



**Riigitee nr 16151 Risti–Kuijõe km 12,053 asuva Kuijõe küla
silla rekonstrueerimise põhiprojekti keskkonnamõju
eelhinnang**

Eelhinnangu tellija: Safeway OÜ

Projekti tellija / otsustaja (KeHJS § 9 alusel): Transpordiamet

Töö koostaja: Alkranel OÜ

Projektijuht: Elar Pöldvere

Litsentseeritud isik: Tanel Esperk
(KMH litsents nr KMH0157)

Tartu 2022

Publitseerimise üldised andmed:

- Töö vormistatud: 19.04.2022. a.
- Eelhinnangu (keskkonnamõju hindamise (KMH) vajalikkuse eelhinnang (EH)) koostajad:
 - Elar Põldvere (Alkranel OÜ), projektijuht ja keskkonnaspetsialist.
 - Tanel Esperk (Alkranel OÜ), keskkonnaekspert (KMH litsents nr KMH0157).
 - Kaie Metsaots (Alkranel OÜ), keskkonnakonsultant (kuni 2022. a jaanuari kuu lõpuni).
- Alkranel OÜ (www.alkranel.ee) - keskkonnavalased konsultatsioonid, aastast 1999.

Sisukord

<i>Sissejuhatus</i>	4
<i>1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga</i>	5
<i>2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus</i>	9
<i>3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algatamise vajalikkuse määramine</i>	12
3.1. Maa ja maakasutus	12
3.2. Märgalad	12
3.3. Jõeäärseid alasid, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad	12
3.4. Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale	13
3.5. Muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)	14
3.6. Maavarade kasutus	14
3.7. Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäätmed ja heited ning jäätmete kehted	14
3.8. Maastik (sh pinnavormid)	14
3.9. Looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad)	14
3.10. Elanikkond (sh tiheasustusalad), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirus ja lõhn	15
3.11. Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid	15
3.12. KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised	15
<i>Kokkuvõte</i>	17
<i>Kasutatud materjalid</i>	18

Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks on Läänemaal Lääne-Nigula vallas Kuijõe külas kavandatava Kuijõe küla maantee silla ümberehituse põhiprojekt, mille eesmärgiks on olemasoleva veekogumi (Kõrtsioja) ületuskoha ajakohastamine. Olemasolev sild (silla nr 367) asub riigi tugimaantee nr 16151 Risti-Kuijõe (katastriüksuse tunnus 68001:004:0014, transpordimaa 100%) km 12,053. Silla rekonstrueerimise ehk ümberehituse eesmärgiks on mh finantsiliselt ja tehniliselt leida kõige optimaalsemad lahendused parendamiseks silla kandevõimet, eluiga ning liiklusohutust.

Eelhinnangu tellijaks on Safeway OÜ ja töö koostajaks Alkranel OÜ. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projekti (Riigimaantee nr. 16151 Risti-Kuijõe km 12,053 asuv Kuijõe (367) silla ümberehituse põhiprojekt) raames.

Käesolevat eelhinnangut saab eelkõige Transpordiamet (otsustaja) kasutada täiendava töövahendina rekonstrueerimise põhiprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides. KMH algatamise vajalikkuse osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub mh *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse* (KeHJS) § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu).

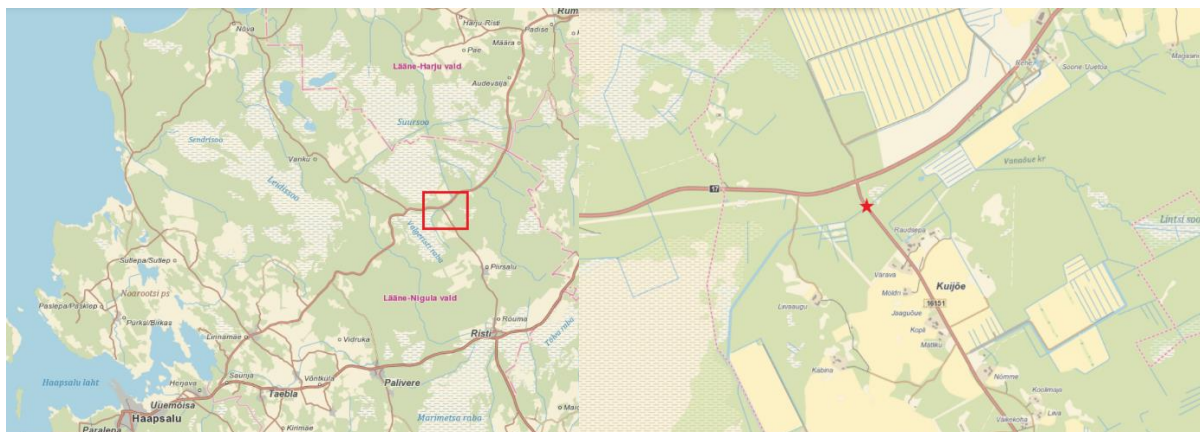
Eelhinnangu koostamisel lähtutakse mh Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest ja väljakujunenud praktikast ning aktuaalsetest suunistest. KeHJS § 2² kohaselt on tegevus olulise keskkonnamõjuga, kui see võib eeldatavalt:

- ületada mõjuala keskkonnataluvust;
- põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi;
- seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.

Töö koostamisel lähtutakse mh juhendist „KMH/KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine” (Riin Kutsar, 2015; tellija Keskkonnaministeerium) ja eelhinnangu ülesehitamisel arvestatakse ka dokumenti „Keskkonnamõju hindamise eelhinnangu andmise juhend” (Keskkonnaministeerium, 2017) ning „KMH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine“ (R. Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018).

1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga

Käesoleva KMH eelhinnangu objektiks on Läänemaal Lääne-Nigula vallas Kuijõe külas (joonis 1.1) kavandatava Kuijõe küla maantee silla ümberehituse põhiprojekt, mille eesmärgiks on olemasoleva veekogumi (Kõrtsioja) ületuskoha ajakohastamine. Olemasolev sild (silla nr 367) asub riigi tugimaantee nr 16151 Risti-Kuijõe (katastriüksuse tunnus 68001:004:0014, transpordimaa 100%) km 12,053. Silla rekonstrueerimise eesmärgiks on mh finantsiliselt ja tehniliselt leida kõige optimaalsemad lahendused parendamiseks silla kandevõimet, eluiga ning liiklusohutust.



Joonis 1.1. Silla asukoht (märgitud punase ristküliku ja tärniga). Alus: Maa-amet, 2022.

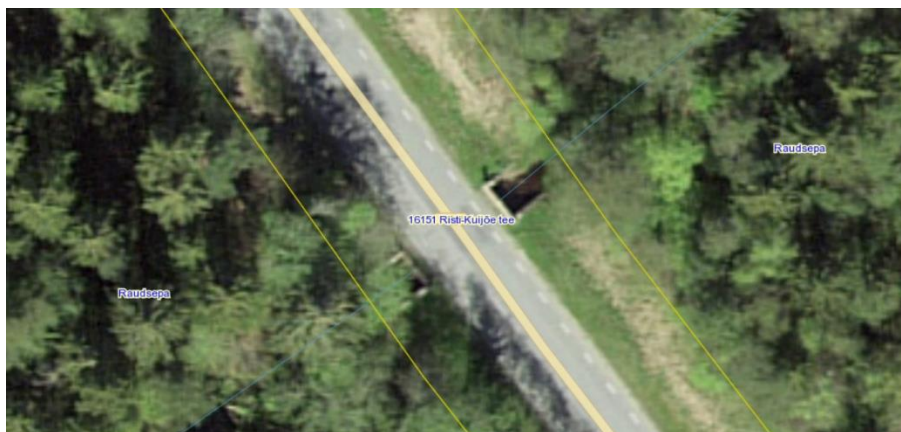
Olemasolev Kuijõe sild on üle Kõrtsioja oja 1961. aastal ehitatud 3,7 m pikkune üheavaline raudbetoonplaat sild (vt tabel 1.1). Vastava teelõigu – Risti–Kuijõe kõrvalmaantee – aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus oli Teeregistri 2020. a andmetel 542 autot ööpäevas, millest sõidu- ja pakiautod moodustasid 89%, veoautod ja autobussid 3% ning autorongid 8%. Ümbritsevad alad mõlemal pool 16151 Risti-Kuijõe kõrvalmaanteed on eraomandis maatulundus ehk metsamaad – Raudsepa katastriüksused 68001:004:0021 ja 68001:004:0022 (joonis 1.2). Maapinna absoluutkõrgus silla asukohas on 20 m. Silda iseloostustavaid pilt vt ka jooniselt 1.3 ning selle ümbrust on lähemalt kirjeldatud ptk 2, sh strateegiadokumentidest tulenevad, vee-, loodus- ja liigikaitselised jm suunised ning kitsendused.

Tabel 1.1. Olemasoleva silla andmed.

Tegur	Näitaja
Silla projektkoormus	N-13/NG-60
Silla kogupikkus	3,7 m
Sillaplaadi pikkus	3,7 m
Silla sõidutee laius	8 m
Silla kogu laius	8,9 m
Parempoolse kõnnitee laius	0 m
Vasakpoolse kõnnitee laius	0 m
Liiklussagedus sillal	542 a/ööp
Katte laius enne silda	6,2 m
Mulde laius enne silda	8,2 m
Katte laius pärast silda	6,2 m
Mulde laius pärast silda	8,2 m

Põhiprojektiga (Safeway OÜ eelnõu, seisuga 2022. a aprill) on lahendatud uue Kuijõe teraskaarsilla SC-1B ehitamine. Järgneb lühikokkuvõtte projekti töödokumentatsioonist

(projekteeritud silla põiklõiget vt KMHEH jooniselt 1.4). Olemasolev sild lammutada osaliselt. Oja looduslik põhi ja kärestik säilitatakse ning silla ava (3,2 m) ei erine oluliselt senisest avast (3,7 m), st ei muudeta ka oja veevoolu karakteristikat. Silla pealisehitiseks on gofreeritud terasest monteeritav teraskaarprofiil. Enne tagasitäite teostamist paigaldada teraskaare peale geotekstiil (NordGeoSpec profiil 2 või analoog). Terasprofiili kohale, 30 cm kõrgusele on ette nähtud paigaldada betoniitmatt. Betoniitmatti eesmärk on takistada läbi katendi imbuva sademevee jõudmist teraskonstruksioonini. Kõrtsioja nõlvad kindlustatakse munakivipuistega geotekstiilil profiil 2 (kivide mõõtmed 40-60 cm). Kivide vahedele lisatakse veeristäite. **Ehitustööde teostamise (veekeskkonnas) kõige sobilikum periood on 01.06 - 15.09 (Keskkonnaameti kiri 29.03.2022. a nr 6-2/22/4076-2).**



Joonis 1.2. Silla ümbruses olevad maatulundus ehk metsamaad – Raudsepa katastriüksused 68001:004:0021 ja 68001:004:0022. Alus: Maa-amet, 2022.



Joonis 1.3. Silla pildid. Alus: Google Maps tänavvaade ning Alkranel OÜ, 2022.

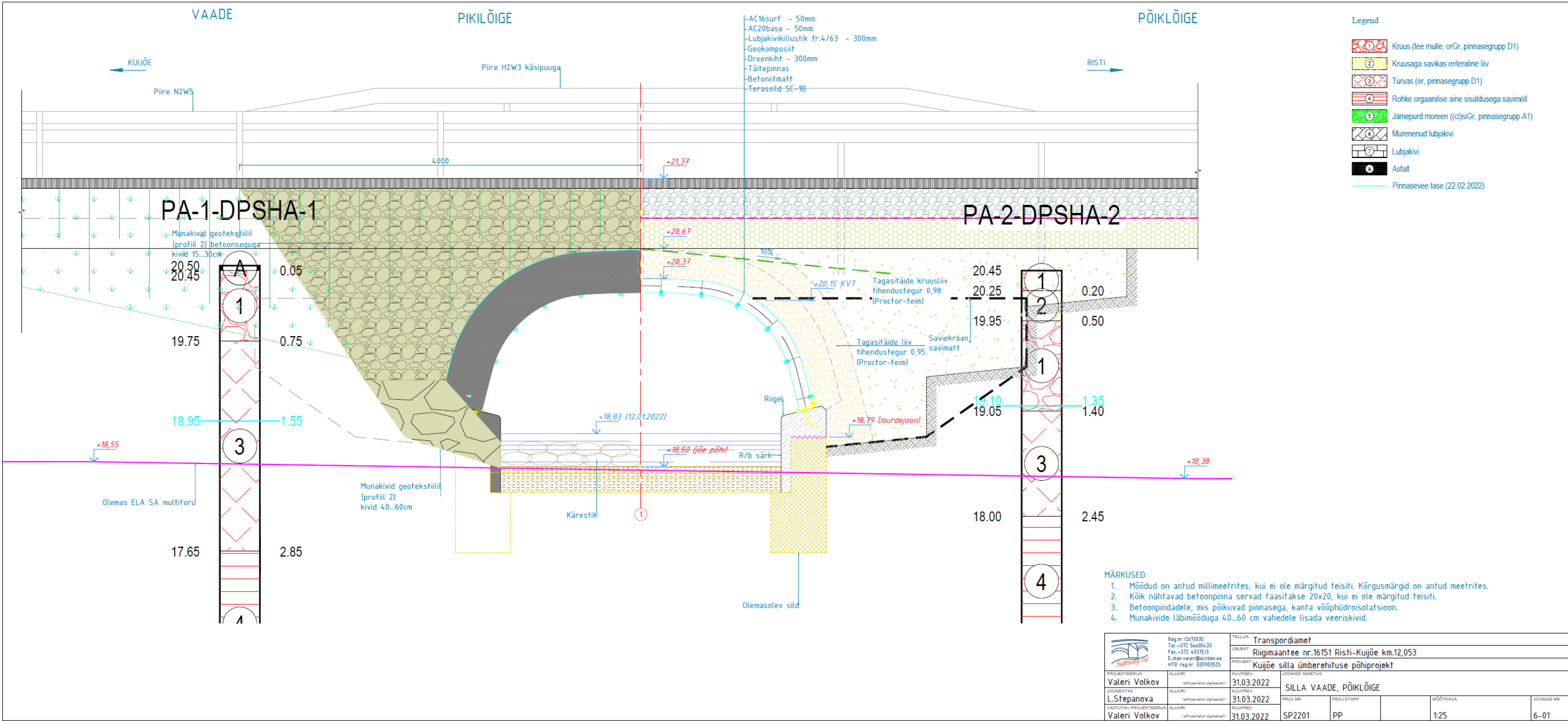
Vooluveekogu kavandatakse juhtida ajutise PVC teetruubi abil olemasoleva sängi keskele. Ehitusaegne kaevik hoitakse veevaba, mida soodustab ka asjaolu, et tööd toimuvad suvisel perioodil. PVC ajutise truubi kasutamist välistavate tegurite ilmnemisel (ehituse käigus) rakendatakse varem sarnastel juhtumitel kasutatud ajutist möödavoolu (käesoleval juhul läänesuunalt) kanalit. Vastavasse kanalisse suunatakse sellisel juhul vesi ajutiste pinnasvallidega (pinnast ~ 30 - 40 m³) ehk olemasoleva sängi kõrvalt mööda. Ajutise sängi rakendamise vajadusel rajatakse see silla vahetusse lähedusse, mis pärast uue silla ehitustööde lõppemist täidetakse uuesti pinnasega ning taastatakse endine olukord. Sarnasel viisil (ajutist möödavoolukanalit rakendades) töötati ka Tartumaal (Kabina sild; sh „Riigitee nr 22252 Lohkva-Kabina-Vanamõisa km 3,246-3,346 asuva Kabina silla rekonstrueerimise põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang“ (Alkranel OÜ, 2021)).

Silla ehitamise ajaks asendussilda ei rajata, mh kuna projektis valitud lahenduse teostamine on võimalik tõenäoliselt vähemalt ühe nädalase ajaakna perioodil (tõenäoliselt ei ole ülepääs ojast

takistatud rohkem kui ööpäev). Silla lähedal elavate inimeste (kohalikud elanikud) jaoks on põhja suunda liikudes ümbersõit võimalik mööda 2,1 km pikkust kohalikku teed, mis enamuses pikkuses on kruusakattega, aga osalt ka pinnastee. Põhja suunast varem Ristile liikujad ning mitte kohalikud inimesed võivad aga vajada tööde perioodiks pikemat ringisõidu trajektoori - tugimaantee nr 17, kõrvalmaantee nr 16161, põhimaantee nr 9.

Ehitusplatsi ja ümbritseva alade korrashoid on projektis (Safeway OÜ eelnõu, seisuga 2022. a aprill) lahendatud. Samuti on eraldi ptk-s käsitletud nt haljastuse ja keskkonnakaitse temaatikat. Vastavate ptk-de (4.4, 4.13 ja 5) koondkokkuvõtteid vt alljärgnevalt:

- Töövõtja on vastutav tööde läbiviimise ala kohase korrashoiu eest.
- Materjalid ja varustus tuleb paigutada, ladustada ja virnastada korralikult. Väljakaevatud materjal ja ehituspraht tuleb ehitusplatsilt koheselt eemaldada, materjale ei tohi tuua ehitusplatsile enne, kui neid tarvis läheb.
- Töövõtja peab kasutama keskkonnasõbralikke materjale, vahendeid ja töömeetodeid ning vältima keskkonna reostamist. Kõik jäätmed tuleb käidelda ning nendest vabaneda kohasel moel, vastavalt jäätmete omadustele. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda ja käidelda eraldi.
- Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, peab Töövõtja koheselt eemaldama ning kahjustatud ala tuleb puhastada.
- Kaeve- ja tagasitäitetööde ajal tuleb kõik tööpiirkonna naabruses paiknevad alad hoida puhtana. Tööde ala tuleb iga tööpäeva lõpus puhastada.
- Tolmu ja pori vähendamiseks tohib silla ehitustööde ehitusplatsil või selle vahetus läheduses tolmuvaid puistematerjale (kuiv liiv või kruus) ladustada ainult sellises koguses, mis kasutatakse ära ühe tööpäeva jooksul.
- Ehitustööde ajal peavad olema puude tüved ja võrad kaitstud võimalike vigastuste tekitamise eest. Töövõtja vastutab kõigi projekti piirkonnas asuvate olemasolevate puude ja haljasalade kaitse eest. Kui ehitusjärelevalve arvates on mõnda puud või haljasala põhjendamatult vigastatud või kahjustatud, siis asendab Töövõtja iga vigastatud puu või taastab kahjustatud haljasala.
- Ehitustööde käigus kahjustatud haljastus tuleb taastada. Haljastatavad nõlvad tuleb eelnevalt planeerida (õiged kalded), katta kasvumulla kihiga h-10cm ning külvata muruseemne. Aluspinnad peavad olema järelevalve poolt heaks kiidetud ja vastu võetud.
- Töövõtja peab oma tegevuses lähtuma headest ehitustavadeist ning ei tohi kahjustada keskkonda (mh ehitustööde teostamise veekeskkonnas kõige sobilikum periood on 01.06 - 15.09 (Keskkonnaameti kiri 29.03.2022. a nr 6-2/22/4076-2)). Töövõtja peab vältima saasteainete sattumist pinnasesse ja/või (põhja)vette. Töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende korral vastavalt tegutsema. Töövõtja peab koheselt Tellijat teavitama õnnetusjuhtumitest, mis võivad olla keskkonnale kahjulikud. Kõik praht ja jäätmed tuleb käidelda vastavalt Eestis kehtivatele nõuetele. Tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid ja kõik tekkivad jäätmed tuleb sinna ladustada. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.



Joonis 1.4. Projekteeritud silla põiklõike väljavõte projekti töödokumentid (Safeway OÜ eelnõu, seisuga 2022. a aprill).

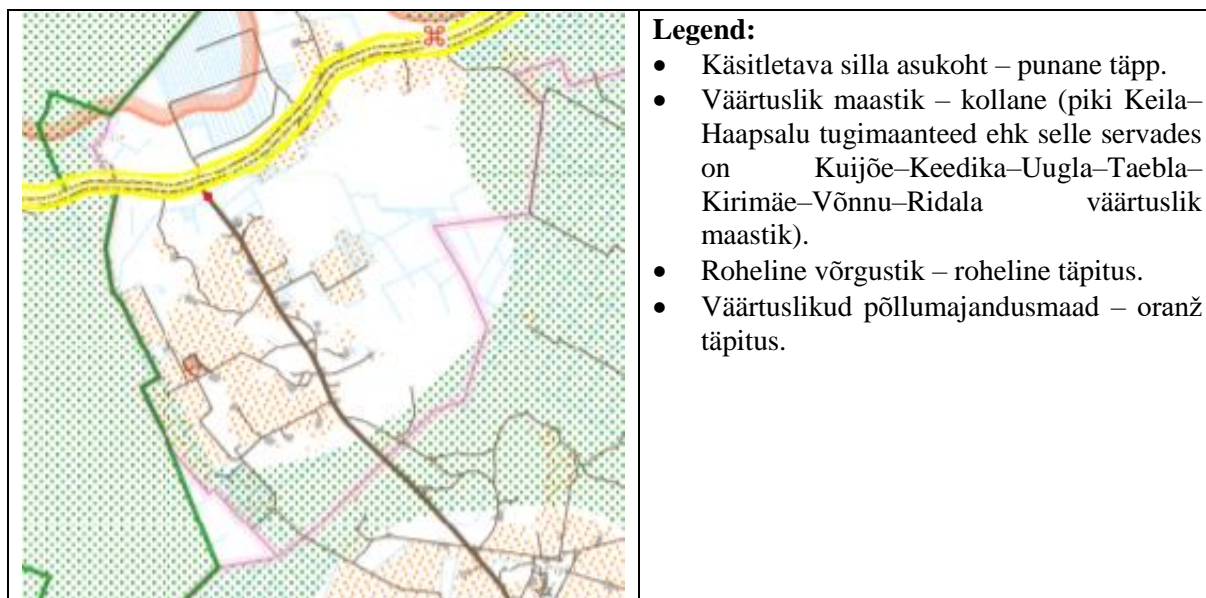
2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus

Peatüki koostamisel on mh arvestatud käesolevat töö ptk 1, juhendmaterjalides ning avalikult ja erialaselt kasutatavates andmebaasides (nt EELIS, Eesti Looduse Infosüsteem - Keskkonnaregister: Keskkonnaagentuur (22.01.2022) ja Maa-ameti kaardirakendus) sisalduvat teavet.

Kavandatav sild asub Lääne-Nigula vallas, mis moodustati 2017. a haldusreformi käigus Kullamaa, Lääne-Nigula, Martna, Noarootsi ja Nõva valdade ühinemisel. Ühinemise järel kehtivad kuni uute dokumentide valmimiseni ühendatud omavalitsuste dokumendid edasi territooriumil, kus need olid kehtestatud. Täpsemalt tuleb esile tuua, et sillaga seotud alale (Kuijõe küla) kehtib KMH eelhinnangu koostamise ajal endise Risti valla üldplaneering (2007). Statistikaameti andmetel (22.01.2022) elas viimase ehk 2011. a rahvaloenduse ajal Kuijõe külas 30 inimest. Risti vald eksisteeris 2013. aastani, millal loodi toonane Lääne-Nigula vald. Praeguste piiridega Lääne-Nigula valla üldplaneeringu koostamine algatati 2018. aastal.

Ülevaade peamistest (arvestades mh tegevuse iseloomu) ja asjakohastest ning kõrgematest planeerimisdokumentidest jm arengudokumentidest paikkonna osas on esitatud allpool. Sellele järgneb paikkonna muude ja käesolevas kontekstis asjakohaste aspektide kirjeldus.

Lääne maakonnaplaneering 2030+ (2018) – maakonna ruumilise arengu suunamise põhimõtete hulgas peetakse liikumisvõimaluste tagamise alusena mh silmas teedevõrgu heakorda. Üheks kohalikest keskustest on määratletud Risti alevik, mis paikneb Risti–Kuijõe kõrvalmaantee lõunapoolses otsas (käsitletav sild (joonis 2.1) tee põhjapoolses otsas). Kohalikel keskustel on oluline roll tagamaa hajaasustuse säilitamisel piirkondlikest keskustest eemal. Tallinna toimepiirkonnaga on kõige enam seotud Nõva piirkond (sh keskus Nõva) ja Lääne maakonna idaosa (sh keskus Risti).



Joonis 2.1. Väljavõte Lääne maakonnaplaneeringu 2030+ (2018) ruumiliste väärtuste kaardist. Allikas: Maakonnaplaneering, 2022.

Piirkonna osas kehtiv ja maakasutust suunavaks dokumendiks on **Risti valla üldplaneering (ÜP; 2007)**. Vastav dokumentatsioon avab võrreldes 2018. a maakonnaplaneeringuga

täpsemalt joonisel 2.1 viidatud väärtuslikku maastikku. Kuna väärtusliku maastiku kasutamise tingimused ei puutu aga KMH eelhinnangu aluseks oleva silla ehitamisse, siis neid siinkohal välja ei tooda. Muid asjakohaseid teemasid/tingimusi, mida siinkohal esile tuua, ei tuvastatud. **Lääne-Nigula valla üldplaneering (algatatud 2018, kehtestamata)** – silla asukohta on märgitud tuletõrje veevõtu võimalus ja silla lähedale, lõuna poole, rohevõrgustiku koridor. **Lääne-Nigula valla arengukava aastateks 2018-2026** ei puutu kavandatavasse tegevusse, arvesse võttes ka eelnevalt käsitletud strateegilisi dokumente, mis mh annavad juba üldise suunise, et parandada tuleb valla taristu seisukorda. **Kultuurimälestisi** lähikonnas ei ole. **Pärandkultuuriobjektid** - ca 155 m kaugusel põhjas-kirdes 1945. a kevadel Eesti Laskurkorpuse üksuste poolt kaevatud õppe-kaitsekraavid.

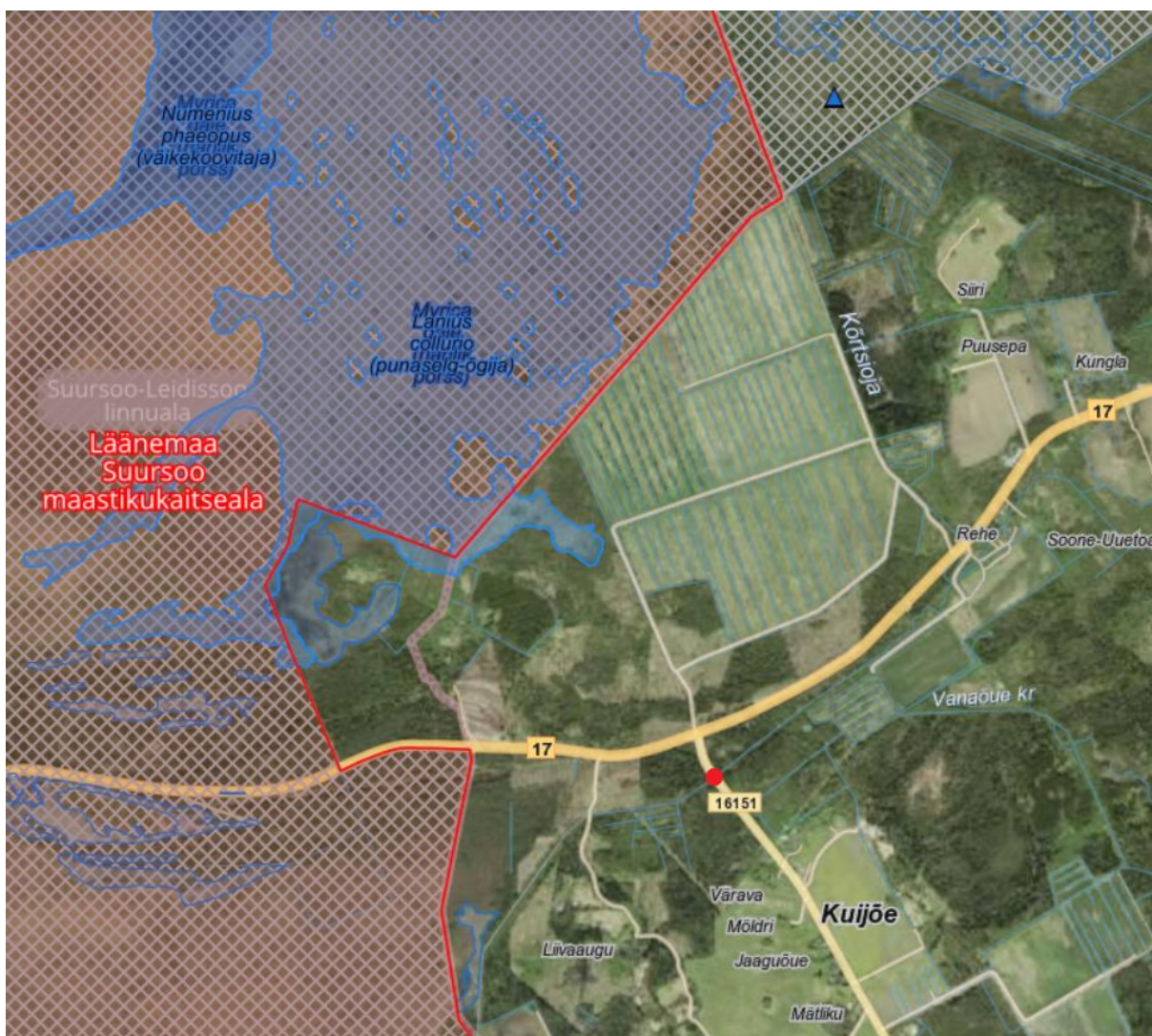
Kõrtsioja (teise nimega Kõrtsujõgi, VEE1102300), millele silla rekonstrueerimist kavandatakse, saab alguse 920 m kaugusel läänes asuvate looduskaitsealuste alade (Läänemaa Suursoo maastikukaitseala, Natura 2000 alad (Suursoo-Leidisoo linnuala ja loodusala)) lähedalt. Allavoolu, silla asukohast ca 3 km kaugusel põhja pool jõuab oja uuesti eelnimetatud Natura 2000 aladele, kus suubub Piirsalu jõkke. Kõrtsioja kuulub lõhe, jõeforelli, meriforelli ja harjuse kudemis- ja elupaikade nimistusse (keskkonnaministri 15.06.2004 määrus nr 73) Kõrtsioja Risti–Kuijõe maantee sillast kuni suubumiseni Piirsalu jõkke. Veekogu on osaks ka riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude süsteemist. Oja pikkus koos lisaharudega on 9 km ja valgala 28,3 km². Tumedaveeline ja humiainainerikka vooluveekogu kuulub Lääne-Eesti vesikonda. Ei kehtivas ega ka ettevalmistavas Lääne-Eesti vesikonna veemajanduskavas ei ole Kõrtsioja eraldi veekogumina käsitletud. Koostamisel olevas veemajanduskavas aastateks 2022–2027 on Piirsalu–Kõrtsioja vooluveekogumi (kood 1102100_1) koondseisund 2019. aasta andmete põhjal hinnatud heaks (nii ökoloogilise kui ka keemilise seisundi alusel). Kuijõe–Risti maanteest ida pool paikneb **maaparandusehitise reguleeriv võrk** (4110230020050; KUIJÕE), mille eesvooluks oja siis ongi.

Käsitletava ala peamist **mullastikku** iseloomustab joonis 2.2. Silla asukohas levivad õhukesed (M') ja väga õhukesed (M'') madalsoomullad, kus suurema osa mullaprofiilist moodustab hästi lagunenenud turvas. Vastavalt Maa-ameti (2022) **põhjavee kaitstuse** andmetele on maapinnalt esimene aluspõhjaline põhjaveekompleks looduslikult nõrgalt kaitstud maapinnalt lähtuva reostuse suhtes. Keskkonnaregistris registreeritud **puurkaevudest** asub lähim (PRK0060811) ca 1,2 km kaugusel kagus. Sillale lähimad majapidamised asuvad Kuijõe sillast kagu pool, Kuijõe–Risti maanteega piirnevatel kinnistutel, linnulennult enam kui 360 m kaugusel.



Joonis 2.2. Peamine mullastik silla (punane ring) lähistel ja lähiümbruses. Alus: Maa-amet, 2022.

EELISE (22.01.2022. a) andmetel kaitsealuseid looma- ega taimeliike lähemas ümbruses ei leidu (lähimad asuvad 890 m kaugusel põhjas – III kategooria taimeliik ja kaks III kaitsekategooria linnuliiki). Lähematest looduskaitsealistest aladest asub ca 920 m kaugusel Läänemaa Suursoo maastikukaitseala ([KLO1000124](#); vt joonis 2.3; kavandatav tegevus seda ei mõjuta (mh Keskkonnaamet 25.11.2021. a kiri nr 6-2/21/24127-2)). Kuna sild asub maastikukaitsealast ca kilomeeter allavoolu, ei ole asjakohane eraldi nt elupaigatüüpide ja liikide loetelusid siinkohal anda. Maastikukaitsealaga kattuvad (ja pindalaliselt seda ületavad) Natura 2000 alad (Suursoo-Leidissoo linnuala ([RAH0000124](#)) ja Suursoo-Leidissoo loodusala ([RAH0000578](#))). Kuna sild asub Natura 2000 aladest esmalt ca 1 km allavoolu ja hiljem ca 3 km ülesvoolu, siis ei ole elupaigatüüpide ja liikide loetelude andmine siinkohal ja eraldiseisvalt asjakohane (mh ei leidu otseselt veekogumitega seotud elupaikasid).



Joonis 2.3. Silla asukohta (punane täpp) ümbruses registreeritud ja looduskaitsealiselt olulised alad - maastikukaitseala (punase piirjoonega) ja Natura 2000 alad (hall ruudustik). Alus: Maa-amet, 2022.

3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algamise vajalikkuse määramine

Tegevuse elluviimisega seonduva analüüsimisel arvestatakse mõju (otsene või kaudne) suurust ja ruumilist ulatust (nt geograafiline või mõjutatavate (inimesed vm) hulk) ning võimalikkust ehk tõenäosust, tugevust, kestvust, sagedust ja pöörduvust, sh kumulatiivsust ja koosmõju ning õnnetuste esinemise võimalikkust (ka alad, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada). **Alljärgnev kirjeldab, kui tuvastatakse, tegevuse elluviimisega seotud olulised keskkonnaprobleemid ehk negatiivsed mõjud** (mh koos muude mõjualas toimuvate ja/või planeeritavate tegevustega) **ja mõjude (ebasoodne olustik) tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise täiendavad võimalused (määratakse vajadusel).** **Teemad (sh KeHJS § 6¹ lg 5 põhjal):**

- maa ja maakasutus.
- märgalad.
- jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad.
- veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale.
- muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale).
- maavarade kasutus.
- ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete.
- maastik (sh pinnavormid).
- looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad).
- elanikkond (sh tiheasustusala), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn.
- suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid.

Alljärgnevalt on eelnevalt esitatud loetelu teemad täpsemalt lahti kirjutatud alampatk kaupa. Ptk-de sisustamisel on arvestatud mh ptk 1 ... 2 toodud teavet. Ptk 3.12 võetakse kokku tulemused ehk antakse suunised KMH algamise vajalikkuse või mittevajalikkuse osas.

3.1. Maa ja maakasutus

Teadaolev rekonstrueerimine (ptk 1) ei mõjuta maad ja maakasutust pikemas perspektiivis, sh seda, mis on paikkonnas (vt ka ptk 1 ja 2), negatiivselt. Rekonstrueerimine mõjub pigem positiivselt piirkonna maakasutusvõimalustele, kuna tagatakse ligipääsu parandava silla pikaajaline püsivus ja ohutus. Silla rekonstrueerimistööde käigus seatakse maakasutusele (ligipääsetavuse ümberkorralduse kontekstis) ajutisi piiranguid, mis on tööde teostamise ajal vältimatud, nagu näiteks liikluskorralduslikud muudatused. Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algamist.

3.2. Märgalad

Tegevuskavaga hõlmatud alast (ptk 1 - 2) jäävad märgalad eemale, eelkõige edela ja loode suundadesse, kus puuduvad ka mõju eeldused.

3.3. Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad

Tegevus jääb Kõrtsioja (teise nimega Kõrtsujõgi, VEE1102300) ja selle kallaste alale, vt täpsemalt ptk 1 ja 2. Teadaolevad rekonstrueerimistööd (ptk 1; järgides ka veeseaduses

sätestatud nõudeid) ei mõjuta teemaga seostuvaid alasid ning kaldaid, sh neid, mis on paikkonnas (vt ka ptk 1 ja 2), negatiivselt. Nimetatud järeldus tugineb kavandavate tegevuste kohta kogutud teabele ja järgnevas ptk (3.4) esitatule.

3.4. Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale

Tegevus ei seonu merekeskkonnaga ning kogutud andmete alusel (sh projektis sätestatud tingimuste järgselt) ei ohusta ka põhjavee seisundit ning ka –ressurssi. Järgnevalt kirjeldatuga haakub aga Kõrtsioja. Rekonstrueerimise ettevalmistamisel (ptk 1) on arvestatud, et tööpiirkonnas ei rikutaks oja looduslikku / loomulikku sängi ja säiliks loomulik / tavapärane veerežiim. Ptk 1 kirjeldatud mahtude alusel vormistatakse tegevustega seondult ja õiguskorra kohaselt veekeskkonnariskiga tegevuse läbiviimine Keskkonnaametis.

Silla rekonstrueerimistöödega on kavandatud perioodi, mis mõjutab veekeskkonda vähimal moel (sh veetase ojas madalaim ning väikseim oht vee-elustikule). Seega ehitustööde teostamiseks (veekeskkonnas) kõige sobilikum periood on 01.06 - 15.09 (Keskkonnaameti kiri 29.03.2022. a nr 6-2/22/4076-2). Eelneva alusel saab esile tuua, et peamised ehitustööd jäävad pigem tavapärasesse madalveeperioodi. Allpool on esitatud ka meetmed, millega minimeeritakse setete allavoolu liikumist (sh katkestada tööd ajutiste valingvihmade korral, mis tingivad kiire veetaseme tõusu vooluveekogus). Siinkohal tuuakse ka välja, et ehitustööde käigus on kavandatud kogu ehitusmaterjalide ladustamine eelkõige teemaa territooriumil kõvakattega pinnasel ning võimalikel keskkonnakaitseliselt tundlikel territooriumitel materjale ei ladustata.

Silla rekonstrueerimine (ptk 1; järgides ka veeseaduses sätestatud nõudeid) ei mõjuta teemaga seostuvaid veeressursse, sh neid, mis on paikkonnas (vt ka ptk 1 ja 2), oluliselt negatiivselt. Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldavad käesoleva töö ptk 3 muud alamptk-d. Küll aga on vaja ehitustööde aegsete ohtude esinemise võimalusi (vastavale teemavaldkonnale) täiendavalt minimeerida. Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse mõju eelduseid (hinnataval projektil), kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida rekonstrueerimisprojekti realiseerimisel järgnevat:

- **Ehitustingimused;**
 - ajastada enamik töid madalveeperioodi (juuni-september) ning valingvihmade korral tööd peatada ja oodata veetaseme langust.
 - pinnastammid (vajaduse tekkimisel teostatavad ning ajutised) katta, rajamise järgselt (nt koormakattekillega).
 - ajutine möödavoolukanal (selle vajaduse tekkel; silla lääneküljel) – ühendused ojaga rajada viimases faasis ning silla rekonstrueerimistööde lõpus, enne kanali täitmist pinnasega, sulgeda esmalt vähemalt sissevool kanalisse.
 - rekonstrueerimistööde perioodil ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus korraldada selleks ette nähtud kõvakattega pindadel.
- **Seiretingimused (ojas), ehitusega seondult;**
 - tööde ajaks paigaldada ojja mõõtelatt, fikseerida veetase vähemalt 2 korda päevas. Visuaalse vaatluse põhjal teha samaaegselt märke ka õli- ja kütuselekete puudumise või ilmnemise osas.
 - tehnika - valve, tehnika hoolduskohad ning -korrad ja reostustõrje vahendite olemasolu fikseerida igapäevaselt.

3.5. Muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)

Silla rekonstrueerimine (ptk 1) ei mõjuta, eelnevalt nimetatud aspekte (sh puuduvad eeldused lõhnahäiringute esinemise osas) negatiivselt (tulenevalt ka taustinfo, vt ptk 1 ja 2). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3.

3.6. Maavarade kasutus

Projektala ja selle lähiala ei asu teadaolevalt maavararessurssidel. Objekti jaoks kasutatav ehitusmaterjal on tarbitud eesmärgipäraselt, põhjustamata mõjusid sellistele ressurssidele või teistele, kes neid tarbida võiksid.

3.7. Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete

Silla rekonstrueerimine (ptk 1) ei mõjuta eelnevalt nimetatud aspekte oluliselt negatiivselt (tulenevalt ka taustinfo, vt ptk 1 ja 2). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3. Küll aga on vaja ehitustööde aegsete ohtude esinemise võimalusi (vastavale teemavaldkonnale) täiendavalt minimeerida, vt allpool esitatud meedet. Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse mõju eelduseid (hinnataval projektil), kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida rekonstrueerimisprojekti realiseerimisel järgnevat:

- jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse (tagatud tööde piirkonnas) ei ladustata (nt vana teekatend), tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Materjalid, mida silla rekonstrueerimistööde käigus uuesti ei kasutata, ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine.

3.8. Maastik (sh pinnavormid)

Kavandatav silla rekonstrueerimine (ptk 1) ei mõjuta maastikku (sh pinnavormid), negatiivselt (tulenevalt ka taustinfo, vt ptk 1 ja 2). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3.

3.9. Looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad)

Silla rekonstrueerimisega (ptk 1; järgides ka veeseaduses sätestatud nõudeid) seoses ei ole alust eeldada nimetatud aspektidele negatiivse mõju avaldumist (tulenevalt ka taustinfo, vt ptk 1 ja 2). Eelnev järeldus toetub mh välja töötatud projektlahendusele (ptk 1), kus silla avaristlõikepindala ei vähene oluliselt ning seega ei mõjutata ka sillast allavoolu jääva vooluveekogumi mh üldisi kvaliteediparameetreid. Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse mõju eelduseid (hinnataval projektil).

3.10. Elanikkond (sh tiheasustusala), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirus ja lõhn

Silla rekonstrueerimine (ptk 1) ei mõjuta eelnevalt nimetatud aspekte (mh lähtudes hajaasustusest ja paikkonna üldisest maakasutusest) oluliselt negatiivselt (tulenevalt ka taustinfost, vt ptk 1 ja 2). Muuhulgas lähimad elamud paiknevad sillast enam kui 350 m kaugusel, mis on piisavaks vahemaaks, vähendamaks sh võimaliku müra kandumist elamuhooneteni. Lisaks saab välja tuua, et kavandatava tegevuse puhul on juba arvestatud, et tagada tuleb eesvoolude ning töö tsooni naabruse maaparandusehitiste hea seisund (sh maaparandushoiu nõuete täitmine). Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse mõju eelduseid ning siinkohal on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet (võimalike koosmõjude kontekstis), mida sisaldab käesoleva töö ptk 3.

3.11. Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid

Kavandatava tegevusega seoses ei kaasne täiendavaid ohtlikke olukordi (suurõnnetusi/katastroofe) ega ka riigipiiriüleseid mõjusid. Seega tegevus ei lisa täiendavaid ohtusid tavapärasesse keskkonda, arvestades mh tegevuse mastaabiga.

3.12. KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised

Eelhinnang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk 3.1 - 3.11 esitatud infost ei ole silla rekonstrueerimisega negatiivse (ebasoodsa) keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada ptk 3.4 ja 3.7 toodud leevendus- ja seiremeetmeid. Eraldi ja täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks. **Eeltoodu alusel asub Alkranel OÜ meeskond seisukohale, et ei ole vajadust KMH protsessi algatada. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal Transpordiamet) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks.** Otsustaja saab otsustada ka esitatud tingimuste / soovitude / seire parameetrite ehk suuniste rakendamise üle, mis eelhinnangu järgselt olid alljärgnevad. Käesolevas töös fikseeritud meetmed / seiretingimused:

- **Ehitustingimused (ptk 3.4 ja 3.7);**
 - ajastada enamik töid madalveeperioodi (juuni-september) ning valingvihmade korral tööd peatada ja oodata veetaseme langust.
 - pinnastammid (vajaduse tekkimisel teostatavad ning ajutised) katta, rajamise järgselt (nt koormakattekihiga).
 - ajutine möödavoolukanal (selle vajaduse tekkel; silla lääneküljel) – ühendused ojaga rajada viimases faasis ning silla rekonstrueerimistööde lõpus, enne kanali täitmist pinnasega, sulgeda esmalt vähemalt sissevool kanalisse.
 - rekonstrueerimistööde perioodil ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus korraldada selleks ette nähtud kõvakattega pindadel.
 - jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse (tagatud tööde piirkonnas) ei ladustata (nt vana teekatend), tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Materjalid, mida silla rekonstrueerimistööde käigus uuesti ei kasutata, ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda

vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine.

- **Seiretingimused (ojas), ehitusega seondult (ptk 3.4);**
 - tööde ajaks paigaldada ojja mõõtelatt, fikseerida veetase vähemalt 2 korda päevas. Visuaalse vaatluse põhjal teha samaaegselt märke ka õli- ja kütuselekete puudumise või ilmnemise osas.
 - tehnika - valve, tehnika hoolduskohad ning -korrad ja reostustõrje vahendite olemasolu fikseerida igapäevaselt.

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhindangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Olemasoleva õigusruumi ja töö käigus selgunud asjaolude alusel võib soovitada kaasamisprotsessi lülitada asjaomaste asutustena vähemalt Keskkonnaameti. **Otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.**

Kokkuvõte

Käesoleva keskkonnamõju hindamise eelhinnangu objektiks oli Läänemaal Lääne-Nigula vallas Kuijõe külas kavandatava Kuijõe küla maantee silla ümberehituse põhiprojekt, mille eesmärgiks oli olemasoleva veekogumi (Kõrtsioja) ületuskoha ajakohastamine. Olemasolev sild (silla nr 367) asub riigi tugimaantee nr 16151 Risti-Kuijõe (katastriüksuse tunnus 68001:004:0014, transpordimaa 100%) km 12,053. Silla rekonstrueerimise ehk ümberehituse eesmärgiks on mh finantsiliselt ja tehniliselt leida kõige optimaalseimad lahendused parendamiseks silla kandevõimet, eluiga ning liiklusohutust.

Eelhinnangu tellijaks oli Safeway OÜ ja töö koostajaks Alkranel OÜ. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projekti (Riigimaantee nr. 16151 Risti-Kuijõe km 12,053 asuv Kuijõe (367) silla ümberehituse põhiprojekt) raames.

Valminud eelhinnangut saab eelkõige Transpordiamet (otsustaja) kasutada täiendava töövahendina rekonstrueerimise põhiprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides. KMH algatamise vajalikkuse osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub mh *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse* (KeHJS) § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu).

Tulemused – eelhinnang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmise. Lähtudes ptk 3.12 esitatud infost ei ole silla rekonstrueerimisega negatiivse (ebasoodsa) keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada ptk 3.4 ja 3.7 toodud leevendus- ja seiremeetmeid (koondatud ka ptk 3.12). Eraldi ja täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks. **Eeltoodu alusel asub Alkranel OÜ meeskond seisukohale, et ei ole vajadust KMH protsessi algatada. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal Transpordiamet) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks.** Otsustaja saab otsustada ka esitatud tingimuste / soovitude / seire parameetrite ehk suuniste rakendamise üle.

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Olemasoleva õigusruumi ja töö käigus selgunud asjaolude alusel võib soovitada kaasamisprotsessi lülitada asjaomaste asutustena vähemalt Keskkonnaameti. **Otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.**

Kasutatud materjalid

Olulisemad kasutatud allikad (loetelus ei dubleerita kõiki viiteid, mis on antud juba dokumendi põhiteksti sees):

- EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem - Keskkonnaregister: Keskkonnaagentuur), 22.01.2022. a.
- Kabina silla rekonstrueerimise põhiprojekti keskkonnamõju eelhindang. Alkranel OÜ, 2021.
- Keskkonnamõju hindamise eelhinnangu andmise juhend. Keskkonnaministeerium, 2017.
- Keskkonnaregister, 2022.
- KMH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine. R. Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018.
- KMH/KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine. Riin Kutsar, 2015.
- Lääne maakonnaplaneering 2030+, 2018.
- Lääne-Eesti vesikonna veemajanduskava, 2016; 2022 – eelnõu.
- Lääne-Nigula valla üldplaneering, algatatud 2018, kehtestamata.
- Maa-amet, 2021.
- Risti valla üldplaneering, 2007.