

Töö nr: 24005106 | 02.12.2024

# Riigitee nr 11 Tallinna ringtee Kanama viadukti ümberehitamine ja Rahula kogujatee põhiprojektiga kavandatav tegevus

## Töö osa: Rahula kogujatee ehitus

Keskkonnamõju eelhindang

Tallinn–Tartu 2024

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

## Sisukord

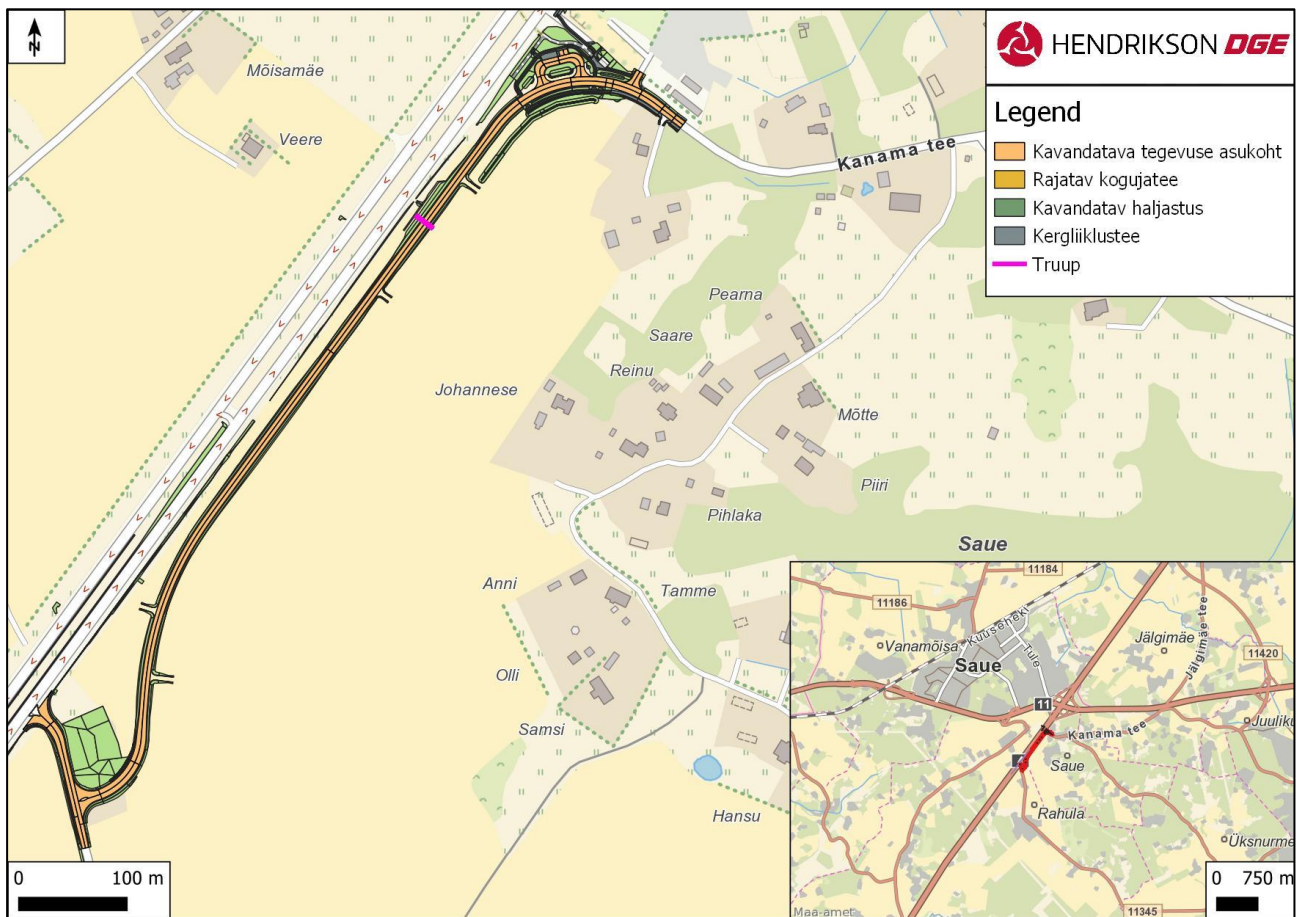
1. SISSEJUHATUS .....	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID .....	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS .....	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU .....	10
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele .....	10
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele .....	12
4.3. Vööriigid.....	12
4.4. Mõju kultuuriväärtustele.....	13
4.5. Mõju põhja- ja pinnaveele.....	14
4.6. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus.....	16
4.7. Jäätmekäitlus.....	17
4.8. Avariiolukorrad .....	18
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED .....	19

## 1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnaalane konsultatsioon riigitee nr 11 Tallinna ringtee Kanama viadukti ümberehitamise ja Rahula kogujatee ehitusprojekti ühele osale – Rahula kogujatee ehitusprojektile. Kavandatav tegevus paikneb Harju maakonnas Sae ja Saku valla piiril (joonis 1.1).

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 november 2024.



Joonis 1 Kavandatava tegevuse asukoht. Aluskaart: Maa-amet 2024

## 2. Taust ja seadusandlikud aspektid

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

### § 3. Keskkonnamõju hindamise kohustuslikkus

*Keskkonnamõju hinnatakse, kui:*

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

### § 2<sup>1</sup> Keskkonnamõju

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

### § 2<sup>2</sup> Oluline keskkonnamõju

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

### § 6. Olulise keskkonnamõjuuga tegevus

*(1) Olulise keskkonnamõjuuga tegevus on:*

- 13) kiirtee, 2100 meetri pikkuse või pikema peamaandumisrajaga lennuvälja, üle kümne kilomeetri pikkuse nelja sõidurajaga tee püstitamise või ühe või kahe sõidurajaga tee ehitamine vähemalt nelja sõidurajaga teeks;*
- (2) Kui kavandatud 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;*
  - 18) vee erikasutus\**

Lisaks KeHJS § 6 lõige 2 nimetatud tegevusvaldkondadele on Vabariigi Valitsuse määrusega nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“<sup>2</sup> (edaspidi ka määrus nr 224) kehtestatud täpsustatud loetelu, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju.

---

<sup>1</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/110102024009>

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

\* Vee erikasutamise vajaklikkust otsustab Keskkonnaamet

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.*

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

Antud juhul on tegu „infrastruktuuri ehitamise või kasutamisega“ (KeHJS § 6 lõige 2, p 10) ning vastavalt VV määrusele nr 224 §13 p 8 kohase tegevusega (kuna vastavalt seletuskirjale toimub uue teelõigu rajamine olemasolevast sõiduteest eemale).

Vastavalt KeHJS:

*§ 6<sup>1</sup>. Eelhindang*

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

*1) tegevuse eesmärk, iseloom ja füüsilised näitajad ning asjakohasel juhul vajalike lammutustööde kirjeldus;*

*2) tegevuse asukoha kirjeldus, sealhulgas eeldatavalt mõjutatava ala tundlikkus;*

*3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate 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 ilmnedavad võivad olulist ebasoosiat 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<sup>1</sup> 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 2<sup>1</sup> nimetatud eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega nr 31.<sup>3</sup>*

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

**§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine**

*(2<sup>2</sup>) Enne käesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 2<sup>1</sup> 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

Projekti koostamise põhieesmärgiks on Saue vallas asuva olemasoleva 2+2 sõidurajaga riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla lõigul km 17,7-20,0 maanteelõigu liikluslahenduse vastavusse viimine kiirusrežiimiga 120 km/h ning liiklusohutuse taseme tõstmine, km 19,85 Rahula tagasipöördekohta likvideerimine ja kogujatee ehitus.

Alljärgnevalt on esitatud kavandatava tegevuse detailsem kirjeldus, vastavalt projekti seletuskirjale.

#### Plaani- ning vertikaallahendus

Käesoleva projekti raames rajatakse kogujatee ja sellega paralleelne kergliiklustee koos valgustusega orienteeruvalt lõigus PK 7+89 kuni 9+55. Ülejäänud kergliiklustee lõik Rahula-Saku teest kuni käesoleva projektiga projekteeritud kergliiklusteeni koos valgustusega rajatakse eraldiseisva projekti alusel.

Uue kogujatee ristlõike valimisel on lähtutud järgnevast: tegemist on kõrvalmaanteega, projektkiirus 70 km/h (osaliselt 50 km/h) ning liiklussagedus on <4000 a/ööp.

Kogujatee algus on kavandatud selliselt, et nähtavuskolmnurgad Rahula-Saku teel oleksid tagatud. Kogujatee lõpp on kokku viidud olemasoleva Saku-Kanama teega (plaanigeomeetria lõigu lõpus projektkiirusele 50 km/h).

Väikese raadiusega kõverate korral on projekteeritud sõidutee laiendid 1,0m ja 0,60m, raadiused vastavalt 60m ja 105m. Viraaž 4% on projekteeritud kolme kurvi (R=60m;R=300m ja R=105m).

Sademeveed on juhitud tee kõrval asuvasse pikikraavidesse või kohtades, kus maapind langeb teest eemale, maapinnale.

PK 7+52 ja PK 9+26 on projekteeritud künnised. Künniste parameetrid vastavalt projektkiirusele 50 km/h.

Kõrvalmaanteel nr 11345 Rahula- Saku teele on projekteeritud tee telg olemasoleva telje asukohta. Väikese raadiusega kõverale on projekteeritud viraaž 4% ja sõidutee laiend parempoolsele sõidurajale (sisekurvi).

Riigiteel nr 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 19,8 asuv tagasipöörde koht varustatakse tõkkepuudega ning suletakse tavaliiikluse jaoks. Tõkkepuude süsteemi on võimalik kasutada erijuhtudel.

Projektis on ette nähtud 5 jalgteelüli rajamine. Käesoleva projektiga ehitatakse välja jalgratta-ja jalgteed (edaspidi ka JJT) kogujatee kõrvale vahemikus Pk 7+98 – 9+55 paremale poole teed. Kuni Pk 8+81 on JJT sõiduteest eraldatud ~4m laiuse eraldusribaga, lõigu lõpus on JJT toodud sõidutee kõrvale ja eraldatud sõiduteest äärekiviga. JJT lõpp viiakse kokku varem projekteeritud JJT-ga. Ühendamiseks kogujatee äärset JJT-d bussipeatustega on projekteeritud jalgteelülid.

#### Mullatööd

Kuna valdavalt säilib olemasolev teepinna kõrgus teel 11345 Rahula- Saku ja 11425 Kanama-Saku projektiga haaratud alal, seisneb mullatööde peamine maht olemasoleva konstruktsiooni ja aluspinnase väljakaevet projektse konstruktsiooni põhja kõrguseni. Mulde ehitust esineb kogujatee ning jalgteede rajamisel.

Projekteeritud katendikonstruktsiooni all tuleb olemasolev või projekteeritud mulle planeerida 4,0% kahepoolse põikkaldega.

Mulde nõlvused on üldjuhul 1:2, mnt nr 4 laiendustel, kus puudub pörkepiire, on nõlvus 1:4.

Pärast nullatööde lõppemist on ette nähtud mulde nõlvad planeerida.

Objektilt saadav ülearune kasvupinnas on ette nähtud ladustada Kanama tee 2\Peernanurga kinnistule kogujatee katteservast ~11,5m kaugusele 6m laiuse ja 2m kõrguse vallina. Ladustatava pinnase maht on ligikaudne ja täpsustub ehituse käigus.

Majaka kinnistu territooriumil lammutatavate hoonete ümbruses on ettenähtud nähtavuse parandamiseks olevat maapinda süvendada.

### Veeviimariid

#### Kraavid

Projektis on ette nähtud kaevata uued pikikraavid kohtades, kus tee paikneb süvendis. Kuna ümbritsev maapind on tasane ja sademevett pole kuhugile juhtida, siis on kraavid null-kaldega imbokraavid.

Pk 6+59 vasakul paikneb Mnt 4 all truup Ø1,0m. Truubi väljavool on kogujatee poole. Kuna maapind on tasane ja vett pole kuhugile suunata, siis on mnt 4 ja kogujatee vahele projekteeritud laia põhjaga (2m) ja null-kaldega kraav.

Ehitaja peab arvestama, et kraavide kaevamine suurte mehhanismidega ei pruugi olla igal pool võimalik. Kitsaskohtades peab ehitaja leidma tööde teostamiseks väiksemad masinad v. vajadusel teostama tööd käsitsi (nt. puude vahel, posti ja toe vahelt läbimineku jmt). Kraavide kaevamisel liinimastide läheduses tuleb mastid vajadusel ehitustööde ajaks kindlustada.

Kraavidest väljakaevatavat pinnast on käsitletud kui ehituseks sobimatut pinnast, mis tuleb teisaldada. Juhul kui Tellija on nõus, teemaa-ala on piisavalt lai, reljeefilt sobiv ning ei takista muid ehitustöid, võib kraavidest väljakaevatava pinnase korralikult planeerida kõrvalasetsevale tee maa-alale, ent hoonestatud aladel, kitsendatud tingimuste korral ja nende maaomanike maadel ning naabruses, kes kooskõlastusega pole andnud nõusolekut pinnase laialiplaneerimiseks nende maale, on see keelatud ning pinnas tuleb ära vedada.

#### Truubid

Projekteeritaval kogujateel on Pk 6+48 ette nähtud üks truup Ø0,6m. Truup on null-kaldega ja ette nähtud mnt 4 ja kogujatee vahel asuva kraavi täitumise korral toimima ülevooluna. Truubi väljavoolu otsa on kujundatud lehter kuna tulenevalt kõrguste vahest on truubi ots seal allpool olevat maapinda.

Truubid on soovitatav ehitada suvisel ajal, kui vooluhulgad kraavis on minimaalsed. Aluse ehitamise, truubi paigaldamise ja tagasitäite rajamise ajaks tuleb sulgeda vee voolamine kraavis, vajadusel teha veetõrjet kaeviku kuivana hoidmiseks.

#### Sademevee kanalisatsioon

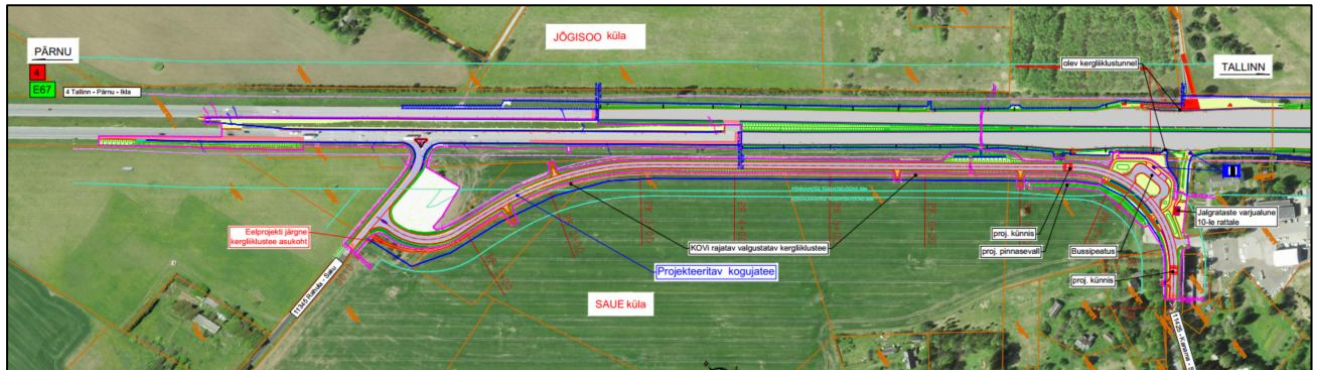
Projektiga haaratud alal on ette nähtud lahendada sademevete ärajuhtimine projekteeritud künnise juurest. Künnise ette on projekteeritud sademevee neelukaev koos väljavooluga tee kõrval paiknevale haljasalale. Neelukaevu juhitakse sademevesi tee vertikaalplaneeringuga.

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 ja paekivi). 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** Kavandatav tegevus. Alus: Riigitee nr 11 Tallinna ringtee Kanama viadukti ümberehitamise ja Rahula kogujatee ehitusprojekt, Rahula kogujatee. Seletuskiri, Reaalprojekt OÜ, töö nr P24015

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

Käesolevas eelhinnangus käsitletakse eelkõige kavandatava (riigitee nr 11 Tallinna ringtee Kanama viadukti ümberehitamise ja Rahula kogujatee ehitusprojektile (täpsemalt Rahula kogujatee ehitusprojekti)) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva liikluse ja taristu kogumõju. Projekti realiseerumisel pareneb käsitletaval lõigul sõidumugavus ja liiklusohutuse tase, millel on keskkonnale (läbi õnnetuste ohu vähenemise) 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 ilmnenemise tõenäosust ja aega, mõju laadi ja tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust, võimalikke koosmõjusid (sh kumulatiivset mõju) ja suurõnnetuste või katastroofide ohtu. Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

### 4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele

Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Saue ja Saku valla piiril.

Harju maakonnaplaneeringu<sup>4</sup> seletuskirjas ei ole spetsiifiliselt käesolevas eelhinnangus käsitletud kavandatava tegevuse kohta suuniseid antud, kuid seletuskirjas on antud üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele - nt tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuuris, liikluskoormusest, tee-ehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliikluse vajadustest ning keskkonnohoiust; maanteede läbilaskvuse parandamiseks on oluline maanteede rekonstrueerimine.

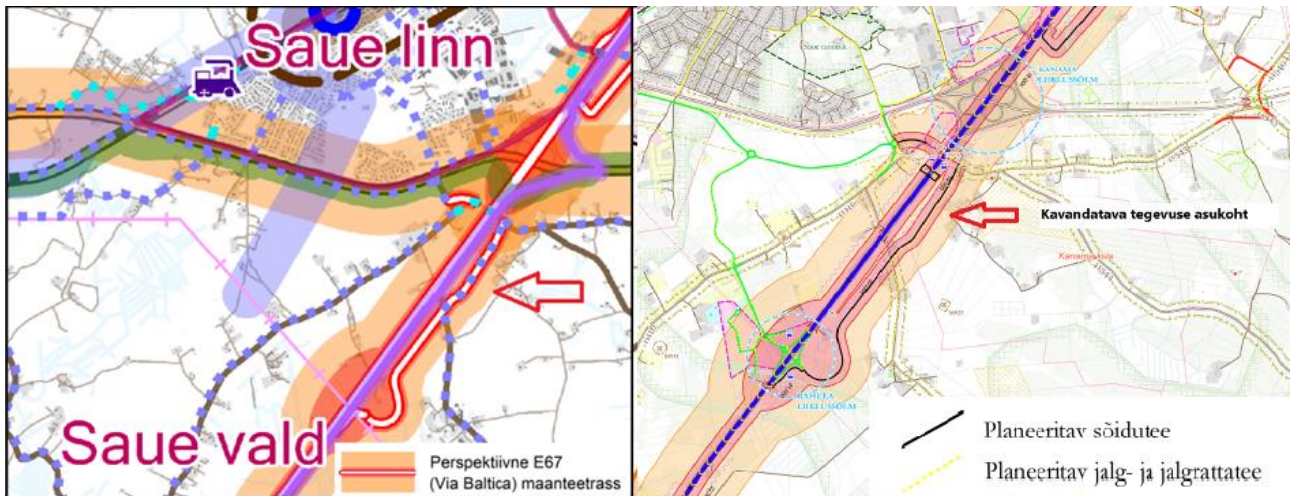
Maakonnaplaneeringus on muuhulgas toodud ka järgmised üldised põhimõtted kergliiklusteede kavandamisel - nt kergliiklusteede täpsemal kavandamisel on soovitatav kaaluda võimalusi kergliikluste mootorsõidukiliiklusest eemale viimiseks, eelkõige tiheda liiklusega maanteede ääres, et tagada kergliikleja jaoks meeldivam keskkond.

Maakonnaplaneeringu „Tehnilised võrgustikud“ joonis ning varasemad maakonnaplaneeringut täpsustavad teemaplaneeringud „Harjumaa kergliiklusteed“<sup>5</sup> ja „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0“<sup>6</sup> näevad antud asukohta ette maantee äärse koguja- ja kergliikluste trassikoridori (vt joonis 4.1).

<sup>4</sup> Kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78, <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/harjumaa/harju-maakonnaplaneering-2030/>

<sup>5</sup> Kehtestatud Harju maavanema 24.04.2012 korraldusega nr 697 ja uuendatud Harju maakonnaplaneering 2030+ koostamise raames.

<sup>6</sup> Kehtestatud Harju maavanema 14.11.2014 korraldusega nr 1-1/2133-k



**Joonis 2** Väljavõte Harju maakonnaplaneeringu „Tehnilised võrgustikud“ kaardilt (vasakul) ning Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0“ kaardilt (paremal). Kavandatava tegevusega asukoht on tähistatud punase noolega.

Tulenevalt projekti eesmärgist võib öelda, et kavandatav tegevus on maakonnaplaneeringus ja teemaplaneeringutes määratud eesmärkide ja suunistega kooskõlas, kuna kogujatee rajamisega parandatakse maanteevõrgu kvaliteeti ja tõstetakse liikluse turvalisust.

Saku valla üldplaneeringu seletuskirja<sup>7</sup> kohaselt on valda läbivatest riigiteedest suurima liiklussagedusega on põhimaanteed Tallinn-Pärnu-Ikla (nr 4) ja Tallinna ringtee (nr 11) ning tugimaantee Tallinn-Rapla-Türi (nr 15). Põhimaanteed ühendavad pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktiga. Põhimaanteedel on prioriteediks läbiv liiklus ning kiire ühenduse tagamine regioonide vahel. Saku valla üldplaneeringu seletuskirjas on toodud muuhulgas järgmised üldised põhimõtted:

- liiklusohutuse ja sõidusujuvuse tagamiseks ei ole põhimaanteedele nr 4 ja nr 11, tugimaanteele nr 15 ja kõrvalmaanteele nr 11420 (perspektiivis 2+2 maantee lõik) uusi samatasandilisi ristumiskohti rajada lubatud. Liitumine põhimaanteedega toimub ainult kas üldplaneeringuga kavandatud või hilisemas etapis (eri)planeeringuga kavandatud sõlmede kaudu. Olemasolevad üksikute kinnistute ristumiskohad säilivad senise maakasutuse tarbeks ega jää pikas perspektiivis kasutusele. Mahasõidu likvideerimisega kaasneb vajadus uute koguja- ja/või juurdepääsuteede rajamiseks.
- riigiteedel, mille liiklussagedus ületab 6000 autot ööpäevas, tuleb juurdepääsud tagada kohalike teede või kogujateede kaudu.

Saku valla üldplaneeringus on toodud samuti üldised põhimõtted jalgratta- ja jalgteede rajamiseks - nt kergliiklus on keskkonnasäästlik, kõikidele vanusgruppidele sobiv liikumisviis, mis on oluline ohutute lähiliikumiste võimaldamiseks. Üldplaneeringuga planeeritakse täiendavalt jalgratta- ja jalgteid eesmärgiga tagada kergliiklejatele mugav ja ohutu liikumisvõimalus sihtpunktist sihtpunkti, millega kavandatav tegevus on kooskõlas.

<sup>7</sup> [https://www.sakuvald.ee/documents/379795/22543434/Saku\\_YP\\_Seletuskiri.pdf/c15b5329-ecf7-4d8d-ad06-f634c2b1e388](https://www.sakuvald.ee/documents/379795/22543434/Saku_YP_Seletuskiri.pdf/c15b5329-ecf7-4d8d-ad06-f634c2b1e388)

Maakonnaplaneeringu „Ruumilised väärtused“ ning Saku valla üldplaneeringu „Üldplaneeringu veebikaart“ kaartide alusel ei jää kavandatav tegevus rohevõrgustiku ega väärtusliku maastiku aladele.

Kokkuvõttes võib öelda, et kavandatav tegevus on maakonnaplaneeringus ja üldplaneeringus määratud üldiste eesmärkide ja suunistega kooskõlas, kuna projektiga parandatakse maanteevõrgu kvaliteeti ja tõstetakse liikluse turvalisust.

Projektlahenduse puhul mahutatakse lahendus võimalusel olemasoleva teemaa (katastriüksuse) piiresse, aga vajalik on ka transpordimaa osaline laiendamine ja selleks maa võõrandamine.

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<sup>8</sup>.

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.

## 4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

Eesti looduse infosüsteemi (edaspidi ka EELIS) andmetel alusel ei jää kavandatava tegevuse lähedale looduskaitseaduse alusel kaitstavaid loodusobjekte. Lähim registreeritud väärtuslik loodusobjekt, Natura elupaik 6280\* (lood ehk alvarid), leiukoht jääb kavandatavast tegevusest ca 300 m kaugusele. Natura elupaikadena käsitletakse alasid, mille puhul on tegemist üle-euroopaliselt ohustatud ja haruldaste elupaikadega. Elupaik on looduslike tingimuste kogum, mis on vajalik, et liik või selle asurkond (populatsioon) saaks selles kohas elada. Antud elupaik Natura 2000 võrgustikku ei kuulu.

Loopealsed ehk alvarid (lood, paepealsed, kadakased karjamaad) on õhukese lubjarikka mullaga pool-looduslikud rohumaad, mis on peamiselt levinud ordoviitsiumi või siluri paekivi avamusaladel. Loopealsed on poollooduslikud kooslused ehk pärandkoosluste teke ning püsimine on tihedalt seotud inimtegevusega, eelkõige karjatamisega (ajalooliselt enamasti lammaste ja hobustega). Alvarite peamisteks ohuteguriteks on kinnikasvamine ja väetamine.

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 elupaigale olulist ebasoodsat mõju.

## 4.3. Võõrliigid

Andmebaasi EELIS andmetel paikneb kavandatav tegevus hävinud Sosnovski karuputke koloonia (VLL1002895; vt ptk 4.4 joonis 4.4) alal. Karuputke taimed on mitmeaastased ning üks taim võib toota kuni 100 000 seemet. Seemnealged valmivad edasi ka pärast taime maha niitmist (järelvalmivad) ja seemned püsivad idanemisvõimelised isegi 10 aastat. Seetõttu ei piisa vaid

---

<sup>8</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/KAHOS>

karuputke taimede niitmisest ja tagada tuleb karuputke kolooniates pinnasega toimetamisel selle teadlik ümberpaigutamine.

Seoses teede ehitusega on Keskkonnaamet oma 21.11.2017 kirjas nr 7-9/17/6992 andnud Transpordiametile (varasemalt Maanteeametile) soovitusel, mida teeprojektidel arvesse võtta. Kirjas on välja toodud muuhulgas järgmist:

*Kuna viimastel aastatel on hoogustunud tee-ehitus, sh kergliiklusteede ehitus, siis on mitmeid kolooniaid, mis on jäänud ehituse „alla“. Keskkonnaametil (KeA) puudub teave, mida tehakse pinnasega, mis eeldatavalt kooritakse ja mis sisaldab nii karuputke seemneid kui juuri. Kuigi seadusandlus ei nõua võõrliikide leiukohas tegevuse kooskõlastamist, oleks väga vajalik nii Keskkonnaameti kui Maanteeameti poolt sellele tähelepanu pöörata.*

*Karuputke koloonia pinnase koorimisel tuleks pinnas võimalusel paigutada tee äärde kindlasse kohta ehitustööde lõpufaasis (mullatööd) või viia täiesti uude kokkulepitud kohta (nt lähimasse teadaolevasse kolooniasse riigimaal).*

*Kõige kindlam oleks enne tööde algust objektil koostöös Keskkonnaameti spetsialistiga eemaldada kõigepealt karuputke seemnete ja juurtega pinnas, et see ei läheks segamini ülejäänud pinnasega ja laotada Keskkonnaameti spetsialisti poolt ette näidatud kohta. Nii saab vältida karuputke levimist täiesti uutesse kohtadesse.*

Soovitav on enne tööde algust Keskkonnaametiga ühendust võtta ning leppida kokku täpsed meetmed võõrliigi leviku tõkestamiseks.

#### **4.4. Mõju kultuuriväärtustele**

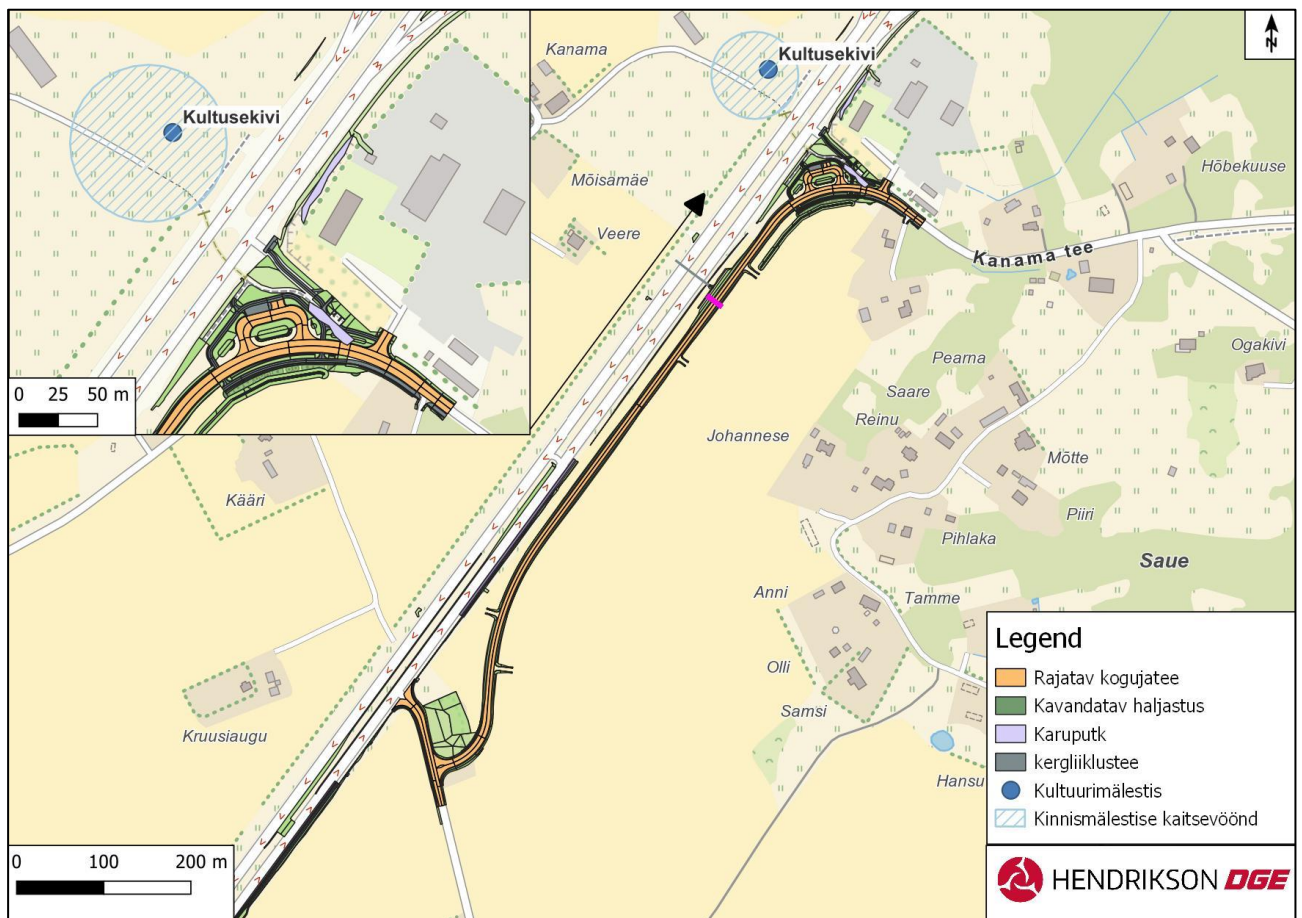
Kultuurimälestiste riikliku andmebaasi andmete alusel jääb lähim kultuurimälestis - arheoloogiamälestisena registreeritud Kultusekivi (registri kood 18954) kavandatavast tegevusest enam kui 90 m kaugusele, mälestise ümber on ka kinnismälestise kaitsevöönd 50 m, nii mälestis kui ka kaitsevöönd jäävad kavandatavast tegevusest teisele poole põhimaanteed (vt joonis 4.4).

Muinsuskaitseamet on oma 19.04.2021 kirjaga nr 1.1-7/962-1 andnud arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles annab muuhulgas järgmised tingimused:

*Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 18,81 ja km 19,85 ristmike vahelisel lõigul ei asu riikliku kaitse all olevaid mälestisi ega nende kaitsevööndeid. Palume projekti lisada arheoloogiliste leidude hoiatus. Pinnasetöödel tuleb igal juhul arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile.*

Kirjelatud tingimusega tuleb projekti ellu viies arvestada.

Arvestades kavandatava tegevuse mahtu ja kaugust muinsuskaitsealusest objektist, võib öelda, et kavandataval tegevusel puudub oluline mõju kultuuriväärtustele.



**Joonis 4.4** Kavandatava tegevuse paiknemine muinsuskaitse objekti ning hävinud Sosnovski karuputke koloonia suhtes. Aluskaart: Maa-amet 2024

## 4.5. Mõju põhja- ja pinnaveele

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

Kavandatav tegevus paikneb kaitsmata põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähimad puurkaevud PRK0052172 ja PRK0018490 jäävad enam kui 70 m kaugusele projekteeritavast teest (vt joonis 4.5). Puurkaevule PRK0018490 on kehtestatud 50 m ulatuse sanitaarkaitseala ning puurkaevule PRK0052172 hooldusala 10 m ulatuses. Sanitaarkaitsealale ja hooldusalale projektiga tegevusi kavandatud pole.

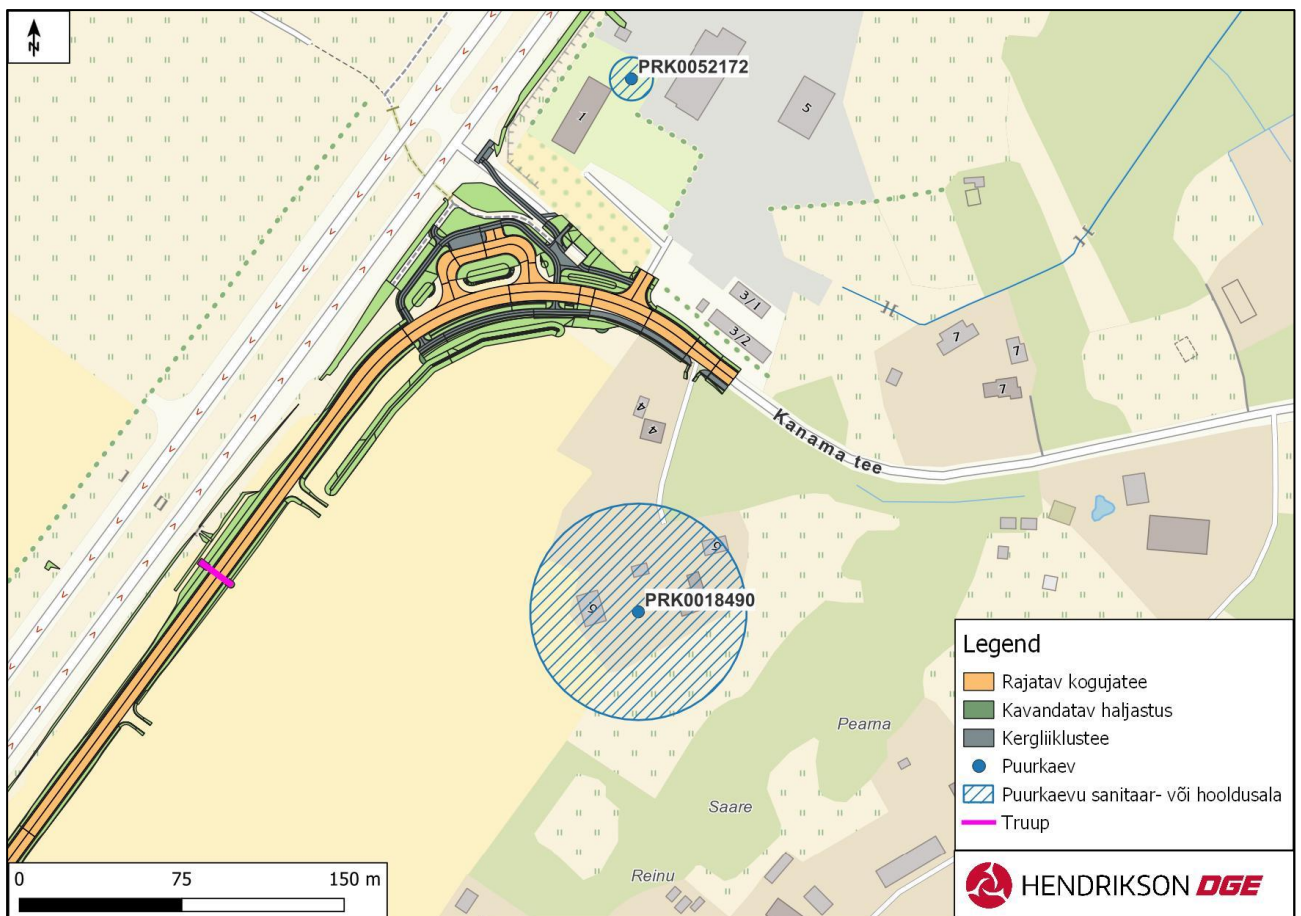
Projektis on ette nähtud kaevata uued pikikraavid kohtades, kus tee paikneb süvendis. Kuna ümbritsev maapind on tasane ja sademeveet pole kuhugile juhtida, siis on kraavid null-kaldega imbakraavid. Veeseaduse § 129 lg 3 ei käsitata sademevee suublasse juhtimisena sademeveest vabanemiseks kasutatavaid looduslähedasi lahendusi, nagu rohealadid, viibetiike, vihmaaedasid, imbakraave ja muid lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda eelkõige maastikukujundamise kaudu, vältides sademevee reostumist. Projekteeritaval kogujateel on Pk 6+48 ette nähtud paigaldada üks põhitee truup. Kuna truup paigaldatakse kraavi, mis ei ole veeseaduse § 3 mõistes veekogu, siis pole veeseaduse § 196 kohane veekeskonnariskiga tegevuse registreerimine vajalik.

Teedelt ja tänavatelt ärajuhitud 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<sup>9</sup>. Uue kogujatee valimisel on lähtutud liiklussagedus on <4000 a/ööp. Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on suurusjärgudes väiksem kui eelmainitud soovituslik piirmäär, pole põhjust eeldada ohtu põhjaveele käesolevalt teelt ära juhitud sademevee tulemusena.

Arvestades, et tegemist on kaitsmata 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 kaevudest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine 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 suhtes. Aluskaart: Maa-amet 2024

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

## 4.6. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Projektiga kavandatakse uue kogujatee rajamist. Rajatavale uuele teelõigule lähimad elu- või ühiskondlikud hooned jäävad ca 20 m kaugusele teest, kuid rohkem mõjutab piirkonna müraolukorda suure liikluskoormusega Tallinn-Pärnu-Ikla maantee.

Kavandatava tegevuse kavandamise eelmises etapis, eelprojekti koostamise raames teostati eraldiseisev mürauring koostoimes põhimaanteega 4<sup>10</sup>, et vältida olulist ebasoodsat mõju seoses liiklusrumaga ning vajadusel ette näha müra vähendavad meetmed.

Mürauringu tulemused olid järgmised:

*Olemasolevas, ehitusjärgses ja prognoositavas olukorras ulatuvad eluhooneteni päeval ajal valdavalt 55-59...60-64dB müraindikaatori L<sub>d</sub> samatugevustsoonid, öisel ajal 50-55...55-59 dB müraindikaatori L<sub>n</sub> samatugevustsoonid. Keskkonnaministri 16. detsembri 2016. a määruse nr 71 II kategooria liiklusrumade piirväärtus on valdavalt täidetud päeval (60/65 dB) ja öisel (55/60 dB) ajavahemikul, kui arvestada märkust, et müraolukorra hoone teepoolse küljel on lubatud 5 dB kõrgemad müra tasemed.*

*Allpool on välja toodud ehitusjärgse ja perspektiivse olukorra müra hoonete fassaadidel 2 meetri kõrgusel, mis ületavad L<sub>d</sub> > 55 dB ja L<sub>n</sub> > 45 dB:*

Kinnistu	Ehitusjärgne olukord		Perspektiivne olukord	
	Päev L <sub>d</sub>	Öö L <sub>n</sub>	Päev L <sub>d</sub>	Öö L <sub>n</sub>
Majaka	67	59	68	60
Kruusiaugu	59	51	60	52
Veere	61	53	62	54
Muretu	60	52	61	53
Johannese	57	49	58	50
Kääri	54	46	55	47
Ehatamme	58	50	59	51
Reinu	55	47	56	47
Ööbiku	56	48	58	49
Saare	55	47	56	48
Pihlaka	54	46	55	47
Anni	53	45	54	46

*Majaka kinnistu (71801:003:0564) eluhooneni ulatuvad mürauringu kohaselt lubatust kõrgemad normtasemed päeval ajal, mistõttu mürauringu raames nähti eluhoone kaitseks ette müra vähendavad meetmed Tallinn-Pärnu-Ikla maantee äärde.*

Põhiprojekti koostamise raames muutus projekteeritud kogujatee asukoht Rahula ristmiku piirkonnas. Uue lahenduse kohaselt likvideeritakse Majaka kinnisasjal paiknev elamu ning kinnisasjale kavandatakse kogujatee, mistõttu ei ole ka Majaka kinnistu puhul müra vähendamiseks vajalik. Seega projekti raames müra vähendamisega (müra vähendajad) ei kavandata, kuna teiste uuringualal asuvate eluhoonete juures olid müra normtasemed tagatud.

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkeid ehitustööde teostada päeval ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete

<sup>10</sup> Akukon Eesti OÜ, töö nr 211588-3, Riigitee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla 18,81-19,85 km liiklusrumade hinnang, 29.07.2022



tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

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

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.

Et vältida valgusreostust, tuleb valgustuse projekteerimisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgusreostust saab ära hoida kasutades valgustuslahendusi, mille reflektorid on ehitatud nii, et valgustid on suunatud vaid valgustamist vajavale objektile ja üleliigse valguse hulk on minimaalne. Kindlasti peaksid valgustid olema ka optimaalse võimsusega.

Valgusreostuse puhul saab eristada ehitusperioodiga seotud võimalikku valgusreostust ning hilisemat kasutusaegset valgusreostust. Kasutusaegselt sõltub valgusreostuse ulatus kasutatavate valgustite paiknemisest ning tehnilistest parameetritest.

#### 4.7. Jäätmekäitlus

Jäätmekäitlus tuleb korraldada vastavalt jäätmekäitlust reguleerivatele õigusaktidele, sh arvestada jäätmeseadusest<sup>11</sup>, 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“<sup>12</sup> ning Saku valla jäätmehoolduseeskirjast<sup>13</sup> tulenevate nõuetega.

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb ehitamise etapis jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul ka tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus. Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt eelnevalt viidatud kehtivatele õigusaktidele.

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

<sup>11</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032023037>

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

<sup>13</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/429052020050?leiaKehtiv>

pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb kohe eemaldada.

#### **4.8. Avariolukorrad**

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

## 5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee nr 11 Tallinna ringtee Kanama viadukti ümberehitamise ja Rahula kogujatee ehitusprojekti ühe osa – Rahula kogujatee ehitusprojekti – keskkonnamõtjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6<sup>1</sup> ja määruses nr 31<sup>14</sup> 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 keskkonnamõtju esinemist. Olulise keskkonnamõtju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Soovitatav on enne tööde algust Keskkonnaametiga ühendust võtta ning leppida kokku täpsed meetmed võõrliigi (Sosnovski karuputk; VLL1002895) leviku tõkestamiseks (vt ptk 4.2).
- Pinnasetöodel tuleb igal juhul arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile (vt ptk 4.3).
- Truubid on soovitatav ehitada suvisel ajal, kui vooluhulgad kraavis on minimaalsed. Aluse ehitamise, truubi paigaldamise ja tagasitäite rajamise ajaks tuleb sulgeda vee voolamine kraavis, vajadusel teha veetõrjet kaeviku kuivana hoidmiseks.
- Ehitusmasinate parkimine, tankimine, hooldus ja muu reostusohklik 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 kaevudest. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kaevude lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vesikeskkonda.
- Töökorras mitteolevaid reostusohlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmavaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb samuti vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.
- Keskkonnamõtju 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.

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

- 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 Saku valla jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusalaadega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed, mida ei ole võimalik kohapeal taaskasutada, tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.
- Ehitusperioodil tuleb avariolukordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.