

Riigitee 15170 Parasi-Põikva-Rassi km 3,966 asuva Eniste silla rekonstrueerimise põhiprojekti keskkonnamõju eelhinnang

Eelhinnangu tellija: Stricto Project OÜ

Projekti tellija/otsustaja (KeHJS § 9 alusel): Transpordiamet

Töö koostaja: Alkranel OÜ

Projektijuht: Alar Noorvee (KMH litsents nr KMH0098)

Tartu 2024-2025

Publitseerimise üldised andmed;

- Töö vormistatud: 25.04.2025. a
- Töö nr: Eniste-24.
- Eelhinnangu (keskkonnamõju hindamise (KMH) vajalikkuse eelhinnang (EH)) koostajad:
 - Alar Noorvee (Alkranel OÜ), projektijuht ja keskkonnaekspert (KMH litsents nr KMH0098).
 - Paula Nikolajeva (Alkranel OÜ), keskkonnakonsultant.
- Alkranel OÜ (www.alkranel.ee) - keskkonnavalased konsultatsioonid, aastast 1999.

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus.....	5
2. Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähikonna praeguste ja planeeritavate tegevustega	8
3. Mõjutatava keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus	10
4. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algamise vajalikkus määramine.....	13
4.1 Maa ja maakasutus	13
4.2 Märgalad.....	14
4.3 Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad.....	14
4.4 Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale	14
4.5 Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)	15
4.6 Maavarade kasutus	16
4.7 Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmeteke	16
4.8 Maastik (sh pinnavormid)	17
4.9 Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad).....	17
4.10 Elanikkond, inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime), mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirus ja lõhn	18
4.11 Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid	19
4.12 KMH algamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised.....	19
Kokkuvõte.....	20
Kasutatud materjalid	22

KMH eelhindangu lisad:

- **KMH eelhindangu lisa 1.** Eniste silla rekonstrueerimise eskiis (Stricto Project OÜ, seisuga 07.06.2024)

Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks on Järva maakonnas Türi vallas Vilita külas paikneva Eniste silla põhiprojekt, mille eesmärgiks on silla rekonstrueerimine, tõstmaks liiklusohutuse taset ja sõidumugavust ning võimalusel parandada silla kandevõimet ning määrata tehniliselt vajaliku transpordimaa ulatus.

Eelhinnangu tellijaks on Stricto Project OÜ ja töö koostajateks Alkranel OÜ keskkonnaekspert Alar Noorvee (KMH litsents nr KMH0098) ja OÜ Alkranel keskkonnakonsultant Paula Nikolajeva. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projektile, mille koostamine toimub KMH eelhinnangu koostamise ajal. Käesolevat eelhinnangut saab eelkõige Transpordiamet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina ehitusprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides.

KMH algatamise vajalikkuse osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kui kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu).

Eelhinnangu koostamisel lähtutakse mh Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest ja väljakujunenud praktikast ning aktuaalsetest suunistest. KeHJS § 2² kohaselt on tegevus olulise keskkonnamõjuga, kui see võib eeldatavalt:

- ületada mõjuala keskkonnataluvust;
- põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi;
- seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

Töö koostamisel lähtutakse samuti juhendist „KMH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine“ (Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018) ja eelhinnangu ülesehitamisel arvestatakse ka dokumenti „Keskkonnamõju hindamise eelhinnangu andmise juhend“ (Keskkonnaministeerium, 2017).

1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus

KMH eelhinnangu objektiks on Järva maakonnas Türi vallas Vilita külas paikneva Eniste silla (vt ka joonist 1) põhiprojekt, mille eesmärgiks on silla rekonstrueerimine, tõstmaks liiklusohutuse taset ja sõidumugavust ning võimalusel parandada silla kandevõimet ning määrata tehniliselt vajaliku transpordimaa ulatus.



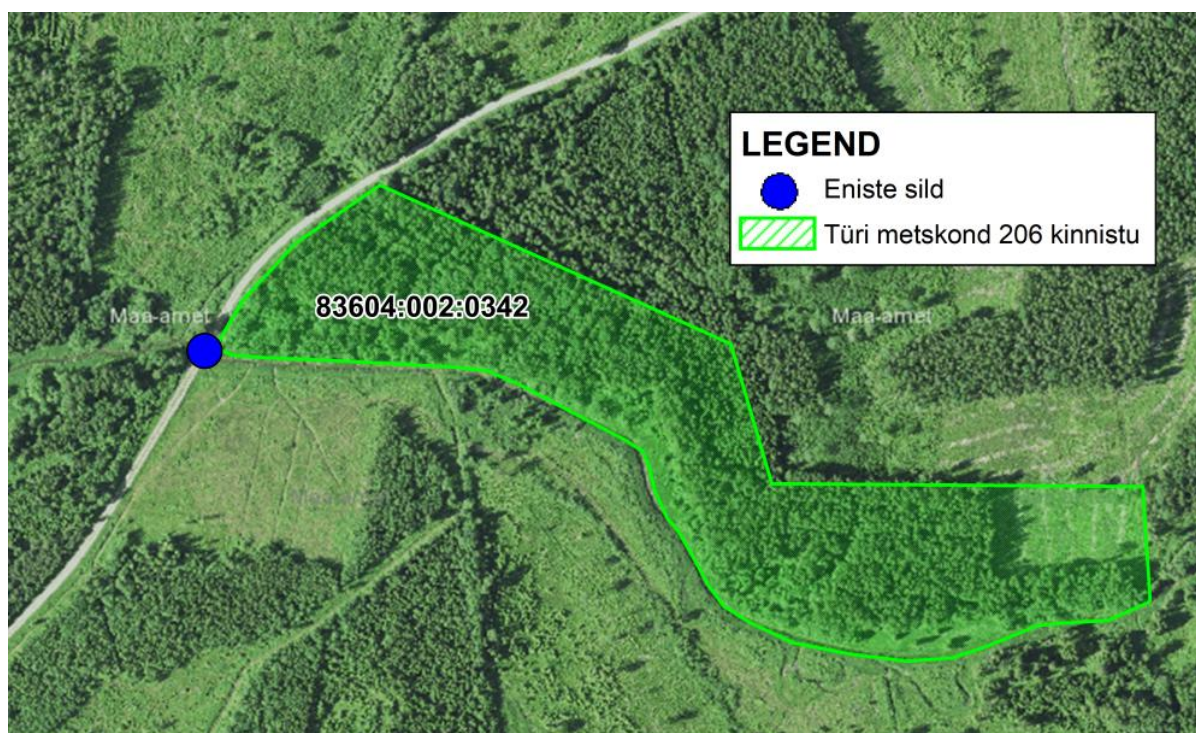
Joonis 1. Eniste silla asukohaskeem (Transpordiamet, 2024)

Olemasolev sild (nr 246; 83604:002:0162 – transpordimaa 100%, geograafilised koordinaadid 58.737085, 25.397568) asub riigitee (kõrvalmaantee) 15170 Parasi-Põikva-Rassi 3,966 kilomeetril. Eniste sild ületab Aruküla jõge (VEE1128600) ning on ehitatud 1971. aastal (sambad varasemast perioodist) ning seejärel remonditud 1998. aastal. Teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2023. aasta seisuga on Teeregistri andmetel 127 autot, millest sõidu- ja pakiautod moodustavad 94%, veoautod ja autobussid 1% ja autorongid 5 %. Silla projektkoormuseks on N-18/NK80. Silla vuukidevaheline kaugus (sh gabariit) on 8,6 m, ava arvutuslik pikkus 7,0 m. Seejuures remondi käigus silda laiendatud pole. Sõidutee laius sillal on 8,5 m, katte laius enne ja pärast silda on 6,0 m, mulde laius 7,0 m. Jalgteed puuduvad, suurim lubatud kiirus on teelõigul 90 km/h..

Lähtuvalt Eniste silla rekonstrueerimise põhiprojekti riigihanke tehnilisest kirjeldusest, on olemasoleva Eniste silla samba müüritised rahuldavas seisus, kuid vajavad vuukide tagasitäidet. Kaldasamba tiibade osa on hiljem juurde ehitatud ning on samba põhiosast lahti murdunud. Silla talade alumised vööd ja seinad on rahuldavas seisus – esineb vähest kaitsekihi eemaldumist ja korrosiooni. Silla plaadi osas on puudulikust isolatsioonist tekkinud väga tugevad läbijooksud. Silla koonused koosnevad pinnasest ning on seega uhteohtlikud. Silla samba eest on eemaldamata ehitusaegne laudsein, pealesõidud on ebatasased ning vuugid on üle pinnatud.

Eniste silla rekonstrueerimisel kavandatakse uut ava ning rajatakse uus plaatsild olemasolevatele sammastele, mille vuugid (kivide vahed) remonditakse. Sillasammaste remontimine on töö, mis on plaanitud teha osaliselt jões. Muuhulgas uuendatakse teelõigu katend ning laiendatakse olemasolevat muldkeha. Lisaks rekonstrueeritakse teelõik 80 m

ulatuses enne ja pärast silda ning paigaldatakse uued teepiirded. Sild projekteeritakse elueaga 100 aastat, katendi kasutusajaks võetakse kõigil katenditüüpidel 20 aastat. Teemaalt tagatakse sademeveete piki- ja põiksuunaline äravool ning vajadusel projekteeritakse pinnavete ärajuhtimissüsteemide ehitamine, ümberehitamine ja puhastamine (sh vajadusel kraavide eelvoolud, mis asuvad teega piirnevatel katastriüksustel). Projektiga antakse põhimõtteline sademeveete äravoolu lahendus. Kergliiklusteed ei kavandata. Liiklusohutuse parandamiseks projekteeritakse teelõigule erinevaid meetmeid, mh peatumisnähtavust piirava metsa raadamine Türi metskond 206 kinnisasjal (katastriüksuse tunnus 83604:002:0342; riigiomand) (vt ka joonist 2) 764 m² ulatuses.



Joonis 2. Türi metskond 206 kinnistu paiknemine vaadeldava teelõigu ja silla suhtes (alus: Maa-amet, 2024)

Eniste silla rekonstrueerimiseks viidi OÜ Rakendusgeoloogia (2024) poolt läbi geotehnilised väljuuringud, mille käigus puuriti viis puurauku sügavusega 1,65-7,55 m ning käsipuuriga sügavusega 0,75 m. Uuringualalt võeti kokku kaheksa veesisaldusproovi ning kolm pinnaseproovi. Uuringust saab välja järgnevat:

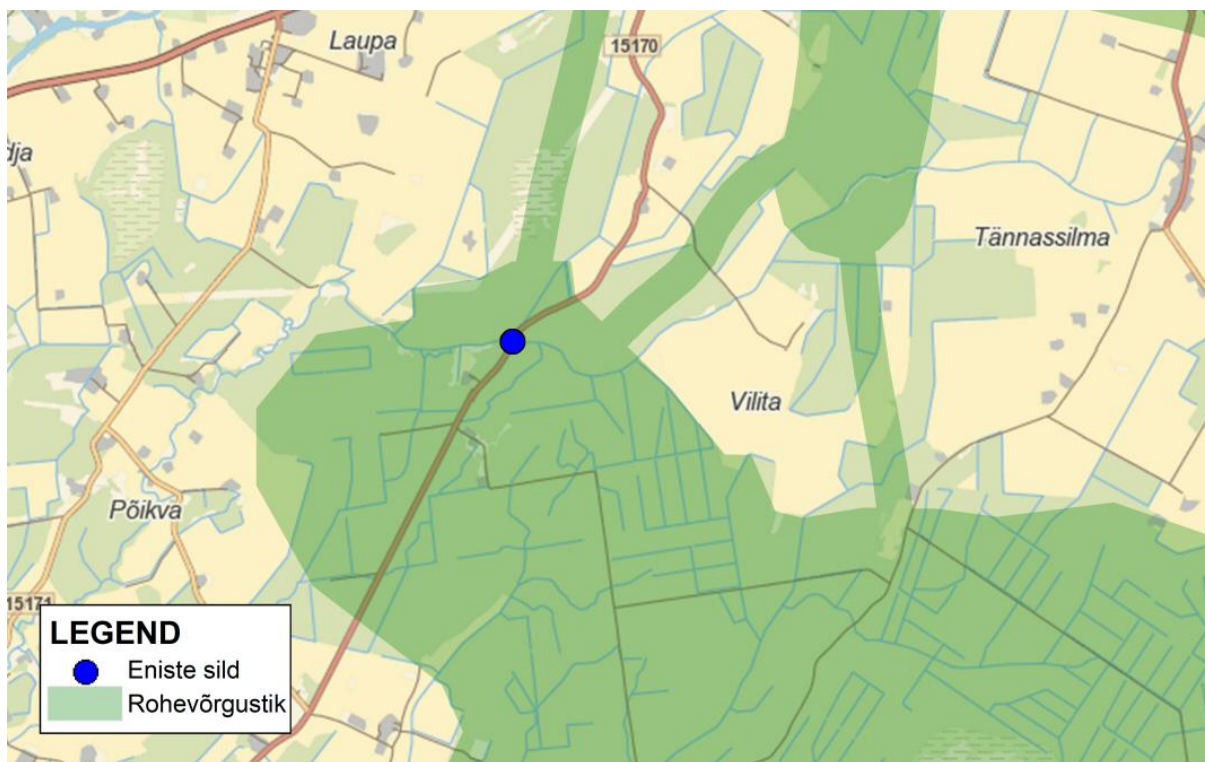
- uue silla rajamise korral sild tuleks toetada vaivundamendile, otsaga lubjakivile.
- halva kandevõimega pinnasekihtide kogupaksus on suurem kui 1 m, mistõttu oleks soovitatav kasutada teede all jäika geotekstiili, et ühtlustada vajumeid.
- teede alt on soovituslik koorida täitepinna täies mahus ning asendada ühtlase kiht-kihilt tihendatud mineraalse pinnasega vajaliku kõrguseni.
- teele tuleb rajada ka korralik drenkiht ning liigveed tuleks tee muldest juhtida vertikaalplaneeringuga eemale.
- täitepinna (kiht 3) on nii vertikaal kui horisontaal suunas erineva tiheduse ja koostisega. Täitepinna on külmaohtlik ning kokkusurutav.
- muda (kiht 5), vähe orgaanilist ainet sisaldav mölline peenliiv (kiht 6), vähe orgaanilist ainet sisaldav savine möll (kiht 7) ja turvas (kiht 8) on tugevalt kokkusurutavad pinnased. Turbas kestavad vajumid aastakümneid.

- tee muldes esinevad vähe orgaanilist ainet sisaldav kruus (kiht 1) ja täitepinnas (kiht 3) 0,3-0,5 meetri sügavusel ei täida etteantud drenimistingimusi 100% tiheduse ja optimaalse niiskussisalduse juures. Ka uuringualal esinevad looduslikud pinnased ei täida etteantud drenimistingimusi. Kihtide filtratsioonimoodul jääb tõenäoliselt alla 0,5 m/ööpäevas.
- piirkonna külmumissügavus on ca 1,35 meetrit. Talvel võib lumest vabal alal tee mulle läbi külmuda kuni 2,00 meetri sügavuseni.
- uuringuala jääb looduslikult niiskesse piirkonda ehk 2. paikkonda.
- savipinnased (kihid 7 ja 9) on tundlikud leondumise suhtes. Leondumise vältimiseks ei tohi märjal savipinnasel sõtkuda ehitusmasinatega, ega lasta lahtisel kaevikul seista vee all.
- liivpinnas (kiht 6) on tundlik struktuuri rikkumise suhtes ja kaotab kandevõime ümbertõstmisel. Veeküllastunud liivpinnas hoiab nõlva kuni poole meetri sügavuseni. Veeküllastunud liivpinnas on tundlik dünaamilistele mõjutustele ja heljundub kergesti, tagasisettinud liiv- ja möllpinnas kaotab mitmekordselt kandevõimes.

2. Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähikonna praeguste ja planeeritavate tegevustega

Järvamaa maakonnaplaneering 2030+ (2017) – Vilita küla asub Türi tugi-toimepiirkonnas, Laupa siirdevööndis. Eniste silla piirkond asub riikliku tähtsusega rohevõrgustiku tuumalas (tugiala indeks T7;vt ka joonist 3). Rohelise võrgustiku toimimiseks on planeeringus toodud soovituslikud meetmed ning seatud üldpõhimõtted, mh:

- planeerimistegevuse (sh üleriigilise taristu planeerimise) korraldamisel tuleb arvestada rohelise võrgustiku eesmäärke;
- metsamaa raadamine rohelise võrgustiku aladel ei ole üldjuhul lubatud, kuid teatud juhtudel (nt maavara kaevandamise alal) on raadamine lubatud eeldusel, et raadamise võimalikkus on välja selgitatud ja vajadusel välja pakutud leevendus või vältimismeetmed;
- võrgustiku funktsioneerimiseks on vajalik, et looduslike ja poollooduslike alade osatähtsus rohelises võrgustikus ei langeks alla 80%.



Joonis 3. Rohevõrgustiku ala Eniste silla ümbruses (Järvamaa maakonnaplaneering 2030+, 2017)

Järvamaa arengustrateegia 2035+ (2023) ühe arenguvajadusena nähakse maakonna teedevõrgu korrashoidu, st hea ja mugava liikumisvõimaluse tagamine Eesti erinevates suundades kui ka Järvamaa piirkondade vahel.

Türi valla üldplaneering (2022) üldplaneeringuga on täpsustatud maakonnaplaneeringuga sätestatud rohelise võrgustiku toimimise tagamiseks. Toimimist tagavad tingimused ja kitsendused on mh:

- säilitada maastikuline ja bioloogiline mitmekesisus, mh metsakooslused. Oluline on maastikulist mitmekesisust suurendavate kraavide, tee- ja metsaservade säilimine;

- tugialade lõikumisel riigiteega (konfliktikohad) tuleb parandada nähtavust ja kavandada abinõud loomade liikumisvõimaluste säilimiseks ja loomiseks. Olemasolevate teede rekonstrueerimise projekteerimisel tuleb ette näha toimivad lahendused konfliktide leevendamiseks;

Liikluskorralduse ühe üldise põhimõttena on toodud, et liikluse piisava läbilaskevõime ja ohutuse tagamiseks tuleb parandada sildade seisukorda.

Türi valla arengukava aastateks 2024-2028 (2023) arengukava ellu viimiseks on valdkondade kaupa seatud strateegilised eesmärgid 2035 ning eesmärgid ja tegevussuunad 2024-2028, sh, et järjepidevalt parendatud tehniline taristu tagab elanikkonnale kvaliteetse elukeskkonna.

Strateegiliste arengudokumentide alla saab lugeda ka detailplaneeringuid, kuid vaadeldavas asukohas puuduvad nii menetluses olevad või kehtestatud detailplaneeringud.

3. Mõjutatava keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus

Peatüki koostamisel on mh arvestatud käesoleva töö ptk 1-2, juhendmaterjalides ning avalikult ja erialaselt kasutatavates andmebaasides (nt EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem, Keskkonnaagentuur, 09.07.2024), Maa-ameti kaardirakendused) sisalduvat teavet.

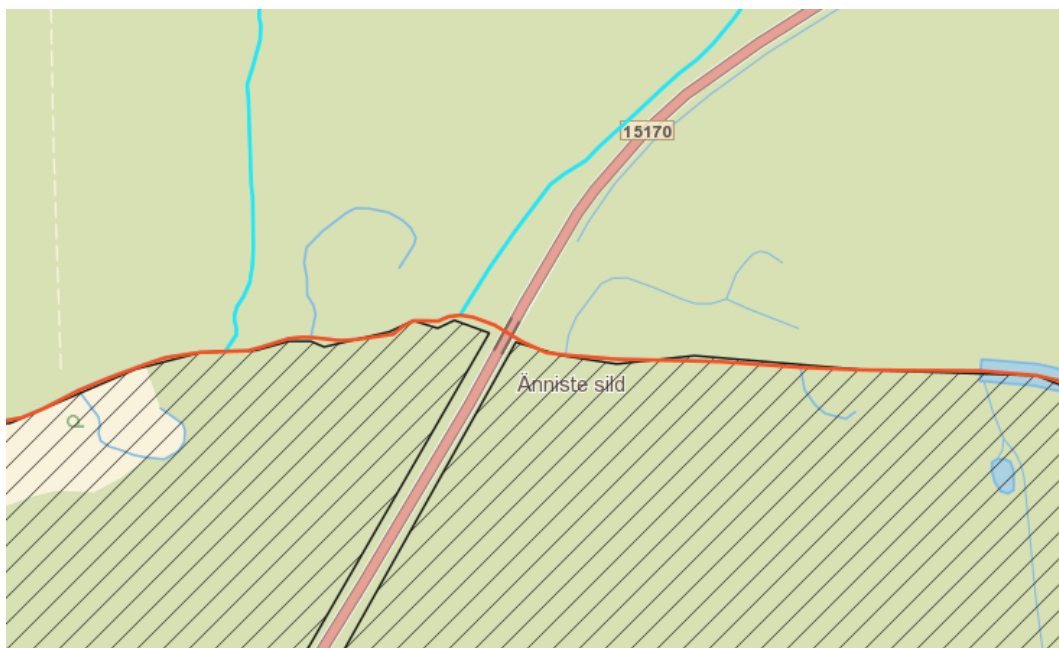
Eniste sild asub Türi vallas Vilita külas. Türi valla kodulehe alusel elab Vilita külas 01.01.2024 seisuga 18 elanikku.

Eniste sild ületab Aruküla jõge (VEE1128600). Jõe valgala on 77,4 km² ning pikkus koos lisaharudega 33,2 km. Tüpoloogiliselt kuulub jõgi heledaveeliste ja vähese orgaanilise aine sisaldusega jõgede hulka. Keskkonnaagentuuri veekogumite kaardirakenduse kohaselt on Aruküla jõe keemiline seisund (vaadeldava lõigu veekogumi pikk nimi Aruküla (Pärnu) suudmeni) 2022. aasta seisuga hindamata, ökoloogiline seisund kesine¹ ning koondseisund samuti kesine. Jõe kesise ökoloogilise seisundi elemendiks oli varasemast² kalastik, näitajaks varasemast jõgede kalastiku indeks ning põhjuseks varasemast teadmata. Aruküla jõgi on avalikult kasutatav jõgi, mis kuulub Lääne-Eesti vesikonda, Pärnu alamvesikonda. **Lääne-Eesti vesikonna veemajanduskavas 2022-2027** pole aga toodud Aruküla jõega seotud eraldiseisvaid eesmärke, koormusallikaid ega meetmeid.

Aruküla jõgi on riigi poolt korrashoitav ühiseesvool (vt ka joonist 4), valgalaga üle 25 km² (maaparandussüsteemi kood 6112860020000). Jõe põhjapoolne kallas piirneb ka maaparandussüsteemi (kuivendussüsteemi) reguleeriva võrgu (maaparandussüsteemi kood 6112860011160) alaga.

¹ Kesise ökoloogilise seisundi puhul on inimtegevusest tulenevad bioloogiliste näitajate muutused võrreldes referentsveekoguga mõõdukad (suuremad kui heas seisundis veekogus), veekogu võib mõjutada nt maaparandus või esineda tõkestusrajatisi.

² Sõna "varasemast" viitab sellele, et mittehead elemendid on kandunud üle varasematest aastatest, mitte viimasest seireaastast.



Joonis 4. Maaparandusehitised Eniste (kaardil märgitud kui Änniste) silla piirkonnas. Seejuures punane joon märgib riigi poolt korrashoitavat eesvoolu (Aruküla jõgi), erksinine maaparandussüsteemi eesvoolu ning triibutatud ala märgistab süsteemi reguleerivat võrku (Maa-amet, 2024)

Vaadeldav teelõik asub Kesk-Eesti üldgeoloogilise kaardistamise uuringu alal. Uurimistöö eesmärgiks on geoloogiline kaardistamine mõõtkavas 1:50 000 koos digitaalse andmestiku loomisega ning Järva maakonna ehitusmaavarade varustuskindluse aruande koostamine³. Eniste sillal asub ka geodeetiline märk (520). Lähim puurkaev (PRK0058502; töötav; olmevee saamiseks) asub linnulennult ligikaudu 830 meetri kaugusel loode suunas.

Lähim eluhoone asub Eniste sillast linnulennult 410 m kaugusel edela suunas. Eniste silda ümbritsevad maatulundusmaa sihtotstarbega maaüksused.

Silla vahetus ümbruses esinevad gleistunud lammimullad. Piirkonnas on põhjavesi nõrgalt kaitstud.

Lähtuvalt geotehnilisest uuringust (2024) on tingimused Eniste silla rekonstrueerimiseks keerulised. Raskendavaks asjaoluks on түseda (orgaanilise aine sisaldusega) nõrkade pinnaste kompleksi (kihid 5-9: muda, vähe orgaanilist ainet sisaldab mölline peenliiv, vähe orgaanilist ainet sisaldav savine möll, turvas, savine möll) esinemine. Halva kandevõimega pinnasekihtide kogupaksus on suurem kui 1 m.

Lähimad looduskaitseelised objektid:

- Eniste kuusk (üksikobjekt; KLO4000374) ligikaudu 430 m kaugusel linnulennult;
- metsise (*Tetrao urogallus*; II kategooria kaitsealune liik; KLO9102224) leiuala ligikaudu 1 km kaugusel linnulennult;
- Vilita metsise püsielupaik (KLO3000112) ligikaudu 1 km kaugusel linnulennult;
- projekteeritav Vilita metsise püsielupaik (PLO1000657) ligikaudu 1 km kaugusel linnulennult.

Vaadeldav teelõik on osa Põikva uuest teest (kokku 8,5 km), mis on liigitatud pärandkultuuri objektiks (reg. nr 835:MNT:006). Kultuurimälestisi silla lähiümbruses pole.

³ Keskkonnaameti 22.05.2020 korraldus nr DM-110021-2

Maa-ameti kaardirakendusele (2024) on Eniste sillast 19 ja 23 m kaugusele märgitud karuputke hävinud kolooniad (koloonia ID HJR139; vt ka joonist 5).



Joonis 5. Karuputke hävinud kolooniad Eniste silla vahetus läheduses (Maa-amet, 2024)

4. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algamise vajalikkuse määramine

Tegevuse elluviimisega seonduva analüüsimisel arvestatakse mõju (otsene või kaudne) suurust ja ruumilist ulatust (nt geograafiline või mõjutatavate (inimesed vm) hulk) ning võimalikkust ehk tõenäosust, tugevust, kestvust, sagedust ja pöörduvust, sh kumulatiivsust ja koosmõju ning õnnetuste esinemise võimalikkust (ka alad, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada). **Alljärgnev kirjeldab kas tegevuse elluviimisega kaasneb olulisi keskkonnaprobleeme ehk ebasoodsaid mõjusid** (mh koosmõjus muude mõjualas toimuvate ja/või planeeritavate teiste tegevustega) **ja vajadusel mõjude tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise täiendavaid võimalusi (määratakse vajadusel).** Teemad (sh KeHJS § 6¹ lg 5 põhjal):

- 1) maa ja maakasutus;
- 2) märgalad;
- 3) jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad;
- 4) veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale;
- 5) muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale);
- 6) maavarade kasutus;
- 7) ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete;
- 8) maastik (sh pinnavormid);
- 9) looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad);
- 10) elanikkond (sh tiheasustusalad), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn;
- 11) suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid.

Alljärgnevalt on eelnevalt esitatud loetelu teemad täpsemalt lahti kirjutatud alampeatükkide kaupa. Peatükkide sisustamisel on arvestatud mh ptk-s 1–3 toodud teavet. Peatükis 4.12 võetakse kokku tulemused ehk antakse suunised KMH algamise vajalikkuse või mittevajalikkuse osas.

4.1 Maa ja maakasutus

Aruküla jõgi, mida Eniste sild ületab, on riigi poolt korrashoitav ühiseesvool (maaparandussüsteemi kood 6112860020000). Jõe põhjapoolne kallaskall (piirneb ka maaparandussüsteemi (kuivendussüsteemi) reguleeriva võrgu (maaparandussüsteemi kood 6112860011160) alaga).

Liiklusohutuse parandamiseks projekteeritakse teelõigule erinevaid meetmeid, mh peatumisnähtavust piirava metsa raadamine Türi metskond 206 kinnisasjal (katastriüksuse tunnus 83604:002:0342) 764 m² ulatuses. Teema leiab täpsemat käsitlust ptk-s 4.9.

Kuna tegemist on olemasoleva silla rekonstrueerimisega olemasoleval Parasi-Põikva-Rassi kõrvalmaanteel (nr 15170), ei mõjuta Eniste silla rekonstrueerimine maa ja maakasutuse aspekte pikemas perspektiivis ebasoodsalt ehk negatiivselt. Silla rekonstrueerimine mõjub pigem positiivselt piirkonna maakasutusvõimalustele. Rekonstrueerimise käigus võidakse ajutiselt seada maakasutusele piiranguid, mis on tööde teostamise ajal vältimatud (nt

liikluskorralduslikud muudatused). Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist.

4.2 Märgalad

Ehitusprojektiga seotud alal puudub seos märgaladega, mistõttu puudub ka mõju eeldus.

4.3 Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad

Kavandatud tegevusega hõlmatud sild ületab Aruküla jõge (VEE1128600), millel puuduvad seosed randade ja jõesuudmetega.

Olemasoleva silla koonused koosnevad pinnasest ning on seega uhteohtlikud. Maalihked jõgede kallastel on paratamatus ja enamasti kutsuvad maalihkeid esile looduslikud protsessid, eelkõige kaldaerosioon. Siiski võib teatud juhtudel nõ päästikuks kujuneda inimtegevus jões või kaldatsoonis. Kavandatava tegevuse asukohas viidi läbi geotehniline uuring, mille tulemusi on täpsemalt avatud ptk-s 1 ning suuniseid, mis kohalduvad ka antud teemavaldkonda, on esitatud ptk-s 4.5. Rekonstrueeritud silla koonused kindlustatakse maakividega (vt ka KMHEH lisa 1), mis tagavad kindlama konstruktsiooni ning vähendavad uhteohtlikkust.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel ptk-s 4.5 toodud suuniseid.

4.4 Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale

Eniste sild ületab avalikult kasutatavat Aruküla jõge (VEE1128600). Aruküla jõe keemiline seisund oli 2022. aasta seisuga hindamata, ökoloogiline seisund kesine (seotud kalastikuga) ning koondseisund samuti kesine. Lääne-Eesti vesikonna veemajanduskavas 2022-2027 pole toodud Aruküla jõega seotud eraldiseisvaid eesmäärke, koormusallikaid ega meetmeid. Kehtiva veemajanduskava kohaselt avaldavad pinnaveekogumitele koormust erinevad asjaolud ja tegevused, kuid ükski neist pole kavandatava tegevuse seisukohalt oluline, mistõttu siinkohal neid ka ei käsitleta.

Projektiga antakse põhimõtteline sademeveete äravoolu lahendus. Lisaks võib ka välja tuua, et lähtuvalt AS Maves 2013. aasta tööst „Liiklussõlmede sademeveete kogumise ja osalise puhastamise uuring“, tuleb liikluskooormusega kaasneva keskkonnariski vähendamiseks sademeveet käidelda alates liiklussagedusest 30 000 autot ööpäevas ning (soovituslikult) sademevee käitlemise vajadust analüüsida alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas. Vaadeldava teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2023. aasta seisuga on Teeregistri andmetel 127 autot. Arvestades eelnevat, pole sademevee (mitte)käitlemine käesoleva objekti puhul olulisi mõjueeldusi põhjustav.

Silla rekonstrueerimisel rajatakse uus plaatsild olemasolevatele sammastele, mille vuugid (kivide vahed) remonditakse. Sillasammaste remontimine on töö, mis on plaanitud teha osaliselt jões. Lähtuvalt veeseaduse § 196 lg 2 p 4 tuleb tee koosseisu kuuluva silla või truubi ehitamisel avalikult kasutataval veekogul registreerida veekeskkonnariskiga tegevusena. Sammaste remont ei kuulu KeHJS mõistes vooluveekogusse tahkete ainete uputamise ja vooluveekogu põhja süvendamise tegevuste hulka. Silla koonuste tarvis maakividega kindlustamisel toimub tahkete ainete uputamine veekogusse, kuna osaliselt ulatuvad silla

koonused jõkke. Vastavalt KeHJS §6 lg 1 p 17¹ on vooluveekogusse tahkete ainete uputamine üle 2000 m³ olulise keskkonnamõjuga tegevus. Rekonstrueerimise käigus kindlustatakse kividega silla ümbrus (eeskätt jõe kaldad), vette uputatavate kivide maht ei ületa 100 m³. Kaevetöid jõe sängis tehakse minimaalselt olemasolevate sillasammaste remondiks ligikaudse mahuga 10 m³.

Maakividest sillakoonuse kindlustuse rajamine ja silla sammaste remont on kavandatud madalveeperioodile. Kuna kasutatakse maakive, mis ei sisalda peenosakesi, siis on selle käigus heljumi sattumine jõkke minimaalne ning olulist ebasoodsat mõju pole ette näha.

Piirkonnas on põhjavesi nõrgalt kaitstud, kuid kavandatava tegevusega pole ette näha mõju eeldust.

Eniste silla rekonstrueerimise lühiajalisi väheseid mõjutegureid võimaldab ohjata veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimisprotseduur. Pikaajalises vaates ei mõjutata veestiku (sh oht keskkonnale) aspekti aga negatiivselt silla ehitus ega kasutus. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatud tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:**

- Eniste sild on tee koosseisus ning Aruküla jõgi on avalikult kasutatav veekogu, mistõttu tuleb silla rekonstrueerimine registreerida Keskkonnaametis veekeskkonnariskiga tegevusena.
- tööd jões teostada madalveeperioodil soovitatavalt ajavahemikus 01.06-15.09.

4.5 Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)

Ptk-st 1 ja 3 nähtub, et piirkonna geotehnilised tingimused silla rekonstrueerimiseks on keerulised.

Eniste sillast 19 ja 23 m kaugusele on Maa-ameti kaardirakenduses (2024) märgitud karuputke hävinud kolooniad (koloonia ID HJR139). Karuputke võõrliigid on ohtlikud invasiivsed võõrliigid, mis oma kiire leviku ja suure kasvu tõttu ohustavad meie looduslikke kooslusi⁴. Seetõttu on oluline ehitustööde käigus jälgida, et piirkonnas poleks karuputke säilinud. Pinnase kaevamisel ning hiljem selle transportimisel mujale on oht karuputke levitada. Seetõttu tuleb olla tähelepanelik ning leiukoha kahtluse korral võtta ühendust Keskkonnaametiga.

Piirkonna õhukvaliteeti mõjutab eelkõige ehitusaegne ehitusmasinate liikumine (heitgaasid, tolmu), kuid tegevus ei erine tavapärasest ehitustegevusest. Mõjud on lühiajalised ja lokaalsed. Olemasoleva silla rekonstrueerimine ei too kaasa liiklussageduse suurenemist ja seeläbi võimalikku kasutusaegse heitgaaside hulga suurenemist. Teisalt on sild oluline lüli Parasi-Põikva-Rassi kõrvalmaantee koosseisus ning silla puudumine antud asukohas suurendaks märgatavalt ümbersõiduteede pikkust ja seeläbi vajadust täiendavate kütuste kasutamiseks.

Eniste silla rekonstrueerimine ei mõjuta üldiselt mulla, õhu ja kliimaga (sh oht keskkonnale) seonduvaid aspekte ebasoodsalt ehk negatiivselt.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatud tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:

- suunised lähtuvalt geotehnilisest uuringust:
 - vajumite ühtlustamiseks kasutada teede all jääka geotekstiili;

⁴ Keskkonnaamet. (2024). Karuputke võõrliigid ja nende ohjamine. [Link](#)

- teede alt koorida täitepinnas täies mahus ning asendada ühtlase kiht-kihilt tihendatud mineraalse pinnasega vajaliku kõrguseni;
- teele rajada korralik drenkiht, liigveed tuleks tee muldest juhtida vertikaalplaneeringuga eemale;
- leondumise vältimiseks ei tohi märjal savipinnasel sõtkuda ehitusmasinatega ega lasta lahtisel kaevikul seista vee all.
- ehitustööde käigus olla tähelepanelik ning igasuguse kahtluse korral karuputke leiukoha osas võtta ühendust Keskkonnaametiga e-posti info@keskkonnaamet.ee teel või esitada teated/küsimused Järvamaa piirkonna spetsialistile Roman Zuzjonokile (roman.zuzjonok@keskkonnaamet.ee).

4.6 Maavarade kasutus

Vaadeldav teelõik asub Kesk-Eesti üldgeoloogilise kaardistamise uuringu alal, mille eesmärgiks on geoloogiline kaardistamine mõõtkavas 1:50 000 koos digitaalse andmestiku loomisega ning Järva maakonna ehitusmaavarade varustuskindluse aruande koostamine. Eelhinnangu koostamise hetkel teadaolevalt vaadeldavas piirkonnas maavarad puuduvad.

Geotehnilise uuringuga anti suunis teede alt koorida täitepinnas täies mahus ning asendada ühtlase kiht-kihilt tihendatud mineraalse pinnasega vajaliku kõrguseni. Uuringu kohaselt on täitepinnas (kiht 3) nii vertikaal- kui horisontaalsuunas erineva tiheduse ja koostisega, külmaohtlik ning kokkusurutav. Pinnase asendamisega tagatakse tugevam ja vastupidavam aluspõhi silla rekonstrueerimiseks ja kasutamiseks. Silla rekonstrueerimiseks ning pinnase asendamiseks vajaminevat materjali ei hangita silla vahetust ümbrusest.

Materjalide (betoon, maakivid) ja maavarade (mineraalpinnas) kasutamisel lähtutakse optimaalsest kulust ning ülemäärast ressurside kulutamist ette ei ole näha.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid maavarade kasutamisel. Pinnase asendamisega on ette näha hoopiski soodsa ehk positiivse mõju eelduseid.

4.7 Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete

Silla rekonstrueerimine ei mõjuta ressursikasutuse (sh energiakasutuse), jääkide, heidete ning jäätmetekke aspekte oluliselt ebasoodsalt ehk negatiivselt

Jäätmetest tekivad tegevuse käigus peamiselt ehitusjäätmek ja pakendid, mille nõuetekohasel käitlemisel ei ole olulist mõju ette näha. Jäätmeid võib tekkida ka ehitusmasinate hoolduse ja remondi käigus, samuti kaasneb ehitustööliste tegevusega olmejäätmete teke. Silla kasutusperioodil jäätmeid olulistes kogustes ei teki. Jäätmekäitlus ehitusobjektile tuleb korraldada vastavalt kehtivale korrale. Eelnevat arvestades ei ole ette näha olulist ebasoodsat mõju ressurside säästliku kasutuse ja jäätmetekke osas.

Kavandatava tegevusega ei kaasne heidet vette, va arvatud sademevee juhtimine silla ja tee kasutusperioodil. Nagu ptk 4.4. kirjeldatud, ei ole Parasi-Põikva-Rassi kõrvalmaantee liiklussagedus selline, kus oleks vajalik rakendada sademevee puhastust, kuna tee ja silla kasutusega ei kaasne märkimisväärset sademevee saastumist.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatud tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:

- tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Materjalid, mida silla rekonstrueerimistööde käigus uuesti ei kasutata, tuleb ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses, Türi valla jäätmehoolduseeskirjas ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine;
- ehitusmasinate hooldust mitte teostada jõe veekaitsevööndis.

4.8 Maastik (sh pinnavormid)

Eniste silla rekonstrueerimine ei mõjuta maastikku (sh pinnavorme) ebasoodsalt ehk negatiivselt, kuna rekonstrueeritakse olemasolevat silda ega rajata olemasolevast sillast oluliselt erinevat uut silda, mis muudaks praegust maastikuilmet.

4.9 Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad)

Ptk-st 1 nähtub, et liiklusohutuse parandamiseks projekteeritakse teelõigule erinevaid meetmeid, millest üks näeb ette riigiomandis oleval Türi metskond 206 kinnisasjal (katastriüksuse tunnus 83604:002:0342) metsa raadamist 764 m² ulatuses piirava peatumisnähtavuse tõttu.

Eniste sild asub riikliku tähtsusega rohevõrgustiku tuumalas (tugiala indeks T7). Rohelise võrgustiku peamiseks eesmärkideks on elurikkuse kaitse ja säilitamine, kliimamuutuste leevendamine ja nendega kohanemine ning rohemajanduse, sh puhkemajanduse, edendamine⁵, millede saavutamist planeeritava tegevusega, juba olemasoleva silla rekonstrueerimisega, ei takistata. Järvamaa maakonnaplaneeringuga (2017) on seatud tingimus, mis ütleb, et metsamaa raadamine rohelise võrgustiku aladel pole üldjuhul lubatud, samuti, et võrgustiku funktsioneerimiseks ei tohiks looduslike ja poollooduslike alade osatähtsus langeda alla 80% (Türi valla üldplaneeringus (2022) täpsustatud, et arvestus käib katastriüksuse põhiselt). Türi metskond 206 kinnistu pindala on 10,48 ha (9,4 ha on metsamaa, 1,07 ha muu maa), mis tähendaks, et metsa raadamise järgselt peaks kinnistul säilima 8,38 ha looduslikku ja poollooduslikku maad, tagamaks rohelise võrgustiku toimimise. Seega, kui kinnistul raadatakse metsa 764 m² ulatuses, säilib 10,40 ha (99,2 %) looduslikku ja poollooduslikku maad. Türi valla üldplaneeringuga on ka sätestatud, et tugialade lõikumisel riigiteega tuleb parandada nähtavust, kuid samas kavandada abinõud loomade liikumisvõimaluste säilimiseks. Antud juhul on tegemist olemasoleva Eniste silla rekonstrueerimisega olemasoleval Parasi-Põikva-Rassi kõrvalmaanteel (nr 15170) ning minimaalse metsa raadamisega teemaal ei mõjutata rohevõrgustiku toimimist negatiivselt.

Lähim looduskaitsealune objekt, üksikobjekt Eniste kuusk (KLO4000374), asub ligikaudu 430 m kaugusel vaadeldavast asukohast. Võttes arvesse kavandatava tegevuse iseloomu ja mastaapi ning looduskaitsealuste objektide kaugust sillast, pole ebasoodsa ehk negatiivse mõju esinemist piirkonna looduskaitsealustele objektidele ette näha.

⁵ OÜ Hendrikson & KO. (2018). Rohevõrgustiku planeerimisjuhend. [Link](#)

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:

- silla rekonstrueerimisel kavandada abinõud loomade liikumisvõimaluste säilimiseks vähemalt senisel kujul.

4.10 Elanikkond, inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime), mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

Silla rekonstrueerimine ei mõjuta piirkonna (hajaasustuslik) elukorraldust (lähim eluhoone linnulennult 410 m kaugusel) ning sellega seonduvat maakasutust (sh maaparandusega seonduvad aspektid) pikaajaliselt negatiivselt. Eniste silla rekonstrueerimistööde käigus seatakse maakasutusele ajutised piirangud, mis on tööde teostamise ajal vältimatud (nt liikluskorralduslikud muudatused). Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist. Samuti tagavad rekonstrueerimistööd pigem pikaajaliselt positiivse mõju esinemise eeldused (sh ohutum ja garanteeritum ligipääs ehk silla ületus). Silla rekonstrueerimisega ei kavandata kergliiklusteed, mida erinevate arengudokumentide alusel polegi vaadeldavasse asukohta ja selle piirkonda lähitulevikus plaanis rajada.

Vaadeldav teelõik on osa Põikva uuest teest (kokku 8,5 km), mis on liigitatud pärandkultuuri objektiks (reg. nr 835:MNT:006). **Objekti säilimist ohustavad seejuures ehitustööd, mis kahjustavad objekti algupära⁶.** Eniste silla seisukorrast tingituna on vaja seda rekonstrueerida. Silla rekonstrueerimisprojekt ei muuda oluliselt Eniste silla algupära. Ka Türi valla üldplaneeringus on liikluskorralduse ühe üldise põhimõttena toodud, et liikluse piisava läbilaskevõime ja ohutuse tagamiseks tuleb parandada sildade seisukorda. Silla rekonstrueerimine võimaldab teelõigu pikaajalist säilimist täies ulatuses, andes seejuures võimaluse selle väärtustamiseks. Kuigi silla rekonstrueerimine on paratamatu, on seda võimalik teha nii, et säiliks võimalikult algupärane lahendus ja välimus.

Eniste sillal asub geodeetiline märk (520). Lähtuvalt Keskkonnaministri 28.06.2013 määrusest nr 50 „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“, on ehitisele paigaldatud geodeetilise märgi kaitsevöönd 0,5 m ehitise pinnast horisontaalsuunas ning 3,2 m vertikaalsuunas (§ 17 lg 4). Määruse § 18 lg 1 kohaselt tuleb ruumiandmete seaduse § 26 lg-s 1 nimetatud tegevuseks, sh ehitamiseks, taotleda luba, st tuleb vähemalt 30 päeva enne planeeritud tööde alustamist esitada geodeetilise märgi omanikule (Maa-ametile) sellekohase kirjaliku taotluse koos tegevuse kirjelduse ja põhjendusega.

Müra, vibratsiooni, valguse, soojuse, kiirguse ning lõhna häiringud ei ole käesoleval juhul aktuaalsed (arvestades ka asustuse paiknemist ümbruskonnas ning väikest liiklussagedust teel).

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat:

- Eniste sillale paigaldatud geodeetilise märgi kaitsevööndis töötamiseks taotleda luba vähemalt 30 päeva enne planeeritud tööde alustamist, selleks tuleb esitada geodeetilise

⁶ Keskkonnaagentuur. EELIS infoleht (2024). Pärandkultuuri objekt: Põikva uus tee (835:MNT:006). [Link](#)

märgi omanikule (Maa-ametile) kirjalik taotlus koos tegevuse kirjelduse ja põhjendusega.

4.11 Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid

Kavandatava tegevusega ei kaasne täiendavaid ohtlikke olukordi (suurõnnetusi/katastroofe) ega ka riigipiiriüleseid mõjusid. Tegevus ei lisa täiendavaid ohtusid tavapärasesse keskkonda, arvestades mh ka tegevuse mastaabiga.

4.12 KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised

Eelhinnang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk-s 4.1–4.11 esitatud infost, ei ole Eniste silla rekonstrueerimisega olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada peatükkides 4.4, 4.5, 4.7, 4.9 ning 4.10 toodud meetmeid. Eraldi täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks.

Eeltoodu alusel asub eelhinnangu teostanud meeskond seisukohale, et KMH protsessi algatamiseks vajadus puudub. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Transpordiametile) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmisel. Otsustaja saab otsustada ka dokumendi esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle.

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Edasise otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.

Kokkuvõte

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks oli Järva maakonnas Türi vallas Vilita külas paikneva Eniste silla põhiprojekt, mille eesmärgiks on silla rekonstrueerimine, tõstmaks liiklusohutuse taset ja sõidumugavust ning võimalusel parandada silla kandevõimet ning määrata tehniliselt vajaliku transpordimaa ulatus.

Sõltuvalt asjaolust, et Eniste silla ehitusprojekti piirkond asub tundliku keskkonnaga ala naabruses, koostatakse projektiga paralleelselt ka eelhinnang. Eelhinnangu vajadus tuleneb seega eelkõige KeHJS § 6 lg 2 (p 10, 18 ja 22) ning Vabariigi Valitsuse 29.08.2005. a määruse nr 224 Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang, täpsustatud loetelu § 11 p 5 ja 7, § 13 p 8 ning § 15 p 8.

Käesolevat eelhinnangut saab eelkõige Transpordiamet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina ehitusprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides. KMH algatamise vajalikkuse (vt ka ptk teine lõik) osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub mh KeHJS § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu), kui vastavad osapooled või vajadus tuvastatakse.

Eelhinnang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk 4.12 esitatud infost, **ei ole Eniste silla rekonstrueerimisega negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha**. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada ptk-s 4.4, 4.5, 4.7, 4.9 ning 4.10 toodud meetmeid. Eraldi täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks. Seega otsustaja saab otsustada ka esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle, mis eelhinnangu järgselt olid alljärgnevad:

- Ptk 4.4:
 - Eniste sild on tee koosseisus ning Aruküla jõgi on avalikult kasutatav veekogu, mistõttu tuleb silla rekonstrueerimine registreerida Keskkonnaametis veekeskkonnariskiga tegevusena.
 - tööd jões teostada madalveeperioodil soovitatavalt ajavahemikus juuni-august.
- Ptk 4.5:
 - suunised lähtuvalt geotehnilisest uuringust:*
 - vajumite ühtlustamiseks kasutada teede all jääka geotekstiili;
 - teede alt koorida täitepinna täies mahus ning asendada ühtlase kiht-kihilt tihendatud mineraalse pinnasega vajaliku kõrguseni;
 - teele rajada korralik drenkiht, liigveed tuleks tee muldest juhtida vertikaalplaneeringuga eemale;
 - leondumise vältimiseks ei tohi märjal savipinnasel sõtkuda ehitusmasinatega ega lasta lahtisel kaevikul seista vee all.
 - suunised karuputke leviku takistamiseks*
 - ehitustööde käigus olla tähelepanelik ning igasuguse kahtluse korral karuputke leiukoha osas võtta ühendust Keskkonnaametiga e-posti info@keskkonnaamet.ee teel või esitada teated/küsimused Järvamaa piirkonna spetsialistile Roman Zuzjonokile (roman.zuzjonok@keskkonnaamet.ee).
- Ptk 4.7:
 - tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud

ajutisse ladustamiskohta. Materjalid, mida silla rekonstrueerimistööde käigus uuesti ei kasutata, tuleb ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses, Türi valla jäätmehoolduseeskirjas ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine;

- ehitusmasinate hooldust mitte teostada jõe veekaitsevööndis.
- Ptk 4.9:
 - silla rekonstrueerimisel kavandada abinõud loomade liikumisvõimaluste säilimiseks vähemalt senisel kujul.
- Ptk 4.10:
 - Eniste sillale paigaldatud geodeetilise märgi kaitsevööndis töötamiseks taotleda luba vähemalt 30 päeva enne planeeritud tööde alustamist, selleks tuleb esitada geodeetilise märgi omanikule (Maa-ametile) kirjalik taotlus koos tegevuse kirjelduse ja põhjendusega.

Eeltoodu alusel asub eelhinnangu teostanud meeskond seisukohale, et KMH protsessi algamiseks vajadus puudub. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Transpordiametile) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks. Otsustaja saab otsustada ka dokumendi esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle.

Enne KMH algamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Edasise otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.

Kasutatud materjalid

Esitatud olulisim materjalide loetelu (arvestades ka varasemas dokumendis esitatud ehk juba teostatud viitamisi nt õigusaktidele jms, mida siinkohal tingimata ei dubleerita):

- EELIS (Eesti looduse infosüsteem), Keskkonnaagentuur. Andmed 09.07.2024 seisuga;
- Järvamaa arengustrateegia 2035+ (2023)
- Järvamaa maakonnaplaneering 2030+ (2017)
- Keskkonnaagentuur. (2024). Pinnavee ja põhjavee seisund – interaktiivne kaart. <https://kaur.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=fd27acd277084f2b97eee82891873c41>
- Lääne-Eesti vesikonna veemajanduskava 2022-2027
- Maa-ameti geoportaal. (juuli 2024 seisuga). <https://geoportaal.maaamet.ee/>
- OÜ Rakendusgeoloogia. (2024). Riigitee 15170 Parasi-Põikva-Rassi km 3,966 asuva Änniste (Enniste) silla rekonstrueerimine Põikva küla, Türi vald, Järva maakond. Geotehnilise uuringu aruanne (töö nr 24-040). <https://www.maaamet.ee/egf/index.php?lht=aru&id=37191>
- Türi valla arengukava aastateks 2024-2028 (2023)
- Türi valla koduleht. (juuli 2024 seisuga). <https://www.tyri.ee/uldinfo>
- Türi valla üldplaneering (2022)