

Riigitee nr 23198 Ala – Taagepera – Raiksilla km 2,63-2,96 asuva lõigu rekonstrueerimise ja km 2,753 asuva Mõisa silla põhiprojekt

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 22004351

Tartu-Tallinn 2023

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht (litsents: KMH0162)



HENDRIKSON & KO

Raekoja plats 8
51004 Tartu
tel +372 740 9800

Maakri 29
10145 Tallinn
tel +372 617 7690

Hendrikson & Ko
www.hendrikson.ee
hendrikson@hendrikson.ee

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID.....	5
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	8
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNA-MÕJU	13
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	13
4.2. Mõju kaitstavatele loodusobjektidele.....	14
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	15
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	17
4.5. Müra, vibratsioon ja õhukvallteet	18
4.6. Valgusreostus.....	19
4.7. Jäätmekäitlus	19
4.8. Avariolukorrad	20
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	21

1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnavalane konsultatsioon riigitee nr 23198 Ala – Taagepera – Raiksilla km 2,63-2,96 asuva lõigu rekonstrueerimise ja km 2,753 asuva Möisa silla põhiprojektile. Kavandatav tegevus paikneb Valga maakonnas Tõrva vallas Taagepera külas (joonis 1.1).

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

Kavandatava tegevuse kirjeldamisel ning hinnangu andmisel on aluseks Selektor Projekt OÜ poolt koostatud projekti seletuskiri ja projekti joonised seisuga detsember 2022.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht on tähistatud sinise joone ning oranži ringiga.
Projekti tehnilise kirjelduse Lisa 2. Projekteeritava lõigu asukoha skeem

2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTIID

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

§ 3. Keskkonnamõtju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõtju hinnatakse, kui:

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

§ 2¹ Keskkonnamõtju

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

§ 2² Oluline keskkonnamõtju

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

§ 6. Olulise keskkonnamõtjuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõtjuga tegevus on:

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

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

10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine;

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määrusega nr 224 kehtestatud täpsustatud loetelu „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõtju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“².

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/103012022010>

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

Vastavalt VV määrusele:

§ 11. Vee erikasutus³

Keskkonnamõtju hindamise vajalikkuse eelhinnang tuleb anda vee erikasutuse valdkonda kuuluvate järgmiste tegevuste korral:

5) silla rajamine, kui selle tagajärjel muutub veekogu ristlõike pindala;

7) veekogu süvendamine või veekogusse tahkete ainete kaadamine alates mahust 100 kuupmeetrit, välja arvatud keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktides 17 ja 17¹ nimetatud juhtudel;

§ 13. Infrastruktuuri ehitamine

Keskkonnamõtju 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, pöördetadade, tagasipöördetadade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul;

§ 15. Muud tegevusvaldkonnad

Keskkonnamõtju 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 kavandatud tegevus KeHJS § 6 lõikes 1 loetletud tegevuste hulka, mille puhul KMH on kohustuslik selle vajadust kaalumata.

Antud juhul on tegu „infrastruktuuri ehitamise või kasutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10), aga VV määruse nr 224 §13 p 8 täpsustatud juhtude alla tegevus ei kuulu. Küll aga on tegu VV määruse nr 224 §15 p 8 tegevusega, kuna projektiala jääb osaliselt looduskaitse aluse Taagepera mõisa pargi alale.

Seega peab otsustaja andma eelhinnangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõtju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2. Sellest tulenevalt sõltub KMH vajadus eelhinnangu tulemusest.

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhinnang

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

³ Vee erikasutamise vajalikkuse üle otsustab Keskkonnaamet.

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.⁴*

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

(2²) *Enne käesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 2¹ viidatud tegevuse keskkonnamõju hindamise vajalikkuse üle otsustamist peab otsustaja küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhindangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.*

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

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

⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/118082017003>

3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

Vastavalt tehnilisele kirjeldusele on projekti eesmärgiks riigitee 23198 km 2,63-2,96 asuva lõigu rekonstrueerimine (sh bussipeatus, olemasolevad ristmikud ja mahasõidud, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendite asendamine jmt) ning km 2,753 asuva olemasoleva Möisa silla asemele uue silla rajamine, mis võtab vastu tänapäevaseid liikluskoormusi ja vastab liiklusohutusnõuetele.

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus ja paekivi). 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. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub. Energiamahukuse osas on tegemist tavapärase tee-ehitusega, mille energiakulu ei põhjusta olulisi ebasoodsaid mõjusid.

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

Alljärgnevalt on esitatud kavandatava tegevuse detailsem kirjeldus, vastavalt projekti seletuskirjale ja joonistele.

Asendiplaani lahendus (joonis 3.1)

Projekteeritud tee jälgib olemasolevat muldkeha ja teemaa kinnistu piire.

Trassi alguses on projekteeritav katend viidud sujuvalt kokku olevaga. Olev katend on 5,7 m laiune, projekteeritud katend 6,0 m.

PK 00+10 ristub riigimaantee varem kohaliku omavalituse tellimusel projekteeritud jalgteel projektlahendusega, mis on antud hetkel veel välja ehitamata.

PK 26+95 on projekteeritud vasakul Männi kinnistu oleva mahasõidu rekonstrueerimine, vastavalt tüüplahendusele.

PK 27+55 on kavandatud oleva Möisa silla rekonstrueerimine. Silla ja kõrge mulde tõttu on sõiduteele projekteeritud pörkepiirded. Silla kõrvale on kavandatud Päästeametile külmumise vastane veevõtukoht, teenindusega sillalt, mis on Päästeameti esindajaga eelnevalt kooskõlastatud lahendus.

PK 27+80 on projekteeritud vasakul Porgandi kinnistu oleva mahasõidu rekonstrueerimine, vastavalt tüüplahendusele. Lisaks on kavandatud kinnistust äralõige.

PK 27+80 on projekteeritud paremale Vesikijärve kinnistu oleva mahasõidu rekonstrueerimine, vastavalt tüüplahendusele.

Olevate kiviaedade säilitamisega projektalal on võimalusel arvestatud. Samuti on arvestatud võimalusel oleva kõrghaljastuse säilitamisega, kuid osaliselt tuleb puid likvideerida, et tagada minimaalne vaba ruum.

PK 28+10 on kavandatud oleva kivist truubi rekonstrueerimine.

PK 28+55 on projekteeritud vasakule kohaliku Taagepera – Tundre tee ristmiku rekonstrueerimine. Ristmiku parameetrid on valitud analoogsed olevale.

PK 28+70 on kavandatud olev bussipeatuse paviljon säilitada. Bussile on kavandatud 2,5 m laiune tasku. Olemasoleva bussipaviljoni ja bussitasku vaheline ooteala on ettenähtud asfalteerida vastavalt TRAM juhisele.

PK 29+20 on projekteeritud paremale Veski kinnistu oleva mahasõidu rekonstrueerimine, vastavalt tüüplahendusele.

PK 29+25 on projekteeritud vasakule Taagepera mõis kinnistu oleva mahasõidu rekonstrueerimine, vastavalt olevatele katendi parameetritele.

PK 29+35 ristub riigimaantee varem kohaliku omavalituse tellimisel projekteeritud jalgte projektlahendusega, mis on antud hetkel veel välja ehitamata.

PK 29+45 on projekteeritud paremale Lossivärava kinnistu oleva mahasõidu rekonstrueerimine, vastavalt tüüplahendusele.

PK 29+65 on projekteeritud vasakule Taagepera mõis kinnistu oleva mahasõidu rekonstrueerimine, vastavalt tüüplahendusele.

Projektala lõpus on projekteeritud 6,0 m laiune katend viidud sujuvalt kokku oleva 4,55 m laiuse katendiga.

Vertikaalplaneering

Tee vertikaali projekteerimisel on arvestatud oleva katendi, mulde ja ümbritseva maapinna kõrgustega ja sademevee ärajuhtimise võimalustega. Üldiselt on sademeveed kavandatud juhtida kalletega katendilt teed ümbritsevatele haljasaladele. Tee mullet ümbritseva maapinna kõrgusi ei ole kavandatud muuta. Projekteeritud katend ja pikiprofiil on vajadusel ja võimalusel kavandatud olevast madalamale sh arvestades piirnevate kinnistute mahasõitude mõistliku pikikalde tagamise võimaldamisega.

Haljasaladel tuleb tagada maapinna kalle tee katendist eemale, et vältida lompide teke katendil või teepeenral – üsna tihti on põhjuseks üleliigse mitesobiliku pinnase laiali planeerimine teemaale, mille tulemusel tõstetakse olevat maapinda ja takistatakse seeläbi vete eemale juhtimist ja selline tegevus ei ole lubatud!

Sõidutee on projekteeritud kahepoolse põikkaldega 2,5%. Kurvides, kus on projekteeritud viraaž, on maksimaalne viraaži kalle 4,0%.

Veeviimariid

Projektalal puudub olev sademevee kanalisatsiooni torustik.

Sademeveed on juhitud teed ümbritsevale haljasalale või eesvooludesse (kraav, Õhne jõgi). Kivist truubi kohal paikneb ca 10m pikkune dreentoru, mis suunab sademeveed teemaale jäävale haljastatud nõlvale. Mõisa sillal olevad veeviimariid juhivad kattepeale sademevee Õhne jõkke.

Projekталal on PK 8+10 riigimaantee all on kivist truup, mis on kavandatud rekonstrueerida.

Tänavavalgustuse ümbertõstmine

Projekталal paikneb olev tänavavalgustus, mis kuulub Tõrva vallavalitsusele.

Oleva riigitee rekonstrueerimise projektlahendusest tulenevalt on vajalik oleva teevalgustuse osaline ümbertõstmine.

Mõisa silla plaanilahendus (joonis 3.2)

Mõisa silla asukohas nähakse teelõigu rekonstrueerimisega ette tee telje nihutust ca 1...1,5 m, ning plaanikõveriku suurendamist liiklusohutuse tagamiseks.

Projekteeritav Mõisa sild paikneb plaanikõveral raadiusega 100 m, mis vastab projektkiirusel 50 km/h ja 4,0% ühepoolse põikkalde korral tasemel ERANDLIK.

Ristlõike lahendus

Silla ristlõige koostatud vastavalt lähteülesandele:

- Sõidutee gabariit 7,0 m
- Sõiduraja laius 5,0 m
- Kindlustatud peenar sillal 1,0 m
- Servapruss 0,6 m

Vertikaallahendus

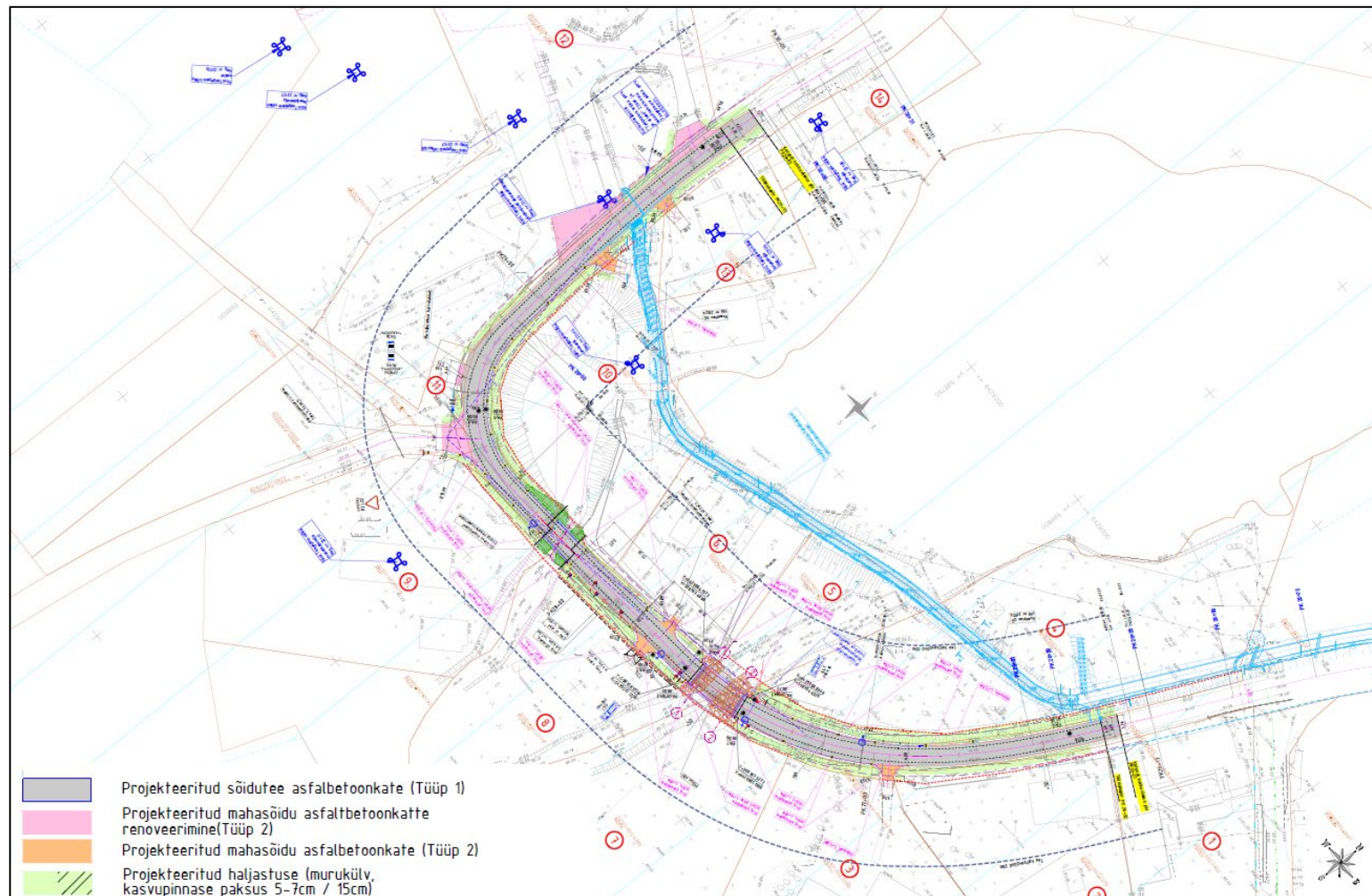
Mõisa silla asukohas langetatakse teeprojektiga pikiprofiili ca 15..20 cm optimeerimaks tee-ehituse mahtusid ning võimaldamaks mahasõidutega ligipääsu ümbritsevatele kruntidele. Sõidutee vertikaallahendust iseloomustab 1% pikikalle ja 4% viraaž tulenevalt silla paiknemisel plaaniraadiusel.

Vetejuhtimine (truubid, kraavid)

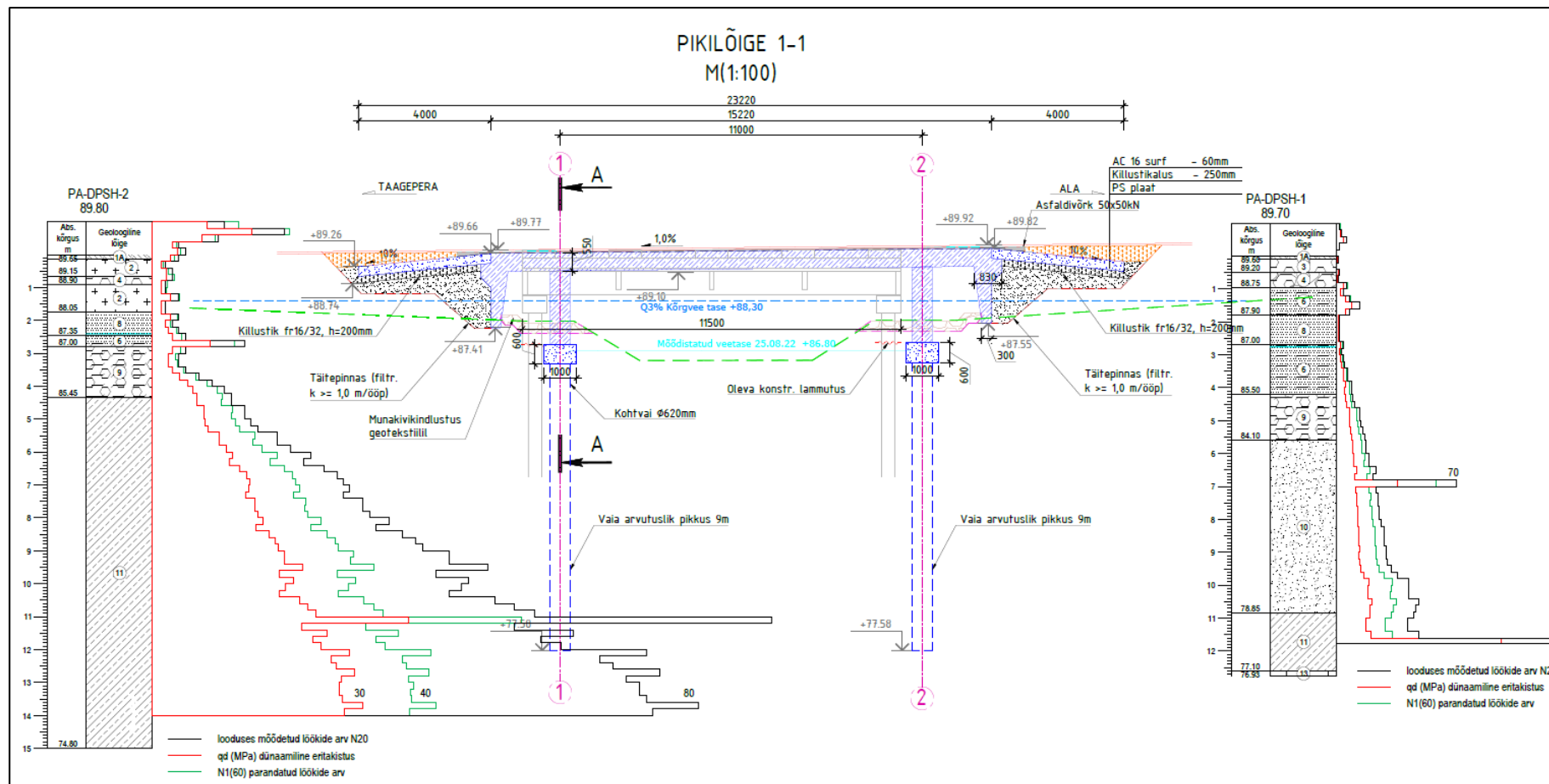
Silla rekonstrueerimisprojekti kontekstis antud Mõisa silla teelõigul täiendavalt teekraave ei projekteerita.

Ehitusaegne vetejuhtimine kaldakindlustuse rajamiseks kooskõlastada Tellijaga ehitustehnoloogiliste võtetega Tööprojekti raames.

Käesoleva projektiga veekogus ehitustegevusi ette ei nähta.



Joonis 3.1 Asendiplaan. Allikas: Riigitee nr 23198 Ala-Taagepera-Raiksilla km 2,63-2,96 asuva lõigu rekonstrueerimise ja km 2,753 asuva Mõisa silla põhiprojekt.



Joonis 3.2 Rajatava silla vaade. Allikas: Riigitee nr 23198 Ala – Taagepera – Raiksilla km 2,753 asuva Möisa silla ehituse põhiprojekt

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

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (T23198 Ala – Taagepera – Raiksilla km 2,63-2,96 asuva lõigu rekonstrueerimise ja km 2,753 asuva Mõisa silla põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata sillal ja sõiduteel juba olemasoleva liikluse kogumõju. Kuna on tegemist olemasoleva maantee ja sillaga, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. Projektiga parandatakse antud kohas liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil, läbi õnnetuste ohu vähendamise, looduskeskkonnale ja inimese tervisele ka soodne mõju.

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

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

4.1. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOSSED ASJAKOHASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA, MÕJU MAAKASUTUSELE

Projektiala asub Valga maakonnas Tõrva vallas (haldusreformi järgne), kus haldusterritoriaalse korralduse muutmise tulemusena moodustunud Tõrva valla üldplaneeringu kehtestamiseni kehtivad ühinenud Tõrva linna, Põdrala, Hummuli, Puka, Vihula ja Helme valla üldplaneeringud nendel territooriumidel, kus need enne ühinemist kehtestati. Haldusreformi eelselt asus projektiala endises Helme vallas, mille üldplaneering kehtestati 2009. aastal. Üldplaneeringus ning maakonnaplaneeringus ei ole suuniseid, mis otseselt käsitleks kavandatavat tegevust (tee rekonstrueerimine, olemasoleva silla asendamine). Planeeringute kontekstis on tegemist olemasoleva tee ja olemasoleva sillaga. Kavandatav tegevus toimub teemaa piirides ja ka oluline mõju maakasutusele puudub.

Endise Helme valla üldplaneeringu ning Valga maakonnaplaneeringu alusel ei jää kavandatav tegevus roheline võrgustiku aladele, kuid jääb väärtusliku maastiku alale. Aga arvestades projektiga kavandatavat tegevust (olemasoleva teelõigu ning silla rekonstrueerimine teemaa piirides), võib öelda, et projektiga ei ole ette näha olulise ebasoodsa mõju kaasnemist väärtuslikule maastikule.

4.2. MÕJU KAITSTAVATELE LOODUSOBJEKTIDELE

Lähim Natura 2000 võrgustikku kuuluv ala, kuuluv Tüdre loodusala (RAH0000237) jääb rekonstrueeritavast teelõigust ca 2 km kaugusele. Mõju sellele puudub.

EELIS andmetel paikuvad kavandatava tegevuse lähistel II kategooria kaitsealuste nahkhiirte – põhja-nahkhiire (KLO9115655, KLO9113935), pruun-suurkõrva (KLO9113937), veelendlase (KLO9113936), suurvidevlase (KLO9115816) ja pargi-nahkhiire (KLO9115862) leiukohad (vt joonis 4.1).

Vastavalt „Nahkhiirlaste kaitse tegevuskavas“ loetletud ohuteguritele on nahkhiirte üheks hukkumise põhjuseks liiklus. Nahkhiirte liikluses hukkumise mõju täpset ulatust on vähestest uuringutest tulenevalt raske hinnata. Küll aga on tõenäoliselt tegemist ainsa suureneva ohuga, sest üldiselt teedevõrgustik tiheneb ja sõidukite kiirus suureneb. Antud juhul toimub projektiga ette nähtud tegevus juba olemasoleval teelõigul ning sillal. Täiendavalt on projektialal kiirusepiirang 50 km/h ning ja liiklussagedus teel pole suur (vastavalt Transpordiameti 2021. a loendusandmetele oli liikluskoormuseks teelõigul 36 sõidukit ööpäevas (sõiduaudod 96%; veoautod/autobussid 4%) ning 2020. a loendusandmetel 35 sõidukit ööpäevas). Seega võib öelda, et projekti elluviimise järgselt ei kaasne liiklusest tingitud olulist muutust nahkhiirte elutingimustele.

Teiseks nahkhiirte ohuteguriks on „Nahkhiirlaste kaitse tegevuskavas“ nimetatud valgusreostust. Öine liiga intensiivne valgustus (parkides, kõnniteedel ja mujal, eriti talvitumispaikade sissepääsude ja varjupaikade juures) on nahkhiirtele häiriv ja nad väldivad liigvalgustatud piirkondi. Kui tugev valgustus tekitab nahkhiirte kolooniate sissepääsuavade lähedale, võib see ligi meelitada röövlind, kes nii lihtsa vaevaga nahkhiiri püüda saavad. Et vältida valgustuse ebasoodsat mõju nahkhiirtele, tuleks tee lähedal paikneva elupaiga piirkonnas kasutada madalama asetusega nõrku lampe, mis valgustavad piisavalt inimeste jalgrada, aga mitte nahkhiirte elupaikadeks olevaid puude võrasid, eemalolevaid pöösaid ja hooneid (vt ka ptk 4.6).

Andmebaasi EELIS andmetel paikneb kavandatav tegevus vähesel määral kaitsealusel alal – Taagepera mõisa park (KLO1200171). Vastavalt kaitsealuste parkide, arboretumite ja puistute kaitse-eeskirjale ⁵ on pargi kaitse-eesmärk ajalooliselt kujunenud planeeringu, dendroloogiliselt, kultuurilooliselt, ökoloogiliselt, esteetiliselt ja puhkemajanduslikult väärtusliku puistu ning pargi- ja aiakunsti hinnaliste kujunduselementide säilitamine koos edasise kasutamise ja arendamise suunamisega. Täiendavalt on kaitse-eeskirjade alusel pargi valitseja (Keskkonnaameti) nõusolekuta pargis keelatud: puuvõrade või pöösaste kujundamine ja puittaimestiku raie, projekteerimistingimuste andmine ning katastriüksuse kõlvikute piiride ja sihtotstarbe muutmine.

Keskkonnaamet on käesoleva projekti raames andnud oma 28.01.2022 kirjaga nr 6-2/22/1154-2 arvamuse ka projekteerimistingimuste eelnõule, milles ütleb muuhulgas järgmist:

Lähteülesande alusel ehitatakse uus Mõisa sild, mis ületab Öhne jõge. Öhne jõgi ei kuulu tööde piirkonnas nn lõhejõgede koosseisu. Siiski on oluline jälgida, et töid teostatakse väljaspool lõheliste kudemisaega (perioodil 15.09.-31.01.), et vältida võimalikke häiringuid. Sobivaim aeg tööde teostamiseks on suvine madalvee periood. Tööde teostamisel vältida settereostuse allavoolu kandumist ning paigaldada selleks tööde piirkonnast allavoolu vajadusel settepuudurid. Jälgida,

⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/130052015008>

et ei kahjustataks jõe voolusäangi ja tööde perioodil ei tõkestataks. Ohne jõe looduslikku voolurežiimi - allpool tööde piirkonda peab olema tagatud vähemalt miinimumvooluhulk või looduslik vooluhulk, kui see on väiksem miinimumvooluhulgast.

Lisaks tuleb Keskkonnaametilt nõusolekut küsida ka ehitusloa andmiseks, vastavalt looduskaitseseaduse § 14 lg 1 p 8.

EELIS andmetel paikneb kavandavast tegevusest ca 30 m kaugusel ka III kategooria kaitsealuse linnuliigi valge-toonekure (KLO9105775) leiukoht (vt joonis 4.1), olulise mõju kaasnemist sellele pole põhjust eeldada.

Järgides käesolevas peatükis esitatud tingimusi ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist looduskaitseseaduse alusel kaitstavale loodusobjektile.

Avalikus versioonis varjatud.

Vastavalt looduskaitseseaduse § 53. (1):

„I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites on keelatud.“

Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse paiknemine piirkonna loodusväärtuste suhtes.
Aluskaart: Maa-amet 2023

4.3. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

Kultuurimälestiste riikliku andmebaasi andmete alusel jääb kogu projektala Taagepera mõisa hoonete ja pargi ühisesse kaitsevööndisse ning vähesel määral ehitismälestis Taagepera mõisa park ja alleed (reg-nr 23099) alale. Lisaks jäävad teelõigu lähedusse Taagepera mõisa piirdemüürid väravaehitistega (reg-nr 23100), Taagepera mõisa tall (reg-nr 23107), Taagepera mõisa kutsarimaja (reg-nr 23109, vt joonis 4.2).

Muinsuskaitseamet on käesoleva projekti raames andnud oma 02.02.2022 kirjaga nr 5.1-7.6/139-1 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles annab muuhulgas järgmised tingimused:

Kaevetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega nii mälestisel, selle kaitsevööndis kui ka väljaspool mälestise ja selle kaitsevööndi ala. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.

Ehitusprojekt esitada kooskõlastamiseks Muinsuskaitseametile.

Keskkonnaportaali andmetel asub kavandatavast tegevusest ca 10 kaugusel pärandkultuuri punktobjekt – *Pood* (vt joonis 4.2). Riigimetsa Majandamise Keskus, mis koordineerib pärandkultuuri kaardistamist, on kaardistamise eesmärgina nimetanud teadmise elushoidmist selle kohta, millist kultuurilist väärtust erinevad objektid kunagi kandnud on. Pärandkultuuriobjektide säilimine ei ole seadusandlikult tagatud, objektid pole otseselt kaitse all, pärandkultuuri kaitsmine ja hoidmine on omaniku vaba voli ja väärikuse küsimus ⁶. Kavandatava tegevusega pärandkultuuri objekti ilmet oluliselt muutvaid tegevusi ette ei nähta.

Arvestades kavandatava tegevuse mahtu (olemasoleva teelõigu ning silla rekonstrueerimine), võib öelda, et kavandataval tegevusel puudub oluline mõju kultuuriväärtustele.



Joonis 4.2 Kavandatava tegevuse paiknemine piirkonna muinsuskaitsete ning pärandkultuuriliste objektide suhtes. *Aluskaart Maa-amet 2023*

⁶ Info RMK kodulehel KKK all: <http://www.rm.k.ee/organisatsioon/pressiruum/kkk/parandkultuur>

4.4. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Rekonstrueeritav teelõik ning Mõisa sild ületavad Õhne jõge ([VEE1013700](#), vt joonis 4.3), mis kuulub avalikult kasutatavate veekogude nimistusse. Jõel kehtib veekaitsevöönd 10 m ja ehituskeeluvöönd 50 m. Ehituskeeld ei laiene vastavalt looduskaitseaduse § 38 lõige 5 üldplaneeringuga kavandatud punkt 9 sillale ja punkt 10 avalikult kasutatavale teele. Antud juhul on tegemist olemasoleva tee ja sillaga (mis kajastuvad ka üldplaneeringus), seega konflikti ehituskeeluvööndiga antud juhul ei teki. Projektlahendusega teostatakse üksikute puude langetamist Õhne jõe veekaitsevööndis. Veeseaduse § 119 alusel on veekaitsevööndis keelatud puu ja põõsarinde raie veekogu kaldal Keskkonnaameti nõusolekuta. Seega tuleb **puude langetamiseks saada Keskkonnaameti nõusolek**.

Kavandatav tegevus jääb Taagepera järve piiranguvööndisse, kuid projektlahendusega ei nähta ette tegevusi, mis läheks vastuollu looduskaitseaduses määratud ranna või kalda piiranguvööndi (§ 37) piirangutega. Seega antud juhul konflikti Taagepera järve piiranguvööndiga ei teki.

Käesoleva projektiga veekogus ehitustegevusi ette ei nähta.

Veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine (§ 196) on vajalik muuhulgal juhul kui toimub:

- tee või raudtee koosseisu kuuluva silla või truubi ehitamine avalikult kasutataval veekogul või avalikul veekogul.

Kuna kavandatav tegevus (uue Mõisa silla rajamine) toimub avalikult kasutataval veekogul, on antud juhul vajalik taotleda Keskkonnaametilt veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimist.

Sademeveed juhitakse rajatiselt ära põik- ja pikikalletega teed ümbritsevatele haljasalale või eesvooludesse (kraav, Õhne jõgi). Teedelt ja tänavatelt 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 ööpäevas⁷. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on suurusjärgude võrra väiksem (vastavalt Transpordiameti 2021. a loendusandmetele oli liiklusköormuseks teelõigul 36 sõidukit ööpäevas (sõiduautod 96%; veoautod/autobussid 4%) ning 2020. a loendusandmetel 35 sõidukit ööpäevas), pole põhjust eeldada olulist reostusköormust teelt ära juhitava sajuvee tulemusena. Võrreldes olemasoleva olukorraga ei kavandata täiendavat ohtlike ainete suublasse juhtimist.

Kavandatav tegevus paikneb suhteliselt kaitstud põhjaveega alal. Lähim puurkaev (PRK0058930) asub sillast ca 140 m kaugusel lõuna suunas. Seega ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju põhjaveele.

Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud sellisel, 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

⁷ <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>

jõesst kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine jõe lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vette. Töökorras mitteolevaid reostusohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

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



Joonis 4.3 Kavandatava tegevuse paiknemine veekaitsete piirangute suhtes.
Aluskaart: Maa-amet 2023

4.5. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET

Kavandatava tegevuse piirkonnas paikneb ka müratundlike objekte. Maa-ameti teeregistri kaardirakenduse andmetel paikneb kavandatava tegevuse vahetus läheduses (ca 10 m kaugusel) mitmeid elu- või ühiskondlike hooned. Lähimate elu- või ühiskondlike hoonete lähistel kehtib piirkiirus 50 km/h. Vastavalt Transpordiameti 2021. a loendusandmetele oli liikluskoormuseks teelõigul 36 sõidukit ööpäevas ning 2020. a loendusandmetel 35 sõidukit ööpäevas.

Samas tuleb tähele panna, et projektiga kavandatakse olemasoleva tee ning olemasoleva silla rekonstrueerimist, mille raames teostatakse olemasoleva teekatte uuendamine. Kavandatava tegevuse käigus ei nihku sõidutee märgatavalt lähemale elamutele ega muudele müratundlikele objektidele, projekti realiseerimise järgselt piirkonna müraolukord ei halvene. Samuti ei ole antud liikluskoormuste ja korras tee puhul põhjust eeldada ülenormatiivse vibratsiooni esinemist, pigem võib tee rekonstrueerimisega ehitustegevuse järgselt kaasneda vibratsiooni tekke ja leviku vähenemine (tulenevalt teekonstruktsiooni paranemisest).

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

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

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

4.6. VALGUSREOSTUS

Kavandatava tegevusega nähakse ette valgustuse mõningast ümber tõstmist.

Et vältida valgusreostust, tuleb valgustuse rajamisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile ja üleliigse valguse hulk on minimaalne. Kindlasti peaksid valgustid olema ka optimaalse võimsusega.

Üleliigse valgustuse vältimine on asjakohane ka seoses kavandatava tegevuse läheduses asuvate II kategooria kaitsealuste nahkhiirtega (vt täpsemalt ptk 4.2 ja joonis 4.1). Et vältida valgustuse ebasoodsat mõju nahkhiirtele, tuleks tee lähedal paikneva elupaiga piirkonnas kasutada madalama asetusega nõrku lampe, mis valgustavad piisavalt inimeste jalgradu, aga mitte nahkhiirte elupaikadeks olevaid puude võrasid, eemalolevaid pöösaid ja hooneid.

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

4.7. JÄÄTMEKÄITLUS

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

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest 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 Tõrva valla ⁸ jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.

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

4.8. AVARIIOLOUKORRAD

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

⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/424082022001>

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 23198 Ala – Taagepera – Raiksilla km 2,63-2,96 asuva lõigu rekonstrueerimise ja km 2,753 asuva Mõisa silla põhiprojekti keskkonnamõtjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 61 ja keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti järeldusele, et käesoleva projekti puhul ei ole keskkonnamõtju hindamine (KMH) vajalik, kuna vastavalt KeHJS ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõtju esinemist. Olulise keskkonnamõtju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Kuna tegevus toimub kaitsealuse pargi alal, tuleb vastavalt looduskaitseaduse § 14 lg 1 p 8 ehitusloa andmiseks küsida nõusolekut Keskkonnaametilt. (Kaitstava loodusobjekti valitsejana saab Keskkonnaamet seeläbi vajadusel esitada ka täiendavad tingimused ehitustööde läbi viimiseks.
- Järgida Keskkonnaameti 28.01.2022 kirjaga nr 6-2/22/1154-2 antud tingimust:
 - *Õhne jõgi ei kuulu tööde piirkonnas nn lõhejõgedede koosseisu. Siiski on oluline jälgida, et töid teostatakse väljaspool lõheliste kudemisaega (perioodil 15.09.-31.01.), et vältida võimalikke häiringuid. Sobivaim aeg tööde teostamiseks on suvine madalvee periood. Tööde teostamisel vältida settereostuse allavoolu kandumist ning paigaldada selleks tööde piirkonnast allavoolu vajadusel settepüüdurid. Jälgida, et ei kahjustataks jõe voolusängi ja tööde perioodil ei tõkestataks Õhne jõe looduslikku voolurežiimi - allpool tööde piirkonda peab olema tagatud vähemalt miinimumvooluhulk või looduslik vooluhulk, kui see on väiksem miinimumvooluhulgast.*
- Nahkhiirte leiukohas (vt täpsemalt ptk 4.2 ja joonis 4.1) ning piirkonnas kasutada madalama asetusega nõrku lampe, mis valgustavad piisavalt inimeste jalgradu, aga mitte nahkhiirte elupaikadeks olevaid puude võrasid, eemalolevaid põõsaid ja hooneid.
- Kaevetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega nii mälestisel, selle kaitsevööndis kui ka väljaspool mälestise ja selle kaitsevööndi ala. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.
- Ehitusprojekt esitada kooskõlastamiseks Muinsuskaitseametile.
- Kuna kavandatud tegevus (silla rajamine) toimub avalikult kasutataval veekogul, siis on antud juhul vajalik taotleda Keskkonnaametilt veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimist (vt täpsemalt ptk 4.4).
- Kuna projektlahendusega teostatakse üksikute puude langetamist Õhne jõe veekaitsevööndis, siis vastavalt veeseaduse § 119 tuleb puude langetamiseks saada Keskkonnaameti nõusolek.
- Ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus peavad toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kaugemale kui 50 m jõest. Juhul kui eelmainitud alade ja

objektide paiknemine jõe lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vesikeskkonda. Töökorras mitteolevaid reostusohlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohi võimalusel paikneda majapidamiste lähedal.
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada.
- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mitesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Tõrva valla⁹ jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Ehitusperioodil tuleb avariilukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/424082022001>