

Riigitee nr 11230 Harju-Risti-Riguldi- Võntküla km 3,0-6,6 lõigu põhiprojekti

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 21003871

Tartu-Tallinn 2022

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht

Juhan Ruut
Keskkonnaekspert (litsents: KMH0155)



HENDRIKSON & KO

Raekoja plats 8
51004 Tartu
tel +372 740 9800

Maakri 29
10145 Tallinn
tel +372 617 7690

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

SISUKORD

1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID.....	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNA-MÕJU	13
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	13
4.2. Mõju kultuuriväärtustele	15
4.3. Mõju põhja- ja pinnaveele	19
4.4. Müra, vibratsioon ja õhukvallteet	21
4.5. Valgusreostus.....	22
4.6. Jäätmekäitlus	22
4.7. Avariilukorrad	23
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	24

1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnavaline konsultatsioon riigitee nr 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla km 3,0-6,6 lõigu põhiprojektile. Rekonstrueeritav lõik asub Harju maakonnas Lääne-Harju vallas Kõmmaste ja Harju-Risti külades (joonis 1.1).

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

Kavandatava tegevuse kirjeldamisel ning hinnangu andmisel on aluseks võetud Landverk OÜ poolt koostatud projekti seletuskiri ja projekti joonised seisuga veebruar 2022.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht (tähistatud punase joonega). Allikas: Maa- Amet 2021

2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTIID

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

§ 3. Keskkonnamõju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõju hinnatakse, kui:

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

2) kavandatakse tegevust, mille korral ei ole objektiivse teabe põhjal välistatud, et sellega võib kaasneda eraldi või koos muude tegevustega eeldatavalt oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärgile, ja mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik.

§ 2¹ Keskkonnamõju

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

§ 2² Oluline keskkonnamõju

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

§ 6. Olulise keskkonnamõjuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõjuga tegevus on:

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

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

10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine.

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

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

Vastavalt VV määrusele:

§ 13. Infrastruktuuri ehitamine

Keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust tuleb kaaluda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate järgmiste tegevuste korral:

8) tee rajamine või laiendamine, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördeladade, tagasipöördeladade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul;

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

Antud juhul on tegu „infrastruktuuri ehitamise või kasutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10) ning vastavalt VV määrusele nr 224 §13 p 8 kohase tegevusega (kuna projektiga nähakse ette jalgteel rajamist olemasolevast sõiduteest eemale ning olemasoleva tee asukoha mõningast muutmist).

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

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhindang

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

1) tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad ning asjakohasel juhul vajalike lammutustööde kirjeldus;

2) tegevuse asukoha kirjeldus, sealhulgas eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus;

3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate 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;

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

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.³

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

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

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

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

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

3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

Vastavalt tehnilisele kirjeldusele on projekti eesmärgiks riigitee nr 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla km 3,0 - 6,6 lõigu olemasoleva maantee rekonstrueerimine, mis sisaldab tee katendi ja muldkeha remonti (sh bussipeatused, olemasolevad ristmikud ja mahasõidud, teeületuskohad, jalakäijate liiklemise korrastamine, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendite asendamine jmt), et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada katendi kandevõimet ning tehniliselt vajaliku teemaa määramine (vt joonis 3.1).

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus ja paekivi). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, millede avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub. Energiamahukuse osas on tegemist tavapärase tee-ehitusega, mille energiakulu ei põhjusta olulisi ebasoodsaid mõjusid.

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

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

Plaanilahendus

Lõik PK 28+58...PK 28+68 objekti kokku viimine oleva kattega

Objekti alguses viiakse projekteeritud asfaltkate kokku olemasoleva kattega. Üleminek ühelt konstruktsioonilt teisele toimub 10 m ulatuses vahemikus PK 28+58...28+68. Täiskonstruktsiooni algus PK 28+68.

PK 28+20...PK 45+25 kiirusepiirang 80 km/h

Lõigul paiknevate bussipeatuste, Kõmmaste ristmiku ja metsloomade üle tee jooksmise ohu tõttu on sõidukiirus piiratud kiirusega 80 km/h.

PK 29+85 KÕMMASTE ristmik

Ristmikule ei nähta ette liiklussaare projekteerimist. Ristmiku projekteerimisel lähtutakse, et ristmikku oleks võimalik kasutada 16,5 m sadulautorongil. Projekteeritakse ülesõidetavad kitsendussaared katte serva, mis sõiduauto juhtide jaoks muudavad ristmiku ala kitsamaks ja konkreetsemaks. Ristmikule projekteeritakse valgustus.

Lõik PK 29+90...PK 46+45 kergliiklustee

Kõmmaste ristmikust Risti kooli bussipeatuseni projekteeritakse vasakule poole teed kergliiklustee laiusega 2,5 m koos tänavavalgustusega.

80 km/h piirkiiruse alas projekteeritakse kergliiklustee sõidurajast vähemalt 7,0 m kaugusele.

Erandlikeks kohtadeks on lõik Kõmmaste ristmiku ning Kõmmaste bussipeatuse vahel ning lõigul MS PK 32+15...MS PK 33+60, kus hooned asuvad sõiduteele liialt lähedal. Lõigule PK 29+92...30+85 ja PK 32+18...33+54 projekteeritakse seetõttu pörkepiirded, mis eraldavad kergliiklusteed sõiduteest.

Lõik PK 30+68...PK 32+38 Kõmmaste bussipeatused

Mõlemad bussipeatused nihutatakse uude asukohta. Vasakpoolne avatud taskuga bussipeatus tuuakse Kõmmaste ristmikule lähemale. Parempoolne bussipeatus nihutatakse Kõmmaste ristmikust kaugemale ja peatusest väljuva bussijuhi tagasivaate parandamiseks (80 km/h nähtavuskaugus 210 m) rajatakse bussipeatus markeeringuga tähistatud suletud taskuga.

Mõlemasse bussipeatusesse projekteeritakse ooteplatvorm. Vasakpoolses bussipeatuses asuv olemasolev ootekoda säilitatakse.

PK 31+52 parkla

Sõiduauto juhtidele nähakse ette parkla puhkamiseks, mille suurus on ligikaudu 3 sõiduautot.

PK 42+62 Harju-Risti tee ristmik

Ristmiku projekteerimisel on lähtutud, et 16,5 m sadulautorongil oleks võimalik ristmikku kasutada. Projekteeritakse ülesõidetavad kitsendussaared katte servas, mis sõiduauto juhtide jaoks muudavad ristmiku ala kitsamaks ja konkreetsemaks.

Lõik PK 45+25...67+54 asula kiiruspiirangud

Harju-Risti asula tõttu kehtib paremal sõidusuunal alates PK 45+25 kiiruspiirang 60 km/h, ning alates PK 58+88 on kiiruspiirang 50 km/h. Kiiruspiirang 50 km/h lõpeb PK 66+44, peale mida hakkab kehtima 90 km/h.

Vasakul sõidusuunal on lõigus PK 45+25...PK 58+80 lubatud sõidukiirus 60 km/h. PK 58+80...66+44 on sõidukiirus 50 km/h ning PK 66+44...67+54 70 km/h.

Lõik PK 45+59...47+34 Risti kool bussipeatused

Olemasolev parempoolne bussipeatus likvideeritakse ning rajatakse uus bussipeatus nõuetekohase vahekaugusega. Vasakpoolses bussipeatuses olemasolev ootekoda likvideeritakse ja rajatakse uus ootekoda.

Mõlemad bussipeatused projekteeritakse avatud taskuna. Parempoolsest bussipeatusest rajatakse ühendus olemasolevale jalgratta- ja jalgteele.

PK 48+08 šikaan tee ületuskohaga

Harju-Risti suunas projekteeritakse liikleja jaoks šikaan, mis füüsiliselt sunnib asulasse suunduvaid autojuhte vähendama sõidukiirust. Šikaan on tehiskivist kattega ning selle

mõõtmed on 2,5 x 21,1 m. Ümberpõikest väljumisele projekteeritakse tardskivist kattega ülesõidetav servatugevdus.

Samas asukohas ületavad koolilapsed sõiduteed, et jõuda staadionile. Sellega seoses kasutatud ära šikaani liiklussaart ja rajatakse liiklussaare keskele valgustatud tee ületuskoht.

MS PK 52+29 Kooli tee

Olemasolevalt on tegu kahe ühesuunalise teega. Road-Expert OÜ tööga nr 20057 „Kooli tee rekonstrueerimine“ üks tee likvideeritakse ja muudetakse alles jääv tee kahesuunaliseks. Mahasõit viiakse kokku Road-Expert projektiga.

Lõik PK 56+98...66+30 jalgratta- ja jalgtee

Sõidutee paremasse serva rajatakse 2,5 m laiune jalgratta- ja jalgtee, mis on sõiduteest eraldatud äärekivi- või haljasalaga. Jalgratta- ja jalgtee serva projekteeritakse tänavavalgustus.

Lõik PK 58+94...59+55 Riigitee 11176 Padise- Kurkse - Harju-Risti ja 11234 Harju-Risti - Pae ristmike ala

Olemasolevast neljajarulisest ristmikust on mõlemat ristmiku haru teineteise suhtes nihutatud ja sellega likvideeritud võimalus peatumata peateed ületada.

Parempoolset 11176 Padise – Kurkse – Harju-Risti ristmikku laiendatakse. Sõiduraja laius ristmikule jõudes on 4,5 m. Ristmiku ehituseks likvideeritakse olemasolev kivimüür ning võrkaed. Projekteeritud jalgratta- ja jalgtee nihutatakse kõrvalmaanteest 11230 6,8 m kaugusele. Ristmiku ületamine projekteeritakse teeületuskohana.

Vasakpoolset 11234 Harju-Risti – Pae ristmikuharu nihutatakse ca 14 m ning tee endisesse asukohta rajatakse parkla 20 sõiduautole. Parkimiskohtade mõõtmed on 5 x 2,6 m. Parkla on vajalik Harju-Risti kalmistu külastajate jaoks.

Ristmiku vasakpoolsele harule projekteeritakse tardskivist kattega ülesõidetav servatugevdus ning sõiduraja laius ristmikul on 4,5 m

Üle riigimaantee 11230 PK 59+25 projekteeritakse teeületuskoht, ühendamaks projekteeritud parklat ning jalgratta- ja jalgteed.

Lõik PK 60+50...PK 61+25 Risti kiriku ümbrus

Kõrvalmaantee serva rajatava jalgratta- ja jalgtee ehituse tarbeks likvideeritakse olemasolev kivimüür ning rajatakse uus (kõrgus 0,8 m ja laius 0,8 m, vt joonis 3.2). Uue müüri rajamisel kasutatakse ära olemasoleva müüri kivid. Rajatakse valgetest lippidest, automaatika paigaldamise valmidusega värav sõiduautodele ning 2 jalgväravat. Uue kivimüüri taha istutatakse sirelihekk, mis ääristatakse multšist kattega.

Rekonstrueeritakse Kaoste tee ca 108 m ulatuses. Tee serva rajatakse 45° ja 60° nurga all parkimiskohad 13 sõiduautole mõõtmetega 2,6 x 5,0 m. Parkimiskohtade rajamiseks likvideeritakse olemasolev kivimüür ning asendatakse uuega, mille ladumisel on kasutatud endise müüri kive.

PK 61+59 Harju-Risti bussipeatus

Olemasolev ootekoda säilitatakse. Riigitee paremas servas olev bussipeatus likvideeritakse, selle asemel rajatakse uus bussipeatus olemasoleva ootekoja taha. Uus bussipeatus teenindab kuni 12 m pikkuseid busse.

PK 65+16 šikaan

Harju-Risti suunas projekteeritakse liikleja jaoks šikaan, mis füüsiliselt sunnib asulasse suunduvaid autojuhte vähendama sõidukiirust. Šikaan on tehiskivist kattega ning selle mõõtmed on 2,5 x 20,6 m. Ümberpõikest väljumisele projekteeritakse tardskivist kattega ülesõidetav servatugevdus. Liiklussaar on valgustatud.

Lõik PK 66+39 ... PK 66+49 objekti kokku viimine oleva kattega

Objekti lõpus viiakse projekteeritud asfaltkate kokku olemasoleva kattega. Üleminek ühelt konstruktsioonilt teisele toimub 10 m ulatuses vahemikus PK 66+39...PK 66+49. Täiskonstruktsiooni lõpp on PK 66+39.

Vertikaalplaneerimine

Sõiduteele projekteeritakse kahepoolne põikkalle 2,5% ja viraažid, mis on ühepoolse põikkaldega kuni 4,0%. Tugipeenardele projekteeritakse põikkalle 4,0%.

Veeviimarid

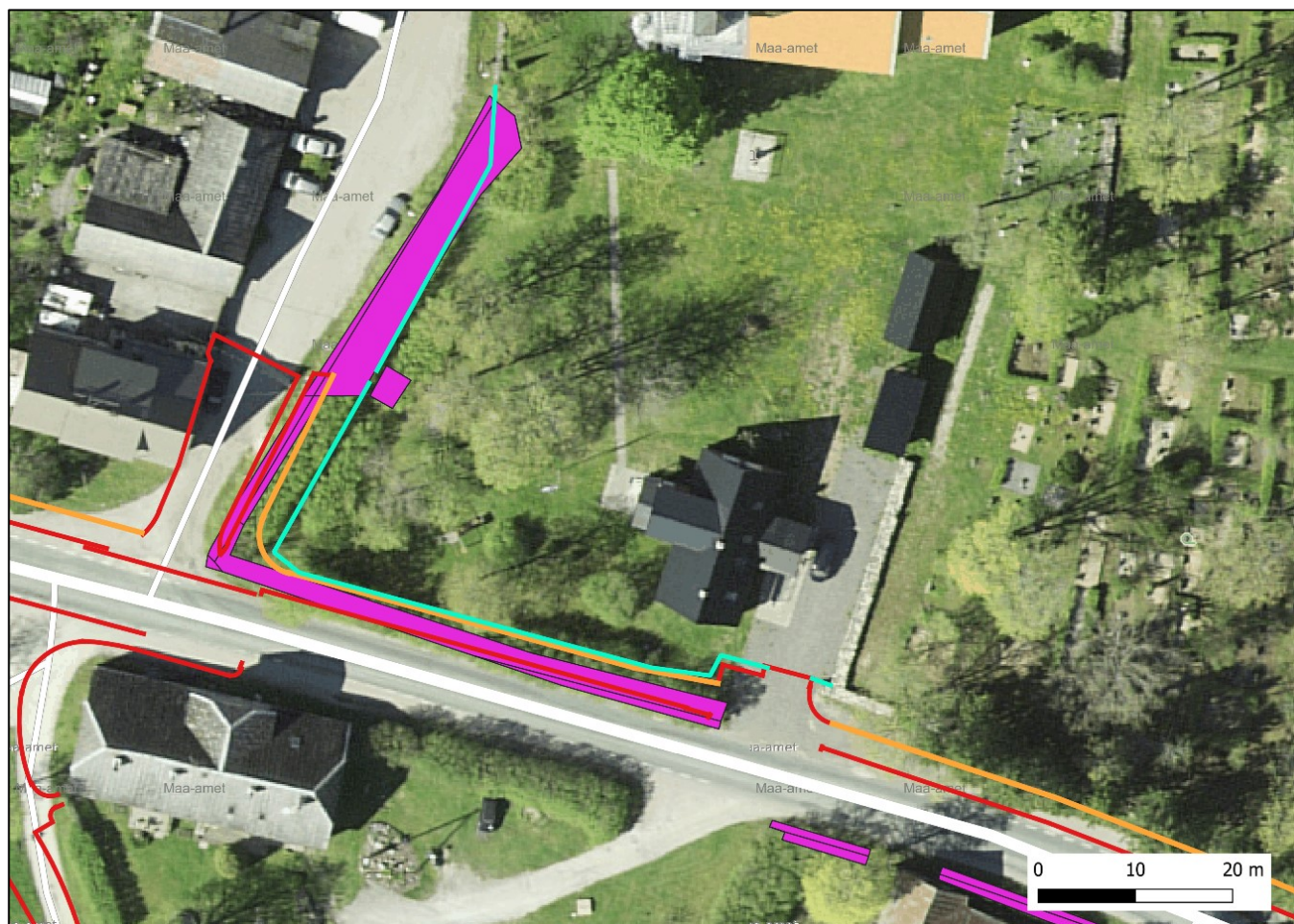
Käesoleva projektiga nähakse ette olemasolevate põhitee-, ristmike- ja mahasõidu truupide asendamine uutega. Olemasolevad betoontruubid vahetatakse välja plast- või terastruupide vastu. Ülejäänud truubid puhastatakse.

Tänavavalgustus

Projektalal asuvad olemasolevad tänavavalgustusmastid. Ette on nähtud olemasolevate mastide demonteerimine (ja asendamine uutega) ning uue tänavavalgustuse rajamine.



Joonis 3.1 Projektiga kavandatav tegevus. Aluskaart: Maa-amet 2022



Joonis 3.2 Kavandatav tegevus Risti kiriku lähistel (legend: vt eelmisel joonisel). Aluskaart: Maa-amet 2022

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

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (T11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla km 3,0-6,6 lõigu põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata sõiduteel juba olemasoleva liikluse kogumõju. Kuna on tegemist olemasoleva sõiduteega, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. Projektiga parandatakse antud kohas liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil, läbi õnnetuste ohu vähendamise, looduskeskkonnale ja inimese tervisele ka soodne mõju.

Kaitsealuseid loodusobjekte projekti mõjupiirkonnas ei paikne.

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

Võimalike mõjude analüüsimisel on vastavalt Keskkonnaministri 16.08.2017 määrusele nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ arvesse võetud võimaliku mõju suurus, mõjuala ulatust, mõju 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

Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Lääne-Harju vallas.

Harju maakonnaplaneeringu⁴ seletuskirjas on antud üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele: tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuurist, liikluskoormusest, teeehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliikluse vajadustest ning keskkonnahoiust. Tulenevalt projekti olemusest võib öelda, et kavandatav tegevus on Harju maakonnaplaneeringus määratud eesmärkide ja suunistega kooskõlas, kuna projektiga parandatakse maanteevõrgu kvaliteeti ja tõstetakse liikluse turvalisust.

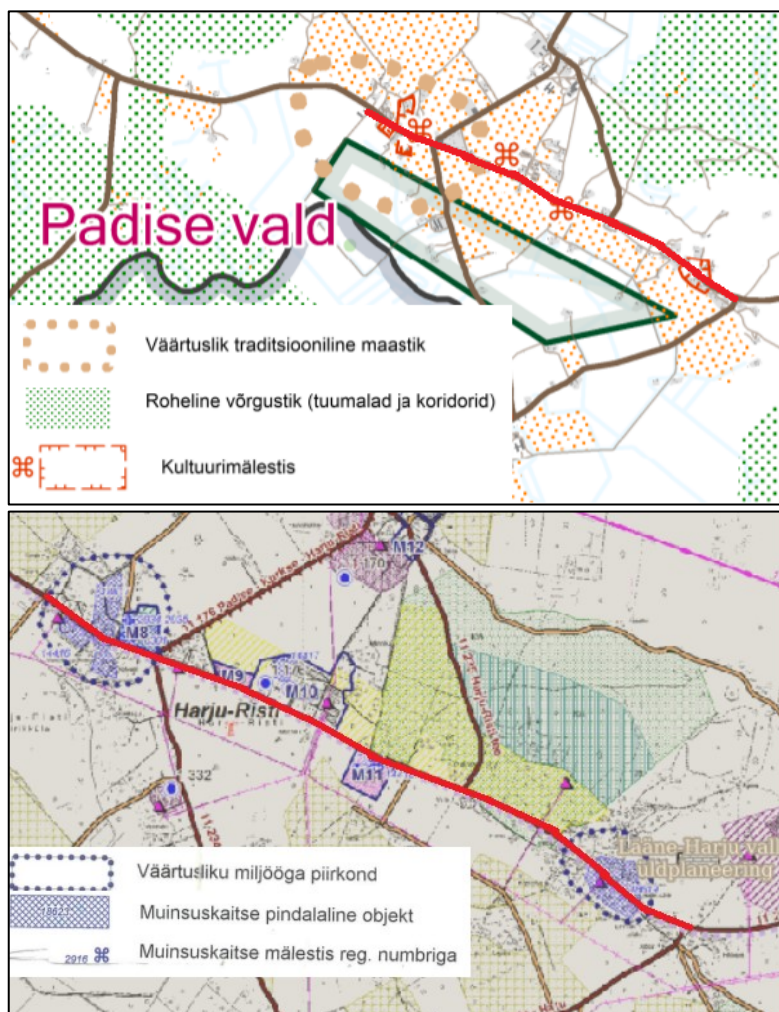
Lisaks on Harjumaal koostatud maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Harjumaal kergliiklusteed“, mille alusel jääb projektiga kavandatav kergliiklustee teemaplaneeringus märgitud planeeritava (II prioriteet) kergliiklustee alale, st projekt vastab teemaplaneeringule.

⁴ Kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78

Haldusterritoriaalse korralduse muutmise tulemusena moodustunud Lääne-Harju valla üldplaneeringu kehtestamiseni kehtivad ühinenud valla territooriumil Keila, Padise, Paldiski ja Vasalemma valdade üldplaneeringud nendel territooriumidel, kus need enne ühinemist kehtestati. Haldusreformi eelselt asus projektiala Padise vallas, mille üldplaneering on kehtestatud 2002. aastal. Padise valla üldplaneeringu seletuskirja alusel peetakse vallas esmatähtsaks kohalike teede seisukorra ja sõidetavuse parandamist. Tulenevalt projekti olemusest võib öelda, et kavandatav tegevus on kooskõlas ka Padise valla üldplaneeringus määratud eesmärkidega ja suunistega, kuna projektiga tõstetakse liiklusohutuse taset, parandatakse sõidumugavust ning katendi kandevõimet.

Maakonnaplaneeringu „Ruumilised väärtused“ kaardi alusel jääb kavandatav tegevus väärtuslikule traditsioonilisele maastikule ning Padise valla üldplaneeringu kaardi alusel kahele väärtusliku miljööga piirkonna alale (vt joonis 4.1). Arvestades projektiga kavandatavat tegevust (olemasoleva teelõigu rekonstrueerimine teemaa piirides), võib öelda, et projektiga ei ole ette näha ebasoodsa mõju kaasnemist väärtusliku maastiku terviklikkusele.

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



Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse (tähistatud punase joonega) paiknemine maakonnaplaneeringu (ülemine) ning Padise valla üldplaneeringus (alumine) kehtestatud väärtusliku maastiku suhtes.

4.2. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

Kultuurimälestiste riikliku andmebaasi andmete alusel jääb projektiga kavandatav tegevus kahele arheoloogiamälestistele Asulakoht (registri kood 18617 ja 18619), teelõigu vahetuse lähedusse jäävad ajaloomälestis Harju-Risti vana kalmistu (registri kood 4416) ning ajaloo- ja ehitismälestis Harju-Risti kirikuaed 15.-19.saj. ja kalmistu (registri kood 2935). Nimetatud kultuurimälestistele on moodustatud kinnismälestise kaitsevöönd, mis ulatub ka projektialale (vt joonis 4.2).

Kavandatava tegevuse mõjupiirkonda jäävad veel ajaloomälestis Vabadussõja mälestussammas (registri kood 8301), ehitismälestis Harju-Risti kirik, 15. saj. (registri kood 2934) ja ajaloomälestis Harju-Risti külakooli hoone (registri kood 14418). Harju-Risti külakooli hoonele on moodustatud kinnismälestise kaitsevöönd, mis jääb vähesel määral kavandatava tegevuse alale (vt joonis 4.2).

Muinsuskaitseamet on käesoleva projekti raames andnud kirjaga 22.11.2021 5.1-17.6/1018-1 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles Muinsuskaitseamet annab järgmised tingimused:

1.1 Projektialale jäävad järgmised arheoloogiamälestised: Asulakoht reg-nr 18617; Asulakoht reg-nr 18619.

1.2 Projektialale jäävad järgmiste ajaloomälestiste kaitsevööndid: Harju-Risti kirikuaed 15.-19 saj ja kalmistu reg-nr 2935; Harju-Risti vana kalmistu reg-nr 14416.

1.3 Kui tee-ehitus mälestiste alal või kaitsevööndis ulatub olemasolevast teetammist välja (sh ka sügavamale), on kaevetöödel oht arheoloogilise kultuurikihi rikkumisele. Seetõttu tuleb kaevetöödel teetammist väljaspool tagada arheoloogilise uuringu (meetodiks: jälgimine, vajadusel väljakaevamised) läbiviimine. Vahetult Harju-Risti kirikuaia juures tehtavatel pinnasetöödel tuleb arvestada inimluude ilmsikstuleku võimalusega. In situ matuste ilmnemisel tuleb tööd katkestada ja alternatiivide puudumisel kalmistuala arheoloogiliste meetoditega (meetodiks: päästekaevamised) läbi uurida.

1.4 Arheoloogilisi uuringuid võib läbi viia vaid vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46–47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69–70). Kaevamisel tuleb arvestada seisakutega, et arheoloogile oleks tagatud pinnases leiduva arheoloogilise materjali tuvastamine ja dokumenteerimine.

1.5 Enne tööde algust mälestise alal peab tööde teostaja taotlema Muinsuskaitseametist tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; <https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load> - Tööde tegemise loa taotluse vorm). Juhul kui on vajalik arheoloogiline uuring, siis väljastatakse luba pärast arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist.

1.7 Kirikuaia piirdemüür peab säilima (vajadusel vähendada kergliiklustee laiust), sh maapinna tõstmise piirdemüüri juures on keelatud. Tööde tegemise käigus tuleb tagada piirdemüüri stabiilsus. Tee kalded projekteerida piirdemüürist eemale, et sademevesi ei valguks müüride alla ega kirikuaeda.

1.8 Pinnase- ja kaevetöödel tuleb kogu projektialal arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.

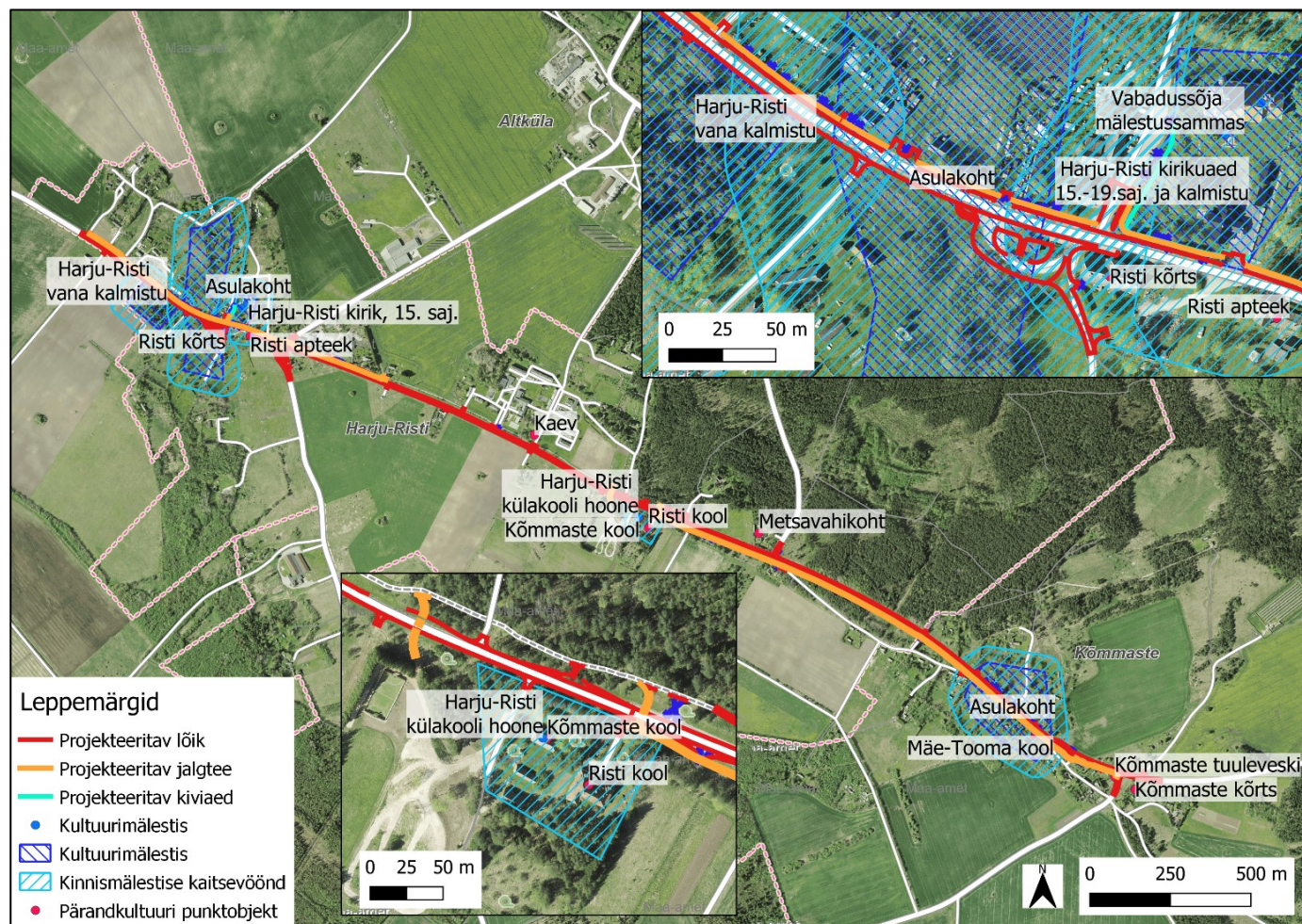
1.9 Märkida mälestised ja nende kaitsevööndid teeprojekti joonistele. Valminud projekt esitada Muinsuskaitseametile kooskõlastamiseks.

Käesoleva projekti käigus on tehtud täiendavalt koostööd Muinsuskaitseametiga, et leida sobiv lahendus kirikuaia piirdemüüri osas. Sobivaks lahenduseks osutus kivimüüri nihutamine. 21.06.2021 toimunud projekti koosolekul ei näinud Muinsuskaitseameti esindaja takistusi kivimüüride ehitamiseks uues asukohas (vt joonis 3.2). Seoses kultuurimälestisega protokolliti veel koosolekul järgmist: Uue müüri ehituseks kasutada olemasoleva kivimüüri kive, võimalusel näha ette sirelihekkide ümber istutamine. Visuaalselt peavad uued kivimüürid hakkama välja nägema sarnaselt kalmistu ees paiknevale olemasolevale kivimüürile (vt joonis 4.3).

Kirjeldatud tingimuste järgimisel ei ole alust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist kultuurimälestistele.

Keskkonnaportaali andmetel jäävad kavandatavast tegevusest vaid paari meetri kaugusele pärandkultuuri punktobjektid – *Risti kõrts ja Risti apteek*. 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 väärkuse küsimus⁵. Samas on esitatud ka põhimõte, et võimalusel siiski vältida pärandkultuuriobjektide hävimist. Seega, kui arvestada, et emotsionaalsel pinnal on religiooni, folkloori ja ajaloo temaatikaga seonduv inimestele oluline, on soovitatav võimalusel vältida pärandkultuuri objektide kahjustamist.

⁵ Info RMK kodulehel KKK all: <http://www.rm.k.ee/organisatsioon/pressiruum/kkk/parandkultuur>



Joonis 4.2 Kavandatava tegevuse paiknemine piirkonna muinsuskaitsete ning pärandkultuuri objektide suhtes.
Aluskaart: Maa-amet 2022



Joonis 4.3 Vaade olemasolevale kivimüürile Harju-Risti-Riguldi-Võntküla teelt (*Google Maps juuli 2011*)

4.3. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Rekonstrueeritava teelõigu vahetusse lähedusse ei jää ühtegi seisu- ega vooluveekogu.

Sademeveed juhitakse teelt ära põik- ja pikikalletega teepeenrale. 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 ööpäevas⁶. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on oluliselt väiksem (vastavalt Transpordiameti 2020. a loendusandmetele km 2,9-5,9 lõigul 1282 sõidukit päevas ning km 5,9-20,45 lõigul 428 sõidukit ööpäevas. 2019.a oli nimetatud lõikudel liiklussagedus 1270 ja 489 sõidukit ööpäevas), pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust teelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

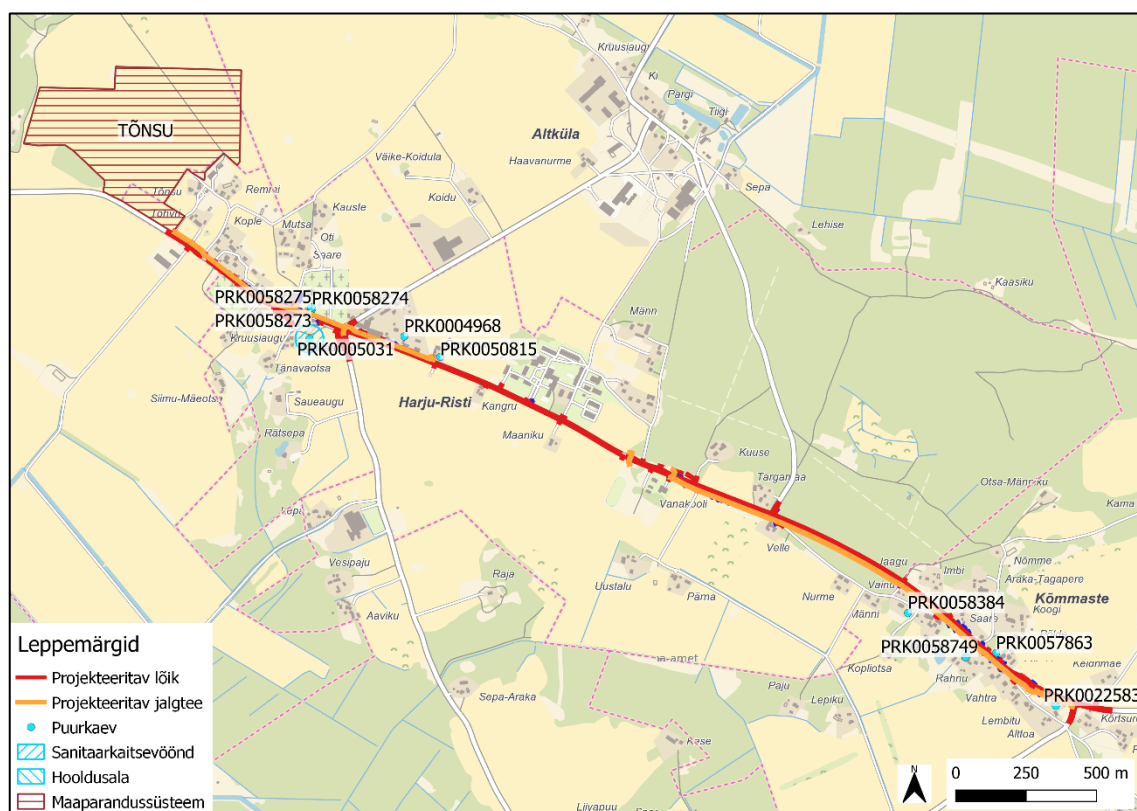
Kavandatava tegevuse mõjupiirkonda jäävad mitmed puurkaevud, milledest lähimad on PRK0058273, PRK0058274, PRK0058275, PRK0057863 ja PRK0022583 ning mis jäävad alla 20 m kaugusele olemasolevast teest (vt joonis 4.4 ja 4.5). Teele lähimatele puurkaevudele on kehtestatud 10 m ulatuses hooldusalad (va PRK0058273, PRK0058274 ja PRK0058275, millel hooldusalad puuduvad), hooldusaladele projektiga kavandatav tegevus ei ulatu (vt joonis 4.5). Samuti ei kavandata tegevusi puurkaevude sanitaarkaitsealadel.

Kavandatav tegevus paikneb nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kaevudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vette. Töökorras mitteolevaid reostuseohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

Maaparandussüsteemise registri andmetel paikneb kavandatava tegevuse vahetus läheduses maaparandussüsteem TÕNSU (maaparandussüst. kood 4110150020020, vt joonis 4.4). Projektiga ei ole maaparandussüsteemi alal tegevusi ette nähtud, seega puudub oluline mõju maaparandussüsteemi toimimisele.

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

⁶ <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>



Joonis 4.4 Kavandatava tegevuse paiknemine veekaitsetiste piirangute suhtes.
Aluskaart: Maa-amet 2022



Joonis 4.5 Kavandatava tegevuse paiknemine veekaitseliste piirangute suhtes (legend: vt eelmisel joonisel). *Aluskaart: Maa-amet 2022*

4.4. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET

Kavandatava tegevuse piirkonnas paikneb ka müratundlike objekte. Maa-Ameti teeregistri kaardirakenduse andmetel on lähimate elu- või ühiskondlike hoonete (ETAK 519839 ja ETAK 7550) lähistel kehtestatud piirkiirus 50 km/h ning sõidutee lähistel olevate tihedamalt asustatud elupiirkondade juures 70 km/h. Transpordiameti 2020. a loendusandmetele oli kavandatava tegevusega hõlmataval lõigul liiklussagedus kuni 1282 sõidukit päevas.

Samas tuleb tähele panna, et projektiga kavandatakse olemasoleva tee rekonstrueerimist, mille raames teostatakse olemasoleva teekatte uuendamine. Kavandatava tegevuse käigus ei nihku sõidutee lähemale elumutele ega muudele müratundlikele objektidele. 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 (riigimaanteede 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 tolmaivaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

4.5. VALGUSREOSTUS

Kavandatava tegevusega nähakse ette valgustuse lisamist.

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.

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

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 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 jäätmeloomamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Täiendavalt peab arvestama ka kohaliku jäätmehoolduseeskirja ehk Lääne-Harju valla jäätmehoolduseeskirja⁷ 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.

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/412062018056>

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.

4.7. AVARIIOUKORRAD

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

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla km 3,0-6,6 lõigu põhiprojekti keskkonnamõjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti tulemusele, et käesoleva projekti puhul ei ole keskkonnamõju hindamine (KMH) 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:

- Kirikuaia piirdemüüri ehituseks kasutada olemasoleva kivimüüri kive, võimalusel näha ette sirelihekkide ümber istutamine. Visuaalselt peavad uued kivimüürid hakkama välja nägema sarnaselt kalmistu ees paiknevale olemasolevale kivimüürile
- Kui tee-ehitus mälestiste alal või kaitsevööndis ulatub olemasolevast teetammist välja (sh ka sügavamale), on kaevetöödel oht arheoloogilise kultuurikihi rikkumisele. Seetõttu tuleb kaevetöödel teetammist väljaspool tagada arheoloogilise uuringu (meetodiks: jälgimine, vajadusel väljakaevamised) läbiviimine. Vahetult Harju-Risti kirikuaia juures tehtavatel pinnasetöödel tuleb arvestada inimluude ilmsikstuleku võimalusega. In situ matuste ilmnmisel tuleb tööd katkestada ja alternatiivide puudumisel kalmistuala arheoloogiliste meetoditega (meetodiks: päästekaevamised) läbi uurida.
- Arheoloogilisi uuringuid võib läbi viia vaid vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §-d 46–47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69–70). Kaevamisel tuleb arvestada seisakutega, et arheoloogile oleks tagatud pinnases leiduva arheoloogilise materjali tuvastamine ja dokumenteerimine.
- Enne tööde algust mälestise alal peab tööde teostaja taotlema Muinsuskaitseametist tööde tegemise loa (MuKS § 52 lg 3; <https://www.muinsuskaitseamet.ee/et/load> - Tööde tegemise loa taotluse vorm). Juhul kui on vajalik arheoloogiline uuring, siis väljastatakse luba pärast arheoloogiliste uuringute uuringukava heakskiitu ja uuringuteatise esitamist.
- Pinnase- ja kaevetöödel tuleb kogu projektialal arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.
- Ehitustegevusel soovitatav vältida pärandkultuuri objektide kahjustamist.
- 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 kaevudest. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vesikeskkonda.
- Töökorras mitteolevaid reostuseohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid, sh lõhn) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmuvaadid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- 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.
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.
- 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 jäätmeoia omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Täiendavalt peab arvestama ka kohaliku jäätmehoolduseeskirja ehk Lääne-Harju⁸ valla jäätmehoolduseeskirja 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 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.

⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/412062018056>