



Riigitee 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 uue lõigu projekti keskkonnamõju eelhinnang

Eelhinnangu tellija: Landverk OÜ

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

Töö koostaja: Alkranel OÜ

Projektijuht: Alar Noorvee (KMH litsents nr KMH0098)

Tartu 2024-2025

Publitseerimise üldised andmed;

- Töö vormistatud: 24.03.2025. a
- Eelhinnangu (keskkonnamõju hindamise (KMH) vajalikkuse eelhinnang (EH)) koostajad:
 - Alar Noorvee (Alkranel OÜ), projektijuht ja keskkonnaekspert (KMH litsents nr KMH0098).
 - Kätlin Pitman (Alkranel OÜ), keskkonnakonsultant.
- Alkranel OÜ (www.alkranel.ee) - keskkonnavalased konsultatsioonid, aastast 1999.

Sisukord

Sissejuhatus	4
1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus	5
2. Mõjutatava keskkonna ja olemasoleva olukorra lühikirjeldus	9
2.1 Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähikonna praeguste ja planeeritavate tegevustega	11
2.2. Tegevuspaiga lühikirjeldus paikkonna muude ja käesolevas kontekstis asjakohaste aspektide järgselt	17
3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algatamise vajalikkus määramine...	21
3.1 Maa ja maakasutus	21
3.2 Märgalad.....	22
3.3 Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad	22
3.4 Veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale	22
3.5 Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)	24
3.6 Maavarade kasutus	25
3.7 Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmeteke	25
3.8 Maastik (sh pinnavormid)	26
3.9 Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad).....	26
3.10 Elanikkond, 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	27
3.11 Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid	30
3.12 KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised.....	30
Kokkuvõte.....	31
Kasutatud materjalid	33

Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhindangu (EH) objektiks on Harju maakonnas, Kuusalu vallas, Kiiu alevikus, riigitee 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 uue lõigu projekt. Projekti eesmärk on uue lõigu kavandamine Kiiu liiklussõlme ringristmiku ja kõrvalmaantee 11260 Jõelähtme-Kemba vahele, et juhtida veokiliiklus Kiiu aleviku siseosast mööda. Projekti osaks on Lilleoru detailplaneeringuga ettenähtud valgustatud jalgratta- ja jalgteed kavandamine olemasoleva Kiiu-Soodla tee ja uue projekteeritava teelõiguga külgnevalt.

Eelhindangu tellijaks on Landverk OÜ ja töö koostajateks Alkranel OÜ keskkonnaekspert Alar Noorvee (KMH litsents nr KMH0098) ja OÜ Alkranel keskkonnakonsultant Kätlin Pitman. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projektile. Käesolevat eelhindangut saab eelkõige Transpordiamet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina ehitusprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides.

KMH algatamise vajalikkuse osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kui kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu).

Eelhindangu 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 samuti juhendist „KMH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura-eelhindamine“ (Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018) ja eelhindangu ülesehitamisel arvestatakse ka dokumenti „Keskkonnamõju hindamise eelhindangu andmise juhend“ (Keskkonnaministeerium, 2017).

1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus

KMH eelhinnangu objektiks on Harju maakonnas, Kuusalu vallas, Kiiu alevikus, riigitee 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 uue lõigu projekt (vt joonis 1.1 ja joonis 1.2). Projekti eesmärk on uue lõigu kavandamine Kiiu liiklussõlme ringristmiku ja kõrvalmaantee 11260 Jõelähtme-Kemba vahele, et juhtida veokiliiklus Kiiu aleviku siseosast mööda. Projekti osaks on Lilleoru detailplaneeringuga ettenähtud valgustatud jalgratta- ja jalgteede kavandamine olemasoleva Kiiu-Soodla tee ja uue projekteeritava teelõiguga külgnevalt. Projektiga on kavandatud täiendav jalgratta- ja jalgteevõrgustik Kiiu liiklussõlme põhjapoolse ringristmiku piirkonnas, et ühendada Lilleoru detailplaneeringu alusel kavandavad jalgratta- ja jalgteed olemasoleva võrgustikuga terviklikuks. Projektala asub Kiiu alevikus, mistõttu teelõik on käsitletav tänavana. Lubatud sõidukiiruseks on kavandatud 50 km/h.



Joonis 1.1. Projekteeritava teelõigu ja kergliiklusteede asukoht (punane joon). Alus: Maa-amet, 2024

Projekteeritav kõrvalmaantee 11105 Kiiu-Soodla tee mõlemale poole on projekteeritud kraav (paremal pool kuni Suurekivi teeni ja vasakul pool kogu projekteeritava kõrvalmaantee ulatuses) ning peale kraavi vasakul jalgratta- ja jalgteede (joonis 1.2). Ristumisele Jõelähtme-Kemba teega on kavandatud ohutussaar, kuhu on planeeritud ülekäigukoht kergliiklejatele. Olemasolev mahasõit kinnistult Lõuna-Kooli on ette nähtud likvideerida. Üldiselt on kavandatud ristmikute teljed kõrvalmaantee teljega risti. Väikses ulatuses toimub metsa ja võsa raadamine ja juurimine.

Võimalikud tee nr 11105 uue tee lõigu ja ristmike ehitusmeetmed (refereering katendi arvutuse aruandest (Landverk OÜ, 2024)):

- Uues muldkehas dreniiva täitematerjali ehitamine;
- Uue killustik- või stabiliseeritudkihi välja ehitamine mulde nõlvani. Stabiliseerimise korral näha ette killustiku väljavedu korraga koos stabiliseerimise killustikkihiga ning alles seejärel freesipuru peale. Ülaosa stabiliseeritakse koos sideainetega;
- Külmaotlike pinnaste väljavahetamine mulde töötsoonis Tm105 materjaliga;
- Dreeniv kiht killustikust stabiliseeritud kihi alune konstruktsiooniline kiht;
- Kasvupinnase eemaldamine mullete, laienduste ning jalgratta- ja jalgteede alt;

sademevesi. PK 4+21 Lehe tänaval Ø500 pl truubiga juhitakse sõidutee alt läbi kraavi kogunenud sademevesi. MS PK 5+19 Ø500 pl truubiga juhitakse sõidutee alt läbi kraavi kogunenud sademevesi. Sõidutee ja JTT vahele on projekteeritud umbkraavid.

Olemasolev Ø200 betoontruup Jõelähtme-Kemba teel asendatakse plastikust Ø1000 truubiga.

Luuakse eraldi liiklusruum kergliiklejatele. Likvideeritakse jalgtee Kiiu liiklussõlmel ja kergliiklejate ülekäigukoht viiakse ringristmikule lähemale. Kiiu asulasse sissesõidul (olemasolev kõrvalmaantee 11105 Kiiu-Soodla tee km 0,682 – km 0,696) on projekteeritud teeületuskohaga künnis ja (km 1,060...1,109) liiklussaar. Projekteeritavale alale pannakse kokku 4 pinki. Projekteeritavale alale pannakse kokku 2 prügikasti.

Geoloogilised uuringud on koostanud OÜ Rakendusgeoloogia, töö nr 24-046 „Riigitee 11105 Kiiu – Soodla tee km 0,0-0,6 lõigu põhiprojekt“. Riigitee nr 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 lõigu projekteerimiseks teostati geoloogilised väliuuringud 18.-19. juulil 2024. Uuringualale rajati puuragregaadiga Sedidril 200-50 RP Combi kümme puurauku (PA-1...10) olemasoleva tee ja planeeritava teelõigu maa-alale sügavusega 1,20...2,50 meetrit ning lisaks rajati puuragregaadiga Sedidril 200-50 RP Combi ja käsiseadmetega 25 uuringupunkti (KP-1...25) sügavusega 0,20...1,35 meetrit huumusekihi paksuse määramiseks.

Uuritav piirkond jääb Harju lavamaa kirdeossa. Maapinna abs. kõrgused jäid uuringupunktide suudmetel vahemikku 35,45...39,85 meetrit. Puuraugud PA-6...10 jäid asfaltkattega olemasoleva tee maa-alale, põhjapoole jäävat ala oli kasutatud erinevate materjalide ladustamiseks, mistõttu võivad täitepinnased alal väga varieeruva koostisega olla. Loodusliku huumuse kiht oli säilinud valdava enamuse uuringupunktide alal. Looduslikest mineraalpinnastest kirjeldati uuringualal möllist liiva, möllisest savisest liivast koosnevat moreenpinnast ning lubjakivirähast ja -lahmakatest koosnevat jämepurdmoreeni. Kohati ulatusid uuringusügavusse ka aluspõhjaline lubjakivi ja murenenud lubjakivi. Uuringusügavuses kuni 2,50 meetrit eraldati välja 15 kihti – geoloogilist elementi.

Pinnasevesi ulatus välitööde ajal (18.-19.07.2024) uuringusügavusse uuringupunktide PA-4...10 ja KP-5...7 alal, pinnasevee tase oli maapinnast 0,60...2,15 meetri sügavusel, abs. kõrgustel 35,15...36,80 meetrit. Kirjeldatud pinnasevee näol oli tõenäoliselt tegemist ajutise iseloomuga ülaveega.

Ehitusgeoloogilised tingimused uuringualal on rahuldavad. Raskendavateks teguriteks on kohati vähem kui meetri sügavusel asuv ajutine ülavesi ja uuringualale kuhjatud erinevad pinnasehunnikud. Niiskuspaikkonna tüübilt on uuringuala looduslikult niiske (2. niiskuspaikkond).

Looduslik moreen ja jämepurdmoreen (kihid 12 ja 13) on tundlikud leondumise suhtes. Leondumise vältimiseks ei tohi märjal moreenil ja jämepurdmoreenil - ka vihmaga - sõtkuda (sõita) ehitusmasinatega ega lasta lahtisel kaevikul seista vee all.

Looduslik liivpinna (kiht 11) on tundlik struktuuri rikkumise suhtes ning kaotab ümbertõstmisel kordades oma kandevõimes.

Murenenud lubjakivi (kiht 14) ja lubjakivi (kiht 15) ei ole ekskavaatoriga kaevatavad ja vajavad piikamist.

Looduslikest mineraalpinnastest on looduslikult mittedreenivad kõik väljaeraldatud kihid – filtratsioonimoodulid jäävad looduslikus situatsioonis alla 0,5 meetri/ööpäevas. Tehnogeensed kihid on uuringualal mittedreenivad – filtratsioonimoodulid jäävad maksimaalse tiheduse ja optimaalse veesisalduse juures alla 0,5 meetri ööpäevas ning ei täida dreenimistingimusi.

Piirkonna külmumissügavus on ca. 1,30 meetrit, lumest lahti hoitavatel teedel ja platsidel võib talvel pinnas külmuda kuni kahe meetri sügavuseni. Kõik välja eraldatud kihid on külmatundlikud.

Olemasolev kõrvalmaantee 11105 teelõigu liiklussagedus oli teeregistri 2023.a. andmetel 1038 a/ööp, millest 9% oli raskeliiklus. Riigiteel 11260 Jõelähtme-Kemba teel on liiklussagedus Jõelähtme poolset harul olnud ca 350 a/ööp ning Kemba poolset harul 1600-1800 a/ööp. Liiklussageduse prognoosi kohaselt on teelõigu (riigitee 11105) liiklussagedus eeldatavalt 969 a/ööp 2024 a.; 1373 a/ööp 2026 a.; 2000 a/ööp 2046 a. (Liiklusuuring. ERC Konsultatsiooni OÜ, 2024).

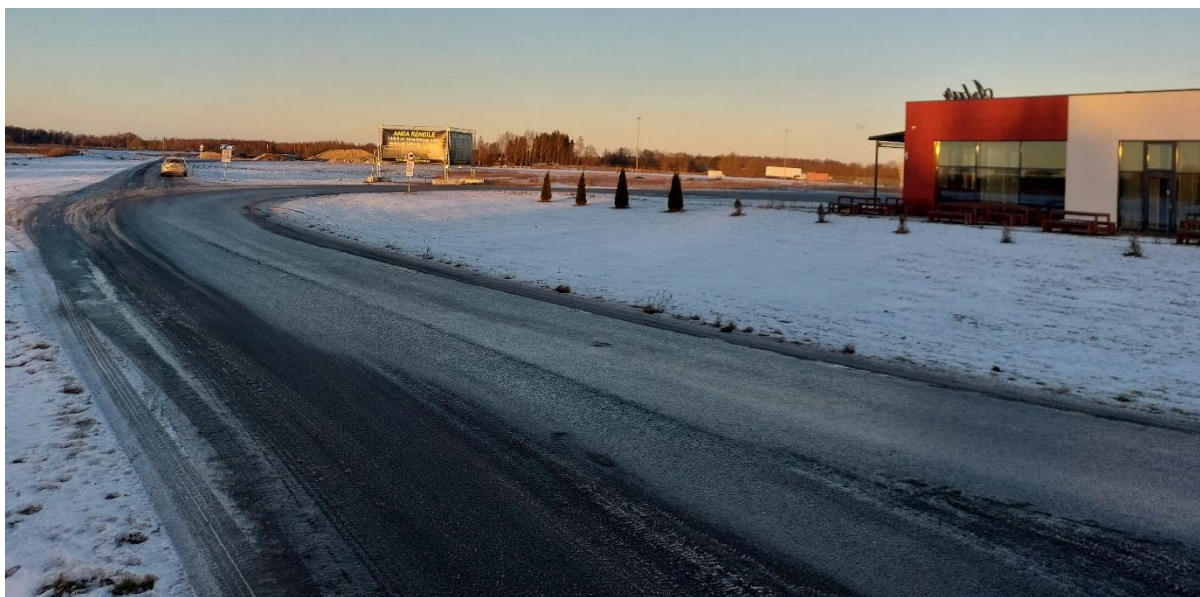
2. Mõjutatava keskkonna ja olemasoleva olukorra lühikirjeldus

Peatüki (edaspidi ptk) koostamisel on arvestatud esimeses peatükis, juhendmaterjalides ning avalikult ja erialaselt kasutatavates andmebaasides sisalduvat teavet. Andmebaasidena kasutatakse peamiselt EELIS programmi (Eesti Looduse Infosüsteem – Keskkonnaagentuur (09.12.2024. a)) ja Maa-ameti kaardirakendusi (2024). Töös on lähialana käsitletud kavandatavast põhimaanteest 100 m raadiuses olevat ala.

Käesolevas töös kirjeldatav tegevus jääb Harju maakonda, Kuusalu valda, Kiiu aleviku. Kiiu aleviku elanike arv seisuga 31.07.2024 oli 711 (Kuusalu valla kodulehekül, 26.11.2024). Valla pindala on 707,93 km². Kuusalu vallas on kolm alevikku ja 64 küla (Kuusalu valla koostatav üldplaneering, 2021).

Kavandatavaid teid ümbritsevad maatulundusmaa, elamumaa, tootmismaa, ärimaa ja üldkasutatav maa sihtotstarbega maaüksused. Kavandatava tee naabruses paikneb tankla Jetoil (Lehe tn 2a). Lähim ärihoone (Arturi Kiiu šašlökibaar) asub kavandatavast sõiduteest ca 12 m kaugusel (Lehe tn 2b). Kavandatavale sõiduteele lähim hoonestatud elamumaa on Veere (35201:003:0485), mis asub ca 70 m kaugusel.

Käesoleva eelhindangu koostamise raames käidi välitöödel 11.12.2024. Järgnevalt on toodud vaated kavandatavale sõiduteele lõunast suunaga põhja (joonis 2.1) ja põhjast suunaga lõunasse (joonis 2.2) ning kavandatavale JJT-le idast läände (joonis 2.3).



Joonis 2.1. Kavandatav sõidutee vaade lõunast suunaga põhja (Foto: Alkranel OÜ 11.12.2024)



Joonis 2.2. Kavandatav sõidutee vaade põhjast suunaga lõunasse (Foto: Alkranel OÜ 11.12.2024)

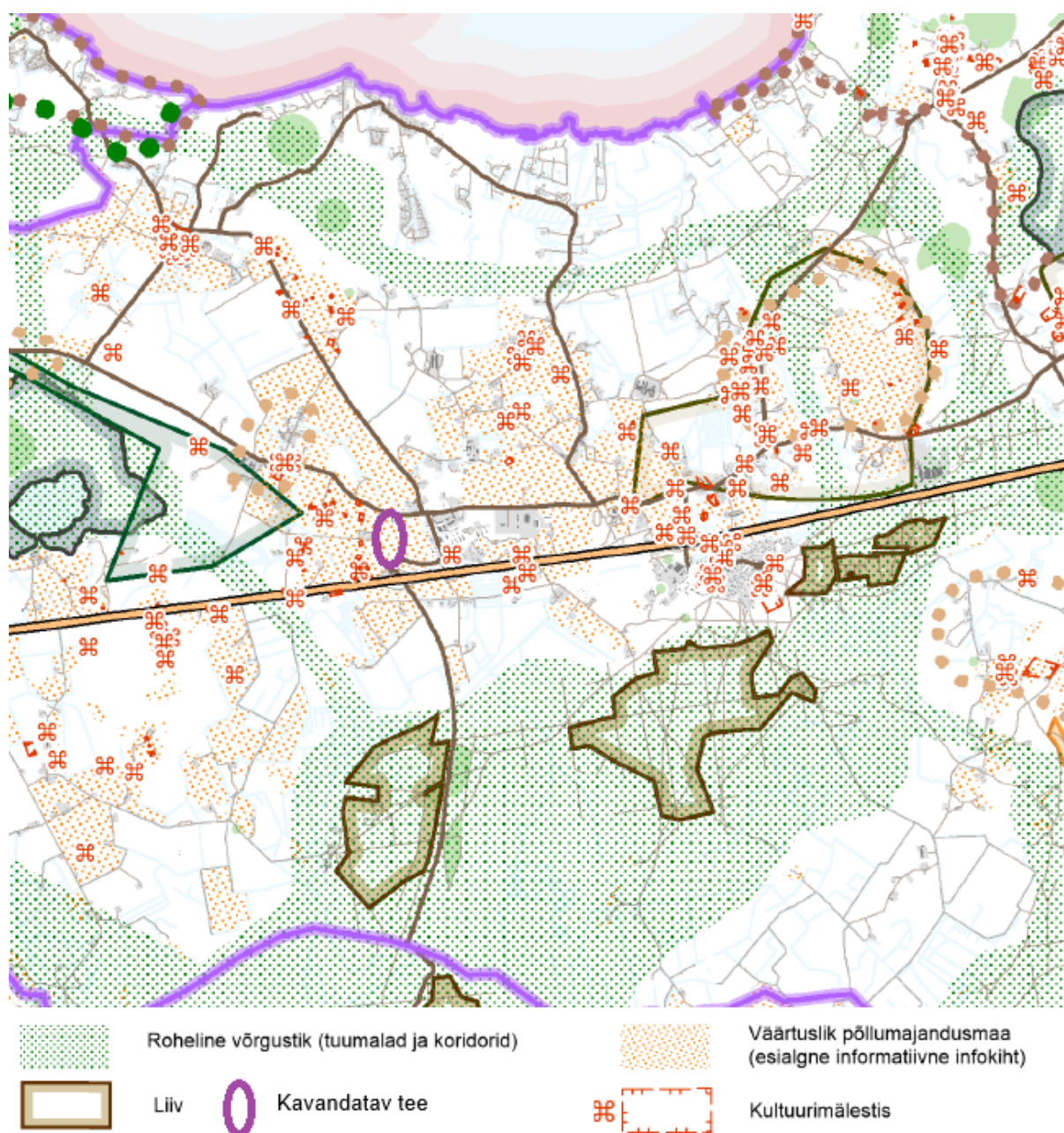


Joonis 2.3. Kavandatavale JJT-le vaade idast läände (Foto: Alkranel OÜ 11.12.2024)

Alljärgnevalt on esitatud ülevaade peamistest (arvestades mh tegevuse iseloomu) ja kõrgematest planeerimisdokumentidest ning arengudokumentidest paikkonna osas. Vastavale infole järgneb ka paikkonna muude asjakohaste aspektide kirjelduste osa.

2.1 Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähikonna praeguste ja planeeritavate tegevustega

Harju maakonnaplaneeringus 2030+ (2018) on määratud üldised maakonna arengu ruumilised põhimõtted. Maakonnaplaneering lähtub **Üleriigilisest planeeringust Eesti 2030+ (2012)**. Harju maakonnaplaneeringu 2030+ kohaselt kattub kavandatav tee väärtusliku põllumajandusmaaga (Maakonnaplaneeringuga on kavandatud üldised põhimõtted väärtuslike põllumajandusmaade (VPM) kasutamiseks ja säilitamiseks ning kajastatud esialgse informatiivse andmekihina väärtuslike põllumajandusmaade paiknemist Harju maakonnas), aga pole rohevõrgustikus (joonis 2.4).

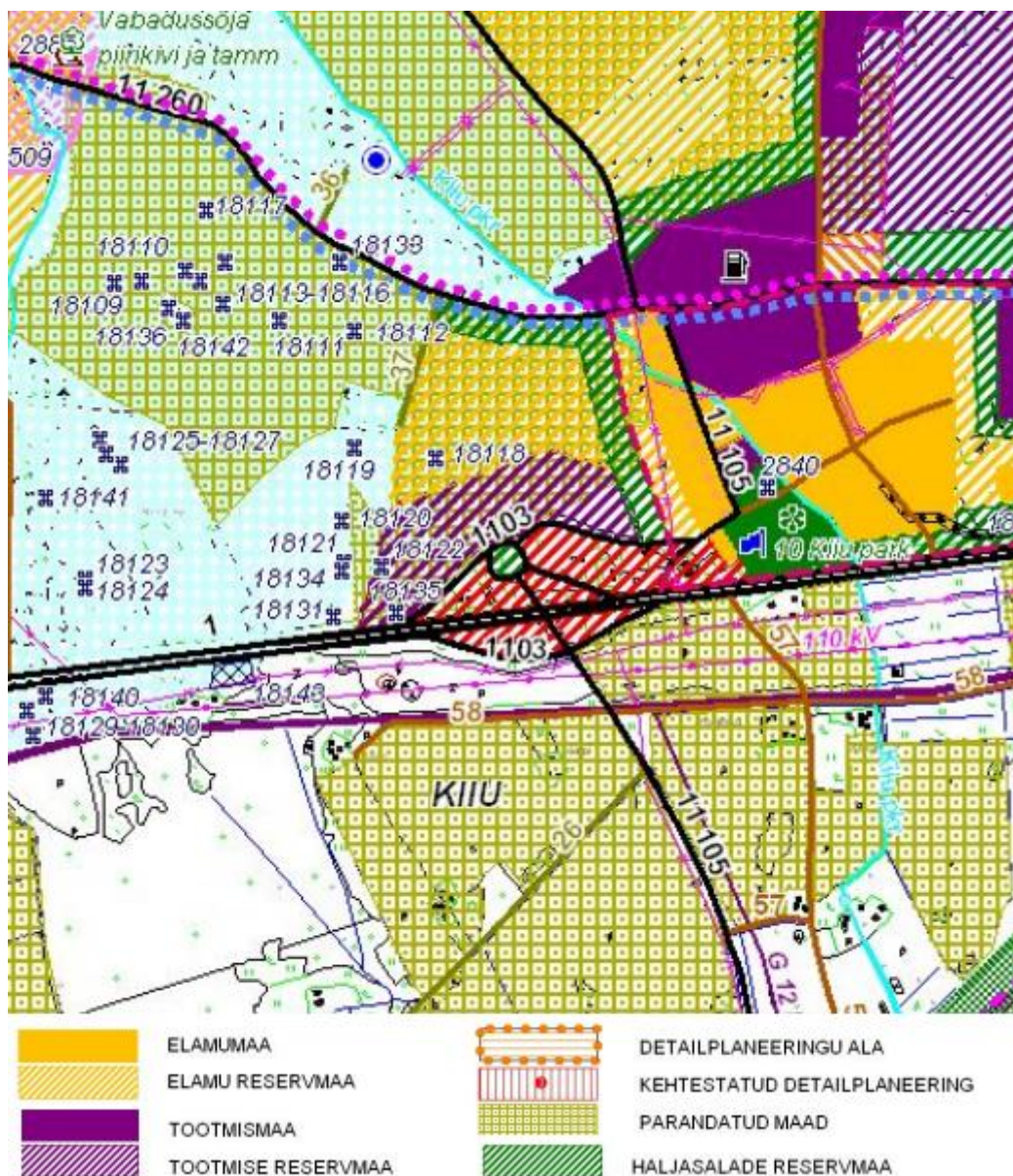


Joonis 2.4. Väljavõte Harju maakonnaplaneeringu kaardist ruumilised väärtused (2018)

Kuusalu vallas kehtivad hetkel vastavalt 2001. aastal kehtestatud **Kuusalu valla üldplaneering** ja 2000. aastal kehtestatud Loksa valla üldplaneering.

Kuusalu valla üldplaneeringu (2001) kohaselt saavutamaks parimat võimalikku otsust on kaalutletud elamuehituspiirkondade asutamiseks sobivate kohtade eeliseid ja puudusi. Nende optimaalse ja aktsepteeritava vahekorra puhul ongi ala elamuehituseks sobilikuna reserveeritud elamumaana, mis on kantud kollase kaldviirutusega üldplaneeringu kaardile (joonis 2.5). Reserveeritud ärimaad on kantud punase kaldviirutusega üldplaneeringu kaardile. Olemasolevatele tööstusettevõtetele laienemise võimaluste loomiseks ja uute rajamiseks on reserveeritud tootmismaad, mis on kantud lilla kaldviirutusega üldplaneeringu kaardile.

Kehtivas Kuusalu valla ÜPs pole antud projektis käsitletavat teelõiku konkreetselt eraldi välja toodud. Projektiga käsitletavale alale on aga kehtestatud kehtiva ÜP kohane Kiiu aleviku Lilleoru kinnistu detailplaneering (Kuusalu vallavolikogu 26. november 2014 otsus nr 50), kus on vastav teelõik kajastatud. Seega, kuivõrd Lilleoru detailplaneering on kehtiva ÜP kohane, siis on ka käesoleva projektiga kavandatav tegevus kehtivale ÜP-le vastav. Lilleoru DPd on käsitletud edaspidi ja näidatud joonisel 2.7.

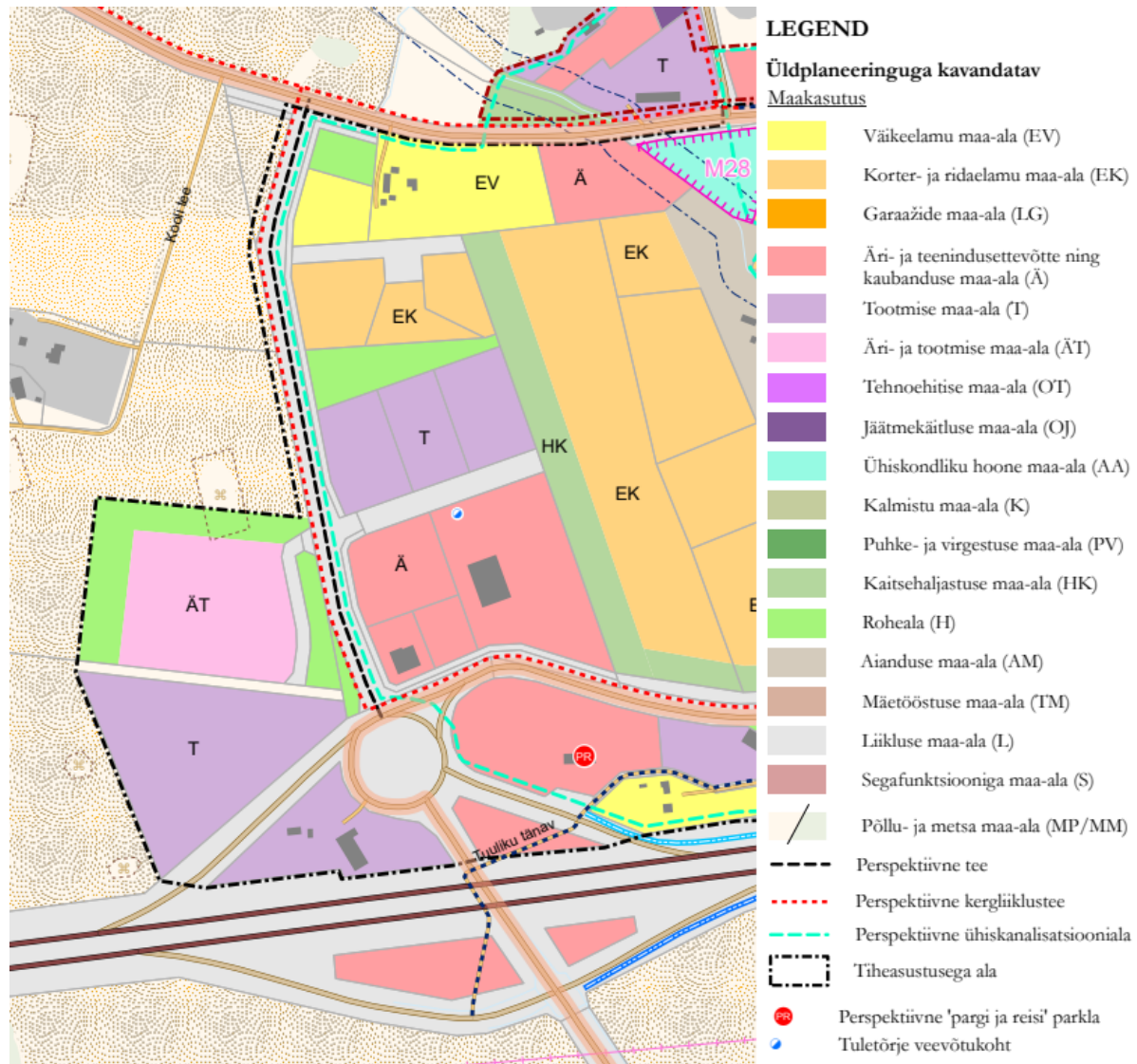


Joonis 2.5. Väljavõte Kuusalu valla üldplaneeringust (2001)

Kuusalu valla koostatava üldplaneeringu käigus viidi läbi uuring: “Liikluskorraldus, sellega kaasnevad sotsiaal-majanduslikud mõjud ja müra leevendamise meetmed põhimaanteel nr 1/E20 Tallinn-Narva Kuusalu valla territooriumil (30,7 - 63,6 km). (OÜ Reaalprojekt ja OÜ Hendrikson & Ko, 2020)“. Uuringus on toodud kavandatav sõidutee perspektiivse koguja- või juurdepääsuteena. Lisaks on dokumendis toodud: „Kiiu bussipeatused – asukoht optimaalne. Tallinna suuna bussipeatuse piirkonnas peaks kaaluma P+R parkla rajamist sõiduautodele ning mõlema bussipeatuse piirkonda jalgrataste hoiustamisvõimaluse rajamist (peatust teenindavad nii maakonna- kui ka kaugliinid). Kiiu sõlmest põhjasuunas rajada ühendustee mnt-ga 11260 Jõelähtme - Kemba“. Uuring on sisendiks Kuusalu valla üldplaneeringule.

Kuusalu valla koostatava üldplaneeringu (versioon 2021) algatas Kuusalu Vallavolikogu 17.06.2009 otsusega nr 49. Üldplaneeringu koostamise põhieesmärk on valla ruumilise arengu põhimõtete kujundamine ning selle alusel planeeringuala üldiste kasutus- ja ehitustingimuste ning maakasutuse juhtotstarvete määramine. Kavandatav tegevus ei asu väärtuslikul põllumajandusmaal, väärtuslikul maastikul ega rohevõrgustikus koostatava Kuusalu valla üldplaneeringu kohaselt.

Kiiu alevikus nähakse ette mitmekülgse uue maakasutuse (joonis 2.6) teket aleviku lääne- ja idasuunas ning äri- ja tootmisalasid põhjasuunas. Vajalikud uued teekoridorid on kantud maakasutuskardile (nende hulgas on ka kavandatav sõidutee). Jooniselt 2.6 nähtub, et perspektiivne kergliiklustee on kavandatud teisele poole sõiduteed, kui käesolevas projektlahenduses. Samas on koostatava ÜP seletuskirjas välja toodud, et jalg- ja jalgrattatee (kergliiklustee) täpne paiknemine ja ruumivajadus (nt kummal pool teed, täpne algus- ja lõpp-punkt, tee/tänav ületuskohad) ja liigitus määratakse täpsema planeeringu või projektiga. Kavandatav tegevus jääb tiheasustusega alale. Tiheasustusega alal rajatakse juurdepääsuks sidus ja naaberalade vajadusi arvestav tänavavõrk.



Joonis 2.6. Väljavõte Kuusalu valla koostatavast üldplaneeringust (aluskaardid seisuga 2016-2021)

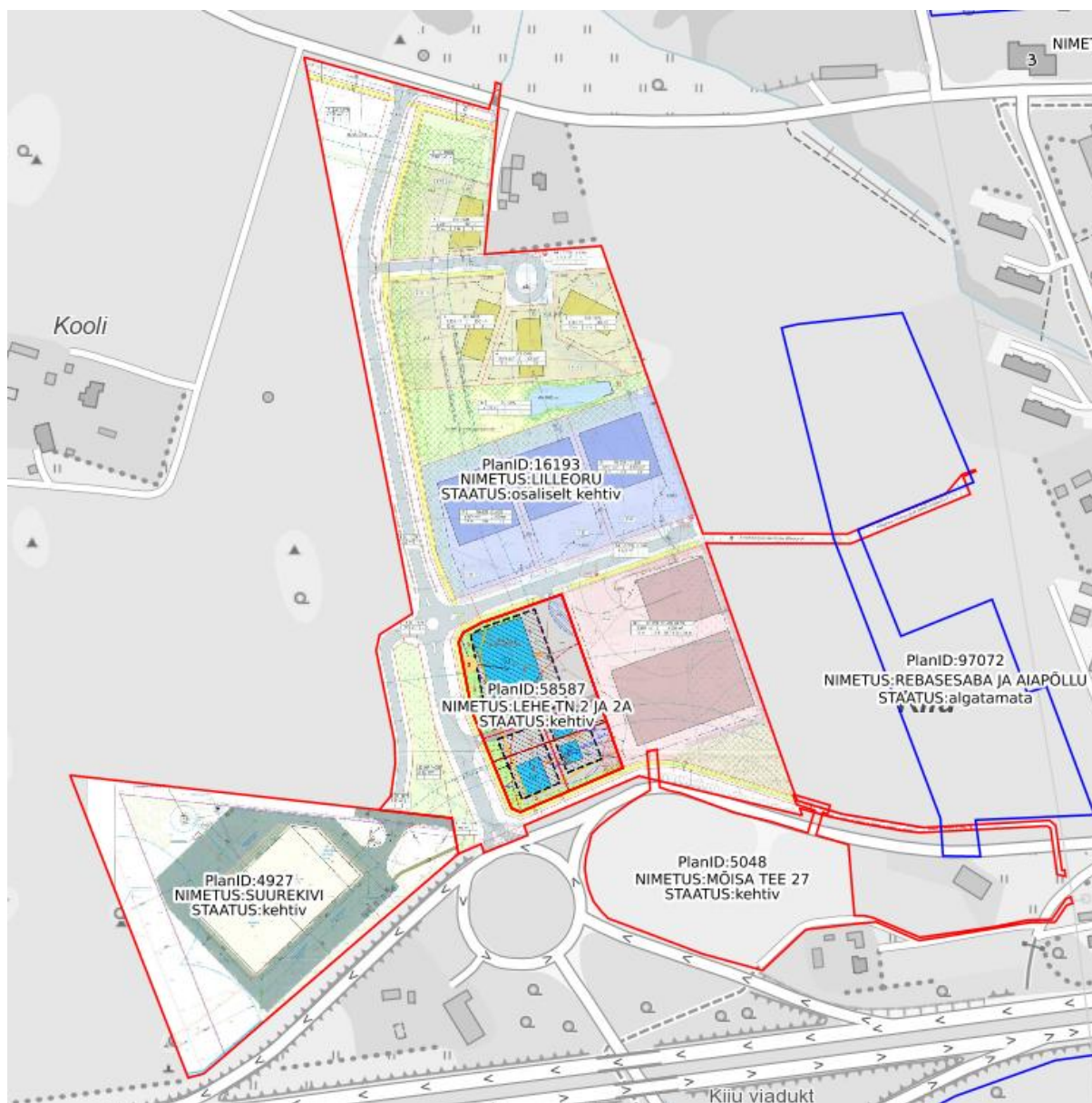
Kuusalu valla koostatavas üldplaneeringus on mõeldud keskkonnasõbralikumatele liikumisviisidele, selleks kavandatakse ja ehitatakse välja kergliiklusteed: keskuste siseselt, keskuste omavaheliseks sidumiseks ja olulisemate külastuspiirkondade vahel. Valla erinevate osade seostatuse parandamiseks tõstetakse teede kvaliteeti. Põhimaantee mahasõitude sulgemisel tagatakse läbimõeldud juurdepääsud olemasolevate ja uute kogujate kaudu. Olulisemates sõlmpunktides tagatakse ümberistumisvõimalused ja „parki-ja-reisi parklad“, samuti kavandatakse parklad olulisemate puhkekohtade teenindamiseks.

Liikluse maa-ala on tee, tänava või väljaku, raudtee, lennuvälja reisijate teenindamiseks kavandatud transpordihoone maa-ala. Lubatud on piirkonda teenindava tehnilise taristu rajamine. Kuusalu valla koostatava üldplaneering annab tingimused jalg- ja jalgrattateede kavandamiseks/rajamiseks.

Seotud planeeringud on käsitlust leidnud järgnevad asjakohased detailplaneeringud (DP; siinkohal esitatud olulisim tekstiline koondteave) (Maa-ametist lähtuv; joonis 2.7):

- „Mõisa tee 27 kinnistu detailplaneering“ (Planeeringu ID 5048) on kehtiv (kehtestamise kuupäev 20.04.2023), mille eesmärk on kinnistu jagamine kaheks ärimaa sihtotstarbega krundiks (suurustega 6300 m² ja 10000 m²) ning hoonestusalade ja ehitusõiguste määramine. Eesmärk on kaubandus- ja äripindade, bussioote ala, tankla ning sõida ja pargi ala rajamine (Raivo Tabri Arhitektuuribüroo OÜ);
- „Suurekivi kinnistu detailplaneering“ (Planeeringu ID 4927) on kehtiv (kehtestamise kuupäev 26.03.2008), mille eesmärk on kinnistu jagamine kaheks eraldi kinnistuks, maakasutuse sihtotstarbe muutmine ja ehitusõiguse määramine ning vajaliku infrastruktuuri planeerimine (DAGOpen OÜ, töö nr 07-30);
- „Lehe tn 2 ja 2a kinnistute detailplaneering“ (Planeeringu ID 58587) on kehtiv (kehtestamise kuupäev 30.08.2017), mille eesmärk on kinnistute jagamine, piiride muutmine ja ehitusõiguse seadmine (Projekteerimisbüroo Dialoog OÜ, töö nr. DP 17/517);
- „Lilleoru kinnistu detailplaneering“ (Planeeringu ID 16193) on osaliselt kehtiv (kehtestamise kuupäev 27.11.2014), mille eesmärk on kinnistu kruntimine, ehitusõiguse määramine, teede ja tehnovõrkude lahendamine. DP välispiirist on välja arvatud hiljem kehtestatud Lehe tn 2 ja 2a kinnistute DP osa ja Lehe tn 2 ja 2a kinnistute osas Lilleoru kinnistu DP enam ei kehti. Lilleoru kinnistu detailplaneering loob võimaluse välja ehitada Kiiu alevi loodus- ja elukeskkonda uue kaasaegse äri-, teenindus-, tootmis- ja elamukvartali (Raivo Tabri Arhitektuuribüroo OÜ). Ala tinglikult jaotatud kolmeks, millest I etapp on praeguseks realiseerunud. Kruntidele pos. 3; 4; 5 (uue tee põhjaosas teepoolsed elumumaad) ja 8 (puhkerajatiste maa) on kavandatud leevendusmeetmed (müravall). Käesoleva projektiga projekteeritakse Kiiu aleviku Lilleoru kinnistu detailplaneeringus kavandatud teedevõrgustik koos jalgratta- ja jalgteedega. See ühendatakse mõisapargis olemas oleva kergliiklusteega. Projektiga on kavandatud täiendav jalgratta- ja jalgteevõrgustik Kiiu liiklussõlme põhjapoolse ringristmiku piirkonnas, et ühendada Lilleoru detailplaneeringu alusel kavandatavad jalgratta- ja jalgteed olemasoleva võrgustikuga terviklikuks;
- „Rebasesaba ja Aiapõllu maaüksuste detailplaneering“ (PlanID 97072) on algatamata, mille eesmärk on olemasolev maatulundusmaa sihtotstarbega ja sihtotstarbega maa katastriüksused muuta elamu- ja transpordimaadeks kahekorruseliste korterelamute ehitamiseks (Optimal Projekt OÜ, töö nr 426).

Kokkuvõtvalt võib välja tuua, et käesolev projekt on kooskõlas kehtivate planeeringutega.



Joonis 2.7. Väljavõte Maa-ameti planeeringute kaardirakendustest (16.12.2024)

Kuusalu valla arengukava 2023 – 2028 (2024) arengukava ellu viimiseks on valdkondade kaupa seatud strateegilised eesmärgid. Arengukava koostamise ettepanekute perioodil saabunud tagasiside põhjal sai väita, et vallaelanike sooviks on kergliiklusteede võrgustiku laiendamine, mida vallavalitsus kavandab võimalusel teostada toetusmeetmete abil. Strateegilised eesmärgid lähtuvalt teedest ja tänavatest: „*Valla territoorium on hõlpsasti läbitav, olemasolev teedevõrk on tolmuvaba, turvaline ja hästi korrastatud. Kogu valla tänavavalgustus on säästlik ja kaasaegne.*“

Vastavalt Kuusalu valla jäätmekavale 2023-2028 (2023) on jäätmehoolduse üldiseks suunaks esmalt jäätmetekke vältimine, korduskasutus ja ringlussevõtmine, seejärel taaskasutamine (nt jäätmetest energia tootmine) ja viimasena ladestamine.

Kuusalu valla teede arengukava 2016-2025 (2016) kavandab Kuusalu valla sõiduteede, kergliiklusteede, parklate ja tänavavalgustuse ehitust, renoveerimist ning teehoidu. Arengukavas toodud tegevuste eesmärgiks on suurendada tolmuvaba teekatete osakaalu,

parendada kruusateede ja parklate seisukorda, tänavavalgustust, liiklusohutust ja rajada kergliiklusteid.

2.2. Tegevuspaiga lühikirjeldus paikkonna muude ja käesolevas kontekstis asjakohaste aspektide järgselt

Kiiu alevikus on aluspõhi Vao kihistu (Kesk-Ordoviitsiumi ladestiku Vao kihistu lubjakivi, detriitne lubjakivi, dolokivi (ehituslubjakivi); O2vā). Kõige ülemine pinnakatte kiht (v.a muld) on moreen (sorteerimata glatsiogeensed setted). Geoloogiat on avatud ka ptk-s 1.

Kiiu oja (VEE1083000), jääb ca 135 m kaugusele põhja-kirde suunda kavandatava tegevuse lähialast välja, mille pikkus on 6 km ja valgala pindala on 13,6 km² (Keskkonnaportaal, 2024). Lähialasse ulatub Kiiu oja kalda piiranguvöönd.

Põhjavesi on alal, Maa-ameti alusel (2024; kaart 1:50 000), kaitsmata (vt joonist 2.8).



Joonis 2.8. Põhjavee kaitstus kavandataval teelõigu (violetne joon) piirkonnas. Alus: Maa-amet, 2024

Viis lähimat puurkavu asuvad enam kui 100 m kaugusel ja need on (joonis 2.9): PRK0030835 (läänes; sügavus 19 m; põhjaveekogum (põhiline) Siluri-Ordoviitsiumi Harju põhjaveekogum (10§2019)), PRK0025893 (läänes; sügavus 32 m; põhjaveekogum (põhiline) Ordoviitsiumi-Kambriumi põhjaveekogum Lääne-Eesti vesikonnas (04§2019)), PRK0004872 (idas, põhjaveekogum (põhiline) Siluri-Ordoviitsiumi Harju põhjaveekogum (10§2019)), PRK0000905 (idas; sügavus 50 m; põhjaveekogum (põhiline) Ordoviitsiumi-Kambriumi põhjaveekogum Lääne-Eesti vesikonnas (04§2019)), PRK0005148 (idas; põhjaveekogum (põhiline) Ordoviitsiumi-Kambriumi põhjaveekogum Lääne-Eesti vesikonnas (04§2019)) (Keskkonnaportaal, 2024).

Maa-ameti andmetel (2024) suurõnnetuse ohuga ettevõtete ohualasid projektalale ei ulatu.

Kavandatavast sõidutees ca 15 m kaugusele läänesuunas jääb kinnismälestise kaitsevöönd (joonis 2.10), mida põhjustab arheoloogiamälestis „Kivikalme“ (kultuurimälestiste register nr. 18118). Nimetatust veel lääne poole (kogu kavandatava tee pikkuses, eemal) jäävad mitmed kivikalmed ja kultusekivid (Maa-amet, 2024).



Joonis 2.10. Kavandatavale teele lähim arheoloogiamälestis „Kivikalme“ (Foto: Alkranel OÜ 11.12.2024)

Kavandatava sõiduteele on lähim pärandkultuuri objekt ca 200 m kaugusel idasuunal olev „Koolikoht“, mis on hävinud, objektist pole maastikul jälgi säilinud. Kavandatava jalgratta- ja jalgteest on lähim pärandkultuuri objekt ca 130 m kaugusel kagus suunal olev „Kiiu vallamaja ja mõis“, mis on hästi või väga hästi säilinud (Maa-amet, 2024).

Kavandatav jalgratta- ja jalgteest ca 5 m kaugusel ida suunal on kaitsealune Kiiu mõisa park (KLO1200380), mille pindala on 5,3 ha.

Lähim märgala on kavandatavast sõidutest ca 2,4 km kaugusel läänesuunal Rummu raba.

Kavandatavast lähim Natura 2000 ala on loode suunas ca 5 km kaugusel Kaberla loodusala (EELIS kood RAH0000638; EE0010177), mille pindala on 52,6 ha (Keskkonnaportaali, 2024). Kaitse eesmärkideks on: I lisas nimetatud kaitstavad elupaigatüübid (Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korralduse nr 615-k „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“ muutmise) on kadastikud (5130), lood (alvarid – *6280) ja vanad loodumetsad (*9010). Teised Natura 2000 alad jäävad veelgi kaugemale.

EELIS (09.12.2024. a) põhjal jäävad kavandatava tegevuse alast ja lähialast välja vääriselupaigad ning kaitsealuste looma-, taime- ja seene- ning samblikuliikide leiukohad. Sammuti ei esine projektalal väärtuslikke kooslusi. Lähimad kaitstavad objektid on ca 1,6 km kaugusel vääriselupaik (VEP209912) ja metsise (*Tetrao urogallus*; KLO9101732) leiukoht (Völlaskatku; viimane kinnitatud vaatlus 23.04.2021).

Kavandatavast sõiduteest ca 175 m kaugusel idas on karuputke koloonia (HJR822), mille raskusaste on keskmine (2) ja seisund on tõrjutav ning toimub käsitsi mürgitamine (Maa-amet, 2024).

3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algamise vajalikkus 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 kas tegevuse elluviimisega kaasneb olulisi keskkonnaprobleeme ehk ebasoodsaid mõjusid (mh koosmõjus muude mõjualas toimuvate ja/või planeeritavate teiste tegevustega) ja vajadusel mõjude tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise täiendavaid võimalusi (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 tiheasustusalad), 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 alampeatükkide kaupa. Peatükkide sisustamisel on arvestatud mh ptk-s 1–2 toodud teavet. Peatükis 3.12 võetakse kokku tulemused ehk antakse suunised KMH algamise vajalikkuse või mittevajalikkuse osas.

3.1 Maa ja maakasutus

Harju maakonnas, Kuusalu vallas, Kiiu alevikus kavandatavat sõiduteed ning jalgratta- ja jalgteed ümbritsevad maatulundusmaa, elumumaa, tootmismaa, ärimaa ja üldkasutatava maa sihtotstarbega maaüksused. Kavandatav tegevus asub 11105 Kiiu-Soodla tee L1 (35301:001:1954), Kiiu-Soodla jalgte L3 (35301:001:0093), Kiiu-Soodla jalgte L4 (35301:001:1242), Eespõllu (35301:001:1037), 11105 Kiiu-Soodla tee L4 (35301:001:1997) ja 1 Tallinn-Narva tee T1 (35301:001:1998) kinnistutel, milledest enamik on juba transpordimaad. Seega maakasutuse muudatused on juba toimunud.

Kavandatava tegevuse ala oli juba 2001 a. Kuusalu valla üldplaneeringu kohaselt reserveeritud elumumaks ja tootmismaa. Loomulik on, et neile peaks ka ligipääs tekkima. Kuusalu valla koostatav üldplaneering (versioon 2021) kavandab piirkonda mitmekülgset arendust, kus on määratletud transpordimaa, mis suuremas osas langeb kokku kavandatava sõiduteega ning jalgratta- ja jalgteega (vt joonis 2.3). Projekti aluseks olev Lilleoru kinnistu detailplaneering

(Planeeringu ID 16193) on osaliselt kehtiv (kehtestamise kuupäev 27.11.2014) ning mille eesmärk on kinnistu kruntimine, ehitusõiguse määramine, teede ja tehnovõrkude lahendamine. DP välispiirist on välja arvatud hiljem kehtestatud Lehe tn 2 ja 2a kinnistute DP osa ja Lehe tn 2 ja 2a kinnistute osas Lilleoru kinnistu DP enam ei kehti (vt joonis 2.4).

Kavandatavale sõiduteele lähim hoonestatud elamumaa on Veere (35201:003:0485), mis asub ca 70 m kaugusel. Selle maaüksuse kasutamise häiring (ehitustööde käigus) on suurim. Samas võivad mõjutatud olla ka juba välja kujunenud tegevusega naaberalad. Ehitustööde ajal seatakse maakasutusele ajutisi piiranguid, mis on tööde teostamise ajal vältimatud nagu näiteks liikluskorralduslikud muudatused. Antud mõju on lühiajaline ning ajutine, seega võib pidada seda väheoluliseks.

Kokkuvõttes projekti (Landverk OÜ, 2024) sisu arvestades ei muudeta ümbruskonna maad ja maakasutust määral, mis võiks esile tuua olulisi negatiivseid (ebasoodsaid) mõjusid, sh kinnisvarale ja selle väärtusele, mis on maakasutusega seostatav. Pigem suurendab uue ligipääsu rajamine Lille ja Lehe tn kinnistutele ligipääsu. Projekti abil suureneb liiklusohutus ning liikumisvõimaluste mitmekesisus (aleviku keskusest eemale suunatud raskeveokid, tähelepanu pööratakse ka kergliikluse parendamisele). Seega ei esine vajadust täiendavate meetmete seadmiseks. Samuti puudub vajadus KMH algatamiseks.

3.2 Märgalad

Mõju märgaladele puudub, sest kavandatava tegevuse vahetus läheduses ei asu märgalasid.

3.3 Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad

Kavandatav tegevus paikneb enama kui 100 m kaugusel Kiiu ojast (VEE1083000). Teadaolevalt ei ulatu kavandatava tegevuse mõju kaldani. Projektlahenduste mahtude ja objektide asetuse tõttu ning ptk käsitletud valdkondade järgi puudub vajadus KMH algatamiseks.

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

Merekeskkonnaga tegevusel otsesed seosed puuduvad, lähtuvalt mh tegevuse asupaigast (meri on ca 5 km kaugusel). Veeressursi kui sellise kasutusloogikat (veevarud jms) ei muudeta. Piirkonnas on põhjavesi kaitsmata, seetõttu on tähtis pöörata tähelepanu ehitusaegse veereostuse ohu vältimisele. Ehitustööde perioodil tuleb tagada, et ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus on korraldatud selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad tuleb rajada puurkaevudest kaugemale kui 50 m (puurkaevud jäävad kaugemale kui 100 m kavandatavatest teedest). Tööde ajal kasutada nõuetele vastavaid/heas seisukorras masinaid. Puurkaevude sanitaar- või hooldusalade peale tegevustega (nt materjali ladustamine) teadaolevalt ei minda.

Teedelt ärajuhitav sademevesi sisaldab suures koguses heljumit ning vähem orgaanilisi ühendeid (naftaproduktid jm), raskmetalle, jäätõrjeaineid ja toiteaineid. Seejuures sõltub

sademevee koostis peamiselt liiklussagedusest. Sademevee saasteainete sisaldust mõjutab sademetele eelnenud kuivaperioodi pikkus. Mida suurem see on olnud, seda enam võib saasteaineid esineda. Enim suureneb saasteainete sisaldus sademevees kevad-talvisel perioodil lumesulamisvees naastrehvide ja jääsulatamisvahendite kasutamise tõttu (sisaldus võib ületada mitmeid kordi suviseid näitajaid).

2013. a järeldused peegeldavad mh Alkranel OÜ 2005. a aruande „Alternatiivsete sademevee äravoolu- ja kogumissüsteemide uurimistöö“ järeldusi. Mh nähtus sealt, et USA uuringutes tulenevalt on ca 9000 sõidukiga päevakoormusega maanteedelt nt heljuvaineid teelt koondatud veest fikseeritud vaid 19 mg/l (heljumisisaldus ei tohi > 40 mg/l (Keskkonnaministri 08.11.19. a. määrus nr 61)). Transpordiamet on mitmeid aastaid teostanud omaseiret suure liiklussagedusega maanteelõikude (liiklussagedusega nii alla kui üle 10000 sõiduki/ööp) lähedases pinnases, sademeveekraavides (maanteelõigud u 15000 sõiduk/ööp) kui ka sademevee settebasseinides esinevate saasteainete osas. Omaseire tulemused on kokkuvõtlikult esitatud mh Maves OÜ (2019) töös „Ekspert hinnang Maanteeameti sademevee väljalaskudele võttes aluseks omaseire andmed ja tellitud veeseire uuringud“. Maves OÜ (2019) alusel:

- perioodil 2016-2018 võetud kõikide pinnaseproovide tulemused vastasid pinnase piirarvule elamumaal. Enamike saasteainete sisaldused jäid ka vastavatest sihtarvudest madalamaks, üksikutel kordadel esines sihtarvu ületamisi Zn, Pb ja Cd korral. Eelneva alusel on maantee ümbruse pinnas valdavalt heas seisundis.
- perioodil 2013-2019 sademeveekraavide proovide tulemused näitasid, et aasta keskmisi sademevee saasteainete piirväärtusi maanteelt ärajuhitavas vees ei ületatud. Prioriteetsete ohtlike ainete aasta keskmisi piirväärtusi pinnavees ületasid üksikud proovid, suurima lubatud sisalduse ületamist ei esinenud. Näiteks tsiingi puhul esines aasta keskmise piirväärtuse (10 µg/l) ületamist üksikproovides 10% suurusjärgus, vase puhul üksikjuhtudel. 2018. a seire alusel ületas tsiingi keskmine sisaldus sademete vees 10 µg/l kümnes seirejaamas 18-st. Seega on suurem tsiingi sisaldus maantee läheduses tingitud ka sademete koormusest, sest tsink ei ole veel jõudnud keskkonnas neelduda. Naftasaaduste sisaldus pinnavees ja maanteelt ärajuhitavas sademevees viimastel aastatel probleemiks ei ole olnud.
- 2018. a maantee settebasseinide seire alusel vastas Kukuruse-Jõhvi sademeveesüsteemide, Kroodi ja Piritä sademeveesüsteemide ning Kurna, Kurna-Luige ja Luige sademeveesüsteemide vesi raskmetallide osas pinnaveekogude vee kvaliteedi aasta keskmistele piirväärtustele, va Kurna II settebassein, kus tsiingi sisaldus vees oli 15 µg/l (Eestis piirväärtus 10 µg/l; Soome uuringutes tsiingi ohutu sisaldus heitvees 52 µg/l). Heljumi ja naftasaaduste osas vastas sademeveesüsteemide vesi vastavatele heitveelaskude piirväärtustele.

Projektiga antakse põhimõtteline sademevete äravoolu lahendus. Lisaks võib ka välja tuua, et kokkuvõtvalt AS Maves 2013. aasta tööst, tuleb liikluskoormusega kaasneva keskkonnamiski vähendamiseks sademevett käidelda alates liiklussagedusest 30 000 autot ööpäevas ning (soovituslikult) sademevee käitlemise vajadust analüüsida alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas. Eesti maanteedelt ei juhitata saasteaineid suublasse koguses, mis võiks põhjustada veekogude saastatuse riski. Vaadeldava teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2024. aasta seisuga on prognoositud andmetel 969 autot. Arvestades eelnevat, pole sademevee (mitte)käitlemine käesoleva objekti puhul olulisi mõjueeldusi põhjustav.

Kavandatavast tegevusega on seotud kraav, mis suubub Kiiu oja ja antud kraaviga seoses asendatakse Jõelähtme – Kemba tee all olemasolev Ø200 betoonruup plastikust Ø1000 truubiga, truubi juures puhastatakse olemasolev kraav.

Ehitusaegsete mõjude vältimiseks on projektis ette nähtud järgmised meetmed:

- 1) Kraavide kaevamist tuleb alustada eesvoolu poolt.
- 2) Vältida truupide rajamise ja kraavide puhastamise käigus tekkiva sette edasikandumist jõgedesse ja eesvoolukraavidesse. Vajadusel rajada ajutised settepüüdmisekraanid.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel (suunamaks mh teadaolevate tegevuste efektiivsemat/ohutumast kulgemist) järgnevat:

- ehitustööde perioodil ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus korraldada selleks ette nähtud kõvakattega pindadel;
- ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad tuleb rajada puurkaevudest kaugemale kui 50 m;
- eesvoolukraaviga ühendus kaevata peale seda kui kraav on ülejäänud osas valmis kaevatud.

3.5 Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)

Kavandatav tegevus ei mõjuta mulla ja pinnasega seonduvaid aspekte ebasoodsalt ehk negatiivselt (tulenevalt ka taustinfost, vt ptk-st 1-2 ning ptk 3 antud järeldustest). Eelneva puhul on arvestatud ka teiste ja asjakohaste teemavaldkondade teavet, mida sisaldab käesoleva töö ptk 3.

Õhusaaste koormus võib omada ebasoodsat mõju inimeste heaolule ja tervisele, kui ületatakse piirväärtusi.

Liiklussageduse, sõidutee seisukorra ning mootorsõidukite ja nende tehniliste näitajatega on seotud sõidutee poolt avaldatav õhusaaste koormus. Liiklusest pärinevateks primaarseteks saasteaineteks on CO, NO_x ja PM₁₀ (ka PM_{2,5}, sest mootorist pärit heitmete põlemisosakesed jäävad diameetrit tavaliselt alla 2,5 µm). Liiklusest tingitud saasteainete levik olulistes kontsentratsioonides piirub reeglina tee-alaga ning selle vahetu ümbrusega ning eluhoonete asukohas piirväärtuse ületamist ette näha ei ole.

Liiklusega kaasneva õhusaaste hindamiseks võib vaadelda maanteede ääres tehtud välisõhu õhusaaste modelleerimise tulemusi. Alkranel OÜ teostas 2021. a õhusaaste hajuvusuuringu riigitee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva-Konuvere teelõigu eelprojektile. Nimetatud teelõigu liiklussagedused õhusaaste uuringus jäid vahemikku 10 000-13 000 sõidukit ööpäevas. Uuringus jõuti modelleerimise tulemusel järeldusele, et väljaspool teemaad ei esinenud ühegi saasteaine osas keskkonnaministri 27.12.2016 määrusega nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnormid ning õhukvaliteedi hindamiskiirid“ kehtestatud piirväärtuste ületamist. Seega lähtudes käesoleva eelhinnanguga hõlmatava uue tee oluliselt väiksemast liiklussagedusest, ei ole olulisi mõjusid õhukvaliteedile kavandatava tegevuse elluviimisel ette näha.

Lisaks mõjutab piirkonna õhukvaliteeti ehitusaegne ehitusmasinate liikumine (heitgaasid, tolm), kuid tegevus ei erine tavapärasest ehitustegevusest. Mõjud on lühiajalised ja lokaalsed.

Kavandatud tegevus ei mõjuta üldiselt õhu ja kliimaga (sh oht keskkonnale) seonduvaid aspekte ebasoodsalt ehk negatiivselt.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH algamisvajadus.

3.6 Maavarade kasutus

Ehitusprojekti ala ja selle lähiala asub teadaolevalt Tsitre fosforiidi maardlal (4 plokk; prognoosvaru).

Maapõueseaduse (MaaPS) §14 lõike 2 kohaselt võib ministri volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui:

1. kavandatud tegevus ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda;
2. halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus ei ole püsiva iseloomuga;
3. halvendab maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitse ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta.

MaaPS §23 lg (4) kohaselt eristatakse prognoosvaru maardlaga piirneval alal väljaspool tarbe- ja reservvaru kontuuri või piirkonnas, kus maavarailmingute esinemise põhjal võib eeldada uue maardla olemasolu. Prognoosvaru võimaldab hinnata maardla maavaravaru suurendamise või uue maardla kindlaks tegemise võimalust ning on aluseks maavara otsingu ja geoloogilise uuringu suunamisel. Prognoosvaru ei võeta arvele.

Seega võib järeldada, et prognoosvaru ei ole piirav uue maanteelõigu rajamisele, kuivõrd tegemist on avaliku huviga ehitisega, mis asub tiheasustusalal Kiiu alevikus.

Ehitustööde käigus kasutatakse looduslikke ressursse. Loodusvarasid kasutatakse vajalikul määral ning sellisel moel ja mahus, mis ei põhjusta olulist ebasoodsat mõju. Teadaolevalt ei kasutata maavarasid mahus, mis võiks lähipiirkonna või regiooni maavarade kasutamise võimalusi (nt muude objektide arendamisel) laiemalt mõjutada. Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid.

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

Kavandatud tegevus ei mõjuta ressursikasutuse (sh energiakasutuse), jääkide, heidete ning jäätmetekke aspekte oluliselt ebasoodsalt ehk negatiivselt. Tööde teostamisel kasutatavad seadmed vastavad standarditele ning nende energiakulu on optimaalne.

Jäätmetest tekivad tegevuse käigus peamiselt ehitusjäätmed ning pakendid, mille nõuetekohasel käitlemisel ei ole olulist mõju ette näha. Jäätmeid võib tekkida ka ehitusmasinate hoolduse ja remondi käigus, samuti kaasneb ehitustööliste tegevusega olmejäätmete teke.

Jäätmekäitlus ehitusobjektidel tuleb korraldada vastavalt kehtivale korrale. Eelnevat arvestades ei ole ette näha olulist ebasoodsat mõju ressurside säästliku kasutuse ja jäätmetekke osas.

Kavandatava tegevusega ei kaasne heidet vette, va arvatud sademevee juhtimine tee kasutusperioodil. Nagu ptk 3.4. kirjeldatud, ei ole Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 uue teelõigu liiklussagedus selline, kus oleks vajalik rakendada sademevee puhastust, kuna tee kasutusega ei kaasne märkimisväärset sademevee saastumist.

Liiklusohutuse suurendamine (ptk 1) aitab pigem pikas perspektiivis edendada positiivset ressursikasutust (mh minimeerides õnnetusi ja neist tulenevaid potentsiaalseid jäätmeid või uute autode kasutuselevõttu).

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu tuleb järgida projekti realiseerimisel (suunamaks mh teadaolevate tegevuste efektiivsemat/ohutumat kulgemist) järgnevat:

- tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Materjalid, mida tee (sh sildade) rekonstrueerimistööde käigus uuesti ei kasutata, tuleb ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004. a 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)

Maastikuilmele avaldatakse ajutist mõju ehitustegevuse käigus. Kavandatav tegevus, sõidutee ning jalgratta- ja jalgteede rajamine, ei mõjuta maastikku (sh pinnavorme) ebasoodsalt ehk negatiivselt, kuivõrd tegemist on sisuliselt Kiiu alevikus uue teelõigu arendamisega. Kokkuvõtvalt ei ole ette näha negatiivsete (ebasoodsate) mõjude avaldumist.

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

Kavandatav tegevus ei jää rohevõrgustikku, seda nii *Harju maakonnaplaneeringus 2030+*, kehtiva *Kuusalu valla üldplaneeringu* kui ka *Kuusalu valla koostatava üldplaneeringu* kohaselt.

Piirkonna karuputke koloonia jääb projektialast ca 175 m kaugusel itta. Arvestades kaugusega, pole ette näha, et tee ehitamise käigus oleks kolooniale mõju või koloonial mõju ehitusele või töötajatele. Kui pinnasetöödega mindaks karuputke koloonia alale, siis võik olla mõju karuputke levikule. Arvestades aga kaugust töösoonist, siis ei ole mõju ette näha.

Lähim Natura 2000 ala on loode suunas ca 5 km kaugusel. Kavandatavast jalgratta- ja jalgteest ca 5 m kaugusel ida suunal on kaitsealune Kiiu mõisa park (KLO1200380), mille pindala on 5,3 ha. Jalakäijate ja jalgrattateede tuleb pargini välja, aga pargi enda territooriumil töid ei teostata. Projektala lõppeb Kiiu mõisa pargist teisel pool olemasolevat teelal (ETAK id 1948025)

Järgmised lähimad looduskaitsealused objektid, vääriselupaik (VEP209912) ja metsise (KLO9101732) leiukoht asuvad ligikaudu 1,6 km kaugusel vaadeldavast asukohast. Võttes arvesse kavandatava tegevuse iseloomu ja mastaapi ning looduskaitsealuste objektide kaugust uuest teest, pole ebasoodsa ehk negatiivse mõju esinemist piirkonna looduskaitsealustele objektidele ette näha. Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid.

3.10 Elanikkond, 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

Kuigi kehtiv Kuusalu valla üldplaneeringu ei näe veel projekteeritavat teed ette, siis koostatavas Kuusalu valla üldplaneeringus on kavandatud sõidutee ning jalgratta- ja jalgteed planeeritud. Samuti on projekteeritavad teelõigud ette nähtud kehtestatud Lilleoru detailplaneeringuga.

Projekti väljaarendamise järgselt pareneb ligipääsetavus bussipeatustele, suurenevad jalgsi ja jalgrattaga liikumise võimalused, kuna luuakse eraldi liiklusruum kergliiklejatele. Samuti likvideeritakse jalgteel Kiiu liiklussõlme ja kergliiklejate ülekäigukoht viiakse ringristmikule lähemale. Projekti kohaselt on ringristmikult asula poole minev sõidurada viidud väiksema kalde alla, et sõidukid ei saaks seda suure kiirusega läbida, asula algusesse on projekteeritud künnis ning vaegnägijate sõidutee ületuse ohutumaks muutmiseks on projekteeritud taktiilsed hoiatusplaadid.

Pigem tõuseb inimeste heaolu läbi senisest suurema liiklusohutuse ning vähendatakse riske inimeste tervisele.

Kavandatavast sõidutees ca 15 m kaugusele läänesuunas jääb kinnismälestise kaitsevöönd, mida põhjustab arheoloogiamälestis „Kivikalme“ (kultuurimälestiste register nr. 18118). Kui materjalide ladustamisel ja tehnika parkimisel arvestada mälestise paiknemisega ja selle kaitsevööndisse ei minda, siis kavandatud tegevus ei ohusta nimetatud kultuurimälestisi ega kaugemal paiknevaid pärandkultuuri objekte.

Kaevetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi (sh nii puidust kui kivist hoonete jäänuste ja müüride) ilmsikstuleku võimalusega nii mälestisel, selle kaitsevööndis kui ka väljaspool mälestise ja selle kaitsevööndi ala. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile. Muinsuskaitseamet teeb seejärel kindlaks uuringute vajalikkuse.

Tänu jalg- ja jalgrattateed rajamisele paraneb ligipääs Kiiu vallamajale ja mõisale.

Inimeste heaolu ja tervist võivad mõjutada maanteega seotud müra, vibratsiooni ja õhukvaliteet. Õhukvaliteedi teemat on käsitletud ptk 3.5.

Välisõhus leviv müra on inimtegevusest põhjustatud ning välisõhus leviv soovimatu või kahjulik heli, mille tekitavad paiksed või liikuvad allikad (*atmosfääriõhu kaitse seadus* § 55 lg

2). Liiklusrüra normeermise aluseks on keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva rüra normtasemed ja rürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“, mille kohaselt rakendub vaadeldava lõigu puhul maanteele lähimate majapidamiste juures II kategooria ala (haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaaltoolekande-asutuste ning elamu maa-alad, rohealad) rüra piirväärtus päevasel ajal 60 dB (maanteepoolsel küljel 65 dB) ja öisel ajal 55 dB (maanteepoolsel küljel 60 dB). Kavandatavale sõiduteele lähim hoonestatud elamumaa on Veere (35201:003:0485), mis asub ca 70 m kaugusel.

Kavandatava tegevusega on seotud kahte liiki rüraallikaid. Esiteks ehitusperioodil kaasnev ehitusrüra, teiseks liiklusrüra, mille allikaid on kaks: mootor (heitgaaside väljalaskesüsteem) ja rataste veeremisel teepinnal tekkiv rehvirüra. Kumb on suurem, sõltub liiklusrühendi kiirusest ja teekatte materjalist. Mootorirüra kiirusest eriti ei sõltu, küll aga suureneb kiirusega rehvirüra. Sõiduautodel alates 50 km/h ja raskeveokitel alates 70 km/h on rehvirüra peamine (Alkranel OÜ, 2009). Uuel teel kavandatakse lubatud sõidukiiruseks 50 km/h.

Liiklusrüheduse prognoosi kohaselt on teelõigu (riigitee 11105) liiklusrühedus eeldatavalt 969 a/ööp 2024 a.; 1373 a/ööp 2026 a.; 2000 a/ööp 2046 a. (Liiklusrühing. ERC Konsultatsiooni OÜ, 2024).

Tuginedes sarnase liiklusrühedusega tööle: „Riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 46,845 asuva Pikasilla silla põhiprojekt. Rüra modelleerimine“ (Alkranel OÜ, 2024), saab käesoleva eelhindangu raames anda hinnangu rüra osas. Vastava töö käigus viidi läbi maanteeliikluse rüratasemete modelleerimine nii 2023. a (olemasolev olukord), 2027. a (ehitusjärgse) kui ka 2045. a (perspektiivse) liiklusrüheduse iseloomustamiseks. Rüratundlike alade kategooriate määramisel lähtuti Elva valla ja Tõrva valla üldplaneeringutest, kus Elva vallas asuvad elamud olid II rüra kategooria alal ning Tõrva vallas segafunktsiooniga ehk III rüra kategooria (keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71) alal. Maanteele lähimad eluhooned (Antsu, Emajõe, Põhtjärve, Männi (Elva vald) ning Miku (Tõrva vald) kinnistud) jäid maanteest u 25-35 m kaugusele. Rüra modelleerimiseks kasutatud olulisemate lähteandmete koondvaade:

- Liiklusrühedused (AKÖL/raskeliiklus %) - 1783/8 (2023. a), 2000/8 (2027), 2200/8 (2045);
- Liikumiskiirus sillal ja selle lähedasel lõigul - 70 km/h.

2024. a modelleerimise raames teostati eelnevalt nimetatud eluhoonete teepoolse küljeni leviva rürataseme arvutused, mis iseloomustavad hoonete maanteepoolsel küljel esinevaid suurimaid rüratasemeid erinevate töös käsitletud olukordade puhul. Eluhoonete teepoolse küljeni leviva rürataseme arvutused näitasid, et üheski modelleeritud olukorras ei ületata lubatud piirväärtuseid. Lähim eluhoone asus teest 25 m kaugusel ja suurim hinnatud rüratase eluhoone teepoolsel küljel oli 57 dB 2023 päeval, 58 dB päeval 2045 ja öösel 47 dB aastatel 2023, 2027 ja 2045. Seega rüra piirväärtuse ületamist päevasel ajal (60 dB, maanteepoolsel küljel 65 dB) ja öisel ajal (55 dB, maanteepoolsel küljel 60 dB) ei ole ette näha.

Kokkuvõtvalt ei ole põhjust eeldada ülenormatiivsete rüratasemete avaldumist riigitee 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 lõigu lähialal. Arvestatud on ka ptk 2.1 toodud teavet, et uue teega piirnevatele elamualadele on kavandatud rüravall. Seega olulise mõju eeldus liiklusrüra osas puudub.

Ehitusaeg võib esile kutsuda siiski lühiajalisi rürahäiringuid lähimate elamute juures, kui töid teostatakse õhtusel ja öisel ajal (19.00-7.00-ni). Keskkonnaministri 16.12.2016. a määrus nr 71 „Välisõhus leviva rüra normtasemed ja rürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise

meetodid“ lisa 1 alusel tuleb ehitismüra piirväärtusena rakenda ajaperioodil 21.00-7.00 ja vastavas piirkonnas (elamud, II mürakategooria/keskuse maa-alad, III mürakategooria) 45 dB(A)/50 dB(A) taset. Kehtivate nõuete täitmine on vägagi tõenäoline, kuid teatavaid ja lühiajalisi häiringuid ei saa täielikult välistada. Seega tuleb mürarikaste ehitustööde tegemist vältida õhtusel ja öisel ajal (19.00-7.00). Juhul kui ehitustööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil ja piirkonnas vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks perioodi 23.00-7.00. Eelnev suunis tuleneb ka keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 10, mille alusel tuleb keskkonnoahtu või olulist keskkonnahäiringut taluda, kui tegevus on vajalik ülekaaluka huvi tõttu, puudub mõistlik alternatiiv ja keskkonnoahtu või olulise keskkonnahäiringu vähendamiseks on võetud tarvitusele vajalikud meetmed.

Vibratsioon – soovimatu vibratsioon (mehhaniline võnkumine) võib põhjustada ehitiste, masinate jt tarindite kahjustusi, võimalik on ka purunemine, eriti resonantsi korral. Liiklusest tuleneva vibratsiooni suurust mõjutavad teede olukord (konarliku tee korral suurem vibratsioon), sõidukite kaal (telje koormus), sõidukite kiirus, sõiduki konstruktsioon (pidurite konstruktsioon jne), pinnase tüüp (vetruv pinnas annab vibratsiooni paremini edasi), pinnase kihilisus, aastaajad, hoonete konstruktsioon jne. Üldjuhul vibratsioon väheneb teest kaugenemisega (Hunaidi, 2000).

Liiklusest tingitud vibratsioonitasemed on harva piisavalt kõrged, et olla otseseks hoonete lagunemise põhjustajaks. Hoonetel on enamasti sees pinged, mis tulenevad aluspinnase erinevast liikumisest (vajumised, kerked), niiskusest ning temperatuurikõikumistest. Seetõttu võib liiklusest tingitud vibratsioon hooneid mõjutada seeläbi, et vibratsioon võib soodustada hoonete aluse pinnase liikumisi (vajumisi, kerkeid). Kokkuvõtvalt võib öelda, et on äärmiselt keeruline tekitada liikluse poolt sellist vibratsiooni, mis hooneid otseselt kahjustaks, kuid vibratsioon võib mõjutada hoonete kahjustamist kaudselt, olenevalt pinnase omadustest (Hunaidi, 2000).

Vibratsiooni piirtasemed on kehtestatud sotsiaalministri 17.05.2002. a määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“. Üldjuhul on kõige rangemad vibratsiooni normid hoonetele (vibratsioon, mis hooneid kahjustada võiks) üle 30 korra kõrgemad tasemest, mis on inimese poolt tajutav. Hooneid kahjustavat vibratsiooni tajutaks juba kui väga tugevat vibratsiooni (Hunaidi, 2000).

Arvestades eelnevaid asjaolusid ei ole ette näha negatiivseid (ebasoodsaid) mõjusid maanteele lähimate majapidamiste elanikele seoses maantee kasutamise aegse võimaliku vibratsiooniga.

Riiklik geodeetilise võrgu, tihendusvõrgu punkt „Kiiu“ (Kiiu liiklusringi servas) jääb kavandatavast jalgratta- ja jalgteest ca 35 m kaugusele ida suunas. Lähtuvalt keskkonnaministri 28.06.2013 määrusest nr 50 „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“, on ehitisele paigaldatud geodeetilise märgi kaitsevöönd 0,5 m ehitise pinnast horisontaalsuunas ning 3,2 m vertikaalsuunas (§ 17 lg 4). Seega jääb tihendusvõrgu punkt „Kiiu“ kaitsevööndi ulatust kavandatav tegevus välja.

Muid negatiivseid mõjusid esile kutsuvaid häiringuid (nt soojus, kiirus ja lõhn) käesoleva projektiga ette näha ei ole

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu järgida projekti realiseerimisel järgnevat (lisa tingimused käsitletud projekti elluviimisel):

- tööde käigus vältida ehitusmasinate ja materjalide sattumist arheoloogiamälestis „Kivikalme“ alale ja kaitsevööndisse;
- Kaevetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi (sh nii puidust kui kivist hoonete jäänuste ja müüride) ilmsikstuleku võimalusega nii mälestisel, selle kaitsevööndis kui ka väljaspool mälestise ja selle kaitsevööndi ala. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile;
- ehitustööde tegemist vältida öhtusel ja öisel ajal (19.00-7.00). Juhul kui ehitustööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil ja piirkonnas vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks perioodi 23.00-7.00 (impulssmüra 19.00 – 7.00, nt rammimine). Ehitusmüra piirväärtusena rakendada ajaperioodil 21.00-23.00 ja piirkonnas (elamud, II mürakategooria/keskuse maa-alad, III mürakategooria) 45 dB(A)/50 dB(A) taset.

3.11 Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid

Kavandatava tegevusega ei kaasne täiendavaid ohtlikke olukordi (suurõnnetusi/katastroofe) ega ka riigipiiriüleseid mõjusid. Tegevus ei lisa täiendavaid ohtusid tavapärasesse keskkonda, arvestades mh ka tegevuse mastaabiga. Pigem, läbi senisest suurema liiklusohutuse ja keskusest liikluse eemale suunamisega vähendatakse riske. Kokkuvõtvalt ei ole ette näha negatiivsete (ebasoodsate) mõjude avaldumist.

3.12 KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised

Eelhindamine on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk-s 3.1–3.11 esitatud infost, ei ole riigitee 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 uue lõigu projektiga olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada peatükkides 3.4, 3.7 ja 3.10 toodud meetmeid. Eraldi täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal vajalikuks.

Eeltoodu alusel asub eelhindangu teostanud meeskond seisukohale, et KMH algatamiseks vajadus puudub. Käesolev dokument on vastavas projekteerimismenetluses otsustajale (Transpordiamet) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks. Otsustaja saab otsustada ka dokumendi esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle, va juhtudel, kus õigusruum ei sätesta teisiti (nt looduskaitsealised aspektid (kui need on seatud), seondult liikide ja nende elupaikade soodsuse tagamisega).

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 võiks kaasata asjaomaste asutustena Keskkonnaameti ja Muinsuskaitseameti. Edasise otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.

Kokkuvõte

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks on Harju maakonnas, Kuusalu vallas, Kiiu alevikus, riigitee 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 uue lõigu projekt. Projekti eesmärk on uue lõigu kavandamine Kiiu liiklussõlme ringristmiku ja kõrvalmaantee 11260 Jõelähtme-Kemba vahele, et juhtida veokiliiklus Kiiu aleviku siseosast mööda. Projekti osaks on Lilleoru detailplaneeringus ettenähtud valgustatud jalgratta- ja jalgteede kavandamine olemasoleva Kiiu-Soodla tee ja uue projekteeritava teelõiguga külgnevalt. Projektiga on kavandatud täiendav jalgratta- ja jalgteevõrgustik Kiiu liiklussõlme põhjapoolse ringristmiku piirkonnas, et ühendada Lilleoru detailplaneeringu alusel kavandatavad jalgratta- ja jalgteed olemasoleva võrgustikuga terviklikuks

Eelhinnangu teostamisel kirjeldati hinnatava piirkonna olemasolevat olukorda, anti ülevaade kavandatavast tegevusest ning analüüsiti kaasuvaid võimalikke mõjusid ja nende olulisust vastavalt eelhinnangule sätestatud nõuetele. KeHJS § 61 sätestab eelhinnangus kajastatava teabe sisu, mille nõudeid on täpsustatud keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“ (aluseks KeHJS § 6¹ lg 5).

Kavandatava projektiga ei kaasne olulisi keskkonnamõjuga tegevusi, mis kahjustaks elustikku, üldist keskkonnaseisundit või loodusvarade taastumisvõimet.

Kavandatav tegevus ei jää rohevõrgustikku. Lähim Natura 2000 ala on ca 5 km kaugusel. Lähim looduskaitsealune objekt on Kiiu mõisa park (KLO1200380), kuid pargi territooriumil töid ei teostata. Teised looduskaitsealised väärtused jäävad enam kui 1,5 km kaugusele. Seega ei ole põhjust eeldada olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju looduskaitsest lähtuvalt.

Kavandatavast sõidutees ca 60-70 m kaugusele läänesuunas jääb arheoloogiamälestis „Kivikalme“ (kultuurimälestiste register nr. 18118). Kui järgida peatükis 3.10 toodud meetmeid, siis pole ette näha negatiivsete (ebasoodsate) mõjude avaldumist.

Tegevusega ei kaasne vibratsiooni, kiirguse, valguse ega soojuste reostust, ega mõju maakasutusele, märgaladele või maavaradele. Piiriülene mõju puudub.

Tegevusega ei kaasne olulist pinna- ja põhjavee või pinnase mõjusid, õhukvaliteedi muutusi, müra või mõjusid inimeste tervisele või heaolule, mis tooksid kaasa olulisi keskkonnamõjusid. Oluline ebasoodne mõju õnnetuste riskide suurenemise osas puudub. Jäätmete nõuetekohasel käitlemisel puudub jäätmetekkel oluline keskkonnamõju.

Järgnevalt on toodud eelhinnangus antud suunised ja meetmed teadaolevate tegevuste efektiivsemaks/ohutumaks kulgemiseks:

- ehitustööde perioodil ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus korraldada selleks ette nähtud kõvakattega pindadel;
- ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad tuleb rajada puurkaevudest kaugemale kui 50 m;
- eesvoolukraaviga ühendus kaevata peale seda, kui kraav on ülejäänud osas valmis kaevatud;
- tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Materjalid, mida tee (sh sildade) rekonstrueerimistööde käigus uuesti

ei kasutata, tuleb ehitusalalt ära transportida esimesel võimalusel ning käidelda vastavalt jäätmeseaduses kirjeldatud viisil. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004. a 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;

- tööde käigus vältida ehitusmasinate ja materjalide sattumist arheoloogiamälestis „Kivikalme“ alale ja kaitsevööndisse;
- Kaevetöödel tuleb arvestada arheoloogiliste leidude ja arheoloogilise kultuurikihi (sh nii puidust kui kivist hoonete jäänuste ja müüride) ilmsikstuleku võimalusega nii mälestisel, selle kaitsevööndis kui ka väljaspool mälestise ja selle kaitsevööndi ala. Muinsuskaitseadusest tulenevalt (§ 31 lg 1, § 60) on leidja sellisel juhul kohustatud tööd katkestama, jätma leiu leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile;
- ehitustööde tegemist vältida öhtusel ja öisel ajal (19.00-7.00). Juhul kui ehitustööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil ja piirkonnas vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks perioodi 23.00-7.00 (impulssmüra 19.00 – 7.00, nt rammimine). Ehitusmüra piirväärtusena rakenda ajaperioodil 21.00-23.00 ja piirkonnas (elamud, II mürakategooria/keskuse maa-alad, III mürakategooria) 45 dB(A)/50 dB(A) taset.

Eeltoodu alusel asub eelhinnangu koostaja seisukohale, et ei ole vajadust KMH algatamiseks. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Transpordiametile) töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks.

Kasutatud materjalid

Esitatud olulisim materjalide loetelu (arvestades ka varasemas dokumendis esitatud ehk juba teostatud viitamisi nt õigusaktidele jms, mida siinkohal tingimata ei dubleerita):

- EELIS (Eesti looduse infosüsteem), Keskkonnaagentuur. Andmed 09.12.2024 seisuga
- Eksperthinnang Maanteameti sademevee väljalaskudele võttes aluseks omaseire andmed ja tellitud veeseire uuringud. OÜ Maves, 2019
- Harju maakonnaplaneering 2030+. OÜ Hendrikson & Ko, 2018
- Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus, 2024
- Keskkonnaportaal. Keskkonnaagentuur, 2024 (vaadatud 06.12.2024 ja 09.12.2024)
- Kuusalu valla arengukava 2023 – 2028. 2024
- Kuusalu valla kodulehekülg, <https://www.kuusalu.ee/uldinfo> viimati alla laetud 26.11.2024
- Kuusalu valla teede arengukava 2016-2025. 2016
- Kuusalu valla üldplaneering. AS ENTEC ja Kuusalu vald, 2001
- Kuusalu valla üldplaneering. Planeeringu eskiis. OÜ Hendrikson & Ko, 2021
- Liikluskorraldus, sellega kaasnevad sotsiaal-majanduslikud mõjud ja müra leevendamise meetmed põhimaanteel nr 1/E20 Tallinn-Narva Kuusalu valla territooriumil (30,7 - 63,6 km). OÜ Reaalprojekt ja OÜ Hendrikson & Ko, 2020
- Liiklusuuringu (Riigitee 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 uue lõigu põhiprojekti koostamine). ERC Konsultatsiooni OÜ, 2024
- Lilleoru kinnistu detailplaneering. Raivo Tabri Arhitektuuribüroo OÜ, 2013
- Maa-ameti geoportaal. (november ja detsember 2024 seisuga). <https://geoportaal.maaamet.ee/>
- Pinnase radooniriski kaart. Eesti Geoloogiateenistus, 2023
- Riigitee 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 uue lõigu projekt. Katendi arvutuse aruanne. Landverk OÜ, 2024
- Riigitee 11105 Kiiu-Soodla km 0,0-0,6 uue lõigu projekt. (T2409) Landverk OÜ, 2024
- Riigitee nr 52 Viljandi-Rõngu km 46,845 asuva Pikasilla silla põhiprojekt. Müra modelleerimine. Alkranel OÜ, 2024
- Tartu põhjapoolse ümbersõidu eelprojektiga kavandavate tegevuste keskkonnamõju hindamine. Kobras AS, 2009
- Tartu valla Raadi alevi Meruski maaüksuse ja lähiala detailplaneeringu (eskiis) liikluse müra modelleerimine. Alkranel OÜ, 2024
- Traffic Vibrations in Buildings. O. Hunaidi, 2000