



**Riigitee 39 Tartu-Jõgeva-Aravete km 71,26  
Piibe silla põhiprojekti  
keskkonnamõju hindamise eelhinnang**

**Nimetus:** Riigitee 39 Tartu-Jõgeva-Aravete km 71,26 Piibe silla põhiprojekti KMH eelhindang

**Töö teostaja:** LEMMA OÜ

Reg nr 11453673  
Harju maakond, Tallinn, Värvi tn 5, 10621  
Tel +372 5139031  
E-post [info@lemma.ee](mailto:info@lemma.ee)

**Töö tellija:** Stricto Project OÜ

Reg nr 12175455  
Harju maakond, Tallinn, Kadaka tee 4,10621  
Tel +372 53 474 811  
E-post [info@stricto.ee](mailto:info@stricto.ee)

**Töö koostajad:** Mihkel Vaarik ja Piret Toonpere

**Töö versioon:** 21.08.2020

## Sisukord

Sisukord.....	3
Sissejuhatus.....	4
Osapooled.....	5
1 Kavandatava tegevuse asukoht ja eesmärk.....	6
1.1 Uue silla lahendus.....	8
2 Tegevuse ala ja selle lähiümbruse keskkonningimused.....	8
2.1 Strateegilised planeerimisdokumendid.....	8
2.2 Maakasutus.....	8
2.3 Loodusvarad, nende omadused ja taastumisvõime.....	8
2.4 Veekaitse.....	8
2.5 Looduskaitse ja looduskeskkonna vastupanuvõime.....	9
2.6 Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid.....	11
3 KMH vajadus lähtuvalt õigusaktidest.....	11
4 Keskkonnamõju eelhindang.....	12
4.1 Keskkonnamõju olulisus sõltuvalt tegevuse iseloomust.....	12
4.2 Loodusvarade kasutamine.....	12
4.3 Jäätme- ja energiamahukus.....	12
4.4 Lähipiirkonna teised tegevused.....	12
4.5 Tegevusega kaasnevad tagajärjed.....	13
4.6 Vee-, pinnase- ja õhu saastatus.....	13
4.7 Müra.....	13
4.8 Valgus, soojus, kiirgus ja lõhn.....	13
4.9 Tegevusega kaasnevate avariolukordade esinemise võimalikkus.....	14
4.10 Tegevusega kaasneva mõju mõju kestus, sagedus ja pöördumus.....	14
4.11 Tegevusega kaasnev kumulatiivne ja piiriülene mõju.....	14
Ettepanek KMH algatamise/algatamata jätmise kohta.....	15
Kasutatud materjalid.....	16

## Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhindangu koostas Lemma OÜ (reg nr 11453673) Stricto Project OÜ tellimusel 2020. aasta augustis. Töö koostasid keskkonnaekspertid Mihkel Vaarik ja Piret Toonpere (KMH0153).

KMH eelhindamise koostamisel on lähtutud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusest (RT I 2005, 15, 87; RT I, 04.07.2017, 45).

KMH vajalikkuse eelhindang tuleb anda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate tegevuste korral, milleks on Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 aasta (viimati muudetud RT I, 28.01.2020, 2) määruse nr 224 "Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu" § 13 p 8 alusel ka tee ehitamine või laiendamine.

Piibe sild asub Lääne-Viru maakonnas Väike-Maarja vallas Piibe külas riigitee 39 Tartu-Jõgeva-Aravete km 71,26 ristumisel Põltsamaa jõega.

Põltsamaa jõgi (VEE103000) kuulub Vao-Väike-Maarja maantee sillast Alevisaare peakraavini keskkonnaministri 15.06.2004 määruses nr 73 „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis-ja elupaikade nimistu“ toodud nimistusse. Projekteeritaval alal asuvad Keskkonnaregistri andmetel II kategooria kaitsealuse liigi paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*) ja III kategooria kaitsealuse liigi rohevesihobu (*Ophiogomphus Cecilia*) elupaigad.

Antud juhul võib eelhindamise vajadus tuleneda ka määruses nr 224 § 15 „muud tegevusvaldkonnad“, mille punkt 10 järgi tuleb keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang anda muu määruses nimetatata tegevusele, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju.

KMH vajalikkus otsustatakse lähtudes KeHJS § 6<sup>1</sup> kohase eelhindangu tulemustest ja § 11 lg 2<sup>2</sup> kohaselt küsitud seisukohtadest kõigilt asjaomastelt asutustelt.

Töö tulemusena selgitatakse välja, kas riigitee 39 Tartu-Jõgeva-Aravete km 71,26 asuva Piibe silla põhiprojekti koostamise käigus on vajalik täiemahulise keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamine või mitte. Töös käsitletakse potentsiaalselt negatiivset mõju omavaid keskkonnaaspekte tee-ehitusprojekti kontekstis, ning antakse soovitus KMH algatamise või mitte algatamise ning negatiivsete mõjude vältimise osas.

KMH eelhindamine annab otsustajale informatsiooni, kas eeldatavalt on tegemist oluliste keskkonnamõjudega või mitte ja seega on aluseks otsuse tegemisel keskkonnamõju hindamise algatamise või mittealgatamise kohta. Tee projekteerimise käigus on otsustajaks keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 9 järgi tee ehitusloa andja. Antud juhul vastavalt ehitusseadustiku (RT I, 05.03.2015, 1; RT I, 10.07.2020, 40) § 31 lg-le 1 otsustab Maanteeamet kui riigimaantee ehitusloa väljastaja (pädev asutus) ka keskkonnamõju algatamise vajaduse.

Lõpliku otsuse KMH algatamise vajalikkuse osas peab tegema samuti Maanteeamet, küsides eelnevalt seisukohta eelkõige Keskkonnaametilt ja vajadusel teistelt asjakohastelt asutustelt.

KMH eelhindangu koostamisel on lähtutud keskkonnaministri 16.08.2017 määrusega nr 31 kehtestatud „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“. Samuti on kasutatud Keskkonnaministeriumi tellimusel R. Kutsari poolt koostatud juhendit „KMH/KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine“ ja juhendit „Keskkonnamõju hindamise käsiraamat“, Pöder, T. 2017.

## Osapooled

### **Otsustaja:**

Maanteeamet

Aadress: Teelise 4, 10916 Tallinn

Kontakt: tel +372 611 9300, e-post: [info@mnt.ee](mailto:info@mnt.ee)

Maanteeameti ida regioon, Lääne-Viru maakond , Rakvere, Vallikraavi 2, 44306

Kontaktisik: Erkki Mikenberg, tel +372 52 87643, [erkki.mikenberg@mnt.ee](mailto:erkki.mikenberg@mnt.ee)

### **Põhiprojekti koostaja:**

Stricto Project OÜ (reg nr 12175455)

Harju maakond, Tallinn, Kadaka tee 4, 10621

Kontaktisik: Ando Funk, tel +372 53 474 811; e-post: [ando@stricto.ee](mailto:ando@stricto.ee)

### **KMH eelhindangu koostaja:**

Lemma OÜ (reg nr 11453673)

Aadress: Harju maakond, Tallinn, Värvi tn 5, 10621

Kontaktisik: Mihkel Vaarik, tel +372 51 39031, e-post: [mihkel@lemma.ee](mailto:mihkel@lemma.ee)

## 1 Kavandatava tegevuse asukoht ja eesmärk

KMH eelhindamise objektiks on riigiteel 39 Tartu-Jõgeva-Aravete km 71,26 asuva Piibe silla (nr 173) asemele uue silla ehituse põhiprojekt (eelprojekti staadiumis), mida koostab Stricto Project OÜ.



Joonis 1. Silla paiknemine. Alus: Maanteeamet

Projekteerimistingimused on uue silla ehitamiseks väljastatud Maanteeameti taristu arendamise osakonna juhataja korraldusega 04.03.2020 nr 1-3/20/032.

Piibe sild paikneb riigi transpordimaa kinnisasjal 39 Tartu-Jõgeva-Aravete tee (katastritunnus 66001:004:0970) Lääne-Viru maakonnas Väike-Maarja vallas Piibe külas. Projekti eesmärk on olemasoleva silla täielik ümberehitamine, et tõsta liiklusohutuse taset, sõidumugavust ja parandada silla kandevõimet. Projektiga ette nähtud töömahtude piirides puuduvad mahasõidud ja muud ristumised.

Projektiga käsitletava lõigu vahetus läheduses puuduvad Natura ja looduskaitsealad ning kultuurimälestised. Põltsamaa jõgi (VEE103000) kuulub Vao-Väike-Maarja maantee sillast Alevisaare peakraavini Looduskaitseaduse (RT I 2004, 38, 258; RT I, 06.05.2020, 17) § 51 lõike 2 alusel kehtestatud keskkonnaministri 15.06.2004 määruses nr 73 „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu“ toodud nimistusse. Vastavalt looduskaitseaduse (LKS) § 51 lg 1 lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaigana kinnitatud veekogul või selle lõigul on keelatud olemasolevate paisude rekonstrueerimine ulatuses, mis tõstab veetaset, uute paisude rajamine ning veekogu loodusliku sängi ja veerežiimi muutmine.

Olemasolev Piibe sild on kahe muutuva kõrgusega peakanduriga raudbetoonist konsoolsete otstega talasild. Piibe sild on ehitatud 1962. aastal tee õgvendamise käigus. Piibe silla pikkus on 30,4 m, sõidutee laius on 7,0 m, silla kogulaius on 8,9 m. Riigitee 39 Tartu-Jõgeva-Aravete km 66,757–72,762 teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus oli riikliku teeregistri 2018. aasta andmetel 898 a/ööp, millest raskeliiklus moodustab 8 %. Teelõigul kehtib piirkiirus 90 km/h.

Olemasolevale sillale on teostatud tehnilise seisukorra hinnang 2019. aastal Tallinna Tehnikakõrgkooli poolt (töö nr 1-9/18/0970-1 “Raskeveokite mõju sildadele. Nende koormuste valideerimine reaalsetel koormustel ning mõju analüüs”. Lisa L-1. Piibe silla tehnilise seisukorra hinnang). Analüüsi tulemustest lähtuvalt ei on vasta silla paindekandevõime kaasaegsetele koormusmudelitele.





Joonis 2. Vaade olemasolevale sillale



Joonis 3. Vaade sillale

Kuna tegemist on olemasoleva silla asemel uue silla rajamisega, siis on võimalikud keskkonnamõjud seotud eelkõige ehitusaegsete tegevustega. KMH eelhindang on Stricto Project OÜ põhiprojekti osa. Eelhindang ei dubleeri projektis toodud, vaid kirjeldab eelkõige tegevusi, millega võib kaasneda oluline keskkonnamõju. Tegevused ei tohi avaldada negatiivset mõju kaitstavatele loodusobjektidele, seepärast esitatakse eelhindangus leevendavad meetmed Põltsamaa jõe vee-elustiku kaitseks.

## 1.1 Uue silla lahendus

Piibe silla eelprojekti koostamise käigus võrreldi omavahel alternatiivseid sillavariante, millest põhiprojekti jaoks valiti välja sobivaim lahendus. Projekteerimise käigus võrreldud alternatiivsete lahenduste puhul olulist keskkonnamõju ei esinenud. Ühegi variandi puhul ei olnud tegemist oluliste negatiivsete mõjudega, mida pole võimalik leevendusmeetmetega miinimumini viia.

Oluline kriteerium oli silla hind, kuid keskkonna seisukohast arvestati, et uue silla poste ei rajata jõesängi, ava ei mõjuta oluliselt jõe hüdroloogilisi tingimusi ega tekita paisutust silla all. Samuti arvestati silla edasise elukaare jooksul hooldusest tingitud nõudeid ja hoolduse võimalikku maksumust.

Lähtuvalt eeltoodust on põhiprojekti valitud sobivaima lahendusena kolmeavaline raamsild.

## 2 Tegevuse ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimused

### 2.1 Strateegilised planeerimisdokumendid

Lääne-Viru maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud riigihalduse ministri 27.02.2019 käskkirjaga nr 1.1-4/30. Kehtestatud maakonnaplaneering on aluseks valla ja linna üldplaneeringute koostamisele.

Maakonnatasemel olulisi piiranguid olemasoleva Piibe silla piirkonnale ei ole seatud.

Enne Eesti omavalitsuste haldusreformi 2017. aastal kuulus Piibe küla Rakke valda. Praegu kehtib alal veel Rakke valla üldplaneering, mis on kehtestatud Rakke Vallavolikogu 23.09.1999 määrusega nr 27.

Väike-Maarja Vallavolikogu 15.10.2018 otsusega nr 28 algatati Väike-Maarja valla üldplaneeringu koostamine ja üldplaneeringu elluviimisega kaasneva keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Kehtiv üldplaneering ega koostatav üldplaneering Piibe sillale maakasutuslikke piiranguid ei sea.

### 2.2 Maakasutus

Käsitletav sild ja teelõik paikneb riigi teemaa (transpordimaa) kinnistul 39 Tartu-Jõgeva-Aravete tee (katastritunnus 66001:004:0970) Lääne-Viru maakonnas Väike-Maarja vallas Piibe külas.

Piirkonnas on lähikinnistute maakasutus valdavalt maatulundusmaa. Projektiga kavandatud tegevused ei muuda piirnevate kinnistute maakasutust. Projektis ei esitata teemaa piiride muutmise ettepanekuid.

### 2.3 Loodusvarad, nende omadused ja taastumisvõime

Loodusvarad on looduskeskkonna osa, mida inimühiskond olemasoluks vajab ja tootmises kasutab ja kõik see, mida ei ole loonud inimene, kuid mida kasutatakse majandustegevuses. Eelhindangu kontekstis loetakse loodusvaraks ka elupaiku, liike, kaitstavaid alasid, vett ja pinnast. Igasugune tee-ehitus on suhteliselt ressursimahukas tegevus, mis nõuab ka kohalike loodusvarade kasutamist. Antud juhul ei ole tegemist sellise tee-/sillaehitusega, millega kaasneks oluline vajamineva materjali hankimine riiklikest maardlatest.

### 2.4 Veekaitse

Põltsamaa jõgi on Pedja jõe parempoolne lisajõgi. Põltsamaa jõgi saab alguse Pandivere kõrgustiku edelaserva allikatest ja voolab nelja maakonna piires. Jõe pikkus on 136 km ja valgla 1297 km<sup>2</sup>. Jõe langus on 72 m ja lang 0,53 m/km. Põltsamaa jõgi kuulub veemajanduslikult Ida-Eesti vesikonna Peipsi alamvesikonda.



Vabariigi Valitsuse poolt 7. jaanuaril 2016.a kinnitatud Ida-Eesti vesikonna veemajanduskavaga uue silla rajamisel vastuolu puudub, sest see ei muuda Põltsamaa jõe ökoloogilist seisundit.

Põltsamaa jõe rakendatakse (LKS § 35) järgmisi kalda kasutamise kitsendusi:

- 1) **kalda piiranguvöönd (100 m)**, mis moodustatakse ranna või kalda kaitse eesmärgil, majandustegevus on LKS-iga sätestatud korras lubatud;
- 2) **kalda ehituskeeluvöönd (50 m)**, mis moodustatakse ranna või kalda kaitse eesmärgil, igasugune ehitustegevus on keelatud. Ehituskeeluvöönd ei laiene sillale (LKS § lg 5);
- 3) **kalda veekaitsevöönd (10 m)**, mis moodustatakse vee kaitsmiseks hajureostuse eest ja veekogu kallaste uhtumise vältimiseks. Reguleeritakse veeseaduse (VeeS) § 118-ga.

Keskkonnaseadustiku üldosa seadus § 38 alusel on Põltsamaa jõe määratud ka kallasrada, mille laius on 4 meetrit. Kallasrada on kaldariba avalikult kasutatava veekogu ääres veekogu avalikuks kasutamiseks ja selle ääres viibimiseks, sealhulgas selle kaldal liikumiseks. Põltsamaa jõgi on nimetatud "Avalikult kasutatavate veekogude nimekirja kinnitamine" (Vabariigi Valitsus korraldus RT III, 13.03.2012, kuni 2019. a kehtinud veeseaduse alusel) lisas. Uue Veeseaduse § 24 lg 1 alusel on uus vastav korraldus siiani eelnõu staadiumis, kuid üksikaktina on VV 2013.a korraldus kehtiv.

Kalda kaitse eesmärk on kaldal asuvate looduskoosluste säilitamine, inimtegevusest lähtuva kahjuliku mõju piiramine, kalda eripära arvestava asustuse suunamine ning seal vaba liikumise ja juurdepääsu tagamine. Kõikide nimetatud vööndite laiuse arvestamise lähtejoon on põhikaardile kantud veekogu piir (tavaline veepiir). LKS § 37 lg 3 alusel on kalda piiranguvööndis keelatud mootorsõidukiga sõitmine väljaspool selleks määratud teid ning maastikusõidukiga sõitmine. VeeS § 118 alusel kalda kaitseks moodustatud veekaitsevööndis on VeeS § 119 p 6 kohaselt keelatud pinnase kahjustamine ja muu tegevus, mis põhjustab veekogu kalda erosiooni või hajuheidet. VeeS § 119 p 2 kohaselt on veekaitsevööndis samuti keelatud puu- ja põõsarinde raie VeeS § 118 lõike 2 punktides 1 ja 2 loetletud veekogude rannal või kaldal Keskkonnaameti nõusolekuta, välja arvatud maaparandussüsteemi ehitamiseks ja hoiuks.

Kuna Põltsamaa jõgi on lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistus olev jõgi, siis kalade kudemis- ja elupaigana kinnitatud veekogul või selle lõigul on keelatud olemasolevate paisude rekonstrueerimine ulatuses, mis tõstab veetaset, uute paisude rajamine ning veekogu loodusliku sängi ja veerežiimi muutmine. Sellest lähtuvalt tööde tegemisel tuleb vältida jõe kallaste sellist kahjustamist, mis võiks tuua kaasa erosiooni ja pinnase kandumise veekogusse ning seeläbi halvendada elutingimusi jões.

Jõe ehituskeeluvöönd ei laiene olemasolevale sillale ega kehtestatud detailplaneeringuga või kehtestatud üldplaneeringuga kavandatud avalikult kasutatavale teele (LKS § 38 lg 5 punkt 10). Silla ehitamine nõuab aga VeeS § 196 lg 2 p 4 kohaselt registreeringu või VeeS § 187 p 10 veeloa olemasolu (sõltub veekogusse paigutatavate tahkete ainete mahust). Tegevuse registreerimiseks tuleb esitada Keskkonnaametile vastav taotlus. Lähtudes registreeringu taotluse andmetest otsustab Keskkonnaamet, kas vajalik on veeloa olemasolu või registreering.

## 2.5 Looduskaitse ja looduskeskkonna vastupanuvõime

Keskkonna vastupanuvõime hindamisel lähtutakse eelkõige märgalade, randade ja kallaste, pinnavormide, metsade, kaitstavate loodusobjektide, sealhulgas Natura 2000 võrgustiku alade, samuti alade, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on juba ületatud, maareformi seaduse tähenduses tiheasutusega alade ning ajaloo-, kultuuri- või arheoloogilise väärtusega alade vastupanuvõimest. Kavandatav tegevus ei toimu Natura alal ega kaitsealal. Projekti lähipiirkonnas samuti looduskaitsealad ja Natura 2000 alad puuduvad. Lähim looduskaitseala on Seljamäe hoiuala (KLO2000035), mis asub kirdes ca 630 m kaugusel. Ala on Seljamäe loodusala (RAH0000376) Natura 2000 ala. Kavandatav tegevus Natura ala ei mõjuta.

Projekteeritaval alal asuvad Keskkonnaregistri andmetel II kategooria kaitsealuse liigi paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*) ja III kategooria kaitsealuse liigi rohe-vesihobu (*Ophiogomphus Cecilia*) elupaigad.

LKS § 53 alusel on I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine on keelatud. Seega paksukojalise jõekarbi elupaika (KLO9201020) kaardil joonis 4 avalikult ei näidata.



Joonis 4. Kaitstavad loodusobjektid. Rohe-vesihobu elupaik KLO9201026 Põltsamaa jõel.

**Paksukojaline jõekarp** (*Unio crassus*) on II kaitsekategooria selgrootu, mis kuulub Euroopa Loodusdirektiivi II ja IV lisasse. Paks jõekarp on levinud Euroopas. Liigi arvukus ja levik Eestis on võrreldes muu Euroopaga ulatuslik. Seda võimaldavad väiksem inimõju kui lõunapoolsemates maades ning karedam ja toidurikkam vesi kui põhjapoolsemates maades. Paks jõekarp eelistab elupaigana liivase või kruusase põhjaga nõrgalt aluselise või neutraalse veega keskmise- või kiirevoolulisi veekogusid. „Paksukojalise jõekarbi (*Unio crassus*) kaitse tegevuskava“ on kinnitatud Keskkonnaameti peadirektori 19.09.2017 käskkirjaga nr 1-1/17/327.

**Rohe-vesihobu** (*Ophiogomphus Cecilia*) on III kategooria (putuka)liik ehk kiililine, kes kuulub vesihobulaste sugukonda vesihobu perekonda ning on kantud samuti Euroopa Loodusdirektiivi II ja IV lisasse.

Põltsamaa jõgi sobib antud lõigus lõhelastele elupaigaks. Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaigana kinnitatud veekogul või selle lõigul on LKS § 51 järgi keelatud veekogu loodusliku sängi ja veerežiimi muutmine. Tulenevalt sellest ei tohi uue silla rajamisel väheneda Põltsamaa silla ristlõike pindala.

Jões elutsevate liikide ohuteguriks on eelkõige inimtekkelised paisud ja jõe veetaseme kõikumine. Vastavalt looduskaitseadusele on keelatud elupaikade ja kasvukohtade hävitamine ja kahjustamine, samuti kaitstavate liikide oluline häirimine ja tegevus, mis seab ohtu elupaikade, kasvukohtade ja kaitstavate liikide soodsa seisundi. LKS § 51 lõikest 1 tulenevalt keelatud olemasolevate paisude rekonstrueerimine ulatuses, mis tõstab veetaset, uute paisude rajamine ning veekogu loodusliku sängi ja veerežiimi muutmine. Samuti tuleb arvestada LKS § 55 tooduga. Nii jõekarbi kui lõhede seisukohast tuleb vältida liigsete setete sattumist jõkke, jõepõhja kattumist peene sette ja vetikatega. Tuleb vältida pehme sette koondumist ühte punkti ning arvestada, et silla alt oleks tagatud kalade läbipääs. Tagada tuleb olemasolev voolurežiim ning jõesäng (kiirevooluline jõevool), võimalusel mitte ümber kujundada taimestikku jõekoridoris. Kraavide eesvoolude puhastamisel jälgida, et vee äravoolul ei tekiks veetasemete muutumisi, mis võivad jätta kuivale jõepõhja nii, et kaoksivad sobivad elupaigad jõekarbile.

Metsaregistri (<https://register.metsad.ee>) andmetel projekti piirkonnas vääriselupaigad puuduvad. Tulenevalt metsaseaduses määratletud mõistest on vääriselupaik (VEP) ala, kus kitsalt kohastunud, ohustatud, ohualdise või haruldaste liikide esinemise tõenäosus on suur.

## 2.6 Kultuurimälestised ja pärandkultuuri objektid

Vastavalt kultuurimälestiste kaardirakendusele Kultuurimälestiste registri <https://register.muinas.ee/> arheoloogiamälestised Piibe silla piirkonnas puuduvad. Planeeritud tööde alale ei jää ühtegi kaitsealust mälestist ega ka Tartu Ülikooli muististe ja pärimuspaikade registrisse kantud arheoloogiaobjekti.

Traditsiooniliselt peetakse kultuurimälestiseks riiklikult kaitstud kinnismuistiseid ehk siis ajaloolisi hooneid, linnamägesid, kalme- ja asulakohti, hiie- ja ohvipuid ning ohvikive jms. Laiemalt pärandkultuuri väärtusteks saab aga pidada erinevaid eelmiste põlvkondade poolt meile pärandatud või pärandunud eluviisi märke. Riigimetsa Majandamise Keskuse eestvõttel on projekti „Pärandkultuuri väärtused ühise keskkonna- ja kultuuriruumi osaks” raames välja töötatud pärandkultuuri andmebaas (<https://www.rmk.ee/metsa-majandamine/parandkultuur>). Andmed on üle kantud ka maa-ameti geoportaali. Piirkonnas on lähimad pärandkultuuri objektid vana Piibe maantee ja selle ääres asuvad Maasika kõrts, Põdra sild ning silla külge kinnitatud geodeetiline märk.

## 3 KMH vajadus lähtuvalt õigusaktidest

KMH eelhindamine annab otsustajale informatsiooni, kas kavandataval tegevusel on eeldatavalt oluline keskkonnamõju või mitte. See annab aluse KMH algatamiseks või mittealgatamiseks. KMH eelhindamise kohustus tuleneb seadusest (KeHJS). **Kavandatud tegevus (uue silla ehitamine) ei kuulu KeHJS § 6 lg 1 mõistes olulise keskkonnamõjuga tegevuste hulka. KeHJS § 6 lg-le 2 peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas valdkonna kavandataval tegevusel on oluline keskkonnamõju (antud juhul § 6 lg 2 punkt 10 järgi infrastruktuuri ehitamine või kasutamine).**

Vastavalt KeHJS § 2<sup>2</sup> on keskkonnamõju oluline, kui see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara. Vastavalt KeHJS § 3 hinnatakse keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju.

Seega tuleneb eelhindamise vajadus antud juhul eelkõige looduskaitse tingimustest. Piibe sild asub riigitee 39 Tartu-Jõgeva-Aravete km 71,26 ristumisel Põltsamaa jõega (VEE103000). Põltsamaa jõgi kuulub Vao-Väike-Maarja maantee sillast Alevisaare peakraavini keskkonnaministri 15.06.2004 määruses nr 73 „Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis-ja elupaikade nimistu” toodud nimistusse.

Vabariigi Valitsuse 29.08.2005. aasta määruse nr 224 “Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu” § 15 „muud tegevusvaldkonnad” punkt 10 järgi tuleb keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang anda muu määruses nimetatud tegevusele, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju.

KMH vajalikkuse eelhindang tuleb vajadusel anda ka infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate tegevuste korral, milleks on määruse § 13 punkt 8 alusel ka tee ehitamine või laiendamine. Määruse § 11 punkt 5 alusel tuleb anda eelhindang silla rajamisel, kui selle tagajärjel muutub veekogu ristlõike pindala.

Vastavalt ehitusseadustiku (EhS) § 31 lõikele 1 otsustab pädev asutus KMH algatamise vajaduse. EhS § 2 lõike 6 järgi kohaldatakse ehitamisega kaasneva keskkonnamõju hindamisele KeHJS sätteid. Võimaluse korral ühitatakse keskkonnamõju hindamise menetlus EhS-s sätestatud menetlusega. Sellisel juhul peavad olema täidetud mõlemale menetlusele kehtestatud nõuded. EhS § 42 lõike 2 kohaselt otsustab pädev asutus ehitusloa menetluse käigus KMH algatamise vajaduse. Olulise keskkonnamõjuga tegevuste KMH vajalikkus otsustatakse lähtudes KeHJS § 6<sup>1</sup> kohasest eelhindangu tulemusest ja ja § 11 lg 2<sup>2</sup> nimetatud asjaomaste asutuste seisukohast. § 6<sup>1</sup> lg 5 alusel on keskkonnaminister 16.08.2017 andnud määruse nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded” (RT I, 18.08.2017, 3), millest tuleb eelhindamisel lähtuda ning sõltuvalt tegevuse iseloomust arvesse võtta mõjutatava ala ulatust ja tundlikkust, piirkonna mõjutatavaid keskkonnaelemente, võimaliku kaasneva mõju suurust, mõju ilmumise tõenäosust, mõju tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust ja võimalikke koosmõjusid.

## 4 Keskkonnamõju eelhindang

Kavandatava tegevuse peamiseks negatiivseks mõjuks on ehitusaegne tegevus, mis segab tavapärast liiklust ning ettevaatusabinõusid kasutamata võib ohustada ka keskkonda.

### 4.1 Keskkonnamõju olulisus sõltuvalt tegevuse iseloomust

Projektialal on praegu tegemist olemasoleva sillaga. Eesmärgiks on uue silla ja pealesõitide rajamisega riigitee liiklusohutuse taseme parandamine ja sõidumugavuse tõstmine. Riigitee 39 Piibe silda kasutavad Nordkalk AS raskeveokid tehasele tooraine tarnimiseks. Projektiga ei kaasne piirkonna elanikkonna liikumisharjumuste muutust.

Kuna on tegemist olemasoleva silla asendamisega, toimuks liiklus antud alal edasi ka ilma projektiga kavandatava tegevuseta. Projektiga parandatakse liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil läbi sujuvama liikluse ja õnnetuste ohu vähendamise kohalikele inimeste ning nende tervisele ja heaolule soodne mõju.

### 4.2 Loodusvarade kasutamine

Silla ehitamiseks kasutatakse loodusvarasid (kruus, killustik, liiv, muld, munakivid jms). Ehituseks vajalike maavarade olemasolu on projekti elluviimise aluseks. Täpsed asukohad, kust tee ehitamiseks vajalikke maavarasid hangitakse, selguvad pärast ehitushanke läbiviimist (eelkõige saadakse materjal riiklikest maardlatest).

Stricto Project OÜ poolt koostatud töömahtude loetelus on toodud projektiga kavandavate tööde kirjeldused ja nendega kaasnevad mahud. Muldkeha jaoks tuuakse ca 330 m<sup>3</sup> pinnast, samuti paekivikillustikku ca 1818 m<sup>3</sup>. Vajalik on asfaltbetoon (tihe AC16 surf segu ca 1739 m<sup>3</sup>, poorne AC32 base ca 1739 m<sup>3</sup> jms). Loetelud ei ole lõplikud.

Uus sild rajatakse monoliitse plaadina. Põhiprojektiga lahendatakse ka olemasoleva Piibe silla lammutamine. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika, sh freeskatendi ja kohaliku kasvupinnase kasutamine.

Arvestades ehitusmahte ei põhjusta kavandatav tegevus maavaravarude kättesaadavuse olulist vähenemist.

### 4.3 Jäätme-ja energiamahukus

Ehitustöödel tekkivad jäätmed (sh ka ohtlikud jäätmed) kogutakse eraldi ning antakse üle keskkonnaluba (jäätmete käitlemiseks) või kompleksluba omavatele ettevõtetele.

Ehitusjäätmete käitlemise eest vastutab jäätmete valdaja. Antud projekti puhul pole oodata jäätmeteket mahus, mis võiks ületada piirkonna keskkonnataluvust.

Väljakaevatavat pinnast käsitletakse kui ehituseks sobimatut pinnast, mis ladustatakse Tellija poolt ettenäidatud kohtadesse (võimalusel taaskasutatakse haljastusel või täitematerjalina).

Juhul kui tekkinud pinnas/muld taaskasutatakse väljaspool kinnistut, kus see on tekkinud, tuleb pinnast/mulda käsitleda jäätmetena (vastavalt jäätmeseaduse § 1 lg 1<sup>1</sup> punktile 2) ning selle edasiseks käitlemiseks/taaskasutamiseks on vajalik jäätmekäitleja registreerimistõend või jäätmeluba. Välja arvatud juhul, kui on olemas vastav kaevise võõrandamise nõusolek.

Teetöödel kasutatakse energiat tee-ehitusmasinate ja ehitusmaterjale transportivate masinate tööks (kütusekulu), vajadusel ka elektrienergiat teelõigu või konkreetse objekti valgustamiseks. Pimedal ajal kasutatakse elektrienergiat teelõigu/silla valgustamiseks.

### 4.4 Lähipiirkonna teised tegevused

Teadagi ei ole piirkonnas teisi kavandatavaid tegevusi, mis koosmõjus projekti realiseerimisega võiksid avaldada olulist keskkonnamõju.



## 4.5 Tegevusega kaasnevad tagajärjed

Peamiseks negatiivseks mõjuks on ehitusaegne tegevus. Liiklusolude parandamisega kaasneb tulevikus ohutum liiklus. Liikluse sujuvamaks muutumisega väheneb õnnetuste oht, õhusaaste, tolmu ja müra hulk ning seega avaldub positiivne tagajärg tulevikus riigiteed kasutavate inimeste tervisele ja heaolule.

## 4.6 Vee-, pinnase- ja õhu saastatus

Silla ehitamine antud asukohas vana silla asemele ei avalda olulist negatiivset mõju pinnasele.

Ehitusaegselt välistatakse ehitusjätmete ja -materjalide sattumine Põltsamaa jõkke. Ehitusaegsed võimalikud ajutised laoplatsid, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad rajatakse selliselt, et ei kujuta otsest ohtu pinnasele ega ka põhjaveele. Planeeritud tööde käigus ei ole ette nähtud selliseid tegevusi ega selliste kemikaalide või ainete kasutamist, mis võiksid oluliselt halvendada põhjavee kvaliteeti.

Piibe sillast ülesvoolu on piirkonnas maaparandusehitis Kansimäe krk (MS kood 2103000050145/001). Põltsamaa jõkke suubuv esimene kuivenduskraav asub sillast ca 30 m kaugusel. Eeldusel, et silla ehitusaegset veetaseme tõstmist Põltsamaa jõel ei kavandata, puudub mõju maaparandussüsteemidele.

Puurkaevud lähipiirkonnas puuduvad. Põhja- ja pinnavee kvaliteeti võivad mõjutada silla piirkonnas toimuvate liiklusõnnetuste tagajärjel kütuse või muu kemikaali lekked. Õnnetuste esinemist aitab vähendada teelõigu liiklusohutuse parandamine.

Asfaltsegu sideainena kasutatavast bituumenist (naftabituumen, bituumenemulsioon jt) lenduvad asfalteerimisel välisõhku nii alifaatsed kui ka aromaatsed süsivesinikud, emulsiooni puhul ka lakibensiini ja HCl aurud. Küll aga ei ole välisõhku eralduvate saasteainete kogused sellised, mis oluliselt halvendaks õhukvaliteeti ulatuses, mis põhjustaks piirnormide ületamist. Mõju on lühiajaline, arvestades tööde teostamisajaga.

Vajadusel tuleb ehitusperioodil võtta tarvitusele meetmed kõnealusel teelõigul tolmu leviku vähendamiseks (nt teemaa niisutamine). Tolmu teke on lühiajaline ja mõju kaob pärast asfalteerimist.

Piirkonna õhu kvaliteeti mõjutavad ka teetöödel kasutatavate mootorsõidukite heitgaasid ehitusperioodil. Võrreldes teeliiklusega (praeguse olukorraga) õhusaaste ei suurene.

## 4.7 Müra

Riigitee 39 Tartu-Jõgeva-Aravete müra jääb liiklussagedusest tingituna seadusandlusega kehtestatud normide piiresse. Müratõkkeseina rajamise vajadus puudub.

Olemasoleva mürasituatsiooni parandamisel lähtub Maanteeamet müraallika valdajale atmosfääriõhu kaitse seadusega seatud kohustustest. Riigimaanteede teehoiukavas nähakse vajadusel ette vahendid müraolukordade parandamiseks. Mootorsõidukite liiklussageduse märgatavat suurenemist ei ole seoses olemasoleva silla asemel uue silla rajamisega selle edasisel kasutusperioodil ette näha.

Ehitusperioodil on täiendavaks müraallikaks tee-ehitusmasinad, kuid tegu on lühiajalise mõjuga, mis möödub peale teetööde teostamist.

Siledam katend ja sujuvam autoliiklus toob edaspidi eeldatavalt kaasa pigem mürataseme vähenemise, mistõttu saab väita, et võrreldes käesoleva ajaga võib olukord lähiaastatel hoopis paraneda.

Kavandatava tegevusega kaasnevat olulist vibratsiooni ehitusperioodil pole ette näha. Nagu müragi, on tegemist mõningase lühiajalise mõjuga, mis möödub pärast teetööde teostamist.

## 4.8 Valgus, soojus, kiirgus ja lõhn

Teelõiku ei ole kavas valgustada. Kavandatava tegevusega võib kaasneda ehitusplatside või ehitatava teelõigu valgustamine (turvalisuse tagamiseks või vajadusel ka pimedal ajal tööde teostamiseks). Võrreldes olemasoleva olukorraga on valgustusest tulenev keskkonnamõju ebaoluline.

Tööde tegemise ajal ei eraldu olulisel määral soojust ega kiirgust. Asfalteerimistööd põhjustavad teatavas ulatuses ebameeldivat lõhna, kuid see mõju on lühiajaline ja seega puudub oluline mõju keskkonnale.

**Eelnevast tulenevalt võib öelda, et kavandatava tegevusega ei kaasne olulist negatiivset mõju veerežiimile ja pinnasele ega kaasne ülenormatiivset õhu saastatust, müra ja vibratsiooni teket ega olulisi valguse, soojuse, kiirguse ja lõhna häiringuid.**

#### **4.9 Tegevusega kaasnevate avariolukordade esinemise võimalikkus**

Tegemist on hetkel olemasoleva sillaga ning liiklus toimuks edasi ka ilma uue silla projekti realiseerimata. Projektiga parandatakse liiklemistingimusi ja liiklusohutust ning seetõttu on projektil läbi õnnetuse riski vähendamise ka positiivne mõju inimestele ja loodusele.

Kliimamuutustest põhjustatud õnnetuste või avariide ohtu tõenäoliselt piirkonnas projektiga seonduvalt ei esine.

Liiklusõnnetuste väljavõtte riikliku Teeregistri andmebaasist silla piirkonnas hukkunute või inimvigastustega registreeritud liiklusõnnetusi ei näita.

**Ulukiõnnetusi ei ole teeregistri maanteede teemakaardile piirkonnas kantud.** Loomaõnnetuste (suurulukid) info jõuab registritesse peamiselt keskkonnainspektsiooni valvetelefoni 1313 kaudu. Maanteeameti (<https://www.mnt.ee/et/tee/elusloodus>) ja <https://hendrikson.ee/maps/Loomaohklikkus> kodulehtele on koondatud ulukitega seotud asjakohased uuringud ning lisatud link kaardirakendusele <http://maanteeamet.maps.arcgis.com>.

**Silla ehitamisega ei ole ette näha olukorra halvenemist loomastikule, pigem paranevad võimalused silla all liikumiseks.**

Avariolukorrad, kus loodusesse võib sattuda kütust või määrdeaineid, on teoreetiliselt võimalikud ehitusperioodil, vähem kasutusel. Avariolukordade tekkimise riski maandamiseks ehitusperioodil on ehitustöövõtja kohustatud järgima erinevatel tööetappidel ohutuseeskirju ning välistama riske vastavate kavade ja märgistega. Ehitusaegne töö- ja liikluskorraldus peab tagama avariolukordade vältimise.

**Teelõigu ja silla edasisel kasutusajal on avariolukordade (peamiselt liiklusõnnetuste toimumise) risk võrreldes praegusega väiksem, sest liiklus muudetakse ohutumaks. Seega vähendatakse ka liiklusega kaasnevate avariolukordade esinemise võimalikkust.**

#### **4.10 Tegevusega kaasneva mõju mõju kestus, sagedus ja pöördumus**

Projekteeritud uue silla eluiga on ca 100 aastat. Silla rajamine on maastikuilmes kestev ja pöördumatu mõjuga, asendades senise vana nõukogudeaegse silla kaasaegsema ja eeldatavalt esteetilisema välimusega lahendusega. Ehitusaegse tegevusega seotud mõjude ulatus piirneb peamiselt teemaaga ja mõjud on lühiajalised. Silla ehitus toimub tehnoloogiliselt ca 2,5-3 kuu jooksul. Liiklusolude parandamisega kaasneb ohutum liiklus, mistõttu muutub paremaks eelkõige inimeste elukeskkond.

#### **4.11 Tegevusega kaasnev kumulatiivne ja piiriülene mõju**

Käsitletava ehitusprojektiga kavandatud tegevustel puudub potentsiaalne piiriülene mõju. Samuti ei ole seoses kavandatud tegevuste ja teiste lähiala planeeringute või projektide elluviimisega ette näha olulise negatiivse kumulatiivse mõju ilmnemist.

Seega ei ole oodata kavandatava tegevusega seonduvat mõjude kumuleerumist ega koosmõjude esinemist selliselt, mis tooks kaasa negatiivse keskkonnamõju piirkonna keskkonnataluvust ületaval määral.

## Ettepanek KMH algatamise/algatamata jätmise kohta

Algselt oli kavas sild rekonstrueerida, kuid eelprojekti koostamise käigus otsustati projekteerida uus sild. Eelprojekti koostamise käigus võrreldi erinevaid raudbetoonist sillatüübi variante ja jäädi lõpuks raamsilla juurde, mille alusel koostatakse põhiprojekt.

Arvestades kavandatud tegevuse mahtu, iseloomu ja paiknemist ei ole oodata Piibe vana silla lammutamisel, uue silla ehitamisel ning hilisemal silla ja teelõigu sihipärasel kasutamisel kaasnevat olulist negatiivset keskkonnamõju. KMH eelhindangu koostaja ei pea antud projekti puhul keskkonnamõju hindamise algatamist vajalikuks järgnevalte põhjustel:

- 1) Projektiga ei kavandata eeldatavalt olulise keskkonnamõjuga tegevust, millega kaasneks keskkonnaseisundi kahjustumist, sh vee, pinnase, õhu saastatust, olulist jäätmetekke või mürataseme suurenemist.
- 2) Lähtudes projektiga hõlmatud ala ja selle lähiümbruse keskkonnatingimustest ja maakasutusest, ei põhjusta kavandatud tegevus antud asukohas olulist keskkonnamõju. Tegevusega kaasnevad võimalikud mõjud on valdavalt ehitusaegsed ning nende ulatus piirneb peamiselt teemaaga. Samuti on avariiolekordade esinemise tõenäosus väike, juhul kui järgitakse korrektseid ehitusvõtteid.
- 3) Kavandatud tegevus ei põhjusta looduskeskkonna vastupanuvõime ega loodusvarade taastumisvõime ületamist.
- 4) Projektiga hõlmatud alal Põltsamaa jões elavad kaitsealused liigid, kuid kavandatud tegevus neid oluliselt ei mõjuta kui ehitusaegselt tagatakse vajalikud meetmed.
- 5) Ala läheduses ei paikne looduskaitse alasid, maastikuliselt ja ökoloogiliselt väärtuslikke või tundlikke alasid, mida kavandatud tegevus võiks täiendavalt oluliselt mõjutada.
- 6) Projektiga ei kaasne eeldatavalt negatiivset mõju Natura 2000 võrgustiku aladele.
- 7) Tegevusega ei kaasne olulist liikluskoormuse, mürataseme ja õhusaaste suurenemist, mistõttu ei ole oodata ülenormatiivsete tasemete esinemist.
- 8) Kavandatud tegevusega ei kaasne olulisel määral soojuse, kiirguse ega lõhna teket.

Negatiivse mõju vältimiseks on soovitatav rakendada järgmiseid täiendavaid meetmeid:

- 1) Ehitustööd tuleb teostada suvise madalvee perioodil ja kalade kudevälisel ajal (soovitavalt alates juulist kuni septembri lõpuni), kui jõe vee-elustikku mõjutatakse minimaalselt.
- 2) Ehitustööde käigus ja edasistel hooldustöödel vältida Põltsamaa jõe kallaste kahjustamist ja heljumi sattumist veekogudesse. Vältida veekogude kallastel sõitmist ehitustöödel kasutatava rasketehnikaga.
- 3) Juhul kui sillakonstruktsioone töödeldakse kemikaalidega (nt värvitakse), tuleb kasutada vee-elustikule ohutuid aineid.
- 4) Ehitustööde tegemisel tuleb kasutada tehniliselt korras olevaid masinad ning seadmeid, mis vähendavad müra ja vibratsiooni tekkimist.
- 5) Tee-ehitusel tuleb töid teostada vastavalt kehtivatele normidele ja seadusandlikele aktidele, pidada kinni ohutusreeglitest ning headest tavadest.
- 6) Ehitusaegsed ajutised laoplatsid, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad ei tohi olla rajatud lähemale kui 50 meetrit veekogudest. Ehitustööd peavad olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette.
- 7) Ehitusaegne töö- ja liikluskorraldus peab tagama avariiolekordade ohu vältimise.
- 8) Võimalusel näha tööprojektis ette ehitusjäätmete taaskasutus - edasiseks kasutuseks kõlblik materjal (sh näiteks muld ja pinnas) tuleb maksimaalselt taaskasutada. Taaskasutuseks mittesobivad ehituse käigus tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt jäätmeseadusele ja asukoha kohaliku omavalitsuse jäätmekäitluseeskirjale.

**Vastavate meetmete rakendamisel viiakse mõjud miinimumini.**

Uue silla ehitamine nõuab VeeS § 196 lg 2 p 4 kohaselt registreeringu või VeeS § 187 p 10 kohaselt veeloa olemasolu (sõltub veekogusse paigutatavate tahkete ainete mahust). Tegevuse registreerimiseks tuleb esitada Keskkonnaametile vastav taotlus. Lähtudes registreeringu taotluse andmetest otsustab Keskkonnaamet, kas vajalik on vee erikasutuse keskkonnavalua (veeloa) olemasolu või veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine. Täiendavaid ehitusaegseid meetmeid saab Keskkonnaamet vajadusel täpsustada ka keskkonnaluba andes.

## Kasutatud materjalid

### Allikmaterjalid:

- Riigitee 39 Tartu-Jõgeva-Aravete km 71,26 Piibe silla põhiprojekt eelprojekti staadiumis, Stricto Project OÜ töö nr S2015, 2020
- Põltsamaa jõe hüdrooloogilised andmed. Keskkonnaagentuur, 2020.
- Eesti Geoloogiakeskus. 2001. Eesti põhjavee kaitstuse kaart
- Euroopa Komisjon. 2005. Keskkonnamõju hindamise eelhindamise juhend

### Seadused, määrused:

- Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (RT I 2005, 15, 87; RT I, 21.12.2019, 7)
- Ehitusseadustik (RT I, 05.03.2015, 1; RT I, 10.07.2020, 40)
- Looduskaitseseadus (RT I 2004, 38, 258 ; RT I, 06.05.2020, 17)
- Veeseadus (RT I, 22.02.2019, 1; RT I, 06.05.2020, 44 )
- Atmosfääriõhu kaitse seadus (RT I, 05.07.2016, 1 ; RT I, 03.06.2020, 2)
- Jäätmeseadus (RT I 2004, 9, 52 ; RT I, 21.12.2019, 6)
- Keskkonnaseadustiku üldosa seadus (RT I, 28.02.2011, 1; RT I, 21.12.2019, 2)
- Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu (RT I 2005, 46, 383; RT I, 28.01.2020, 6)
- Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded (RT I, 18.08.2017, 3)
- Tee projekteerimise normid (RT I, 07.08.2015, 14)
- Lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu (RTL 2004, 87, 1362; RT I, 09.07.2016, 22)

### Andmebaasid:

- EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem): <http://loodus.keskkonnainfo.ee>
- Keskkonnaregister: <http://register.keskkonnainfo.ee>
- Maa-ameti geoportaal: <http://geoportaal.maaamet.ee>
- Teederegister <https://teeregister.riik.ee/mnt/>
- Maanteeameti loomaõnnetuste register ja kaardirakendus <http://maanteeamet.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d0209cb6d4894a6ea1dcf3c736f7eb54>
- Riigi Metsamajanduse Keskus (RMK), pärandkultuuri andmebaas <https://www.rmk.ee/metsamajandamine/parandkultuur>