Töö nr: **25005226**| 07.07.2025, 08.09.2026

# Riigimaantee nr 11230 Harju-Risti - Riguldi - Võntküla tee km 44,078 asuva Riguldi (382) silla rekonstrueerimise põhiprojekti

## Keskkonnamõjude eelhinnang

Koostatud 2025, täiendatud 2026

**Jaak Järvekülg** | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

**Kristiina Tiits** | keskkonnaspetsialist

# Sisukord

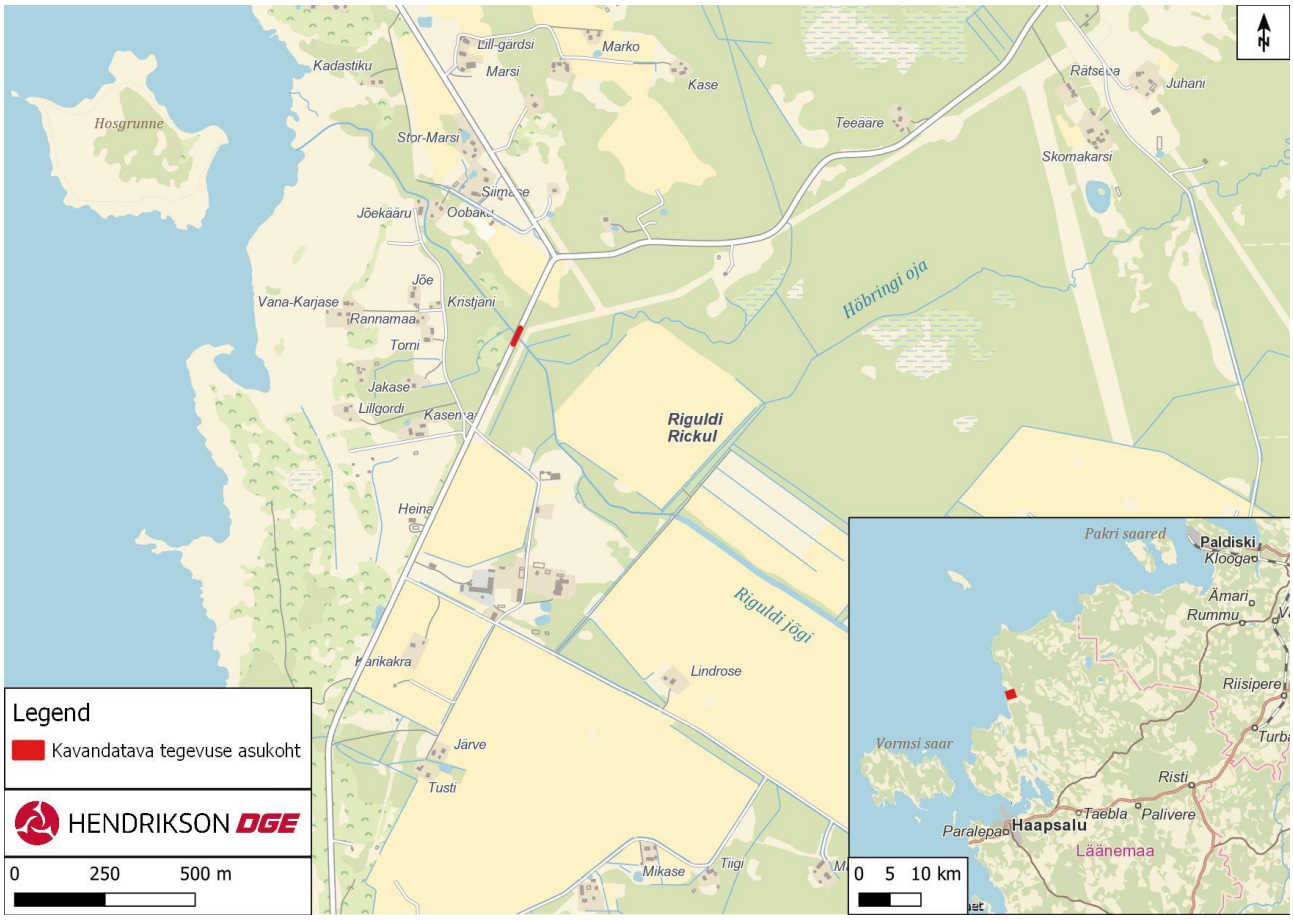
1. SISSEJUHATUS ..... 3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID ..... 4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS ..... 7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU ..... 11
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele ..... 11
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele ..... 12
4.3. Mõju kultuuriväärtustele ..... 13
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele ..... 13
4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus ..... 15
4.6. Jäätmekäitlus ..... 15
4.7. Avariiolukorrad ..... 16
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED ..... 17
LISA. FOTOD PROJEKTIALALT ..... 19

# 1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon riigimaantee nr 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee km 44,078 asuva Riguldi (382) silla rekonstrueerimise põhiprojekti koosseisu. Riguldi sild asub Lääne maakonnas Lääne-Nigula vallas Riguldi külas (vt 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 projekti seletuskirjast ja joonistest seisuga juuni 2025. Projektiala külastuse viis läbi Anni Kurisman (OÜ Hendrikson & Ko) 28.06.2025 (fotod projektialalt on lisatud aruande lisas). KMH eelhinnangut on täiendatud 2026. aastal, sisse on viidud looduskaitseseaduse 1. septembril 2026 jõustunud muudatus (vt täpsemalt ptk 4.4).




**Joonis 1** Kavandatava tegevuse asukoht. *Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025*

# 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.*

*§ 2[1] 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.*

*§ 2[2] 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 eelhinnangu selle kohta, kas järgmiste valdkondade tegevusel on oluline keskkonnamõju:*
*10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine;*
*18) vee erikasutus**

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu“[2] (edaspidi ka määrus nr 224) kehtestatud täpsustatud loetelu, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang 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, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöörderadade, tagasipöörde kohtade, 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.*

[1] https://www.riigiteataja.ee/akt/110102024009

[2] https://www.riigiteataja.ee/akt/127032024009

* Vee erikasutamise vajaklikkust otsustab Keskkonnaamet

*§ 15. Muud tegevusvaldkonnad*
*Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang tuleb anda järgmiste muude tegevuste korral:*
*8) selline tegevus, mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik, kuid mis võib üksi või koostoimes muu tegevusega eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala või kaitstavat loodusobjekti.*

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

Kavandatavad tööd kuuluvad KeHJS § 6 lõike 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) hulka. Lisaks on tegemist määruse nr 224 § 15 p 8 nimetatud tegevusega, kuna kavandatava tegevuse alal asub kaitstavate liikide (lõheliste) kudemis- ja elupaik. Lähtuvalt eeltoodust peab otsustaja andma eelhinnangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2, st KMH vajadus sõltub eelhinnangu tulemusest.

Vastavalt KeHJS:

*§ 6[1]. Eelhinnang*

*(1) eelhinnangu 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, 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 ilmneda võivat olulist ebasoodsat keskkonnamõju.*

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

*(3) Otsustaja annab käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2[1] nimetatud eelhinnangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõjust.*

*(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2[1] nimetatud eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega nr 31.[3]*

*§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine*

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

Käesolevat eelhinnangut on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel. Eelhinnangu aruande peatükkides 3-5 on info esitamisel lähtutud

[3] https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011

keskkonnaministri 16.08.2017 määruse nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“ (edaspidi ka määrus nr 31) nõuetest.

# 3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Käesoleva projekti eesmärkiks on riigitee nr 11230 Harju–Risti –Riguldi–Võntküla tee km 44,078 asuva olemasoleva Riguldi silla rekonstrueerimine ja liiklusohutuse tõstmine koos tee katendi ning muldkeha remondiga.

Riguldi sild üle Riguldi jõe on 1-avaline plaatsild pikkusega 5,8 m, vuukide vaheline kaugus 5,8 m. Sild on ehitatud 1961. aastal ja silla konstruktsioone arvestatavalt remonditud ei ole. 2023. aastal viidi läbi silla betoonpindade remont. Dokumentide ja fotode analüüs näitab, et suuremad kahjustused on saanud servapruss ja piirded. Sillal olemasolevad piirded ei vasta tänapäevastele nõuetele. Samuti on tee vertikaalprofiil silla asukohas väiksema tõusuga. Muldkeha toestamiseks on sillal betoonkoonused, mis suruvad muldkeha alumisi osi vastastikku laiali. Põikikonstruktsioon täidab samuti silla koonuste ülemiste osade toestamise funktsiooni. Põikikonstruktsioon on ankrute abil ühendatud koonustega. Olemasoleva silla telg ja tee telg lõikuvad 70° nurga all.

Projektilahendus näeb ette olemasoleva sillaavatäidise lammutamise ja uue avatäidise rajamise. Ehitusskeem ja silla konstruktsioonide tööpõhimõte jääb samaks. Uus avatäidis on arvutuslikult sama pikk kui olemasolev konstruktsioon.

Sõlme lahendus on muudetud ja kohandatud 4,0 meetri pikkuse üleminekuplaadi paigaldamiseks. Plaadi füüsiline pikkus ulatub kaldtugede siseseinast kaugemale. Avatäidise lõpp moodustab toetuskoha üleminekuplaadi paigalduseks.

Olemasolevad toed säilitatakse muutmata kujul. Pärast olemasoleva avatäidise eemaldamist remonditakse kaldtugede kahjustatud kohad kõrgtugeva betooniga.

Sillaava toestusala tuleb eemaldada ettevaatlikult ja säästlikult, et vältida olemasolevate kaldtugede kahjustamist. Vanade sillaelementide sattumine vette peab olema täielikult välistatud. Vajadusel tuleb paigaldada toestused silla sammaste omavahelise nihke vältimiseks.

Olemasolevad ankrud tuleb demonteerida ning nende asemele paigaldada uued 25 mm läbimõõduga ankrud, mis kinnitatakse keemilise liimiga.

Sillaava alumine osa, kuhu toetub üleminekuplaat, peab samaaegselt toetuma killustikalusele. Killustikalus pealesõiduplaadi alla tuleb tihendada minimaalselt 170 MPa.

Tööde hulka kuuluvad:

- Neopreenlindi kasutamine toetuslehena.
- Ankuru, mis ühendab sillaava ja kaldtoe, ümber paigaldatakse 30 mm siseläbimõõduga plasttoru; toru ja ankru vaheline ruum täidetakse montaaživahuga.
- Kaldtoe sisepinna ja sillaava alumise pinna vahele paigaldatakse 1 cm paksune vaheplaat.

Koonused kindlustatakse munakividega (mõõtmed 150 × 250 mm), mis asetatakse 100 mm paksusele betoonalusele.

Tugede ja tiibseinade sisepinnad kaetakse kaitsekattega. Alumine osa, mis paikneb muutuva veetaseme tsoonis, kaetakse kaitsematerjaliga „Nitocote“ või sellega samaväärse tootega. Ülemine osa töödeldakse materjaliga „Decguard“ või samaväärse lahendusega.

Isolatsiooniks kasutatakse membraantüüpi lahendust, näiteks „Termco Matacryl“ või sellele vastavat materjali.

Servapalk töödeldakse kahes kihis kattematerjaliga, mis kaitseb klooride mõju eest ja suurendab külmakindlust.

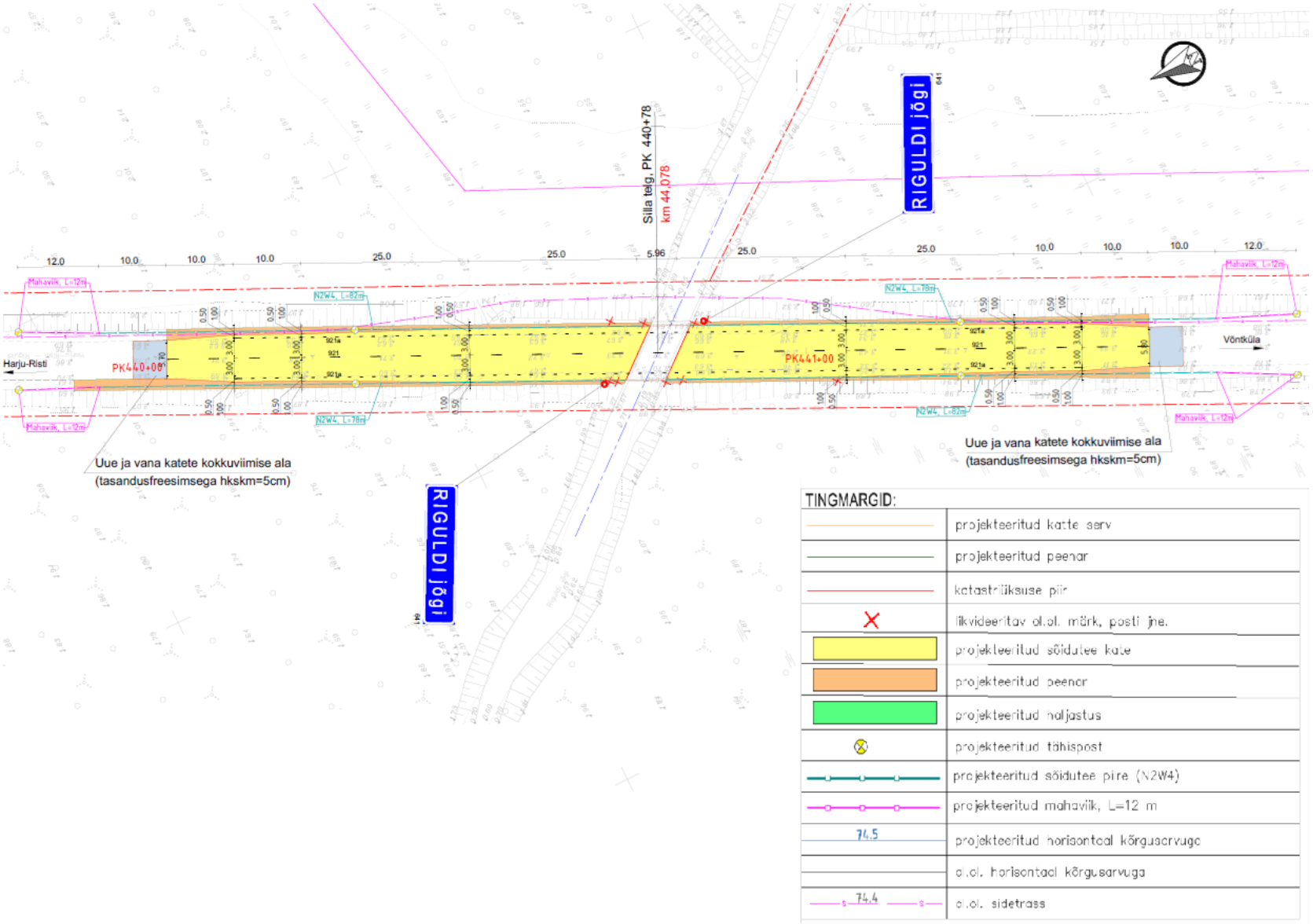
Kõikide tööde teostamisel rakendatakse tõhusaid keskkonnakaitsemeetmeid. Välditakse kasutatavate materjalide sattumist veekeskkonda.

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

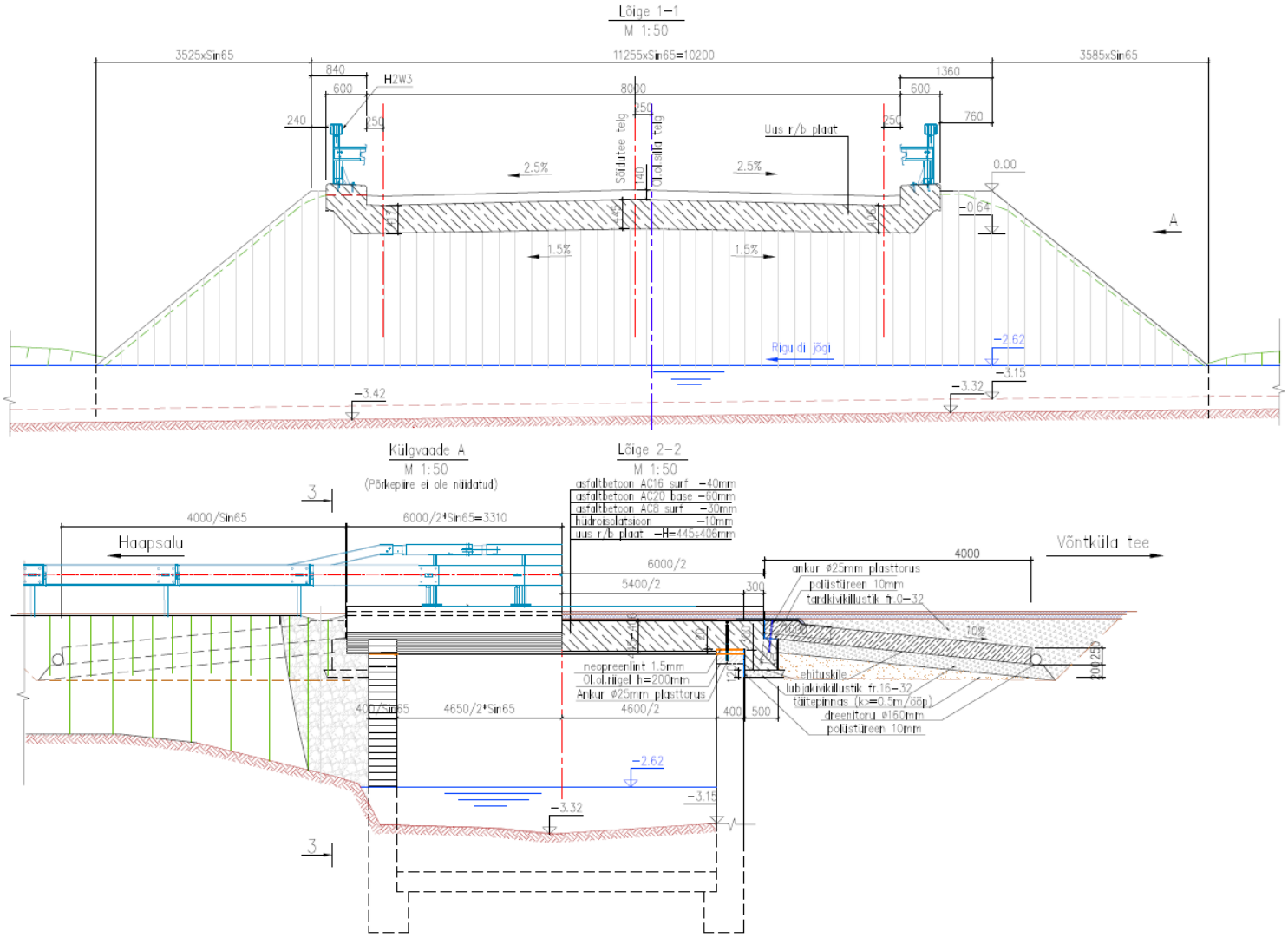
Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt munakivid). Projekti realiseerimiseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, mille avamise ja kasutamise

keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub.

Teetöödega 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. *Allikas*: *Riguldi silla rekonstrueerimise põhiprojekt. Insten Projekt OÜ, töö nr S25-14-1R, 05.06.2025*




**Joonis 3.2** Silla külgvaade; lõiked 1-1, 2-2. *Allikas: Riguldi silla rekonstrueerimise põhiprojekt. Insten Projekt OÜ, töö nr S25-14-1R, 05.06.2025*

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

Käesolevas eelhinnangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigimaantee nr 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee km 44,078 asuva Riguldi (382) silla rekonstrueerimise) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva taristu ja liikluse kogumõju. Projekti realiseerumisel pareneb käsitletaval lõigul liiklusohutuse tase, millel on keskkonnale (läbi õnnetuste ohu vähenemise) ka positiivne mõju.

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 eelhinnangus mõjude analüüsimisel on (eel)hinnatud ja arvesse võetud kõiki keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhinnangu 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 maakonnas Lääne-Nigula vallas.

Lääne maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud Vabariigi Valitsuse 18.07.2014 korraldusega nr 337[4]. Lääne maakonnaplaneeringu seletuskirjas on antud üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele, millega kavandatav tegevus on kooskõlas: *tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist, asustusstruktuurist, liikluskoormusest, tee-ehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliikluse vajadustest ning keskkonnahoiust.*

Lääne-Nigula valla üldplaneeringuga[5] on samuti seatud üldised liikuvuse ja liikluskorralduse põhimõtted, millega kavandatav tegevus on kooskõlas (nt *Lääne-Nigula vald on maaline kohalik omavalitsus, see tähendab, et suur osa inimesi elab väljaspool tihedat asustust ning igapäevategevuste (tööl käimine, hariduse omandamine, teenuste ja kaupade saamine) jaoks on vajalik eelkõige mootorsõidukitega liikumine*).

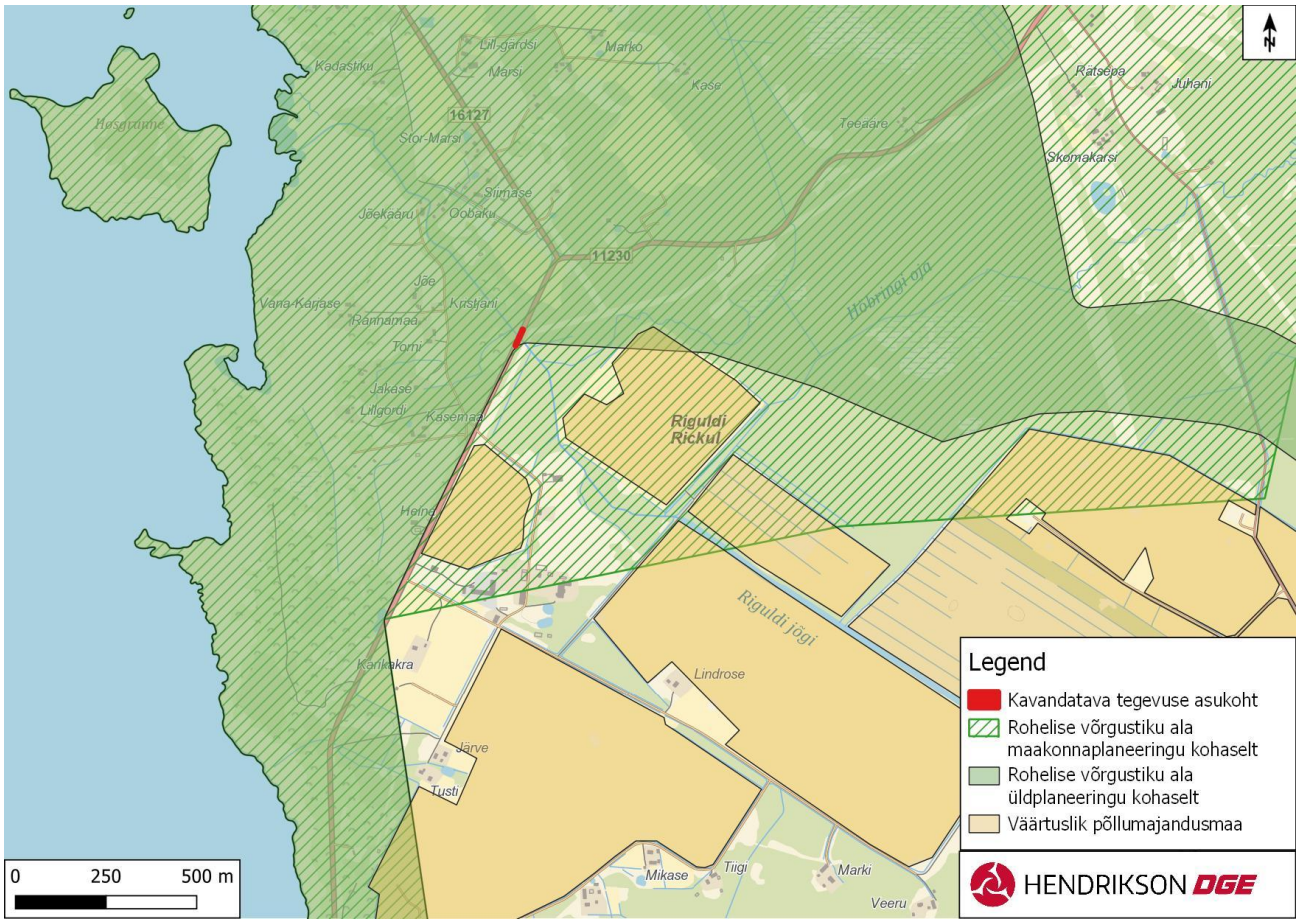
Lääne maakonnaplaneeringu ja Lääne-Nigula valla üldplaneeringu alusel jääb kavandatav tegevus rohelise võrgustiku alale, kuid projektiga ei nähta ette tegevusi, mis vähendaks rohevõrgustiku sidusust. Käesoleva projektiga teostatakse olemasoleva silla rekonstrueerimine. Projektiga ei ole ette näha olulise ebasoodsa mõju kaasnemist rohelisele võrgustikule.

Kokkuvõttes võib öelda, et kavandatav tegevus on maakonnaplaneeringus ja üldplaneeringus määratud üldiste eesmärkide ja suunistega kooskõlas.

Kavandatava tegevuse käigus ei ole vajalik teemaa-ala täiendav võõrandamine, mistõttu oluline mõju maakasutusele puudub.

[4] https://www.riigiplaneering.ee/laane-maakonnaplaneering-2030

[5] https://adr.novian.ee/laane-nigula_vald/dokument/6474091




**Joonis 4.1** Kavandatava tegevuse paiknemine rohelise võrgustiku ja väärtusliku põllumajandusmaa suhtes. *Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025*

## 4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

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

Lähim kaitsealune liik jääb kavandatavast tegevusest *ca* 290 m kaugusele. Tegemist on III kaitsekategooria kaitsealuse liigi, vingerjas (*Misgurnus fossilis*; KLO9123310), leiukohaga (vt joonis 4.4). Vingerjat ohustab elupaikade hävitamine maaparandus- ja kuivendustööde käigus ning veetaseme muutmine. Käesoleva projektiga ei toimu Riguldi jõe veetaseme muutmist, samuti ei nähta ette maaparandus- ega ka kuivendustöid. Kavandatav tegevus vingerja leiukohani ei ulatu ning vingerja leiukoht säilib olemasolevalt, mistõttu kavandataval tegevusel oluline ebasoodne mõju III kaitsekategooria kaitsealusele liigile puudub.

Keskkonnaministri 15.06.2004 määruse nr 73 „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu“[6] § 2 p 88 kohaselt on Riguldi jõgi Leidissoo peakraavi suudmest suubumiseni merre lõheliste kudemis- ja elupaigaks.

Keskkonnaamet on käesoleva projekti raames andnud oma 17.03.2025 kirjaga nr 6-2/25/4225-2 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles annab muuhulgas ka järgmised täiendavad tingimused:

- *Parim lahendus lõhilaste veekogule on, kui silla ehitusel/rekonstrueerimisel projekteeritakse tööd väljapoole jõge ning veesiseseid töid ei teostata. Juhul, kui selline lahendus ei ole võimalik, tuleb veesiseseid töid teostada võimalikult minimaalselt ning lühiajaliselt. Ehitustööd tuleb kavandada suvisel madalveeperioodil ja väljapoole lõhilaste tundlikku aega, milleks on 01.06-15.09.*

[6] https://www.riigiteataja.ee/akt/127062022011

- *Koostatavas projektis tuleb selgelt välja tuua, kas võrreldes olemasolevaga muutub veekogu ristlõike pindala. Riguldi jões ei tohi tööde teostamisega jõepõhja muuta, kahjustada ega tekitada paisutusi, sh jõe ristlõiget vähendada, mille tulemusel halveneb lõhilaste kudeala, sh 2018. a rajatud koelmu, mis asub silla lähistel allavoolu. Tööde teostamisel tuleb vältida setete allavoolu kandumist.*
- *Projektiga tuleb lahendada ka jõe ajutise voolamisega seotud küsimused tööde teostamise perioodil, juhul kui on vajalik vee töötsoonist möödajuhtimine. Vee-elustiku elutingimuste säilitamiseks ehitustööde ajal tuleb vee töötsoonist möödajuhtimisel tagada ökoloogiline miinimumvooluhulk jõe osas, kus otseselt ehitustöid ei tehta. Ökoloogiline miinimumvooluhulk on vooluveekogu vooluhulk, mis tagab ökosüsteemi toimivuse . Sild ei tohi tekitada paisutust ega rändetõket vee-elustikule. Riguldi jõgi peab pärast ehitustöid jääma võimalikult looduslikuks. Jõe veerežiimi ei ole lubatud muuta. Rajatis ei tohi veevoolu aeglustada ega kiirendada.*

Käesoleva projekti raames vees töid ei teostata. Juhul, kui tuleb vajadusel vett mööda juhtida, siis toimub see lühiajaliselt kanali keskele paigaldatava *ca* 0,6-1,0m truubi kaudu. Maantee nõlvad kindlustatakse munakividega kuni vee piirini. Töid teostatakse madalvee perioodil ning veerežiimi ei muudeta. Veekogu ristlõige pindala ei muutu, toimub olemasoleva silla betoonpindade remont. Setete allavoolu kandmist välditakse, vajaduse paigaldatakse võrgud.

Ülal toodud põhimõtteid (sh Keskkonnaameti tingimusi) järgides ei ole põhjust eeldada kaitsealustele liikide olulist ebasoodsat mõju.

## 4.3. Mõju kultuuriväärtustele

Kultuurimälestiste registri[7] andmetel ei jää kavandatava tegevuse lähedusse kultuurimälestisi. Lähim ehitismälestis, Riguldi mõisa sepikoda (reg nr 15568), jääb kavandatavast tegevusest *ca* 480 m kaugusele ehk projekti mõjualast välja (vt joonis 4.4).

Kavandatava tegevuse lähedusse ei jää samuti pärandkultuuri objekte. Lähimad pärandkultuuri objektid (Sigala (reg nr 520:PNL:002), Mälestusrist (reg nr 520:HAT:001), Riguldi baptisti palvemaja (reg nr 520:KUL:005), Riguldi sild (reg nr 520:KIS:001)) jäävad kavandatavast tegevusest *ca* 400-500 m kaugusele ehk samuti mõjualast välja (vt joonis 4.4).

Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu ja kaugust kultuuriväärtustest ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju kultuurimälestistele ega pärandkultuuri objektidele.

## 4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele

Riguldi sild ületab Riguldi jõge (VEE1103900). Riguldi jõgi on avalikult kasutatav veekogu, mille osas kehtivad järgmised piirangud: veekaitsevöönd 10 m, ehituskeeluvöönd 50 m ning piiranguvöönd 100 m. (Eelhinnangu koostamise ajal, 2025 aastal,) ehituskeeld ei laienenud looduskaitseseaduse § 38 lg 5 kohaselt üldplaneeringuga kavandatud sillale (p 9) ja avalikult kasutatavale teele (p 10). Antud juhul on tegemist olemasoleva tee ja sillaga (mis kajastub ka üldplaneeringus), seega konflikti ehituskeeluvööndiga antud juhul ei teki.

Alates 01.09.2026 jõustus looduskaitseseaduse[8] uus redaktsioon, mille § 38 lg 5 p 8 ja 9 kohaselt võib Keskkonnaameti nõusolekul lubada väljaspool linna kui asustusüksust, alevit või alevikku ja kohaliku omavalitsuse nõusolekul linnas asustusüksusena, alevis või alevikus ehituskeeluvööndisse ehitada muuhulgas silda ja avalikult kasutatavat teed.

Juhul, kui tööde teostamiseks on vajalik puude ja põõsaste eemaldamine Riguldi jõe veekaitsevööndis, **on puu- ja põõsarinde raieks vajalik Keskkonnaameti nõusolek (VeeS § 119 p 2)**.

[7] https://register.muinas.ee/

[8] https://www.riigiteataja.ee/et/akt/109072026047

Riguldi jõgi kuulub riigi poolt korras hoitavad ühiseesvoolude hulka (5110390020000/001). Maa- ja Ruumiamet (edaspidi ka MaRu) on käesoleva projekti raames andnud oma 07.03.2025 kirjaga nr 8-1/25-010/3425-1 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles annab muuhulgas ka järgmised täiendavad tingimused:

- *Projekti rakendamine peab tagama maaparandussüsteemi ühisveevoolu toimimise peale rajatise rekonstrueerimist ning sellega seotud kommunikatsioonide välja ehitamist (MaaParS § 47 lg 6).*
- *Ehitamisel maaparandussüsteemi toimimist mõjutavad muudatused projektis tuleb kooskõlastada MaRu-ga (MaaParS § 50 lg 1).*
- *Ehitusluba või ehitusteatis esitada MaRu lääne regioonile kooskõlastamiseks.*

Projekti elluviimisel tuleb nimetatud tingimustega arvestada.

Sademevesi juhitakse sama jõesängi läbi nõlvas olevate rennide kaudu. Teelt ärajuhitav sademevesi sisaldab heljumit, naftaprodukte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas[9]. Käesoleva teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus oli teeregistri 2024. aasta andmetel 1148 autot/ööpäevas (sõidu- ja pakiautod 92%, autorongid 6% ning veoautod ja autobussid 2%). Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on oluliselt väiksem kui eelmainitud soovituslik piirmäär, pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust käesolevalt teelt ära juhitava sademevee tulemusena.

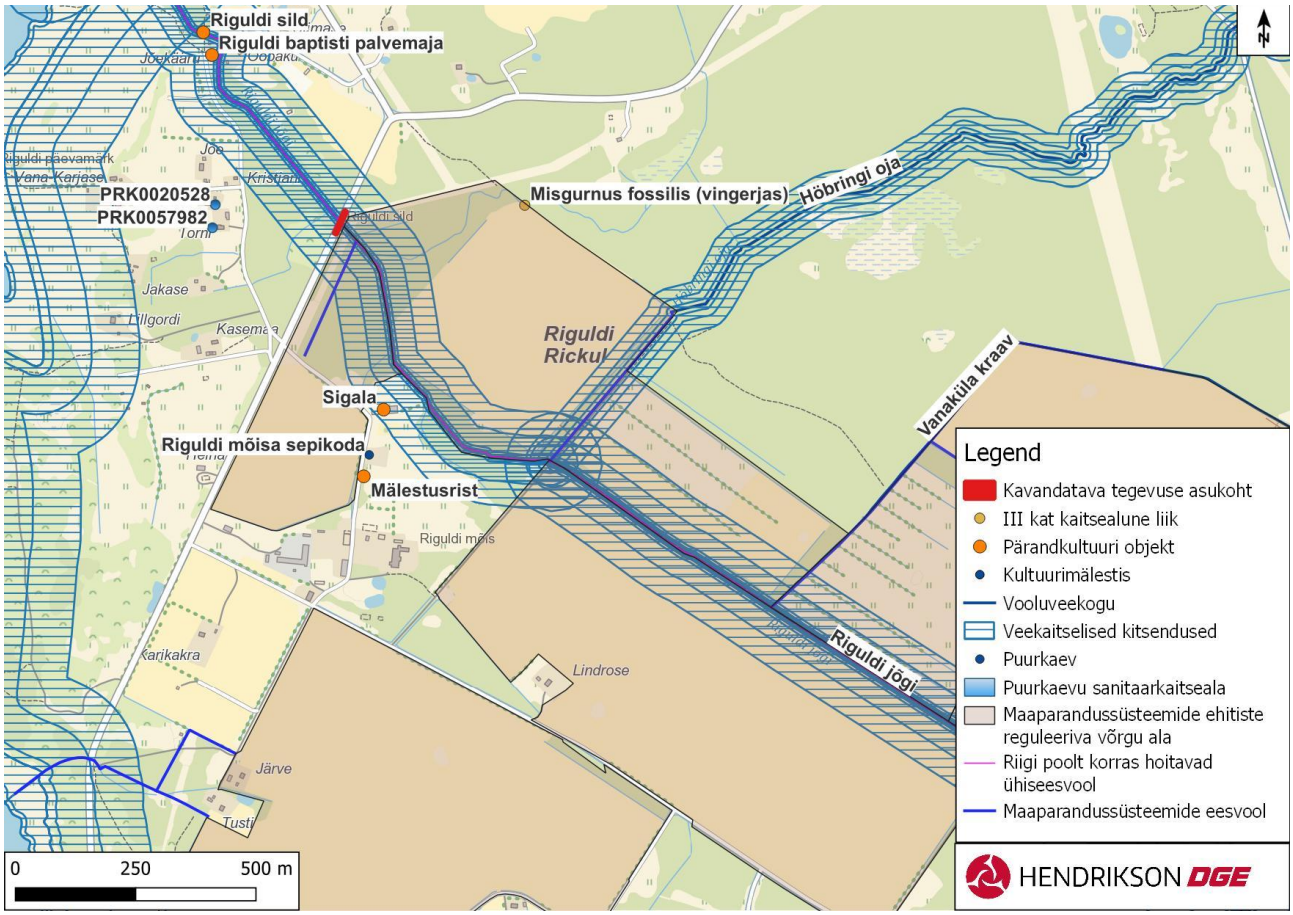
Keskkonnaportaali[10] andmete alusel ei jää kavandatava tegevuse vahetusse lähedusse puurkaevusid. Lähimad puurkaevud PRK0057982 ja PRK0020528 jäävad kavandatavast tegevusest *ca* 250-260 m kaugusele ehk mõjupiirkonnast välja.

Projekti elluviimisel tuleb tööde käigus tähelepanu pöörata ka üldistele veekaitsemeetmetele. Ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitusetegevus 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 jõest kaugemale kui 50 m. Juhul, kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine jõele lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja põhjavette.

Ülal kirjeldatud leevendavaid põhimõtteid järgides ei ole kavandatava tegevuse elluviimisel alust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist pinna- või põhjaveele.

[9] https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas

[10] https://keskkonnaportaal.ee/




**Joonis 4.4** Kavandatava tegevuse paiknemine kaitsealuste liikide, kultuurimälestiste, pärandkultuuri objektide ja veekaitseliste kitsenduste suhtes. Aluskaart: *Maa- ja Ruumiamet 2025*

## 4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Sillale lähim registreeritud elu- või ühiskondlik hoone (ETAK ID 21015) asub kavandatavast tegevusest *ca* 240 m kaugusel. Kuna antud maanteel ei ole tegemist suurte liiklussagedustega (1148 autot/ööpäevas), ei ole tee kasutusetapis põhjust eeldada ülenormatiivse müra, vibratsiooni ja õhusaaste esinemist tundlike objektide juures.

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusaegsed müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel elamualadel ajavahemikul 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud II mürakategooria tööstusmüra normtaset.[11] Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

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).

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

## 4.6. Jäätmekäitlus

Silla rekonstrueerimisel tuleb jäätmekäitlus korraldada vastavalt jäätmekäitlust reguleerivatele õigusaktidele, sh arvestada jäätmeseadusest[12], keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud

[11] https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002

[12] https://www.riigiteataja.ee/akt/131122024007

liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“[13] ning Lääne-Nigula valla jäätmehoolduseeskirjast[14] tulenevate nõuetega.

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb ehitamise etapis jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul ka tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus. Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt eelnevalt viidatud kehtivatele õigusaktidele.

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 pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.

## 4.7. Avariiolukorrad

Ehitusperioodil tuleb avariiolukordade 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.

[13] https://www.riigiteataja.ee/akt/119102023012

[14] https://www.riigiteataja.ee/akt/404072023004

# 5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigimaantee nr 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee km 44,078 asuva Riguldi (382) silla rekonstrueerimise põhiprojekti keskkonnamõjude eelhinnang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6[1] ja määruses nr 31[15] esitatud tingimustest. Eelhinnangus 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.

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

- Juhul, kui tööde teostamiseks on vajalik puude ja põõsaste eemaldamine Riguldi jõe veekaitsevööndis, on puu- ja põõsarinde raieks vajalik Keskkonnaameti nõusolek (VeeS § 119 p 2).
- Parim lahendus lõhilaste veekogule on, kui silla ehitusel/rekonstrueerimisel projekteeritakse tööd väljapoole jõge ning veesiseseid töid ei teostata. Juhul, kui selline lahendus ei ole võimalik, tuleb veesiseseid töid teostada võimalikult minimaalselt ning lühiajaliselt. Ehitustööd tuleb kavandada suvisel madalveeperioodil ja väljapoole lõhilaste tundlikku aega, milleks on 01.06-15.09.
- Riguldi jões ei tohi tööde teostamisega jõepõhja muuta, kahjustada ega tekitada paisutusi, sh jõe ristlõiget vähendada, mille tulemusel halveneb lõhilaste kudeala. Tööde teostamisel tuleb vältida setete allavoolu kandumist.
- Projektiga tuleb lahendada ka jõe ajutise voolamisega seotud küsimused tööde teostamise perioodil, juhul kui on vajalik vee töötsoonist möödajuhtimine. Vee-elustiku elutingimuste säilitamiseks ehitustööde ajal tuleb vee töötsoonist möödajuhtimisel tagada ökoloogiline miinimumvooluhulk jõe osas, kus otseselt ehitustöid ei tehta. Ökoloogiline miinimumvooluhulk on vooluveekogu vooluhulk, mis tagab ökosüsteemi toimivuse. Sild ei tohi tekitada paisutust ega rändetõket vee-elustikule. Riguldi jõgi peab pärast ehitustöid jääma võimalikult looduslikuks. Jõe veerežiimi ei ole lubatud muuta. Rajatis ei tohi veevoolu aeglustada ega kiirendada (vt täpsemalt ptk 4.2).
- Projekti rakendamine peab tagama maaparandussüsteemi ühisveevoolu toimimise peale rajatise rekonstrueerimist ning sellega seotud kommunikatsioonide välja ehitamist (MaaParS § 47 lg 6).
- Ehitamisel maaparandussüsteemi toimimist mõjutavad muudatused projektis tuleb kooskõlastada MaRu-ga (MaaParS § 50 lg 1).
- Ehitusluba või ehitusteatis esitada MaRu lääne regioonile kooskõlastamiseks.
- Ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitusetegevus 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 jõest kaugemale kui 50 m. Juhul, kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine jõele lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja põhjavette.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusaegsed müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel elamualadel ajavahemikul 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud II mürakategooria tööstusmüra normtaset. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb samuti vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.

[15] https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011

- Silla rekonstrueerimisel tuleb jäätmekäitlus korraldada vastavalt jäätmekäitlust reguleerivatele õigusaktidele, sh arvestada jäätmeseadusest, keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ ning Lääne-Nigula valla jäätmehoolduseeskirjast tulenevate nõuetega. Tööde teostajal on kohustus säilitada kõik dokumendid, mis tõendavad jäätmete nõuetekohast kogumist, käitlemist või üleandmist jäätmekäitlejale.
- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb ehitamise etapis jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus. Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt eelnevalt viidatud kehtivatele aktidele.
- 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 pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.
- Ehitusperioodil tuleb avariiolukordade 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.

# Lisa. Fotod projektialalt



**Foto 1** Vaade Riguldi sillale



**Foto 2** Vaade rekonstrueeritavale maanteelõigule ja Riguldi sillale



**Foto 3** Vaade Riguldi jõele



**Foto 4** Vaade Riguldi sillalt Riguldi jõele