

# Maantee nr 11265 Valkla-Haapse km 1,903 Valkla silla (nr 118) ümberehituse põhiprojekt

Keskkonnamõjude eelhindang

Töö nr 20003771

Tartu 2020

**Martin Ruul**

Keskkonnaspetsialist, projektijuht

---

**Jaak Järvekülg**

Keskkonnaekspert

---

**Juhan Ruut**

Keskkonnaekspert (litsents: KMH0155)

---

# SISUKORD

<b>SISUKORD .....</b>	<b>2</b>
<b>1. SISSEJUHATUS .....</b>	<b>3</b>
<b>2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID.....</b>	<b>4</b>
<b>3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS .....</b>	<b>7</b>
<b>4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU .....</b>	<b>10</b>
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakojaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, asustus ja maakasutus.....	10
4.2. Põhja- ja pinnavesi .....	11
4.3. Kaitstavad loodusobjektid.....	12
4.4. Kultuuriväärtused .....	13
4.5. Müra, vibratsioon ja õhukvaliteet.....	14
4.6. Jäätmekäitlus, energiamahukus ja loodusvarade kasutamine.....	15
4.7. Avariolukorrad .....	15
<b>5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED.....</b>	<b>16</b>

# 1. SISSEJUHATUS

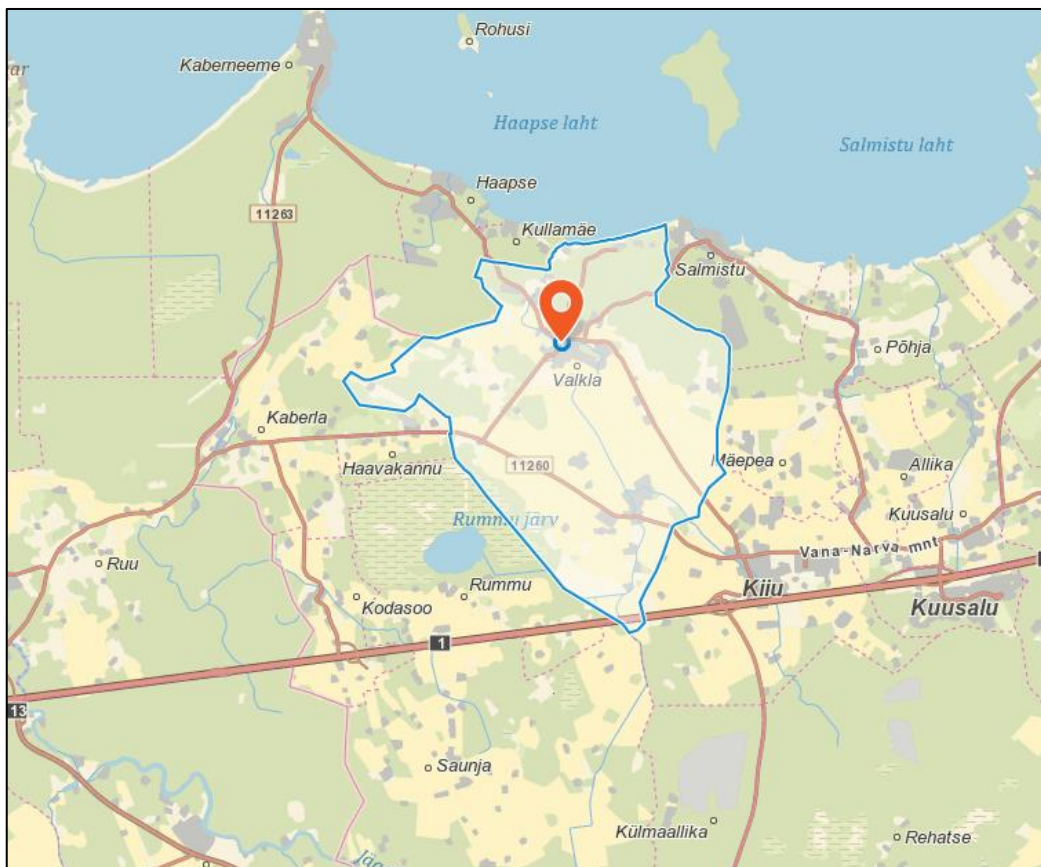
Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon maantee nr 11265 Valkla-Haapse km 1,903 Valkla silla (nr 118) ümberehituse põhiprojektile (P.P. Projekt OÜ töö nr PP19003). Projekteeritav sild asub Harju maakonnas Kuusalu vallas Valkla külas (joonis 1.1) ja ületab Valkla oja (VEE1082800).

Projekti eesmärgiks on Valkla silla eluea pikendamine ümberehitusega ning sõidumugavuse ja liiklusohutuse taseme tõstmine.

Käesolev töö on koostatud OÜ Hendrikson & Ko poolt keskkonnaekspert Jaak Järvekülg juhtimisel.

Töös käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodsat mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse soovitus KMH algatamise või mitte algatamise ja ebasoodsate mõjude vältimise osas. Käesolevat aruannet on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamise vajalikkuse hindamisel.

Kavandatava tegevuse kirjeldamisel ning hinnangu andmisel on aluseks võetud P.P. Projekt OÜ poolt koostatud projekti seletuskiri ja joonised seisuga oktoober 2020.



Joonis 1.1 Valkla silla asukoht. Allikas: Maa-amet 2020

## 2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTIID

Keskkonnamõju hindamise (KMH) vajadust reguleerib Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS), vastu võetud 22.02.2005<sup>1</sup>. 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.

### § 2<sup>1</sup> 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.

### § 2<sup>2</sup> 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;

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 kehtestatud täpsustatud loetelu „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb kaaluda keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust, täpsustatud loetelu“<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/121122019007>

<sup>2</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/128012020006>

Vastavalt VV määrusele:

§ 11. *Vee erikasutus*

*Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang tuleb anda vee erikasutuse valdkonda kuuluvate järgmiste tegevuste korral:*

*2) ranna või kalda kindlustusrajatise rajamine või laiendamine;*

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

*7) veekogu süvendamine või veekogusse tahkete ainete kaadamine alates mahust 100 kuupmeetrit...;*

§ 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, pöördeteeade, tagasipöördeteeade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul;*

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

Antud juhul on tegu „infrastruktuuri ehitamise või kasutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10) ning vee erikasutuse valdkonda kuuluva tegevusega (VV määruse nr 224 § 11) ning Maanteeamet (kui otsustaja) on ette näinud (tellinud) projekti KMH eelhindangu koostamise.

Vastavalt KeHJS:

§ 6<sup>1</sup>. 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 keskkonnaelementide 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 keskkonnamõtju.*

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

*(3) Otsustaja annab käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2<sup>1</sup> nimetatud eelhinnangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõtjust.*

*(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2<sup>1</sup> nimetatud eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.<sup>3</sup>*

#### § 11. Keskkonnamõtju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

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

Käesolevat eelhinnangut on otsustajal (Maanteeamet) võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõtju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel.

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

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

### 3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS

Vastavalt P.P. Projekt OÜ poolt koostatud projekti seletuskirjale (seisuga oktoober 2020) on projekti eesmärgiks Valkla silla eluea pikendamine ümberehitusega ning sõidumugavuse ja liiklusohutuse taseme tõstmine.

Uus sild ehitatakse tunnelina koos tugiseintega (joonis 3.1). See võimaldab mitte kasutada tugiosasid ja deformatsioonivooke, mis lihtsustab uue silla hilisemat hooldust. Samas ei muutu silla ava laius võrreldes praegusega ning jõesäng ning põhi taastatakse praegusel kujul.

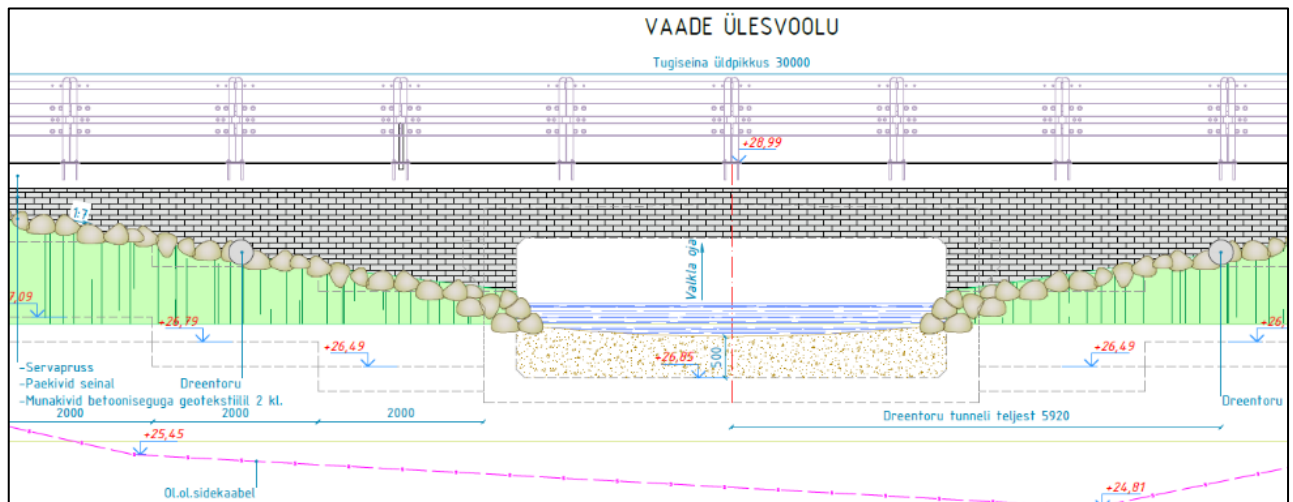
Peale silla ümberehitust toimub ka pealesõitude ümberehitus: kõrvaldatakse teekatted koos aluskihtidega ja ehitatakse uued. Töömaa piirid on nähtavad joonisel 3.2.

Projektis on ette nähtud lammutada avaehitus ja kaldasambad, lammutada ja ära vedada kaldasammaste kivid. Kõik ehituspraht ära vedada ja utiliseerida.

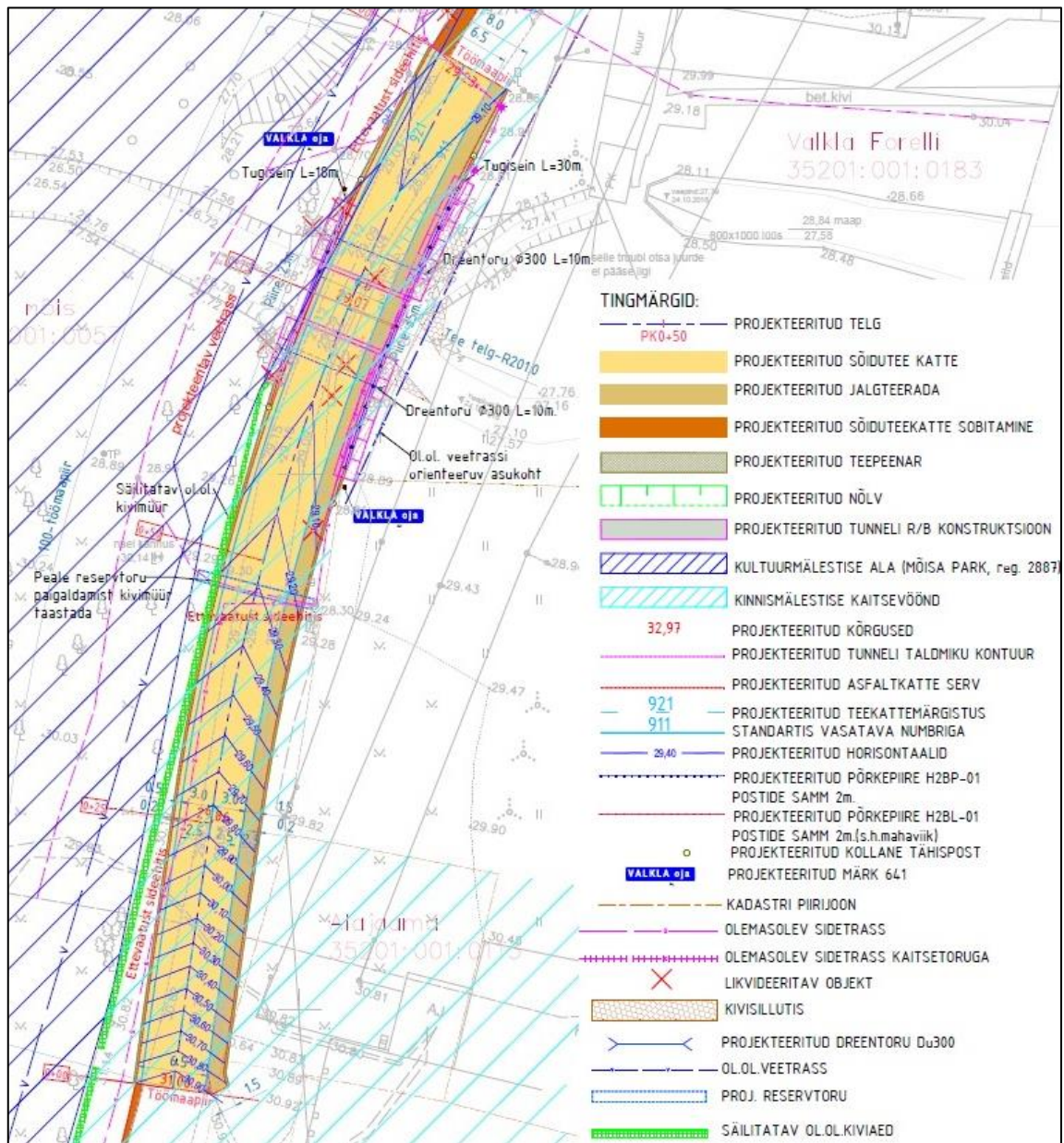
Projektis on ette nähtud puhastada oja ja kanali säng töömaapiirides (20 m).

Rajatava silla parameetrid on:

- Silla pikkus, m: 11,0 (koos pealesõiduplaatidega);
- Silla üldlaius, m: 9,0;
- Silla sõidutee gabariit, m: 3,0+3,0;
- Jalakäijate rada, m: 1,5;
- Kahepoolne pikikalle, %: 2,5;
- Projektkiirus, km/h: 50;
- Silla eluiga 100 aastat.



**Joonis 3.1** Rajatava silla vaade ülesvoolu. Allikas: *Maantee nr 11265 Valkla-Haapse km 1,903 Valkla silla (nr 118) ümberehituse põhiprojekt*



**Joonis 3.2** Alusplaan. Vertikaalplaneering. Allikas: *Maantee nr 11265 Valkla-Haapse km 1,903 Valkla silla (nr 118) ümberehituse põhiprojekt*

### Avaehitus

Avaehitus – monoliitsest raudbetoonist tunnel. Tunneli ülemine plaat on projekteeritud kahepoolse pikikaldega 2,5%. Tunneli ülemine plaat kaetakse hüdroisolatsiooniga C5, mis ulatub 1 m võrra ka pealesõiduplaatidele. Tunnel on projekteeritud teetelje raadiusega 201 m. Ol.ol.kiviaed säilitada ja vajadusel taastada.



## Tugiseinad

Projektis on ettenähtud monoliitset raudbetoonist tugiseinad. Tugiseinad on projekteeritud raadiustega paralleelselt tee teljega. Tugiseinte taldmikud on astmelised. Välisseinad on viimistletud paekividega. Fassaadi paekivide valik kooskõlastada Tellijaga. On võimalik integreerida tugiseinte paekiviviimistlusse hästi säilinud ol.ol.samba kivid. Tugiseinte pikisuunas paigaldada munakivid tsementseguga (munakivid 15-30cm) geotekstiilil 2 kl.

## Sademevee ärajuhtimine

Silla sademevee ärajuhtimine on korraldatud sõiduteelt üle tunneli servaprussi. On ettenähtud paigaldada pealesõiduplaatide otsades profileeritud PVC dreentorud SN8 D300. Torud paigaldada rõngasjäikusega geotekstiili sees ühepoolse pikikaldega 1% oja voolu suunas. Dreentorude otsad kindlustada munakividega geotekstiilil.

Pealesõitude sademeveed juhitakse põikkalletega kõrvaolevatele haljasaladele, kus vesi imub maasse.

## Projektiga seatud keskkonnamõju vähendamise nõuded

Töövõtja peab oma tegevuses lähtuma headest ehitustavadest ning ei tohi kahjustada keskkonda. Töövõtja peab vältima saasteainete sattumist pinnasesse ja/või (põhja) vette. Töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende korral vastavalt tegutsema. Töövõtja peab koheselt Tellijat teavitama õnnetusjuhtumitest, mis võivad olla keskkonnale kahjulikud. Kõik praht ja jäätmed tuleb käidelda vastavalt Eestis kehtivatele nõuetele. Tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid ja kõik tekkivad jäätmed tuleb sinna ladustada. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud. Kõik ehitustööde ajal ajutiselt hõivatud tööpinnad tuleb lepingu lõppedes taastada.

## 4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (maantee nr 11265 Valkla-Haapse km 1,903 Valkla silla (nr 118) ümberehituse põhiprojekt) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmingimata sillal ja sõiduteel juba olemasoleva liikluse kogumõju. Kuna on tegemist olemasoleva sillaga, toimuks liiklus antud alal ka ilma projektiga kavandatava tegevusega. Projektiga parandatakse liiklusohutuse taset, mistõttu on projektil, läbi õnnetuste ohu vähendamise, looduskeskkonnale ja inimese tervisele ka soodne mõju.

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

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

### 4.1. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOSSED ASJAKOJASTE STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA, ASUSTUS JA MAAKASUTUS

Projektiala asub Kuusalu vallas, kus käesoleva eelhindangu koostamise ajal kehtivad vastavalt 2001. ja 2000. aastal vastuvõetud Kuusalu valla üldplaneering ja Loka valla üldplaneering, uus (haldusreformi järgne) üldplaneering on koostamisel. Seetõttu on viimasel (ajakohasem) info piirkonnas kehtivate planeeringuliste piirangute kohta leitav pigem Harju maakonnaplaneeringust 2030+. Maakonnaplaneeringu kohaselt asuvad projektiala lähistel kultuurimälestised. Teisi piiranguid maakonnaplaneeringu kohaselt projektialal ei asu. Tegevus ei ole vastuolus Harju maakonnaplaneeringuga 2030+, kuna projektis on arvestatud muinsuskaitseliste ajaoludega ning projekt on Muinsuskaitseameti poolt kooskõlastatud (vt ptk 4.4).

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

Lähim registreeritud elu- või ühiskondlik hoone (ETAK ID 554861), kus tegutseb OÜ Restrake (Valkla Forell), asub sillast ca 65 m kirde suunas ning projektialast (rekonstrueeritav tee osa) ca 40 m kaugusel ida suunas. Projekti kooskõlastamise etapis edastas OÜ Restrake esindaja järgmise seisukoha:

*Siiski viisakalt nõuaksime, et tööd toimuksid meie sihte hooajaväliselt. Palun arvestage meiega, meie ainus tööaeg on SUVI ja just siis käib meil rahvas. Seega sooviksime, et see töö ei algaks suvel.*

Lisaks asub sillast ca 75 m kaugusel kagu suunas ning projektialast (rekonstrueeritav tee osa) ca 20 m kaugusel ida suunas veel üks elu- või ühiskondlik hoone (ETAK ID 527019).

Selleks, et vähendada võimalikke häiringuid OÜ Restrake tegevusele tuleks ehitustööd läbi viia võimalikult lühikesel ajaperioodil. Ehitustegevusest tuleks lähipiirkonna elanikke ja ettevõtteid aegsasti teavitada.

## 4.2. PÕHJA- JA PINNAVESI

Rekonstrueeritav Valkla sild ületab Valkla oja (VEE1082800). Oja kuulub avalikult kasutatavate veekogude nimistusse. Ojal kehtib kallasraja ulatus 4 m, veekaitsevöönd 10 m ja ehituskeeluvöönd 50 m. Ehituskeeld ei laiene vastavalt looduskaitseaduse §38 (5) üldplaneeringuga kavandatud 9) sillale ja 10) avalikult kasutatavale teele. Antud juhul on tegemist olemasoleva tee ja sillaga (mis kajastuvad ka üldplaneeringus), seega konflikti ehituskeeluvööndiga antud juhul ei teki.

Projektile on oma seisukoha andnud Keskkonnaamet (oma 11.04.2019 kirjaga nr 7-9/19/4739-2), kus öeldakse, et Keskkonnaamet ei väljasta projektidele tehnilisi tingimusi. Samas märgitakse, et *tööde teostamiseks tuleb Keskkonnaametilt taotleda vee erikasutusluba. Vastav nõue tuleneb veeseaduse § 8 lõikest 7, mille kohaselt peab vee erikasutusluba olema, kui uputatakse või heidetakse veekogusse tahkeid aineid.* (Vastav tingimus on lisatud ka projekti seletuskirja.)

Praeguseks on veeseaduse muutunud ning nimetatud paragrahvile vastavalt vee erikasutusluba enam ei menetleta. Tulenevalt hetkel kehtivast veeseadusest on veesängis tööde teostamiseks vastavalt tööde mahtudele vajalik kas veeluba (§ 187) või veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine (§ 196).

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

- tee või raudtee koosseisu kuuluva silla või truubi ehitamine avalikult kasutataval veekogul või avalikul veekogul;
- muu veekogu kui mere süvendamine või sellise veekogu põhja 5–100-kuupmeetrise mahuga süvenduspinnase paigutamine;
- veekogusse 5–100 kuupmeetri tahke aine paigutamine.

Kui süvendamise või veekogusse tahkete ainete paigutamise mahud ületavad 100 kuupmeetrit, on vajalik juba veebuba (§ 187).

Projektis on ette nähtud puhastada oja ja kanali säng töömaa piirides (20 m). Täpseid süvendamise või veekogusse tahkete ainete paigutamise mahtusid projektis eraldi välja toodud pole, aga igal juhul on tegemist tee koosseisu kuuluva silla ehitamisega avalikult kasutataval veekogul ning seega on minimaalselt vajalik veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine vastavalt veeseaduse § 196. Registreeringu taotlemisel tuleks täpsustada

ka süvendamise ja veekogusse tahkete ainete paigutamise mahud, et Keskkonnaamet saaks hinnata veeloa vajadust.

Vastavalt projektlahendusele juhitakse silla sademeveed sõiduteelt üle tunneli servaprussi. Pealesõitude sademeveed juhitakse põikkalletega kõrvaolevatele haljasaladele, kus vesi imbub maasse.

Teedelt ja tänavatelt ärajuhitav sademevesi sisaldab heljumit, naftaprojekte ja ohtlike aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Maanteeameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas<sup>4</sup>. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on väike (vastavalt Maanteeameti 2019. a loendusandmetele 489 sõidukit päevas), pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust teelt ära juhitava sajuvee tulemusena.

Lähim puurkaev (PRK0058687) asub sillast ca 125 m kaugusel edela suunas, seega mõju puurkaevule puudub. Aga kuna kavandatav tegevus paikneb nõrgalt kaitstud põhjaveega alal, on oluline pöörata tähelepanu ehitusaegse veereostuse ohu vältimisele.

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

Olemasoleva silla lammutustööde käigus on oht, et oja võib sattuda ehitusjätmeid. Võimalike ehitusjätmete ja heljumi vooluga edasikandumise vältimiseks tuleb ehitustööd teostada selliselt, et ehitusjätmete sattumise võimalus oja oleks viidud miinimumini. Enne tööde algust peab töövõtja (arvestades tööprotsessiks valitud konkreetseid ehitustehnilisi võtteid) kirjeldama meetmed, mida rakendatakse, et materjali sattumist jõkke vältida. Meetmed kooskõlastada Tellijaga.

Töökorras mitteolevaid reostuseohtlike masinaid ei ole lubatud kasutada.

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

### 4.3. KAITSTAVAD LOODUSOBJEKTID

Valkla oja lõik Tallinn–Narva maanteest suubumiseni merre, millel asub ka Valkla sild, on keskkonnaministeri määruse nr 73 „Lõhe, jõforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistu“ kohaselt määratud lõhe, jõforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaigaks, millel on vastavalt looduskaitseaduse § 51 lõikele 1 muuhulgas keelatud

<sup>4</sup> <https://www.mnt.ee/et/tee/vesi-ja-pinnas>

veekogu loodusliku sängi ja hüdroloogilise režiimi muutmine. Sellele on projekti käigus tähelepanu juhtinud ka Keskkonnaamet oma 11.04.2019 kirjaga nr 7 9/19/4739 2,

Projektis on ette nähtud lammutada olemasolev avaehitus ja kaldasambad ning rajada uus sild tunnelina koos tugiseintega. Samas ei muutu uue silla puhul silla ava laius võrreldes praegusega. Lisaks on projektis ette nähtud puhastada oja ja kanali säng töömaapiirides (20 m). Jõe põhi taastatakse looduslikuna (~0,5m paksuse liivakihi). Projekti tulemusena ei kavandata sängi ja hüdroloogilise režiimi muutmist võrreldes praegusega. Seega ei kaasne ehituse järgselt eeldatavalt olulist mõju lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikadele.

Et ehitusaegset mõju kaitsealustele liikidele minimeerida, tuleks rakendada ehitusaegseid töövõtteid vette sattuvate ainete ja heljumi minimeerimiseks, võimalusel planeerida ehitustööd madalveeperioodile. Veekeskkonnariskiga tegevuse registreeringut andes (vt ptk 4.2) saab Keskkonnaamet kaitsealuste loodusobjektide valitsejana vajadusel täpsustada ehitusaegseid tingimusi.

Peale nimetatud kalaliikide muid kaitsealuseid loodusobjekte projekti piirkonnas registreeritud ei ole.

## 4.4. KULTUURIVÄÄRTUSED

Projektiga haaratud maa-ala paikneb kinnismälestise Valkla mõisa pargi (reg nr 2887) alal ja kaitsevööndis. Sild asub ajaloolises Valkla mõisa keskkonnas ja on pikka aega kasutusel olnud.

Sillaga on ühendatud mööda pargi serva kulgev vana kivimüür (joonis 4.1).



Joonis 4.1 Vaade Valkla sillalt. Allikas: Google Maps 2020

Projekti seletuskirja kohaselt on projektiga lahendatud erinevad meetmed silla kultuurväärtuse säilitamiseks. Nimelt on lahendatud olemasoleva silla paekivide taaskasutamine selles mahus, mis ei riku silla üldist vaadet ja mis sobitub uute paekiviplaatidega. Projekti koostamisel on arvestatud ka Muinsuskaitseameti sooviga kasutada metallpiirete asemel puitpiiret enne ja pärast silda.

Vastavalt projekti seletuskirjale tuleb tööde teostamisel väga hoolikalt jälgida olemasoleva kivimüüri seisundit ning rakendada erinevaid meetmeid müüri säilitamiseks. Muinsuskaitseameti andmetel on kivimüürile teostatud parandused betoonseguga, kuid ei ole garanteeritud, et kaevetööde teostamisel jääb müür püsima. Müüri hävitamisel või ajutisel lahti võtmisel tuleb olukord hiljem taastada, kasutades võimalikult samasugust paekivimaterjali.

Seletuskirjas on välja toodud ka, et enne tööde algust peab tööde teostaja taotlema Muinsuskaitseametist tööde alustamise loa ning, et pinnasetöödel tuleb arvestada kultuuriväärtusega leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Vastavad nõuded kehtivad ka praegu, aga kuna vahepeal on muutunud muinsuskaitseadus, siis teiste paragrahviviidetega:

- Kuna tegevus leiab aset kinnismälestise alal ja kaitsevööndis, tuleb tööde teostamiseks taotleda Muinsuskaitseametilt luba (vastavalt muinsuskaitseaduse § 52-54).
- Kui ehitustööde või mulla- ja kaevetööde tegemisel avastatakse arheoloogiline kultuurikiht või maasse, veekogusse või selle põhjasettesse mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid, on leidja kohustatud tööd peatama, säilitama koha muutmata kujul ning viivitamata teavitama sellest Muinsuskaitseameti (vastavalt muinsuskaitseaduse § 31 lg 1, § 60).

Muinsuskaitseamet on projektile andnud oma kooskõlastuse (nr 34991, 02.05.2019) ning eeltoodud tingimusi järgides ei ole põhjust eeldada olulise ebasoodsa mõju avaldumist kultuuriväärtustele.

## 4.5. MÜRA, VIBRATSIOON JA ÕHUKVALITEET

Sillale lähim registreeritud elu- või ühiskondlik hoone (ETAK ID 554861), kus tegutseb OÜ Restrake (Valkla Forell), asub sillast ca 65 m kirde suunas ning projektialast (rekonstrueeritav tee osa) ca 40 m kaugusel ida suunas. Lisaks asub sillast ca 75 m kaugusel kagu suunas ning projektialast (rekonstrueeritav tee osa) ca 20 m kaugusel ida suunas veel üks elu- või ühiskondlik hoone (ETAK ID 527019).

Vastavalt Maanteeameti 2019. a loendusandmetele oli liikluskoormuseks sillal 489 sõidukit ööpäevas (sõiduautod 99%; veoautod/autobussid 1%). Kuna tegemist ei ole suurte liiklussagedustega, ei ole põhjust eeldada ülenormatiivse müra, vibratsiooni ja õhusaaste esinemist tundlike objektide juures. Ka ei nihku tee projektiga müratundlikele objektidele lähedamale.

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).

## 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 jäätmeoia omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate 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. AVARIIOOLUKORRAD

Ehitusperioodil tuleb avariioolukordade 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 Keskkonnainspektsiooni.

## 5. JÄRELDUS, KESKKONNAMEETMED

Käesolevas eelhindangus jõuti tulemusele, et maantee nr 11265 Valkla-Haapse km 1,903 Valkla silla (nr 118) ümberehituse põhiprojekti puhul pole hetkel teadaoleva info valguses ning vastavalt KeHJS esitatud tingimustele ja kriteeriumitele alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist ning KeHJS järgne keskkonnamõju hindamine (KMH) ei ole vajalik. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

Ebasoodsa mõju vältimiseks on soovitatav arvestada järgmiste asjaoludega ning rakendada all kirjeldatud meetmeid (osad sisalduvad juba projekti seletuskirjas, osad on soovitatud käesoleva eelhindangu käigus):

- Töövõtja peab oma tegevuses lähtuma headest ehitustavadest ning ei tohi kahjustada keskkonda.
- Jõe looduslik säng ja hüdroloogiline režiim tuleb taastada praegusel kujul.
- Kõik ehitustööde ajal ajutiselt hõivatud tööpinnad tuleb lepingu lõppedes taastada.
- Selleks, et vähendada võimalikke häiringuid OÜ Restrake tegevusele tuleks ehitustööd läbi viia võimalikult lühikesel ajaperioodil. Ehitustegevusest tuleks lähipiirkonna elanikke ja ettevõtteid aegsasti teavitada.
- Kuna tegemist on tee koosseisu kuuluva silla ehitamisega avalikult kasutataval veekogul, on minimaalselt vajalik veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine vastavalt veeseaduse § 196. Registreeringu taotlemisel tuleks täpsustada ka süvendamise ja veekogusse tahkete ainete paigutamise mahud, et Keskkonnaamet saaks hinnata veeloa vajadust.
- Et minimeerida mõju lõhe, jõforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikadele, tuleks rakendada ehitusaegseid töövõtteid vette sattuvate ainete ja heljumi minimeerimiseks, võimalusel planeerida ehitustööd madalveeperioodile. Enne tööde algust peab töövõtja (arvestades tööprotsessiks valitud konkreetseid ehitustehnilisi võtteid) kirjeldama meetmed, mida rakendatakse, et materjali sattumist jõkke vältida. Meetmed kooskõlastada Tellijaga.
- 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 ojust kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine oja lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja vette.
- Olemasoleva silla lammutustööde käigus on oht, et ojja võib sattuda ehitusjäätmek. Võimalike ehitusjäätmek ja heljumi vooluga edasikandumise vältimiseks tuleb ehitustööd teostada selliselt, et ehitusjäätmek sattumise võimalus ojja oleks viidud miinimumini.
- Töökorras mitteolevaid reostuseohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- Tööde teostamisel tuleb väga hoolikalt jälgida olemasoleva kivimüüri seisundit ning rakendada erinevaid meetmeid müüri säilitamiseks. Muinsuskaitseameti



andmetel on kivimüürile teostatud parandused betoonseguga, kuid ei ole garanteeritud, et kaevetööde teostamisel jääb müür püsima. Müüri häivitamisel või ajutisel lahti võtmisel tuleb olukord hiljem taastada, kasutades võimalikult samasugust paekivimaterjali.

- Kuna tegevus leiab aset kinnismälestise alal ja kaitsevööndis, tuleb tööde teostamiseks taotleda Muinsuskaitseametilt luba (vastavalt muinsuskaitseaduse § 52-54).
- Kui ehitustööde või mulla- ja kaevetööde tegemisel avastatakse arheoloogiline kultuurikiht või maasse, veekogusse või selle põhjasetetesse mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid, on leidja kohustatud tööd peatama, säilitama koha muutmata kujul ning viivitamata teavitama sellest Muinsuskaitseametit (vastavalt muinsuskaitseaduse § 31 lg 1, § 60).
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päeval 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 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.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega prügikonteineritega, kuhu koguda tekkivad tavajäätmed. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Ehitusperioodil tuleb avariolukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnainspektsiooni.