



Riigitee 15 Tallinna-Rapla-Türi tee km 58,65-58,85 Kehtna lõigu põhiprojekti keskkonnamõju eelhinnang

Eelhinnangu tellija: Roadplan OÜ

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

Töö koostaja: Alkranel OÜ

Projektijuht: Elar Põldvere

Tartu 2025

Publitseerimise üldised andmed:

- Töö vormistatud – 15.12.2025.
- Eelhinnangu (keskkonnamõju hindamise (KMH) vajalikkuse eelhinnang (EH)) koostajad:
 - Elar Põldvere (Alkranel OÜ), projektijuht ja keskkonnaspetsialist.
 - Tanel Esperk (Alkranel OÜ), keskkonnaekspert (KMH litsents nr KMH0157).
 - Paula Nikolajeva (Alkranel OÜ), keskkonnakonsultant.
- Alkranel OÜ (www.alkranel.ee) - keskkonnavalased konsultatsioonid, aastast 1999.

Sisukord

Sisukord	3
Sissejuhatus.....	4
1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga.....	5
2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus.....	8
2.1 Tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ja arendusdokumentidega	8
2.2 Tegevuskoha paikkonna muude ja käesolevas kontekstis asjakohaste aspektide järgne lühikirjeldus	10
3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algatamise vajalikkus	13
3.1 Maa ja maakasutus	13
3.2 Märjalad.....	13
3.3 Jõeärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad.....	13
3.4 Veestik (sh põhjavesi (veeressurs) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale	14
3.5 Muld ja pinnas, õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)	14
3.6 Maavarade kasutus	15
3.7 Maastik (sh pinnavormid)	15
3.8 Looduslik mitmekesisus (loomastik, taimestik ja metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad).....	15
3.9 Elanikkond, inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime), mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirus ja lõhn	16
3.10 Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete ke	16
3.11 Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid	17
3.12. KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised.....	17
Kokkuvõte.....	18

KMH eelhindangu lisad:

- **KMH eelhindangu lisa 1.** Riigitee 15 km 58,65-58,85 Kehtna lõigu vertikaalplaneering (seisuga 11.11.2025).
- **KMH eelhindangu lisa 2.** Projekteerimistingimuste arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel.

Sissejuhatus

Käesoleva eelhindangu objektiks on Rapla maakonnas Kehtna vallas Kehtna alevikus riigitee 15 Tallinna-Rapla-Türi tee 250-meetrise teelõigu km 58,60-58,85 põhiprojekt. Projekti eesmärk on vaadeldavale teelõigule teeületuskoha, tõstetud ristmiku ja kergliiklustee kavandamine. Riigitee 15 läbib Kehtna alevikku ning Rapla poolt tulevatel liiklejatel puudub taju asula keskkonnast, mistõttu ületatakse asulas piirkiirust ning tee ületamine on jalakäijale ohtlik. Projekti koostamisel kavandatakse piirkonda sobivaim lahendus arvestades kergliiklustee, sõidukiiruse vähendamise, ülekäigukoha ning teevalgustuse rajamise vajadust.

Eelhindangu tellijaks on Roadplan OÜ ja töö koostajaks Alkranel OÜ. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projektile, mille koostamine toimub KMH eelhindangu teostamise ajal. Käesolevat eelhindangut saab eelkõige Transpordiamet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina ehitusprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides.

Eelhindangu protsessi abil saab otsustaja määrata KMH menetluse algatamisvajaduse. Eraldiseisva KMH hindamisega, kui eelhindangu järgselt selle teostamisvajadus määratletakse, antaks tegevusloa andjale vajadusel mh teavet kavandatava tegevusega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning infot sobivaima lahenduse valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut (KeHJS § 3¹ lg 1). KMH algatamise vajalikkuse (vt ka ptk teine lõik) osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub mh keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 11 ja § 12 alusel. Eelnevalt tuleb otsuse eelnõu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt (kaasnev tõenäoliselt puudutab vastava asutuse huve või võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu), kui vastavad osapooled tuvastatakse.

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

Koostatud dokumendis on paralleelselt analüüsi tekstiga esitatud olulisim materjalide loetelu, st kasutatud materjalide loetelu ei dubleerita eraldi ptk „Kasutatud materjalid“ (vastav ptk seega ei kuulu käesoleva töö koosseisu).

1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus, sh seosed paikkonnaga

KMH eelhindangu objektiks on Rapla maakonnas Kehtna vallas Kehtna alevikus riigitee 15 Tallinna-Rapla-Türi tee 250-meetrise teelõigu km 58,60-58,85 põhiprojekt. Projekti eesmärk on vaadeldavale teelõigule teeületuskoha, tõstetud ristmiku ja kergliiklustee kavandamine (vt ka joonist 1).



Joonis 1. Kavandatava tegevuse (sinise joonega) asukoht Kehtna alevikus (alus: Roadplan OÜ, Alkranel OÜ ning Maa- ja Ruumiamet, 2025; vertikaalplaneeringu lahendus, vt eelhindangu lisast 1).

Riigitee 15, mille 2024. aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus oli Teeregistri andmetel 3406¹ sõidukit, läbib Kehtna alevikku ning Rapla poolt tulevatel liiklejatel puudub taju asula keskkonnast, mistõttu ületatakse asulas piirkiirust ning tee ületamine on jalakäijale ohtlik. Seejuures asuvad paremal tee poolel tõmbekeskused (põhikool, lasteaed, kauplus) ning vasakul pool kohvik ja elamurajoon, kuid jalakäijate liikumisruum Lasteaia ja Nooruse tänava vahel puudub. Seejuures on Teeregistri² andmetel toimunud viimase 10 aasta jooksul vaadeldaval lõigul üks registreeritud liiklusõnnetus sõidukiga küljelt kokkupõrke tagajärjel 02.07.2023 kilomeetripunktis 58,855.

Transpordiameti 17.10.2025 korraldusega nr 1.1-3/25/649 anti käesoleva eelhindangu objektiks oleva projekti projekteerimistingimused³. Tingimustele andsid eelneva sisendi

¹ Teelõigu keskmisest ööpäevasest liiklussagedusest moodustavad 95% sõidu- ja pakiautod, 2% veoautod ja autobussid ning 3% autorongid. [Allikas](#)

² Maa- ja Ruumiamet. (2025). Transpordiameti Teeregistri rakendus. Punkt-temaatika: Liiklusõnnetused. [Allikas](#)

³ Transpordiamet. (2025). Projekteerimistingimuste andmine riigitee 15 Tallinna-Rapla-Türi tee km 58,60-58,85 lõigu ehitusprojekti koostamiseks. [Allikas](#)

Keskkonnaamet, Muinsuskaitseamet ning Telia Eesti AS (vt ka KMH eelhinnangu lisa 2). Järgnevalt on esitatud käesoleva eelhinnangu mõistes olulisem teave:

- Keskkonnaamet 26.09.2025 kirjaga nr 6-2/25/18061-2 leidis, et kuigi Kehtna mõisa pargis on registreeritud II kaitsekategooria liikide põhja-nahkhiire ja veelendlaste leiukohad, on projekti võimalik koostada viisil, et kavandatav tegevus ei kahjustaks pargi kaitse-eesmärki ja seisundit. Keskkonnaamet palus arvestada Kehtna mõisa parki kaitse-eesmärki ning mõju nahkhiirtele;
- Muinsuskaitseamet 29.09.2025 kirjaga nr 8-1/24-006/15852-1 toonitas, et planeeritav teelõik asub osaliselt riiklikult kaitstava kultuurimälestise Kehtna mõisa park (reg nr 15199) ala. Pargi servas on olnud omaaegne piirdeaed, millest on säilinud üksikud lagunevad müürijupid või jäljed pinnases. Seetõttu on vaja projekti koostamise käigus täpsustada piirdemüüri kulgemisjoon (märkida joonisele, kui see jääb projektala piiresse) ja tagada kiviala säilivus algses asukohas, vajadusel näha ette selle markeerimine. Vajadusel küsida hinnangut Muinsuskaitseameti maastikuarhitektilt juba projekteerimise käigus.
- Telia Eesti AS 19.09.2025 kirjaga nr EC.1-5.1/1427-1 toonitasid, et vaadeldava teelõigu projekteerimisalas paiknevad Teliale kuuluvad siderajatised ning siderajatiste kaitsmiseks, säilimiseks või ümberehitamiseks tuleb võtta Telia kaudu tehnilised tingimused. Tegutsemiseks siderajatiste kaitsevööndis, tuleb see kooskõlastada järelevalvega ja võtta selleks vastav tegutsemisluba Telia kaudu.

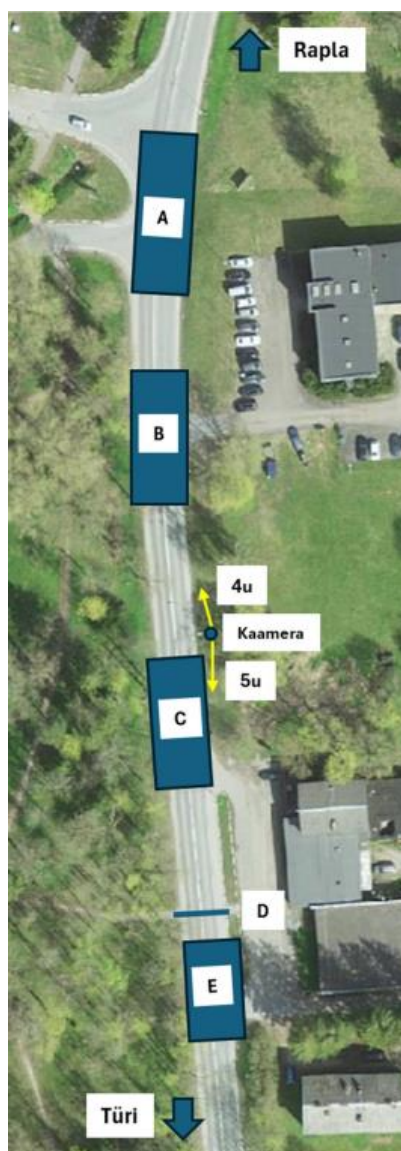
Projektiga (teeületuskoht, tõstetud ristmik ja kergliiklustee) projekteeritakse (arvestades mh eelnevalt esitatud seisukohti) meetmed, mis aitaksid parandada lubatud sõidukiirusest kinnipidamist Lasteaia tänava ja Pargi allee ristmikul ning määratakse tehniliselt vajalik teemaa. Muuhulgas nähakse ette rekonstrueerimisega muutuva tänavavalgustuslahenduste ümberehitus, tagamaks valgustuse terviklahendust. Teede püsikatend projekteeritakse kasutusajaga vähemalt 20 aastat ning tagatakse vete piki- ja põiksuunaline äravool teemaalt. Lahenduste aluseks on ka topo-geodeetilised ning geotehnilised uuringud.

Põhiprojekti teedeehitusliku osa seletuskirja⁴ kohaselt projekteeritakse jalgratta- ja jalgteed katte laiuseks 3,0 m, tugevdatud alusel haljastusega tugipeenra laiuseks 0,25 m ning haljastatud ohuriba asfaltkatte servast 5,0 m. Plaanilahenduse kohaselt likvideeritakse Lasteaia tn ristumiskohas sisekurvi (PK 586+02...PK 587+11) laiendus liikluse rahustamise eesmärgil. Asfaldiservad lõigatakse kitsamaks ning rajatakse nõuetekohased tugipeenrad. Projekteeritud on tõstetud ristmik tugimaantee, Lasteaia tee ning Pargi allee ristmikualale. Tõstetud ristmiku kõrgus on 10 cm, kaldosade pikkus on piki maanteed 2,5 m, Lasteaia teel ja Pargi alleel 1,0 m. Lasteaia tee mõlemasse serva ning Pargi allee põhjapoolsesse serva rajatakse tordkividest kitsendussaared kõrgusega 3 cm. Pargi allee kitsaste olude tõttu muudetakse liiklus alleel ühesuunaliseks, suunaga maanteest eemale. Projektilahenduse Lasteaia tänavaga kokku viimisel likvideeritakse nihe olemasoleva jalgteed äärekivi ja kitsendussaares äärekivi vahel ning ristmiku serv viiakse sujuvalt kokku olemasoleva jalgteed servaga. Projekteeritud jalgratta- ja jalgteed algab olemasolevast teeületuskohast Pargi alleel ning pargi nurka, tõstetud ristmikualale, on projekteeritud teeületuskoht. Ülejäänud jalgratta- ja jalgteed kulgeb paralleelselt tugimaanteega selle vasakus servas. Kinnistute Viljandi maantee 1 ja 3 esisel alal rekonstrueeritakse olemasolev eraldussaar, mida mööda on ette nähtud kergliiklejate liiklemine. Eraldussaares rajatakse teeületuskoht üle tugimaantee. Liikluse rahustamise

⁴ Roadplan OÜ. (02.12.2025). Riigitee 15 km 58,65-58,85 Kehtna lõik. Teedeehituslik osa. Põhiprojekt. Töö nr 25033.

eesmärgil rajatakse maanteele, Nooruse tn 2 juurde (PK 588+41-588+52), 10 cm kõrgune künnis kaldaosade pikkusega 2,5 m.

Projekteerimise jaoks teostati vaadeldaval lõigul ERC Konsultatsiooni OÜ⁵ poolt ka kergliiklejate loendus, eesmärgiga selgitada välja ülekäigukoha kasutatavus, hindamaks kavandatava teeületuskoha spetsiaalloptikaga valgustamise vajadust. Loendustöö aruande kohaselt on Lasteaia ja Nooruse tn vahelisel teelõigul tuvastatav üks ületuskoht (joonisel D), samas liiguvad inimesed nii nagu parem tundub – tihtipeale põiki üle tee erinevates kohtades (joonisel A, B, C ja E; vt ka joonist 2). Kokku registreeriti vaadeldaval lõigul 224 kergliiklejat, kellest 77% moodustasid jalakäijad, 14% jalgrattaga ja 8% tõukerattaga liiklejad. Sõiduteed ületas loetletutest 187 liiklejat ning peamiselt alal D (keskmiselt 33 in/päevas), teistes kohtades oli teeületuste arv keskmiselt 5-11 in/päevas. Keskmiselt ületas teelõiku 62 inimest päevas.



Joonis 2. Loenduspunktide asukohad ja tee ületuste peamised kohad (ERC Konsultatsiooni OÜ, 2025)

⁵ ERC Konsultatsiooni OÜ. (2025). Riigitee 15 Tallinna-Rapla-Türi tee km 58,60-58,85 lõigu põhiprojekti koostamine. Kergliiklejate loendus. Aruande nr ERC/18/2025.

2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus

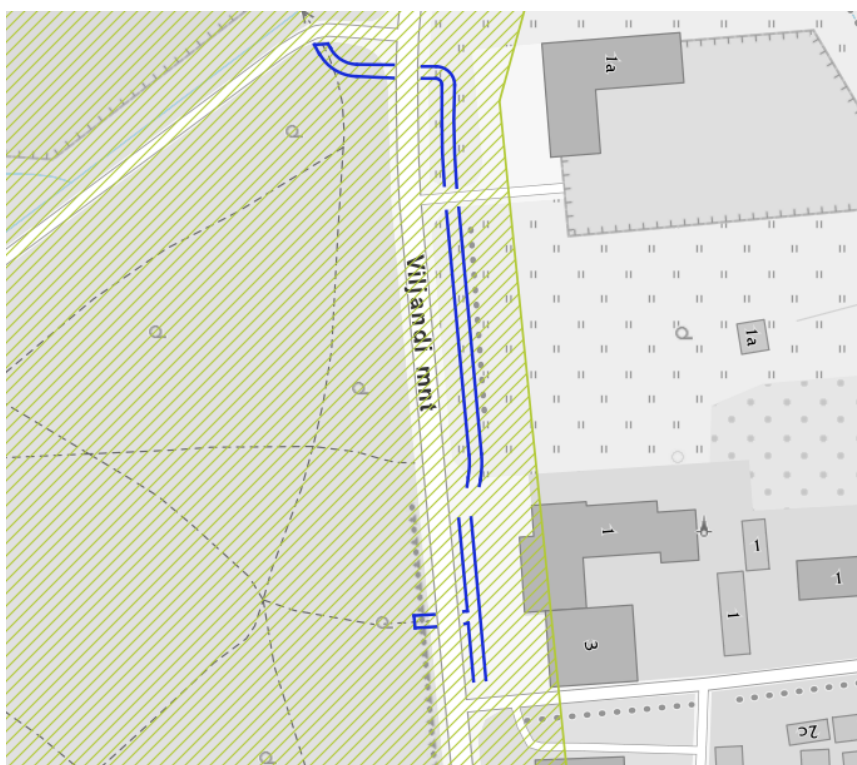
Peatüki koostamisel on mh arvestatud käesoleva töö ptk 1, juhendmaterjalides ning avalikult ja erialaselt kasutatavates andmebaasides (nt EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem, Keskkonnaagentuur, 05.12.2025) ning Maa- ja Ruumiameti kaardirakendused) sisalduvat teavet (Kehtna aleviku osas, mis on üks valla keskustest (üks alev, viis alevikku ja üks küla)).

2.1 Tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ja arendusdokumentidega

Alljärgnevalt (ptk 2.1) on esitatud ülevaade peamistest (arvestades mh tegevuse iseloomu) ja asjakohastest strateegilistest planeerimisdokumentidest ja arendusdokumentidest paikkonna osas. Vastavale infole järgneb paikkonna muude asjakohaste aspektide kirjelduste osa (vt ptk 2.2).

Rapla maakonnaplaneering (2018) – Kehtna alevik on linnalise asustusega ala, mis on määratletud eesmärgiga luua kompaktsed linnalise elukvaliteediga alad, kuhu ka kahaneva rahvaarvu tingimustes koonduvad töö- ja elukohad. Erinevate funktsioonide koondamise kõrval tähtsustatakse ka linnaruumi kvaliteeti, harmoonilisust ja inimmõõtmelisust. Soodustatakse mh erinevaid liikumisvõimalusi, koos läbimõeldud ruumilahenduste ja tänavavalgustusega.

Projekteeritav kergliiklustee lõik jääb Kehtna-Kalbu kohaliku tähtsusega väärtuslikule maastikule (vt ka joonist 3), mille ühtedeks väärtusteks on Kehtna mõis ja park. Maastike säilitamiseks ja väärtuste suurendamiseks on seatud suuniseks (esitatud siinkohal asjakohased) - säilitada traditsioonilisi maastikuelemente ja -struktuure ning vaateid väärtuslikele maastikuelementidele.



Joonis 3. Kehtna-Kalbu väärtuslik maastik (tributatud) kavandatava tegevuse (tumesinisega) alal (alus: Roadplan OÜ ning Maa- ja Ruumiamet, 2025)

Raplamaa arengustrateegia 2035+ (2022) – Raplamaa tehnilise taristu ja liikuvuse ühe väljakutsena on toodud kergliiklusteede ebaühtlus ning kohalike elanike poolne ootus edasisele arengule. Arengustrateegia strateegiline eesmärk nr 13 on hea kvaliteediga teedevõrk maakonnas, mille põhisuund on tagada kvaliteetsed ja ohutud liikumisvõimalused maanteetranspordile ja kergliiklusele. Eesmärgi täitmiseks on seatud tegevussuund 13.2 - vajadustele vastav ja ohutu kergliiklusteede võrgustik.

Kehtna valla üldplaneering (2023) – Kehtna alevik on tiheasustusala, kus ühe üldise kasutus- ja ehitustingimusega on toodud nõue lähtuda kvaliteetse elukeskkonna loomise vajadusest. Kavandatav kergliiklustee lõik asub Kehtna-Kalbu kohaliku tähtsusega väärtuslikul maastikul, millele on seatud üldised tingimused ala säilimiseks ja väärtuste suurendamiseks, mis on üle võetud Raplamaa maakonnaplaneeringust (käsitletud ülal) ning siinkohal ei dubleerita.

Kavandatav kergliiklustee lõik asub osaliselt Kehtna mõisasüda miljööväärtuslikul alal (vt ka joonist 4), mille väärtusteks on Kehtna mõis, selle kõrvalhooned ning park. Üldplaneeringuga on seatud tingimused miljöö säilimiseks, mh esmalt lähtuda muinsuskaitseadusest (lähtuvalt asjaolust, et alal asub mitmeid riiklikul tasemel kaitstavaid mälestisi) ning seejärel arvestada kohalikul tasemel seatud tingimustega, mis aga kavandatava tegevuse iseloomust lähtuvalt pole asjakohased. ÜP-ga ei ole muudetud ka **Kehtna alevik Viljandi mnt 1a krundi detailplaneeringu (DP, 2004; vt ka joonist 4)** eesmarke. Toonase DP koostamine oli tingitud soovist rajada alale büroohoone, garaaž-töökoda ning majutus- ja toitlustushoone. DP on osaliselt realiseeritud, kavandatav tegevus ei takista aga selle edasist realiseerumist.



Joonis 4. Kehtna mõis (vasakul), Viljandi mnt 1a planeering (paremal). Vasakul - Kehtna mõisasüda miljööväärtusliku ala (triibutatud) paiknemine kavandatava kergliiklustee (sinisega) suhtes. Paremal - kergliiklustee (sinisega) paiknemine Kehtna alevik Viljandi mnt 1a krundi detailplaneeringu ala suhtes (alus: Roadplan OÜ ning Maa- ja Ruumiamet, 2025)

Kehtna valla arengukava 2035 (2023) – arengukava üheks suunaks on teede ja tänavate korraldamise eesmärk, mis mh hõlmab ka kergliiklusteede võrgustiku arendamist.

2.2 Tegevuskoha paikkonna muude ja käesolevas kontekstis asjakohaste aspektide järgne lühikirjeldus

Käesolevas alampeatükis tuuakse välja eelkõige täiendavat teavet infole, mis on koondunud eelnevatesse peatükkidesse (mh ptk 1 ning ptk 2 sissejuhatav osa ja 2.1). Teabe koondamisel on lähtutud tegevuse iseloomust ja võimaliku tegevuskoha paikkonna eelduslikult tundlike objektide parameetritest, võttes võimalikuks mõjualaks 25 m raadiuse.

Eelhinnangu objektiks olevat kergliiklustee lõiku kavandatakse Rapla maakonda, Kehtna valda, Kehtna alevikku (tiheasustusala), kus valla kodulehe⁶ andmetel elas 01.01.2025 seisuga 1079 elanikku. Kergliiklustee lõik on planeeritud külgnema ning ületama riigiteed 15 Tallinn-Rapla-Türi tee (29202:001:0001; transpordimaa 100%). Kavandatav lõik asub osaliselt riigiteemaal, ärimaa sihtotstarbega Viljandi mnt 1 (29201:001:0853) ja Viljandi mnt 1a (29202:001:0029) kinnistutel ning üldkasutatava maa sihtotstarbega Kehtna pargis (29301:001:0167). Lähim eluhoone, 8 korteriga elamu aadressil Nooruse 2 (29202:001:0054; 100% elamumaa), asub kavandatavast tegevusest ligikaudu 23 m kaugusel.

Käesoleva eelhinnangu objektiks oleva põhiprojekti raames viidi OÜ Reaalprojekt poolt läbi geotehniline pinnaseuuring⁷, mille kohaselt koosneb pinnakate vaadeldaval alal glatsiaalsetest pinnastest, mis on kaetud täitematerjali ja pindmise mullakihiga. Üldgeoloogiliste andmete kohaselt moodustab aluspõhja Siluri ladestu lubjakivi ja savikas dolokivi. Uuritud ala pinnas kihi kaupa ülevalt alla on järgnev:

- a) asfalt – teekatte paksus 23 cm;
- b) lubjakivikillustik – asfaldi all 7 cm;
- c) muld – sõidutee kõrval rajatud uuringupunktides paksusega 0,05-1,10 m;
- d) kruusane liiv – moodustab tee mulde, lubjakivikillustiku aluse kihina lasub 30 cm sügavusel paksusega 35 cm, sõidutee kõrval maapinnast 5-10 cm sügavusel paksusega 10-50 cm;
- e) orgaanikaga mölline liiv – kahes uuringupunktis (nr 1 ja 2) tee mulde all maapinnast 0,6-0,65 m sügavusel 0,65-0,8 m paksuse kihina;
- f) mölline peenliiv – enamikes uuringupunktides maapinnast 0,05-1,4 m sügavusel 0,3-0,5 m paksuse kihina;
- g) mölline liivmoreen – looduslik aluspinnas, uuringupunktides nr 1 ja 2 maapinnast 1,6-1,7 m sügavusel ning läbiti kuni 0,9 m paksuselt.

Geotehnilise pinnaseuuringu tööde tegemisel esines vett kahes uuringupunktis (nr 1 ja 2), kus see asus maapinnast 2,45 m sügavusel. Kõrgveeperioodil võib maksimaalne pinnasevee tase tõusta kuni 0,5 m mõõdetud veetasemest kõrgemale ehk 1,95 m sügavusele. Pinnasevesi toitub alal põhiliselt sademetest ning vee äravool toimub ida suunas mööda Pargi oja Rõue jõe poole. Lisaks leiti, et olemasoleva maantee mulde, mis koosneb valdavalt kruusasest liivast ja lubjakivikillustikust, drenimistingimused ei ole täidetud. Seejuures mulde all säilinud looduslikud orgaanikaga möllise liiva ja möllise peenliiva kihid esinevad külmumissügavusel. Uuringu seletuskirjas toonitati, et veeküllastunud peeneteraline liiv on tundlik dünaamilistele ja hüdrodünaamilistele mõjutustele (ebavesiliiva oht), st vajab kindlustamist. Maa- ja Ruumiameti 1:400 000 geoloogilise kaardi andmetel on põhjavesi piirkonnas nõrgalt kaitstud.

⁶ Kehtna Vallavalitsus. (2025). Sümboolika, tutvustus, asukoht. [Allikas](#) (09.12.2025)

⁷ Reaalprojekt OÜ. (2025). Riigitee 15 Tallinn – Rapla - Türi KM 58,60-58,85 põhiprojekt. Geotehniline pinnaseuuring. Töö nr GL25053.

Kavandatud kergliiklustee ulatub osaliselt Kehtna mõisa pargi kaitsealale (KLO1200279, vt ka joonist 5) ning II kaitsekategooria loomaliikide põhja-nahkhiire (*Eptesicus nilssonii*) ja veelendlase (*Myotis daubentonii*) leiualadele (park üldiselt - lähtuvalt LKS § 53 lg 1 ei esitata täpsemad II kaitsekategooria liikide leiualasid). Pargi kaitse-eesmärgiks on ajalooliselt kujunenud planeeringu, dendroloogiliselt, kultuurilooliselt, ökoloogiliselt ja esteetiliselt väärtusliku pargipuistu ja maastikuilme ning pargi- ja aiakunsti kujunduselementide säilitamine koos edasise kasutamise ja arendamise suunamisega ning kaitsealuste liikide ja kaitsealuste looduse üksikobjektide kaitse⁸. Nahkhiirlaste (*Vespertilionidae*) kaitse tegevuskava⁹ kohaselt on põhja-nahkhiir ja veelendlane Eestis paiksed ning laialt levinud. Põhja-nahkhiir ja veelendlane kasutavad talvituspaikadena koopa, keldreid ja hooneid. Suviste varjupaikadena kasutab põhja-nahkhiir puuõõnsuseid ja hooneid, veelendlane aga puuõõnsuseid ja keldreid. Toitumispaikeks on mõlemal lagendikud, veekogud ja kaldaäärsed alad, metsad või pargid, põhja-nahkhiirel veel ka asulas hoonete ümbruses. Nahkhiirlaste kaitse tegevuskava kohaselt ohustavad nahkhiirlasi üldiselt (mitte liigipõhiselt) talvitumispaike hävimine ja kvaliteedi langus, suviste elupaikade hävimine ja kvaliteedi langus, hukkumine tuuleparkides ja liikluses, keskkonnamürgid, valgusreostus ning looduslikud mõjutegurid (vt ka tabelit 1).

Tabel 1. Eesti nahkhiirefaunat ohustavad tegurid ning hinnang nende mõjule (Keskkonnaamet, 2017)

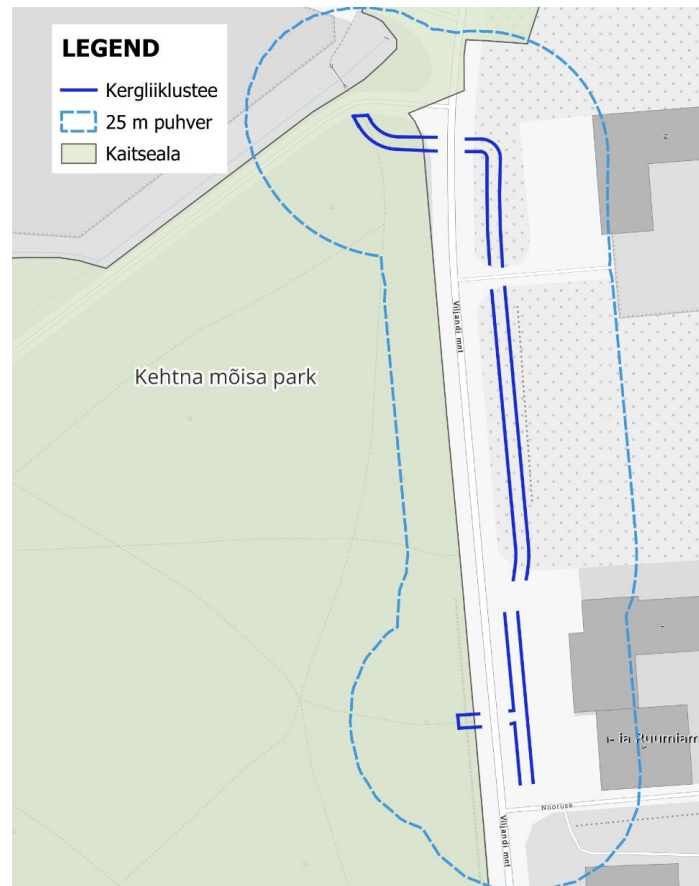
Ohutegur	Kaalukus Eestis
Talvitumispaike hävimine ja kvaliteedi langus	
Talvitumispaike renoveerimine, rekonstrueerimine ja lammutamine	keskmine
Häirimine talvitumispaike	keskmine
Talvitumispaike prahistamine	väike
Suviste elupaikade hävimine ja kvaliteedi langus	
Suvisteks varjupaikadeks olevate ehitiste rekonstrueerimine ja lammutamine	väike
Metsade majandamine	väike
Hukkumine tuuleparkides ja liikluses	suurenev
Keskkonnamürgid	teadmata
Valgusreostus	väike
Looduslikud mõjutegurid	
Kisklus	potentsiaalselt väike
Haigused	väike
Abiootilised tegurid	väike

Lisaks eeltoodule asub kavandatud kergliiklustee kitsendusi põhjustavate objektide mõjualas, täpsemalt Telia Eesti AS maa-aluste sideehitiste ning Elektrilevi OÜ maa-aluste elektrimaakaabelliinide mõjualas. Kavandatud kergliiklustee jääb ühtlasi Kehtna mõisa peahoone, mõisa pargi, mõisa valitsejamaja, mõisa tall-tõllakuuri, mõisa sepikoja, mõisa kaalurehi, mõisa laut 1, mõisa laut 2, mõisa meierei, mõisa vankrikuuri, mõisa viinavabriku, mõisa viinakeldri, mõisa härjatalli, mõisa teenijatemaja, mõisa ait-kuivati ja mõisa jääkeldri kinnismälestiste ühisesse kaitsevööndisse¹⁰ (vt ka joonis 6). Pärandkultuuriobjekte alal ei asu.

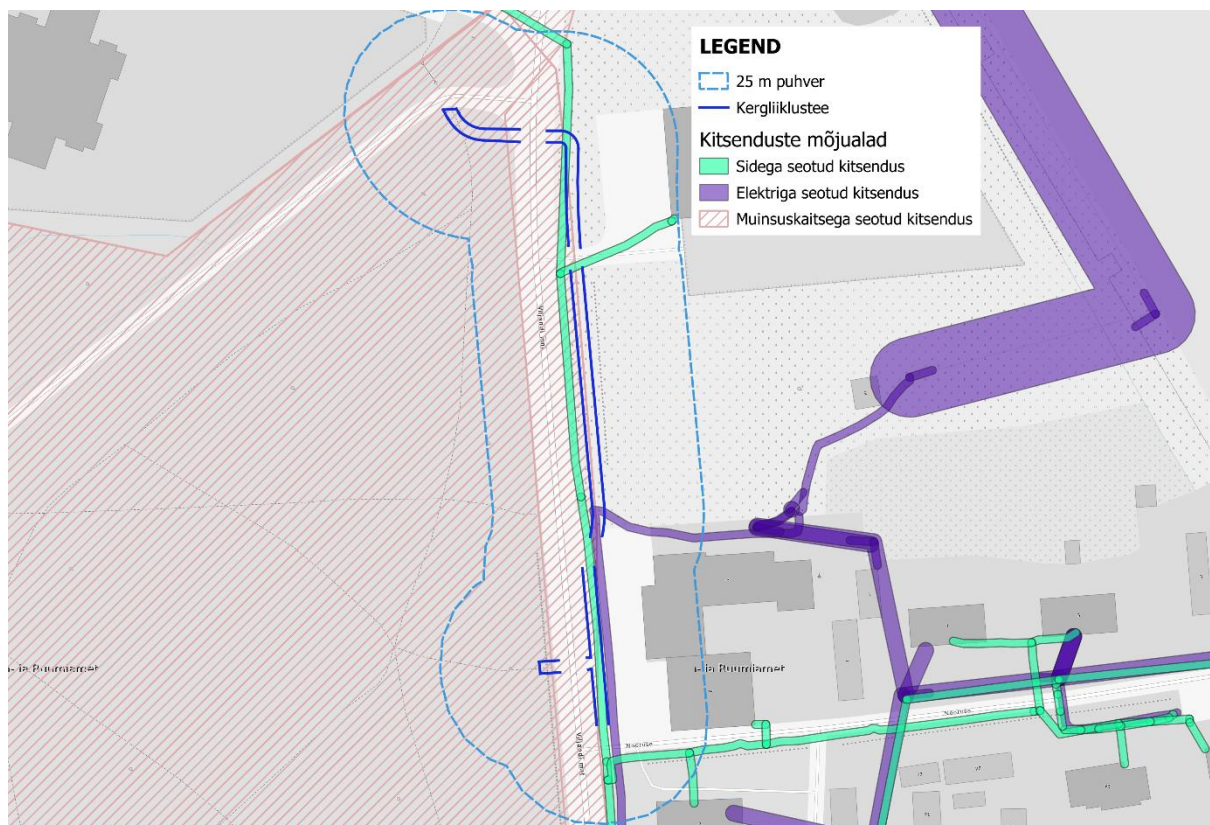
⁸ Vabariigi Valitsuse 28.07.2025 määrus nr 59 "Kaitsealuste parkide, puistute ja arboreetumite kaitse-eeskiri", (RT I, 30.07.2025, 3). [Allikas](#) (09.12.2025)

⁹ Keskkonnaamet. (2017). Nahkhiirlaste (*Vespertilionidae*) kaitse tegevuskava. [Allikas](#)

¹⁰ Kultuuriministri 24.08.2005 käskkirj nr 265 "Kultuurimälestiseks tunnistamine, kultuurimälestiseks olemise lõpetamine ja kaitsevööndi määramine", RTL 2005, 93, 1423. [Allikas](#)



Joonis 5. Kavandatava kergliiklustee paiknemine Kehtna mõisa pargi kaitseala suhtes (alus: Roadplan OÜ ning Maa- ja Ruumiamet, 2025; EELIS, 05.12.2025)



Joonis 6. Kitsenduste mõjualad kavandatava tegevuse alal (Maa- ja Ruumiamet, 2025)

3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algamise vajalikkus

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

- 1) maa ja maakasutus;
- 2) märgalad;
- 3) jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad;
- 4) veestik (sh põhjavesi (veeressurss) ja merekeskkond), sh oht keskkonnale;
- 5) muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale);
- 6) maavarade kasutus;
- 7) ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmete;
- 8) maastik (sh pinnavormid);
- 9) looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad);
- 10) elanikkond (sh tiheasustusalad), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) - mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirgus ja lõhn;
- 11) 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

Kavandatava kergliiklustee rajamine ei mõjuta maad ja maakasutust pikemas perspektiivis, sh seda, mis on paikkonnas, negatiivselt. Kergliiklustee rajamine mõjub pigem positiivselt piirkonna väärtustele, mis võimaldab mh ohutumat külastatavust ka Kehtna mõisakompleksi osas. Kergliiklustee rajamise käigus seatakse maakasutusele ajutisi piiranguid, mis on tööde teostamise ajal vältimatud, nagu näiteks liikluskorralduslikud muudatused. Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole siiski sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algamist. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid.**

3.2 Märgalad

Ehitusprojektiga seotud alal puudub seos märgaladega, **mistõttu puudub ka mõju eeldus.**

3.3 Jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad

Ehitusprojektiga seotud alal puudub seos jõeäärsete alade, jõesuudmete, randade ja/või kallastega, **mistõttu puudub ka mõju eeldus.**

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

Merekeskkonnaga seos puudub, mistõttu puudub ka mõju eeldus. Vaadeldaval alal on põhjavesi nõrgalt kaitstud. Kavandatava tegevuse elluviimisel on arvestatud, et tagatakse pinnase ja põhjavee kaitse, st tuleb järgida ehitusaegseid meetmeid (toodud allpool). Tarbevee kaeve võimalikus mõjualas pole. Sademeveed juhitakse sõidutee kõrval asuvatele haljasaladele ja kraavidesse. Kergliiklustee ning sõidutee vahele on projekteeritud drenaaž äravooluga üle maantee asuvasse kraavi, maantee alt läbimine lahendatud kinnisena. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid. St täiendamist või lisameetmeid ei vaja ka juba projektis seatud meetmed, mis on järgnevad (esitatud siinkohal asjakohased):**

- tööde käigus tuleb vältida saasteainete sattumist keskkonda (sh põhjavette). Kütused ja õlid peavad olema ladustatud viisil, mis välistab võimalikud lekked. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal.
- ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kraavidest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine kraavide lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vette. Töökorras mitteolevaid reostusohlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.
- ehitustööde teostamisel tuleb valmis olla hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutseda. Keskkonnaohtlikest õnnetusjuhtumitest tuleb teavitada mh Päästametit ja Keskkonnaametit.

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

Kavandatava tegevuse elluviimine ei mõjuta mulla ja pinnase, õhu ja kliima (sh oht keskkonnale) aspekte vastavas ümbruskonnas negatiivselt. Kergliiklustee alusel alal on vajalik loodusliku pinnase ja mullakihi eemaldamine ja tee aluses osas, kus veel ei ole tehislikke pinnakatteid kasutatud, hävib looduslik pinnas paratamatult. Kuid arvestades kergliiklustee väikest laiust ja selle paiknemist paralleelselt olemasoleva maanteega, ei kaasne antud asjaoluga olulist mõju.

Kergliiklusvahendite kasutamisel ei paisata välisõhku saasteaineid ega kasvuhoonegaase. Kergliiklustee kasutamisega kaasneb mõningane kasvuhoonegaaside emissiooni vähenemine, sest tee võimaldab teatud piirideni asendada kohalikku liiklust saastevaba jalg- ja jalgrattaliiklusega, mis on korraldatud senisega võrreldes ohutumalt. Jala ja jalgrattaga liiklejaid ei ohusta ka autoliikluse väiksemast sujuvusest (suurenev aeglustus ja kiirendussündmuste hulk, teekõrgendiku juures) tuleneda võiv minimaalne õhusaaste suurenemine, mh tagatud piisavad hajumistingimused.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid.

3.6 Maavarade kasutus

Projektala ei asu teadaolevalt maavararessurssidel (maardlad). Objekti jaoks kasutatav ehitusmaterjal on tarbitud eesmärgipäraselt, põhjustamata mõjusid sellistele ressurssidele või teistele, kes neid tarbida võiksid. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid.**

3.7 Maastik (sh pinnavormid)

Kavandatav kergliiklustee lõik asub täies ulatuses Kehtna-Kalbu kohaliku tähtsusega väärtuslikul maastikul, mille ühtedeks väärtusteks on Kehtna mõis ja liigirohke mõisa park tiikidega. Maastike säilitamiseks ja väärtuste suurendamiseks on seatud suuniseks (esitatud siinkohal asjakohased) – säilitada traditsioonilisi maastikuelemente ja -struktuure ning vaateid väärtuslikele maastikuelementidele. Kavandatava tegevuse elluviimisega vastava suunisega vastuolu ei teki. Kergliiklustee rajatakse juba olemasoleva maantee kõrvale, sellega paralleelselt, mistõttu ei muudeta piirkonna maastikku ega pinnavorme oluliselt negatiivselt ega mõjutata ka väärtusliku maastiku säilimist negatiivselt ega vähendada ka selle väärtust. Seejuures arvestades, et kavandatav kergliiklustee lõik jääb valdavalt Kehtna-Kalbu väärtusliku maastiku väärtustest – Kehtna mõisast ja mõisapargist, teisele poole maanteed. Üldises mõistes suurendab kergliiklustee rajamine piirkonna väärtust, kuna võimaldatakse jalgsikäijatel ja jalgratturitel ohutumalt liikuda, sh väärtuslike objektide juurde. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid.**

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

Kavandatav kergliiklustee ulatub osaliselt Kehtna mõisa pargi kaitsealale (KLO1200279) ning II kaitsekategooria loomaliikide põhja-nahkhiire (*Eptesicus nilssonii*) ja veelendlase (*Myotis daubentonii*) leiualadele. Nahkhiirlaste (*Vespertilionidae*) kaitse tegevuskava¹¹ kohaselt ohustavad nahkhiirlasi üldiselt (mitte liigipõhiselt) talvitumispaiakade hävimine ja kvaliteedi langus, suviste elupaikade hävimine ja kvaliteedi langus, hukkumine tuuleparkides ja liikluses, keskkonnamürgid, valgusreostus ning looduslikud mõjutegurid. Põhiprojektiga lahendatakse teede rekonstrueerimisele ette jääva olemasoleva valgustuse ümberehitus, tagamaks olemasoleva valgustuse terviklahendust. Nahkhiirlaste kaitse tegevuskava kohaselt häirib nahkhiiri enim öine liiga intensiivne valgustus, kuna see võib ligi meelitada ka röövlind. Küll aga võivad üksikud lambid alal, kus leidub küllalt rohelist, olla nahkhiirtele ka kasulik, kuna valgus meelitab ligi putukaid (toitumiseks). Ptk 1 alusel juhtis Keskkonnaamet juba projekteerimise tingimuste andmise etapis tähelepanu nahkhiirte esinemisele pargis ning projekteerimise raames on vastavate liikidele sobivate lahenduste loomisega ka arvestatud (madalad (< 10 m) valgustid, enamus ehk jalgteed valgustid värvustemperatuuriga ≤ 3000 K). Lisaks jäaksid valgustid välja ka mõisa pargi alalt ning valitud valguslahendus ei tekitaks ümbruskonnas valgusreostust (valgusarvutused teostatud seda vältivalt). **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid.**

¹¹ Keskkonnaamet. (2017). Nahkhiirlaste (*Vespertilionidae*) kaitse tegevuskava. [Allikas](#)

3.9 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

Lähim eluhoone, 8 korteriga elamu aadressil Nooruse 2 (29202:001:0054; 100% elamumaa), asub kavandatavast tegevusest ligikaudu 23 m kaugusel. Kavandatava tegevuse elluviimisel võib ehitusaegsel perioodil jõuda kortermaja elanikeni tavapärasest kõrgem mürafoon, kuid mis lõpeb ehitustegevuse lõppedes. Keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisa 1 alusel tuleb ehitusmüra II kategooria (mh elamute) alal piirväärtusena rakendada ajaperioodil 21.00-7.00 müratas 45 dB. Antud nõudega on põhiprojektis ka arvestatud. Kehtivate nõuete täitmine on vägagi tõenäoline, kuid teatavaid ja lühiajalisi häiringuid ei saa täielikult välistada. Muuhulgas sätestab keskkonnaseadustiku üldosa seadus § 10, et olulist keskkonnahäiringut tuleb taluda, kui tegevus on vajalik ülekaaluka huvi tõttu, puudub mõistlik alternatiiv ja olulise keskkonnahäiringu vähendamiseks on võetud vajalikud meetmed.

Kavandatav kergliiklustee seondub kultuuriväärtuslike objektidega (vt ptk 1 ja 2.2). Muinsuskaitseamet toonitas 29.09.2025 kirjaga nr 8-1/24-006/15852-1, et Kehtna mõisa pargi servas on olnud omaaegne piirdeaed, millest on säilinud üksikud lagunevad müürijupid või jäljed pinnases. Seetõttu on vaja projekti koostamise käigus täpsustada piirdemüüri kulgemisjoon (märkida joonisele, kui see jääb projektala piiresse) ja tagada kiviala säilivus alges asukohas, vajadusel näha ette selle markeerimine. Vajadusel küsida hinnangut Muinsuskaitseameti maastikuarhitektilt juba projekteerimise käigus. Põhiprojekti koostamisel järgiti Muinsuskaitseameti poolt esitatud suuniseid (mh täpsustati piirdemüüri asetust) ning novembri kuus kooskõlastas projektlahenduse ka Muinsuskaitseamet.

Vibratsiooni, valguse, soojuse ega kiirguse häiringud ei ole käesoleval juhul aktuaalsed. Samuti ei leidu vaadeldaval alal pärandkultuuriobjekte. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid. St täiendamist või lisameetmeid ei vaja ka juba projektis seatud meetmed, mis on järgnev (esitatud siinkohal asjakohane):**

- ehitus- või puurimistööde ajal tuleb vältida liigse müra ja vibratsiooni tekitamist. Potentsiaalselt müra- ja vibratsioonirikkad tööd tuleb planeerida päevasele ajale. Ajavahemikule 21.00-07.00 on Keskkonnaministri 16.12.2016 määrmuses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ kehtestatud ehitusmüra piirväärtuseks 45 dB. Kui vältimatuid mürarikkaid töid tuleb ette tihemini kui kahel päeval nädalas, tuleb selliste tööde kestusest teavitada kõiki lähedal asuvaid elanikke ja õppeasutusi.

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

Kavandatava tegevuse elluviimine ei mõjuta ressursikasutuse (sh energiakasutuse), jääkide, heidete ja jäätmetekke aspekte oluliselt negatiivselt. Küll aga on vaja ehitustööaegsete ohtude esinemise võimalusi vastavale teemavaldkonnale täiendavalt minimeerida (projektis kajastatud meetmete loetelu antud allpool). Tööde teostamise aegsed aspektid ei ole sellised, mis nõuaksid KMH menetlusprotsessi algatamist. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid. St täiendamist või lisameetmeid ei vaja ka juba projektis seatud meetmed, mis on järgnevad (esitatud siinkohal asjakohased):**

- tööde piirkonnas peavad olema piisavalt suured prügikonteinerid ning kõik tekkivad jäätmed tuleb ladustada sinna. Jäätmed tuleb koguda kokku liigiti. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud. Kõik ehitustööde ajal

ajutiselt hõivatud tööpiirkonnad tuleb tööde lõppedes taastada nende endises seisukorras.

- ohtlikud jäätmed tuleb koguda muudest jäätmetest eraldi ning üle anda vastavale ettevõttele, kellel on olemas jäätmeluba ohtlike jäätmete taaskasutamiseks ja kõrvaldamiseks.
- tagada jäätmeseaduses, Kehtna valla jäätmehoolduseeskirjas ja keskkonnaministri 21.04.2004 määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine.

3.11 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. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise ebasoodsa ehk negatiivse mõju eelduseid.**

3.12. KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised

Eelhindang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Lähtudes ptk-s 3.1–3.11 esitatud infost, ei ole projekti ja selle realiseerimisega olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada peatükkides 3.4, 3.9 ja 3.10 toodud ning juba projektis sätestatud meetmeid. Eraldi täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks.

Eeltoodu alusel asub eelhindangu teostanud meeskond seisukohale, et KMH protsessi algatamiseks vajadus puudub. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Transpordiametile) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks. Otsustaja saab otsustada ka dokumentides esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle.

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhindangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Projekti koostamisel on juba koostööd tehtud eri ametkondade jt isikutega (vt ka eelhindangu ptk 1 ja 3.9). Eelhindangu läbiviimisel ei ilmnenu märkimisväärseid uusi asjaolusid, mis täiendaksid varasema koostööga omandatud teavet. Seega edasise **otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.** Võimaliku laekuva tagasiside tulemusi saab otsustaja kajastada vähemalt lõpliku otsuse teksti formuleerimisel enne otsuse vastuvõtmist.

Kokkuvõte

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks oli Rapla maakonnas Kehtna vallas Kehtna alevikus riigitee 15 Tallinna-Rapla-Türi tee 250-meetrise teelõigu km 58,60-58,85 põhiprojekt. Projekti eesmärk on vaadeldavale teelõigule teeületuskoha, tõstetud ristmiku ja kergliiklustee kavandamine. Riigitee 15 läbib Kehtna alevikku ning Rapla poolt tulevatel liiklejatel puudub taju asula keskkonnast, mistõttu ületatakse asulas piirkiirust ning tee ületamine on jalakäijale ohtlik. Projekti koostamisel analüüsiti ja kavandati piirkonda sobivaim lahendus arvestades kergliiklustee, sõidukiiruse vähendamise, ülekäigukoha ning teevalgustuse rajamise vajadust (vt ka ptk 1).

Eelhindang on menetlusetapiks, mille alusel otsustatakse KMH algatamine või algatamata jätmine. Juhindudes projektist (ptk 1) ning selle ümbruskonna kohta koondatud andmetest (ptk 2) saab kokku võtta mõjude eelduste ehk KMH vajaduse analüüsi (ptk 3) tulemused järgnevalt. Lähtudes ptk 3.12 esitatud infost, ei ole projekti ja selle realiseerimisega olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada peatükkides 3.4, 3.9 ja 3.10 toodud ning juba projektis sätestatud meetmeid. Eraldi täiendavate seiremeetmete määramist ei peeta siinkohal asjakohaseks.

Eeltoodu alusel asub eelhinnangu teostanud meeskond seisukohale, et KMH protsessi algatamiseks vajadus puudub. Käesolev dokument on otsustajatele (siinkohal eelkõige Transpordiametile) siiski vaid töövahendiks lõplike seisukohtade andmiseks. Otsustaja saab otsustada ka dokumentides esitatud tingimuste/soovituste/suuniste rakendamise üle.

Enne KMH algatamise või algatamata jätmise üle lõplikku otsustamist, tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas küsida seisukohta asjaomastelt asutustelt, nende olemasolul. Projekti koostamisel on juba koostööd tehtud eri ametkondade jt isikutega (vt ka eelhinnangu ptk 1 ja 3.9). Eelhinnangu läbiviimisel ei ilmnenu märkimisväärsed uusi asjaolusid, mis täiendaksid varasema koostööga omandatud teavet. Seega edasise **otsustusprotsessi täpsem suunamine ja korraldamine on otsustaja ehk Transpordiameti pädevuses.** Võimaliku laekuva tagasiside tulemusi saab otsustaja kajastada vähemalt lõpliku otsuse teksti formuleerimisel enne otsuse vastuvõtmist.

Alljärgnevalt esitatakse ka loend KMH eelhinnangu tingimustest/suunistest (juba projektist vastavatesse ptk-sse integreeritustest), mida järgitakse edasistes tegevustes, tagamaks jätkuvate/tulevaste protsesside efektiivsemat korraldust, mh tekkida võivate häiringute täiendavat minimeerimist/vältimist. Eelhinnangu ptk 3.4, 3.9 ja 3.10 välja toodud (esile toodud projektist vastavate peatükkidega seonduvad asjakohased sätted) tingimused/suunised:

- tööde käigus tuleb vältida saasteainete sattumist keskkonda (sh põhjavette). Kütused ja õlid peavad olema ladustatud viisil, mis välistab võimalikud lekked. Masinate ja seadmete tankimis- ja ladustamisplatsid ei tohiks võimalusel paikneda majapidamiste lähedal.
- ehitustegevuse ajal peab ehitusmasinate parkimine, tankimine ja hooldus toimuma selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Ehitusaegsed ajutised kontorid, laod, asfalditehased, töökojad, kütuse ja bituumeni hoidmise alad ning tee-ehitusmasinate parkimiskohad on soovitatav rajada kraavidest kaugemale kui 50 m. Juhul kui eelmainitud alade ja objektide paiknemine

kraavide lähedal on vältimatu, tuleb tööde teostajal olla tähelepanelik ja kavandada töökorraldus selliselt, et oleks välistatud reostuse sattumine pinnasesse ja vette. Töökorras mitteolevaid reostusohthlike masinaid ei ole lubatud kasutada.

- ehitustööde teostamisel tuleb valmis olla hädaolukordadeks ja nende puhul vastavalt tegutseda. Keskkonnaohthlikest õnnetusjuhtumitest tuleb teavitada mh Päästeametit ja Keskkonnaametit.
- ehitus- või puurimistööde ajal tuleb vältida liigse müra ja vibratsiooni tekitamist. Potentsiaalselt müra- ja vibratsioonirikkad tööd tuleb planeerida päevasele ajale. Ajavahemikule 21.00-07.00 on Keskkonnaministri 16.12.2016 määrmuses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ kehtestatud ehitusmüra piirväärtuseks 45dB. Kui vältimatuid mürarikkaid töid tuleb ette tihemini kui kahel päeval nädalas, tuleb selliste tööde kestusest teavitada kõiki lähedal asuvaid elanikke ja õppeasutusi.
- tööde piirkonnas peavad olema piisavalt suured prügikonteinerid ning kõik tekkivad jäätmed tuleb ladustada sinna. Jäätmed tuleb koguda kokku liigiti. Jäätmete ladustamine väljaspool selleks ettenähtud kohti on keelatud. Kõik ehitustööde ajal ajutiselt hõivatud tööpiirkonnad tuleb tööde lõppedes taastada nende endises seisukorras.
- ohtlikud jäätmed tuleb koguda muudest jäätmetest eraldi ning üle anda vastavale ettevõttele, kellel on olemas jäätmeluba ohtlike jäätmete taaskasutamiseks ja kõrvaldamiseks.
- tagada jäätmeseaduses, Kehtna valla jäätmehoolduseeskirjas ja keskkonnaministri 21.04.2004 määrmuses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ toodud nõuete järgimine.