

Töö nr: 25005246 | 10.02.2026

**Riigitee 2 (E263)
Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee
km 82,2–82,8 asuva
Mäo liiklussõlme bussipeatuste
põhiprojekti**

Keskkonnamõju eelhinnang

Tallinn–Tartu 2026

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

Sisukord

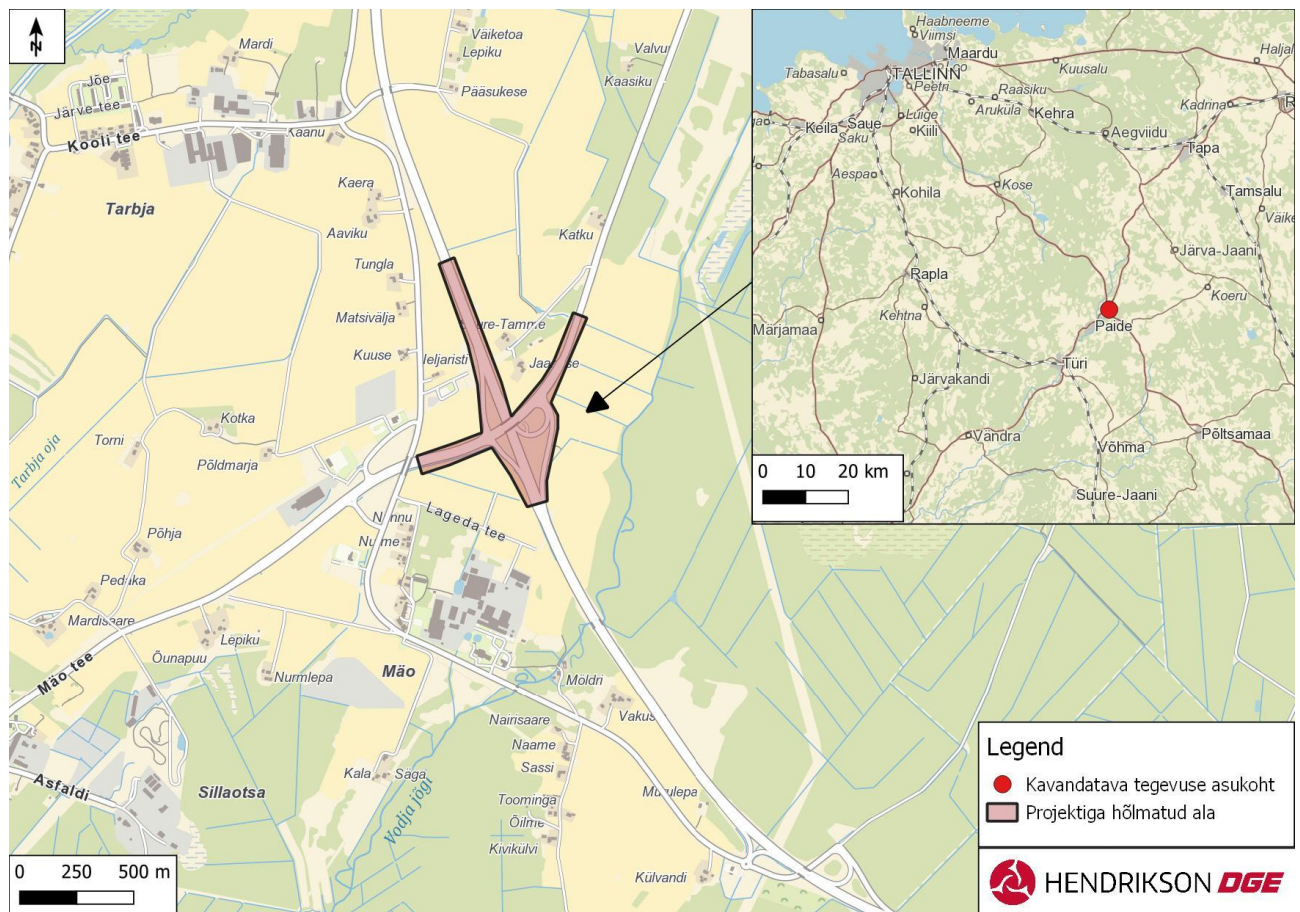
1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	6
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU	8
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	8
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele	9
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	10
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	11
4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus	13
4.6. Jäätmekäitlus	15
4.7. Avariiolukorrad	16
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED	17
LISA. FOTOD PROJEKTIALALT	19

1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnavalne konsultatsioon riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 82,2–82,8 asuva Mäo liiklussõlme bussipeatuste põhiprojektile. Kavandatav tegevus toimub Järva maakonnas Paide linnas Mäo külas (joonis 1).

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

Töö koostamisel on lähtutud projekti tehnilisest kirjeldusest ning projekti seletuskirjast ja joonistest seisuga oktoober 2025. Projektiala külastuse viis läbi Kristiina Tiits (OÜ Hendrikson & Ko) 17.10.2025 (fotod projektialalt on lisatud aruande lisas).



Joonis 1 Kavandatava tegevuse asukoht. Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025

2. Taust ja seadusandlikud aspektid

KMH vajadust reguleerib keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (edaspidi ka KeHJS)¹. Vastavalt seadusele on keskkonnamõju hindamise vajadus reguleeritud järgmiselt:

§ 3. Keskkonnamõju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõju hinnatakse, kui:

- 1) taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju;
- 2) kavandatakse tegevust, mille korral ei ole objektiivse teabe põhjal välistatud, et sellega võib kaasneda eraldi või koos muude tegevustega eeldatavalt oluline ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärgile, ja mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik.

§ 2¹ Keskkonnamõju

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

§ 2² Oluline keskkonnamõju

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

§ 6. Olulise keskkonnamõjuuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõjuuga 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 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“² (edaspidi ka määrus nr 224) kehtestatud täpsustatud loetelu, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju.

Vastavalt määrusele nr 224:

§ 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, pöörderadade, tagasipöörde kohtade, 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.

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/108072025058>

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/127032024009>

Kavandatavad tööd ei kuulu KeHJS § 6 lõikes 1 nimetatud tegevuste hulka, mille puhul tuleks algatada KMH. Kavandatavad tööd kuuluvad KeHJS § 6 lõikes 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) ja määruses nr 224 § 13 nimetatud tegevuste hulka (Mäo liiklussõlme bussipeatuste ja teenindava taristu rajamine, sh parklad, juurdepääsuteed, valgustus ja maakonnaliini bussipeatus). Lähtuvalt eeltoodust peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2, st KMH vajadus sõltub eelhindangu tulemusest.

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhindang

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

- 1) tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad ning asjakohasel juhul vajalike lammutustööde kirjeldus;*
- 2) tegevuse asukoha kirjeldus, sealhulgas eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus;*
- 3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnamelementide kirjeldus;*
- 4) olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta, arvestades eeldatavalt tekkivaid jääke ja heiteid ning jäätmeteket, kui see on asjakohane, ning loodusvarade, eelkõige mulla, maa, maavarade ja vee kasutamist ning mõju looduslikule mitmekesisusele;*
- 5) muu asjakohane teave, lähtudes käesoleva paragrahvi lõike 5 alusel kehtestatud nõuetest;*
- 6) soovi korral teave kavandatava tegevuse erisuste või võetavate keskkonnameetmete kohta, millega kavandatakse vältida või ennetada muidu ilmnedavat olulist ebasoodsat keskkonnamõju.*

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

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

(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega nr 31.³

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmise

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

Käesolevat eelhindangut on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkuse hindamisel. Eelhindangu aruande peatükkides 3-5 on info esitamisel lähtutud keskkonnaministri 16.08.2017 määruse nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ (edaspidi ka määrus nr 31) nõuetest.

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Vaadeldav projektala asub riigitee nr 2 E263 Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa km 82,2-82,8 Mäo liiklussõlmes. Projektiga käsitletakse piirkonda jäävate kohalike ja kommertsliinide bussipeatusi ning nendevahelisi ühendusi.

Kavandatav tegevus on kujutatud joonisel 3.

Mäo liiklussõlm ühendab omavahel riigiteid nr 2 Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa ja nr 5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru. Riigiteede ristumine on lahendatud eritasandiliselt. Mäo liiklussõlme vahetusse lähedusse jääb ka Mäo 2 eritasandiline liiklussõlm, mis ühendab omavahel riigiteid nr 5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru ning nr 15159 Mäo – Tarbja – Eivere – Korba.

Mäo liiklussõlme piirkonnas puuduvad riigiteel nr 2 hea ligipääsetavusega bussipeatused. Bussiliinide teenindamiseks on riigiteele nr 15159 Mäo – Tarbja – Eivere – Korba km 3,19 rajatud Mäo bussiterminal. Bussiterminalis peatuvad enamasti kohalikud liinid ning minimaalselt kommertsliinid.

Kommertsliinide vähese peatumiste hulga põhjuseks on ilmselt bussiliini ajakadu ning piirkonna ebasoodne liikluskõikumine (kitsad pöörded, aeglasem kiirusrežiim).

Käesoleva projekti eesmärgiks on riigitee nr 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 82,2-82,8 asuva Mäo liiklussõlme bussipeatuste ja teenindava taristu rajamine (sh parklad, juurdepääsuteed, valgustus ja maakonnaliini bussipeatus), tehniliselt vajaliku teemaa määramine ning reisijate ettevedu võimaldava taristu kavandamine ja bussile minejate jalgsi käigu teekonna pikkuse minimeerimine kavandatava parkla ja bussipeatuste vahel.

Lahendus näeb ette põhimaantee nr 5 Pärnu – Rakvere – Sõmeru ja põhimaantee nr 2 E263 Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa peale- ja mahasõidurampide (nii Tallinna kui ka Tartu suunaliste rampide) ristumisele ringristmike rajamist. Projektalale on projekteeritud 5 lisanduvat bussipeatust.

Riigitee nr 2 Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee Tartu–Tallinn suunalisele pealesõidurambile on projekteeritud bussipeatus koos kiirendusrajaga. Bussipeatuse ja kiirendusraja rajamisega kaasneb olemasoleva müratõkkeseina (kogupikkusega ca 400 m) likvideerimine ca 140 m ulatuses. Müratõkkeseina asendamiseks on ette nähtud ja projekteeritud müratõkkevall.

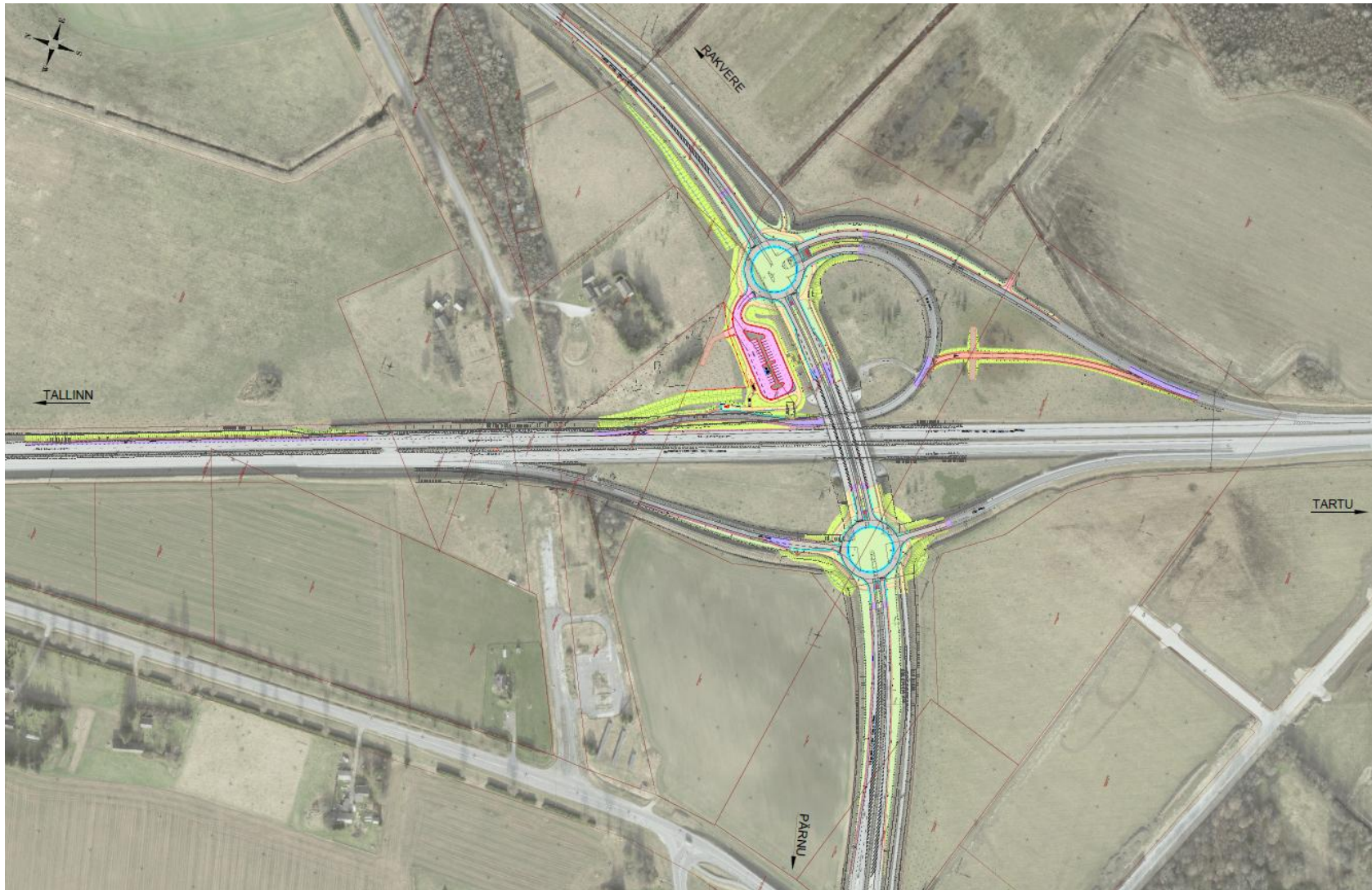
Tööd, mida tehakse ohutuse parandamiseks:

- Ristmikupiirkonnas langetatud kiiruspiirang astmeliselt 50 km/h peale, millest kinni pidamist toetab ringristmike rajamine ning oleva tee katte kitsendamine.
- Projekteeritud korrektse paigutuse ja geomeetriaga bussipeatused.
- Kõnniteed, mis ühendavad omavahel peamised liikumissuunad. Kiired ja ohutud ühendused bussipeatuste vahel jalakäijatele.
- Planeeringualal on liikluskorraldust muudetud sõiduradade joonimise ja haljasalade rajamisega liiklejatele hoomatavamaks.

Kavandatava tegevuse potentsiaalseteks tagajärgedeks on heide pinnasesse, õhku ja vette. Paratamatult tekib ja ehitustegevuse käigus jäätmeid. Samuti kaasneb nii lammutamise kui ka ehitusega müra, vibratsiooni ja lõhna levimine lähipiirkondade aladele. Olulise soojuse või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus jmt). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, mille avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub.

Iga ehitustegevusega kaasneb ka energiakulu. Antud juhul on tegemist tavapärase teeprojektiga, mille energiakulu ei ole alust pidada ebaproportsionaalselt suureks, arvestades projekti vajadust, s.t otseselt projekti energiakasutusest ei tulene olulist keskkonnamõju.



Joonis 3 Asendiskeem. Allikas: Mäo liiklussõlme bussipeatused ja teenindav taristu, Roadplan OÜ, töö nr 25035, joonis: TL-4-05, 13.10.2025

4. Mõjutatava keskkonna kirjeldus ja kavandatava tegevusega kaasnev potentsiaalselt oluline keskkonnamõju

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 82,2–82,8 asuva Mäo liiklussõlme bussipeatuste põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmingimata piirkonnas juba olemasoleva taristu ja liikluse kogumõju. Projektiga luuakse eeldused ühistranspordi paremale toimimisele Mäo liiklussõlmes, kavandades bussipeatused, parkla ja juurdepääsuteed viisil, mis vähendavad jalakäijate liikumisteede ja soodustavad ühistranspordi kasutamist. Projekti realiseerumisel pareneb käsitletaval lõigul liiklusohutuse tase ning ühistranspordi kasutamismõjud, millel on keskkonnale ka positiivne mõju.

Alljärgnevalt on kirjeldatud teemad, tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille osas on teeprojektide puhul **ebasoodsa** mõju avaldumise oht tõenäolisem või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 5.

Käesolevas eelhindangus mõjude analüüsimisel on (eel)hinnatud ja arvesse võetud kõiki keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ sisalduvaid punkte. Vastavalt määrusele on arvesse võetud ka võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnenemise tõenäosust ja aega, mõju laadi ja tugevust, kestust, sagedust, pöördumist, võimalikke koosmõjusid (sh kumulatiivset mõju) ja suurõnnetuste või katastroofide ohtu. Kui eelpool loetletud asjaoludest tulenevalt võib avalduda kavandatava tegevusega keskkonnale oluline ebasoodne mõju, siis on need järgnevatel mõjuhindamisel alapeatükkides eraldi käsitletud ning detailsemalt välja toodud (esitletud). Muul juhul ei ole alust prognoosida olulist ebasoodsat keskkonnamõju (sh nt olulist kumulatiivset mõju, suurõnnetuse ohtu vms). Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele

Projektiala asub Järva maakonnas Paide linnas (enne haldusreformi Paide vald).

Järva maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud Järva maavanema 12.12.2017 käskkirjaga nr 1.1-17/329⁴. Järva maakonnaplaneeringu seletuskirja kohaselt on põhimaantee nr 2 Tallinna – Tartu – Võru – Luhamaa oluline riigisisene ja rahvusvaheline maantee, mis toob inimesi maakonda või läbi selle rändama. Maakonnaplaneering seab muuhulgas järgmised soovituselised teedevõrgu kavandamiseks:

- *Määrata teede ristumiskohtade üldised põhimõtted kehtivate normdokumentide alusel tagamaks juurdepääs avalikult kasutatavatele teedele, sh riigimaanteedele;*
- *Rongi ja muu transpordi paremaks ühilduvuseks tagada turvaliste parkimisvõimaluste planeerimine ja väljaarendamine autodele ja jalgrattastele ning tagada peatumismõimalused bussidele.*

Paide valla üldplaneeringu (kehtestatud Paide Vallavolikogu 27.10.2011 otsusega nr 48) seletuskirjas⁵ on samuti andud üldised suunised teedevõrgu arendamiseks (nt *riigimaantee kaitsevööndis äärmise sõiduraja teljest 25m ulatuses on tehniline tsoon, mis tuleneb vajadusest perspektiivsetest teede õgvendusteks ja laiendusteks, kogu- ja jalgrattateede väljaehitamiseks, tehnovõrkude paigutamiseks ning teede püsivust tagavate veerežiimi parandamiseks vms tarbeks; uute maanteedehitamisel ja projekteerimisel rajatakse vajadusel olemasolevate elamute ja ühiskondlike hoonete müra kaitseks müratõkkerajatised (lahendatakse projekteerimise käigus)*).

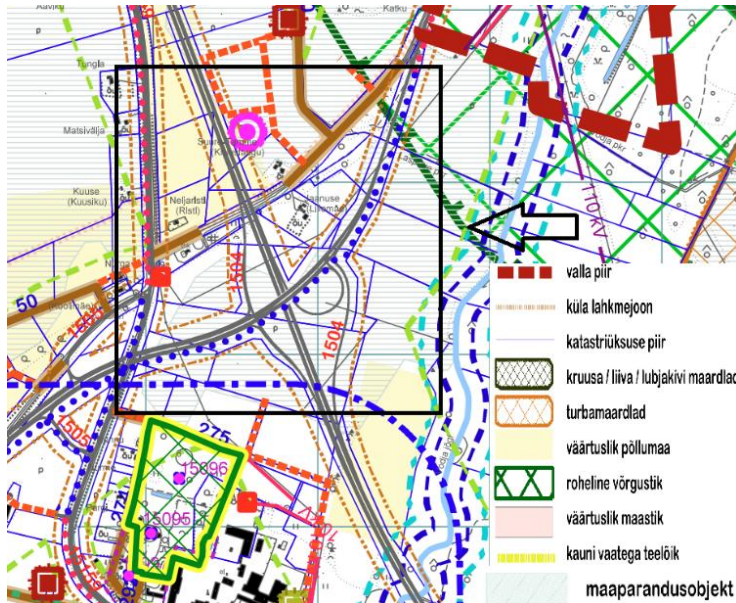
⁴ <https://www.riigiplaneering.ee/jarvamaa-maakonnaplaneering-2030>

⁵ [Paide valla üldplaneeringu seletuskiri](#)

Kavandatav tegevus on maakonnaplaneeringus ja üldplaneeringus määratud üldiste eesmärkide ja suunistega kooskõlas.

Paide valla üldplaneeringu kaardi „Piirangute kaart“ kohaselt jääb kavandatav tegevus osaliselt väärtuslikule põllumajandusmaale. Kuna tegevus on kavandatud peamiselt olemasolevale liiklussõlmele ega hõlma väärtuslikult põllumajandusmaa arvelt ulatuslikult uusi alasid (vaid vähesel määral pikendatakse olemasolevat kiirendusrada), ei ole põhjust eeldada sellele olulist ebasoodsat mõju.

Kavandatava tegevuse käigus on vajalik mõningane teemaa-ala täiendav võõrandamine, kuid väga vähesel määral. Oluline ebasoodne mõju maakasutusele puudub.



Joonis 4.1 Väljavõte Paide valla üldplaneeringute kaardist „Piirangute kaart“. Kavandatava tegevuse põhimõtteline asukoht on näidatud musta ruudu ja noolega.

4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

Eesti looduse infosüsteemi (edaspidi ka EELIS) andmete alusel ei jää kavandatava tegevuse alale looduskaitsealuse alusel kaitstavaid loodusobjekte.

EELIS andmete alusel asub lähim kaitstav loodusobjekt, Mäo mõisa park ([KLO1200505](#)), kavandatavast tegevusest ca 160 m kaugusel. Kavandatav tegevus kaitsealusele pargile (ega selle lähedusse) ei ulatu.

Lähim kaitsealune liik asub EELIS andmetel kavandatavast tegevusest ca 600 m kaugusel. Tegemist on II kaitsekategooria kaitsealuse liigi, oja-haneputk (*Berula erecta*; KLO9310265), leiukohaga. Kaitsealuse liigi peamiseks ohuteguriteks on vooluveekogude õgvendamine, paisutamine ja muud vee-ehitustööd, veekogude eutrofeerumine, reostus. Liiki ohustavad eelkõige veekogude kinnikasvamine ja saastumine.

Arvestades asjaolu, et projektiga plaanitavad ehitustööd ei hõlma kaitsealuse liigi ohutegureid (töid veekogus või selle läheduses ei teostata, sademevee põhimõttelist lahendust projektialal ei muudeta (vt täpsemalt ptk 4.4)), ehitustööd on lokaalse mõjuga ja mõjuala piirdub kavandatavate ehitustööde asukohaga, siis ei ole põhjust eeldada II kaitsekategooria liigile ega kaitsealusele pargile olulist ebasoodsat mõju.

Projektialast ligikaudu 900 m kaugusele jääb I kaitsekategooria liigi – väike-konnakotka (*Clanga pomarina*; KLO9128894) elupaik ning ligikaudu 1,1 km kaugusele Mäo ja Vodja väike-konnakotka püsielupaigad (KLO3001736 ja KLO3001006). Projektialast ligikaudu 2,2 km kaugusele jääb I

kaitsekategooria liigi – must-toonekure (*Ciconia nigra*; KLO9128758) elupaik ja Mäo must-toonekure püsielupaik (KLO3002095)⁶.

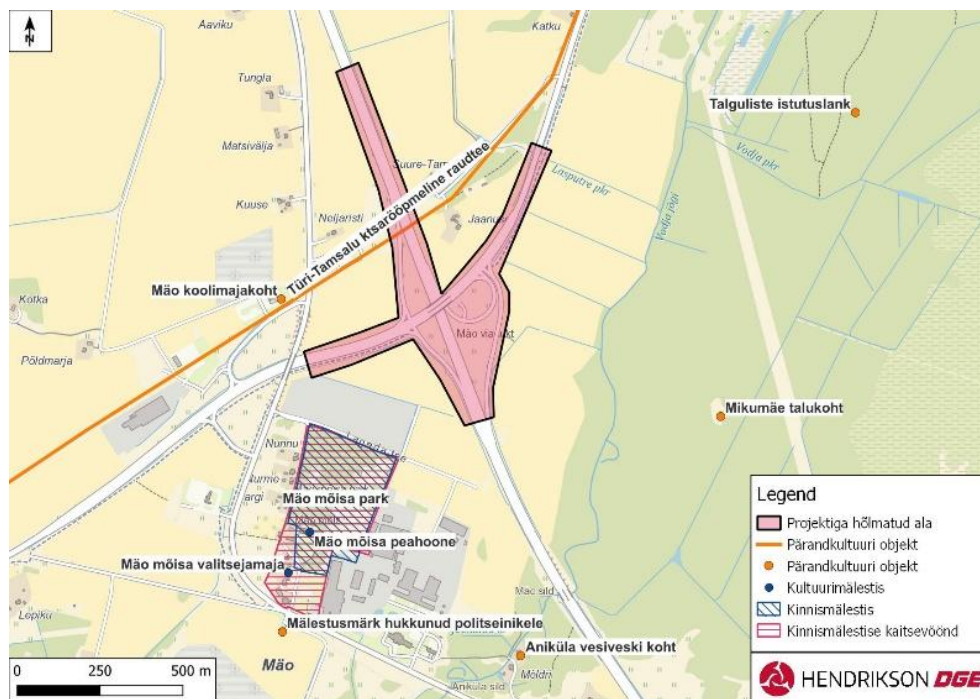
LKS § 55 lg 6¹ kohaselt on keelatud looduslikult esinevate lindude pesade ja munade tahtlik hävitamine ja kahjustamine või pesade kõrvaldamine ning tahtlik häirimine, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal. Eeldatavasti ei kaasne kavandatava tegevusega (bussipeatuste ja teenindava taristu rajamine) kaitsealuste linnuliikide häirimist. Tegevus toimub intensiivse liikluskoormusega piirkonnas, kus taustmüra on püsiv ning linnud on sellise häiringutasemega ilmselt harjunud/kohanenud. Väike-konnakotka ja must-toonekure püsielupaigad paiknevad projektialast piisaval kaugusel ning tööd ei toimu nende pesitsusalade vahetus läheduses. Tegevus ei suurenda oluliselt müra ega valgusreostust võrreldes olemasoleva olukorraga ning seetõttu ei ole oodata olulist mõju pesitsemisele ega liikide käitumisele.

4.3. Mõju kultuuriväärtustele

Kultuurimälestiste registri⁷ andmete alusel ei jää kavandatava tegevuse alale kultuurimälestisi. Lähimad kultuurimälestised (Mäo mõisa park (reg nr 15096), Mäo mõisa peahoone (reg nr 15095) ja Mäo mõisa valitsejamaja (reg nr 15097) jäävad kavandatavast tegevusest ca 200 m kaugusele ehk mõjualast välja.

Maa- ja Ruumiameti pärandkultuuri objektide kaardirakenduse kohaselt ristub kavandatav tegevus pärandkultuuri objekti Türi-Tamsalu kitsarööpmeline raudteega (reg kood 257:RTR:002). Nimetatud raudteerajatis on aga hävinud ning objektist pole maastikul jälgi säilinud. Teised pärandkultuuri objektid jäävad kavandatavast tegevusest juba kaugemale ehk mõjupiirkonnast välja (vt joonis 4.3).

Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu ja kaugust kultuuriväärtustest, ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat mõju kultuuriväärtustele, sh kultuurimälestistele ega pärandkultuuri objektidele.



Joonis 4.3 Kavandatava tegevuse paiknemine lähimate kultuurimälestiste ja pärandkultuuri objektide suhtes. *Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025*

⁶ Vastavalt looduskaitse seaduse § 53 lg 1 on I ja II kaitsekategooria liigi isendi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud, mistõttu käesolevas eelhindangus kaitsealuste liikide leiukohti ja elupaiku ei kuvata.

⁷ <https://register.muinast.ee/>

4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele

Kavandatav tegevus ristub Lasputre peakraaviga ([VEE1124000](#)), mis ei ole avalik ega avalikult kasutatav veekogu. Veekogule on kehtestatud veekaitsevöönd 10 meetrit. Projektiga ei kavandata veekaitsevööndis tegevusi, mis on veeseaduse § 119 kohaselt keelatud.

Kavandatava tegevuse alal asuvad maaparandussüsteemid Mäo (6112380020030/001) ja Paide_Lasputre (6112380020040/001). Maa- ja Ruumiamet on käesoleva projekti raames andnud oma 07.02.2025 kirjaga nr 6-3/25/1010-3 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles muuhulgas annab järgmised täiendavad tingimused:

- *Arvestama peab sellega, et lisanduvad vooluhulgad arvestavad, tagavad ja säilitavad edasiselt kinnisasjadel maaparandussüsteemi/maaparandussüsteemide jätkusuutliku toimimisvõime ning sellest omakorda eesmärgipärase maakasutuse.*
- *Käesoleva projekteerimistingimuste eelnõu kaasamise etapis ei ole MaRu-l võimalik kindlaks teha, kuidas kavandatakse projektalalt/kõva kattega aladelt liigvee ärajuhtimine. Lisaks puudub teave selle kohta, mis kogustes liigvett teerajatiste (teedreenid, teekraavid või muu tehniline lahendus) kaudu maaparandussüsteemidesse võidakse juhtida. Seega täpsustatakse MaRu poolt maaparandussüsteemi uuendamise või rekonstrueerimise nõuete rakendamise vajadus, lähtudes MaaParS-s § 28, § 52 ja § 53 toodust, ehitusprojekti kooskõlastamise staadiumis (MaaParS § 50 lõige 1).*

Projekti kavandamisel ja elluviimisel tuleb nimetatud tingimustega arvestada.

Keskkonnaportaali⁸ andmete alusel ei jää kavandatava tegevuse alale puurkaevusid. Lähim puurkaev (PRK0060774) jääb kavandatavast tegevusest ca 50 m kaugusele. Kavandatav tegevus puurkaevu hooldusalale ei ulatu.

Sademeveed on peamiselt juhitud sõidutee kõrval asuvatele haljasaladele ja kraavidesse. Paide poolset ringteelt kogutakse sademevesi kokku ning suunatakse olemasolevasse maanteekraavi. Vooluhulkade suurenemist ei toimu, eeldatavalt need hoopis vähenevad, kuna kõvakattega pindala väheneb. Rakvere poolset ringteelt ning parklast kogutakse sademevesi restkaevudega kokku ning suunatakse olemasolevasse maanteekraavi. Orienteeruvaks täiendavaks vooluhulgaks on ca 33 l/s.

Teedelt ja tänavatelt ärajuhitav sademevesi sisaldab heljumit, naftaprojekte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas ning liikluskoormusega kaasneva keskkonnamõju vähendamiseks tuleb teede sademevett põhjalikult käidelda alates liiklustihedusest 30 000 autot ööpäevas⁹.

Käesolevate teelõikude olemasolev aasta keskmine ja prognoositav liiklussagedus (2046. a) on esitatud järgnevas tabelis:

Tabel 1. Teede liikluskoormused projektiala piirkonnas¹⁰ (AKÖL – aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus)

Tee	2026 (AKÖL)	2046 (AKÖL)
Tee nr 2 (Tallinna– Tartu–Võru– Luhamaa tee)	10 764	12 600
Tee nr 5 (Pärnu– Rakvere–Sõmeru tee)	7 331	8 600
Tee nr 1520 (1. Mäo ühendustee Tallinna suunalt viaduktile)	1 428	1600
Tee nr 1522 (3. Mäo ühendustee viaduktilt Tartu suunas)	1 158	1300
Tee nr 1524 (5. Mäo ühendustee Tartu suunalt viaduktile)	1 126	1300
Tee nr 1526 (7. Mäo ühendustee viaduktilt Tallinna suunas)	1 364	1500

⁸ <https://keskkonnaportaal.ee/>

⁹ <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>

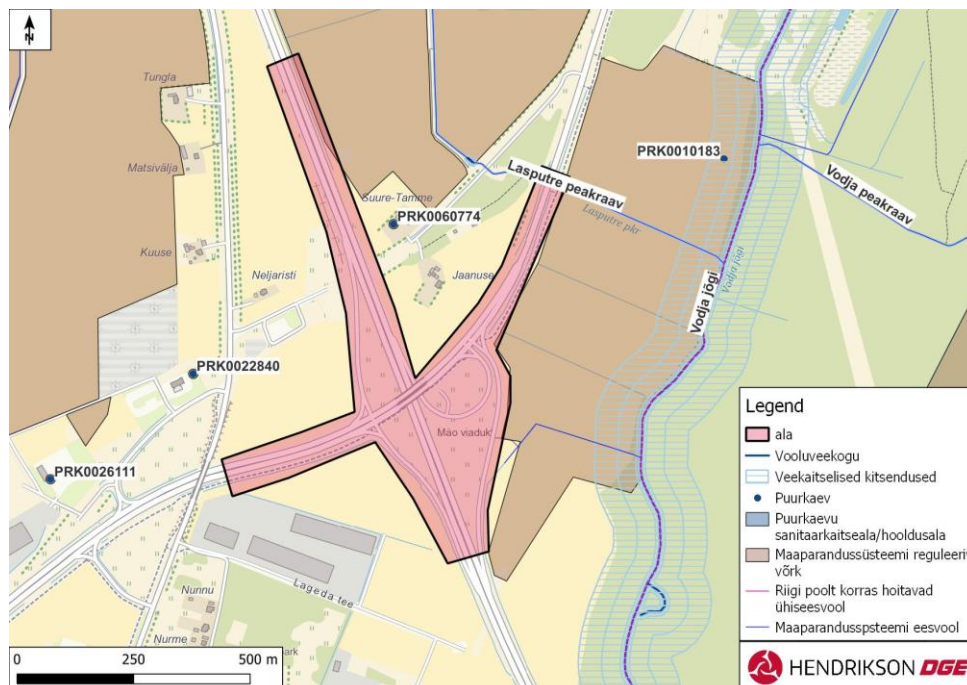
¹⁰ Liiklusuuring. Riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 82,2–82,8 asuva Mäo liiklussõlme bussipeatuste põhiprojekti koostamine, ERC Konsultatsiooni OÜ, 2025

Seega, kui vaadata kõigi teede summaarset liikluskoormust, ulatub see üle eelmainitud 15 000 auto piiri, aga jääb alla 30 000 auto piiri (seda ka 2046. a prognoosis).

Projekti seletuskirja kohaselt rajatakse sademevee- ja drenaažisüsteemid teekonstruktsiooni kuivendamiseks ja sademevee ärajuhtimiseks teemaalt ning kogu projektalalt. Seletuskirja kohaselt ei ole sademeveesüsteemi lubatud juhtida reovett ega õigusaktide tähenduses reostunud sademevett. Teemaalt ja parkla alalt on sademevee kogumiseks ning ärajuhtimiseks projekteeritud restkaevud. Parkla ala restkaevude ühenduste eesvooluks on projekteeritud sademeveekanaliseerimine. Parkla sademevee puhastamiseks on jäetud võimalus paigaldada torustikule perspektiivne õli-liivapüüdur. Mujal on sademevesi juhitud sõidutee kõrval asuvatele haljasaladele ja kraavidesse, kus ta puhastub ning filtreerub. Kavandatud lahendused aitavad maksimaalset potentsiaalset reostuskoormust vähendada ning ei ole põhjust eeldada olulist ebasoodsat keskkonnamõju teelt ära juhitava sademevee tulemusena.

Kavandatav tegevus asub nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Projekti elluviimisel tuleb ka tööde käigus tähelepanu pöörata veekaitsemeetmetele. 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 veekogust kaugemale kui 50 m. Juhul, kui see on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja põhjavette. Töökorras mitteolevaid reostusohklikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

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



Joonis 4.4 Kavandatava tegevuse paiknemine lähima vooluveekogude, puurkaevude, maaparandussüsteemide ja veekaitsete kitsenduste suhtes. Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025

4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Käesoleva projekti raames on koostatud mürahinnang¹¹, mille raames hinnati projekteeritava müratõkke toimivust ning anti soovitused müratõkkevalli kõrguse osas. Töö raames hinnati ka muude liikluse müra vähendamise meetmete tõhusust projektialal. Järgnevalt on esitatud kokkuvõtte mürahinnangu tulemustest.

Keskkonnamüra normtasemed on kehtestatud keskkonnaministri 16. detsembri 2016. aasta määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“¹² (edaspidi ka määrus nr 71). Määrusega on kehtestatud eraldi müraalased normatiivid liikluse mürale. Liikluse müra osas kehtestatud piirväärtused on toodud tabelis 2.

Tabel 2. Liikluse müra piirväärtused: müra hinnatud tase päeval (L_d) ja öösel (L_n), dB

Ala kategooria üldplaneeringu alusel	I virgestusrajatiste maa-alad ehk vaiksed alad	II haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande- asutuste ning elamu maa-alad, rohealad	III keskuse maa-alad IV ühiskondlike hoonete maa-alad
Müra piirväärtus	55/50	60/55 65 ¹ /60 ¹	65/55 70 ¹ /60 ¹

¹lubatud müratundlike hoonete teepoolsel küljel

Mürakaitsemeetmete rakendamise peamiseks kriteeriumiks on liikluse müra piirväärtuse ületamine: II kategooria elamualade puhul vastavalt 60 dB päeval/55 dB öösel ning hoonete teepoolsel küljel vastavalt 65 dB päeval/60 dB öösel.

Teeprojekti võimalikus mõjualas asuvad eluhooned on toodud joonisel 4.5. Arvestamist vajavad hooned on järgmised (eluhooned on kaartidel tähistatud A...C):

- A - Jaanuse (56502:002:0316) elumumaa katastriüksusel asuv eluhoone – müratõkete ümberehitusest selgelt kõige enam mõjutatud eluhoone projektialas;
- B - Suure-Tamme (56502:002:0336) maatulundusmaa katastriüksusel asuv eluhoone - müratõkete ümberehitusest vähem mõjutatud eluhoone, kuid tee suhteliselt lähedale jääva asukoha tõttu analüüsi kaasatud;
- C - Neljaristi (56502:002:0003) elumumaa katastriüksusel asuv eluhoone – müratõkete ümberehitusest tingitud mõju puudub, kuid tee suhteliselt lähedale jääva asukoha tõttu analüüsi kaasatud.

¹¹ Riigitee nr 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 82,2–82,8 asuva Mäo liiklussõlme bussipeatuste põhiprojekti mürahinnang, Hendrikson DGE, töö nr 25005250, 15.09.2025

¹² <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>



Joonis 4.5 Müratundlike hoonete paiknemine projektiala piirkonnas

Vastavalt arvutustulemustele on nii ehitusjärgses olukorras (2026. a) kui ka perspektiivses olukorras teele lähimate II kategooria müratundlike alade hoonete juures tagatud (4 m kõrguse pinnasevalli korral) nii hoonete teepoolse külje piirväärtusele (päeval 65 dB/ öösel 60 dB) kui ka teiste külgede piirväärtusele (päeval 60 dB/ öösel 55 dB) vastavad tingimused. Seega tagab projekteeritav müratõkkevall nõuetele vastavad tingimused. Kuna ümberehitatav müratõkkevall moodustab väiksema osa kogu müratõkkest (kogupikkusega ca 400 m), siis on muudatuste mõju müraolukorrale tervikuna pigem väike.

Mõnevõrra kõrgema pinnasevalli (ehk vall kõrgusega 5 m teekattest ja ca 4 m maapinnast) rajamise korral esineb arvutustulemuste põhjal lähima eluhoone (ehk Jaanuse kinnistu eluhoone) juures võimalik täiendav müra vähendamise efekt suurusjärgus 1 dB, mis on suhteliselt väike muutus, kuid võimaluse korral (nt tehnilisest teostatavusest lähtuvalt) tasub kõrgema valli rajamist siiski kaaluda. Mürahinnangu soovitus on seega võimalusel rajada kõrgem müratõkkevall, mis tagab mõnevõrra paremad tingimused.

Lisaks on toodud mürauringus välja, et Transpordiamet koostab iga 5 a järel maanteed strateegilisi mürakaarte, mille raames modelleeritakse suure liikluskoormusega teede (rohkem kui 3 miljonit sõidukit aastas ehk ca 8200 sõidukit ööpäevas) mürataset. Projekteeritava tee valmimise järgselt kuulub uuringuobjektide hulka tõenäoliselt (sarnaselt 2022. a koostatud strateegilisele mürakaardile) ka vaadeldav Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee lõik. Tuginedes strateegilise mürakaardi tulemustele hinnatakse vajadusel täiendavate müra vähendamise meetmete rakendamise vajadust ning meetmed nähakse vajadusel (lähtuvalt selleks ajaks välja kujunenud tegelikust liiklusedusest) ette maanteed müra vähendamise tegevuskava raames.

Mürauringus toodi täiendavalt välja, et vaadeldava piirkonna (suure liikluskoormusega põhimaanteed läheduses) puhul on tegemist suhteliselt mürarikka alaga ning seda ka müratõkkemeetmete rakendamise korral. Lisaks tuleb silmas pidada, et liikluse müra võib teatud määral mõjuda häirivalt ka juhul, kui müra normtasemetele vastavad tingimused on tagatud (st kui oluline ebasoodne keskkonnamõju puudub). Samuti ei välista müra vähendamise meetmete rakendamine täielikult häiringute esinemise võimalust.

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusaegsed müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel elamualadel ajavahemikul 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud

II mürakategooria tööstusmüra normtasel.¹³ Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

Ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei tohi ületada läheduses asuvates elamutes sotsiaalministri 01.10.2025 määruses nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“ § 3 kehtestatud piirväärtusi.

Käesoleva projektiga kavandatakse ka valgustuse rajamist, mille lahendus ja paigutus täpsustatakse edasise projekteerimise käigus.

Üleliigset valgustamist võib käsitleda valgusreostusena, mis võib tuua kaasa häiringud nii inimestele kui ka looduskeskkonnale. Valgusreostus on põhjustatud valgustite vales paigaldamisest ning ebasobivate tehniliste parameetritega lampidest.

Valgustuse projekteerimisel lähtuda asjakohastest juhistest, standarditest ja normidest. Juhendis „Riigimaanteede valgustamise kavandamine“¹⁴ on sätestatud ühtsed nõuded riigiteede valgustamise vajaduse määramiseks, valgustusega seotud kohustuste ja vajaduste määramiseks planeerimisprotsessis ja otsustamiseks, millal on õigustatud investering riigimaantee valgustuse rajamiseks. Soovitav on lähtuda juhendis toodust, et tagada riigiteedel ühetaoliste valgustuslahenduste kasutamine liiklusohutuse tagamisel.

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

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

Eeltoodud tingimusi järgides ei ole kavandatava tegevuse elluviimisel ette näha müra, õhusaaste (tolm, heitgaasid) ning valgusreostuse olulist ebasoodsat mõju ümbritsevatele aladele ning elu- ja ühiskondlikele hoonetele.

4.6. Jäätmekäitlus

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest¹⁵ 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“¹⁶ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Paide linna jäätmehoolduseeskirjas¹⁷ olevate nõuetega.

¹³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>

¹⁴ [Riigiteede valgustamise kavandamine](#)

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/107012026016>

¹⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119102023012>

¹⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/429112022009>

Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusaladega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed, mida ei ole võimalik kohapeal taaskasutada, tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.

Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.

4.7. Avariolukorrad

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

5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee 2 (E263) Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa tee km 82,2–82,8 asuva Mäo liiklussõlme bussipeatuste põhiprojekti keskkonnamõjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja määruses nr 31¹⁸ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti järeldusele, et käesoleva projekti puhul ei ole KMH algatamine vajalik, kuna vastavalt KeHJS ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

Olulise ebasoodsa mõju vältimiseks ja ebasoodsa mõju leevendamiseks on soovitatav arvestada järgmiste asjaoludega ning rakendada all kirjeldatud meetmeid:

- Lisanduvad sademevee vooluhulgad peavad tagama ja säilitama maaparandussüsteemi(de) jätkusuutliku toimimisvõime ning eesmärgipärase maakasutuse (vt täpsemalt ptk 4.4).
- Tulenevalt maaparandusseadus § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Maa- ja Ruumiametile kooskõlastamiseks (vt täpsemalt ptk 4.4).
- Projekti elluviimisel tuleb ka tööde käigus tähelepanu pöörata veekaitsemeetmetele. 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 veekogust kaugemale kui 50 m. Juhul, kui see on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandata töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumist pinnasesse ja põhjavette. Töökorras mitteolevaid reostusohlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- Mürahinnangu soovitusel rajada võimalusel kõrgem (üle 4 m) müratõkkevall, mis tagab müratundlikel aladel mõnevõrra paremad tingimused (vt täpsemalt ptk 4.5).
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusaegsed müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel elamualadel ajavahemikul 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud II mürakategooria tööstusmüra normtasest.¹⁹ Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei tohi ületada läheduses asuvates elamutes sotsiaalministri 01.10.2025 määruses nr 54 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni hindamise kord“ § 3 kehtestatud piirväärtusi.
- Vältimaks valgusreostust, tuleb valgustuse projekteerimisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgustuse kavandamisel lähtuda Transpordiameti juhendist „Riigimaanteede valgustamise kavandamine“.
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).

¹⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

¹⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>

- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Paide linna jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusalaadega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed, mida ei ole võimalik kohapeal taaskasutada, tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.
- Ehitusperioodil tuleb avariolukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

Lisa. Fotod projektialalt



Foto 1 Planeeritava ringristmiku asukoht Paide linna poolsel alal



Foto 2 Planeeritava ringristmiku asukoht Roosna-Alliku aleviku poolsel alal



Foto 3 Planeeritava bussipeatuse ja müratõkkevalli asukoht, taustal olemasolevad müratõkkeseinad



Foto 4 Vaade uuele ühistranspordi rambi asukohale



Foto 5 Vaade lähimale elamule (Jaanuse kinnistu; KÜ 56502:002:0316)



Foto 6 Olemasolevad sademeveesüsteemid



Foto 7 Vaade maaparandussüsteemidele Mäo ja Paide_Lasputre ning Lasputre peakraavile