Töö nr: **25005275**| 13.02.2026

Riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee km 3,15 ringristmiku, riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee km 0,28 ristmiku ning detailplaneeringu kohase ühendustee põhiprojekti

Keskkonnamõju eelhinnang

Tallinn–Tartu 2026

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

Sisukord

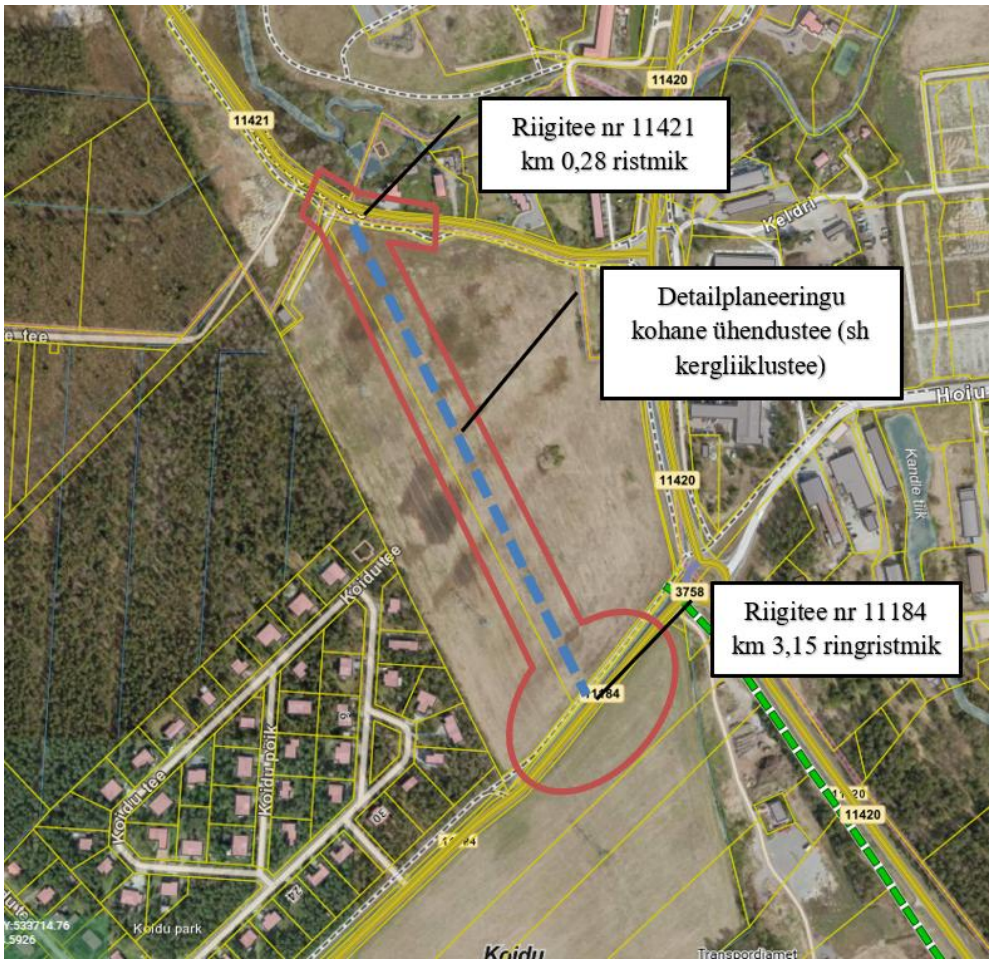
1. SISSEJUHATUS 3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID 4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS 6
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU 9
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele 9
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele 10
4.3. Mõju kultuuriväärtustele 11
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele 11
4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus 13
4.6. Jäätmekäitlus 13
4.7. Avariiolukorrad 14
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED 15
LISA. FOTOD PROJEKTIALALT 17

1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee km 3,15 ringristmiku, riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee km 0,28 ristmiku ning detailplaneeringu kohase ühendustee põhiprojektile. Kavandatav tegevus paikneb Harju maakonnas Saue vallas Koidu 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 detsember 2025 - jaanuar 2026. Projektiala külastuse viis läbi Kristiina Tiits (OÜ Hendrikson & Ko) 01.10.2025 (fotod projektialalt on lisatud aruande lisas).



Joonis 1 Kavandatava tegevuse asukoht. *Alus: Riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee km 3,15 ringristmiku, riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee km 0,28 ristmiku ning detailplaneeringu kohase ühendustee põhiprojekti koostamine. Tehniline kirjeldus*

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.

§ 2[1] 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[2] 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 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 eelhinnangu 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 eelhinnang, täpsustatud loetelu“[2] (edaspidi ka määrus nr 224) kehtestatud täpsustatud loetelu, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhinnang 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 lõike 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) ning määruse nr 224 § 13 p 8 (uue teelõigu rajamine) hulka. Lähtuvalt eeltoodust peab otsustaja andma eelhinnangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2, st KMH vajadus sõltub eelhinnangu tulemusest.

Vastavalt KeHJS:

§ 6[1]. Eelhinnang
(1) eelhinnangu 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 ilmneda võivat 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 2[1] nimetatud eelhinnangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõjust.

(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2[1] nimetatud eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega nr 31.[3]

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

(2[2]) Enne käesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 2[1] viidatud tegevuse keskkonnamõju hindamise vajalikkuse üle otsustamist peab otsustaja küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhinnangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

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

[3] https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011

3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Projekti eesmärk on riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee km 3,15 ringristmiku, riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee ristmiku ja Koru ja Väike-Koru DP detailplaneeringu kohase ühendustee kavandamine, tagamaks korrakohane ja ohutu juurdepääs piirkonna arendusaladele. Riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee km 3,15 ringristmiku kavandamise eesmärk on tagada muuhulgas ka perspektiivse Laagri liiklussõlme realiseerimise võimalikkus. Projekt sisaldab tee katendi ning muldkeha remonti (sh mahasõidud, teeületuskohad, sademevee äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), et tagada ohutu juurdepääs arendusaladele, tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust. Sealhulgas on projekti eesmärgiks tehniliselt vajaliku teemaa-ala määramine.

Kavandatava tegevuse asendiplaan on näidatud joonisel 3.

Plaanilahendus

Projekteerimise juures on lähtutud maastikulistest ja tehnilistest eeldustest, s.h:

- K-Projekt AS; töö nr.17020; „Koru ja Väike-Koru katastriüksuste ja lähiala detailplaneering“;
- olemasoleva kõrghaljastuse säilitamine;
- endiste kinnistupiiride ja asumi arengukava planeeringustruktuur;
- läbisõitva transpordi minimiseerimine;
- olemasolevate tehnovõrkude asukohad.

Asendiplaaniline lahendus on valitud vastavalt kehtivale detailplaneeringule.

Teed on projekteeritud kiiruspiiranguga 50 km/h.

Riigitee 11184 Alliku-Laagri-Hüüru tee kiiruspiirang antud piirkonnas on 40 km/h.

Asendiplaaniline ja kõrguslik projektlahendus tuleb projektala piiril sujuvalt kokku viia olemasoleva olukorraga.

Vertikaalplaneering

Projekteeritavate teede vertikaalplaneeringu koostamisel on arvestatud järgnevate põhiliste asjaoludega:

- Olemasolevate kõrgustega maapinnal;
- Maksimaalse esineda võiva pinnasevee tasemega;
- Olemasoleva pinnase kihtide materjali ja kõrgustega;
- Kasvupinnase kihi paksusega.

Kohtades, kus vertikaalplaneeringut ei ole näidatud, lahendada olukord kõrguslikult koha peal, sidudes taastatava koha korrektselt ümbritseva alaga.

Projekteeritud äärekivide kõrgus sõidutee kattest 12 cm. Äärekivide allalaskmisel krundile sissesõitudel ja ülekäigukohtadel ei tohi kergliiklustee põikkalle ületada 6%.

Ringristmikul välimise ringi äärekivide ülemise serva kõrgus asfaltbetoonkattest 3 cm kõrgusel. Välimise ringi sillutis tahutud graniitkividest (paksusega h=14 cm).

Muldkeha

Teekatendi aktiivtsooni ülemises osas (asfaltbetoonkatendi puhul vähemalt 1,0 m) tuleb kasutada täitematerjale, mis on külmakindlad.

Muldkeha aluspinnas ja täitematerjali kihid peavad olema nõuetekohaselt tihendatud. Muldkeha tihendustegur peab olema vähemalt 0,94.

Täitematerjalide ja liivaluste puhul enne täitematerjali laotamist ja tihendamist peab maksimaalne peenosiste sisaldus (0,063 mm avadega sõela läbivad osakesed) olema <5%. Peale täitematerjali laotamist ja tihendamist peab täitematerjalist võetud proovis osakesi terasuurusega ≤0,063mm olema ≤ 7%.

Materjalid, mille sõelkõverad asetsevad alal 1, on külmakerkelised. Materjalid, mille sõelkõverad asetsevad aladel 2, 3 või 4, on külmakindlad niikaua, kuni nende sõelkõvera alumine ots ei ületa vasakpoolset sõelkõverat. Materjalid, mis jäävad ala 1L sisse, on kergelt külmakerkelised. Läbiminek 0,063 mm sõelast (täpsemalt, alad 0,02 mm ja 0,002 mm) on külmakerke suhtes kriitilise tähtsusega.

Veeviimarid

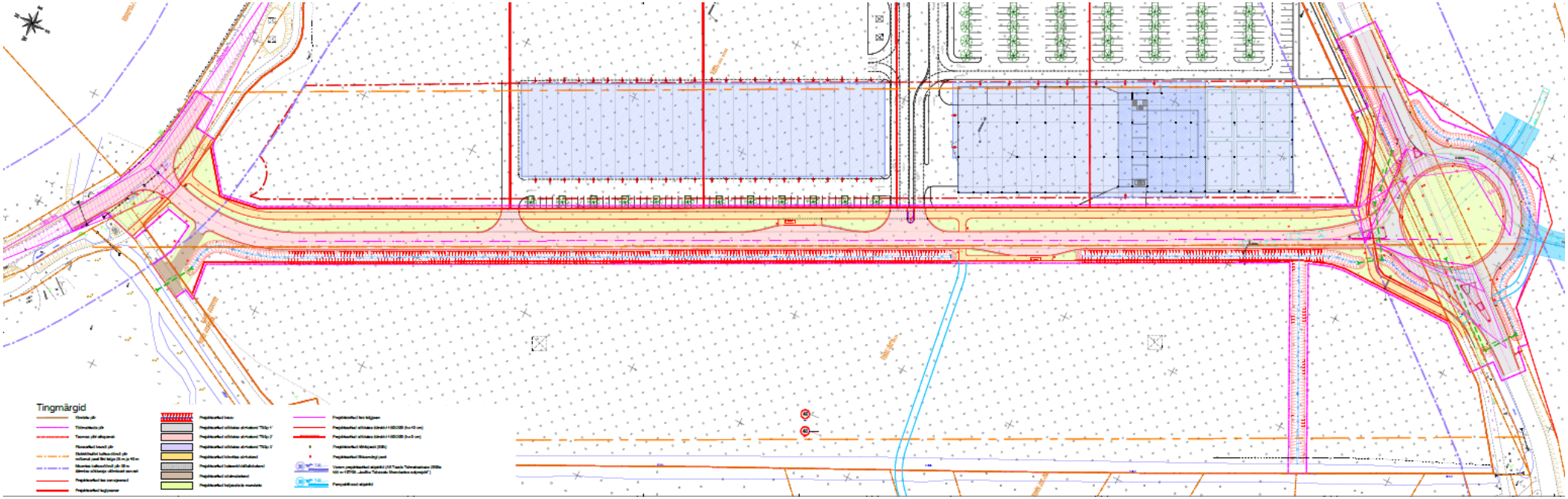
Sademe- ja pinnasevee ärajuhtimine on lahendatud kalletega haljasalale ja projekteeritud kraavidesse.

Projekteeritud uued või olemasolevad puhastatavad kraavid kaevata vastavalt joonistel näidatud kõrgustele ja nõlvustele. Nõlvad haljastada. Töövõtja peab hindama riske vastavalt ehitusprotsessi ajastusest, kuidas saada kraavide nõlvad juurdunud muruga erosioonikindlaks. Vajadusel kasutada siirdemuru või hüdrokülvi.

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). 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 Asendiplaan. *Allikas: Riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee km 3,15 ringristmiku, riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee km 0,28 ristmiku ning Koru III detailplaneeringu kohase ühendustee põhiprojekt. T-Model OÜ, joonis TL-4-40, 12.12.2025*

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

Käesolevas eelhinnangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee km 3,15 ringristmiku, riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee km 0,28 ristmiku ning detailplaneeringu kohase ühendustee rajamise) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva taristu ja liikluse kogumõju. Projekti realiseerumisel tagatakse ohutu juurdepääs arendusaladele, parendatakse liiklusohutuse taset ja sõidumugavust, 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 eelhinnangus mõjude analüüsimisel on (eel)hinnatud ja arvesse võetud kõiki keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhinnangu 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

Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Saue vallas.

Harju maakonnaplaneering 2030+ on kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78[4]. Harju maakonnaplaneeringu seletuskirjas on toodud, et teedevõrgu olulisemad arendused Harju maakonnas on seotud asulate omavaheliste ühenduste parandamisega, ümber- ja möödasõidu võimaluste kavandamisega ning maanteede rekonstrueerimisega paremate läbilaskevõimaluste ja turvalisuse tagamiseks.

Saue valla üldplaneeringu seletuskirjas[5] on toodud, et detailplaneeringute kehtestamise tingimuseks on muuhulgas kavandatavate tegevustega kaasnevale liikluskoormusele vastav juurdepääsuvõimalus avaliku teedevõrgu kaudu. Käesoleva projekti eesmärgiks on riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee km 3,15 ringristmiku, riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee ristmiku ja Koru ja Väike-Koru DP detailplaneeringu[6] kohase ühendustee kavandamine, tagamaks korrakohane ja ohutu juurdepääs piirkonna arendusaladele. Samuti tagada perspektiivse Laagri liiklussõlme realiseerimise võimalikkus. Saue valla üldplaneeringu kaardil on kavandatav tee esitatud kui planeeritav tee (vt joonis 4.1).

Saue valla üldplaneeringu kaardirakenduse[7] kohaselt ei asu kavandatav tegevus väärtuslikul põllumajandusmaal ega ka rohelise võrgustiku alal.

[4] https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/harjumaa/harju-maakonnaplaneering-2030/

[5] Saue valla üldplaneeringu seletuskiri

[6] Kehtestatud Saue Vallavalitsuse 8.01.2025 korraldusega nr 490

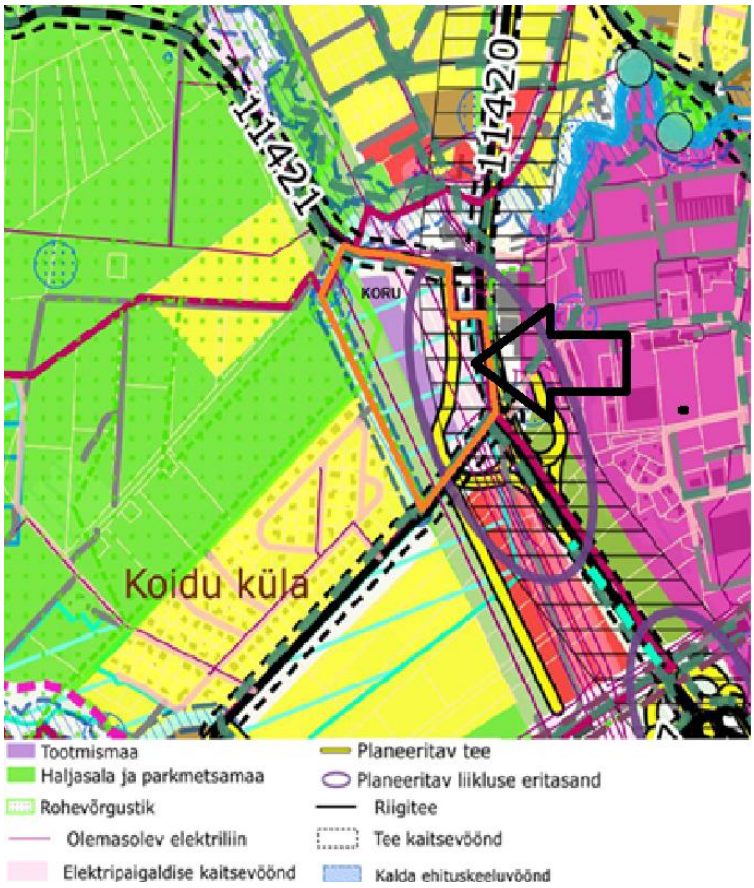
[7] Saue valla üldplaneeringu kaardirakendus

Kavandatav tegevus on maakonnaplaneeringus, üldplaneeringus ning detailplaneeringus määratud eesmärkide ja suunistega kooskõlas.

Projekti elluviimisel on tõenäoline mõningane maaeraldus külgnevatest kinnistutest, kuid Saue valla üldplaneeringu seletuskirja kohaselt võib vajadusel avalikes huvides omandada maid üldplaneeringuga kavandatud uute avalike teede ehitamiseks.

Tegemist pole olulise keskkonnamõjuga KeHJS mõistes, kuna võõrandamisel tuleb tagada osapoolte vahelisel kokkuleppel või sundvõõrandamise protsessi käigus õiglane hüvitis vastavalt kinnisasja avalikes huvides omandamise seadusele[8].

Strateegilises plaanis on projekteeritava tee maavajaduse ja sellega kaasnevate mõjudega ka juba arvestatud, kuna tee asukoht on määratud kõrgemal asetsevate strateegiliste dokumentidega. Sellest tulenevalt ei ole peamine maakasutusele avalduv mõju otseselt käesoleva projekti mõju. Projektil oluline ebasoodne mõju maakasutusele puudub.



Joonis 4.1 Väljavõte Saue valla üldplaneeringu kaardist. Planeeringuala on piiritletud oranži joonega ning planeeritav tee musta noolega.

4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

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

EELIS andmete alusel on lähim kaitsealune liik kavandatavast tegevusest *ca* 500 m kaugusel. Tegemist on II kaitsekategooria kaitsealuse liigi, kanakull (*Accipiter gentilis*; KLO9125209), leiukohaga. Kanakull on üks levinumaid kullilisi maailmas, kes esineb nii Euraasias kui ka Põhja-Ameerika okasmetsavööndis. Eestis on kanakull peamiselt paikne liik, vaid väike osa lindudest

[8] https://www.riigiteataja.ee/akt/KAHOS

(peamiselt noored) lendab lõunapoolsetele aladele. Kanakulli peamiselt ohustavateks teguriteks on pesapaikade hävinemine, toitumisalade kvaliteedi langus ja pesitsusaegne häirimine.

Arvestades asjaolu, et projektiga plaanitavad ehitustööd ei hõlma elupaika ohustavaid tegureid, ehitustööd on lokaalse mõjuga ja mõjuala piirdub kavandatavate ehitustööde asukohaga, ei ole põhjust eeldada kaitsealusele liigile olulist ebasoodsat mõju.

4.3. Mõju kultuuriväärtustele

Kultuurimälestiste registri[9] andmetel ei jää kavandatava tegevuse lähedusse kultuurimälestisi. Lähim kinnismälestis, Lohukivi (reg nr 18912), jääb kavandatavast tegevusest *ca* 1,3 km kaugusele ehk projekti mõjualast välja.

Kavandatava tegevuse alale ei jää ka pärandkultuuri objekte. Lähim pärandkultuuri objekt (Harku metskonna kontor (726:MTS:001)) jääb kavandatavast tegevusest *ca* 1,3 km kaugusele ehk samuti mõjualast välja.

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

4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele

Lähim vooluveekogu, Pääsküla jõgi (VEE1095500), jääb kavandatavast tegevusest *ca* 45 m kaugusele. Pääsküla jõgi on avalikult kasutatav veekogu, mille osas kehtivad järgmised piirangud: veekaitsevöönd 10 m, ehituskeeluvöönd 50 m ning piiranguvöönd 100 m. Ehituskeeld ei laiene looduskaitseseaduse § 38 lg 5 kohaselt üldplaneeringuga kavandatud avalikult kasutatavale teele (p 10). Antud juhul on tegemist rajatava teega, mis kajastub ka üldplaneeringus, seega konflikti ehituskeeluvööndiga antud juhul ei teki. Pääsküla jõe veekaitsevööndis tegevusi ette ei nähta.

Keskkonnaportaali[10] andmete alusel asub kavandatava tegevuse läheduses mõningad puurkaevud. Nendeks on: puurkaevud PRK0051508, PRK0000788 ja PRK0000768. Puurkaevudele on kehtestatud sanitaarkaitseala 30-50 m või hooldusala 10 m. Kavandatav tegevus puurkaevu hooldus- või sanitaarkaitsealale ei ulatu.

Sademe- ja pinnasevee ärajuhtimine on lahendatud kalletega haljasalale ja projekteeritud kraavidesse. Pääsküla jõkke sademevett ei juhita. 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[11]. Riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee liiklussagedus on vastavalt 2024. aasta teeregistri andmetele 1968 autot ööpäevas riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee liiklussagedus on teeregistri andmetele tuginedes 654 autot ööpäevas. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on suurusjärgu jagu väiksem kui eelmainitud soovituslik piirmäär, pole põhjust eeldada ohtu põhjaveele käesolevalt teelt ära juhitava sademevee tulemusena.

[9] https://register.muinas.ee/

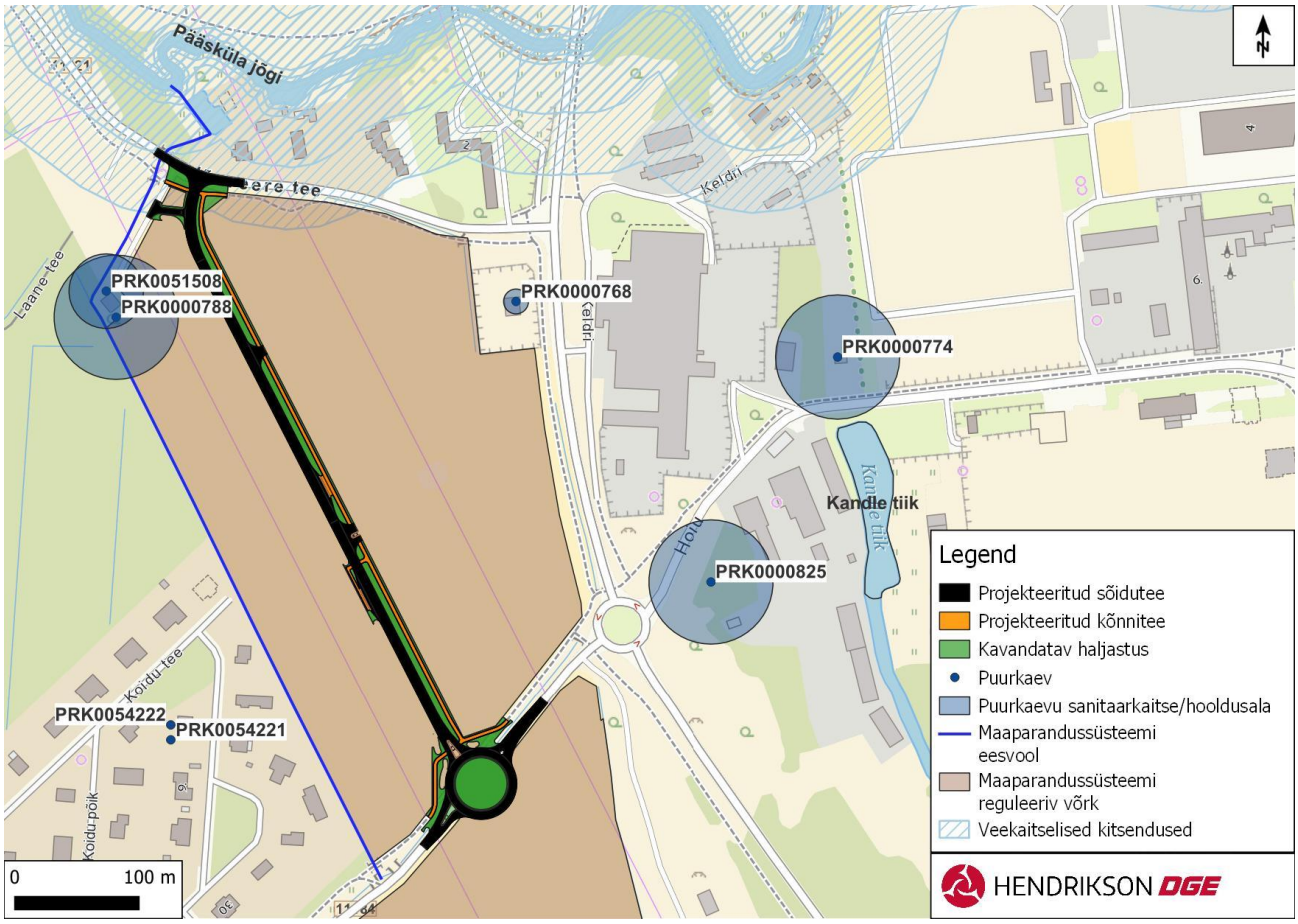
[10] https://keskkonnaportaal.ee/

[11] https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas

Projektiala asub maaparandussüsteemi (maaparandussüsteemi/ehitise kood/ehitise nimetus 4109550010050/001/Laagri 1-2) maa-alal, millel paikneb maaparandussüsteemi drenaaž ja eesvool (kraavi nimetus K-1) valgalaga kuni 10 km. Vastavalt maaparandusseaduse § 5 tuleb tagada teemaa-alal paikneval eesvoolul vee vaba vool. Tulenevalt maaparandusseadus § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Maa- ja Ruumiametile kooskõlastamiseks.

Arvestades, et tegemist on nõrgalt kaitstud põhjaveega alaga, peab ehitustegevuse ajal ehitusmasinate parkimine, tankimine, hooldus ja muu reostusohtlik tegevus toimuma kindlasti 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 veekogudest ja kaevudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine veekogu või kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vette. Töökorras mitteolevaid reostusohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

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



Joonis 4.5 Kavandatava tegevuse paiknemine lähimate puurkaevude, maaparandussüsteemi ja veekaitseliste kitsenduste suhtes. *Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025*

4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Kavandatava tegevuse ala läheduses asuvad müratundlikud objektid, kuna teed ehitatakse külakeskuse lähialale. Detailplaneeringu seletuskirja kohaselt langeb piirkonna arenemisel riigitee 11421 Laagri-Hüüru teest suurem liikluskoormus eeldatavalt riigiteele nr 11184 Alliku-Laagri, mille kaudu on juurdepääs 11420 Saku-Laagri teele. Seega ei ole kavandatava tegevuse elluviimisel alust eeldada müra, vibratsiooni ega õhusaaste olulist mõju piirkonna ümbritsevatele aladele ning läheduses paiknevatele elu- ja ühiskondlikele hoonetele.

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusmüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel müratundlikel maa-aladel ajavahemikus 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri 16.12.2016 määrusega nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ sätestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha päeval ajavahemikus kella 07.00- 19.00.

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 projekti raames kavandatakse efektiivset ja säästlikku valgustuslahenduse rajamist. Üleliigset valgustamist võib käsitleda valgusreostusena, mis võib tuua kaasa häiringud nii inimestele kui ka looduskeskkonnale. Valgusreostus on põhjustatud valgustite valest paigaldamisest ning ebasobivate tehniliste parameetritega lampidest.

Valgustuse projekteerimisel lähtuda asjakohastest juhistest, standarditest ja normidest. Juhendis „Riigimaanteede valgustamise kavandamine“[12] on sätestatud ühtsed nõuded riigiteede valgustamise vajaduse määramiseks, valgustusega seotud kohustuste ja vajaduste määramiseks planeerimisprotsessis. Soovitatav 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.

[12] Riigiteede valgustamise kavandamine

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest[13] 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“[14] tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Saue valla jäätmehoolduseeskirjas[15] 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. Avariiolukorrad

Ehitusperioodil tuleb avariiolukordade 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.

[13] https://www.riigiteataja.ee/akt/108072025057

[14] https://www.riigiteataja.ee/akt/119102023012

[15] https://www.riigiteataja.ee/akt/405012024008

5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee km 3,15 ringristmiku, riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee km 0,28 ristmiku ning detailplaneeringu kohase ühendustee põhiprojekti eelhinnang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6[1] ja määruses nr 31[16] esitatud tingimustest. Eelhinnangus 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.

Ebasoodsa mõju vältimiseks on soovitatav arvestada järgmiste asjaoludega ning rakendada all kirjeldatud meetmeid:

- Vastavalt maaparandusseaduse § 5 tuleb tagada teemaa-alal paikneval eesvoolul vee vaba vool. Tulenevalt maaparandusseadus § 50 lg 1 esitada ehitusprojekt Maa- ja Ruumiametile kooskõlastamiseks (vt täpsemalt ptk 4.4).
- Ehitusmasinate parkimine, tankimine, hooldus ja muu reostusohtlik tegevus peavad 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 kaugemale kui 50 m veekogudest ja kaevudest. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine veekogu või kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vesikeskkonda. 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 normtaset.[17] Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Valgustuse projekteerimisel lähtuda asjakohastest juhistest, standarditest ja normidest. Juhendis „Riigimaanteede valgustamise kavandamine“ on sätestatud ühtsed nõuded riigiteede valgustamise vajaduse määramiseks, valgustusega seotud kohustuste ja vajaduste määramiseks planeerimisprotsessis. Soovitatav 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 tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb ehitamise etapis jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.

[16] https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011

[17] https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002

- 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 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 avariiolukordade 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 Olemasolev kergliiklustee ja planeeritava ühendustee asukoht vaatega riigitee nr 11184 Alliku-Laagri tee suunas. Hoonestatud kinnistul (vasakul) asub puurkaev PRK0000768.



Foto 2 Kavandatava tegevuse läheduses painekvad elamud riigitee nr 11421 Laagri-Hüüru tee ääres



Foto 3 Vaade puurkaevude PRK0051508 ja PRK0000788 suunas



Foto 4 Vaade riigitee nr 11420 Saku-Laagri teele ning olemasolevate sademeveesüsteemidele



Foto 5 Kavandatava ühendustee asukoht. Kinnistul asub maaparandussüsteem Laagri 1-2 (4109550010050/001).