

Töö nr: 25005267 | 13.10.2025

Riigitee 11384 Kibuna jaama tee km 2,7 parkla ning bussipeatuse rajamise põhiprojekti

Keskkonnamõju eelhindang

Tallinn–Tartu 2025

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

Sisukord

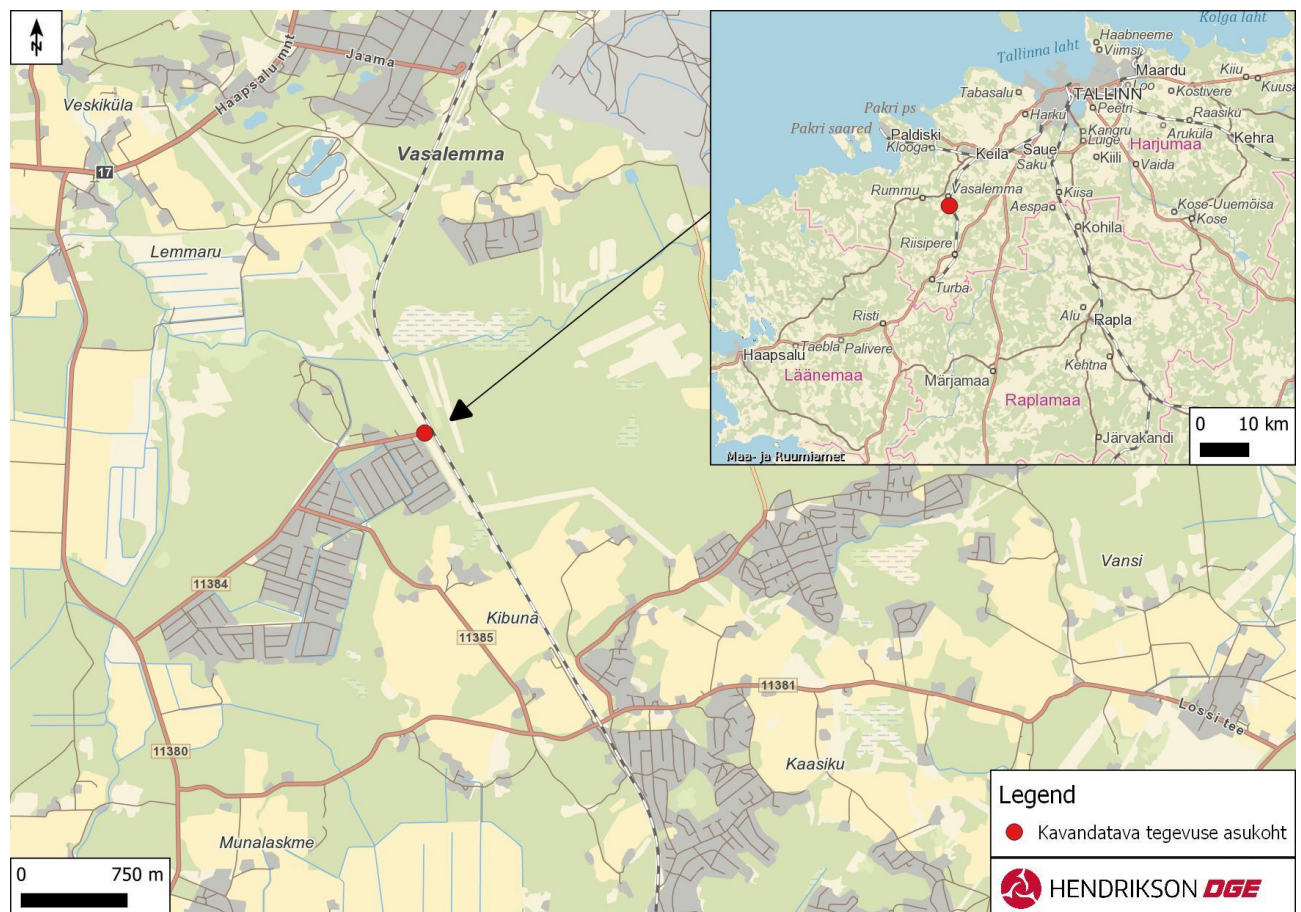
1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU	9
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	9
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele	10
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	10
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	11
4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus	12
4.6. Jäätmekäitlus	13
4.7. Avariilukorrad	13
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED	14
LISA. FOTOD PROJEKTIALALT	16

1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnavaline konsultatsioon riigitee 11384 Kibuna jaama tee km 2,7 parkla ning bussipeatuse rajamise põhiprojektile. Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Saue vallas Kibuna 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 september 2025. Projektiala külastuse viis läbi Kristiina Tiits (OÜ Hendrikson & Ko) 01.10.2025 (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 keskkonnamõju tegevus

(1) Olulise keskkonnamõju tegevus on:

- 13) kiirtee, 2100 meetri pikkuse või pikema peamaandumisrajaga lennuvälja, üle kümne kilomeetri pikkuse nelja sõidurajaga tee püstitamine 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, pöörduradade, tagasipöörde kohtade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks*

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

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

vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul.

§ 15. Muud tegevusvaldkonnad

Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang tuleb anda järgmiste muude tegevuste korral:

8) selline tegevus, mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik, kuid mis võib üksi või koostoides muu tegevusega eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala või kaitstavat loodusobjekti.

Projektiga kavandavad tööd ei kuulu KeHJS § 6. lõikes 1 loetletud tegevuste hulka, mille puhul KMH tuleb alata selle vajadust kaalumata. Kavandavad tööd kuuluvad KeHJS § 6 lõike 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) ning määruse nr 224 § 13 p 8 nimetatud tegevuste hulka (parkla, bussipeatuste ja liiklejate ohutust toetava teetaru rajamine) ja määruse § 15. p 8 nimetatud tegevuste alla (ala piirneb kaitsealuse liigi leiukohaga). 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

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

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

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

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

3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Harju maakonnas Saue vallas Kibuna külas asub Kibuna raudteepeatus, millega on loodud sealsetele inimestele võimalus ühistranspordi kasutamiseks. Raudteepeatusesse minnakse jalgsi, samas paljud kasutavad liikumiseks ka jalgratast või autot. Käesoleval hetkel pargitakse auto haljasalale ja jalgratas lukustatakse perrooni metallkonstruktsioonide või valgustuspostide külge. Kibuna raudteepeatuse juures puudub kaasaja nõuetele vastav bussipeatus ja „Pargi ja reisi“ parkla ning selle ohutut toimivust toetav teetaristu.

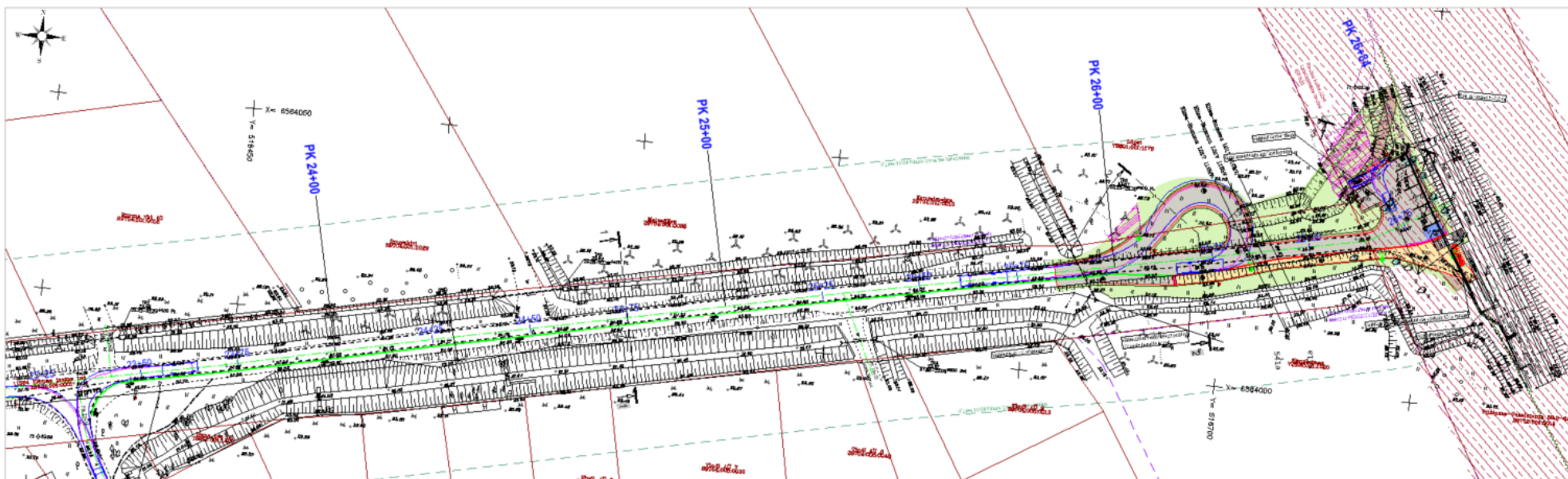
Käesoleva projekti eesmärgiks on riigitee 11384 Kibuna jaama tee km 2,7 Kibuna raudteepeatuse juurde „Pargi ja reisi“ parkla, bussipeatuse ja taristuobjektide ühenduste kavandamine ühistranspordi kasutusvõimaluste avardamiseks ning liiklusohutuse taseme tõstmiseks.

Kavandatav tegevus on kujutatud joonisel 3.

Kavandatava tegevuse potentsiaalseteks tagajärgedeks on heide pinnasesse, õhku ja vette. Paratamatult tekib ja ehitustegevuse käigus jäätmeid. Samuti kaasneb 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). 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 Tehnovõrkude koondplaan. Allikas: Riigitee 11384 Kibuna jaama tee km 2,7 parkla ning bussipeatuse rajamine, joonis AA-4-02, 03.09.2025

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

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee 11384 Kibuna jaama tee km 2,7 parkla ning bussipeatuse rajamise) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva taristu ja liikluse kogumõju. Projekti realiseerumisel parenevad ühistranspordi kasutusvõimalused ning liiklusohutuse tase, 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 ilmnemise tõenäosust ja aega, mõju laadi ja tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust, 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 järgnevates mõjuhindamise 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 Harju maakonnas Saue vallas Kibuna külas.

Harju maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78⁴. Harju maakonnaplaneering seab muuhulgas järgmised üldised tingimused maanteevõrgu ja kergliiklusteede arendamisel:

- *Tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuuris, liikluskoormusest, teehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliikluse vajadustest ning keskkonnanahoiust.*
- *Kergliiklusteede planeerimisel on esmatähtsateks põhimõteteks võrgustiku turvalisus, loogilisus, ühtlus ja pidevus.*
- *Elanike igapäevane liikumine, sh keskuste vahelised liikumised ning vastavate sihtpunktide ja suundade olulisus (kasutustihedus, ohutuse tõstmise vajadus);*
- *Kergliiklusteede võrgustiku sidumine ühistranspordipeatuste, eelkõige rongipeatustega.*

Saue valla üldplaneeringu seletuskirjas⁵ on samuti andud üldised suunised teedevõrgu arendamiseks: *liikluskorralduse tähtsaimaks põhimõtteks reisijateveos on ühistransporditeenuse eelistamine, vallasisene ühistransport kavandatakse raudteele ettevedavana; etteveoskeemi kavandamine raudteepeatuste baasil, kuhu vajadusel rajatakse ümberistumisterrinaalid koos vajalike ehitiste ja rajatistega (ootepaviljonid, parklad, jalgrattaparklad jm).*

⁴ <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/harjumaa/harju-maakonnaplaneering-2030/>

⁵ [Saue valla üldplaneeringu seletuskiri](#)

Saue valla üldplaneeringu kaardirakenduse⁶ kohaselt ei asu kavandatav tegevus väärtuslikul põllumajandusmaal ega ka rohelise võrgustiku alal.

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

Projektlahendus paikneb kogu mahus riigi- ja munitsipaalomanduses transpordi- või maatulundusmaal. Kokkuvõttes projektil oluline ebasoodne mõju maakasutusele puudub.

4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

Eesti looduse infosüsteemi (edaspidi ka EELIS) andmete alusel ei jää otseselt kavandatava tegevuse alale looduskaitsealade alusel kaitstavaid loodusobjekte. Aga kavandatavast tegevusest ca 5 m kaugusel asub III kaitsekategooria kaitsealuse liigi, vareskaera-aasasilnik (*Coenonympha hero*; KLO9201719), leiukoht (vt joonis 4.3). Vareskaera-aasasilnik on putukaliik, kes on Euroopa mastaabis väheneva arvukusega liik, välja arvatud Balti riigid, kus liigi seisund on stabiilne. Vareskaera-aasasilnik elab niisketes leht- ja segametsades, võsastikes, soodes ja liigniisketel aladel.

Keskkonnaamet on käesoleva projekti raames andnud oma 27.03.2025 kirjaga nr 6-2/25/5661-3 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles muuhulgas annab järgmised täiendavad tingimused:

- *Kuna ehitusala kõrval asub liigi elupaik, siis tähele panna, et elupaigas pinnast ei kahjustataks ehituse käigus (ehitustarvikute/materjalide ladustamine, masinaga sõitmine), et välistada röövikute hukkamist.*
- *Soovituslik on haljastuses kasutada kohalike murukõrreliste seemet (rööviku toidutaimedeks on mitmesugused kõrrelised).*

Arvestades ehitustööde planeerimisel ja teostamisel ülalnimetatud tingimusi, ei ole alust eeldada III kategooria kaitsealusele liigile, ega muudele looduskaitseväärtustele olulist ebasoodsat mõju.

4.3. Mõju kultuuriväärtustele

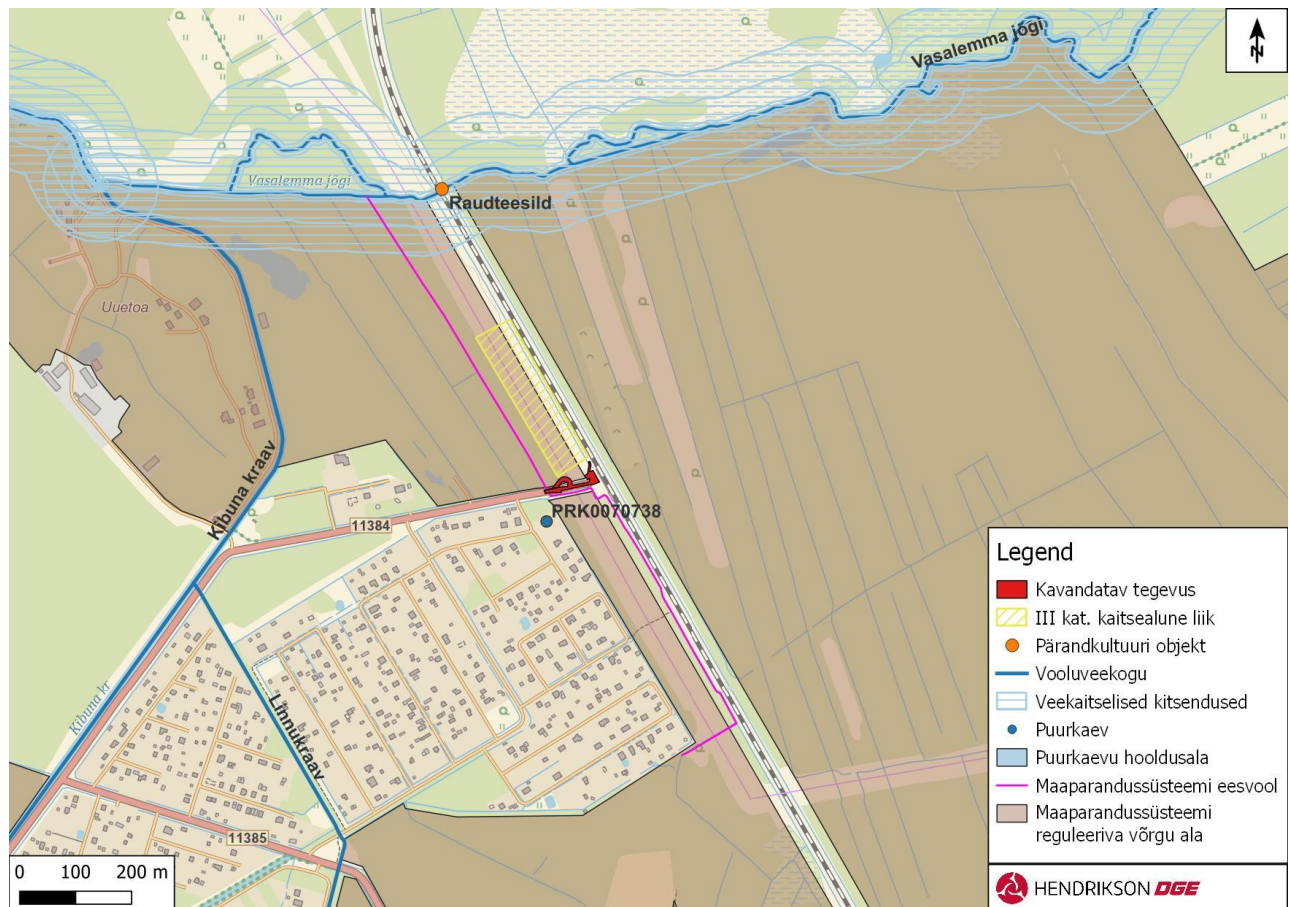
Kultuurimälestiste registri⁷ andmetel ei jää kavandatava tegevuse lähedusse kultuurimälestisi. Lähim kultuurimälestis (Vasalemma mõisa meierei, 19.-20. saj. (reg nr 2987)) jääb kavandatavast tegevusest ca 2,6 km kaugusele ehk projekti mõjualast välja.

Kavandatava tegevuse alale ei jää ka pärandkultuuri objekte. Lähim pärandkultuuri objekt (Raudteesild (868:RTR:004)) jääb kavandatavast tegevusest ca 500 m kaugusele ehk samuti mõjualast välja.

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

⁶ [Saue valla üldplaneeringu kaardirakendus](#)

⁷ <https://register.muinas.ee/>



Joonis 4.3 Kavandatava tegevuse paiknemine lähima kaitsealuse liigi, pärandkultuuri objekti, vooluveekogude ning maaparandussüsteemi suhtes. Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025

4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele

Kavandatava tegevuse mõjupiirkonda ei jää ühtegi veekogu veeseaduse § 3 mõistes.

Lähimad vooluveekogud jäävad kavandatavast tegevusest ca 500-700 m kaugusele. Nendeks on Vasalemma jõgi ([VEE1099200](#)), Kibuna kraav ([VEE1099217](#)) ning Linnukraav ([VEE1099218](#)). Vasalemma jõgi on osaliselt avalikult kasutatav veekogu, mille osas kehtivad järgmised piirangud: veekaitsevöönd 10 m, ehituskeeluvöönd 50 m ning piiranguvöönd 100 m. Kavandatav tegevus jõe piiranguteni ei ulatu. Kibuna kraav ja Linnukraav ei ole avalikud ega avalikult kasutatavad veekogud. Veekogudest ei tulene projekti realiseerimiseks kitsendusi. Projektiga ei nähta ette tegevusi, mis põhjustaksid veekogudele olulist ebasoodsat mõju.

Keskkonnaportaali⁸ andmete alusel jääb lähim puurkaev PRK0070738 kavandatavast tegevusest ca 50 m kaugusele. Puurkaevudele on kehtestatud hooldusala 10 m. Kavandatav tegevus puurkaevu hooldusalale ei ulatu.

Projektiala asub osaliselt maaparandusehitise (maaparandussüsteemi/ehitise kood 4109610030090/001) maa-alal, millel paikneb eesvool. Maa- ja Ruumiamet on käesoleva projekti raames andnud oma 24.03.2025 kirjaga nr 6.2-2/13173 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles muuhulgas annab järgmised täiendavad tingimused:

- Tagada tee maa-alal paikneval eesvoolul vee vaba vool vastavalt maaparandusseaduse § 5.
- Tulenevalt maaparandusseaduse § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Maa- ja Ruumiametile kooskõlastamiseks.

⁸ <https://keskkonnaportaal.ee/>

Projekti elluviimisel tuleb eelpool nimetatud tingimustega arvestada.

Sademevesi on juhitud sõidutee kõrval asuvatele haljasaladele. Teedelt ja tänavatelt ärajuhitav sademevesi sisaldab heljumit, naftaprodukte 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 keskkonnariski vähendamiseks tuleb teede sademevett põhjalikult käidelda alates liiklustihedusest 30 000 autot ööpäevas⁹. Käesoleva teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2024. aasta andmetel oli 102 autot/ööpäevas (sõidu- ja pakiautod 98%, autorongid 0% ning veoautod ja autobussid 4%). Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on suurusjärgudes väiksem kui eelmainitud soovituslik piirmäär, pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust käesolevalt teelt ära juhitava sademevee tulemusena.

Kavandatav tegevus asub kaitsmata 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. Töökorras mitteolevaid reostusohlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

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

4.5. Mära, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Kavandatava tegevuse ala läheduses asuvad müratundlikud objektid, kuna parklat ja bussipeatust ehitatakse külakeskuse lähialale. Käesoleva projekti eesmärgiks on eelistada kergliiklust ning ka tehniliste lahenduste kaudu soodustada ühistranspordi kasutamist, mistõttu on kavandataval tegevusel ehituse järgselt müra, vibratsiooni ja õhusaaste osas eeldatavalt pigem soodne mõju.

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päeval 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.¹⁰ Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

Projekteeritavasse parklasse ja teelõigule nähakse ette inimeste turvatunde tagamise eesmärgil tee valgustus. Tehnovõrkude, sh välisvalgustus, ehitusprojektid on koostatud ning esitatud eraldiseisvate töödena.

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 „Riigimaanteed valgustamise kavandamine“¹¹ on sätestatud ühtsed nõuded riigiteede valgustamise vajaduse määramiseks, valgustusega seotud kohustuste ja vajaduste määramiseks planeerimisprotsessis ja otsustamaks, millal on õigustatud investering riigimaantee valgustuse rajamiseks. Soovitatav on lähtuda juhendis toodust, et tagada riigiteedel ühetaoliste valgustuslahenduste kasutamine liiklusohutuse tagamisel.

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

¹⁰ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>

¹¹ [Riigiteede 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).

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 mitesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest¹² ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeola omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“¹³ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Saue valla jäätmehoolduseeskirjas¹⁴ olevate nõuetega.

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. Avariilukorrad

Ehitusperioodil tuleb avariilukordade 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.

¹² <https://www.riigiteataja.ee/akt/108072025057>

¹³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119102023012>

¹⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/405012024008>

5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee 11384 Kibuna jaama tee km 2,7 parkla ning bussipeatuse rajamise põhiprojekti keskkonnamõjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja määruses nr 31¹⁵ 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:

- Kuna ehitusala vahetus läheduses asub liigi (vareskaera-aasasilmik) elupaik, tuleb tagada, et ehitustööde käigus ei kahjustataks elupaiga pinnast, vältimaks röövikute hukkumist (vt täpsemalt ptk 4.2).
- Haljastuses on soovituslik kasutada kohalike murukõrreliste seemet (vt täpsemalt ptk 4.2).
- Tagada tee maa-alal paikneval eesvoolul vee vaba vool vastavalt maaparandusseaduse § 5.
- Tulenevalt maaparandusseaduse § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Maa- ja Ruumiametile kooskõlastamiseks.
- 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. Töökorras mitteolevaid reostusohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- 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.¹⁶ Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Vältimaks valgusreostust, tuleb valgustuse projekteerimisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgustuse kavandamisel lähtuda Transpordiameti juhendist „Riigimaanteede valgustamise kavandamine“ (vt täpsemalt ptk 4.5).
- 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).
- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Saue valla jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusaladega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

¹⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>

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 Raudteepeatuse ja ümbritseva ala hetkeolukord



Foto 2 Käesolevad rataste parkimisvõimalused Kibuna raudteejaamas



Foto 3 Vaade Kibuna raudteejaamast riigitee 11384 suunas



Foto 4 Vaade III kaitsekategooria kaitsealuse liigi (vareskaera-aasasilmik) leiukoha suunas



Foto 5 Vaade olemasolevale maaparandusehitisele ja eesvoolule



Foto 6 Vaade lähimale elamule. Kinnistul asub ka puurkaev PRK0070738