

Töö nr: 25005325 | 16.02.2026

Riigitee 11115 Kurna-Tuhala tee km 4,48 jalgratta- ja jalgtee tunneli projekti

Keskkonnamõju eelhindang

Tallinn–Tartu 2026

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

Sisukord

1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	6
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU	10
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele.....	10
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele	11
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	11
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	12
4.5. Mõra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus	12
4.6. Jäätmekäitlus	13
4.7. Avariilukorrad	13
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED	14
LISA. FOTOD PROJEKTIALALT	15

1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnavalade konsultatsioon riigitee 11115 Kurna-Tuhala tee km 4,48 jalgratta- ja jalgteetunneli projektile. Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Rae vallas Kurna külas (joonis 1).

Käesolev töö on koostatud OÜ Hendrikson & Ko poolt keskkonnaekspert Jaak Järvekülg juhtimisel. Töös käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt ebasoodat mõju omavaid keskkonnamõjusid ning antakse soovitus keskkonnamõju hindamise (edaspidi ka KMH) algatamise või algatamata jätmise ja ebasoodsate mõjude vältimise osas. Käesolevat aruannet on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina KMH algatamise vajalikkuse hindamisel.

Töö koostamisel on lähtutud projekti tehnilisest kirjeldusest ning projekti seletuskirjast ja joonistest seisuga november 2025. Projektiala külastuse viis läbi Kristiina Tiits (OÜ Hendrikson & Ko) 19.11.2025 (fotod projektialalt on lisatud aruande lisas).



Joonis 1 Kavandatava tegevuse asukoht. *Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2026*

2. Taust ja seadusandlikud aspektid

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

§ 3. Keskkonnamõju hindamise kohustuslikkus

Keskkonnamõju hinnatakse, kui:

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

§ 2¹ Keskkonnamõju

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

§ 2² Oluline keskkonnamõju

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

§ 6. Olulise keskkonnamõjuga tegevus

(1) Olulise keskkonnamõjuga tegevus on:

- 13) kiirtee, 2100 meetri pikkuse või pikema peamaandumisrajaga lennuvälja, üle kümne kilomeetri pikkuse nelja sõidurajaga tee püstitamine või ühe või kahe sõidurajaga tee ehitamine vähemalt nelja sõidurajaga teeks;*
- (2) Kui kavandatav tegevus ei kuulu käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatute hulka, peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas järgmiste valdkondade tegevusel on oluline keskkonnamõju:*
 - 10) infrastruktuuri ehitamine või kasutamine.*

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

Vastavalt määrusele nr 224:

§ 13. Infrastruktuuri ehitamine

Keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust tuleb kaaluda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluvate järgmiste tegevuste korral:

- 8) tee rajamine või laiendamine, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöörduradade, tagasipöördede kohtade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul.*

Kavandatavad tööd ei kuulu KeHJS § 6 lõikes 1 nimetatud tegevuste hulka, mille puhul tuleks algatada KMH. Kavandatavad tööd kuuluvad KeHJS § 6 lõike 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine)

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/108072025058>

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

ning määruse nr 224 § 13 p 8 (uue jalgratta- ja jalgteetunneli rajamine) hulka. Lähtuvalt eeltoodust peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõige 2, st KMH vajadus sõltub eelhindangu tulemusest.

Vastavalt KeHJS:

§ 6¹. Eelhindang

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

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

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

3) tegevusega eeldatavalt oluliselt mõjutatavate keskkonnamelementide kirjeldus;

4) olemasolev teave tegevusega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju kohta, arvestades eeldatavalt tekkivaid jääke ja heiteid ning jäätmeteket, kui see on asjakohane, ning loodusvarade, eelkõige mulla, maa, maavarade ja vee kasutamist ning mõju looduslikule mitmekesisusele;

5) muu asjakohane teave, lähtudes käesoleva paragrahvi lõike 5 alusel kehtestatud nõuetest;

6) soovi korral teave kavandatava tegevuse erisuste või võetavate keskkonnameetmete kohta, millega kavandatakse vältida või ennetada muidu ilmnedavat olulist ebasoodsat keskkonnamõju.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud teabe koostamisel peab arendaja arvestama varasemate asjakohaste hindamiste tulemustega.

(3) Otsustaja annab käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu arendaja esitatud ja muu asjakohase teabe alusel ning lähtudes kavandatavast tegevusest, selle asukohast ning eeldatavast keskkonnamõjust.

(5) Käesoleva seaduse § 6 lõigetes 2 ja 2¹ nimetatud eelhindangu sisu täpsustatud nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega nr 31.³

§ 11. Keskkonnamõju hindamise algatamine ja algatamata jätmine

(2²) Enne käesoleva seaduse § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse ja lõikes 2¹ viidatud tegevuse keskkonnamõju hindamise vajalikkuse üle otsustamist peab otsustaja küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhindangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

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

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

3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Käesolev projekt on koostatud Astlanda Ehitus OÜ tellimusel. Projekti koostamise eesmärgiks on endisele Põllumehe kinnistule (projekti koostamise hetkeks väiksemataks kinnistuteks jagatud) kavandatava äri- ja tootmispargi ning teisel pool kõrvalmaanteed 11115 Kurna-Tuhala tee (ja 1122 Kurna ring) asuva IKEA kaupluse ja Kurna Pargi omavaheline ühendamine ning kergliiklejatele läbipääsu tagamine. Käesoleva projekti koosseisus lahendatakse kavandatava jalgratta- ja jalgteetunneli ning riigitee riste raudbetoonist kaldseintega raamtunneliga.

Kavandatav tegevus on kujutatud joonisel 3.

Projektilahendus

Riigitee 11115 ja 1122

Projekti eesmärgiks ei muudeta riigiteede plaanilahendust, vertikaalplaneeringut ega üldiseid toimimise loogikaid olulisel määral. Projekti üheks eesmärgiks on tunnel olemasolevasse olukorda integreerida riigiteedel olulisi muudatusi tegemata. Seetõttu on tunneli rajamise järgselt ettenähtud taastada ehitustöödele eelnenud olukord, sh nõlvused, teekatemärgistus ning ehitustöödele ettejäädavad või ehitustööde käigus rikutud elemendid (liikluskorraldusvahendid, TV mastid jms).

Plaanilahendus

Projekti eesmärgiks ei muudeta teede horisontaalgeomeetriat ega sõiduradade arvu ning ristlõike elementide paiknemist. Välja arvatud tunneli servaprussi ning raudbetoonist keskeraldusriba (asendab sillutiskivi) lisandumine ca 4,5 meetri pikkusel lõigul.

Vertikaalplaneerimine

Projekti eesmärgiks ei muudeta riigiteede vertikaalgeomeetriat olulisel määral. Katendite taastamise ulatuses on ettenähtud anda teele ühtlane pikikalle. Kuivõrd projektilahendus näeb ette olemasolevate katetega kokkuvuimist, võib ilmneda vajadus töömaal vähesel määral vertikaalplaneeringut vastavalt reaalsele olemasolevale olukorrale kohendada, et teostada sujuvad katete kokkuvuimised.

Taastatava muldkeha ning olemasoleva muldkeha nõlvad viia nii omavahel kui ka olemasoleva maapinnaga sujuvalt kokku.

Jalgratta- ja jalgteet

Kahe tootmis- ning äripargi (Põllumehe ja IKEA, Kurna Park) ühendamiseks on risti riigiteega 11115 Kurna-Tuhala (ja 1122) projekteeritud uus jalgratta- ja jalgteet (JJT). Piketaaži alguseks on projekteerija määranud Põllumehe kinnistu poolse otsa.

Täiendavalt on IKEA Estonia soovil lahendatud ühendus (alates olemasolevast pinnasteest) projekteeritud JJT ja IKEA kaupluse parkla vahel. Käesoleva projekti mahtu kuulub asfaltbetoonkattega JJT rajamine kuni IKEA parklat ümbritseva äärekivini. Projektilahenduse koostamisel on arvestatud, et äärekivid viiakse kõrgusele $h=2$ cm. Äärekivide madaldamine ning parkla liikluskorralduse muutmine ei kuulu käesoleva projekti mahtu.

Plaanilahendus

Projekteeritud jalgratta- ja jalgteet plaanilahenduse kujundamisel on lähtutud K-Projekt AS poolt koostatud detailplaneeringust „Kurna küla Põllumehe kinnistu ja lähiala detailplaneeringud (DP1085)“, töö nr 19120.

Riigiteega ristuv ning IKEA Estonia soovil rajatav JJT on projektis käsitletud erinevate lõikudena. Riigiteega ristuv JJT – LÕIK 1. JJT pikendus IKEA parklani – LÕIK 2

Kavandatav JJT (LÕIK 1) on valdavalt sirge (1 plaanikõverik) ning 3,0 m lai. Tunnelis on asfaltbetoonkatte laius 4,0 m. Täiendavalt on tunnelis katte serva projekteeritud betoonäärekivid, $h=5$ cm. Äärekivi välimise serva ning tunneli seina vahelisele alale on ettenähtud paigaldada munakivisillutis.

Projekteeritud JJT LÕIK 2 on sirge, plaanikõverikke projekteeritud ei ole. JJT laiuks 3,0 m ning töömahtude piiriks on IKEA kaupluse parklat ümbritseva äärekivi välimine serv. Täiendavalt on antud lõigu rajamise käigus ettenähtud olemasolevad multšialad, üksikud suuremad kivid ja killustikust peenar asendada haljastusega.

Mõlema lõigu rajamisel ning kokkuviimisel pinnasteega, on ettenähtud olemasoleva pinnastee taastamine ehitustöödele eelnenud kujul. Vajadusel teha koostööd IKEA Estonia esindajatega, et selgitada välja täpsed tööde mahud ning taastamise ulatus.

Vertikaalplaneerimine

Vertikaalplaneeringu koostamisel on lähtutud riigitee, IKEA parkla ja pinnastee ning ümbritseva maapinna kõrgustest ning Transpordiameti tehnilistes tingimustes kajastatud minimaalsest kõrgusgabariidist – 3,0 m. Samuti on lahenduse kujundamisel olulist rolli mänginud olemasolevate kraavide ning SK-rajatiste kõrgused ja paiknemine.

Projekteeritud lahendus näeb ette LÕIGUL 1 sademevee suunamise põik- ning pikikallete abil projekteeritud restkaevudesse. Tee on projekteeritud süvendisse. LÕIGUL 2 suunatakse sademevesi põik- ja pikikallete abil IKEA parklas paiknevatesse restkaevudesse, vähesel määral ka teed ümbritsevale haljasalale.

Kraavid

Projekteeritud tunneli betoonkeha paiknemise tõttu on ettenähtud riigitee 11115 mulde alumises servas paikneva SK-toru likvideerimine ning asendamine kraaviga. Projekteeritud kraav saab alguse riigitee 11115 PK 44+56 ning eemaldub seejärel riigiteest, et võimaldada kõrguslikult truubi paigaldamine projekteeritud JJT alla. Peale ristet JJT-ga läheneb kraav taas riigiteele, et hõlbustada hooldustööde teostamist. Alates ca PK 1+25 (kraavi piketaaz) eemaldub projekteeritud kraav taas riigiteest ning järgib kuni töömahupiirini olemasoleva kraavi trajektoori.

Truup

Projekteeritud JJT (LÕIK 1) PK 0+06 on projekteeritud plastiktruup.

Truup ja truubipäised tuleb ehitada vastavalt Transpordiameti tüüpjoonisele, ühtlasi järgida kasutatavate materjalide valmistajatehase poolt kindlaks määratud paigaldusnõudeid ja ettekirjutusi.

Päised kindlustada - kindlustuse munakivid Ø15-20 cm tuleb paigaldada NGS 2 profiili geotekstiilile, vahed täita kuivbetooniga.

Truubi alus rajada killustikust, mis tuleb paigaldada NGS 4 profiili geotekstiili sisse.

Sademevesi

Riigitee sademeveelahendus näeb ette, et katetelt korjatakse sademevesi restkaevude abil kokku ning suunatakse riigitee muldes olevasse sademeveetorustikku. Tunneli asukohas paikneb sademevee peatrass ühendustee 1122 paremas servas. Kogutud sademevesi liigub mööda eelnimetatud trassi (alates tunneli teljest ca 72 m) piki riigiteed põhja suunas ning läbib seejärel riigiteed, misjärel jõuab avatud kraavi. Lõunasuunalise languga kraav kulgeb kuni projekteeritud tunnelini, misjärel on sademevesi suunatud sademeveetorusse. Ligikaudu riigitee 11115 PK 45+66 liigub vesi uuesti mööda avatud kraavi, läbib truupi (Ø500) ning liigub piki ühendusteed 1123, kuni ristub sellega, ning hakkab piki riigiteed 11 liikuma ida suunas Kurna Pargi taga paiknevatesse settetiikidesse.

Haljastus

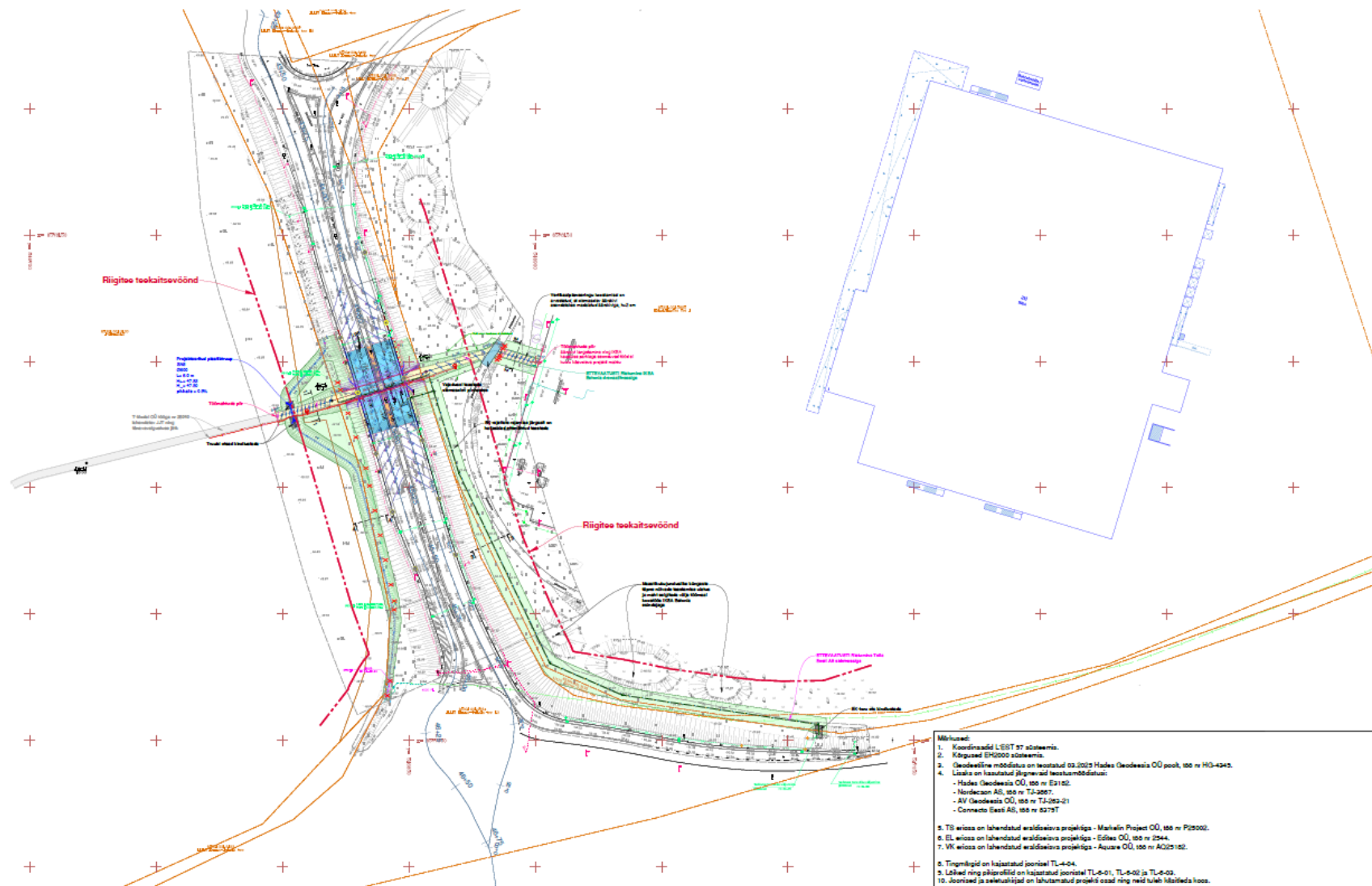
Projektiga on ettenähtud haljastada asendiplaanil kajastatud alad klass II murukülviga. Seemne külvamistihedus peab olema 15 – 20 g/m² (nõlvadel 20-25 g/m²). Kasutatav muruseeme peab olema kvaliteetne. Haljasalad rajada minimaalselt 10 cm paksusele kasvualusele. Kasvualuse rajamiseks võib kasutada eelnevalt kooritud kasvupinnast, millest on kivid välja sõelutud ja see vastab kasvualusele esitatud nõuetele. Kasvualus peab olema taimekasvuks sobiv ega tohi sisaldada ohtlikke aineid üle piirmäära. Kasvumuld ei tohi sisaldada prahti, kive ega umbrohte.

Projekteeritud haljastus tuleb kokku viia olemasoleva haljastusega. Kõik ehituse käigus rikutud haljasalad ja üksikpuud tuleb taastada.

Kavandatava tegevuse potentsiaalseteks tagajärgedeks on heide pinnasesse, õhku ja vette. Paratamatult tekib ja ehitustegevuse käigus jäätmeid. Samuti kaasneb ehitusega müra, vibratsiooni ja lõhna levimine lähipiirkondade aladele. Olulise soojuse või kiirguse tekkimist ette näha ei ole.

Kavandatava tegevuse elluviimisel kasutatakse loodusvarasid (nt liiv, kruus). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, mille avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub.

Iga ehitustegevusega kaasneb ka energiakulu. Antud juhul on tegemist tavapärase teeprojektiga, mille energiakulu ei ole alust pidada ebaproportsionaalselt suureks, arvestades projekti vajadust, s.t otseselt projekti energiakasutusest ei tulene olulist keskkonnamõju.



Joonis 3 Asendiplaan ja vertikaalne planeering. Allikas: Riigitee 11115 Kurna-Tuhala km 3,53 jalgratta- ja jalgteetunneli projekt, OÜ Esprii, töö 25005, 14.11.2025

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

Käesolevas eelhindangus käsitletakse eelkõige kavandatava tegevuse (riigitee 11115 Kurna-Tuhala tee km 4,48 jalgratta- ja jalgteetunneli rajamise) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva taristu ja liikluse kogumõju. Projekti realiseerumisel parenevad kergliiklejate liikumisvõimalused ning liiklusohutuse tase, millel on keskkonnale ka positiivne mõju.

Alljärgnevalt on kirjeldatud teemad, tegurid ja mõjuvaldkonnad, mille osas on teeprojektide puhul **ebasoodsa** mõju avaldumise oht tõenäolisem või mille puhul on võimalik anda soovitusi võimaliku mõju leevendamiseks. Kõik soovitatavad leevendavad meetmed on esitatud peatükis 5.

Käesolevas eelhindangus mõjude analüüsimisel on (eel)hinnatud ja arvesse võetud kõiki keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ sisalduvaid punkte. Vastavalt määrusele on arvesse võetud ka võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnemise tõenäosust ja aega, mõju laadi ja tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust, võimalikke koosmõjusid (sh kumulatiivset mõju) ja suurõnnetuste või katastroofide ohtu. Kui eelpool loetletud asjaoludest tulenevalt võib avalduda kavandatava tegevusega keskkonnale oluline ebasoodne mõju, siis on need järgnevates mõjuhindamise alapeatükkides eraldi käsitletud ning detailsemalt välja toodud (esitletud). Muul juhul ei ole alust prognoosida olulist ebasoodsat keskkonnamõju (sh nt olulist kumulatiivset mõju, suurõnnetuse ohtu vms). Piiriülest mõju projektiga kavandatavate tegevustega ei kaasne.

4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele

Projektila asub Harju maakonnas Rae vallas (enne haldusreformi Kiili vald) Kurna külas.

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

- *Tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuuris, liikluskoormusest, teehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliikluse vajadustest ning keskkonnanahoiust.*
- *Kergliiklusteede planeerimisel on esmatähtsateks põhimõteteks võrgustiku turvalisus, loogilisus, ühtlus ja pidevus.*
- *Elanike igapäevane liikumine, sh keskuste vahelised liikumised ning vastavate sihtpunktide ja suundade olulisus (kasutustihedus, ohutuse tõstmise vajadus).*

Rae valla üldplaneeringu seletuskirjas⁵ on samuti andud üldised suunised teedevõrgu arendamiseks: *juurdepääsu tagamine üldkasutatavatele hoonetele ja töökohtadele; kõigi kergliiklusteede kavandamisel tuleb tagada nende ohutu kasutamise võimalus kergliiklejatele (eraldatus mootorsõidukitest, nähtavus, tee laius jmt), lähtudes perspektiivsest liiklussagedusest ning kehtivatest normidest ja standarditest; kergliiklustee võib olla jalgte, jalg- ja jalgrattatee, jalgrattatee või jalgrattarada. Konkreetsele asukohale sobilik lahendus pannakse paika edasise planeerimistegevuse käigus. Valiku tegemisel tuleb lähtuda kergliikleja kui vähem kaitstud liikleja ohutusest ning eeldatavast kergliiklejate arvust (sobilik tee/raja laius ning eraldatus) jne.*

Rae Vallavalitsus on kehtestanud oma 13.05.2025 korraldusega nr 687 „Põllumehe kinnistu ja lähiala detailplaneeringu (DP1085)“, mille kohaselt on muuhulgas *ette nähtud planeeringuala jalgratta- ja jalgteede ühendamine naaberala (IKEA arenduse) jalgratta- ja jalgteedega ning kavandatud selleks riigi kõrvalmaantee 11115 Kurna-Tuhala tee alune tunnel.*

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

⁵ [Kehtestatud Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462](#)

Kiili valla üldplaneeringu⁶ kaardi kohaselt ei asu kavandatav tegevus väärtuslikul põllumajandusmaal ega ka rohelise võrgustiku alal.

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

Projektlahendus paikneb peamiselt transpordimaal, mistõttu projektil oluline ebasoodne mõju maakasutusele puudub.

4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

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

Lähim kaitsealune liik asub kavandatavast tegevusest ca 600 m kaugusel. Tegemist on I kaitsekategooria kaitsealuse liigi, väike konnakotkas (*Clanga pomarina*; KLO9128968) leiukohaga⁷. Väike-konnakotkas on üks Euroopa arvukamatest kotkastest. Vaatamata sellele peetakse liiki ohustatuks, kuna tema areaal ja arvukus on eelmise sajandiga võrreldes vähenenud. Väike-konnakotka praeguseks arvukuseks võib hinnata 600-700 paari. Väike-konnakotka elupaik on mosaiikne maastik, kus metsad vahelduvad niitude, karjamaade, põldude, jõeorgude ja soodega. Väike-konnakotkas väldib vähese metsa ja intensiivse maakasutusega alasid, samuti suuri ühtlasi metsamassiive. Liigi peamised ohutegurid on pesapaikade ja saagialade kvaliteedi langus ning pesitsusaegne häirimine. Väike-konnakotka kaitse tegevuskava⁸ kohaselt on väike-konnakotkad eriti tundlikud häiringutele pesitsusperioodil (15. märtsist 31. augustini), mis võib põhjustada pesa hülgamise. Tegevuskavas rõhutatakse, et häiringu vältimise eesmärk ei piirdu üksnes püsielupaiga või elupaiga formaalsete piiridega: pesitsusajal võib ka püsielupaiga või elupaiga naabruses toimuv intensiivne inimtegevus (sh müra) mõjutada pesitsusedukust, kusjuures kõige tundlikumaks perioodiks loetakse pesitsuse algaasi (aprillist mai lõpuni). Samuti on tegevuskavas rõhutatud, et looduskaitsealade § 50 lg 2 p 4 kohane 100 m kaitsevöönd on minimaalne ning igal konkreetsel juhul tuleb hinnata kohapealseid tingimusi (nt maastiku avatus, nähtavus/vaatekoridorid, elupaiga kvaliteet) ning vajadusel rakendada täiendavaid meetmeid. Raamatus „Röövlinnud ja metsamajandus“⁹ väike-konnakotkale seatud metsamajanduslike soovitusete kohaselt ei tohiks pesitsusajal metsatöid teha asustatud pesale lähemal kui 300-450 m ning pesast kuni 300 m raadiuses tuleks vältida lageraiet või teha ainult väikesi (kuni 0,2 ha) suurusi lageraielanke. Arvestades, et Kurna-Tuhala tee km 4,48 jalgratta- ja jalgteetunneli ehitustööd toimuvad nimetatud vahemaadest kaugemal ning ehitustöödega kaasnev müra on võrreldav tavapärase metsatööde müraga, hinnatakse kavandatava tegevuse mõju väike-konnakotka pesitsusele ebaoluliseks ning täiendavate leevendusmeetmete rakendamine pole vajalik.

4.3. Mõju kultuuriväärtustele

Kultuurimälestiste registri¹⁰ andmetel ei jää kavandatava tegevuse lähedusse kultuurimälestisi. Lähimad kultuurimälestised (Kultusekivi (reg nr 17977) ja Asulakoht (reg nr 18774)) jäävad kavandatavast tegevusest ca 1 km kaugusele ehk projekti mõjualast välja.

Kavandatava tegevuse alale ei jää ka pärandkultuuri objekte. Lähim pärandkultuuri objekt (Kurna vallamaja (reg nr 304:VAL:001)) jääb kavandatavast tegevusest ca 460 m kaugusele ehk samuti mõjualast välja.

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

⁶ Kiili Vallavolikogu 16.05.2013 otsus nr 26

⁷ Vastavalt looduskaitsealade § 53 lg 1 on I kaitsekategooria liigi täpse elupaiga asukoha avalikustamine massiteabevahendites keelatud, mistõttu käesolevas eelhindangus liigi täpset leiukohta ei esitata.

⁸ Väike-konnakotka (*Aquila pomarina*) kaitse tegevuskava on kinnitatud Keskkonnaameti peadirektori 26.03.2018 käskkirjaga nr 1-1/18/138.

⁹ Kontkane, H., Nevalainen, T., & Lõhmus, A. (2004). Röövlinnud ja metsamajandus. Eesti Entsüklopeediakirjastus.

¹⁰ <https://register.muinias.ee/>

4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele

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

Lähim vooluveekogu jääb kavandatavast tegevusest ca 600 m kaugusele. Tegemist on Saire kraaviga (VEE1093400), mis ei ole avalik ega avalikult kasutatav veekogu. Veekogule on määratud 10 m veekaitsevöönd, kuhu kavandatav tegevus ei ulatu.

Keskkonnaportaali¹¹ andmete alusel jääb lähim puurkaev PRK0030177 kavandatavast tegevusest ca 300 m kaugusele. Puurkaevudele on kehtestatud sanitaarkaitseala 50 m. Kavandatav tegevus puurkaevu sanitaarkaitsealale ei ulatu.

Sademevesi (sh riigitee sademevesi) korjatakse restkaevude abil kokku ning suunatakse riigitee muldes olevasse sademeveetorustikku ning jõuab lõpuks Kurna Pargi taga paiknevatesse settetiikidesse, kus see puhastub ning filtreerub. Teedelt ja tänavatelt ärajuhitud sademevesi sisaldab heljumit, naftaprodukte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas ning liikluskoormusega kaasneva keskkonnariski vähendamiseks tuleb teede sademevett põhjalikult käidelda alates liiklustihedusest 30 000 autot ööpäevas¹². Käesoleva teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus 2024. aasta andmetel oli 1207 autot/ööpäevas (Kurna ring) ning 5507 autot/ööpäevas (Kurna-Tuhala tee). Kuna liiklussagedus käesoleva projekti alal on oluliselt väiksem kui eelmainitud soovituslik piirmäär ning sademevesi ka kogutakse kokku ja juhatakse settetiikidesse, pole põhjust eeldada olulist reostuskoormust sademevee tulemusena.

Jalgratta- ja jalgteet pikenduse lõigul kuni IKEA parklani suunatakse sademevesi vähesel määral ka teed ümbritsevale haljasalale, kuid kergliiklustee puhul pole tegemist reostunud sademeveega.

Kavandatav tegevus asub nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Projekti elluviimisel tuleb ka tööde käigus tähelepanu pöörata veekaitsemeetmetele. Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Töökorras mitteolevaid reostusohutikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

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

4.5. Mära, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Kavandatava tegevuse ala läheduses asuvad mõningad müratundlikud objektid. Geoportaali andmetel on IKEA hoone tüübiks ühiskondlik hoone. Lähim elamu asub kavandatavast tegevusest ca 400 m kaugusel.

Käesoleva projekti eesmärk on soodustada kergliiklust, tagades kergliiklejatele paremad läbipääsu- ja liikumisvõimalused. Kavandatava tegevusega ei kaasne täiendavaid müraallikaid, mistõttu ei ole ehitusjärgselt eeldada olulist ebasoodsat mõju müra, vibratsiooni ega õhusaaste osas.

Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päeval ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusaegsed müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel elamualadel ajavahemikul 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud II mürakategooria tööstusmüra normtasest.¹³ Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

Käesoleva projektiga nähakse ette asjakohane ja sobilik kergliiklustee valgustus (sh kergliiklustee tunneli/rajatise osas), tagamaks kergliiklejatele valgusküllane ja avar läbipääs. Üleliigset valgustamist võib käsitleda valgusreostusena, mis võib tuua kaasa häiringud nii inimestele kui ka looduskeskkonnale. Valgusreostus on põhjustatud valgustite valest paigaldamisest ning ebasobivate tehniliste parameetritega lampidest.

¹¹ <https://keskkonnaportaali.ee/>

¹² <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>

¹³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>

Vältimaks valgusreostust, tuleb valgustuse projekteerimisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Vastavalt projekti tehnilisele kirjeldusele tuleb teevalgustuse projekteerimisel lähtuda kehtivatest standarditest, juhenditest ja normidest, sh juhendist „Riigiteede valgustuse kavandamine“¹⁴.

Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti elu- ja ühiskondlike hoonete läheduses.

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

Eeltoodud tingimusi järgides ei ole kavandatava tegevuse elluviimisel ette näha müra, õhusaaste (tolm, heitgaasid) ning valgusreostuse olulist ebasoodsat mõju ümbritsevatele aladele ning elu- ja ühiskondlikele hoonetele.

4.6. Jäätmekäitlus

Iga ehitustegevuse käigus tekib paratamatult teatud kogus jäätmeid. Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.

Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest¹⁵ ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeola omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“¹⁶ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Rae valla jäätmehoolduseeskirjas¹⁷ olevate nõuetega.

Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusaladega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed, mida ei ole võimalik kohapeal taaskasutada, tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.

Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.

4.7. Avariilukorrad

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

¹⁴ [Riigiteede valgustamise kavandamine](#)

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/107012026016>

¹⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/425092025029>

¹⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/405012024008>

5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee 11115 Kurna-Tuhala tee km 4,48 jalgratta- ja jalgteetunneli projekti keskkonnamõjude eelhindang, mille koostamisel lähtuti KeHJS § 6¹ ja määruses nr 31¹⁸ esitatud tingimustest. Eelhindangus jõuti järeldusele, et käesoleva projekti puhul ei ole KMH algatamine vajalik, kuna vastavalt KeHJS ja määruses nr 31 esitatud tingimustele ja kriteeriumitele ei ole alust eeldada olulise keskkonnamõju esinemist. Olulise keskkonnamõju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

Olulise ebasoodsa mõju vältimiseks ja ebasoodsa mõju leevendamiseks on soovitatav arvestada järgmiste asjaoludega ning rakendada all kirjeldatud meetmeid:

- Ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Töökorras mitteolevaid reostusohtlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- Võimalike ehitusaegsete müra- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav müra- ja vibratsioonirikkaid ehitustöid teostada päevasel ajal ning tööpäevadel. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras. Ehitusaegsed müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel elamualadel ajavahemikul 21.00-7.00 ületada keskkonnaministri määruse nr 71 lisas 1 toodud II mürakategooria tööstusmüra normtasest.¹⁹ Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Vältimaks valgusreostust, tuleb valgustuse projekteerimisel tähelepanu pöörata üleliigse valguse vältimisele. Valgustuse kavandamisel lähtuda kehtivatest standarditest, juhenditest ja normidest, sh Transpordiameti juhendist „Riigimaanteede valgustamise kavandamine“.
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti elu- ja ühiskondlike hoonete läheduses.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida ehitusaegse tolmu levikut, tuleb vajadusel tolmvaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Keskkonnamõju vähendamiseks tuleb jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojekti ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Arvestada jäätmeseadusest ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrusest nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ tulenevate nõuetega. Samuti tuleb arvestada Rae valla jäätmehoolduseeskirjas olevate nõuetega.
- Tööde piirkond peab olema varustatud piisava suurusega jäätmekonteineritega või vastavalt liigile sobivate ladustusaladega. Jäätmed, mida omaduste ja koguse poolest ei ole võimalik ladustada konteineritesse, tuleb ladustada ajutiselt selleks ettevalmistatud laoplatsil. Ohtlikud jäätmed tuleb koguda tavajäätmetest eraldi. Kõik jäätmed, mida ei ole võimalik kohapeal taaskasutada, tuleb üle anda tegevuseks vastavat keskkonnaluba omavale ettevõttele. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud.
- Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb koheselt eemaldada (kokku koguda) ning kahjustatud ala tuleb puhastada. Vältida tuleb pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.
- Ehitusperioodil tuleb avariiolekordade risk välistada korrektsete töömeetoditega. Ehituse töövõtja peab olema valmis hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutsema. Õnnetusjuhtumistest, mis võivad olla keskkonnale ohtlikud, peab töövõtja koheselt teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

¹⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119122023011>

¹⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>

Lisa. Fotod projektialalt



Foto 1 Vaade kõrvalmaanteele 11115 Kurna-Tuhala tee ning ühendusteele 1122 Kurna ring



Foto 2 Vaade kõrvalmaanteele 11115 Kurna-Tuhala tee ning ühendusteele 1122 Kurna ring



Foto 3 Vaade kavandatava jalgratta- ja jalgte tunneli asukohale



Foto 4 Vaade kavandatava tegevuse läheduses paiknevale ühiskondlikule hoonele



Foto 5 Vaade olemasolevatele sademeveesüsteemidele