

Töö nr: **24005078** | 05.06.2025

Riigitee 1 Tallinna-Narva tee km 51,8 – 52,4 lõigul liiklusohutliku koha likvideerimise põhiprojekti

Keskkonnamõju eelhindang

Tallinn–Tartu 2025

Jaak Järvekülg | keskkonnaekspert (litsents: KMH0162)

Kristiina Tiits | keskkonnaspetsialist

Sisukord

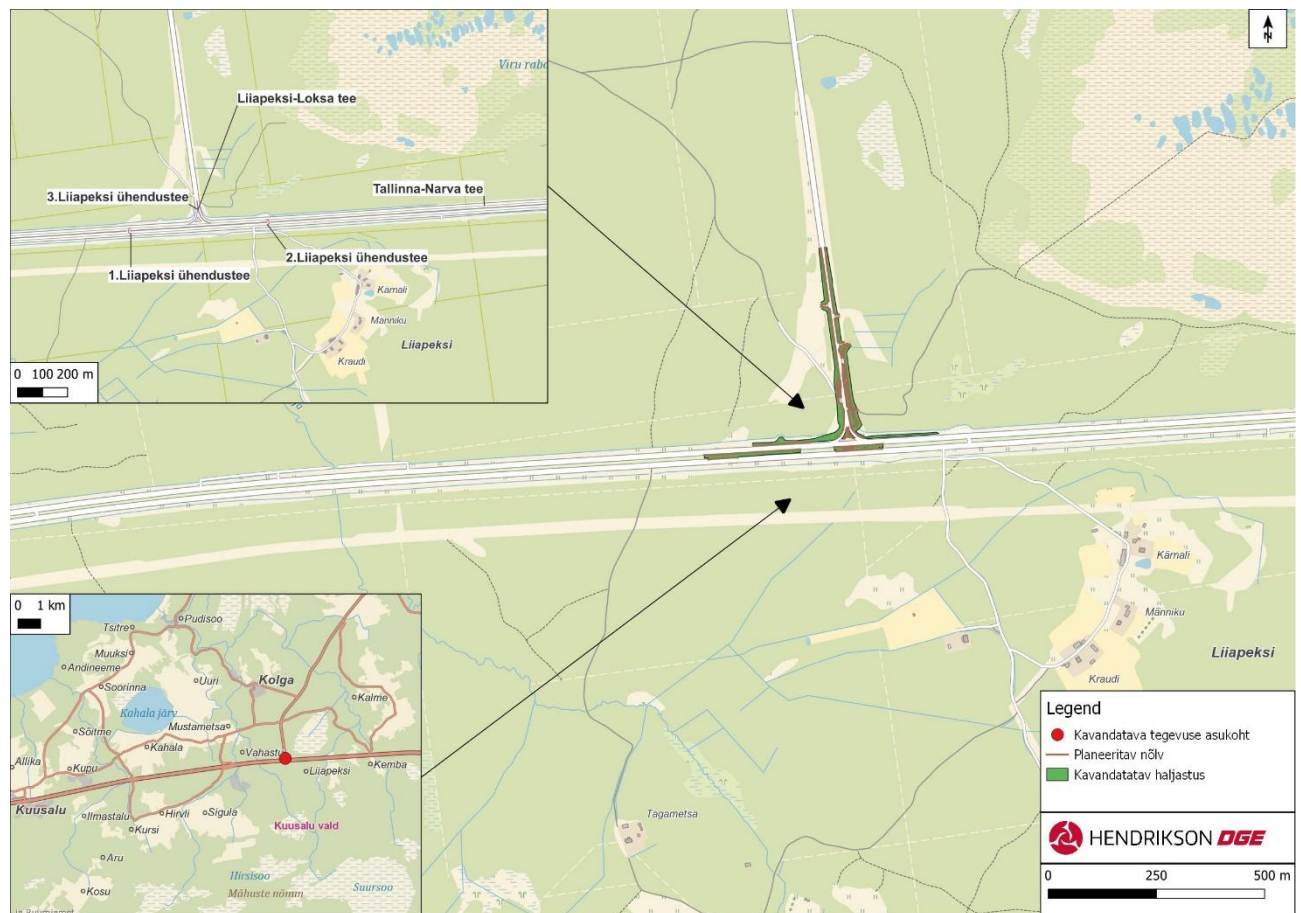
1. SISSEJUHATUS	3
2. TAUST JA SEADUSANDLIKUD ASPEKTID	4
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS	7
4. MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS JA KAVANDATAVA TEGEVUSEGA KAASNEV POTENTSIAALSELT OLULINE KESKKONNAMÕJU	11
4.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega, mõju maakasutusele	11
4.2. Mõju looduskaitseobjektidele	12
4.2.1.1. Natura eelhindamine	13
4.3. Mõju kultuuriväärtustele	18
4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele	18
4.5. Müra, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus	20
4.6. Jäätmekäitlus	20
4.7. Avariiolukorrad	21
5. JÄRELDUSED, KESKKONNAMEETMED	22
LISA. FOTOD PROJEKTIALALT	24

1. Sissejuhatus

Käesolevaks tööks on keskkonnavalade konsultatsioon riigitee 1 Tallinna-Narva tee km 51,8-52,4 lõigu liiklusohutliku koha likvideerimise põhiprojekti keskkonnamõju hindamise eelhindang. Kavandatav tegevus paikneb Harju maakonnas Kuusalu vallas (joonis 1).

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

Töö koostamisel on lähtutud projekti tehnilisest kirjeldusest ning projekti seletuskirjast ja joonistest seisuga veebruar 2025. Projektila külastuse viis läbi Kristiina Tiits (OÜ Hendrikson & Ko) 26.03.2025 (fotod projektilalt on lisatud aruande lisa).



Joonis 1 Kavandatava tegevuse asukoht. *Aluskaart: Maa-ja Ruumiamet 2025*

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 keskkonnamõju tegevus

(1) Olulise keskkonnamõju 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:

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

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

8) tee rajamine või laiendamine, välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördetähtede, tagasipöördetähtede, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepiiride asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekoha ja parklaid rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnanähtumissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul.

§ 15. Muud tegevusvaldkonnad

Keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang tuleb anda järgmiste muude tegevuste korral:

8) selline tegevus, mis ei ole otseselt seotud ala kaitsekorraldusega või ei ole selleks otseselt vajalik, kuid mis võib üksi või koostöös muu tegevusega eeldatavalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala või kaitstavat loodusobjekti.

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

Kavandatavad tööd kuuluvad KeHJS § 6 lõike 2 p 10 (infrastruktuuri ehitamine või kasutamine) ja määruse nr 224 § 13 nimetatud tegevuste hulka (jalg- ja jalgrattateed, bussipeatused ning kergliiklejate ületuskohad). Lisaks on tegemist määruse nr 224 § 15 p 8 nimetatud tegevusega, kuna kavandatava tegevuse piirkonnas asub looduskaitsealuseid objekte ning Natura 2000 võrgustiku alad. Lähtuvalt eeltoodust peab otsustaja andma eelhindangu selle kohta, kas tegevusel on oluline keskkonnamõju vastavalt KeHJS § 6 lõike 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 ilmnevat 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 eelhinnangu 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 eelhinnangu ning keskkonnamõju hindamise algatamise või algatamata jätmise otsuse eelnõu.

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

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

3. Kavandatava tegevuse kirjeldus

Riigiteel 1 (Tallinna-Narva tee) on projektalas 2+2 sõidurada. Riigitee 1 ja riigitee 85 (Liapeksi-Loksa tee) ristmiku piirkonnas asuvad mõlemas sõidusuunas tagasipöördekohad. Antud ristmikul on peamiseks probleemiks Loksa suunast ja riigitee 1 km 51,967 vasakpoolsest „Loksa tee“ bussipeatusest tagasipöördekohale suundumine, et sooritada pööre Narva suunas. Antud tagasipöördekoht asub ristmikule väga lähedal ning lühikesel vahemaal tuleb tagasipöördekohale suundumiseks ületada kahte sõidurada.

Samuti on probleemiks riigitee 1 (Tallinna-Narva tee) km 51,967 vasakpoolse „Loksa tee“ bussipeatuse paiknemine kiirendusrajal. Selline lahendus võib tekitada konfliktisituatsioone olukorras, kus Loksa poolt tulev sõiduk kiirendab, et liituda põhimaanteega ning teisalt piki põhimaanteed liikuv buss aeglustab, et peatusesse keerata.

Loksa ristmik on valgustatud. Ristmiku piirkonda on rajatud parkla Viru raba külastajatele. Perspektiivis on ristmiku asemele kavas rajada liiklussõlm, kuid antud projektiga seda ei lahendata.

Plaanilahendus – riigitee 1

Käesoleva projektiga on ette nähtud sulgeda riigiteel nr 1 olev tagasipöördekoht (riigitee nr 3719 – tagasipööre Narva suunal). Üleliigne kate tuleb likvideerida ning haljastada. Põrkepiirded tuleb pikendada vähemalt kiirendusraja lõpuni. Kiirusrežiimi riigiteel nr 1 ei muudeta.

Põrkepiirete vahel olev kergliiklejate ületuskoht nihutada lääne poole, et liiklejad ei peaks ületama kolme sõidurada.

Riigitee 1 ääres olev Tallinna suunaline „Loksa tee“ bussipeatus tuleb likvideerida. Uus bussipeatus on projekteeritud olemasoleva suundristmiku harude vahele. Bussitaskusse tulek ja sealt lahkumine toimub läbi kiirendus- ja aeglusraja. Tellija (Transpordiamet) soovil ei ole suundristmiku harude geomeetriat ümber projekteeritud. Bussipeatus on põhiteest eraldatud 3,0m laiuse ohutussaarega. Ohutussaarele on ettenähtud paigaldada kummist piire, et suunata kergliiklejaid õigesse kohta.

Plaanilahendus – riigitee 85

Projekteeritud on riigitee nr 85 kiirusrežiimi muutus. Ristmikust kuni PK 4+75 on ettenähtud kehtestada sõidukiirus 70 km/h. Vastavalt kiirusrežiimile tuleb olemasolevad sõidurajad ka kitsamaks markeerida.

Projekteeritud on ühe mahasõidu sulgemine: PK 1+20 vasakul pool (uus mahasõit projekteeritud PK 3+30).

Olemasoleva ristmiku ja parkla vahele on projekteeritud avatud taskuga bussipeatused. Vasakpoolsesse bussipeatusesse on ettenähtud ümber tõsta riigitee 1 bussipeatuses olev ootekoda. Parempoolsesse bussipeatusesse on jäetud ruum, et soovi korral saaks paigaldada ootekoja.

Projekteeritud on jalgratta- ja jalgteede ühendused bussipeatuste ja parkla vahel. Jalgratta- ja jalgteed on projekteeritud 3,0m laiused.

Tööd, mida tehakse ohutuse parandamiseks:

- Riigiteel nr 85 langetatakse sõidukiirus 70 km/h.
- Sõidurajad markeeritakse vastavalt sõidukiirusele.
- Projekteeritud on jalgratta- ja jalgteed, mis ühendavad omavahel peamised liikumissuunad ristmike, bussipeatuste ja teeületuskohtade vahel. Jalgratta- ja jalgteed on eraldatud sõiduteest eraldusribaga.
- Bussipeatused on projekteeritud avatud tasku ja ooteplatvormiga.

- Suletakse üks mahasõit maanteelt.

Vertikaalplaneering

Sõiduteele on projekteeritud kahepoolne põikkalle 2,5% va viraažid, mis on kuni 4%.

Tugipeenardele on projekteeritud põikkalle 4,0%.

Jalgratta- ja jalgteele on projekteeritud ühepoolne põikkalle 2,0%.

Projekteeritud mulded ehitada nõlvusega 1:3-1:4.

Sademevee ärajuhtimine ja kraavid

Sademeveed on juhitud sõidutee kõrval asuvatele haljasaladele ja kraavidesse. Osaliselt on vajalik puhastada olemasolevad kraavid ning rajada uued kraavid.

Projekteeritud kraavide mulde poolne nõlvus on 1:3 (kohati sõidutee pool laugem) ja välisnõlva nõlvus on 1:2. Projekteeritud kraavi põhja laius 0,4m.

Kraavide põhja kindlustamisel on lähtutud järgnevatest parameetritest:

- pikikalle 1,0-2,0% kindlustada killustikuga;
- pikikalle 2,0-3,0% kindlustada II-profili geotekstiilil killustikuga.

Põhimaantee nr 1 sademevee lahendus

Põhimaantee tagasipöörde koha likvideerimisel tuleb nõlvad planeerida vastavalt olemasolevate nõlvade järgi eraldusriba madalamasse kohta. PK 518+33 olev asfaltkate tuleb lammutada ning läbi kaevata. Kohati on vaja eraldusribal olevat nõvapõhja profileerida.

Projektiga on ettenähtud põhimaantee eraldusriba ületav jalgteel osa likvideerida ning rajada uus ca 20m lääne poole. Seoses sellega, tuleb eraldusribal olev nõva ümber profileerida nii, et ületuskohal oleks nõva tipukoht. Sademeveed on suunatud teeületuskohast lääne ning ida poole. Ida pool asub PK 521+88 restkaev, kuhu tuleb rajada nõva madalam koht. Suuremate sadude korral ja lumesula perioodil toimib see kaev ülevooluna.

Tugimaantee nr 85 sademevee lahendus

Sademeveerežiimi parendamiseks on piki tugimaanteed rajatud kraavid, mis on juhtud põhimaantee nr 1 kraavidesse. Kraavide pikikalded on projekteeritud minimaalselt 0,3%. Ristumisel mahasõitude ning jalg- ja jalgrattateedega on ette nähtud paigalda truubid.

Haljastus

Tee maa-ala tuleb puhastada metsast, võsast, põõsastest, kividest, prügist jne. Langetada tuleb asendiplaanil näidatud mets, võsa, põõsad ja üksikud puud. Likvideeritavate puude ja võsa kändud juurida ning utiliseerida.

Ehitustööde käigus vigastada saanud olemasolevad puud, hekid ja põõsad tuleb asendada sama liiki hekkide ja põõsastega.

Puu tüve ümber siduda püstised prussid, prusside ja tüve vahele panna pehmendus (kivivill, autokummid vms, prussidest kaitse peab ulatuma kogu tüve kõrguseni) ning jälgida, et ehitustööde käigus ei vigastataks puuoksi. Vajadusel võib kärpida puu alumisi oksa, kuid peab säilima antud puule iseloomulik võra kuju.

Üle 4 cm läbimõõduga juuri ei tohiks läbi raiuda. Kui sellise läbimõõduga juured jäävad kaevetööde alasse, siis tuleb seal kaevata labidaga käsitsi.

Samuti tuleb jälgida, et ehitusseadmetega ei sõidetaks puude juurtel ega ladustataks ehitusmaterjale sinna. Tallamise eest kaitset vajav juurestik ulatub vähemalt puu võra välisjooneni.

Kui ruumipuudus sunnib ehitusmaterjali puu alla ladustama, kaetakse koht kõigepealt ~20 cm paksuse liiva- või kergkruusakihiga, mille peale asetatakse puidust vms materjalist restid ehitusmaterjalide ladustamiseks.

Projektiga on ette nähtud haljastada tasapinnalised haljasalad murukülviga (klass III). Projektiga on ette nähtud mulde ja kraavide nõlvad haljastada murukülviga (klass III). Lubatud on mulde ja kraavide nõlvade haljastamine hüdrokülviga.

Haljasalad rajada kasvualusele. Kasvualuse projekteeritud paksus on 5-7cm.

Kasvualuse rajamiseks on lubatud kasutada välja kaevatud kasvupinnast, kui see vastab kasvualusele esitatud nõuetele.

Kasvualus peab olema taimekasvuks sobiv ega tohi sisaldada ohtlikke aineid üle piirmäära. Kasvumuld ei tohi sisaldada prahti, kive ega mitmeaastasi juur-umbrohte. Kasvumuld ei tohi olla liiga tihke ja kõvastunud: peab surumisel kergesti lagunema.

Uue kasvualuse rajamisel tuleb kasvualuse materjal laotada eelnevalt planeeritud pinnale, seda veidi aluspinda segades, et ei tekkiks järsku üleminekut eri kihtide vahel. Tihedatel liigniisketel savimaadel võib puude ja pöösaste kasvualuse rajada aluspinnase peale, et vesi ei koguneks istutusauku, kuid kasvualus ei tohi olla väiksema mahuga kui nõutud.

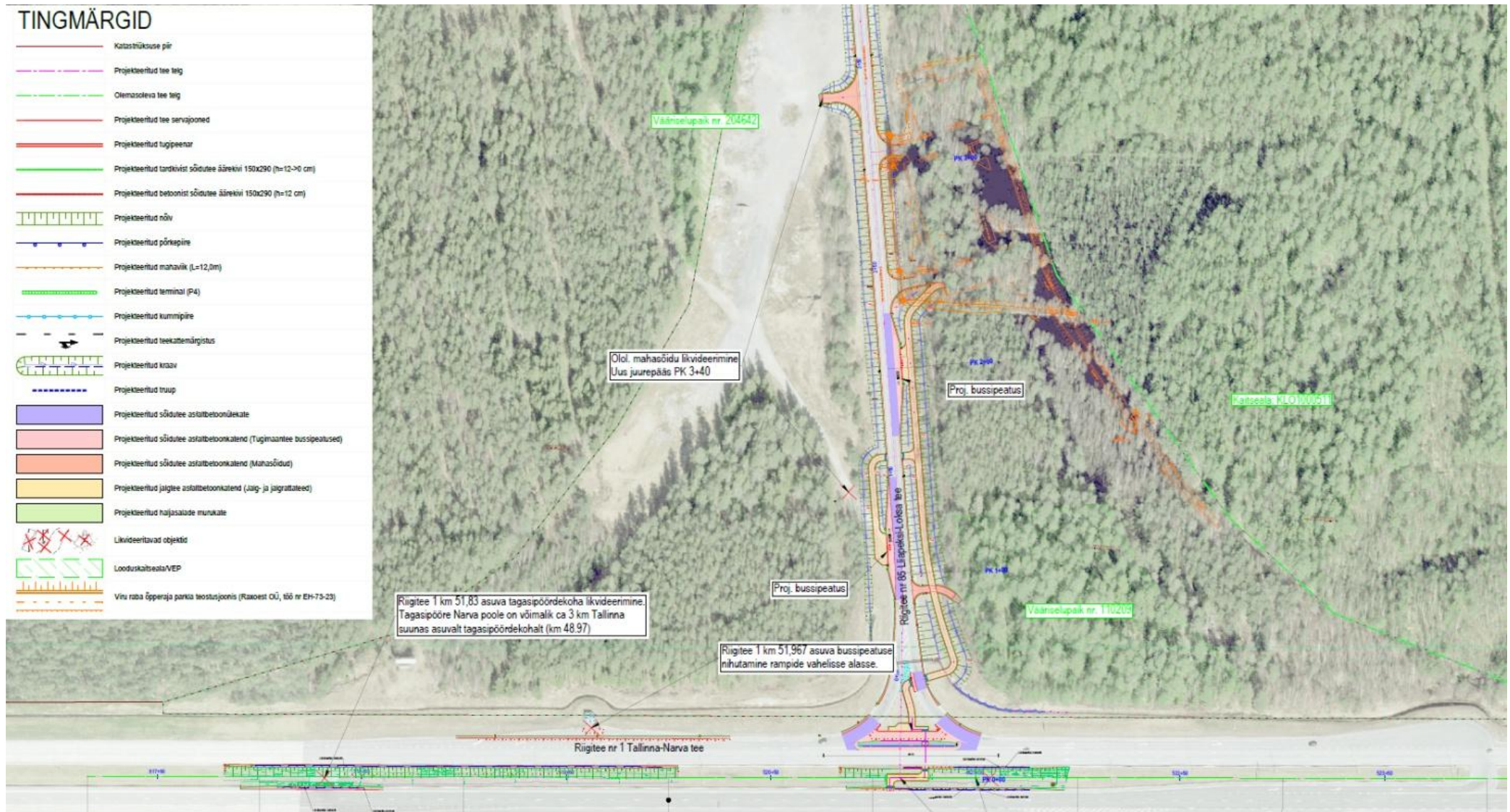
Töövõtja peab kindlustama, et kasvualuse valminud osadel ei liiguks rasked masinad. Juhul kui kasvualus on liigselt tihenened, tuleb see kobestada ja taastada. Muru külviks tuleb kasutada kodumaise või naaberriikide päritoluga seemneid, millel on head idanemis- ja katvusomadused.

Ehitustööde käigus rikutud või kahjustatud haljasalad tuleb taastada.

Kavandatava tegevuse potentsiaalseteks tagajärgedeks on heide pinnasesse, õhku ja vette. Paratamatult tekib 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 ja munakivi). Tee ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse maardlatest, mille avamise ja kasutamise keskkonnamõju on eraldi hinnatud ning käesoleva projektiga maavarade täiendavat ammutamist ette ei nähta. Projektiala piirkonnas täiendav ebasoodne mõju puudub.

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



Joonis 3 Kavandatav tegevus. Alus: väljavõtte riigitee 1 Tallinna-Narva tee km 51,8-52,4 lõigu liiklusohutliku koha likvideerimise põhiprojekti asendiskeemist. Roadplan OÜ, töö nr 24032, joonis TL-4-05

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

Käesolevas eelhinnangus käsitletakse eelkõige kavandatava (riigitee 1 Tallinna-Narva tee km 51,8-52,4 lõigu liiklusohutliku koha likvideerimise põhiprojekti) võimalikku keskkonnamõju, mitte ilmtingimata piirkonnas juba olemasoleva liikluse ja taristu kogumõju. Projekti realiseerumisel pareneb käsitletaval lõigul sõidumugavus ja liiklusohutuse tase, millel on keskkonnale (läbi õnnetuste ohu vähenemise) ka positiivne mõju.

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

Käesolevas eelhinnangus mõjude analüüsimisel on (eel)hinnatud ja arvesse võetud kõiki keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhinnangu sisu täpsustatud nõuded“ sisalduvaid punkte. Vastavalt määrusele on arvesse võetud ka võimaliku mõju suurust, mõjuala ulatust, mõju ilmnenemise tõenäosust ja aega, mõju laadi ja tugevust, kestust, sagedust, pöörduvust, võimalikke koosmõjusid (sh kumulatiivset mõju) ja suurõnnetuste või katastroofide ohtu. 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

Kavandatav tegevus asub Harju maakonnas Kuusalu vallas.

Harju maakonnaplaneeringu⁴ seletuskirjas ei ole spetsiifiliselt käesolevas eelhinnangus käsitletud kavandatava tegevuse kohta konkreetseid suuniseid antud, kuid seletuskirjas on antud üldised tingimused maanteevõrgu arendamisele - nt *tagada tuleb maanteevõrgu kvaliteedi parandamine ja liikluse turvalisus lähtuvalt maantee klassist, tee funktsioonist asustusstruktuuris, liikluskoormusest, tee-ehituse ja -hoiu majanduslikest kaalutlustest, kergliikluse vajadustest ning keskkonnahoiust; maanteede läbilaskvuse parandamiseks on oluline maanteede rekonstrueerimine.*

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

Kuusalu valla üldplaneering on kehtestatud Kuusalu vallavolikogu 19.12.2001 otsusega nr 68⁵. Üldplaneeringus on samuti andud üldised tingimused teedevõrgu arendamiseks. Nt *kvaliteeti on vaja parandada ka selleks, et turist ja puhkaja külastaks valda ega pööraks halbade teeolude tõttu tagasi. Samuti vajavad korrastamist teed vaatamisväärsuste juurde.*

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

Harju maakonnaplaneeringu kaardi „Ruumilised väärtused“ jääb kavandatav tegevus roheline võrgustiku alale. Tulenevalt projekti olemusest (olemasoleva maantee mõningane

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

⁵ https://www.kuusalu.ee/documents/7610268/18586297/Volikogu_19.12.2001_otsus_68.pdf

ümberehitamine), võib aga öelda, et projektiga ei ole ette näha olulise ebasoodsa mõju kaasnemist roheline võrgustiku alale. Projektiga ei nähta ette uusi ümbritseva maastiku suhtes domineerivaid rajatisi, samuti ei suurendata oluliselt barjääri elusloodusele ning tegevusi looduskaitsealustel objektidel ei planeerita.

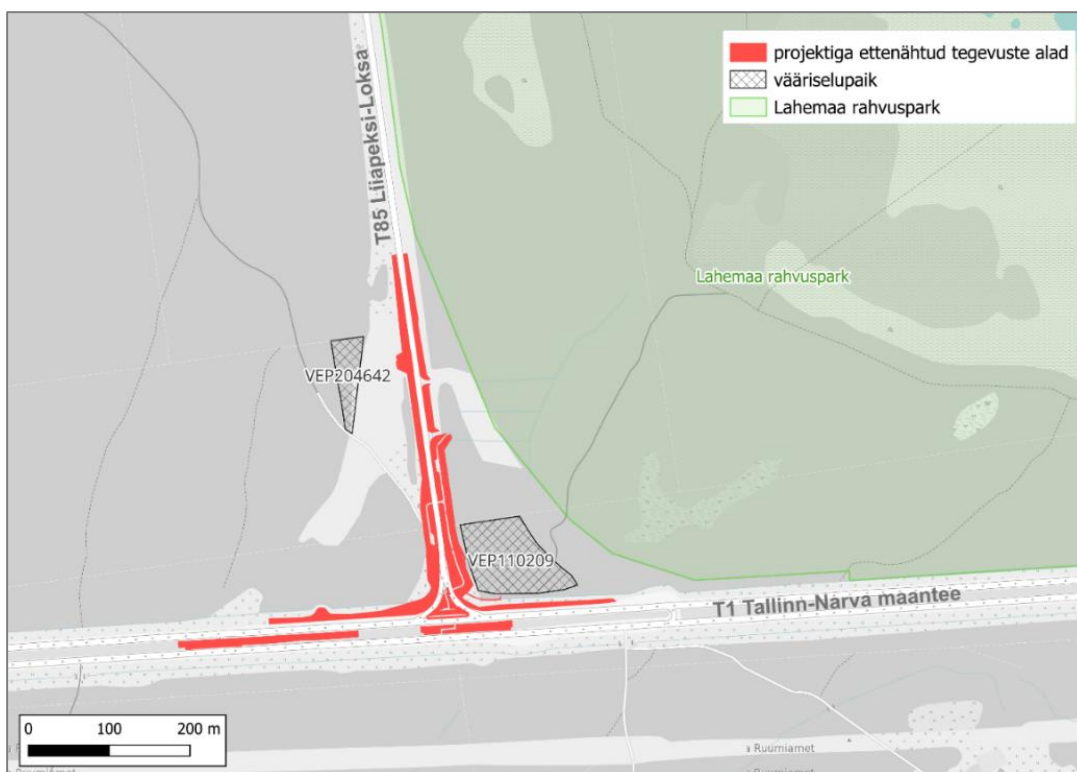
Kavandatava tegevuse käigus ei ole vajalik teemaa-ala täiendav võõrandamine, mistõttu oluline mõju maakasutusele puudub.

4.2. Mõju looduskaitseobjektidele

Andmebaasi EELIS andmetel (seisuga 25.03.2025) ei jää kavandatud tegevuse alale looduskaitseaduse kohaseid kaitstavaid loodusobjekte (kaitsealad, hoiualad, püsielupaigad jne). Lähimaks kaitstavaks loodusobjektiks on Natura 2000 võrgustiku Lahemaa loodusala ja Lahemaa linnualaga samal alal asuv Lahemaa rahvuspark, mis ulatub paarikümne kuni mõnesaja meetri kaugusele projektiga ettenähtud tegevuste alast (joonis 4.1). Natura aladele on mõju hinnatud järgmises, Natura hindamise peatükis, mille järeldused kehtivad ka kattuvale Lahemaa rahvuspargile ja Lahemaa rahvusparki täiendavalt eraldi ei käsitleta. Muid käsitlemist vajavaid kaitstavaid loodusobjekte projektialal või selles võimalikus mõjualas ei asu.

Keskkonnaamet on käesoleva projekti raames andnud oma 02.01.2025 kirjaga nr 6-2/24/25415-2 arvamuse projekteerimistingimuste eelnõule, milles muuhulgas annab järgmise tingimuse: *Projektalast jäävad registreeritud kaitsealuste linnuliikide elupaigad u 500 m kaugusele. Tööde planeerimisel tuleb arvestada nii kaitsealuste kui ka teiste linnuliikide pesitusperioodidega. Seega tuleks ehitustegevust vältida lindude pesitusperioodil (15.04-15.07).*

Välja võib veel tuua, et projektialaga piirneb üks metsaseadusega kaitstav vääriselupaik⁶ (joonis 4.1). EELIS andmebaasi andmetel on vääriselupaiga säilitamiseks vajalik jätta puud raiumata ning surnud ja lamapuit eemaldamata. Käesoleva projekti raames nimetatud tegevusi vääriselupaigas ei kavandata ega teostata. Vääriselupaik säilib olemasolevas ulatuses ja olulist mõju sellele ei kaasne.



Joonis 4.1 Kaitstavad loodusobjektid ja vääriselupaigad rekonstrueeritava liiklusohutliku maanteelõigu piirkonnas.
Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025

⁶ [Metsaseaduse](#) § 23 lg 1 järgi on vääriselupaik ala, kus kitsalt kohastunud, ohustatud, ohualdiste või haruldaste liikide esinemise tõenäosus on suur.

4.2.1.1. Natura eelhindamine

Natura 2000 on üleeuroopaline kaitstavate alade võrgustik, mille eesmärk on tagada haruldaste või ohustatud lindude, loomade ja taimede ning nende elupaikade ja kasvukohtade kaitse või vajadusel taastada üleeuroopaliselt ohustatud liikide ja elupaikade soodne seisund. Natura 2000 loodusala ja linnualad on moodustatud tuginedes Euroopa Nõukogu direktiividele 92/43/EMÜ (nn loodusdirektiiv e LoD) ja 2009/147/EÜ (nn linnudirektiiv e LiD).

Natura hindamine on menetlusprotsess, mida viiakse läbi vastavalt loodusdirektiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigetele 3 ja 4. Käesolevas töös tuginetakse hindamise läbiviimisel Euroopa Komisjoni juhendile „Natura 2000 aladega seotud kavade ja projektide hindamine. Metoodilised suunised elupaikade direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 sätete kohta”⁷ ja juhendile „Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis”⁸.

KeHJS-e ning *looduskaitseseaduse* (LKS) alusel toimub Natura hindamine keskkonnamõju hindamise menetluse raames. KeHJS § 3 punkti 2 kohaselt hinnatakse keskkonnamõju, kui kavandatakse tegevust, mis võib üksi või koostoimes teiste tegevustega eeldatavalt ebasoodsalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärke.

Natura hindamise juures on oluline, et hinnatakse tõenäoliselt avalduvat mõju lähtudes üksnes ala kaitse-eesmärkidest. Tegevuse mõjud loetakse ebasoodsaks, kui tegevuse elluviimise tulemusena kaitse-eesmärkide seisund halveneb või tegevuse elluviimise tulemusena ei ole võimalik kaitse-eesmärke saavutada.

Natura hindamise esimeseks etapiks on Natura eelhindamine, mille eesmärgiks on kavandatava tegevuse tõenäoliste mõjude prognoosimine, mille tulemusena saab otsustada, kas on vajalik liikuda asjakohase (ehk täis-)hindamise etappi. Asjakohases hindamises viiakse läbi Natura alale avalduva tõenäoliselt ebasoodsa mõju detailne hindamine ning kavandatakse vajadusel leevendavad meetmed. Käesolev Natura hindamine piirdub eelhindamise etapiga, mille käigus prognoositakse tõenäolisi mõjusid. Kui eelhindamise tulemusel selgub vajadus läbi viia Natura asjakohane hindamine, tuleb algsel etapil KMH protsess ning selle raames läbi viia Natura asjakohane hindamine.

Käesolev eelhindamine koostatakse tuginedes olemasolevale teabele. Kasutatakse olemasolevaid materjale Natura 2000 võrgustiku ala ja kaitse-eesmärkide kohta (Natura ala standard andmevormi info; EELIS andmebaasi info jms).

Kavandatava tegevuse seotus kaitsekorraldusega

Kavandatav tegevus ei ole otseselt seotud ega vajalik ühegi Natura 2000 võrgustiku ala kaitsekorraldamisega.

Informatsioon kavandatava tegevuse kohta ja kaasnevate mõjude tuvastamine

Kavandatavaks tegevuseks on riigitee 1 Tallinna-Narva tee km 51,8-52,4 lõigu liiklusohutliku koha likvideerimine, mille käigus nähakse ette riigiteel nr 1 olev tagasipöördekohta (riigitee nr 3719 – tagasipööre Narva suunal) sulgemine; pörkepiirete vahel olev kergliiklejate ületuskoha nihutamine lääne poole, et liiklejad ei peaks ületama kolme sõidurada; Riigitee 1 ääres oleva Tallinna suunalise „Loksa tee” bussipeatuse likvideerimine ja uue bussipeatuse projekteerimine olemasoleva suundristmiku harude vahele. Riigiteel nr 85 (Liiapeksi–Loksa) nähakse ette kiirusrežiimi muutus

⁷ [Natura 2000 aladega seotud kavade ja projektide hindamine. Metoodilised suunised elupaikade direktiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 sätete kohta](#). Brüssel, 28.9.2021

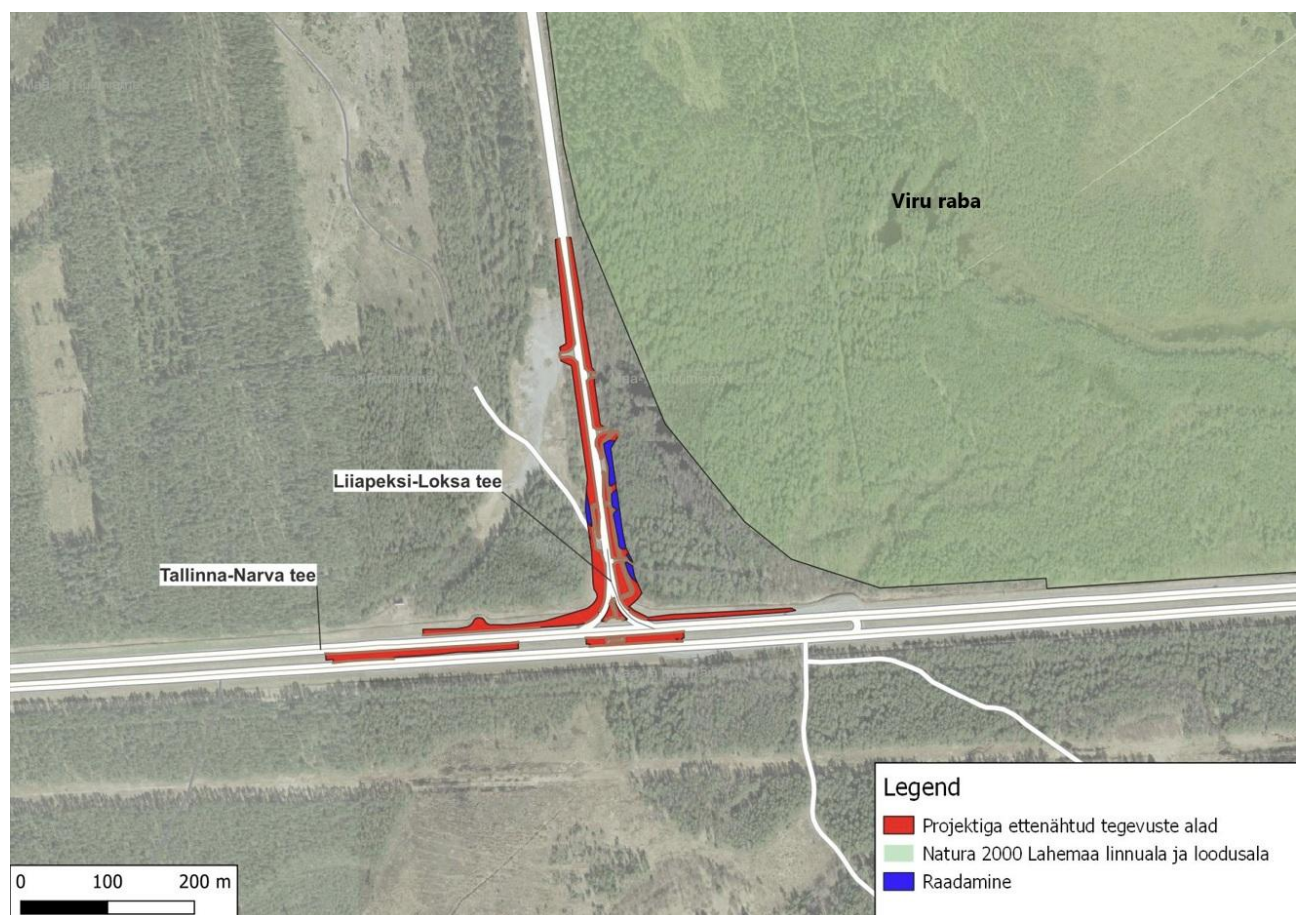
⁸ Kutsar, R.; Eschbaum, K. ja Aunapuu, A. 2019. [Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis](#). Tellija: Keskkonnaamet.

(sõidukiirus 70 km/h), ühe mahasõidu sulgemine; bussipeatuste rajamine ning jalgratta- ja jalgteede ühendused jm. Täpsemalt annab kavandatavast tegevusest ülevaate ptk 3 ja joonis 3.

Tulenevalt tegevuste iseloomust ei ole mõjuala ulatuslik ning hõlmab enamikes aspektides rekonstrueeritava maanteelõigu liiklusohutliku lõigu likvideerimise asukohta ning ehitustööde ala. Teelõigu rekonstrueerimine ei too üldiselt kaasa mõjusid teemaalt väljaspool ja seal säilivad kooslused ja maastikud olemasolevana. Projektlahenduse puhul mahutatakse lahendus üldiselt olemasolevate teekonstruktsioonidega juba hõlmatud ala piiresse, aga väikses ulatuses taristu ala siiski laieneb ning vajalik on väikeses mahus raadamine (raadamise maht ca 1000 m²).

Ehitusperioodil võib ajutine mõjuala olla suurem seoses ehitusaegse intensiivsema inimtegevuse ja müraga, kuid tegemist on ajutise lühiajalise mõjuga.

Rekonstrueeritava maantee võimalikus mõjualas olevaks saab lugeda Natura alasid, mis paiknevad rekonstrueeritava maantee vahetus läheduses: Lahemaa loodusala ja linnuala. Kõik maantee rekonstrueerimisega seotud tegevused jäävad siiski väljapoole Natura 2000 võrgustiku alasid. Natura alade paiknemist projektiala piirkonnas illustreerib järgnev skeem.



Joonis 4.2 Natura 2000 võrgustiku paiknemine rekonstrueeritava liiklusohutliku maanteelõigu piirkonnas. *Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025*

Kavandatava tegevuse mõjualasse jäävate Natura alade iseloomustus

Lahemaa loodusala (RAH0000601) on kaitse alla võetud vastavalt korraldusele „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“ (Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korraldus nr 615-k). Loodusala pindala on ca 747 km² ning see on loodud 48 loodusdirektiivi I lisa elupaigatüübi ja 13 sama direktiivi II lisa liigi ning nende elupaikade kaitseks. Loodusala kattub Lahemaa rahvuspargiga (KLO1000511), mis tagab loodusala siseriikliku kaitse.

Lahemaa loodusala kaitse-eesmärgid on järgmised:

- **Loodusdirektiivi I lisa elupaigatüübid⁹:** veealused liivamadalad (1110), liivased ja mudased pagurannad (1140), rannikulõukad (*1150), laiad madalad lahed (1160), karid (1170), esmased rannavallid (1210), püsitaimestuga kivirannad (1220), väikesaared ning laiud (1620), rannaniidud (*1630), püsitaimestuga liivarannad (1640), eelluited (2110), valged luited (liikuvad rannikuluitid – 2120), hallid luited (kinnistunud rannikuluitid – *2130), rusked luited kukemarjaga (*2140), metsastunud luited (2180), luidetevahelised niisked nõod (2190), kuivad liivanõmmed kanarbiku ja kukemarjaga (2320), looduslikult rohketoitelised järved (3150), huumustoitelised järved ja järvikud (3160), jõed ja ojad (3260), kuivad nõmmed (4030), kadastikud (5130), kuivad niidud lubjarikkal mullal (*olulised orhideede kasvualad – 6210), liigirikkad niidud lubjavaesel mullal (*6270), lood (alvarid – *6280), sinihelmikakooslused (6410), niiskuslembesed kõrgrohostud (6430), lamminiidud (6450), aas-rebasesaba ja ürt-punanupuga niidud (6510), puisniidud (*6530), rabad (*7110), rikutud, kuid taastumisvõimelised rabad (7120), siirde- ja õõtsiksood (7140), nokkheinakooslused (7150), allikad ja allikasood (7160), liigirikkad madalsood (7230), lubjakivipaljandid (8210), liivakivipaljandid (8220), koopad (8310), vanad loodusmetsad (*9010), vanad laialehised metsad (*9020), rohunditerikkad kuusikud (9050), okasmetsad oosidel ja moreenikuhjatistel (sürjametsad – 9060), puiskarjamaad (9070), soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080), rusukallete ja jäärakute metsad (pangametsad – *9180), siirdesoo- ja rabametsad (*91D0) ning lammi-lodumetsad (*91E0).
- **Loodusdirektiivi II lisa liigid:** saarmas (*Lutra lutra*), tiigilendlane (*Myotis dasycneme*), harilik hink (*Cobitis taenia*), harilik võldas (*Cottus gobio*), jõesilm (*Lampetra fluviatilis*), lõhe (*Salmo salar*), suur-mosaiikliblikas (*Hypodryas maturna*), suur-kuldtiib (*Lycaena dispar*), suur-rabakiil (*Leucorrhinia pectoralis*), harilik ebapärlikarp (*Margaritifera margaritifera*), rohe-vesihobu (*Ophiogomphus cecilia*), paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*) ja vasakkeermene pisitigu (*Vertigo angustior*).

Lahemaa linnuala (RAH0000089) on kaitse alla võetud vastavalt korraldusele „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri“ (Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korraldus nr 615-k). Linnuala pindala on ca 747 km² ning see on loodud 66 erineva linnuliigi kaitseks. Lahemaa linnuala siseriiklik kaitse on tagatud alaga kattuva Lahemaa rahvusparki kaitsekorraga¹⁰.

Lahemaa linnuala kaitse-eesmärgid on järgmised:

- **Linnudirektiivi liigid:** kanakull (*Accipiter gentilis*), rästas-roolind (*Acrocephalus arundinaceus*), karvasjalg-kakk (*Aegolius funereus*), jäälind (*Alcedo atthis*), soopart e pahlsaba-part (*Anas acuta*), piilpart (*Anas crecca*), viupart (*Anas penelope*), sinikael-part (*Anas platyrhynchos*), nõmmekiur (*Anthus campestris*), kaljukotkas (*Aquila chrysaetos*), väike-konnakotkas (*Aquila pomarina*), hallhaigur (*Ardea cinerea*), punapea-vart (*Aythya ferina*), tuttvart (*Aythya fuligula*), merivart (*Aythya marila*), laanepüü (*Bonasa bonasia*), hüüp (*Botaurus stellaris*), kassikakk (*Bubo bubo*), sõtkas (*Bucephala clangula*), niidurisla e rüdi e niidurüdi (*Calidris alpina schinzii*), öösorr (*Caprimulgus europaeus*), mustviires (*Chlidonias niger*), valge-toonekurg (*Ciconia ciconia*), must-toonekurg (*Ciconia nigra*), roo-loorkull (*Circus aeruginosus*), välja-loorkull (*Circus cyaneus*), õõnetuvi (*Columba oenas*), rukkirääk (*Crex crex*), väikeluik (*Cygnus columbianus bewickii*), laululuik (*Cygnus cygnus*), kühmnokk-luik (*Cygnus olor*), väike-kirjurähn (*Dendrocopos minor*), musträhn (*Dryocopus martius*), põldtsiitsitaja (*Emberiza hortulana*), väike-kärbsenäpp (*Ficedula parva*), värbkakk (*Glaucidium passerinum*), sookurg (*Grus grus*), merikotkas (*Haliaeetus albicilla*), väänkael (*Jynx torquilla*), punaselg-õgija (*Lanius collurio*), kalakajakas (*Larus canus*), tõmmukajakas (*Larus fuscus*), naerukajakas (*Larus ridibundus*), männi-käbilind (*Loxia*

⁹Tärsiiga tähistatud elupaigad on esmatähtsad ja nende kaitse tagamisel on Euroopa Liidul eriline vastutus seoses sellega, et suur osa antud elupaikade/liikide levilast paikneb liikmesriikide territooriumil.

¹⁰ [Lahemaa rahvusparki kaitsekorralduskava 2016–2025](#).

pytyopsittacus), nõmmelööke (*Lullula arborea*), tõmmuvaeras (*Melanitta fusca*), jääkoskel (*Mergus merganser*), rohukoskel (*Mergus serrator*), suurkoovitaja (*Numenius arquata*), kalakotkas (*Pandion haliaetus*), herilaseviu (*Pernis apivorus*), tutkas (*Philomachus pugnax*), laanerähn e kolmvarvas-rähn (*Picoides tridactylus*), roherähn e meltsas (*Picus viridis*), sarvikpütt (*Podiceps auritus*), tuttpütt (*Podiceps cristatus*), hahk (*Somateria mollissima*), randtiir (*Sterna paradisaea*), händkakk (*Strix uralensis*), vööt-pöösälind (*Sylvia nisoria*), teder (*Tetrao tetrix*), metsis (*Tetrao urogallus*), punajalg-tilder (*Tringa totanus*), vaenukägu e toonetutt (*Upupa epops*) ja kiivitaja (*Vanellus vanellus*).

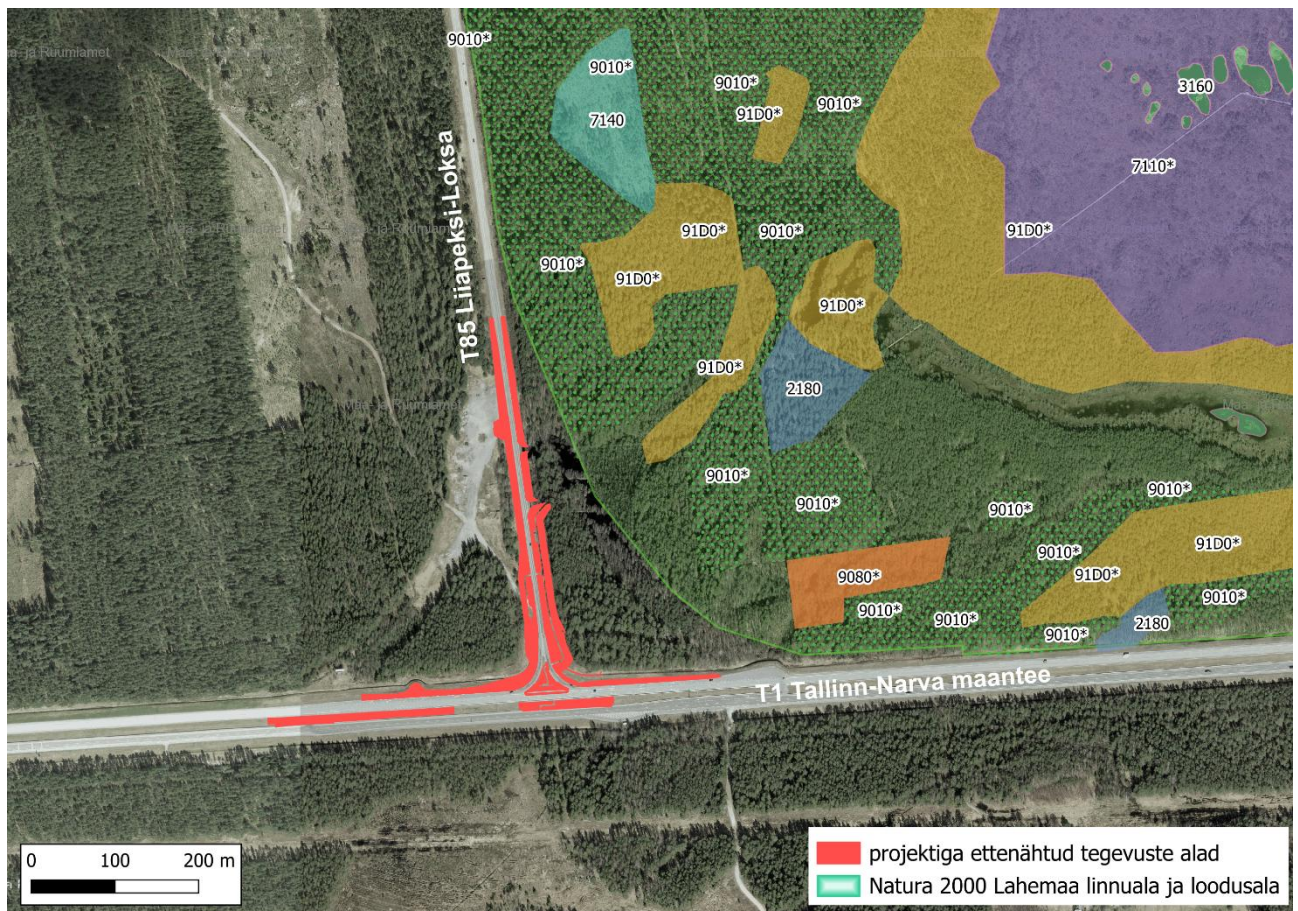
Tõenäoliselt ebasoodsa mõju prognoosimine Natura alade terviklikkusele ja kaitse-eesmärkide saavutamisele

Lahemaa loodusala

Projektiga kavandatud tegevused asuvad lähimas asukohas Lahemaa loodusalast paarikümne meetri kaugusel olemasolevas teekoridoris. Loodusdirektiivi elupaigatüüpide paiknemist projektiala lähedal Lahemaa looduslal illustreerib joonis 4.3. Kavandatavale tegevusele lähimateks on mõnekümne kuni mõnesaja meetri kaugusel asuvad erinevad metsaelupaigatüübid nagu näiteks vanad loodusmetsad (9010*), soostuvad ja soo-lehtmetsad (*9080) ja siirdesoo- ja rabametsad (*91D0). Need lähimad elupaigad asuvad ka olemasolevast teetaristust samal kaugusel. Enne ristumist T1 riigiteega 1 laieneb taristuga hõlmatud ala, kuna ehitatakse välja bussipeatuse ühendav jalg- ja jalgrattatee. Selle laienemise piirkonna teetaristu jääb loodusalast väljapoole ja sealsetest elupaikadest pea 150 m kaugusele. Loodusala kontaktvööndis raadamist ei kavandata, lähimad raadatavad alad jäävad loodusalast u 60 ja enama meetri kaugusele, mistõttu ei kaasne ka servaeefekti mõjusid. Seega, arvestades asjaolu, et projektiga plaanitavad ehitustööd on lokaalse mõjuga ja mõjuala piirdub kavandatavate ehitustööde asukohaga, mis ei ulatu loodusalani, siis ei asu kaitse-eesmärkideks olevad elupaigatüübid tegevuse mõjualas.

Projektiga kavandatakse kraave olemasolevate kraavide asukohta ja ka uusi kraave, kuid need ei piirne loodusalaga. Kraavide eesmärk on projekteeritavatelt teedelt vee kokku kogumine ning suunamine lähedal asuvatesse olemasolevatesse kraavidesse. Projekteeritavate kraavide näol ei ole tegemist kuivendussüsteemidega ja kuivendavat mõju neil loodusala elupaikadele ei ole. Ebasoodne mõju kaitse-eesmärgiks olevatele elupaikadele on välistatud. Elupaigad säilivad olemasolevas ulatuses ja väärtuses.

Samuti ei ole oodatav mõju liikidele ja nende elupaikadele, kuna projekti mõjualas Lahemaa looduslal ei leidu teadaolevalt kaitse-eesmärkideks olevate liikide leiukohti (lähimaks liigiks on LK I harilik ebapärlikarp, mille leiukohad on paari kilomeetri kaugusel Pärlijões). Ümberehitustööd ei mõjuta ka loodusala looduslikke kooslusi ega liikide potentsiaalseid elupaiku. Tegemist ei ole mastaapse tegevusega ning selle mõjuala piirdub ehitustööde asukohaga, mis jääb väljapoole Natura ala.



Joonis 4.3 Lahemaa loodusala kaitse-eesmärgiks olevate elupaigatüüpide paiknemine rekonstrueeritava liiklusohutliku maanteelõigu piirkonnas. *Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025*

Lahemaa linnuala

Lahemaa linnualal kavandatava tegevuse mõjualas ei ole registreeritud ühegi ala kaitse-eesmärgiks oleva liigi leiukohti. Lähimad linnustiku elupaigad on registreeritud Viru rabas üle 300 m kaugusel linnualal (LK III liigid: sookurg, punajalg-tilder, teder). Ümberehitustööd on lokaalsed ning häiring ajutise mõjuga ja nende käigus ei vähendata ühtegi linnustikule olulist elupaika ega rikuta linnuala looduslikke kooslusi.

Projekti elluviimisel säilivad kõik Lahemaa linnualal kaitse-eesmärkideks olevate liikide elupaigad ja tingimused, mistõttu ei toimu ka linnuala liikide mõjutamist. Ebasoodne mõju linnuala kaitse-eesmärkidele ja nende elupaikadele puudub.

Natura eelhindamise tulemused ja järeldus

Natura eelhindamine jõuab järeldusele, et riigitee 1 Tallinna-Narva tee km 51,8–52,4 lõigu liiklusohutliku koha likvideerimise põhiprojekti elluviimisel on välistatud ebasoodsa mõju tekkimine Natura 2000 Lahemaa loodusala ja Lahemaa linnuala kaitse-eesmärkidele. Natura täishindamist e asjakohast hindamist ei ole vaja läbi viia.

4.3. Mõju kultuuriväärtustele

Kultuurimälestiste registri¹¹ andmetel ei jää kavandatava tegevuse lähedusse kultuurimälestisi. Lähimad kultuurimälestised (Kultusekivid reg nr 18213 ja 18214) jäävad kavandatava tegevuse asukohast ca 3 km kaugusele ehk mõjualast välja.

Maa-ameti pärandkultuuri kaardirakenduse kohaselt ei jää kavandatava tegevuse lähedusse ka pärandkultuuriobjekte. Lähim pärandkultuuriobjekt, Piibumägi (reg nr 353:KON:109), jääb kavandatavast tegevusest ca 350 m kaugusele ehk samuti projekti mõjualast välja (vt joonis 4.4).

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

4.4. Mõju põhja- ja pinnaveele

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

Kavandatav tegevus paikneb nõrgalt kaitstud põhjaveega alal. Kavandatavale tegevusele lähimad puurkaevud PRK0065219 ja PRK0067105 jäävad enam kui 70 m kavandatava tegevuse asukohast (vt joonis 4.4). Puurkaevudele on kehtestatud hooldusala 10 m ulatuses. Hooldusalale projektiga tegevusi kavandatud pole.

Sademeveed on juhitud sõidutee kõrval asuvatele haljasaladele ja kraavidesse. Projekti käigus on osaliselt vajalik puhastada olemasolevad kraavid ning rajada uued kraavid. Riigimaantee nr 1 sademeveed on suunatud teeületuskohast lääne ning ida poole. Ida pool asub restkaev, mis suuremate sadude korral ja lumesula perioodil toimib ülevooluna. Mõningatesse kraavidesse on plaanis paigaldada truubid. Kuna truubid paigaldatakse kraavi, mis ei ole veeseaduse § 3 mõistes veekogud, siis pole veeseaduse § 196 kohane veekeskkonnariskiga tegevuse registreerimine vajalik.

Teelt ärajuhitud sademevesi sisaldab heljumit, naftaprodukte ja ohtlikke aineid (peamiselt raskmetallid). Käesoleva teelõigu aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus oli teeregistri 2024. aasta andmetel järgmine:

- Riigitee 1 (Tallinna-Narva tee) km 45,253-52,12 – 10 098 autot/ööpäevas (sõidu- ja pakiautod 92%, autorongid 5% ning veoautod ja autobussid 3%);
- Riigitee 1 km 52,12-58,22 (Tallinna-Narva tee) – 7684 autot/ööpäevas (sõidu- ja pakiautod 89%, autorongid 4% ning veoautod ja autobussid 7%);
- Riigitee 85 (Liiapeksi-Loksa tee) km 0-3,032 – 2245 autot/ööpäevas (sõidu- ja pakiautod 95%, autorongid 1% ning veoautod ja autobussid 4%);
- Riigitee 3729 (3.Liiapeksi ühendustee) – 859 autot/ööpäevas;
- Riigitee 3719 (1.Liiapeksi ühendustee) – 340 autot/ööpäevas (sõidu- ja pakiautod 92%, autorongid 5% ning veoautod ja autobussid 3%);
- Riigitee 3720 (2.Liiapeksi ühendustee) – 533 autot/ööpäevas (sõidu- ja pakiautod 89%, autorongid 7% ning veoautod ja autobussid 4%).

Osaühing Reaalprojekt töö nr P19101 "Riigitee 1 km 51-53 Liiapeksi liiklussõlm. Eskiisprojekt" projekti raames on koostatud liiklusuuring¹², kus on koostatud ka prognoos liiklussageduse aastale 2050. Liiklusuuringu liiklussagedus 2050. aastal on järgmine: Tallinna suund 19 426 autot/ööpäevas, Narva suund 16 828 autot/ööpäevas ning Loksa suunal 3 359 autot ööpäevas.

¹¹ <https://register.muinas.ee/>

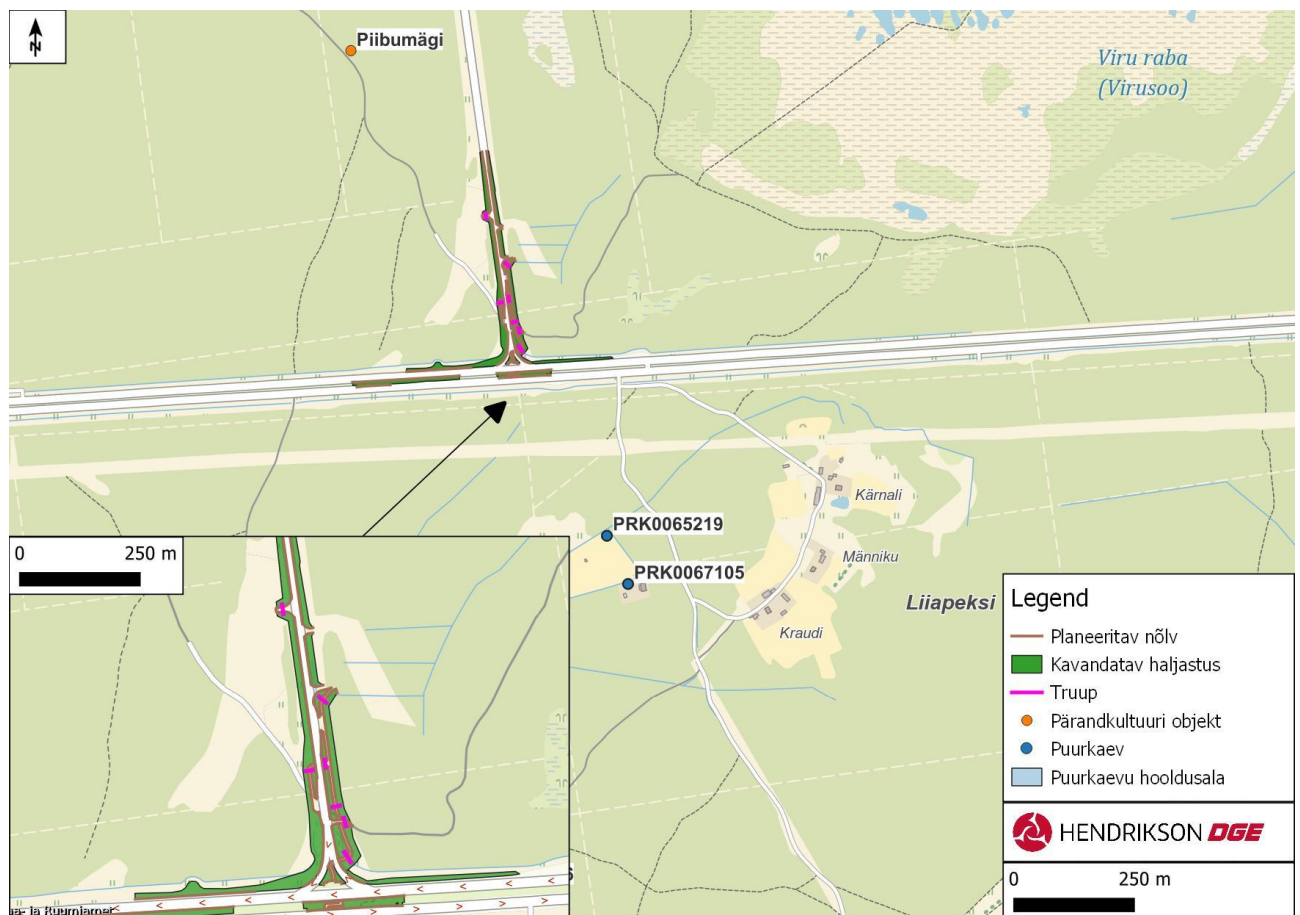
¹² Riigitee 1 km 51-53 Liiapeksi liiklussõlm. Liiklusuuring, Reaalprojekt OÜ, töö nr P19101, 2019

Vastavalt Transpordiameti poolt teostatud veeseire tulemustele¹³, tuleks sademevee käitlemise vajadust analüüsida (riski hindamine) alates liiklussagedusest 15 000 autot ööpäevas ning liikluskoormusega kaasneva keskkonnariski vähendamiseks teede sademevett põhjalikult käidelda alates liiklustihedusest 30 000 autot ööpäevas.

Käesoleva projekti eesmärgiks on riigiteel 1 kõrvaldada liiklusohutlik koht ja likvideerida olemasolev bussipeatus ning rajada kergliiklejate ületuskoht. Riigiteel 85 on kavandatud jalgteede ning bussipeatuste rajamine. Kuna projekt ei hõlma põhimaantee taristulahenduse ega sademevee ärajuhtimissüsteemi põhimõttelist muutmist ning põhitegevused toimuvad tugimaanteel, mille eesmärgiks on soodustada kergliikluse ja ühistranspordi kasutamist, ei ole põhjust eeldada olulist reostuskoormuse kasvu projektiga kavandatud tegevuste tulemusena.

Arvestades, et tegemist on nõrgalt kaitstud põhjaveega alaga, peab ehitustegevuse ajal ehitusmasinate parkimine, tankimine, hooldus ja muu reostusohutlik tegevus toimuma kindlasti selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Töökorras mitteolevaid reostusohutlikke masinaid ei ole lubatud kasutada.

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



Joonis 4.4 Kavandatava tegevuse paiknemine lähimate puurkaevude ja pärandkultuuri objekti suhtes. Aluskaart: Maa- ja Ruumiamet 2025

¹³ <https://transpordiamet.ee/maanteed-veeteed-ohuruum/keskkonnamoju/vesi-ja-pinnas>

4.5. Mära, vibratsioon, õhukvaliteet, valgustus

Projektilale lähim registreeritud elu- või ühiskondlik hoone (ETAK ID 560881) asub kavandatavast tegevusest ca 600 m kaugusel. Käesoleva projekti eesmärgiks on eelistada kergliiklust ja ühistransporti ning ka tehniliste lahenduste kaudu vähendada sõiduauto igapäevast kasutamist, mistõttu on kavandataval tegevusel ehituse järgselt mära, vibratsiooni ja õhusaaste osas eeldatavalt pigem soodne mõju.

Võimalike ehitusaegsete mära- ja vibratsioonihäiringute vähendamiseks on soovitatav mära- 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 tööstusmära normtasest.¹⁴ Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.

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

Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb samuti vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.

4.6. Jäätmekäitlus

Jäätmekäitlus tuleb korraldada vastavalt jäätmekäitlust reguleerivatele õigusaktidele, sh arvestada jäätmeseadusest¹⁵, 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 ning Kuusalu valla jäätmehoolduseeskirjast¹⁷ tulenevate nõuetega.

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

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

¹⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/127052020002>

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/131122024007>

¹⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/119102023012>

¹⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/429122022002>

Kõik materjalid või jäätmed, mis kanduvad ehitusplatsilt välja tuule, vee, autorataste vms mõjul, tuleb kohe 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 kohe 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 kohe teavitama Tellijat, Päästeametit ja Keskkonnaametit.

5. Järeldused, keskkonnameetmed

Käesolevas aruandes on esitatud riigitee 1 Tallinna-Narva tee km 51,8-52,4 lõigu liiklusohutliku koha likvideerimise põhiprojekti keskkonnamõtjude 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 keskkonnamõtju esinemist. Olulise keskkonnamõtju vältimine tuleb tagada korrektsete töömeetoditega.

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

- Ehitustegevust vältida lindude pesitsusperioodil (15.04-15.07; vt täpsemalt ptk 4.2).
- Ehitustegevuse ajal ehitusmasinate parkimine, tankimine, hooldus ja muu reostusohutlik tegevus toimuma kindlasti selleks ette nähtud kõvakattega pindadel. Ehitustegevus peab olema korraldatud selliselt, et oleks välistatud saasteainete sattumine pinna- ja põhjavette, eriti tugevatel sajuperioodidel. Töökorras mitteolevaid reostusohutlikke 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. Kasutatav tehnika peab olema heas tehnilises seisukorras.
- Ehitusaegse õhusaaste (tolm, heitgaasid) liigset mõju ümbritsevatele aladele tuleb samuti vältida õigete töömeetodite ja töö aja valikuga. Vältida tuleb ehitusaegse tolmu levikut majapidamisteni, vajadusel tuleb tolmuvaaid materjale niisutada (selleks mitte kasutada kemikaalide lahuseid).
- Ehitusaegset valgusreostuse mõju tuleb samuti vältida sobivate töömeetodite valikuga, pimedal ajal piirkonda mitte üle valgustada, eriti eluhoonete läheduses.
- Keskkonnamõtju vähendamiseks tuleb ehitamise etapis jäätmeteket võimalikult minimeerida ja võimalusel jäätmeid taaskasutada. Materjalide taaskasutus võimaluste piires on teeprojektide puhul tavapraktika. Kui võimalik, näha tööprojektis ette ehitusaegsete jääkmaterjalide taaskasutus.
- 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 Kuusalu 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

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

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

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

Lisa. Fotod projektialalt



Foto 1 Vaade likvideeritavale tagasipöördekohale (riigitee 3719 ehk 1.Liiapeksi ühendustee)



Foto 2 Vaade likvideeritavale bussipeatusele riigiteel 1 (Tallinna-Narva tee)



Foto 3 Vaade riigiteele 85 (Liaapeksi-Loksa tee) ning riigiteele 3729 (3.Liaapeksi ühendustee) ning tulevasele kergliiklejate ületuskohale



Foto 4 Vaade tulevasele jalgratta- ja jalgtee ning bussipeatuste asukohale



Foto 5 Vaade tulevasele jalgratta- ja jalgtee ning bussipeatuse asukohale



Foto 6 Vaade olemasolevale bussipeatusele riigiteel 85 (Liiapeksi-Loksa tee) ning vääriselupaigale VEP110209



Foto 7 Vaade olemasolevatele kraavidele ning sademevee lahendustele