

Töö nr: 25005221 | 05.11.2025

**Riigitee 21 Rakvere–Luige tee km
3,0-3,5 asuval lõigul jalgratta- ja
jalgtee põhiprojekti ja Piira silla
restaureerimise eskiisprojekti**

Keskkonnamõju eelhindang

Tallinn–Tartu 2025

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

Sisukord

1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	6
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU	12
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	12
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele	14
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	14
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	16
4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus	17
4.6. Jäätmekäitlus	17
4.7. Avariilukorrad	18
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED	19
LISA. FOTOD PROJEKTIALALT	21

1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnavaline konsultatsioon riigitee 21 Rakvere–Luige tee km 3,0-3,5 asuval lõigul jalgratta- ja jalgteede põhiprojektile ning Piira silla restaureerimise eksiisprojektile. Nimetatud riigitee lõik ja sild asuvad Lääne-Viru maakonnas Vinni vallas Piira külas ning piirneb Rakvere linna lõunapoolse administratiivse piiriga (joonis 1).

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

Töö koostamisel on lähtutud projekti tehnilisest kirjeldusest ning projektide seletuskirjast ja joonistest seisuga oktoober-november 2025. Projektiala külastuse viis läbi Kristiina Tiits (OÜ Hendrikson & Ko) 23.10.2025 (fotod projektialalt on lisatud aruande lisas).



Joonis 1 Kavandatava tegevuse asukoht. Alus: Riigitee nr 21 Rakvere-Luige tee km 3,0-3,5 jalgratta- ja jalgteede põhiprojekt. Seletuskiri. Infrada OÜ, töö nr 25010.

2. Taust ja seadusandlikud aspektid

KMH vajadust reguleerib keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (edaspidi ka KeHJS)¹. 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 keskkonnamõju tegevus

(1) Olulise keskkonnamõju 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.*

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu”² (edaspidi ka määrus nr 224) kehtestatud täpsustatud loetelu, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju.

Vastavalt määrusele nr 224:

§ 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, ohutussarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöörduradade, tagasipöörde kohtade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks*

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/108072025058>

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/127032024009>

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.

Kavandatavad tööd ei kuulu KeHJS § 6 lõikes 1 nimetatud tegevuste hulka, mille puhul tuleks algtada KMH. Kavandatavad tööd kuuluvad KeHJS § 6 lõike 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) ning määruse nr 224 § 13 p 8 nimetatud tegevuste hulka (jalg- ja jalgrattateede, bussipeatuste ja liiklejate ohutust toetava teetaru rajamine). Lähtuvalt eeltoodust peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2, st KMH vajadus sõltub 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 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 ilmnedavat 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 nr 31.³

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmise

(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 määruse nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ (edaspidi ka määrus nr 31) nõuetest.

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Projekteeritav jalgratta- ja jalgteede (edaspidi ka JJT) on kavandatud riigitee nr 21 Rakvere-Luige tee km 3,0-3,5 äärde. Käesolev maanteelõik on kahe suunaline, kahe sõidurajaga (1+1) tugimaantee.

Kergliiklejatele eraldi liikumisvõimalused puuduvad, mistõttu kasutatakse liiklemiseks sõidutee serva. Sõidutee ületamine on raskendatud, kuna puuduvad ohutud teeületuskohad. Sõidutee on valgustatud.

Maanteelõigul asub Piira bussipeatus, mis on varustatud ooteplatvormi ja -paviljoniga. Vastaspoolel bussipeatus puudub.

Koostatud projektlahendust iseloomustavad järgmised üldandmed:

- I JJT lõik (põhiline läbiva liiklusega): pikkus: 448m, laius: 3,0m, mõlemalt poolt 0,25m haljastatavad, põiklalle: ühepoolne 2,0% ning pikikalle: 0,6...4,0%.
- II JJT lõik (Ojakalda tn ja Metsaveere tn ühendus): pikkus: 89m, laius: 2,5m, mõlemalt poolt 0,25m haljastatavad, ühepoolne 2,0%, pikikalle: 1,5...3,0%.
- III JJT lõik (bussipeatuse ühendustee): pikkus: 83m, laius: 2,5m, mõlemalt poolt 0,25m haljastatavad, ühepoolne 2,0%, pikikalle: 0,6...3,4%.

Jalgratta- ja jalgteede projekteerimine on vajalik jalakäijate ja jalgratturite liiklusohutuse taseme tõstmiseks, sh olemasolevate põhja-lõunasuunaliste kergliiklusteede omavaheliseks ühendamiseks ja ohutute teeületuskohtade kavandamiseks tagamaks piirkonnas jalakäijatele mugavam ja ohutum liikumisteede.

Kavandatava tegevuse asendiplaanid vertikaalplaneeringuga on kujutatud joonistel 3.1 ja 3.2. Silla plaan, vaade ja pikilõige on kujutatud joonisel 3.3.

Plaanilahendus

Plaanilahenduse koostamisel on aluseks võetud tellija antud lähteülesanne koos jalgratta- ja jalgteede põhimõttelise paiknemisega. Plaan näeb ette kolme jalgratta- ja jalgteede lõiku, kogupikkusega 620m.

Esimene jalgratta- ja jalgteede lõik on 448m pikk, katte laius 3,0m. Tegemist on põhilise lõiguga läbiva liiklusega. Lõik algab olemasolevast jalgratta- ja jalgteest Tartu tn 70 kinnistu juures. Edasi kulgeb jalgratta- ja jalgteede paralleelselt Rakvere-Luige teega. Projekteeritava jalgratta- ja jalgteede lõpp ühendatakse olemasoleva Piira ringristmiku jalgratta- ja jalgteega Tibu kinnistu (90002:001:0263) juures.

Teine jalgratta- ja jalgteede lõik on 89m pikk ja katte laius 2,5m. Antud jalgratta- ja jalgteede lõik kulgeb samuti paralleelselt Rakvere-Luige teega, kuid asub sõiduteest teisel pool ning tagab ühenduse Ojakalda ja Metsaveere tänavatega.

Kolmas jalgratta- ja jalgteede lõik on 83m pikk ja katte laius 2,5m. Nimetatud lõik ühendab C.T. von Neffi tänavat rekonstrueeritava Piira bussipeatusega.

Projekteeritud jalgratta- ja jalgteede lõigud on asfaltbetoonkattega ning on eraldatud sõiduteest nõuetekohase ($\geq 5,0$ m) eraldusribaga.

Projekteeritud on neli teeületuskohta. PK 1+44 näidatud ühendustee on ajutine ja seda rajatakse juhul, kui Piira silla lõik ehitatakse pärast ülejäänud jalgratta- ja jalgteede välja ehitamist.

Projektlahendusega on ette nähtud vajaduspõhine mahasõitude rekonstrueerimine (esimesel lõigul PK 0+80, 3+34, 3+92), säilitades nende asukohta ja geomeetriat. Jänku kinnistule (esimese lõigu PK 0+29) on projekteeritud uus mahasõit, see ühtlasi tagab juurdepääsu Olevi, Sulevi, Kalevi ja Alevi

kinnistutele. Samuti on ette nähtud C.T. von Neffi tn ristmiku rekonstrueerimine, sh sissepääs C.T. von Neffi tn 2 parklasse.

Mahasõitudele on kavandatud uus asfaltbetoonkate. Mahasõitude geomeetria on valitud kooskõlas Transpordiameti tüüpjoonistega ning on kontrollitud arvestusliku auto pöördekoridori šabloonidega.

Ohutuse tagamiseks on ette nähtud olemasoleva vasakpoolse Piira bussipeatuse ümberpaigaldamine C.T von Neffi ristmikust eemale. Lisaks on ette nähtud uus bussitasku laiendus ja ooteplatvorm.

Projekti näeb ette ka uue parempoolse Piira bussipeatuse rajamise. Selleks on kavandatud bussitasku laiendus ja ooteplatvorm. Ootekoda ei ole planeeritud, kuid platvormi suurus võimaldab selle tulevikus paigaldada.

Vertikaalplaneering

Vertikaalplaneeringu koostamisel on lähtutud olemasolevast maapinnast, sõidutee kõrgusmärkidest, ehitusgeoloogilistest tingimustest ning vajalikest põik- ja pikikalletest.

Jalgratta- ja jalgteede järgib olemasolevat maapinda. Muldkeha kõrgus on valdavalt 0,20 kuni 0,50m, v.a. mõned kohad, kus jalgratta- ja jalgteede on olemasoleva reljeefiga samal kõrgusel. Jalgratta- ja jalgteede muldkeha nõlvad on kavandatud 1:2 nõlvusega.

Jalgratta- ja jalgteel on läbivalt ühepoolne põikkalle 2,0%, mille suund sõltub reljeefist ja sademevee äravoolu lahendusest konkreetsetes lõigustes. Pikikalle jääb vahemikku 0,6...4,0%.

Projekteeritud jalgratta- ja jalgteede järgib ümbritsevat maapinda. Muldkeha tuleb ehitada täitepinnasest, mis vastab käesolevas ehitusprojekti esitatud nõuetele.

Veeviimariid

Sademevesi on juhitud jalgratta- ja jalgteest külgnevale haljasalale, kus see imbib maasse. Projektlahendusega on kavandatud mõningad uued kraavid või nõvad. Nõvade ja kraavide nõlvad on 1:5 või varieeruva nõlvusega (1:2 või laugemad). Kelluka tn mahasõidu truup asendatakse uuega. Kindlustus teostada geotekstiilile ja betoonsegule paigaldatavate munakividega.

Piira sild

Piira silla restaureerimiseks koostatakse eraldi ehitusprojekt, kuid käesolevas eelhindangus on arvestatud ka silla taastamisega kaasneva võimalike keskkonnamõjusid ning antud soovitusel keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise ning võimalike negatiivsete mõjude ennetamise ja leevendusmeetmete osas.

Muinsuskaitse eritingimuste⁴ sisu ja põhjenduste osas on Muinsuskaitseamet märkinud Piira silla kohta järgmist: *Piira sild on rajatud 19. sajandi algul. Sild on laotud paekivist ning sel on algselt olnud kaks üsna lameda kaarega võlvi. Külgedel piiravad silda madalad parapetid. Sild oli algselt krohvitud. Praegune maantee kulgeb sillast mõnevõrra eemal.*

Sild on avariilises seisukorras, üks võlv on varisenud, teine on säilinud, kuid halvas seisukorras – vuugid tühjavad, osaliselt pinnasesse mattunud, ümbrus rohtunud. Säilinud on fragment silla parapetist.

Piira sild jääb kavandatava kergliiklustee trassile.

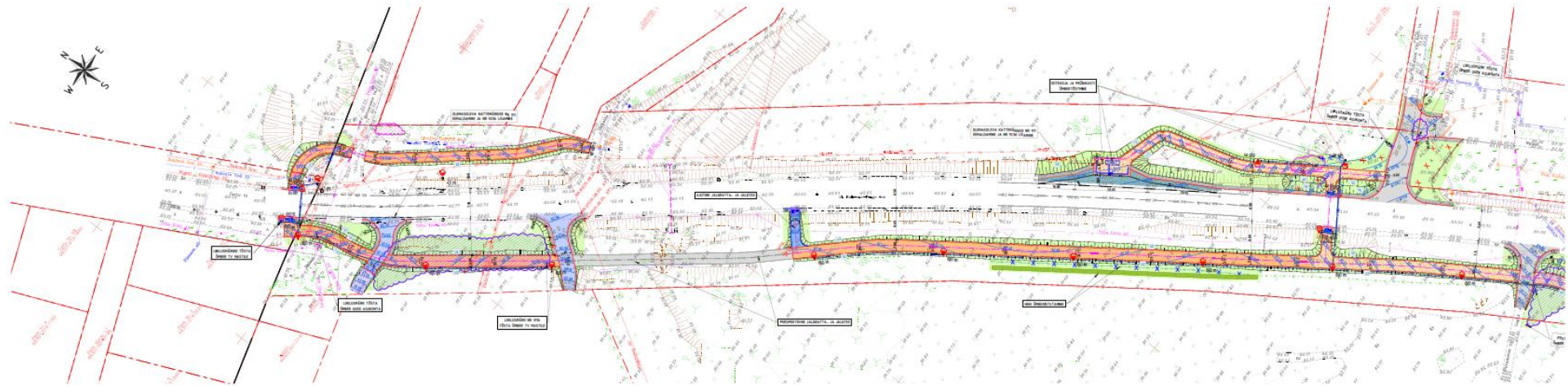
⁴ Muinsuskaitseameti 06.12.2021 väljastatud muinsuskaitse eritingimused nr 1.1-7/3555-1

Piira silla puhul on tegemist olulise kohaidentiteeti kujundava maamärgiga, mis markeerib mõisaaegset teesihti ja ilmestab ümbritsevat keskkonda. Kuna sild on avariilises seisukorras ja silla kehandist on vähe alles, on koopia rekonstrueerimisel oluline eelkõige silla ajalooline väliskuju ja ilme. Mälestise restaureerimisel on eesmärk säilitada maksimaalselt algupäraseid detaile ja tagada selle terviklikkuse ja varem loodud väärtuse taastamine.

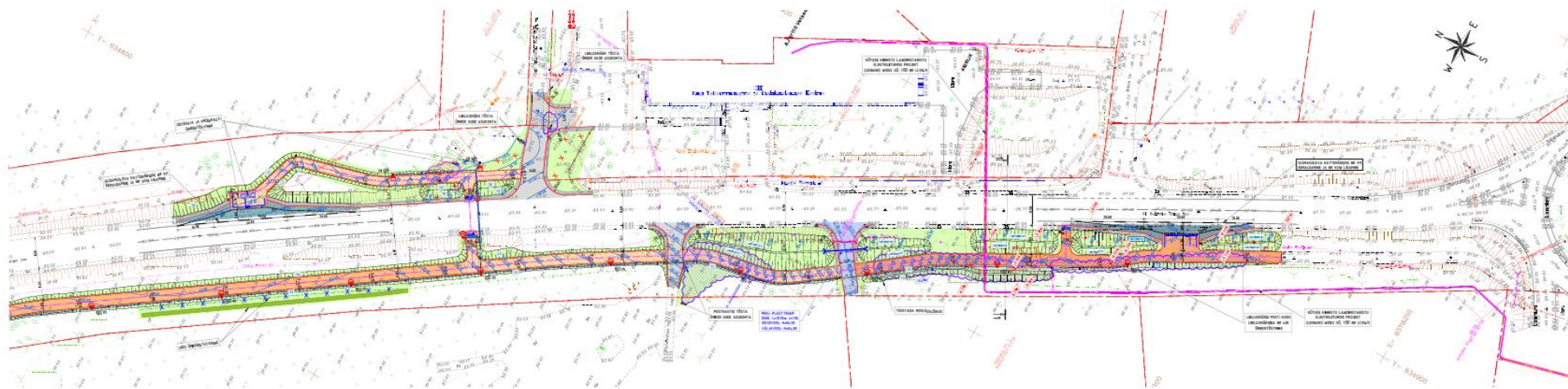
Kavandatavate tegevuste potentsiaalseteks tagajärgedeks on heide pinnasesse, õhku ja vette. Paratamatult tekib ehitustegevuse käigus jäätmeid. Samuti kaasneb ehitusega müra, vibratsiooni ja lõhna levimine lähipiirkondade aladele. Olulise soojuse või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (liiv, kruus, kaksikpaest killustik jne). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, mille avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projekti täiendav eesmärk on alternatiivsete täitematerjalide kasutusvõimaluste piloteerimine. Alternatiivse täitematerjalina soovitakse uurida kaksikpaest (paas põlevkivikihi vahel) toodetud täitematerjali toimivust jalgratta- ja jalgteede muldkehas ja aluse alumises kihis. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub.

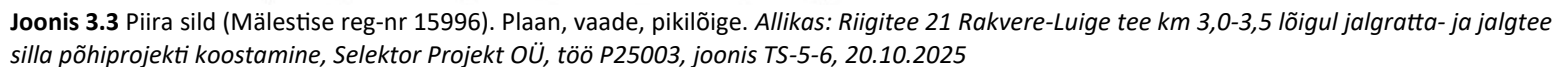
Iga ehitustegevusega kaasneb ka energiakulu. Antud juhul on tegemist tavapärase teeprojektiga, mille energiakulu ei ole alust pidada ebaproportsionaalselt suureks, arvestades projekti vajadust, s.t otseselt projekti energiakasutusest ei tulene olulist keskkonnamõju.



Joonis 3.1 Asendiplaan vertikaalplaneeringuga. Allikas: Riigitee 21 Rakvere-Luige tee km 3,0–3,5 jalgratta- ja jalgte põhiprojekt, Infrada OÜ, töö nr 25010, joonis nr TL-4-01, 08.10.2025



Joonis 3.2 Asendiplaan vertikaalplaneeringuga. *Allikas: Riigitee 21 Rakvere-Luige tee km 3,0-3,5 jalgratta- ja jalgteepõhiprojekt, Infrada OÜ, töö nr 25010, joonis nr TL-4-02, 08.10.2025*



4. Mõjutatava keskkonna kirjeldus ja kavandatava tegevusega kaasnev potentsiaalselt oluline keskkonnamõju

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee 21 Rakvere–Luige tee km 3,0-3,5 asuval lõigul jalgratta- ja jalgte rajamise ning Piira silla restaureerimine) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva taristu ja liikluse kogumõju. Projektide realiseerumisel parenevad ühistranspordi kasutustingimused ja kergliiklejate liikumisvõimalused ning üldine liiklusohutuse tase, millel on keskkonnale ka positiivne mõju. Lisaks taastatakse projekti raames kultuurimälestis, mille puhul on tegemist olulise kohaidentiteeti kujundava maamärgiga, mis markeerib mõisaaegset teesihti ja ilmestab ümbritsevat keskkonda.

Alljärgnevalt on kirjeldatud teemad, tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille osas on teeprojektide puhul **ebasoodsa** mõju avaldumise oht tõenäolisem või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 5.

Käesolevas eelhindangus mõjude analüüsimisel on (eel)hinnatud ja arvesse võetud kõiki keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ sisalduvaid punkte. Vastavalt määrusele on arvesse võetud ka võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnemise tõenäosust ja aega, mõju laadi ja tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust, võimalikke koosmõjusid (sh kumulatiivset mõju) ja suurõnnetuste või katastroofide ohtu. Kui eelpool loetletud asjaoludest tulenevalt võib avalduda kavandatava tegevusega keskkonnale oluline ebasoodne mõju, siis on need järgnevates mõjuhindamise alapeatükkides eraldi käsitletud ning detailsemalt välja toodud (esitletud). Muul juhul ei ole alust prognoosida olulist ebasoodsat keskkonnamõju (sh nt olulist kumulatiivset mõju, suurõnnetuse ohtu vms). Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele

Projektiala asub Lääne-Viru maakonnas Vinni vallas Rakvere linna piiril.

Lääne-Viru maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud riigihalduse ministri 27.02.2019 käskkirjaga nr 1.1-4/30⁵. Lääne-Viru maakonnaplaneeringu seletuskirjas on välja toodud, et jalg- ja jalgrattateede kavandamiseks maakonnas on eelnevalt eraldi koostatud vastav maakonnaplaneeringu teemaplaneering, mis on integreeritud maakonnaplaneeringusse ning mis jääb kehtima Lääne-Viru maakonnaplaneeringu 2030+ lisana. Maakonnaplaneeringut täiendava ja täpsustava teemaplaneeringu eesmärgid on:

- *toimiva kergliiklusteede võrgustiku kavandamine oluliste sihtpunktide sidumiseks maakonnas, et seeläbi;*
 - ♦ *parandada teenuste kättesaadavust kohalikele elanikele;*
 - ♦ *tagada liiklusohutus;*
 - ♦ *tagada tervisliku ja keskkonnasäästliku transpordiliigi osakaalu tõstmine igapäevases liikluses;*
 - ♦ *ühustada kohalike omavalitsuste üldplaneeringus esitatud jalg- ja jalgrattateede asukohad;*
- *töötada välja maakonna jalg- ja jalgrattateede arendamise üldised põhimõtted.*

⁵ <https://www.riigiplaneering.ee/laane-viru-maakonnaplaneering-2030>

Teemaplaneeringu kohaselt on kavandatava jalg- ja jalgrattatee puhul tegemist planeeritud jalg- ja jalgrattatee III eelistusega, st jalg- ja jalgrattatee, mis on oluline, kuid jalgratturite ja jalakäijate liiklussagedus on alla keskmise.

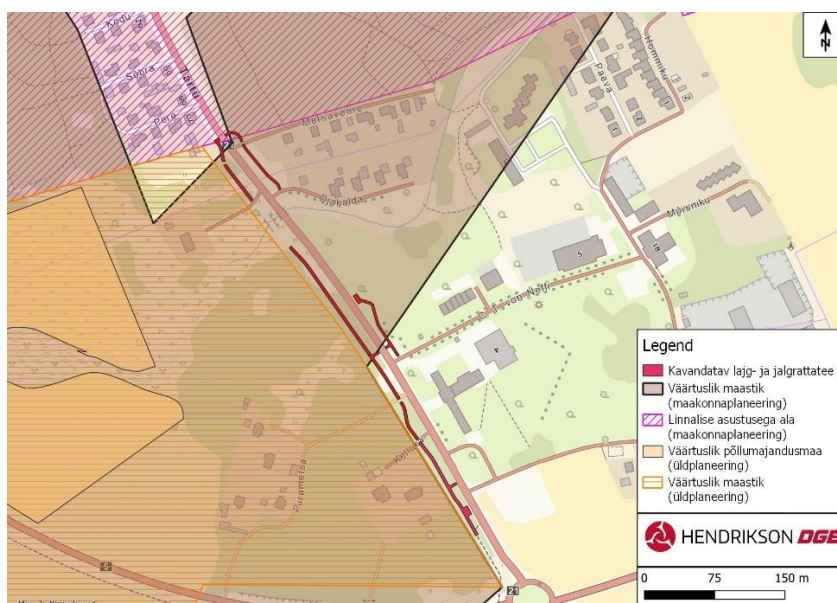
Vinni valla üldplaneeringu seletuskirja⁶ kohaselt on *teenuste, töökohtade, haridusasutuste jne kättesaadavuses on suur osa avalikku ruumi siduval kergliiklusteede võrgustikul. Jalgsi ja jalgrattaga liikumise eeliseks on odavus, tervislikkus ja teatud juhtudel ka kiirus. Planeeritud jalg- ja jalgrattateede paigutamisel on arvestatud eelkõige inimeste igapäevast liikumist (kodu-töö-kaupluskodu) ja selle intensiivsust. Teedevõrgu planeerimisel on arvestatud ka omavalitsuse piirialadel teede loogilist jätkumist (eelkõige Rakvere linna ümbruses).*

Üldplaneeringuga ei peetud vajalikuks määratleda kergliiklusteede prioriteetsusklasse, kuna vajadused on ajas muutuvad. Üldplaneering ei määratle millisel pool sõiduteed kergliiklustee peab paiknema, vaid konkreetne lahendus kujundatakse tee projekteerimise käigus vastavalt kehtivatele normidele ja ruumilisele situatsioonile.

Kavandatav tegevus on maakonnaplaneeringus ja üldplaneeringus määratud üldiste eesmärkide ja suunistega kooskõlas.

Lääne-Viru maakonnaplaneeringu kohaselt asub kavandatav jalg- ja jalgrattatee väärtuslikul maastikul. Vinni valla üldplaneeringu (edaspidi ka Vinni valla ÜP) kohaselt piirneb kavandatav tegevus küll väärtusliku maastikuga, kuid sinna ei ulatu. Vinni valla üldplaneeringu seletuskirja kohaselt täpsustab üldplaneering maakonnaplaneeringus esitatud väärtuslike maastike kaitse- ja kasutustingimusi, seades üldised tingimused kõigile väärtuslikele maastikele. Vinni valla ÜP seletuskirja kohaselt on Vinni vallas määratud väärtuslikud maastikud peamiselt loodus- ja põllumajandusmaastikud oma pikkade avarate vaadetega, osadel juhtudel väärtustavad maastikku mõisakeskused koos pargi ja asustusstruktuuriga. Väärtuslike looduskooslusi ja maastiku üksikelemente üldplaneeringuga ei määrata. Kavandatav tegevus ei takista kaugele vaateid ning olemasolevad maastikumustrid ja -vormid säilivad. Kavandataval tegevusel oluline ebasoodne mõju väärtuslikele maastikele puudub (vt Joonis 4.1).

Projektlahendus paikneb kogu mahus riigimandusse kuuluval transpordimaal, mistõttu oluline ebasoodne mõju maakasutusele puudub.



Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse paiknemine Lääne-Viru maakonnaplaneeringu ja Vinni valla üldplaneeringu kohaselt väärtusliku maastiku suhtes. Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025

⁶ <https://vinnivald.ee/wp-content/uploads/2025/01/Seletuskiri.pdf>

4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

Eesti looduse infosüsteemi (edaspidi ka EELIS) andmete alusel ei jää kavandatava tegevuse alale looduskaitsealade alusel kaitstavaid loodusobjekte.

EELIS andmete alusel on lähimad kaitsealused liigid kavandatavast tegevusest ca 500-700 m kaugusel. Tegemist on II kaitsekategooria kaitsealuste liikide, põhja-nahkhiir (*Eptesicus nilssonii*; KLO9112982), veelendlane (*Myotis daubentonii*; KLO9113005) ja pruun-suurkõrv (*Plecotus auritus*; KLO9113031) leiukohaga. Vastavalt looduskaitsealade § 53 lg 1 on II kaitsekategooria liigi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud, mistõttu käesolevas eelhindangus liigi täpset leiukohta ei esitata. Kaitstavate liikide ja käesoleva projektiga kavandatud tegevuse vahele jäävad elamud (tiheasustusala) ja maatulundusmaad. Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu ja kaugust, ei ole põhjust eeldada II kaitsekategooria kaitsealuste liikidele olulist ebasoodsat mõju.

Käesoleva projekti raames on vajalik teostada mõningal määral ka raadamist. Vastavalt KeHJS § 6 lõige 1 punkti 31¹ alusel on vajalik algatada KMH, kui metsamaa raadamise maht on üle 100 hektari. Raadamise maht käesoleva projekti raames on ligikaudu 1400 m². Kuna raadamismaht on oluliselt alla 100 hektari, ei ole KMH algatamine sellest tulenevalt vajalik.

4.3. Mõju kultuuriväärtustele

Kultuurimälestiste registri⁷ andmetel asuvad projekteeritaval lõigul või selle vahetus läheduses riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised: ehitismälestis Piira sild (reg-nr 15996) koos 50-meetrise kaitsevööndiga ümber ehitise välisperimeetri ning ehitismälestis Piira veterinaarravila administratiivhoone (reg-nr 30923) koos kaitsevööndiga.

Piira silla restaureerimiseks on Muinsuskaitseamet väljastanud 06.12.2021 kirjaga nr 1.1-7/3555-1 järgmised muinsuskaitse eritingimused:

- Taastada silla kujundus ja maht, sh 2 kaarvõlvi.
- Lubatud on sild lahti võtta ning uuesti üles laduda. Võimalusel säilinud võlv säilitada, restaureerida ja integreerida see rekonstrueeritava silla kehandisse.
- Silla konstruktsioon on lubatud lahendada kaasaegseid ehitusvõtteid kasutades, välisilmes ja võlvide taastamisel kasutada paekivi (kasutada maksimaalselt olemasolevaid rahuldavas seisukorras paekive).
- Taastada parapett ning vajadusel kavandada sellele arhitektuurselt sobiv õhuline kõrgem lisapiire.
- Lubatud on silla gabariite laiendada silla üldilmega arvestaval viisil, kui see on vajalik kergliiklustee toimimiseks.
- Tagada sademevee ärajuhtimine. Vältida tuleb sademevee imbumist silla müüritisse.
- Eemaldada silla läheduses kasvav võsa ning tagada silla ja selle ümbruse regulaarne hooldus ja niitmine.
- Enne projekteerimistööde algust mõõdistada ajalooline sild silla dokumenteerimiseks ja taastamiseks.
- Ehitus- ja restaureerimistööde ajaks on kohustuslik tagada muinsuskaitse järelevalve. Muinsuskaitse järelevalvet võib teostada muinsuskaitse valdkonnas majandustegevusteadet omava ettevõtja pädev isik (MuKS § 68, kes esitab kuue kuu jooksul pärast tööde lõppu muinsuskaitse järelevalve aruande (MuKS § 55, § 56 lg 1–2)).

Piira silla restaureerimisel tuleb nimetatud tingimustega arvestada.

⁷ <https://register.muinas.ee/>

Kavandatav tegevus ulatub osaliselt Piira veterinaarravila administratiivhoone kaitsevööndisse. Kaitsevööndi piiril on plaanis likvideerida põõsastik mahus 11 m² ning rekonstrueerida parkla sissesõit (olemasoleva asfaltkatte freesimine, haljastamine ning sissesõidu uude asukohta nihutamine) ohutuse tagamiseks ning asfaltpinna vähendamiseks.

Enne tööde algust kinnismälestise kaitsevööndi alal, peab tööde teostaja Muinsuskaitseametiga kooskõlastama kaitsevööndis ehitusteatisel kohustusega või ehitusloakohustusliku ehitise ehitamise (MuKS § 58 lg 1).

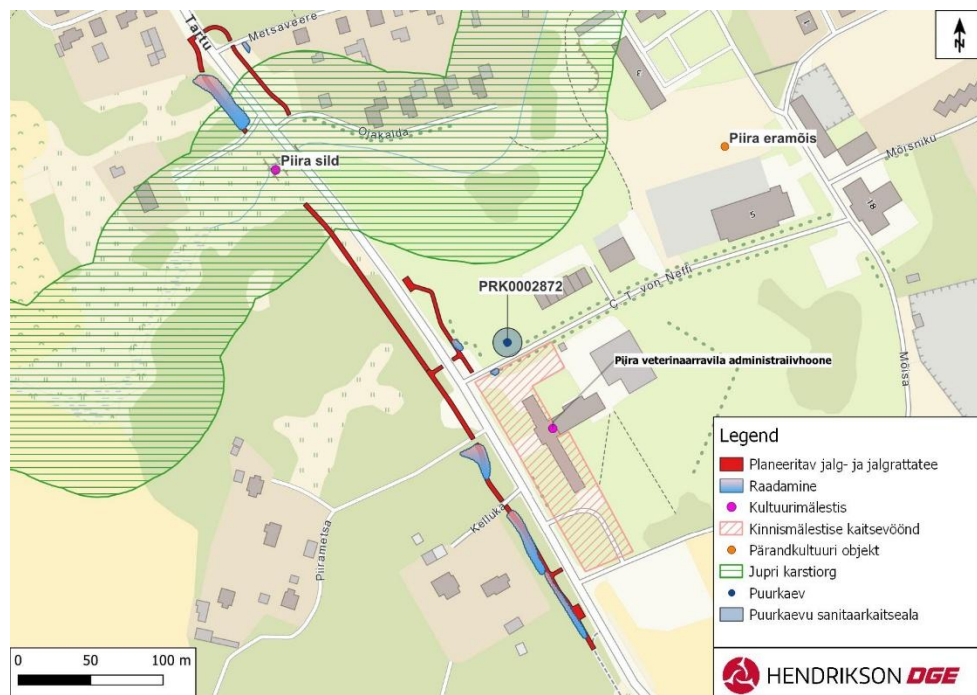
Muinsuskaitseamet on käesoleva projekti raames andnud oma 27.02.2025 kirjaga nr 5-10/487-1 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles annab muuhulgas ka järgmise täiendavad tingimused:

- *Kuigi seni ei ole tööde piirkonnast arheoloogilist kultuurkihti ja leide leitud, on tegu piirkonnaga, kus seni teadmata arheoloogiapärandi avastamise võimalus on mõnevõrra suurem kui tavaliselt, kuna läheduses asuvad Rakvere linna, Tõrma küla ja Vana-Vinni küla pärandirikkad alad.*
- *Pinnasetöodel tuleb olla tähelepanelik ja arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurkihi ilmsikstuleku võimalusega nii mälestise kaitsevööndis kui ka väljaspool mälestise ja selle kaitsevööndi ala. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.*

Projekti elluviimisel tuleb nimetatud tingimustega arvestada.

Kavandatava tegevuse alale ei jää pärandkultuuri objekte. Lähim pärandkultuuri objekt (Piira eramõis (reg nr 901:MOA:006)) jääb kavandatavast tegevusest ca 230 m kaugusele ehk mõjualast välja (vt joonis 4.4).

Arvestades eeltoodud tingimustega, ei ole alust eeldada olulist ebasoodsat mõju kultuurimälestistele ega pärandkultuuriobjektidele.



Joonis 4.4 Kavandatava tegevuse paiknemine lähimate kultuurimälestiste, pärandkultuuri objektide ning veekaitsete kitsenduste suhtes. Aluskaart: Maa-ja Ruumiamet 2025

4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele

Kavandatava tegevuse mõjupiirkonda ei jää ühtegi veekogu veeseaduse § 3 mõistes.

Planeeritav jalgratta- ja jalgte ületab Jupri karstiorgu ([LTA1000727](#)), milles kõrgvee perioodil voolab Jupri oja. Karstiorule on kehtestatud nitraaditundliku ala tegevuspiiranguvöönd 50 m. Jupri oja on ühtlasi Soolikaoja ülemjooksuks. Madalveeperioodil voolab Jupri oja maa peal vaid lühikeses lõigus, ülejäänus karstioru ulatuses maa all ning Soolikaoja algab Rakvere linnametsast. Karstioru peamisteks mõjuriteks on intensiivne maaharimine, maavarade kaevandamine ja maaparandussüsteemide rajamine.

Kuigi Jupri oja ei ole veeseaduse tähenduses veekogu ning silla ja truubi ehitamiseks ei ole vajalik veekeskkonnariskiga tegevuse registreering (VeeS § 196 lg 2¹), tuleb silla restaureerimis- ja ehitustööd teostada ajal, mil karstioru on kuiv. Samuti on tuleks puude ja põõsaste eemaldamist teostada kuival perioodil. Eeltoodud tingimusi järgides ei ole eeldada olulist ebasoodsat mõju Jupri karstiorule, Jupri oja ega piirkonna vee kvaliteedile.

Keskkonnaportaali⁸ andmete alusel jääb kavandatava tegevuse lähedusse üks puurkaev PRK0002872. Puurkaevudele on kehtestatud hooldusala 10 m. Kavandatav tegevus puurkaevu hooldusalale ei ulatu.

Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni seaduse § 62 lg 1 kohaselt koostab kohaliku omavalitsuse üksus oma territooriumil valgalade kaupa sademevee majandamise kava juhul, kui ta ei ole määranud sademevee kogumise ja ärajuhtimise süsteemi ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni osaks. Vinni vallas rajatakse, hooldatakse ja arendatakse sademevee ärajuhtimiseks vajalikke ehitisi ja seadmeid sademevee majandamise kava alusel. „Vinni valla ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni arendamise kava aastateks 2023-2035“⁹ (edaspidi ka Vinni valla ÜVK) kohaselt on Piira küla sademeveed on juhitud sõidutee kõrval asuvatele haljasaladele ja projekteeritud kraavidesse. Piira külas imbub sademevesi haljasaladel pinnasesse. Ka perspektiivis kasutatakse külas eelkõige looduslähedasi lahendusi, mida vajadusel hooldatakse. Käesolevas projektis on samuti sademevesi juhitud jalgratta- ja jalgteest külgnevale haljasalale, kus see maasse imbub ning filtreerub. Mõningates lõikudes on sademevesi juhitud kraavi või nõva. Veeseaduse (edaspidi ka VeeS) § 129 lg 3 alusel ei käsitleta sademeveest vabanemiseks kasutatavaid looduslähedasi lahendusi, nagu rohealasid, viibetiike, vihmaaedasid, imbkraave ja muid lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda eelkõige maastikukujundamise kaudu, vältides sademevee reostumist sademevee suublasse juhtimisena. Kavandatav sademeveelahendus on kooskõlas nii VeeS kui ka Vinni valla ÜVK nõuetega. Kuna tegemist on kergliiklusteega, pole kavandatava tegevusega ka põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju pinna- ja põhjaveele.

Kavandatav tegevus asub Jupri karstiorus ning nõrgalt kaitstud põhjaveega alal, mistõttu tuleb projekti elluviimisel tööde käigus tähelepanu pöörata veekaitsemeetmetele. 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 veekogust, karstiorust ja puurkaevust kaugemale kui 50 m. Juhul, kui see on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja põhjavette. Töökorras mitteolevaid reostusohutlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

Libedusetõrjeks (kasutusetapis) on soovitatav kasutada hooldusvahendeid, mis ei sisalda kloriide.

Kirjeldatud põhimõtteid järgides ei ole eeldada olulist mõju piirkonna pinna- ja põhjaveele.

⁸ <https://keskkonnaportaali.ee/>

⁹ <https://vinnivald.ee/wp-content/uploads/2024/12/Vinni-YVK-kava-2023-2035-05102023.pdf>

4.5. Mära, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Kavandatava tegevuse ala vahetusse lähedusse jääb mitmeid elu- või ühiskondlikke hooneid, mis on paratamatu, sest tegemist on tiheasustusalaga. Käesoleva projekti eesmärgiks on eelistada kergliiklust ning ühistranspordi kasutamise võimalusi, mistõttu on kavandataval tegevusel ehituse järgselt mära, vibratsiooni ja õhusaaste osas eeldatavalt pigem soodne mõju.

Võimalike ehitusaegsete mära- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav mära- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päeval ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusmära tasemed ei tohi lähedusse jäävatel müratundlikel maa-aladel ajavahemikus 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva mära normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ sätestatud asjakohase mürakategooria tööstusmära normtasest. Impulssmära piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmära normtasest. Impulssmära põhjustavat tööd võib teha päeval ajavahemikus kella 07.00- 19.00.

Ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei tohi ületada läheduses asuvates elamutes sotsiaalministri 01.10.2025 määruses nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“ § 3 kehtestatud piirväärtusi.

Käesoleva projektiga kavandatakse täiendava valgustuse lisamist.

Üleliigset valgustamist võib käsitleda valgusreostusena, mis võib tuua kaasa häiringud nii inimestele kui ka looduskeskkonnale. Valgusreostus on põhjustatud valgustite vales paigaldamisest ning ebasobivate tehniliste parameetritega lampidest.

Uue valgustuse kavandamisel lähtuda asjakohastest juhistest, standarditest ja normidest. Juhendis „Riigimaantee valgustamise kavandamine“¹⁰ on sätestatud ühtsed nõuded riigiteede valgustamise vajaduse määramiseks, valgustusega seotud kohustuste ja vajaduste määramiseks planeerimisprotsessis ja otsustamaks, millal on õigustatud investeerimine riigimaantee valgustuse rajamiseks. Soovitatav on lähtuda juhendis toodust, et tagada riigiteedel ühetaoliste valgustuslahenduste kasutamine liiklusohutuse tagamisel.

Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.

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

Eeltoodud tingimusi järgides ei ole kavandatava tegevuse elluviimisel ette näha mära, õhusaaste (tolm, heitgaasid) ning valgusreostuse olulist ebasoodsat mõju ümbritsevatele aladele ning elu- ja ühiskondlikele hoonetele.

4.6. 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 mitesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest¹¹ ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa olemine kohustuslik,

¹⁰ Riigiteede valgustamise kavandamine

¹¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/131122024007>

taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded¹² tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Vinni valla¹³ ja Rakvere linna¹⁴ jäätmehoolduseeskirjades olevate nõuetega.

Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusaladega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed, mida ei ole võimalik kohapeal taaskasutada, tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.

Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenumist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.

4.7. Avariilukorrad

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

¹² <https://www.riigiteataja.ee/akt/119102023012>

¹³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/401042025001>

¹⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/419022022031>

5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee 21 Rakvere–Luige tee km 3,0-3,5 asuval lõigul jalgratta- ja jalgte põhiprojekti ning Piira silla restaureerimise eskiisprojekti keskkonnamõjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja määruses nr 31¹⁵ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti järeldusele, et käesoleva projekti puhul ei ole KMH algatamine 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.

Olulise ebasoodsa mõju vältimiseks ja ebasoodsa mõju leevendamiseks on soovitatav arvestada järgmiste asjaoludega ning rakendada all kirjeldatud meetmeid:

- Piira silla restaureerimisel arvestada muinsuskaitse eritingimustega (vt täpsemalt ptk 4.3).
- Enne tööde algust kinnismälestise kaitsevööndi alal, peab tööde teostaja Muinsuskaitseametiga kooskõlastama kaitsevööndis ehitusteatise kohustusega või ehitusloakohustusliku ehitise ehitamise (vt täpsemalt ptk 4.3).
- Projektiala läheduses asuvad asuvad Rakvere linna, Tõrma küla ja Vana-Vinni küla pärandirikkad alad, mistõttu on seni teadmata arheoloogiapärandi avastamise võimalus on mõnevõrra suurem kui tavaliselt (vt täpsemalt ptk 4.3).
Pinnasetöodel tuleb olla tähelepanelik ja arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega nii mälestise kaitsevööndis kui ka väljaspool mälestise ja selle kaitsevööndi ala. Muinsuskaitseesadusest tulenevalt (§ 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile (vt täpsemalt ptk 4.3).
- Piira silla restaureerimistööd ning puude ja põõsaste eemaldamine tuleks teha perioodil, mil karstiorg on kuiv (vt täpsemalt ptk 4.4).
- Projekti elluviimisel tööde käigus tähelepanu pöörata veekaitsemeetmetele. 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 veekogust, karstiorust ja puurkaevust kaugemale kui 50 m. Juhul, kui see on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja põhjavette. Töökorras mitteolevaid reostusohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- Libedusetõrjeks (kasutusetapis) on soovitatav kasutada hooldusvahendeid, mis ei sisalda kloriide.
- Vältimaks valgusreostust, tuleb valgustuse kavandamisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgustuse kavandamisel lähtuda Transpordiameti juhendist „Riigimaanteede valgustamise kavandamine“ (vt täpsemalt ptk 4.5).
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusmüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel müratundlikel maa-aladel ajavahemikus 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ sätestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest. Impulssmüra

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasel. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha päeval ajavahemikus kella 07.00- 19.00.

- Ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei tohi ületada läheduses asuvates elamutes sotsiaalministri 01.10.2025 määruses nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“ § 3 kehtestatud piirväärtusi.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida 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 tekkinud 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. Samuti tuleb arvestada Vinni valla ja Rakvere linna jäätmehoolduseeskirjades olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusalaadega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed, mida ei ole võimalik kohapeal taaskasutada, tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.
- Ehitusperioodil tuleb avariolukordade 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.

Lisa. Fotod projektialalt



Foto 1 Vaade kavandatava jalg- ja jalgrattatee asukohale ning läheduses paiknevatele elamutele



Foto 2 Vaade kavandatava jalg- ja jalgrattatee asukohale



Foto 3 Vaade kultuurimälestisele (Piira veterinaarravila administratiivhoone) ja selle kaitsevööndile ning raadatavale pöösale



Foto 4 Vaade olemasolevale bussipeatusele ning puurkaevu PRK0002872 asukohale



Foto 5 Vaade Jupri karstiorule, Jupri ojale ning läheduses paiknevatele elamutele



Foto 6 Vaade kultuurimälestisele Piira sild