

Riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 25,093 – 41,42 Mustla – Kaubi lõigu rekonstrueerimise põhiprojekt

Keskkonnamõjude eelhindang

Avalikuks kasutamiseks

Transpordiamet, 15.12.2023

Töö nr 20003799

Tartu-Tallinn 2022

Ethel Simmul
Keskkonnaspetsialist

Jaak Järvekülg
Keskkonnaekspert, projektijuht

Juhan Ruut
Keskkonnaekspert (litsents: KMH0155)

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 põhja- ja pinnaveele	16
4.3. Kaitstavad loodusobjektid.....	18
4.4. Mõju kultuuriväärtustele	19
4.5. Müra, vibratsioon ja õhukvalteet	20
4.6. Jäätmekäitlus, energiamahukus ja loodusvarade kasutamine.....	22
4.7. Avariolukorrad	22
5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....	23

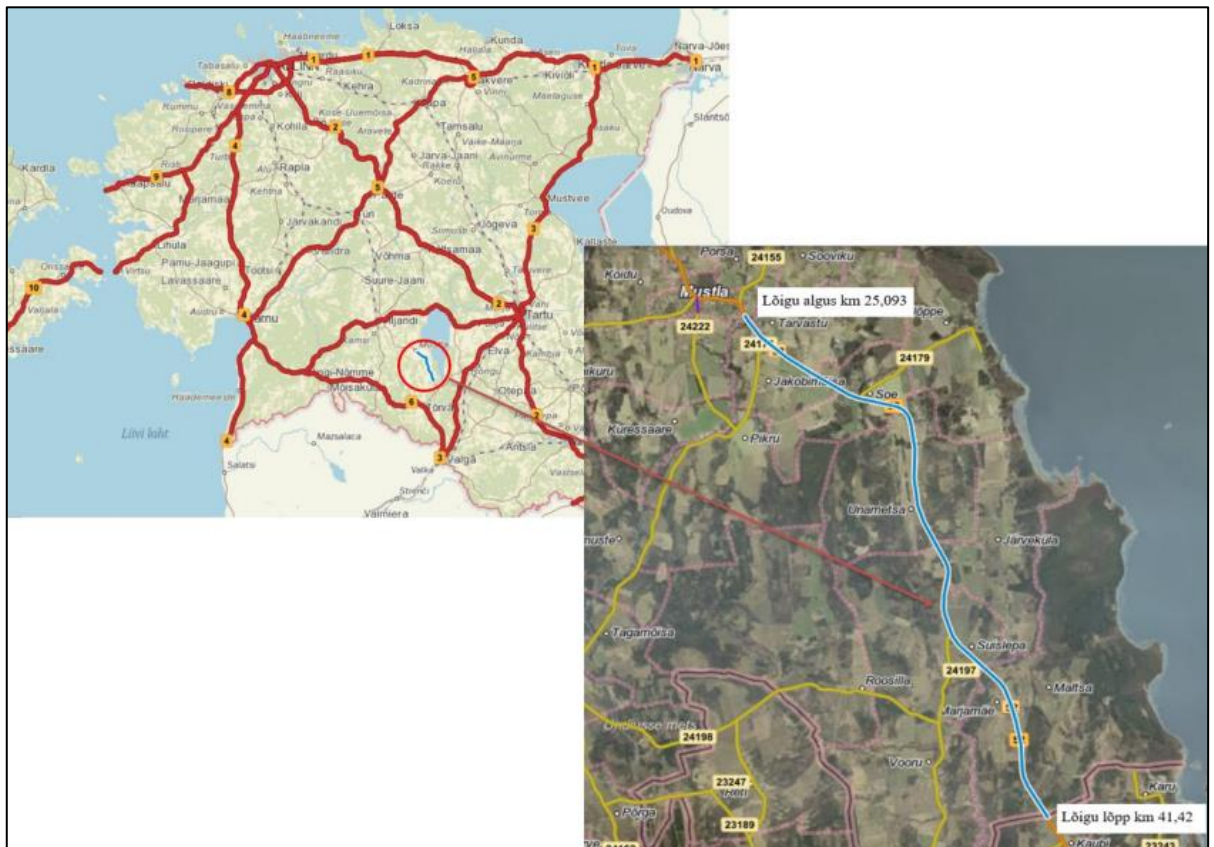
1. SISSEJUHATUS

Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 25,093 – 41,42 Mustla – Kaubi lõigu rekonstrueerimise põhiprojektile, mis hõlmab endas ka (riigiteel 52 Viljandi – Rõngu) km 25,315 ja 37,098 asuvate Tarvastu ja Suislepa sildade remondi või ümberehituse põhiprojekti koostamist. Projekteeritav 16,327 km pikkune teelõik paikneb Viljandi maakonnas, Viljandi vallas (joonis 1.1).

Käesolev töö on koostatud OÜ Hendrikson & Ko poolt keskkonnaekspert Jaak Järvekülg juhtimisel. Projektiga hõlmatava ala kohtvaatluse viis läbi Jaak Järvekülg (Hendrikson & Ko OÜ) 09.10.2021.

Töös käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodsat mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse soovitus KMH algatamise või algatamata jätmise 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 projekti tehniline kirjeldus, sildade tehniline kirjeldus ja projekteerijalt saadud rekonstrueeritava teelõigu joonis seisuga 01.12.2021 ning sildade joonised seisuga 10.01.2022.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse asukoht. Allikas: Projekti tehnilise kirjelduse Lisa 2 Projekteeritava teelõigu asukoha skeem

2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID

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 püstitamise 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;

18) vee erikasutus;

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:

§ 11. Vee erikasutus

Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang 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 keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktides 17 ja 17¹ nimetatud juhtudel;

§ 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;

§ 15. Muud tegevusvaldkonnad

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.

Antud juhul on tegu „infrastruktuuri ehitamise või kasutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10). Lisaks on tegu VV määruse nr 224 §13 p 8 tegevusega (kavandatava tegevusega toimub uue teelõigu rajamine (uute sildade ehitamise kujul)). Täiendavalt paikneb projektiala osaliselt kaitstavate loodusobjektide alal ning kavandatav tegevus liigitub ülal nimetatud määruse § 15 lg 8 alla.

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

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

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhindang

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

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

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

3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnamelementide kirjeldus;

4) olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta, arvestades eeldatavalt tekkivaid jääke ja heiteid ning jäätmeteket, kui see on asjakohane, ning loodusvarade, eelkõige mulla, maa, maavarade ja vee kasutamist ning mõju looduslikule mitmekesisusele;

5) muu asjakohane teave, lähtudes käesoleva paragrahvi lõike 5 alusel kehtestatud nõuetest;

6) soovi korral teave kavandatava tegevuse erisuste või võetavate keskkonnameetmete kohta, millega kavandatakse vältida või ennetada muidu ilmnedavat olulist ebasoodsat keskkonnamõju.

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

(3) Otsustaja annab käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõjust.

(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.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 olemasoleva riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 25,093 – 41,42 Mustla - Kaubi lõigu rekonstrueerimine, mis sisaldab tee katendi ning muldkeha remonti (sh bussipeatused, olemasolevad ristmikud ja mahasõidud, teeületuskohad, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendite asendamine jmt), et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada katendi kandevõimet ning tehniliselt vajaliku teemaa määramine.

Lisaks kuulub projekti koosseisu riigiteel 52 Viljandi - Rõngu km 25,315 ja 37,098 asuvate Tarvastu ja Suislepa sildade remondi või ümberehituse põhiprojekti koostamine (vt joonis 3.1).

Vastavalt projektlahendusele tee trass ei muutu, telg ja pikiprofiil jäävad samaks, mis praegu, muldkeha ei laiene ja uus katend jääb olemasolevasse laiusesse.

Tarvastu sild vajab ümberehitust (vt joonis 3.2 ja 3.3), Suislepa silla puhul säilib olemasolev sild, talastik on heas seisukorras ning laialdast betoonikahjustuste remonti vaja ei ole, va. üksikud kohad (vt joonis 3.4 ja 3.5).

Sildade rekonstrueerimisega ei paigaldata veekogusse uusi konstruktsioone ega tahkeid aineid. Tarvastu silla rekonstrueerimise puhul eemaldatakse jõest ainult olemasolev silla keskmine sammad mahuga 3 m³ (vaia pikkus arvestatuna jõe põhjast, vt joonis 3.2). Uue Tarvastu silla sambad ehitatakse kaldale, väljapoole normaalveepinda (vt joonis 3.3). Uue sillaga muudetakse maantee pikiprofiil jõe oru ületamisel sujuvamaks, ülemiste nõgusate vertikaalkõverate suurendamise teel. Selle tulemusel uue Tarvastu silla sõidutee kerkib praegusest 30-40 cm võrra kõrgemale.

Sildade betoneerimine toimub vee kohal, nii et midagi ei kukuks jõkke (uus Tarvastu avaehitus ja Suislepa silla uued servaprussid).

Tarvastu silla ümberehituse ajal suunatakse lõigul olev liiklus ajutisele ümbersõidule (ajutisele rajatisele või ajutisele sillale) vahetult olemasoleva silla kõrval, st liiklust ei tohi suunata teistele riigi- ega kohalike omavalitsuste teedele. Suislepa silla puhul tehakse dekiplaadi pealispinna remont ja servaprusside ehitus liikluse all ½ silla laiuse kaupa. Alternatiivse võimalusena võib ehitaja kasutada võimalust rajada vahetult olemasoleva silla kõrvale ajutise rajatise (ajutise silla).

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.

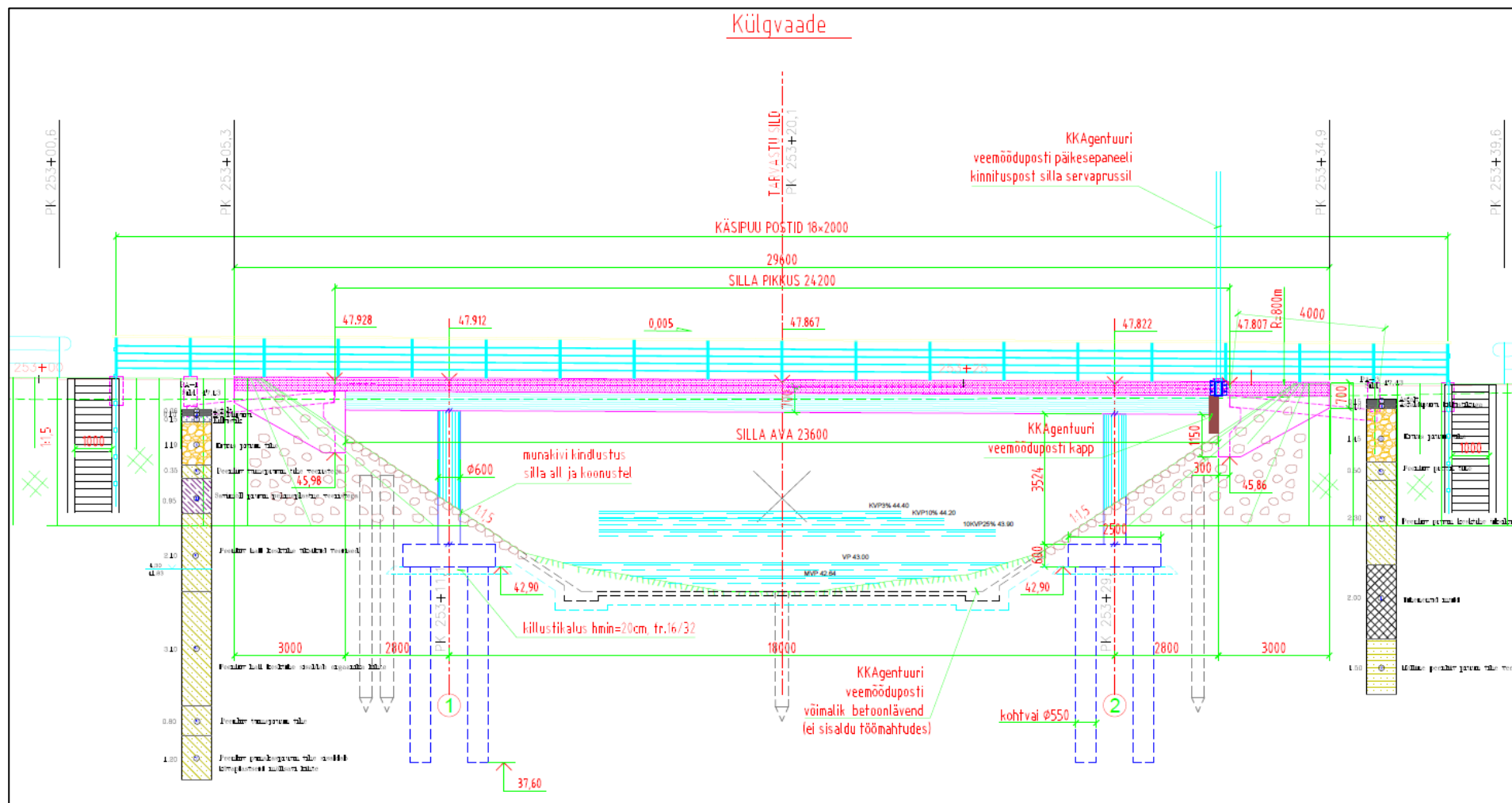
Kavandava tegevuse potentsiaalseteks tagajärgedeks on heide pinnasesse, õhku ja vette. Paratamatult tekib tee-ehituse käigus jäätmeid. Samuti kaasneb tee-ehitusega müra, vibratsiooni ja lõhna levimine lähipiirkondade aladele. Olulise soojuse või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.



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



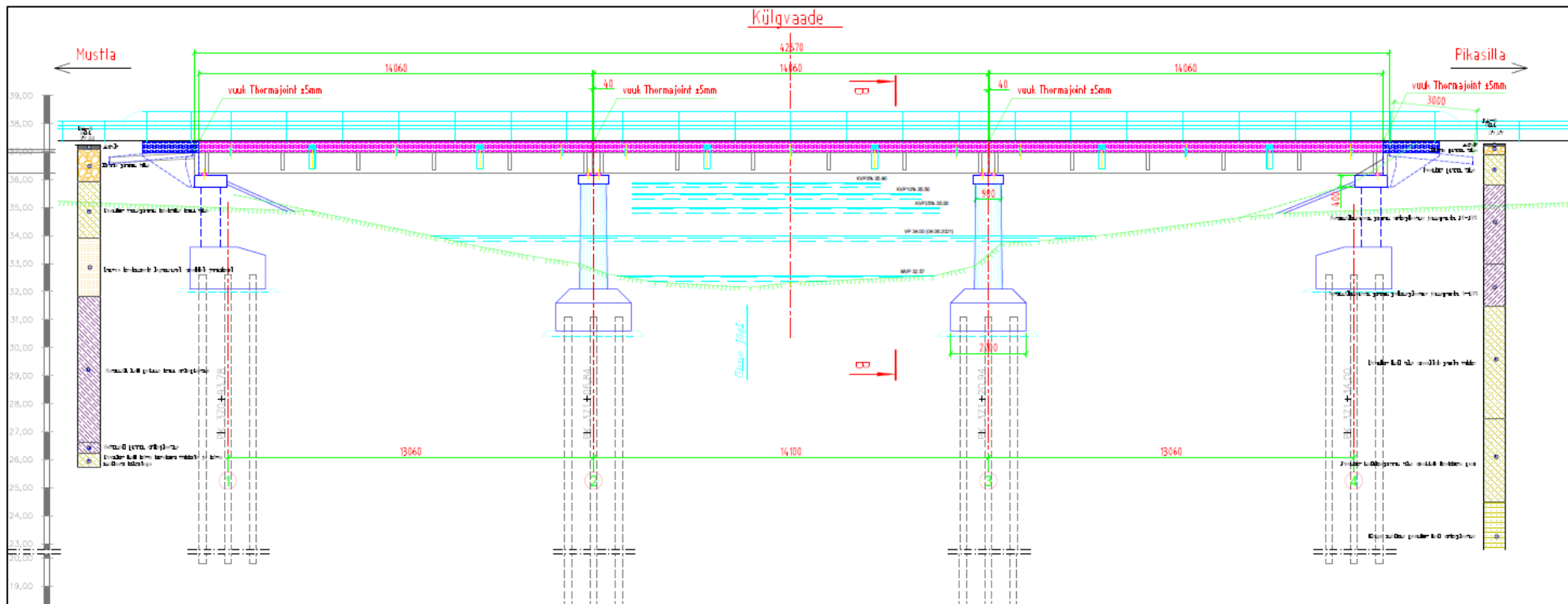
Joonis 3.2 Vaade olemasolevale Tarvastu sillale. Allikas: Hendrikson & Ko, 09.10.2021



Joonis 3.3 Rajatava Tarvastu silla lõige. Allikas: Riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 25,093 – 41,42 Mustla – Kaubi lõigu rekonstrueerimise põhiprojekt



Joonis 3.4 Vaade olemasolevale Suislepa sillale. Allikas: Hendrikson & Ko, 09.10.2021



Joonis 3.5 Rajatava Suislepa silla lõige. Allikas: Riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 25,093 – 41,42 Mustla – Kaubi lõigu rekonstrueerimise põhiprojekt

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

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 25,093 – 41,42 Mustla - Kaubi lõigu rekonstrueerimine põhiprojekti ning lõigul paiknevate Tarvastu ja Suislepa sildade remondi või ümberehituse 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 lõigul 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 ilmnemise 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 Viljandi maakonnas Viljandi vallas.

Viljandi maakonnaplaneeringu⁴ seletuskirjas on antud üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele: liikuvuse suurenemise ja ohutuse tagamise nõude tõttu on vaja rekonstrueerida olemasolevaid teelõike; Keskenduda tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamisele ja liikluse turvalisuse tagamisele. Haldusterritoriaalse korralduse muutmise tulemusena moodustunud Viljandi valla üldplaneeringu kehtestamiseni kehtivad ühinenud valla territooriumil Viiratsi, Pärsti, Saarepeedi, Paistu, Tarvastu ja Kolga-Jaani valdade üldplaneeringud nendel territooriumidel, kus need enne ühinemist kehtestati. Haldusreformi eelselt asus projektiala Tarvastu vallas, mille üldplaneering kehtestati 2008. aastal. Tarvastu valla üldplaneeringu seletuskirja kohaselt on vallas olemasolev teedevõrk piisava tihedusega, kuid siiski tuleb pidada tähtsaks kohalike teede seisukorra ja sõidetavuse parandamist.

Tulenevalt projekti eesmärgist võib öelda, et kavandatav tegevus on maakonnaplaneeringus ja üldplaneeringus määratud üldiste eesmärkide ja suunistega

⁴ Kehtestatud riigihalduse ministri 06.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/75

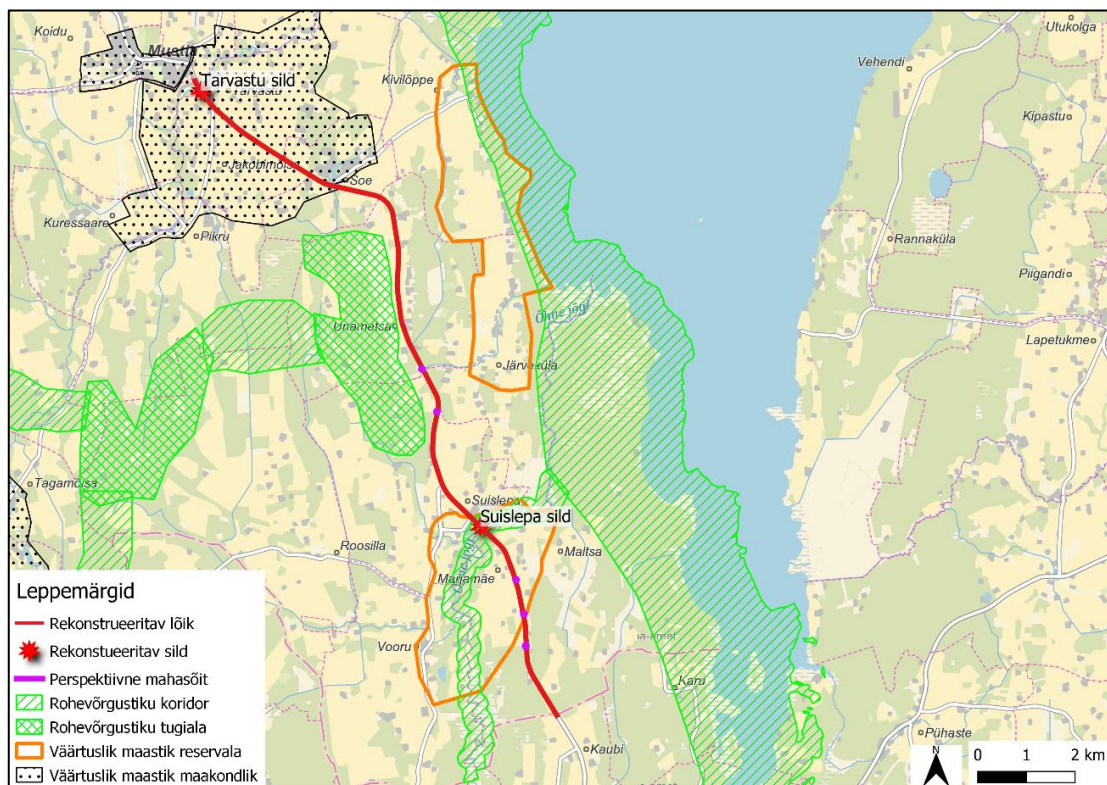
kooskõlas, kuna projektiga parandatakse maanteevõrgu kvaliteeti ja tõstetakse liikluse turvalisust.

Maakonnaplaneeringu „Ruumilised väärtused“ kaardi alusel jääb kavandatav tegevus osaliselt maakondliku tähtsusega väärtuslikule maastikule (Mustla lähistel) ning osaliselt väärtusliku maastiku reservalale (Suislepa lähistel). Samuti jääb kavandatav tegevus osaliselt (Suislepa lähistel) rohevõrgustiku alale (vt joonis 4.1). (10 aastat vanema) üldplaneeringu alusel jääb kavandatav tegevus samuti osaliselt rohevõrgustiku alale, Mustla lähistel I klassi väärtuslikule maastikule ning osaliselt väärtusliku põllumaa vahetusse lähedusse.

Arvestades projektiga kavandatavat tegevust (olemasoleva teelõigu ja sildade rekonstrueerimine teemaa piirides), võib öelda, et projektiga ei ole ette näha ebasoodsa mõju kaasnemist väärtusliku maastiku terviklikkusele, olulisi visuaalseid mõjusid maastikulistele väärtustele ei kaasne.

Rohekoridori (Suislepa silla piirkonnas, vt joonis 3.4 ja 4.2) toimivusele samuti olulist ebasoodsat mõju pole, kuna olemasolev Suislepa sild ja selle alused kallasrajad säilivad, eluslooduse jaoks barjääri oluliselt ei suurendata ega laiendata. Tarvastu silla puhul pole tegemist rohekoridori ega loomade jaoks olulise liikumiskoridoriga, silla ümbruse maastik on tugevalt inimese poolt kujundatud/mõjutatud, vt joonised 3.2 ja 4.3. (Lisaks ei halvendata projektiga oluliselt ka Tarvastu silla all mööda jõge liikumise võimalusi võrreldes praegusega.)

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



Joonis 4.1 Kavandatava tegevuse paiknemine maakonnaplaneeringus kehtestatud rohevõrgustiku ning väärtusliku maastiku suhtes. Aluskaart: Maa-amet 2022



Joonis 4.2 Vaade olemasolevale Suislepa sillale ning rohevõrgustiku koridorile. *Allikas: Hendrikson & Ko, 09.10.2021*



Joonis 4.3 Vaade olemasolevale Tarvastu silla ümbrusele, mis on tugevalt inimese poolt kujundatud. *Allikas: Hendrikson & Ko, 09.10.2021*

4.2. MÕJU PÕHJA- JA PINNAVEELE

Rekonstrueeritav teelõik ristub Tarvastu jõe (VEE1016500), Soe ojaga (VEE1016400), Anni ojaga (VEE1016200) ja Õhne jõega (VEE1013700, vt joonis 4.4). Kavandatava tegevuse koosseisu kuulub ka teelõigul olevate Tarvastu (Tarvastu jõge ületav sild) ja Suislepa (Õhne jõge ületav sild) sildade rekonstrueerimine. Mõlemad vooluveekogud kuuluvad ka avalikult kasutatavate veekogude nimistusse. Samuti kehtib mõlemal vooluveekogul veekaitsevöönd 10 m, ehituskeeluvöönd 50 m ja piiranguvöönd 100 m. Anni ning Soe ojal kehtib veekaitsevöönd 10 m ulatuses, ehituskeeluvöönd 25 m ning piiranguvöönd 50 m.

Ehituskeeld ei laiene vastavalt looduskaitseaduse §38 (5) üldplaneeringuga kavandatud 9) sillale ja 10) avalikult kasutatavale teele. Antud juhul on tegemist olemasoleva tee ning sildadega (mis kajastuvad ka üldplaneeringus), seega konflikti ehituskeeluvööndiga antud juhul ei teki.

Sildade rekonstrueerimisega ei paigaldata veekogusse uusi konstruktsioone ega tahkeid aineid. Suislepa silla talastik on heas seisukorras ning laialdast betoonkahjustuste remonti vaja ei ole, va. üksikud kohad. Tarvastu silla rekonstrueerimise puhul eemaldatakse jõest ainult olemasolev silla keskmine samm 3 m³ (vaia pikkus arvestatuna jõe põhjast). Uue Tarvastu silla sambad ehitatakse kaldale, väljapoole normaalveepinda. Sildade betoneerimine toimub vee kohal, nii et midagi ei kukuks jõkke (uus Tarvastu avaehitus ja Suislepa silla uued servaprussid).

Vastavalt KeHJS § 6 lg (1) p 17) ja 17¹) on vaja algatata keskkonnamõju hindamine, kui toimub veekogu süvendamine alates pinnase mahust 500 kuupmeetrit või vooluveekogusse tahkete ainete uputamine alates ainete mahust 2000 kuupmeetrit. Käesoleva projektiga ei nähta ette vooluveekogudes süvendustöid ega ka tahkete ainete uputamist. **Seega ei ole kavandatava tegevuse korral vajalik keskkonnamõju hindamise algatamine.**

Veeseaduse (§ 196 lg (2) p 4)) kohaselt tuleb tee koosseisu kuuluva silla ehitamisel (ka ehitusloa alusel lammutamisel) avalikul või avalikult kasutataval veekogul **tegevus registreerida Keskkonnaametis veekeskkonnariskiga tegevusena** olenemata mahtudest. Käesoleval juhul on tegemist avalikult kasutatavate veekogudega, seega on registreeringu taotlemine vajalik.

Anni oja (maaparandussüst. kood 3020838000072, ehitise kood 002) kuulub maaparandussüsteemi registri andmetel maaparandusehitise eesvoolude hulka. Projektiga ei tohi mõjutada maaparandussüsteemi toimimist ning projekt tuleb kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga.

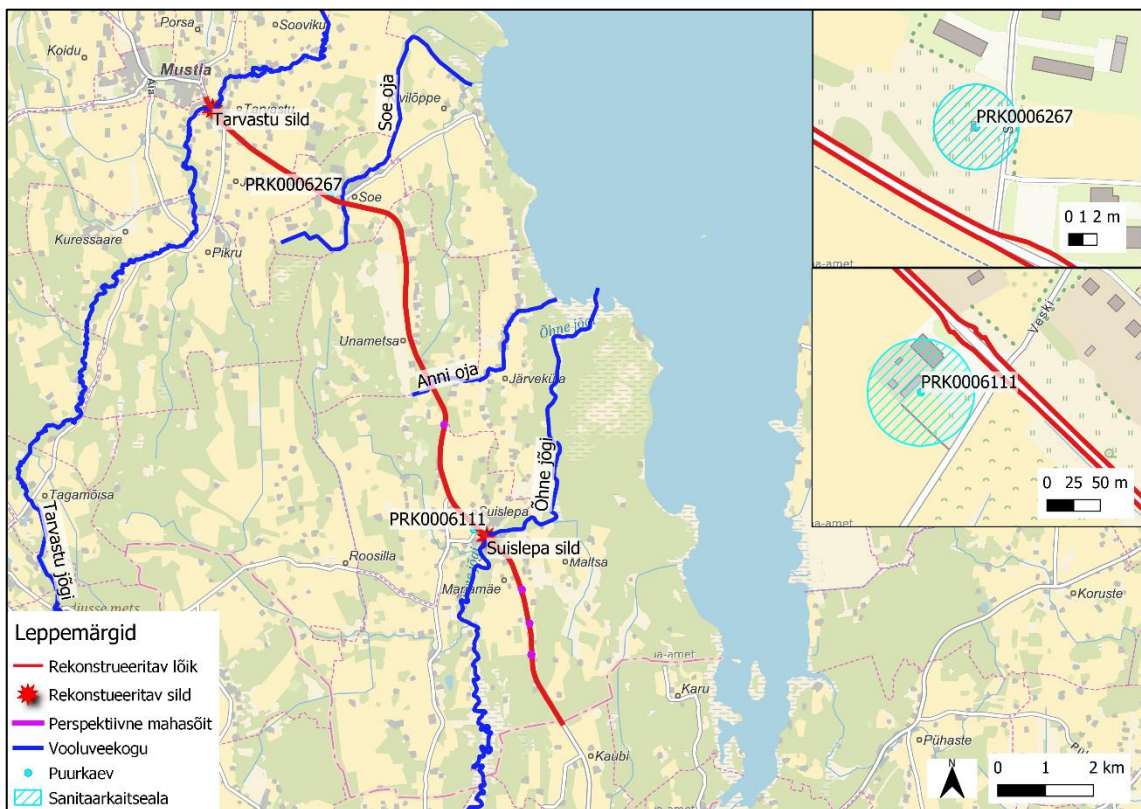
Sademeveed juhatakse teelt ja rajatistelt ära põik- ja pikikalletega. Teedelt ja tänavatelt ärajuhitud sademevesi sisaldab heljumit, naftaprojekte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas⁵. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on väike (vastavalt Inseneribüroo STRATUM poolt koostatud liiklusuuringu⁶ andmetele oli antud lõigu

⁵ <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>

⁶ Riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 25,093-41,42 Mustla-Kaubi lõigu liiklusuuring. Töö nr T148-2020

liiklussagedus vahemikus 596-1248 sõidukit päevas), pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust rekonstrueeritavalt teelt ja sildadelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

Kavandatav tegevus paikneb suuremas osas keskmiselt kaitstud põhjaveega alal. Tarvastu silla lähistel on põhjavesi kaitsmata ning nõrgalt kaitstud, Roosilla küla lähistel nõrgalt kaitstud ning lõigu lõpp asub suhteliselt kaitstud põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähim puurkaev PRK0006267 jääb ca 60 m kaugusele ning selle on moodustatud 30 m ulatuse sanitaarkaitseala (vt joonis 4.4). Teised piirkonda jäävad puurkaevud jäävad kavandatavast tegevusest kaugemale. Puurkaevude sanitaarkaitsealadel projektiga töid ette ei nähta.



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 ning vooluveekogudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude ja vooluveekogude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vette.

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

4.3. KAITSTAVAD LOODUSOBJEKTID

Andmebaasi EELIS andmetel asub rekonstrueeritav lõik osaliselt ning Suislepa sild tervenisti II kategooria kaitsealuste liikide /avalikust versioonist välja jäetud AvTS § 35 lg 1 p 8 alusel/ leiualal. Samuti jääb EELIS andmetel rekonstrueeritavast teelõigust ca 10 m kaugusele III kategooria kaitsealuse liigi valge-toonekure (KLO9105626) leiukoht. Keskkonnaportaali andmetel jääb rekonstrueeritava teelõigu vahetusse lähedusse projekteeritav kaitsealune ala, milleks on Tarvastu mõisa park (PLO1000098, vt joonis 4.5).

Lähim Natura 2000 võrgustikku kuuluv ala, Kullamäe loodusala (RAH0000261) jääb rekonstrueeritavast teelõigust enam kui 900 m kaugusele. Piirkonda jäävad ka Võrtsjärve linnuala (RAH0000104) ja Võrtsjärve loodusala (RAH0000595), mis jäävad rekonstrueeritavast teelõigust enam kui 1,4 km kaugusele.

Keskkonnaportaali andmetel jääb rekonstrueeritavast teelõigust ning Suislepa sillast ca 15 m kaugusele metsaseadusega kaitstav vääriselupaik (ala, kus kitsalt kohastunud, ohustatud, ohualdiste või haruldaste liikide esinemise tõenäosus on suur) VEP nr.L00908. Teised piirkonnas paiknevad vääriselupaigad jäävad rekonstrueeritavast teelõigust kaugemale.

/Avalikust versioonist välja jäetud AvTS § 35 lg 1 p 8 alusel/

Joonis 4.5 Kavandatava tegevuse paiknemine looduskaitsete piirangute suhtes. Aluskaart: Maa-amet 2022

Ainukesteks kaitstavateks loodusobjektideks, mida kavandatav tegevus võib potentsiaalselt mõjutada, on lõigu piirkonnas paiknev nahkhiirte leiukoht ning sellega seotud nahkhiire liigid.

Vastavalt „Nahkhiirte 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 aina suureneva ohuga, sest teedevõrgustik tiheneb ja sõidukite kiirus suureneb. Arvestades aga, et projektiga ette nähtud tegevus asub juba olemasoleval sõiduteel, liiklussagedus teel pole suur ning projektiga ei kavandata ka tegevusi, mis otseselt tooks kaasa liiklustiheduse kasvu, ei ole projekti elluviimise järgselt liiklussagedusega seotud olulise ebasooda mõju kaasnemine tõenäoline.

Teiseks nahkhiirte ohuteguriks on „Nahkhiirte kaitse tegevuskavas“ nimetatud valgusreostus. 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 tekitatakse nahkhiirte kolooniate sissepääsuavade lähedale, võib see ligi meelitada röövlind, kes nii lihtsa vaevaga nahkhiiri püüda saavad.

Kavandatava tegevusega ei nähta ette täiendava valgustuse lisamist. Seega ehituse järgselt valgustuse mõju nahkhiirtele puudub. Ehitusaegset ülevalgustamise mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, eriti pimedal ajal nahkhiire leiukohas ning elumajade vahetus läheduses.

Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu (olemasoleva tee lokaalne ümberehitus ning kahe olemasoleva silla rekonstrueerimine) ning loetletud loodusobjektide paiknemist

projektila suhtes (sh kaugust teest) ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju kaasnemist ka teistele looduskaitsealade alusel kaitstavatele loodusobjektidele (sh Natura 2000 võrgustiku alale) ega vääriselupaikadele.

4.4. MÕJU KULTUURIVÄÄRTUSTELE

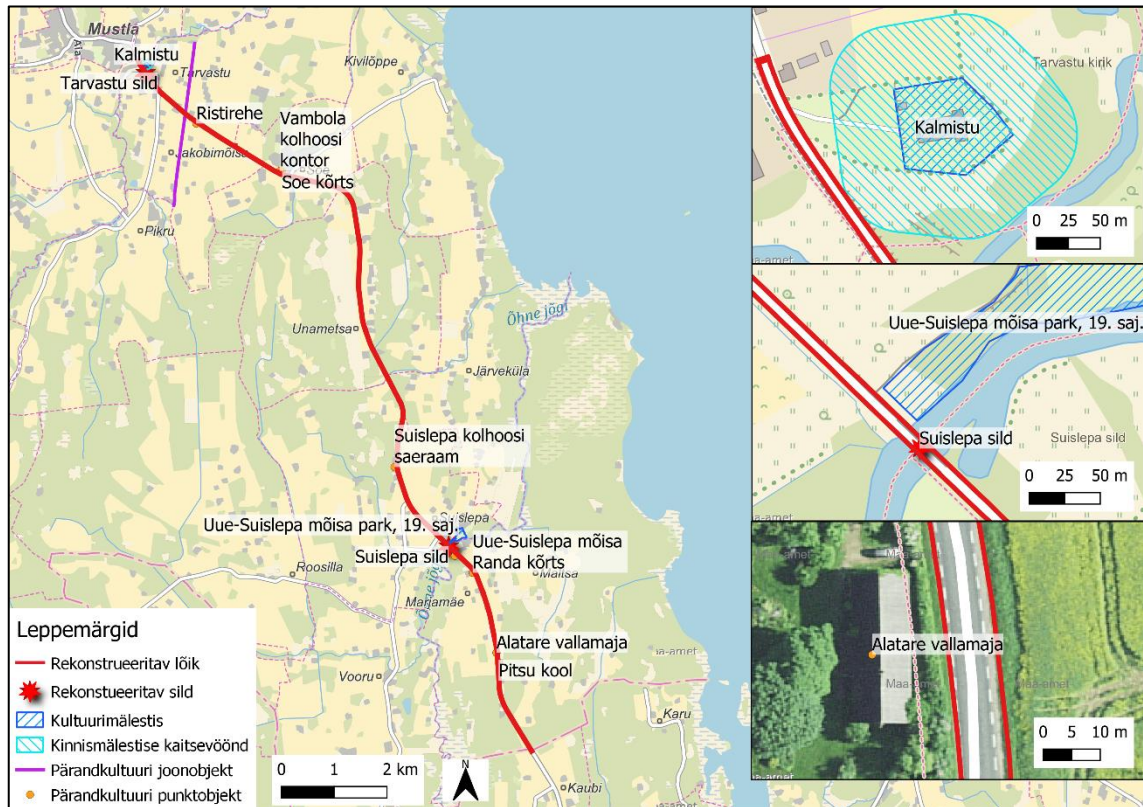
Kultuurimälestiste riikliku andmebaasi andmete alusel jääb lähim ehitismälestis Uue-Suislepa mõisa park, 19. saj. (registri kood 14682, vt joonis 4.6) projektiga kavandatavast tegevusest ca 10 m kaugusele. Samuti jääb projekti piirkonda arheoloogiamälestis Kalmistu (registri kood 13348) - kavandatavast tegevusest ca 50 m kaugusele, antud kultuurimälestisele on kehtestatud kinnismälestise kaitsevöönd, mis ulatub sõidutee servani.

Kuna tegevus leiab osaliselt aset Kalmistule kehtestatud kinnismälestise kaitsevööndis tuleb vastavalt muinsuskaitseaduse § 58 projekt kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.

Pinnasetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsiktuleku võimalusega nii mälestiste kaitsevööndites kui ka väljaspool mälestiste ja kaitsevööndite ala. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.

Keskkonnaportaali andmetel ristub kavandatav tegevus pärandkultuuri joonobjektiga - Tee (Nevski prospekt). Samuti jääb mõjupiirkonda Alatare vallamaja, mis jääb rekonstrueeritavast teelõigust ligikaudu 5 m kaugusele (vt joonis 4.6). Teised pärandkultuuri objektid jäävad enam kui 10 m kaugusele. 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 küsimus⁷. 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.

⁷ Info RMK kodulehel KKK all: <http://www.rm.k.ee/organisatsioon/pressiruum/kkk/parandkultuur>



Joonis 4.6 Kavandatava tegevuse paiknemine kultuurimälestiste ning pärandkultuuriliste objektide suhtes. *Aluskaart: Maa-amet 20221*

4.5. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALTEET

Maantee lähiümbruse mürasituatsiooni hindamisel lähtutakse keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ nõuetest. Olemasolevate teede äärsede alade mürasituatsiooni hindamisel lähtutakse müra piirväärtuse nõuetest, mis müratundlike eluhoonete (II kategooria alad) puhul on järgmised: II kategooria alade liiklummüra piirväärtus⁸ on 60 dB päeval ja 55 dB öösel, sh on hoonete teepoolisel küljel lubatud 65 dB päeval ja 60 dB öösel. Vaadeldavas teelõigus ei nihku tee rekonstrueerimisprojekti järgselt müratundlikele objektidele märkimisväärselt lähedamale.

Lähtudes teeprojekti raames koostatud liiklusprognoosist⁹ võib tee lähimate eluhoonete teepoolisel küljel perspektiivses olukorras (hinnanguliselt aasta 2042) esineda arvutuslikult¹⁰ järgmine müra hinnatud tase:

⁸ Müra hinnatud tase päeval (L_d , 7.00-23.00) ja öösel (L_n , 23.00-7.00)

⁹ Riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 25,093-41,42 Mustla-Kaubi lõigu liiklusuuring, Inseneribüroo Stratum, 2021

¹⁰ Liiklummüra levik arvatati käesoleva eelhindangu käigus spetsiaaltarkvaraga SoundPLAN 8.2, kasutades Euroopa Liidus ja Eestis laialdaselt kasutatavat arvutusmeetodit "NMPB-Routes-96".

- Km 25,04 Partsi kinnistu (Porsa küla) eluhoone ca 3 m kaugusel äärmise sõiduraja servast (liiklusprognoos 1482 autot ööpäevas, 10,7% raskeliiklust, kiiruspiirang 50 km/h) – arvutuslik müra hinnatud tase päeval ca 64 dB;
- Km 25,1 Kase kinnistu (Porsa küla) eluhoone ca 5-6 m kaugusel äärmise sõiduraja servast (liiklusprognoos 1482 autot ööpäevas, 10,7% raskeliiklust, kiiruspiirang 50 km/h) – müra hinnatud tase päeval ca 62...63 dB;
- Km 35,45 Kamsi kinnistu (Suislepa küla) eluhoone ca 10-12 m kaugusel äärmise sõiduraja servast (liiklusprognoos 866 autot ööpäevas, 11,4% raskeliiklust, kiiruspiirang 90 km/h) – müra hinnatud tase päeval ca 61...62 dB;
- Km 39,4 Teisepitsu kinnistu (Marjamäe küla) eluhoone ca 6-8 m kaugusel äärmise sõiduraja servast (liiklusprognoos 700 autot ööpäevas, 8% raskeliiklust, kiiruspiirang 90 km/h) – müra hinnatud tase päeval ca 62 dB;
- Km 39,57 Pitsu kinnistu (Maltsa küla) eluhoone ca 12 m kaugusel äärmise sõiduraja servast (liiklusprognoos 700 autot ööpäevas, 8% raskeliiklust, kiiruspiirang 90 km/h) – müra hinnatud tase päeval ca 60 dB.

Seega vastab perspektiivse olukorra (ehitusjärgse olukorra liiklusprognoos ca 20 a perspektiivis) müratase teele lähimate hoonete teepoolisel küljel liikluse müra piirväärtuse nõuetele, kuigi kohati võib prognoositav müratase küündida ka suhteliselt piirväärtuse lähedale. Projektiala teistes piirkondades jäävad eluhooned juba teest mõnevõrra (valdavalt 20 m ja enam) kaugemale ning müratase päeval/öösel jääb selgemalt piirväärtusest väiksemaks. Samuti on müratase 1-2 dB väiksem olemasolevas ja ehitusjärgses olukorras. Öise piirväärtuse (60 dB) lähedast mürataset hoonete teepoolisel küljel ei esine, öise piirväärtuse ületamise ala jääb vaadeldavate liikluskoormuste korral sisuliselt tee-alale.

Hoonete teepoolse külje liikluse müra piirväärtuse ületamise korral tuleb müraalase seadusandluse kohaselt¹¹ rakendada müra vähendamise abinõusid (nt müratõkked või täiendavad kiiruspiirangud) vähendamaks müra vähemalt piirväärtusest madalamale tasemele, kuid antud juhul (olemasolevad ja perspektiivsed liikluskoormused ei ole kriitiliselt suured) ei ole nõuete täitmiseks täiendavate meetmete rakendamine otseselt vajalik.

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

Õhukvaliteedi (liiklusest tingitud saasteainete kontsentratsioonide) piirväärtused on kehtestatud keskkonnaministri 27.12.2016 määrusega nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnõrmed ning õhukvaliteedi hindamispiirid“. Liiklusest tingitud saasteainete levik olulistest 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

¹¹ Atmosfääriõhu kaitse seadus kohaselt on müra piirväärtus suurim lubatud müratase, mille ületamine põhjustab olulist keskkonnahäiringut ja mille ületamisel tuleb rakendada müra vähendamise abinõusid

efektiivne hajumine (saastekontsentratsioonide lahjenemine nii horisontaal - kui ka vertikaalsuunas) välisõhus.

Antud liikluskoormuste tingimustes (põhi- ja tugimaanteede kontekstis on tegemist keskmisest selgelt väiksema liikluskoormusega teega) ei ole põhjust eeldada õhukvaliteedi piirväärtuste lähedasi saasteainete kontsentratsioone teele lähimate eluhoonete alal.

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

4.6. JÄÄTMEKÄITLUS, ENERGIAMAHUKUS JA LOODUSVARADE KASUTAMINE

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 Viljandi valla jäätmehoolduskirja¹² 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.

Energia- ja ressursimahukuse osas on tegemist tavapärase ehitustegevusega, mille puhul ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju avaldumist.

4.7. AVARIIOLUKORRAD

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.

¹² <https://www.riigiteataja.ee/akt/408112019026>

5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 25,093 – 41,42 Mustla –Kaubi lõigu rekonstrueerimise 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-s ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist. Samuti puudub kavandataval tegevusel piiriülene mõju ning vajadus täiendavate keskkonnauuringute järele. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Veeseaduse (§ 196 lg (2) p 4)) kohaselt tuleb tee koosseisu kuuluva silla ehitamisel (ka ehitusloa alusel lammutamisel) avalikul või avalikult kasutataval veekogul tegevus registreerida Keskkonnaametis veekeskkonnariskiga tegevusena olenemata mahtudest. Käesoleval juhul on tegemist avalikult kasutatavate veekogudega, seega on registreeringu taotlemine vajalik.
- Projektiga ei tohi mõjutada maaparandussüsteemi Anni oja (maaparandussüst. kood 3020838000072, ehitise kood 002) toimimist ning projekt tuleb kooskõlastada Põllumajandus- ja Toiduametiga.
- 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 ning vooluveekogudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude ja vooluveekogude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vette.
- Ehitusaegset ülevalgustamise mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, eriti pimedal ajal nahkhiire leiukohas (vt ptk 4.3) ning elumajade vahetus läheduses.
- Kuna tegevus leiab osaliselt aset Kalmistule kehtestatud kultuurimälestise kaitsevööndis, tuleb vastavalt muinsuskaitseaduse § 58 projekt kooskõlastada Muinsuskaitseametiga.
- Pinnasetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega nii mälestistel, kaitsevööndites kui ka väljaspool mälestiste ja kaitsevööndite ala. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.
- 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) 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).

- 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 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 Viljandi valla jäätmehoolduskirja¹³ 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 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.

¹³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/408112019026>