

Töö nr: 25005215 | 29.10.2025

Riigitee 17 Keila–Haapsalu tee km 13,59-14,30 teeületuskohtade ja jalgteeühenduse põhiprojekti

Keskkonnamõju eelhindang

Tallinn–Tartu 2025

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

Sisukord

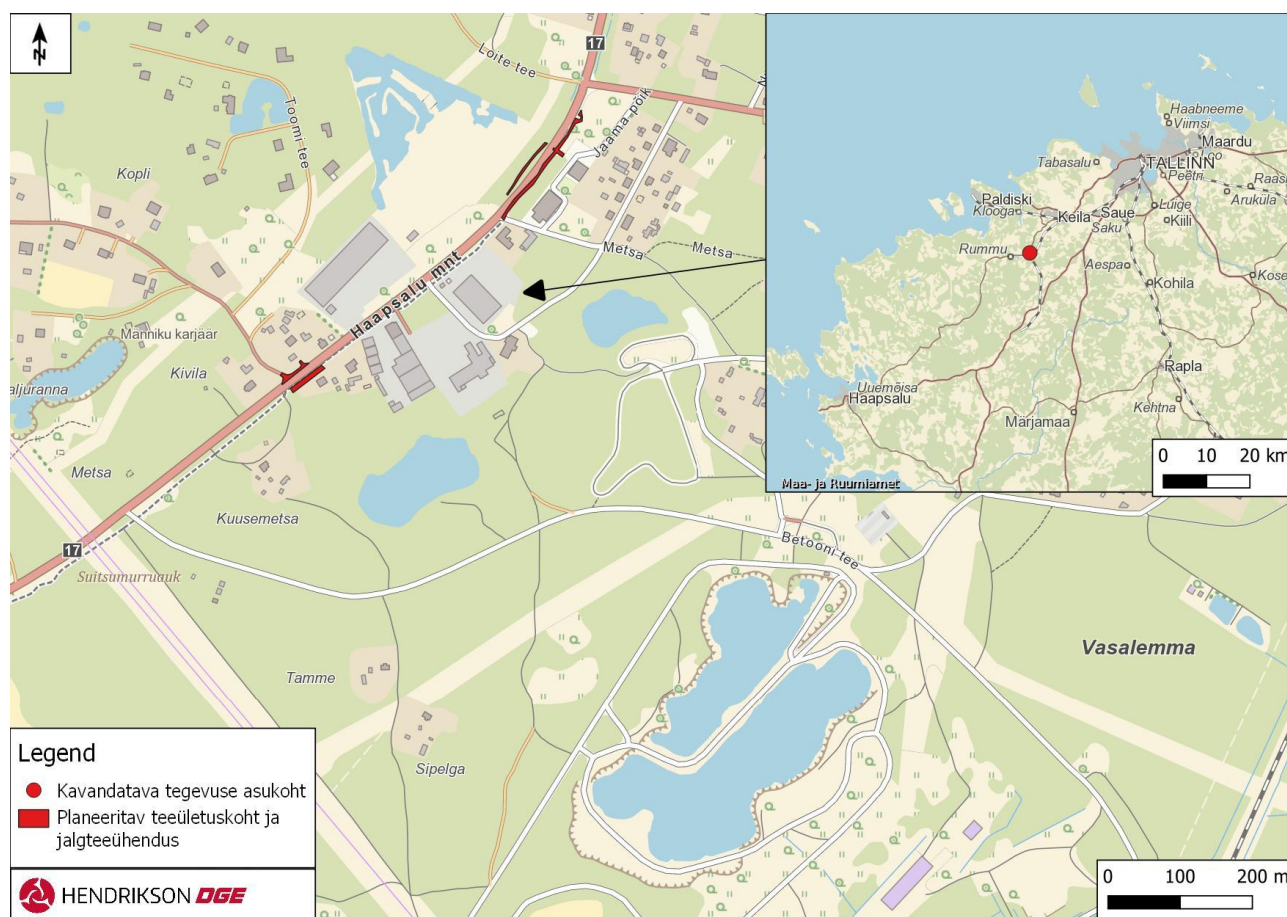
1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	6
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU	10
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele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

1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnavaline konsultatsioon riigitee 17 Keila–Haapsalu tee km 13,59-14,30 teeületuskohtade ja jalgteeeühenduse põhiprojektile. Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Lääne-Harju vallas Vasalemma alevikus (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 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 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 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 alata KMH. Kavandatavad tööd kuuluvad KeHJS § 6 lõike 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) ning määruses nr 224 § 13 p 8 nimetatud tegevuste hulka (teeületuskohtade, jalgratta- ja jalgteehenduste rajamine). 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 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 <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Projektiga käsitletavaks objektiks on riigitee 17 Keila-Haapsalu tee km 13,59-14,30 teeületuskohad ja jalgteehendus. Objekt asub Harju maakonnas, Lääne-Harju vallas, Vasalemma alevikus järgnevatel kinnistutel: 17 Keila-Haapsalu tee (KÜ 86801:001:0123), Jaama põik 3 (KÜ 43101:001:2733), Haapsalu mnt 10 // Tuleraua (KÜ 86801:001:0008) ja Taela (KÜ 86801:001:0531).

Kavandatava tegevuse asendiplaan ja liikluskorraldus on kujutatud joonistel 3.1 ja 3.2.

Olemasolev olukord

Objekt paikneb Vasalemma alevikus, kus suurim lubatud sõidukiirus on 50km/h. Sõidutee on valdavalt 8,0m laiune, millele lisanduvad Vasalemma bussipeatuse juures ebamäärased laiad peenrad, mida kasutatakse parkimiseks.

Sõidurajad on laiusega 3,0m. Antud teelõigus puuduvad jalakäijatele ohutud teeületusvõimalused. Sõidutee servas on olemasolev kergliiklustee riigiteest nr 11173 Vasalemma jaama tee (edaspidi Jaama tänavast) kuni vasakpoolse Vasalemma bussipeatuseni. Kergliiklustee jätkub uuesti Metsa tänavast ning kulgeb kogu projektis käsitletavas lõigus Haapsalu suunas sõiduteest vasakul pool, olles riigiteest osaliselt eraldatud haljasalaga ja osaliselt kitsa kruusaribaga.

Teevalgustus on olemas Jaama tänava ristmiku ja vasakpoolse bussipeatuse piirkonnas.

Kogu lõigus on sademevesi juhitud haljasalale.

Plaanilahendus

Asendiplaan

Töömahtuks riigiteel nr 17 Keila-Vasalemma (edaspidi riigitee) on Vasalemma bussipeatuste vaheline ohutussaarega teeületuskoht koos olemasolevate jalgratta- ja jalgteede (edaspidi JJT) ühenduste rajamisega ning Veskiküla tee ristmiku piirkonnas ohutussaarega teeületuskoht.

Mõlemad teeületuskohad on projekteeritud 2,5m laiuste ohutussaartega. Vasalemma bussipeatuste juures on ohutussaare pikkus 20m ja Veskiküla tee juures 10m.

Sõidurajad on kogu lõigus sarnaselt olemasolevatega 3,0m laiused, millele lisanduvad 0,5m laiused kindlustatud peenrad. Sõidutee on vasakus servas alates bussipeatusest kuni Metsa tänavani piiratud äärekiviga.

Parempoolne Vasalemma bussipeatus on nihutatud olemasolevast kohast ligikaudu 15m Haapsalu suunas, et tagada bussipeatuste omavaheline nõuetekohane nihutus ja mahutada nende vahele ohutussaarega teeületuskoht. Parempoolne bussitasku on keeratud nurga alla, et tagada bussijuhi nähtavus tahapoole. Vasakpoolne bussipeatus on jäetud olemasolevale kohale.

Vasakpoolsest bussipeatusest kuni Metsa tänavani on projekteeritud 3,0m laiune JJT, mis paikneb sõiduteest 0,5-3,4m kaugusel. Kaugus sõiduteest on muutuv, et vältida olemasolevate suurte puude likvideerimist. Kitsamates kohtades on eraldusriba kaetud betoonkivikattega ja laiemad alad on haljastatud. Lisaks on projekteeritud JJT ümber olemasoleva bussiootekoja, et kergliiklejad ei peaks liikuma läbi ooteplatvormi ja seal bussi ootavate inimeste vahelt.

Teest vasakul pool on projekteeritud JJT ühendus Jaama põik 3 kinnistul oleva kaupluse parklani, kus EXTech Design OÜ tööga nr 25041 on muudetud parkimiskorraldust selliselt, et JJT ja parkla ühenduskohas oleks parkimine keelatud. Suure kõrguste vahe tõttu on antud lõigule projekteeritud kolm 12cm kõrgust astet, mis rajatakse äärekividega.

Teeületuskohast parempoolse bussipeatuseni on projekteeritud 2,5m laiune JJT, mis valdavalt paikneb riigiteest enam kui 5m kaugusel.

Haapsalu mnt 5 kinnistu juurdepääs riigiteelt PK 134+47 on ette nähtud likvideerida. Kinnistule jääb alles olemasolev juurdepääs Metsa tänavalt.

Veskiküla tee ristmik on riigiteele ohutussaare mahutamiseks nihutatud Haapsalu suunas. Antud lahendusega on ka ristmik riigitee suhtes pööratud rohkem täisnurga alla. Ristmiku lähistel on riigiteest paremal pool paiknev JJT eraldatud sõiduteest äärekiviga. Veskiküla tee on ristmiku piirkonnas 6,0m laiuse kattega pöörderaadiustega 10m.

Riigitee vasakul küljel asuv olemasolev JJT on sõidutee laienduse tõttu nihutatud Haapsalu mnt 11 kinnistu poole. JJT on sõiduteest eraldatud minimaalselt 0,5m laiuse klompkivikattega eraldusribaga, millele on plaanil näidatud kohtadesse ette nähtud paigaldada eralduspostid. Sarnaselt on projekteeritud JJT ja sõidutee eraldus PK 140+16 kuni 141+38 olemasoleva kruuskattega eraldusriba asemele.

Vertikaalplaneering

Vertikaalplaneeringu koostamisel on arvestatud olemasoleva maantee ja kõrval asuva maapinna kõrgusi ning vee ärajuhtimise võimalusi. Sademevesi on juhitud maantee kõrvale haljasalale.

Sõidutee pikiprofiili ei muudeta. Põikkalded järgivad valdavalt sõidutee laienduste kohtades olemasolevaid kaldeid, välja arvatud Vasalemma parempoolse bussipeatuse tasku osas, kus platvormi eest sademevee ärajuhtimiseks on põikkallet muudetud. Vasalemma bussipeatuse piirkonnas on maanteel olemasolev viraažikalle paremale. Veskiküla tee ristmiku piirkonnas on maanteel kahepoolne põikkalle. JJT põikkalle on ette nähtud 2,0% ja pikikalle kuni 6,0%. Tugipeenarde kalle on ette nähtud 4,0%.

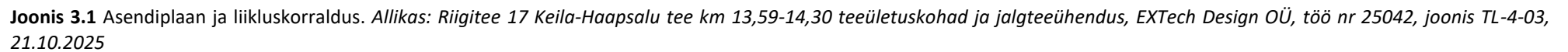
Kõikide rajatavate katendikonstruktsioonide alt on ette nähtud likvideerida kasvumuld ja ehituseks mittesobiv pinnas kogu ulatuses. Kasvupinnase paksuseks on koostatud geoloogiliste uuringute järgi arvestatud 10-65cm.

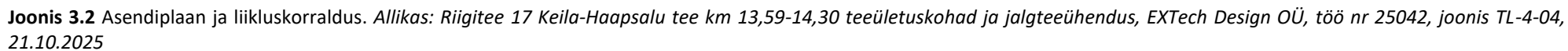
Projektiga hõlmataval alal täiendavate veeviimarite vajadus puudub.

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.





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

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee 17 Keila–Haapsalu tee km 13,59-14,30 teeületuskohtade ja jalgteehenduse rajamise) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva taristu ja liikluse kogumõju. Projekti realiseerumisel parenevad ühistranspordi kasutustingimused ja kergliiklejate liikumisvõimalused ning üldine 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 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 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 Lääne-Harju vallas (varasemalt Vasalemma vald).

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

- *Tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuuris, liikluskooormusest, teehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliikluse vajadustest ning keskkonnanahoiust.*
- *Maanteede läbilaskvuse parandamiseks on oluline maanteede rekonstrueerimine.*

Harju maakonnaplaneeringu seletuskirjas on ka välja toodud, et esmatähtsateks põhimõteteks kergliikluste planeerimisel on võrgustiku turvalisus, loogilisus, ühtlus ja pidevus. Harju maakonnaplaneering seab muuhulgas järgmised kriteeriumid kergliikluste trasside asukohtade määramisel:

- *elanike igapäevane liikumine, sh keskuste vahelised liikumised ning vastavate sihtpunktide ja suundade olulisus (kasutustihedus, ohutuse tõstmise vajadus);*
- *kergliikluste võrgustiku sidumine ühistranspordipeatuste, eelkõige rongipeatustega.*

Vasalemma valla üldplaneeringu seletuskirjas⁵ on samuti andud üldised suunised teedevõrgu ja kergliikluste arendamiseks, muuhulgas: liiklusohutuse parandamiseks kavandada kergliikluste rajamist, et luua kergliiklejatele ohutum liiklemisvõimalus; liikluse rahustamiseks

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

⁵ [Saue valla üldplaneeringu seletuskiri](#)

koolide, poodide jt ühiskondlikult kasutatavate hoonete juures kavandada sõidu-, kergliiklus- või kõnniteede projekteerimisel ülekäigukohtadele tõstetud ülekäigukohad jne.

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

Harju maakonnaplaneeringu ja Vasalemma valla üldplaneeringu kaardirakenduste kohaselt ei asu kavandatav tegevus väärtuslikul maastikul ega ka roheline võrgustiku alal.

Projektlahendus paikneb kogu mahus riigimandis oleval transpordimaal, mistõttu projektil oluline ebasoodne mõju maakasutusele puudub.

4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

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

EELIS andmete alusel on lähim kaitsealune liik kavandatavast tegevusest ca 160 m kaugusel (vt joonis 4.4). Tegemist on III kaitsekategooria kaitsealuse liigi, valge vesiroos (*Nymphaea alba*; [KLO9353851](#)), leiukohaga. Arvestades, et ehitustööd on lokaalse mõjuga ja mõjuala piirneb kavandatavate ehitustööde asukohaga, siis ei ole põhjust eeldada III kategooria kaitsealusele liigile olulist ebasoodsat mõju.

4.3. Mõju kultuuriväärtustele

Kultuurimälestiste registri⁶ andmetel ei jää kavandatava tegevuse lähedusse kultuurimälestisi. Lähimad kultuurimälestised (Vasalemma mõisa park, 19.-20. saj. (reg nr 2979), Vasalemma mõisa värav, 19.-20. saj. (reg nr 2980)) jäävad kavandatavast tegevusest ca 500 m kaugusele ehk projekti mõjualast välja.

Kavandatava tegevuse alale ei jää ka pärandkultuuri objekte. Lähimad pärandkultuuri objektid (Rätsepa talu paemurd (868:PAM:003), Suitsu talu paemurd (868:PAM:002)) jäävad kavandatavast tegevusest ca 300 m 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

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

Lähim veekogu jääb kavandatavast tegevusest ca 160 m kaugusele. Tegemist on lubjakivi kaevandamise tulemusena tekkinud veekoguga (nimi teadmata, [VEE2029130](#)). Tehisjärv ei ole avalik ega avalikult kasutatav veekogu. Veekogu osas kehtivad järgmised piirangud: veekaitsevöönd 10 m, ehituskeeluvöönd 15 m ning piiranguvöönd 25 m. Kavandatav tegevus veekogu piiranguteni ei ulatu.

Keskkonnaportaali⁷ andmete alusel asub kavandatava tegevuse läheduses mitmeid puurkaevusid. Lähimad puurkaevud PRK0020865 ja PRK0005039 jäävad kavandatavast tegevusest ca 20-45 m kaugusele. Puurkaevudele on kehtestatud hooldusalad 10 m. Kavandatav tegevus puurkaevude hooldusaladele ei ulatu.

Sademevesi on juhitud sõidutee kõrval asuvatele haljasaladele. Täiendavate veeviimarite vajadus puudub. Teedelt ja tänavatelt ärajuhitav sademevesi sisaldab heljumit, naftaprodukte ja ohtlikke

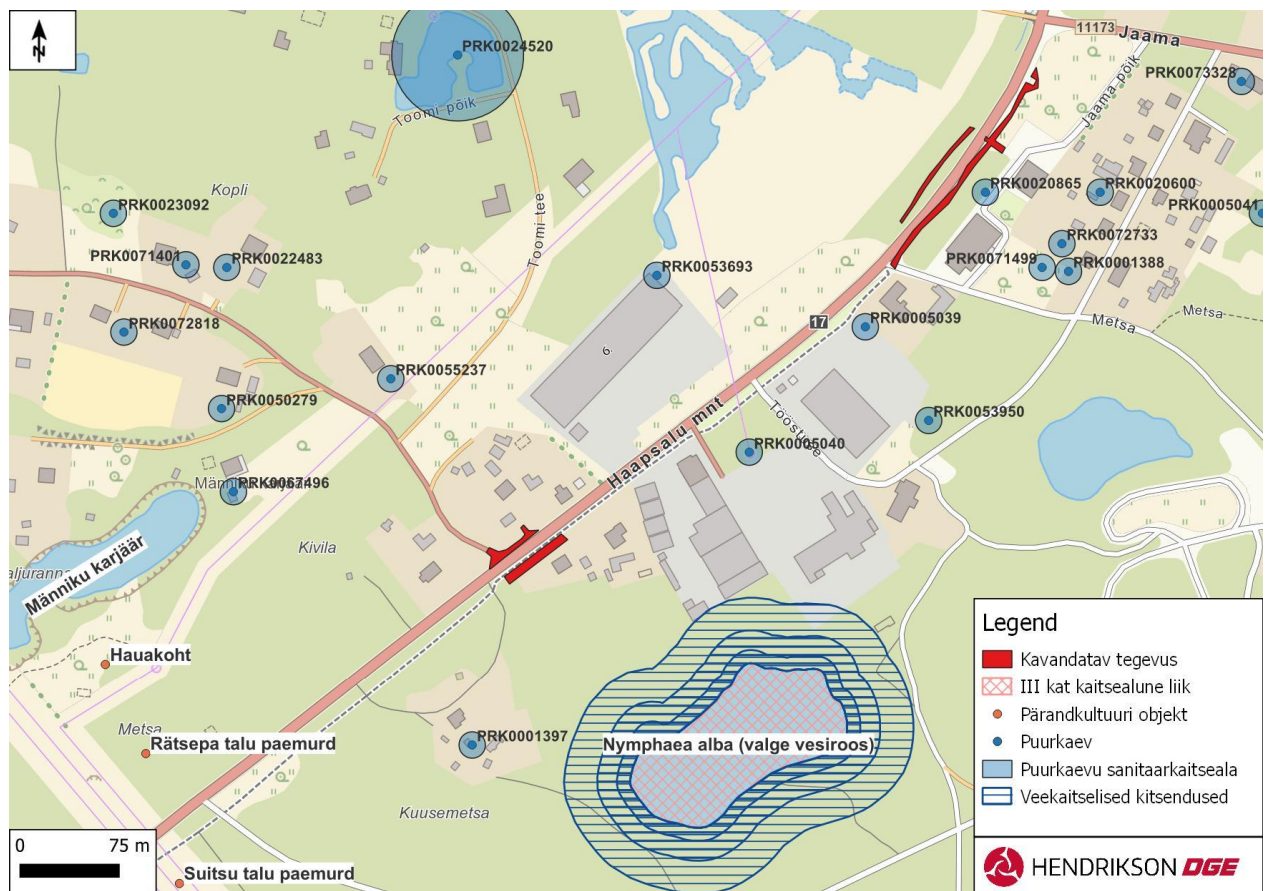
⁶ <https://register.muinas.ee/>

⁷ <https://keskkonnaportaali.ee/>

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 ööpäevas⁸. Käesoleva teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2024. aasta andmetel oli 5174 autot/ööpäevas (sõidu- ja pakiautod 95%, autorongid 1% ning veoautod ja autobussid 4%). Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on oluliselt väiksem kui eelmainitud soovituslik piirmäär, pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust käesolevalt teelt ära juhitava sademevee tulemusena.

Kavandatav tegevus asub kaitsmata põhjaveega alal, mistõttu tuleb projekti elluviimisel 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 puurkaevudest 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.

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



Joonis 4.4 Kavandatava tegevuse paiknemine kaitsealuse liigi, puurkaevude, pärandkultuuri objektide ja veekaitsealsete kitsenduste suhtes. Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025

⁸ <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>

4.5. Mära, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Kavandatava tegevuse ala läheduses asuvad müratundlikud objektid, kuna teeületuskohti ja jalgteehendusi ehitatakse aleviku keskusse. 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 kaudne soodne mõju.

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päeval ajal ning tööpäeval. 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.⁹ Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

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

Käesoleva projektiga kavandatakse 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 „Riigimaantee valgustamise kavandamine“¹⁰ on sätestatud ühtsed nõuded riigiteede valgustamise vajaduse määramiseks, valgustusega seotud kohustuste ja vajaduste määramiseks planeerimisprotsessis ja otsustamaks, millal on õigustatud investeerida riigimaantee valgustuse rajamiseks. 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.

⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>

¹⁰ [Riigiteede valgustamise kavandamine](#)

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest¹¹ 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“¹² tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Lääne-Harju valla jäätmehoolduseeskirjas¹³ 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.

¹¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/108072025057>

¹² <https://www.riigiteataja.ee/akt/119102023012>

¹³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/408102024007>

5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee 17 Keila–Haapsalu tee km 13,59-14,30 teeületuskohtade ja jalgteehenduse põhiprojekti keskkonnamõjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja määruses nr 31¹⁴ 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:

- Projekti elluviimisel tuleb 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-ehtusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada puurkaevudest 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.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäeval. 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.¹⁵ 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“ (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 tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkinud 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 Lääne-Harju valla jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteinertega või vastavalt liigile sobivate ladustusaladega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik

¹⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

¹⁵ <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 Vaade planeeritavate jalgratta- ja jalgteede asukohale



Foto 2 Käesolevad kergliiklejate liikumisvõimalused Vasalemma alevikus



Foto 3 Vaade olemasolevale bussipeatusele



Foto 4 Vaade olemasolevale bussipeatusele ja kauplusele. Kinnistul asub puurkaev PRK0020865



Foto 5 Vaade lähimale elamule. Kinnistul asub puurkaev PRK0005039