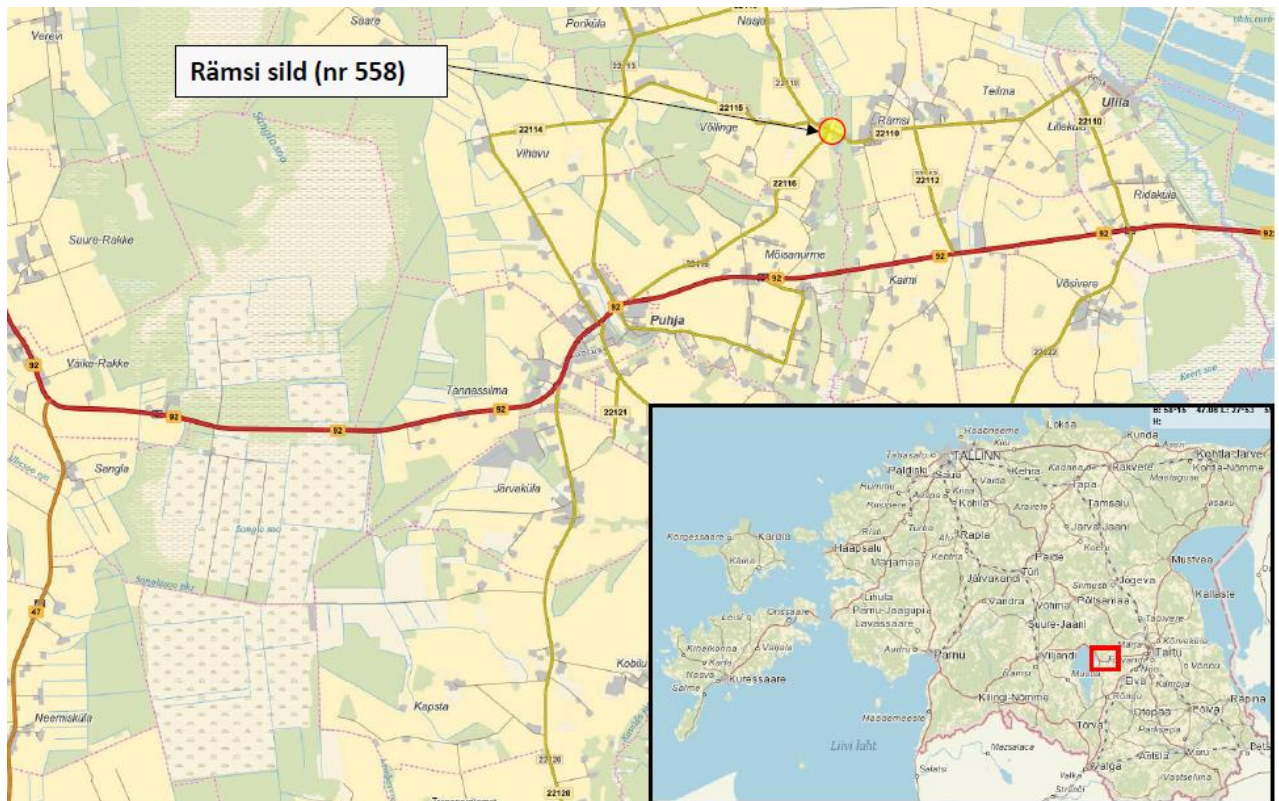
Eelhindangu koostamisel lähtutakse mh Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest ja väljakujunenud praktikast ning aktuaalsetest suunistest. KeHJS § 2² kohaselt on tegevus olulise keskkonnamõjuga, kui see võib eeldatavalt:

- ületada mõjuala keskkonnataluvust;
- põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi;
- seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

Töö koostamisel lähtutakse mh juhendist „KMH/KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine” (Riin Kutsar, 2015; tellija Keskkonnaministeerium) ja eelhindangu ülesehitamisel arvestatakse ka dokumente „Keskkonnamõju hindamise eelhindangu andmise juhend” (Keskkonnaministeerium, 2017) ning „KMH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine“ (Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018).

1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga

KMH eelhinnangu objektiks on Tartu maakonnas Elva vallas Rämsi ja Nasja külades paikneva silla (vt ka Joonis 1.1) ehitusprojekt, mille eesmärgiks on olemasoleva silla remontimine, silla koormuse vastavusse viimine kehtivate normidega ning tehniliselt vajaliku teemaa määramine. Projekti koostamise algaasis kaalutleti ka silla asendamist uuega, kuid tulenevalt mh tee kasutusintensiivsusest (sh ohutusega seotud nüansside piisav tagatus) ja majanduslikest kaalutlustest, otsustati silla remontimise kasuks.



Joonis 1.1 Rämsi silla asukohaskeem (Alus: Maa-amet, 2022).

Olemasolev sild (nr 558; katastritunnus 60502:001:0035 – transpordimaa 100%; geograafilised koordinaadid 58.360199, 26.367463) asub riigitee (kõrvalmaantee) 22110 Ulila-Võllinge 5,416 kilomeetril. Rämsi sild ületab Kavilda jõge (registrikood VEE1036200) ning on ehitatud 1970. a. Tegemist on 2-avalise raudbetoonplaat sillaga, mille pikkus on 12 m ja laius 9,1 m, sõidutee gabariit sillal on 7,9 m. Teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2021. a oli teeregistri andmetel 301 autot ööpäevas, millest 98% moodustasid sõidu- ja pakiautod ning 2% veoautod ja autobussid. Rämsi silla plaatkonstruktsioonil esineb korrosiooni kahjustusi ja hüdroisolatsiooni lekkeid, samuti on armatuur kohati paljandunud. Silla servaprussid lagunevad ja murenevad ning sõidukipiirdesüsteemid on tugevalt korrodeerunud ja kahjustunud ega vasta nõuetele. Silla tagaseinal puudub püsiv konstruktsioon ja esinevad tugevad uhtumised, silla postidel esineb korrodeerumist. Silla veeäravoolusüsteemid on amortiseerunud ja pole töökorras, seejuures silla koonused ja vooluveekogusse ulatuvad osad vajavad kindlustamist. Lisaks eelnimetatud probleemidele esinevad silla pealesõitudel ebatasasused.

Uuendatud Rääsi silla elueaks oleks 50 a ning katend kasutusajaga vähemalt 20 a. Sild rajatakse kahesuunalisena (vt lahendust KMH eelhindangu lisast 1), kus lubatud suurim sõidukiirus on 80 km/h, silla gabariit vähemalt 8,0 m. Rääsi silla rekonstrueerimise põhiprojektist (eelnoü) nähtub, et kahe kandeavaga plaatidest olemasoleva silla rekonstrueerimisel põhilised silla sambad ja riiglid jäävad alles ja remonditakse. Täielikult kavandatakse puhastada avaehituse plaat asfaldist, utiliseerida olemasolevad servaprussid ja käsipuud kuni põhiliste plaatide pealispinnani. Remonditakse silla kandeava plaatide pinnad (mh puhastatakse ja töödeldakse armatuur neis kohtades, kus armatuur on paljastunud). Riiglid ja silla sambad - kohtades, kus armatuur on paljastunud, remonditakse analoogselt nagu kandeavagi. Täielikult ehitatakse ümber kaldasambad, millede tagaseinteks paigaldatakse raudbetoonplaadid, vuugid täidetakse. Silla konstruktsiooni koonused kindlustatakse looduslike kividega 150-250mm betoonalustel. Veepiiril koonused kindlustada munakividega vastavate suurustega, et vältida uhtumisi. Koos silla ehitusega rajatakse ka uued pealesõidud, mille käigus rekonstrueeritakse olemasolev katendikonstruktsioon. Rekonstrueeritav maanteelõik ulatub ca 61 m Ulila poole ning 84 m Völliinge poole. Koos pealesõitude korrastamisega rekonstrueeritakse ka riigitee 22116 Puhja-Rääsi ristmik.

Silla pealesõitudele on paigaldatud ka ohutust tagavad sõidukiirid. Teemaalt tagatakse vete piki- ja põiksuunaline äravool. Eraldiseisvalt maaparanduse eesvoolude (asuvad teega piirnevatel katastriüksustel) korrastamist vm tegevusi ei kavandata, kuna vastavat vajadust ei ilmnenud. Rääsi silla uuendamisel välditakse veekogu ristlõike sisulisi muutusi. Renoveerimistööde raames toimub veekeskonnas töid minimaalses mahus. St silla aluse veekogu põhja puhastamist/süvendamist ning ainete uputamist veekogusse võib esineda mitte enam kui 100 m³ ulatuses.

Eelnevas lõigus välja toodud projektlahenduse kujunemise osas saab siinkohal välja tuua järgnevat. Ehitusprojekti tellija, Transpordiamet, esitas projekteerimistingimuste eelnoü kooskõlastamiseks ja arvamuse avaldamiseks erinevatele osapooltele. Tagasisidest (vt KMH eelhindangu lisa 2, sh Transpordiameti seisukohad ettepanekute arvestamise osas) on käesoleva eelhindangu mõistes olulisem alljärgnev (asjakohasel juhul lisatud ka Transpordiameti seisukoha väljavõtte KMH eelhindangu lisast 2):

- Põllumajandus- ja Toiduamet 25.11.2021. a kiri nr 6.2-1/11167-1. Märgit, et ehitusprojekt piirneb maaparandussüsteemi ehitiste Vahemetsa (maaparandussüsteemi/ehitise koodid 2103620030023/001 ja 2103620030010/001) maa-alaga, kuid ei mõjuta nende toimimist;
- Keskkonnaamet 03.12.2021. a kiri nr 6-2/21/24566-2. Toodi välja, et tööde teostamise ajal on oluline jälgida, et välditakse settereostuse levikut Kavilda jõkke ning võetakse kasutusele ka vastavad meetmed. Kavilda jões, Rääsi silla piirkonnas on leitud III kaitsekategooria kalaliiki hink (*Cobitis taenia*), mistõttu on soovituslik vältida tööde teostamist kudemise perioodil märtsi keskpaigast mai lõpuni;
 - Transpordiamet sätestas mh järgnevat – **ehitusprojekti tingimustesse seada nõuded**, et tööde teostamise ajal välditakse (asjakohaste meetmetega) settereostuse levikut Kavilda jõkke ning tööde teostamist vältida perioodil, mil häiritakse hingu kudemist.
 - **Lisamärkused (KMH eelhindangu koostamise raames koondunud teabe baasil)** – hingu kudeaeg on sõltuv vee temperatuurist mistõttu märtsi keskpaik kuni mai lõpp ei ole siinkohal täpne piirang (täpsemalt vt ptk 2). Settereostuse vältimise asjakohased meetmed on esitatud ptk 3.4 ning esitatud koos hingu osas välja toodud meetmetega, kuivõrd vee-elustik on osaks veestiku

ökosüsteemist, mida sette reostuse ohu piiramisega tuleb hoida võimalikult optimaalses seisundis ehk seisundit mitte halvendades.

- Elva Vallavalitsus 10.12.2021. a kiri nr 4-14/66-1. Elva valla uue üldplaneeringuga (koostamisel) kavandatakse kergliiklustee rajamist. Uue silla rajamisel tuleb arvestada tulevase kergliiklusteega;
 - Transpordiamet sätestas mh järgnevat – **projekteerimistingimustesse lisati tingimus**, kus uue silla rajamisel projekteeritakse kergliiklustee, kuid silla remondi korral mitte.

2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus

Peatüki koostamisel on mh arvestatud käesoleva töö ptk 1, juhendmaterjalides ning avalikult ja erialaselt kasutatavates andmebaasides (nt EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem), Keskkonnaagentuur, 21.12.2022, Maa-ameti kaardirakendused) sisalduvat teavet.

Rämsi sild asub Elva vallas Rämsi ja Nasja külades. Rämsi sild tagab ligipääsu eelnimetatud asustusüksuste vahel. Samuti on silla lähistel Mõisanurme ja Völlinge külade alad. Elva valla kodulehe alusel oli 2022. a seisuga Rämsi küla (tiheasum) elanike arv 211, Nasja külas (hajaasum) 41, Völlinge külas 38 (hajaasum), Mõisanurme külas 179 (hajaasum). Seejuures on **Tartu maakonnaplaneeringu 2030+ (2019)** kohaselt Nasja küla loetud maalise piirkonna osaks. Siinkohal võib esile tuua veel seda, et silla piirkonnas ei esine samas kultuurimälestisi (mh Maa-ameti (2022) alusel).

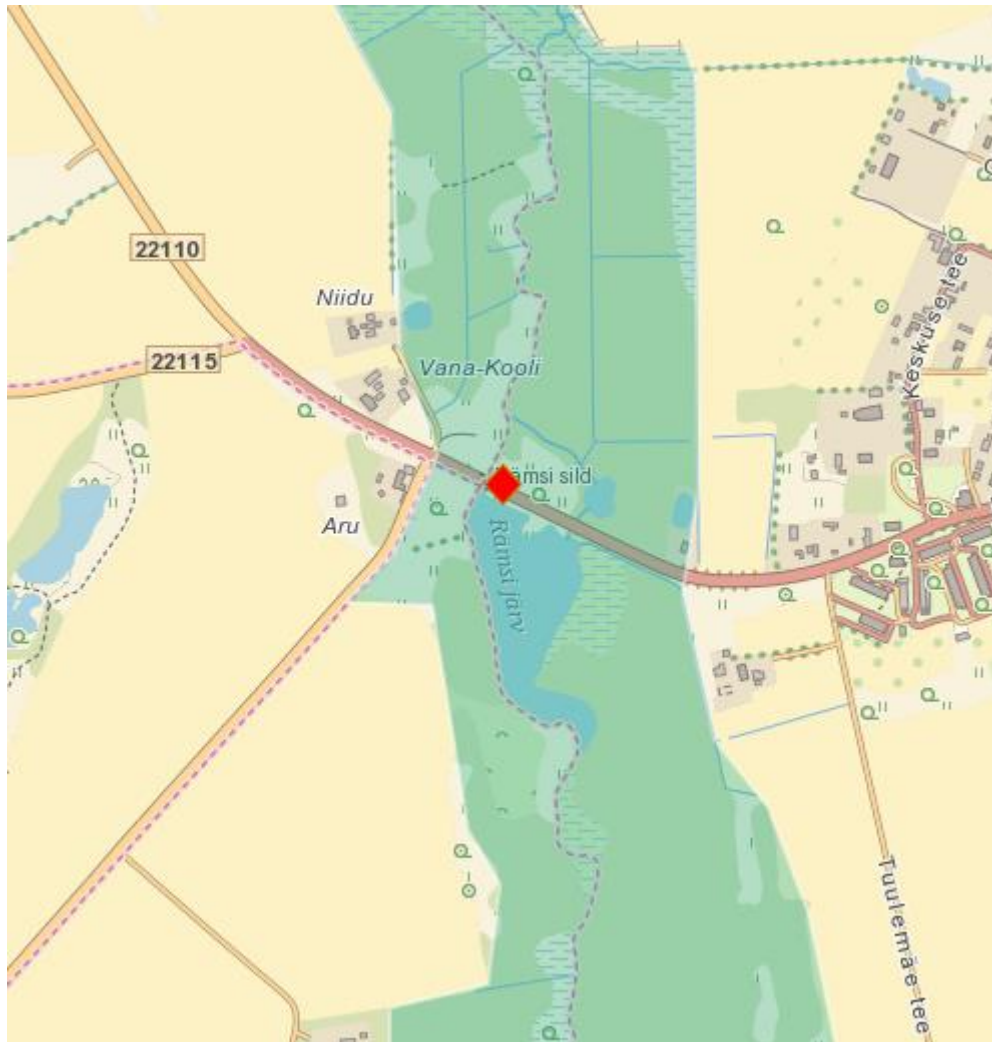
Seoses haldusreformiga seotud valdade/piirkondade liitumistega, moodustus 2017. a uus terviklik Elva vald, mille territooriumi hulka loeti ka käesolev projektpiirkond, mis varasemalt asetses Puhja vallas. Kuna ühinenud omavalitsustel ei ole veel kõik dokumendid (nt üldplaneering) ajakohastatud, siis kasutataksegi käesolevas töös ka varasemate omavalitsuste kohta koostatud dokumente, mis kehtivad kuni uute asjakohaste dokumentide kehtestamiseni.

Arvestades tegevuse iseloomu, esitatakse alljärgnevalt asjakohased strateegilised planeerimisdokumendid ja arengudokumendid paikkonna osas, millele järgneb paikkonna muude ning käesoleval juhul asjakohaste aspektide kirjelduste osa.

Tartu maakonnaplaneering 2030+ (2019) – maakonnaplaneeringuga nähakse vajadust vaadeldavasse piirkonda rajada jalgratta- ja jalgte. Rämsi küla on olemasolev tiheasum ning mh asustuse arendamiseks eelistatav ala, kus suunisteks on hoonestuse kompaktsus, sidus tänavavõrk ning ühised tehnovõrgud. **Puhja valla üldplaneering (2009; kehtiv)** – vaadeldav piirkond on oluline roheline võrgustiku toimimise tagamiseks (vt ka joonis 2.1). **Elva valla üldplaneering (eelnõu seisuga 2022)** – käesoleva ehitusprojekti piirkonda on planeeritud kergliiklustee. Samuti on antud asukohas olemasolev tuletõrje veevõtukoht. Sild asub ka rohevõrgustiku koridoris (koguala 1455 ha; vt ka Joonis 2.1), kus vajalik säilitada võrgustikku moodustavate maa-alade omavaheline barjäärideta ühendatus. Strateegiliste arengudokumentide alla saab lugeda ka detailplaneeringud. Samas kehtestatud või menetluses olevad detailplaneeringud vaadeldavas asukohas puuduvad. **Elva valla arengukava 2019–2025 (2018)** – üheks alameesmärgiks on seatud kaasajastatud tehnovõrgud ja teed.

Rämsi sild ületab **Kavilda jõge (VEE1036200)**, mis saab alguse Verevi järvest (VEE2093200) ning suubub Emajõkke (VEE1023600). Jõe valgala on EELIS (21.12.2022) andmetel 69,2 km². Tegemist on avalikult kasutatava jõega, mis mh kuulub Peipsi alamvesikonda. Jõgi läbib ka Rämsi järve (VEE2084000), mis mh külgneb Rämsi sillaga ning seondub ka pärandkultuuriobjektidega (vesiveski (pole sisuliselt säilinud) ja veskijärv (hästi säilinud)). Järv pole avalik ega avalikult kasutatav. KMH eelhinnangu lisas 2 nähtub mh, et silla juures on vana paisuvare (paisutab Rämsi järve), mille praeguseks seisundiks EELISes märgitud "lagunenud", st mõningane paisutus küll on (0,5 m), aga järv on sisuliselt soostunud ning Kavilda jõgi on endale selle keskelt uue voolusängi kujundanud. Keskkonnaagentuuri andmete kohaselt olid jõelõigu (Kavilda Uueküla-Annikoru teest 22163 suudmeni (Kavilda_2)), mida sild ületab, 2020. a koondseisund kesine. Jõelõigu kesise seisundi peamiseks põhjusteks on Sibula pais ning ajalooliselt jõesängi muutmine. Samuti on looduslikuks surveteguriks koprapaisud.

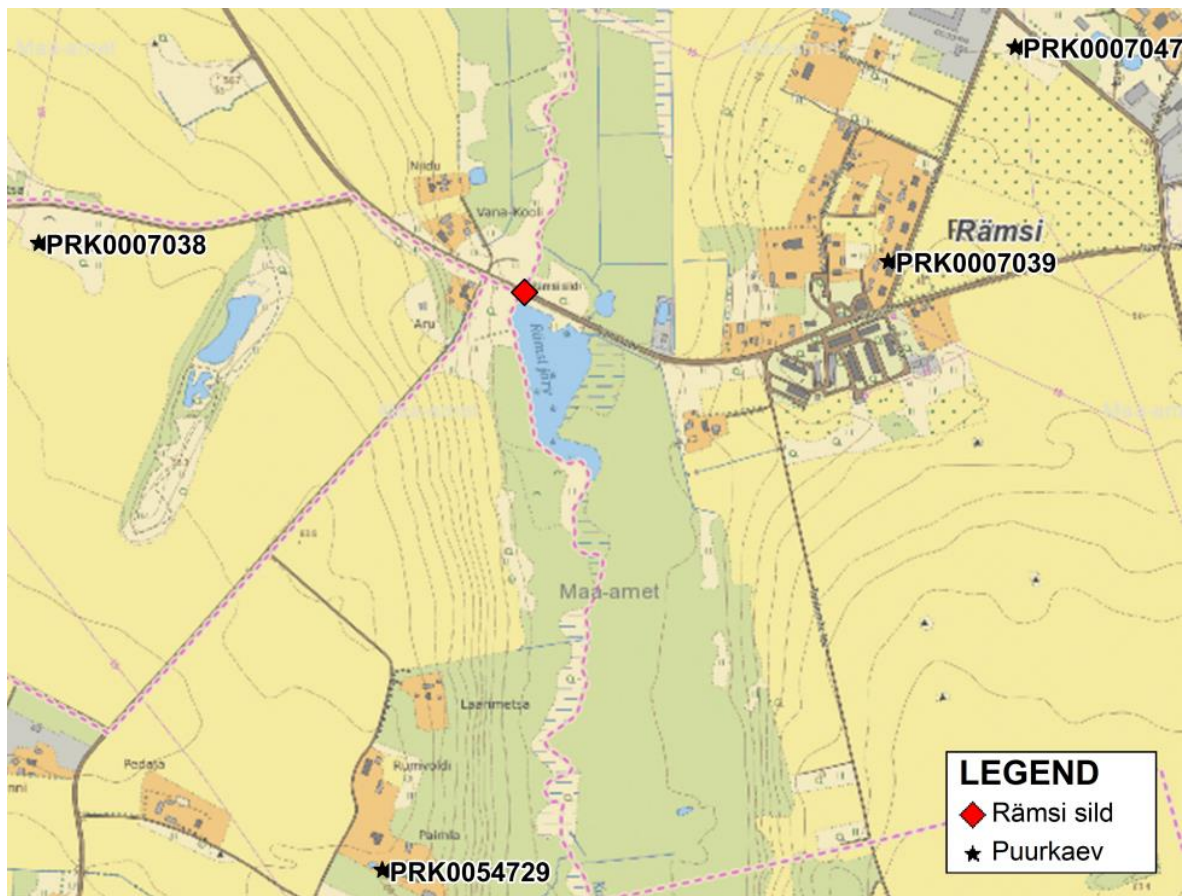
Ida-Eesti vesikonna veemajanduskava 2015 – 2021 (2016) kohaselt seati Kavilda jõe veekogumile 2021. a eesmärk hea seisund (jäi saavutamata). Koormus paisudest (sh eelmainitud Sibula pais ning ka Kentsi pais) ja meede vee vooluhulga muutustest ja hüdro-morfoloogilistest kõrvalekalletest tingitud koormuse vähendamine paisutatud jõelõikudel. Kehtiva **Ida-Eesti vesikonna veemajanduskava 2022-2027 (2022)** kohaselt seati Kavilda jõe veekogumile eesmärk saavutada hea seisund pärast 2027. a. Veekogumile avaldavad koormust erinevad allikad (nt põllumajandustegevus, metsakuivendus, alla 2000 inimekvivalendi reoveepuhasti ja muud heitveelasud ning paisrajatised), mis otseselt pole seotud käesolevas töös fookuses oleva ehitusprojektiga. Loetletud koormuste vähendamiseks/minimeerimiseks on veemajanduskavas ette nähtud asjakohased meetmed.



Joonis 2.1 Maakondliku tähtsusega rohevõrgustiku koridor ehitusprojekti (joonisel märgitud punasega) piirkonnas (alus mh Tartu maakonnaplaneering 2030+ (2019); Elva valla ÜP eelnõu (2022)).

Maa-ameti (2022) järgselt jäävad silla vahetus ümbrusesse peamiselt sügavad lammi-madalsoomullad (AM^{III}) ning piirkonna põhjavesi on keskmiselt kaitstud. **Ehitusprojekti piirkond on ümbritsetud maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksustest.** Lähim eluhoone asub linnulennult ca 95 m kaugusel Rõmsi sillast lääne suunas. Silla vahetus läheduses ei asu EELISE (21.12.22. a) järgselt ühtegi puurkaevu, kuid ühe km raadiuses on neli olmevee puurkaevu (vt ka Joonis 2.2; lähim (PRK0007039) ca 610 m kaugusel).

EELISE andmetel (21.12.2022) piirneb Rämsi sild III kaitsekategooria liigi hink (*Cobitis taenia*) leiualaga (ca 0,09 ha; ca 86 m sillast allavoolu, silla all ning ca 8 m sillast ülesvoolu), mida on mainitud ka ptk 1. Liiki ohustavad peamised tegurid on seejuures veekogude reostumine (sh maaparandus), süvendamine, veetasemete kõikumine ning röövkalade domineerimine. Eelhinnangu käigus kogutud andmete põhjal on hingu kudemisaeg pigem juuni kuus (sõltudes vee temperatuurist, st koevad madalamas ja taimestikurohkemas vees, mille temp vähemalt 16 ... 18 °C (Vaino ja Saat, 2003)). St kudeperiood on vee temperatuurist sõltuv, mistõttu ptk 1 nimetatud märtsi keskpäik kuni mai lõpp ei ole siinkohal täpne määrang, vaid olulisem periood juuni kuu. Looduskaitseliste objektide osas võib siinkohal veel välja tuua, et ca 1 km kaugusel sillast asub I kaitsekategooria loomaliikide väike konnakotka (*Aquila pomarina*) ja suur-konnakotka (*Aquila clanga*) leiuala, samuti Nasja väike-konnakotka ja suur-konnakotka ning Nasja suur-konnakotka püsielupaigad. Umbes sama kaugele (ca 1 km) sillast jäävad Natura 2000 võrgustikku kuuluvad Alam-Pedja loodusala (RAH0000577) ja linnuala (RAH0000123). Omakorda mõnisada meetrit kaugemale jääb ka Kavilda ürgoru maastikukaitseala (KLO1000736).



Joonis 2.2 Rämsi silla ümbruses paiknevad puurkaevud, neist kaevul PRK0054729 10 m hooldusvöönd, ülejäänud kaevud 50 m sanitaarkaitsevöönditega (Alus: Maa-amet, 2022; EELIS, 21.12.2022).

3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algamise vajalikkus määramine

Tegevuse elluviimisega seonduva analüüsimisel arvestatakse mõju (otsene või kaudne) suurust ja ruumilist ulatust (nt geograafiline või mõjutatavate (inimesed vm) hulk) ning võimalikkust ehk tõenäosust, tugevust, kestvust, sagedust ja pöörduvust, sh kumulatiivsust ja koosmõju ning õnnetuste esinemise võimalikkust (ka alad, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada). **Alljärgnev kirjeldab, kui tuvastatakse, tegevuse elluviimisega seotud olulisi keskkonnaprobleeme ehk negatiivseid mõjusid** (mh koos muude mõjualas toimuvate ja/või planeeritavate tegevustega) **ja mõjude (ebasoodne olustik) tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise täiendavad võimalusi** (määratakse vajadusel). **Teemad (sh KeHJS § 6¹ lg 5 põhjal):**

- 1) maa ja maakasutus.
- 2) märgalad.
- 3) jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad.
- 4) veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale.
- 5) muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale).
- 6) maavarade kasutus.
- 7) ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete.
- 8) maastik (sh pinnavormid).
- 9) looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad).
- 10) elanikkond (sh tiheasustusalad), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn.
- 11) suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid.

Alljärgnevalt on eelnevalt esitatud loetelu teemad täpsemalt lahti kirjutatud alampeatükkide kaupa. Peatükkide sisustamisel on arvestatud mh ptk-s 1–2 toodud teavet. Peatükis 3.12 võetakse kokku tulemused ehk antakse suunised KMH algamise vajalikkuse või mittevajalikkuse osas.

3.1 Maa ja maakasutus

Ehitusprojekti piirkond on ümbritsetud maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksustest. Ulila-Võllinge tee (katastritunnus 60502:001:0035) piirneb ka maaparandussüsteemi ehitiste Vahemetsa (maaparandussüsteemi/ehitise koodid 2103620030023/001 ja 2103620030010/001) maa-alaga.

Rämsi silla rekonstrueerimine ei mõjuta maa ja maakasutuse aspekte pikemas perspektiivis (ehitusaegse mõju eelduseid avatud lõigu lõpus) ebasoodsalt ehk negatiivselt (tulenevalt ka taustinfost, vt ptk-st 1-2). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3. Silla rekonstrueerimine mõjub pigem positiivselt piirkonna maakasutusvõimalustele (seejuures ei muudeta ka maakasutuse otstarvet). Rekonstrueerimise käigus võidakse ajutiselt seada maakasutusele piiranguid, mis on tööde teostamise ajal vältimatud (nt liikluskorralduslikud muudatused). Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algamist.

3.2 Märgalad

Ehitusprojektiga seotud alal puudub seos märgaladega, mistõttu puudub ka mõju eeldus.

3.3 Jõeäärseid alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad

Tegevuse asupaigast tulenevalt puuduvad seosed randade ja jõesuudemetega. Kavandatud tegevusega hõlmatud sild ületab Kavilda jõge (VEE1036200; vt ka ptk 2). Ptk 1 nähtub, et välditakse veekogu kaldajoone ja ristlõike pindala sisulisi muutusi ning silla nõlvasid ja veekogu põhja kindlustusatakse (geotekstiil, killustikalus, betoon, kivipuiste), vt ka KMH eelhinnangu lisa 1. **Ptk 1 järgselt on Transpordiamet projekti osas sätestanud mh järgnevat (peamiselt lühiajaliste mõjude eelduste minimeerimiseks) – ehitusprojekti tingimustesse seada nõuded**, et tööde teostamise ajal välditakse (asjakohaste meetmetega) settereostuse levikut Kavilda jõkke ning tööde teostamist vältida perioodil, mil häiritakse hingude kudemist. **Lisamärkused (KMH eelhinnangu koostamise raames koondunud teabe baasil)** – hingude kudeaeg on sõltuv vee temperatuurist mistõttu märtsi keskpaik kuni mai lõpp ei ole siinkohal täpne piirang (täpsemalt vt ptk 2). Settereostuse vältimise asjakohased meetmed (ehitusperioodiga seonduv) on esitatud ptk 3.4 ning esitatud koos hingude osas välja toodud meetmetega, kuivõrd vee-elustik on osaks veestiku ökosüsteemist, mida sette reostuse ohu piiramisega tuleb hoida võimalikult optimaalses seisundis ehk seisundit mitte halvendades.

Lühiajaliste ebasoodsate mõjueelduste osa kirjeldati eelnevas lõigus. Pikemas perspektiivis saab sedastada, et Rääsi silla rekonstrueerimine ei mõjuta jõeäärsete alade, jõesuudemete ja kallastega seonduvaid aspekte ebasoodsalt ehk negatiivselt. Nimetatud järeldus tugineb kavandatavate tegevuste kohta kogutud teabele ja järgnevas ptk-s (3.4) esitatule.

3.4 Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale

Kavandatud tegevusega hõlmatud sild ületab Kavilda jõge (VEE1036200), vt ka ptk 2 (sh teave III kaitsekategooria liigi osas). Silla renoveerimistööde (vt ptk 1) käigus välditakse veekogu kaldajoone ja ristlõike sisulist muutmist. Arvestades tööde mahtu ning iseloomu, puudub silla remontimisel eeldatavalt oluline ebasoodne keskkonnamõju Kavilda jõe seisundile. Siiski on projektis oluline välja tuua meetmeid minimeerimaks ka vähese ebasoodsa mõju eelduseid (nt heljumi kandumine jõkke), mistõttu on soovituslik aeg tööde teostamiseks madalveeperiood ning soovitatav on veekeskkonnaga seonduvaid töid mitte teostada hingude kudeperioodil (tavapäraselt kõige tundlikum periood juuni kuu, vt perioodi osas selgitusi ka ptk 2 ja 3.3) ja valingvihmade ajal. Vahetult veekogu ääres ka mitte hooldada ehitustehnikat. Lähtuvalt veeseaduse § 196 lg 2 p 4 tuleb tee koosseisu kuuluva silla ehitamisel avalikult kasutataval veekogul registreerida veekeskkonnariskiga tegevusena. Veekeskkonnariskiga tegevuse registreeringu taotlemist (käesoleval juhul süvendamise ja vette paigutamise mahud alla 100 m³) ei ole projekti töödokumentides esile toodud, mistõttu markeeritakse seegi siinkohal täiendavalt ära.

Projektis tagatakse sademete süstematiseeritud äravool rajatistelt viisil, mis ei kahjusta loodus- ja sotsiaalkeskkonda. Sademevee ärajuhtimiseks on nähtud ette sõiduteele kahepoolne põiklalle 2,5% ja kogu silla pikkuses ühepoolne pikikalle 0,5 % (vesi suunatud mh silla joatorudesse). Katendisse koguneva vee drenimiseks kasutatakse spetsiaalset drenriba (nt Asphadrain või analoog) koos killustikust alaga. St sademevee formeerumisega on arvestatud ja see juhitakse ära (sillalt) tagades, et teerajatistel ei esineks ohtlikku liigvett ja sademevesi jõuaks veekogusse, ilma mh kalda erosiooni tekitamata. Lisaks võib siinkohal välja tuua, et AS

Maves (2013) „Liiklussõlmede sademevee kogumise ja osalise puhastamise uuringu“ alusel tuleb liiklusega kaasneva keskkonnariski vähendamiseks sademevett käidelda alates liiklussagedusest 30 000 autot ööpäevas. Käitlemise vajadust tuleb analüüsida alates 15 000 autost ööpäevas. Vaadeldavate teede liiklussagedus vastavate määrangute alla ei lähe (vt ka ptk 1). Seega juba vastavatest tingimustest lähtuvalt ei ole sademevesi ning sellega seonduv temaatika käesoleva objekti puhul olulisi mõjueeldusi põhjustav.

2013. a järeldused peegeldavad mh juba Alkranel OÜ 2005. a dokumendi „Alternatiivsete sademevee äravoolu- ja kogumissüsteemide uurimistöö“ järeldusi. Mh nähtus seal, et USA uuringutest tulenevalt on ca 9000 sõidukiga päevakoormusega maanteedelt nt heljuvaineid teelt koondatud veest fikseeritud vaid 19 mg/l. Transpordiamet on juba mitmeid aastaid teostanud omaseiret suure liiklussagedusega maanteelõikude (liiklussagedusega nii alla kui üle 10000 sõiduki/ööp) lähedases pinnases, sademeveekraavides (maanteelõigud u 15000 sõiduk/ööp) kui ka sademevee settebasseinides esinevate saasteainete osas. Omaseire tulemused on kokkuvõtlikult esitatud Maves OÜ (2019) töös „Eksperthinnang Maanteeameti sademevee väljalaskudele võttes aluseks omaseire andmed ja tellitud veeseire uuringud“. Maves OÜ (2019) alusel:

- perioodil 2016-2018 võetud kõikide pinnaseproovide tulemused vastasid pinnase piirarvule elamumaal. Enamike saasteainete sisaldused jäid ka vastavatest sihtarvudest madalamaks, üksikutel kordadel esines sihtarvu ületamisi Zn, Pb ja Cd korral. Eelneva alusel on maanteede ümbruse pinnas valdavalt heas seisundis.
- perioodil 2013-2019 sademeveekraavide proovide tulemused näitasid, et aasta keskmisi sademevee saasteainete piirväärtusi maanteelt ärajuhitavas vees ei ületatud. Prioriteetsete ohtlike ainete aasta keskmisi piirväärtusi pinnavees ületasid üksikud proovid, suurima lubatud sisalduse ületamist ei esinenud. Näiteks tsiingi puhul esines aasta keskmise piirväärtuse (10 µg/l) ületamist üksikproovides 10 % suurusjärgus, vase puhul üksikjuhtudel. 2018. a seire alusel ületas tsiingi keskmine sisaldus sademete vees 10 µg/l kümnes seirejaamas 18-st. Seega on suurem tsiingi sisaldus maanteede läheduses tingitud ka sademete koormusest, sest tsink ei ole veel jõudnud keskkonnas neelduda. Naftasaaduste sisaldus pinnavees ja maanteelt ärajuhitavas sademevees viimastel aastatel probleemiks ei ole olnud.
- 2018. a maantee settebasseinide seire alusel vastas Kukruse-Jõhvi sademeveesüsteemide, Kroodi ja Piritä sademeveesüsteemide ning Kurna, Kurna-Luige ja Luige sademeveesüsteemide vesi raskmetallide osas pinnaveekogude vee kvaliteedi aasta keskmistele piirväärtustele, va Kurna II settebassein, kus tsiingi sisaldus vees oli 15 µg/l. Heljumi ja naftasaaduste osas vastas sademeveesüsteemide vesi vastavatele heitveelaskude piirväärtustele.

Maves OÜ (2019) toob välja, et Eesti maanteedelt ei juhitata saasteaineid suublasse koguses, mis võiks põhjustada veekogude saastatuse riski. St, et maanteede liikluskoormus ei ole üldprintsibiis nii suur, et võiks põhjustada prognoositavas tulevikus veekogumite keemilise või ökoloogilise seisundi halvenemist, seda ka koosmõjus muude koormustega. See on tõendatud seniste uurimistööde, seireandmete ja naabermaade (Soome ja Rootsi) uurimistulemustega, kus liikluskoormus on kordades Eesti omast suurem.

Rämsi silla rekonstrueerimise lühiajalisi väheseid mõjutegureid (seonduvad ka ptk 3.3 esitatud nüanssidega, millede meetmed käesolevas ptk käsitletud) võimaldab ohjata veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimisprotseduur (vt ka esile toodud meede), koos tehnika asetuse nõude jälgimisega (täpsemalt vt allpool kirjeldatud meede). Pikaajalises vaates ei mõjutata veestiku (sh oht keskkonnale) aspekti aga negatiivselt (tulenevalt ka taustinfo, vt

ptk-st 1-2) silla ehitus/kasutus. Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- kuna sild on tee koosseisus ja Kavilda jõgi on avalikult kasutatav veekogu, siis silla rekonstrueerimine tuleb Keskkonnaametis registreerida veekeskkonnariskiga tegevusena. Tööde teostamisel jälgida, et tööpiirkonnas ei rikutaks veekogu looduslikku sängi ja et säiliks selle loomulik veerežiim. Vastavas registreeringus mh esitada suunised veekeskkonnaga seotud tööde teostamiseks madalvee perioodil (st vältida tuleb setete allavoolu liikumist ja tööde teostamine seega teha madalveeperioodidel) ning väljaspool hingu jaoks tundlikku perioodi (st soovitatav on vältida veekeskkonnas töid juuni kuus). Määratud periood tuleneb sellest, et hingu kudeaeg sõltub vee temperatuurist (vähemalt 16 ... 18 °C). Valingvihmade korral tööd peatada ja oodata veetaseme langust (minimeerib samuti setete allakande ohtu).
- rekonstrueerimistööde perioodil ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus korraldada jõest eemal (minimaalselt 10 m), selleks ettevalmistatud asukohas.

3.5 Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)

Rämsi silla rekonstrueerimine ei mõjuta mulla ja pinnasega ning õhu ja kliimaga (sh oht keskkonnale) seonduvaid aspekte ebasoodsalt ehk negatiivselt (tulenevalt ka taustinfost, vt ptk-st 1-2). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3.

3.6 Maavarade kasutus

Ehitusprojekti ala ja selle lähiala ei asu teadaolevalt maavararessurssidel. Muuhulgas võib välja tuua, et lähim maardla - turvas (Sangla (nr 195)) jääb sillast ca 190 m kaugusele idasse. Objekti jaoks kasutatav ehitusmaterjal on tarbitud eesmärgipäraselt, põhjustamata mõjusid sellistele ressurssidele või teistele, kes neid tarbida võiksid.

3.7 Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete

Silla rekonstrueerimine ei mõjuta ressursikasutuse (sh energiakasutuse), jääkide, heidete ning jäätmetekke aspekte oluliselt ebasoodsalt ehk negatiivselt (tulenevalt ka taustinfost, vt ptk-st 1-2). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3. Sellegipoolest on vaja ehitustööaegsete ohtude esinemise võimalusi (vastavale teemavaldkonnale) täiendavalt minimeerida (seejuures järgides seadusest tulenevaid nõudeid), kuid aspektid pole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:

- tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Materjalid, mida silla rekonstrueerimistööde käigus uuesti ei kasutata, tuleb ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava

käitlemise korral pole jäätme olemine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine.

3.8 Maastik (sh pinnavormid)

Rämsi silla rekonstrueerimine ei mõjuta maastikku (sh pinnavorme) ebasoodsalt ehk negatiivselt ja seda tulenevalt asjaolust, et tegemist on olemasoleva silla remontimisega (vt ptk-st 1-2). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3.

3.9 Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad)

Rämsi sild ületab Kavilda jõge (VEE1036200), vt ka ptk 2 (sh teave III kaitsekategooria liigi osas). III kaitsekategooria liik hink eluneb jões ning vastava liigi elukeskkonnaga seotud teave ja suunised on juba esitatud ptk 3.4. Ptk 2 põhjal muid loodusliku mitmekesisusega seonduvaid teemasid / objekte silla lähedusse ei jäänud. Looduslikku mitmekesisust toetab omakorda rohevõrgustik. Ehitusprojekti piirkond asubki rohevõrgustiku koridoris (vt ka ptk 2), ca 300 m laiuses. Arvestades kavandatava tegevuse paiknemist rohevõrgustiku suhtes, tegevuse mastaapi ning võttes arvesse, et tegemist on juba olemasoleva taristu rekonstrueerimisega (sh ei muudeta maakasutust), pole ette näha võimalikku rohekoridori killustumist, võrgustiku elementide suuruse ega maakattetüübi muutust. Seega ei tuvastatud olulise ebasoodsa mõju eelduseid loodusliku mitmekesisuse ja kaitstavate loodusobjektide aspektidele (arvestades siinkohal ka ehitusaegsete mõjude ohtude (mh sette reostus) minimeerimiseks seatud tingimusi ehk meetmeid ptk 3.4; viidatud meetmeid siinkohal täiendavalt ei korrata).

3.10 Elanikkond, inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime), mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

Silla rekonstrueerimistööde käigus seatakse maakasutusele ajutised piirangud, mis on tööde teostamise ajal vältimatud (nt liikluskorralduslikud muudatused). Ptk 2 baasil on sild ühendussüliliks hajaasustusalade ning tiheasustusalade (Rämsi küla) vahel. Pikaajaliselt on oluline, et sillaga pakutav ühendusvõimalus toimiks ning seega on rekonstrueerimistööd (ptk 1) vajalikud. Juhul kui silla rekonstrueerimisel on vajadus lühiajaliselt liiklust ümber suunata, siis saab sedagi teha nt sillast põhja suunas (rakendades mh kohalikku teed - Poldri tee (6050125)). Seega tagavad rekonstrueerimistööd pigem pikaajaliselt positiivsete mõjueelduste esinemise eeldused (sh ohutum ja garanteeritud ligipääs ehk silla ületus) ja lühiajalised võimalikud häiringud ei ole ka oluliselt ebasoodsad.

Lähtudes ptk-st 1 ja KMH eelhindangu lisadest, siis silla rekonstrueerimisega ei projekteerita eraldi kergliiklusteed või selle lõiku, mis lähtuvalt Elva valla koostatavast üldplaneeringust (eelnoo seisuga 2022) on kavas piirkonda tulevikus rajada. Hetkel kergliiklejatele eraldi lahenduse mitte kavandamise negatiivsete mõjude eelduste esinemise tõenäosust ei näita Transpordiameti liiklusõnnetuste andmestik (Maa-amet, 2022). Arvestades kavandatava tegevuse mastaapi, asukohta ning iseloomu, puudub käesoleva ehitusprojektiga seega ebasoodsa ehk negatiivse mõju eeldus. Pealegi ei piirata vastava projektiga tulevikus esile kerkivaid võimalusi (mh vajadusel täiendavate veekogu ületuskohtade osas) tervikliku kergliiklustee kavandamiseks (nt kohaliku omavalitsuse algatusel).

Lähim eluhoone asub linnulennult ca 95 m kaugusel Rämsi sillast lääne suunas. Tööde teostamise aeg võib esile kutsuda lühiajalisi mürahäiringuid. Keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisa 1 alusel tuleb ehitusmüra II kategooria (mh elamute) alal piirväärtusena rakendada ajaperioodil 21.00-7.00 mürataset 45 dB. Kehtivate nõuete täitmine on vägagi tõenäoline, kuid teatavaid ja lühiajalisi häiringuid ei saa täielikult välistada. Seega on projektis oluline välja tuua meetmeid minimeerimaks kohalike elanike häirimist, mistõttu on soovitatav mürarikaste (peamiselt silla asendatavate konstruktsioonide eemaldamine) tööde tegemist vältida öhtusel ja öisel ajal (ajaperioodil 19.00-7.00). Juhul, kui ehitustööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks ajaperioodi 23.00-07.00. Eelnev meede tuleneb ka keskkonnaseadustiku üldosa seaduse §-st 10, mis sätestab, et olulist keskkonnahäiringut tuleb taluda, kui tegevus on vajalik ülekaaluka huvi tõttu, puudub mõistlik alternatiiv ja olulise keskkonnahäiringu vähendamiseks on võetud vajalikud meetmed.

Rämsi silla piirkonnas ei esine kultuurimälestisi, kuid see-eest esineb lähiümbruses mitmeid pärandkultuuriobjekte (vt ka joonis 3.1), millest lähimad on Rämsi veskijärv (külgneb sillaga) ning Rämsi vesiveski (teadaolev asupaik ligikaudu 50 m kaugusel). Juhindudes tegevuse iseloomust ning mastaabist, puudub käesoleva ehitusprojektiga ebasoodsa ehk negatiivse mõju eeldus kultuuripärandile. Pigem võimaldab silla rekonstrueerimine pikaajaliselt ohutut ligipääsu pärandkultuurile, andes mh võimaluse selle väärtustamiseks.



Joonis 3.1. Räämsi silla ümbruskonnas paiknevad pärandkultuuriobjektid. Alus: Maa-amet, 2023.

Vibratsiooni, valguse, soojuse, kiirguse ning lõhna häiringud ei ole käesoleval juhul aktuaalsed (arvestades ka asustuse paiknemist ümbruskonnas, vt ptk 2). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3.

Eelnevat kokku võttes ja toetudes mh piirkonna omapärale (vt ka ptk 2) ning projekti mahule, ei ole käsitletud teemavaldkonna aspektid sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- mürrarikaste (peamiselt silla asendatavate konstruktsioonide eemaldamine) tööde tegemist on soovitatav vältida õhtusel ja öisel ajal (ajaperioodil 19.00-7.00). Juhul, kui ehitustööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürrarikkad tööd ei jääks ajaperioodi 23.00-07.00.

3.11 Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid

Kavandatava tegevusega ei kaasne täiendavaid ohtlikke olukordi (suurõnnetusi/katastroofe) ega ka riigipiiriüleseid mõjusid. Tegevus ei lisa täiendavaid ohtusid tavapärasesse keskkonda, arvestades mh ka tegevuse mastaabiga.

3.12 KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised

Eelhinnang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk-s 3.1–3.11 esitatud infost, ei ole Rääsi silla rekonstrueerimisega olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada peatükkides 3.4, 3.7 ning 3.10 toodud meetmeid. Eraldi täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks.

Eeltoodu alusel asub eelhinnangu teostanud meeskond seisukohale, et KMH protsessi algatamiseks vajadus puudub. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Transpordiametile) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks. Otsustaja saab otsustada ka dokumendi esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle.

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Projekti koostamisel on juba koostööd tehtud ametkondadega (Keskkonnaamet, ning Põllumajandus- ja Toiduamet), kelledest Keskkonnaameti osas võiks kaaluda terminit „asjaomane asutus“. Eelhinnangu läbiviimisel ei ilmnenu märkimisväärsed uusi asjaolusid, mis täiendaksid varasema koostööga omandatud teavet. Seega edasise **otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.**

Kokkuvõte

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks oli Tartu maakonnas Elva vallas Rääsi ja Nasja külades paikneva silla ehitusprojekt, mille eesmärgiks on olemasoleva silla remontimine, silla koormuse vastavusse viimine kehtivate normidega ning tehniliselt vajaliku teemaa määramine. Projekti koostamise algfaasis kaalutleti ka silla asendamist uuega, kuid tulenevalt mh tee kasutusintensiivsusest (sh ohutusega seotud nüansside piisav tagatus) ja majanduslikest kaalutlustest, otsustati silla remontimise kasuks.

Sõltuvalt asjaolust, et Rääsi silla ehitusprojekti piirkond asub tundliku keskkonnaga ala naabruses, koostatakse projektiga paralleelselt ka eelhinnang. Eelhinnangu vajadus tuleneb seega eelkõige KeHJS § 6 lg 2 (p 10, 18 ja 22) ning Vabariigi Valitsuse 29.08.2005. a määruse nr 224 *Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu* § 11 p 5 ja 7, § 13 p 8 ning § 15 p 8.

Käesolevat eelhinnangut saab eelkõige Transpordiamet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina ehitusprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides. Eraldiseisva KMH hindamisega, kui eelhinnangu järgselt selle teostamisvajadus määratletakse, antaks tegevusloa andjale vajadusel mh teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning infot sobivaima lahenduse valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut (KeHJS § 3¹ lg 1). KMH algatamise vajalikkuse (vt ka ptk teine lõik) osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub mh keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu), kui vastavad osapooled või vajadus tuvastatakse.

Eelhinnang on menetlusetapp, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk-s 3.12 esitatud infost, **ei ole Rääsi silla rekonstrueerimisega olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha**. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada peatükkides 3.4, 3.7 ning 3.10 toodud meetmeid. Eraldi täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks. Seega otsustaja saab otsustada ka esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle, mis eelhinnangu järgselt olid alljärgnevad:

- Ptk 3.4 (ehitusaegne);
 - kuna sild on tee koosseisus ja Kavilda jõgi on avalikult kasutatav veekogu, siis silla rekonstrueerimine tuleb Keskkonnaametis registreerida veekeskkonnariskiga tegevusena. Tööde teostamisel jälgida, et tööpiirkonnas ei rikutaks veekogu looduslikku sängi ja et säiliks selle loomulik veerežiim. Vastavas registreeringus mh esitada suunised veekeskkonnaga seotud tööde teostamiseks madalvee perioodil (st vältida tuleb setete allavoolu liikumist ja tööde teostamine seega teha madalveeperioodidel) ning väljaspool hingu jaoks tundlikku perioodi (st soovitatav on vältida veekeskkonnas töid juuni kuus). Määratud periood tuleneb sellest, et hingu kudeaeg sõltub vee temperatuurist (vähemalt 16 ... 18 °C). Valingvihmade korral tööd peatada ja oodata veetaseme langust (minimeerib samuti setete allakande ohtu).
 - rekonstrueerimistööde perioodil ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus korraldada jõest eemal (minimaalselt 10 m), selleks ettevalmistatud asukohas.

- Ptk 3.7 (ehitusaegne);
 - tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Materjalid, mida silla rekonstrueerimistöode käigus uuesti ei kasutata, tuleb ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine.
- Ptk 3.10 (ehitusaegne);
 - mürarikaste (peamiselt silla asendatavate konstruktsioonide eemaldamine) tööde tegemist on soovitatav vältida öhtusel ja öisel ajal (ajaperioodil 19.00-7.00). Juhul, kui ehitustööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks ajaperioodi 23.00-07.00.

Eeltoodu alusel asub eelhinnangu teostanud meeskond seisukohale, et KMH protsessi algatamiseks vajadus puudub. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Transpordiametile) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks.

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Projekti koostamisel on juba koostööd tehtud ametkondadega (Keskkonnaamet ning Põllumajandus- ja Toiduamet), kelledest Keskkonnaameti osas võiks kaaluda terminit „asjaomane asutus“. Eelhinnangu läbiviimisel ei ilmnenu märkimisväärsed uusi asjaolusid, mis täiendaksid varasema koostööga omandatud teavet. Seega edasise **otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.**

Kasutatud materjalid

Esitatud olulisim materjalide loetelu (arvestades ka varasemas dokumendis esitatud ehk juba teostatud viitamisi nt õigusaktidele jms, mida siinkohal tingimata ei dubleerita):

- EELIS (Eesti looduse infosüsteem), Keskkonnaagentuur. Andmed 21.12.2022. a seisuga;
- Eksperthinnang Maanteameti sademevee väljalaskudele võttes aluseks omaseire andmed ja tellitud veeseire uuringud. OÜ Maves, 2019;
- Elva valla üldplaneeringu (eelnõu seisuga 2022);
- Ida-Eesti vesikonna veemajanduskavad, 2016 ning 2022;
- Liiklussõlmede sademevee kogumise ja osalise puhastamise uuring. AS Maves jt, 2013;
- Maa-ameti geoportaal (www.maaamet.ee), 2022;
- Spined loach, Cobitis taenia L. Vaino, V. & Saat, T. 2003. Raamatus: Ojaveer, E., Pihu, E. & Saat, T. Fishes of Estonia. Academy Publishers, Tallinn. 416 lk: 241-245;
- Tartu maakonnaplaneering 2030+ (2019).