

**Riigitee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee km 28,73-
28,88 Keiburanna tee jalgteehenduse põhiprojekti
keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnang**

Eelhinnangu tellija: Tinter-Projekt OÜ

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

Projekti koostaja: Tinter-Projekt OÜ

Eelhinnangu koostaja: Alkranel OÜ

Projektijuht: Elar Pöldvere

Publitseerimise üldandmed:

- Töö koostatud – 11.12.2025. a.
- Koostajad (Alkranel OÜ):
 - Elar Põldvere, projektijuht ja keskkonnaspetsialist.
 - Tanel Esperk, keskkonnaekspert (KMH litsents nr KMH0157).
 - Kätlin Pitman, keskkonnakonsultant.
- Alkranel OÜ (www.alkranel.ee) – keskkonnaalased konsultatsioonid, aastast 1999.

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus	5
2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus.....	7
2.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ja arendusdokumentidega.....	8
2.2. Kavandatava tegevuse paikkonna muude ja käesolevas kontekstis asjakohaste aspektide lühikirjeldus.....	10
3. Tegevusega eeldatavalt kaasneva mõju prognoos ja KMH algatamise vajalikkuse määramine.....	11
3.1. Maastik (sh pinnavormid) ja maakasutus.....	11
3.2. Märgalad.....	12
3.3. Veestik (sh pinnavesi (jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad), põhjavesi, merekeskkond), sh oht keskkonnale.....	12
3.4. Muld ja pinnas ning õhk ja kliima (sh oht keskkonnale)	12
3.5. Maavarade kasutus	12
3.6. Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmeteke.....	13
3.7. Looduslik mitmekesisus (loomastik ja taimestik ning metsad) ja kaitstavad loodusobjektid (sh Natura 2000 võrgustiku alad)	13
3.8. Elanikkond (sh tiheasustusalad), inimese tervis, heaolu ja vara (sh geograafiline ala ja eeldatavalt mõjutatav elanikkond) ning kultuuripärand ja arheoloogilised väärtused (vastupanuvõime) – mh müra, vibratsioon, valgus, soojus, kiirus ja lõhn.....	14
3.9. Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid	14
3.10. KMH algatamise vajalikkus ning seisukohtade küsimise ja seire suunised.....	15
Kokkuvõte.....	16
Kasutatud allikad	18

Sissejuhatus

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks on riigitee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee km 28,73-28,88 Keiburanna tee jalgteehenduse põhiprojekt (Tinter-Projekt OÜ, 2025). Jalgte e rajamise eesmärk on kergliiklejate ja sõidukite liikluse eraldamine ja seeläbi ohutuse tagamine/suurendamine. Kavandatav jalgte paikneb Lääne maakonnas Lääne-Nigula vallas Nõva külas. Täpsemalt vt ptk 1 ja 2.

Projekti tellija on Tinter-Projekt OÜ ja töö koostajaks Alkranel OÜ. Töö on koostatud Transpordiameti poolt tellitud projektile, mille koostamine toimub KMH eelhinnangu koostamise ajal. Käesolevat eelhinnangut saab eelkõige Transpordiamet (mh otsustaja) kasutada täiendava töövahendina põhiprojektiga seonduvates ja sellele eeldatavalt järgnevates menetlusprotsessides.

Eraldiseisva KMH hindamisega, kui eelhinnangu 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.

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

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

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

1. Kavandatava tegevuse lühiiseloostus

Käesoleva KMH eelhindangu objektiks on riigitee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee km 28,73-28,88 Keiburanna tee jalgteehenduse põhiprojekt (Tinter-Projekt OÜ, 2025). Jalgte rajamise eesmärk on kergliiklejate ja sõidukite liikluse eraldamine ja seeläbi ohutuse tagamine / suurendamine. Kavandatav jalgte paikneb Lääne maakonnas Lääne-Nigula vallas Nõva külas (joonis 1.1). Riigitee, mille äärde jalgteed kavandatakse, aastane keskmine ööpäevane liiklussagedus oli 2024. a 603 a/ööp. Jalgte oleks jätkuks läänes olevale (joonis 1.2) ja jalakäijate eraldatud liikumist võimaldavale teele. Projekteeritava jalgte idapoolse osa lõpus oleks Keiburanna tee (5310140), vt ka joonis 1.3.



Joonis 1.1 Kavandatava tegevuse (violetsed alad) asukohaskeem. Alus: Tinter-Projekt OÜ, 2025.

Projekti koostamise aluseks on Transpordiameti korraldus projekteerimistingimuste andmiseks. Keskkonnaamet (edaspidi KeA) andis vastavatele tingimustele seisukoha 27.02.2025.a kirjaga nr 6-2/25/3850-2, neil puudusid ettepanekud projekteerimistingimustele. Lääne-Nigula Vallavalitsus kooskõlastas Riigitee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee km 28,73-28,88 Keiburanna tee jalgteehenduse projekteerimistingimused. RMK kooskõlastas projekteerimistingimused järgmiste tingimustega:

1. Valminud ehitusprojekt kooskõlastada RMKga täiendavalt.
2. Tööde käigus tekkivad pinnasekahjustused likvideerida.
3. Tagada jäätmekäitlus ja ümbritseva ala korrashoid.
4. Kavandatavate äralõigete jagamise korraldab ja finantseerib arendaja. Kinnistu jagamine teostada koostöös RMK kinnisvaraosakonnaga. Jagamise järgselt taotleda jagatud kinnistu üleandmist.
5. Ehitustöödega alustamisest ja prognoositavast kestusest riigimetsamaal palun teavitada RMKd ette vähemalt 7 kalendripäeva e-posti aadressil edela.regioon@rmk.ee.



Joonis 1.2. Olemas olev kergliiklustee, millest jalgteed jätkatakse. Fotod: Alkranel OÜ, 20.10.2025.



Joonis 1.3. Keiburanna tee, millega jalgteed ühendatakse vasakul vaade idasse ja paremal läände. Fotod: Alkranel OÜ, 20.10.2025.

Projekteerimistingimuste ja projekti tehnilise kirjelduse alusel viidi projekti koostamise tarbeks läbi topo-geodeetilised uuringud ja geotehnilised uuringud. Töö käigus on koostatud kitsenduste aruanne, mille sisu refereeritakse ka eelhinnangu ptk 2. Projekteerimisel tehakse koostööd nt Imatra Elekter AS-iga, Telia Eesti AS-iga ja Eesti Lairiba Arenduse SA-ga, tulenevalt paikkonna tehnovõrkudest.

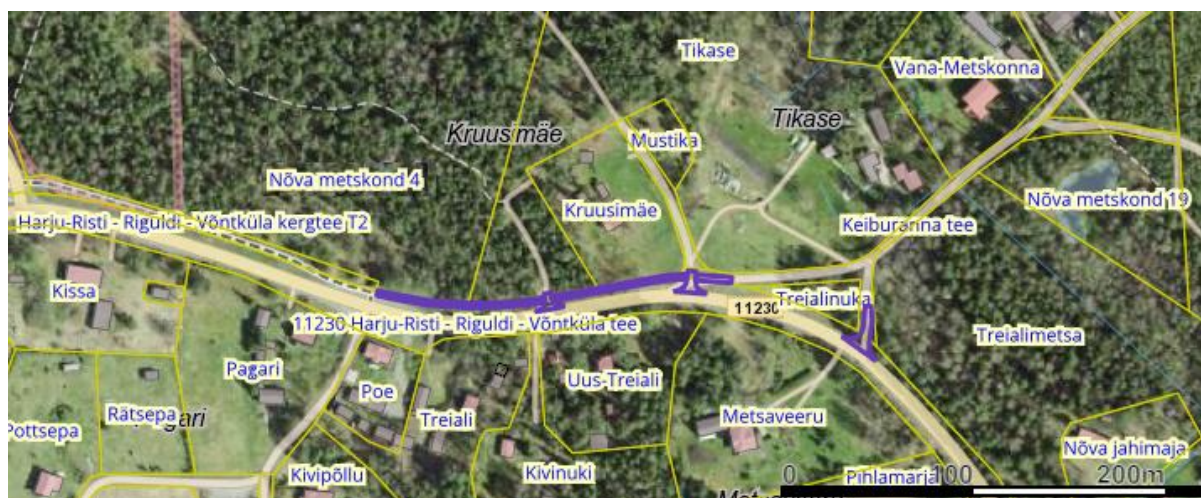
Projektiga kavandatakse asfalt kattega jalgteed pikkusega 186 m ja laiusega 2,5 m lääne poolne osa ja ida poolne osa Rebaseaugu tee ääres ja sellest edasi laiusega 3 m. Jalgteele on kavandatud ka teevalgustus. Lähtuvalt projektlahendusest lahendatakse liikluskorraldusvahendite (liiklusmärgid, viidad, markeering jms) paiknemine. Kuna Keiburanna teele tuleb sisse sõidu keeld, siis uuendatakse Treiali ühendustee (5310140) ristmiku PK 286+25 asfaldi ja viiakse tee kurv laiuseni 4,5 m. Vastav lahendus leiti mh Treialinuka (53101:001:0172) kinnistu omaniku poolt projekti koostamisele antud sisendteavet arvestades.

2. Paikkonna keskkonna ja olemasoleva olukorra kirjeldus

Peatüki (edaspidi ptk) koostamisel on arvestatud eelnevates peatükkides, juhendmaterjalides ning avalikult ja erialaselt kasutatavates andmebaasides sisalduvat teavet. Andmeallikadena kasutatakse peamiselt EELIS andmebaasi (Eesti Looduse Infosüsteem – Keskkonnaagentuur (27.10.2025. a)) ja Maa- ja Ruumiameti kaardirakendusi (2025). Antud töös on käsitletud projekteeritava kergliiklustee võimaliku mõjuala eeldustega alana 50 m tsooni, igas suunas. Üldise taustteabe tagamiseks on siiski kirjeldatud vajadusel ka laiemat ala.

Jalgtee asub Nõva külas Lääne-Nigula vallas Lääne maakonnas. Lääne-Nigula vald on pindalalt Eesti kolmas omavalitsusüksus, mille pindala on 1448,8 km², 3 alevikku, 115 küla. Nõva külas elab, seisuga 01.07.2025 103 elanikku (Lääne-Nigula valla kodulehekül, 2025). Kavandatava jalgtee asetust (lisaks ptk 1-s toodule) vt joonis 2.1 ja tabel 2.1. Lähimad elu- või ühiskondlikud hooned asuvad ca 25 m kaugusel lõunasuunas Poe (53101:001:1440) ja põhjasuunas Kruusimäe (53101:001:0226) kinnistutel. Ümbruskonna osas võib avalike andmete alusel välja tuua veel järgnevat:

- Kavandatava jalgtee läänepoolsemas otsas on mõlema suunaline bussipeatus „Nõva“.
- Vaadeldava sõidutee (riigitee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee), mille äärde kavandatud jalgtee, koridoris kulgeb hetkel RMK matkarada (jalgrattarada) „Kividemaa rattarada“.



Joonis 2.1. Kavandatav jalgtee ja ühenduste (violette joonega) ning selle ümbruskonna kinnistud (lähimad esitatud tabelis 2.1). Alus: Maa- ja Ruumiamet, 2025.

Tabel 2.1. Kavandatava tegevuse (jalgtee) alaga seostuvad katastriüksused (teede puhul ka sellest järgnev kinnistu), vt ka joonis 2.1. Alus: Maa- ja Ruumiamet, 2025.

Nr	Lähiaadress	Katastritunnus	Sihtotstarve
1	11230 Harju-Risti - Riguldi - Võntküla tee	53101:001:0035	Transpordimaa 100%
2	Harju-Risti - Riguldi - Võntküla kergtee T2	53101:001:0525	Transpordimaa 100%
3	Nõva metskond 4	53101:001:0526	Maatulundusmaa 90%; Veekogude maa 10%
4	Tikase	53101:001:0225	Maatulundusmaa 100%
5	Kruusimäe	53101:001:0226	Elamumaa 100%
6	Rebaseaugu tee	44101:001:0915	Transpordimaa 100%
7	Keiburanna tee	53101:001:0557	Transpordimaa 100%

Nr	Lähiaadress	Katastritunnus	Sihtotstarve
8	Treialinuka	53101:001:0172	Maatulundusmaa 100%
9	Treialimetsa	53101:001:0171	Maatulundusmaa 100%
10	Metsaveeru	53101:001:0410	Elamumaa 100%
11	Uus-Treiali	53101:001:0560	Elamumaa 100%
12	Kivinuki	53101:001:1520	Elamumaa 100%
13	Treiali	53101:001:1410	Elamumaa 100%
14	Poe	53101:001:1440	Elamumaa 100%
15	Pagari	53101:001:0087	Elamumaa 100%

Alljärgnevalt on esitatud ülevaade peamistest (arvestades tegevuse iseloomu) ja asjakohastest strateegilistest planeerimisdokumentidest või arengudokumentidest (ptk 2.1). Vastavale infole järgneb ka paikkonna muude ja käesoleval juhul asjakohaste aspektide kirjelduste osa (ptk 2.2).

2.1. Kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ja arendusdokumentidega

Lääne maakonnaplaneering 2030+ (2018) on koostatud haldusreformieelse Lääne maakonna territooriumi kohta ning selle peamisteks eesmärkideks on:

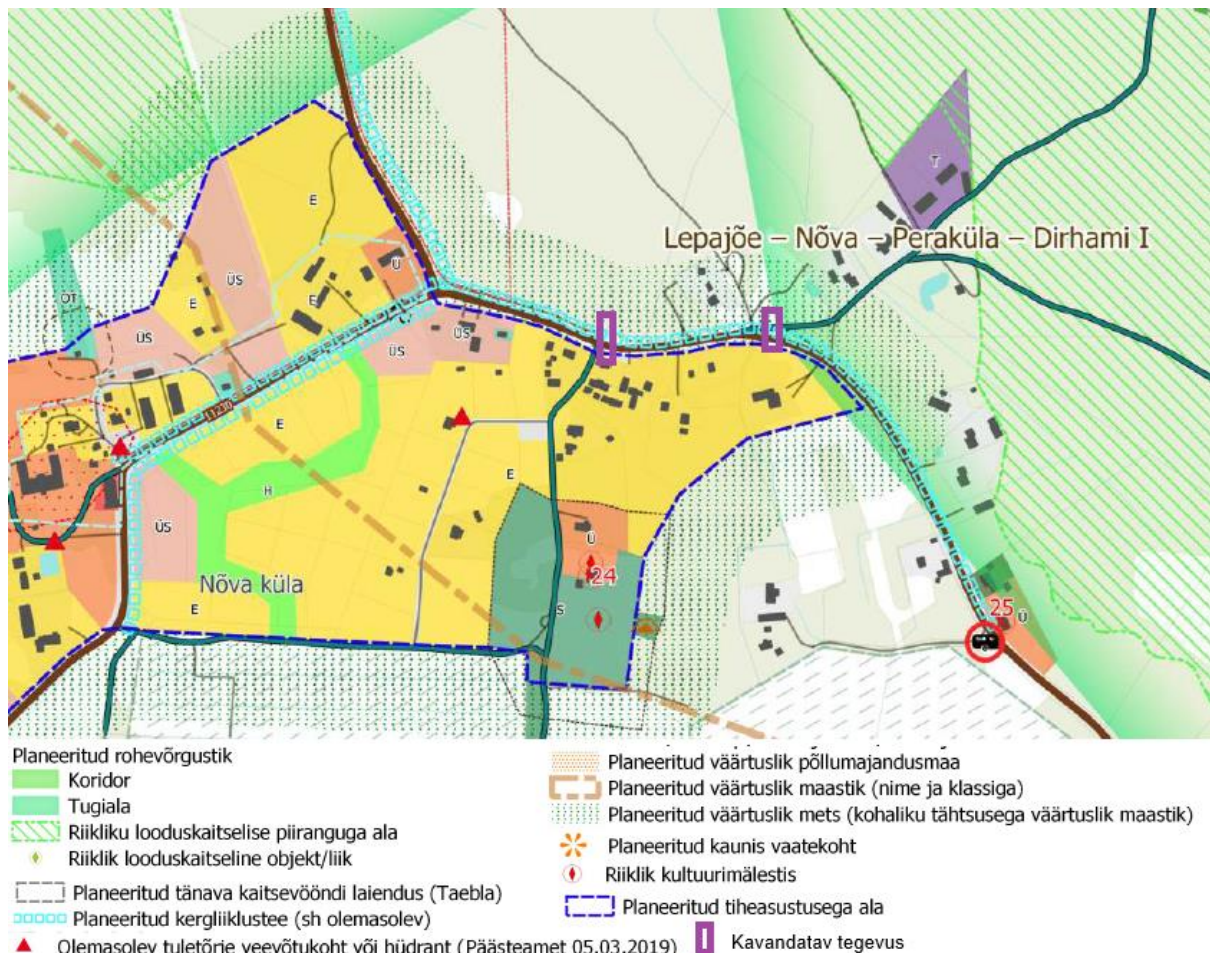
- toetada maakonna ruumilist arengut, tagades tasakaalustatud ruumistruktuuri ning elukvaliteedi olukorras, kus maakonna rahvaarv väheneb;
- tasakaalustada riiklikke ja kohalikke huvisid, arvestades seejuures kohalike arenguvajaduste ja –võimalustega.

Maakonnaplaneering on aluseks kohalike omavalitsuste üldplaneeringute koostamisele. Nõva küla on saareline keskus, mis on keskus, mille piirkondlik eraldatus eeldab enam paindlikke lahendusi ja toetusmeetmeid kohapealsete teenuste ja töökohtade säilitamiseks ning ettevõtluskeskkonna arengu soodustamiseks. Maakonnaplaneeringu lahenduses nähakse kergliiklust olulise liikumisviiside mitmekesistajana. Külaga seotud projekti töötsoon ei jää rohevõrgustikule ega ka väärtuslikule põllumajandusmaale, samas jääb väärtuslikule maastikule (I klassi kõige väärtuslikumad maakondliku (võimaliku riikliku) tähtsusega ala) „Lepajõe – Nõva – Peraküla –Dirhami“, mille kaitsetegevused- ja kasutustingimused on järgnevad:

- Nõva ja Põdsaspea vahelisele kaunile rannamaastikule parema juurdepääsu tagamine Nõva vallast;
- matkaradade ja ilusate vaatekohtade tähistamine.

Lääne-Nigula üldplaneeringu (ÜP 2022, (v.a Tusari küla 218 ha suurune ala aastal 2024)) ülesanneteks on valla ruumilise arengu põhimõtete kujundamine, täpsustamine jms. ÜP määras tiheasustusaladeks (va maareformiseaduse mõistes) teiste hulgas Nõva küla osa ning kavandatud tegevus asuks tiheasustusega ala piiril (vt joonis 2.1), mitte rohevõrgustikus ega väärtuslikul põllumajandusmaal. Ala paikneb sarnaselt maakonnaplaneeringule väärtuslikul maastikul (vt maakonnaplaneeringu teave) ning täiendavalt on väärtuslikuks maastikuks veel „Nõva tiheasustusalala ümbruse metsad“ (III; tingimused metsade majandamisele). Suurema elanike arvuga keskustes (nende hulgas ka Nõva) seab ÜP eesmärgiks tagada ohutu jalgsi ja jalgrattaga liikumine tõmbekeskuste ja lähipiirkonna elanike kodude vahel. Vähesel liiklusega kvartalisestel aladel võib erinevate liiklejagruppide liikumine olla korraldatud jagatud ruumina (st ei ehitata eraldi kõnni- või kergliiklusteid), suurema liiklusega tänavatel ning tõmbekeskuste piirkonnas tuleb eraldada jalg-, jalgratta- ja autoliiklus. ÜP ei määra missugustel tänavatel ehitatakse eraldi liiklemisruumid, kuid annab üldise põhimõtte, et pikas

perspektiivis on eesmärgiks tagada jalgteel Nõva külas Harju-Risti - Riguldi - Võntküla teel (Nõva - Vaisi tee ristilt vana vallamajani (53101:001:0388)) pikkusega 0,6 km. Taustinfoks saab siinkohal esile tuua, et jalgsi ja jalgrattaga liikumise edendamist toetab ka **Lääne maakonna arengustrateegia 2035+** (2019, uuendatud 2024) ning valda saab vähemalt osaliselt selles aidata Transpordiamet, tulenevalt mh dokumendist **Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035** (Vabariigi Valitsus, 2021), millega on seatud eesmärgiks toetada jalgsi ja jalgrattaga liikumise võimalusi.



Joonis 2.2. Väljavõte Nõva külas projekteeritud jalgteehenduste kohal (violettsete riskülikute vahel) ja selle ümbruses. Allikas: Lääne-Nigula valla üldplaneering, 2022 (2024).

Lääne-Nigula valla arengukavaga 2024-2032 (2024) määratakse Lääne-Nigula valla positsioon ja tulevikusuunad pikemaajalises perspektiivis. Arengukava keskmes on valla elanike vajadustest lähtuv arendustegevus, et pakkuda elanikele olemasolevate ressursside piires parimaid lahendusi elamiseks, töötamiseks ja vaba aja veetmiseks. Koostööna Transpordiametiga riigimaanteede ääres asuvate kergliiklusteede planeerimisel ja ehitamisel on teiste hulgas nimetatud ka Nõva bussipeatus – Keiburanna (metskonna) tee algus (arengukava Lisa 2 tegevussuuna nimetus 2023a arengukavas). Kehtivas arengukavas on viimane asendunud: valla kergliiklusteede võrgu korrastamine ja laiendamine.

2.2. Kavandatava tegevuse paikkonna muude ja käesolevas kontekstis asjakohaste aspektide lühikirjeldus

Käesolevas alampeatükis tuuakse välja eelkõige täiendavat teavet infole, mis on koondunud eelnevatesse peatükkidesse. Teabe koondamisel on lähtutud tegevuse iseloomust ja võimaliku tegevuskoha paikkonna eelduslikult tundlike objektide parameetritest.

Maa- ja Ruumiameti andmetel (2025) moodustavad kavandatava tegevuse ala geoloogilise aluspõhja peamiselt Keila lademe savikas, biohermene lubjakivi, mergel, K-bentonit (O₃KL) (1:400000 kaardi alusel). Aluskord on peamiselt biotiitgneiss. Pinnakatteks on peamiselt meresetted (klibu, liiv, möll, saviliiv, liivsavi, savi, sapropeel). Maa- ja Ruumiameti andmeid täpsustab omakorda ka projekti koostamise raames tehtud geotehnoloogiliste uuringute andmestik.

Käesoleval projektialal ega selle lähialas (ca 200 m) ei paikne teadaolevalt ohtlike käitisteid ega nende ohualasid. Maa- ja Ruumiameti andmetel (2025) on projektialal põhjavesi nõrgalt kaitstud (1:400000 kaardi alusel). Peamiselt projektialal levivad mullad (joonis 2.2) on gleistunud koreserikkad rähkmullad (Krg). Projektialal ega selle lähialas (ca 50 m) ei asu maardlaid ega ka maaparandussüsteeme (Maa- ja Ruumiameti andmetel (2025)). Samuti puuduvad vastavas tsoonis kultuurimälestised ja pärandkultuuriobjektid.



Joonis 2.2. Kavandatava tegevuse piirkond (violetne joon) ja ümbritseva ala mullad. Alus: Maa- ja Ruumiameti andmetel, 2025.

Projekteeritaval alal paiknevate puurkaevude sanitaarkaitsevööndid ei ulatu teemaale, millest tulenevalt puuduvad piiranguid põhjustavad tingimused. Kavandatud tegevusele lähim puurkaev on PRK0020098, mis on 20 m sügav, sanitaarkaitseala 10 m, mis jääb omakorda projektialast ca 14 m kaugusele (alus mh Maa- ja Ruumiamet, 2025).

EELIS (27.10.2025. a) põhjal jäävad kavandatava tegevuse ja selle lähipiirkonnast (50 m) välja kaitstavate looma-, taime-, seene- aga ka samblike liikide leiupaigad ning vääriselupaigad. Kaitsestaatuseta liigi – lammiöölane (*Xylomoia strix*; 2120163573; sigimispaik) leiupaik paikneb ca 56 m kaugusel idas. Käesoleval projektialal ega selle lähialas (ca 50 m) ei paikne võõrliigi – karuputke kolooniaid. Lähimad Natura 2000 alad jäävad ca 160 m ja enam kaugusele: Nõva-Osmussaare loodusala (RAH0000480; EE0040201) ja Nõva-Osmussaare linnuala (RAH0000100; EE0040201). Natura 2000 aladega seondub ka Nõva looduskaitseala (KLO1000660). Tulenevalt projektiga ettenähtavatest tegevustest ja alade kaugusest, siis ei ole siinkohal asjakohane detailsemalt kirjeldada elupaigatüüpide ja liikide andmeid, mis kaitse-eesmärkideks vastavatel aladel loetud (võimalik vajadusel täpsemalt vaadata nt portaalist <https://keskkonnaportaali.ee/> (2025)).

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

Tegevuse elluviimisega seonduva analüüsimisel arvestatakse mõju (otsene või kaudne) suurust ja ruumilist ulatust (nt geograafiline või mõjutatavate (inimesed vm) hulk) ning võimalikkust ehk tõenäosust, tugevust, kestvust, sagedust ja pöörduvust, sh kumulatiivsust ja koosmõju ning õnnetuste esinemise võimalikkust (ka alad, kus õigusaktidega kehtestatud nõudeid on ületatud või võidakse ületada). Järgnevas loetelus on välja toodud teemad (KeHJS § 6¹ lg 5 põhjal), mille puhul võivad tegevuse elluviimisel kaasneda olulised keskkonnaprobleemid ehk negatiivsed mõjud, kui vastavad seosed tuvastatakse, lähtudes ka ptk 1 toodust. Lisaks tuuakse välja ka mõjude tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise täiendavad võimalused, kui see osutub vajalikuks (mh puudub asjakohane käsitlus analüüsitava projektis, vt ka ptk 1). Teemad on järgnevad:

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

Alljärgnevalt on eelnevalt esitatud loetelu teemad täpsemalt lahti kirjutatud alampeatükkide kaupa. Peatükkide sisustamisel on arvestatud peatükkides 1 ja 2 toodud teavet. Peatükis 3.10 võetakse kokku tulemused ehk antakse suunised KMH algamise vajalikkuse või mittevajalikkuse osas.

3.1. Maastik (sh pinnavormid) ja maakasutus

Kavandatav jalgteepaikneb Lääne maakonnas Lääne-Nigula vallas Nõva külas. Eelhinnangu ptk 1 kirjeldatud ja kavandatavat tegevust toetavad ptk 2.1 esitatud kõrgemad strateegilised planeerimis- ja arengudokumendid (mh lähtuvalt ka väärtuslike maastike esinemisest projektialal). Sealhulgas on kajastatud vastavate piirkondade kergliiklustristu arendust ka kohaliku omavalitsuse arengukavas. Siinkohal saab välja tuua, et kavandatav tegevus ei mõjuta negatiivselt projektialaga seonduvate seniste maakasutusviiside (transpordimaa, maatulundusmaa ja elamumaa) jätkuvust, st ei hõlmata jalgteed alla alasid, mis varasematele maakasutusviisidele negatiivseid muutusi tooksid.

Maastikuilmele avaldatakse ajutist mõju ehitustegevuse käigus. Tegemist on siiski lokaalse ja lühiajalise mõjuga. Pikaajalises skaalas ei mõjuta kavandatav tegevus, jalgteed rajamine, maastikku (sh pinnavorme) ebasoodsalt ehk negatiivselt ka selle asukohast lähtuvalt. Tegemist on sisuliselt Nõva küla tiheasustusala piiril toimuva tegevusega, mis on mh suunatud ohutuse suurendamisele ja rahvatervise toetamisele.

Jalgtee rajamise käigus võidakse ajutiselt seada maakasutusele piiranguid, mis on tööde teostamise ajal vältimatud (nt liikluskorralduslikud muudatused). Antud mõju on lühiajaline ning ajutine, tagades pikaajalise positiivse tulemuse, seega võib pidada seda väheoluliseks.

Projekti sisu arvestades ei muudeta ümbruskonna maakasutust määral, mis võiks esile tuua olulisi negatiivseid (ebasoodsaid) mõjusid, sh kinnisvarale ja selle väärtusele, mis on maakasutusega seostatav. Pigem suurendab uue jalgte e rajamine liiklusohutust.

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

3.2. Märgalad

Ptk sisustamisel on arvestatud juba ptk 1 ja 2 toodud teavet, mille alusel kavandatava tegevusega hõlmatud alal ei ole otsest seotust märgaladega. Seega puudub ka negatiivne (ebasoodne) mõju või selle eeldus. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.**

3.3. Veestik (sh pinnavesi (jõeäärsed alad, jõesuudmed, rannad ja/või kaldad), põhjavesi, merekeskkond), sh oht keskkonnale

Ptk sisustamisel on arvestatud juba ptk 1 ja 2 toodud teavet. Tegevus ei ole seotud veekogudega või nende kallaste / randadega (sh merega). Kogutud teabe alusel ja arvestades kavandatava tegevuse iseloomu, ei saa vastava objekti ehitamisel ja ka kasutamisel tõenäoliseks pidada ka mõju eelduseid põhjaveele (sh veeressursile). **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.**

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

Kavandatav tegevus ei mõjuta mulla ja pinnasega seonduvaid aspekte ebasoodsalt ehk negatiivselt (tulenevalt ka taustinfo st, vt ptk-st 1-2). Ptk 1 esitatud ehk projekti järgse jalgteede rajamine ja kasutusse andmine iseenesest soodustab vähemate heitmetega liikumispraktikate edendamist ühiskonnas. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.**

3.5. Maavarade kasutus

Projekталale ei jää maardlaid. Maavarade ressursside (nt ehitusmaavarad) kasutamist kavandatav tegevus ei kitsenda. St ei looda materjali defitsiiti ning seega ei kitsenda maavaravarude üldist kasutust neile, kes vastavaid maavarasid tarbida võiksid ja sooviksid. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.**

3.6. Ressursikasutus (sh energiakasutus), jäägid ja heited ning jäätmetekke

Kavandatud tegevus ei mõjuta ressursikasutuse (sh energiakasutuse), jääkide, heidete ning jäätmetekke aspekte oluliselt ebasoodsalt ehk negatiivselt (tulenevalt ka varasemalt koondunud taustinfo, vt ptk-st 1 – 2 ning ptk 3.1 ja 3.4 - 3.5). Tegevuse käigus ei teki jäätmeid, mille reeglite kohaseks käitlemiseks ei oleks ressursse või toimivaid lahendusi. Seega täiendavaid ohufaktoreid siinkohal välja tuua ei saa. Sellegipoolest on vaja ehitustööaegsete ohtude esinemise võimalusi (vastavale teemavaldkonnale) täiendavalt minimeerida, seejuures järgides seadusest tulenevaid nõudeid. Liiklusohutuse suurendamine (ptk 1) aitab pigem pikas perspektiivis edendada positiivset ressursikasutust (mh minimeerides õnnetusi ja neist tulenevaid potentsiaalseid jäätmeid või uute autode kasutuselevõttu).

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

- Tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004. a määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätme looma omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas kõrvaldamise nõuded“ ning kohaliku omavalitsuse jäätmehoolduseeskirjas toodud nõuete järgimine.

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

Kavandatud tegevus ei jää rohevõrgustikku, seda nii *Lääne maakonnaplaneeringu 2030+* kui ka *Lääne-Nigula üldplaneeringu* kohaselt. Loodusliku mitmekesisuse häiringute ärahoidmiseks või minimeerimiseks on tavapäraseks kohustuseks seatud, et kõrghaljastuse ja/või metsa raiet välditakse perioodil 15.04 – 15.07.

Ptk sisustamisel on arvestatud juba ptk 1, 2, 3.1 – 3.6 toodud teavet. Kavandatud tegevuse alast jäävad välja Natura 2000 alad. Lähim Natura 2000 ala jääb ca 160 m kaugusele. Ptk 2.2 nähtub, et tegevuste (ptk 1) vahetus (otseses kontaktvööndis) ümbruskonnas (ca 50 m) olulisi riiklike looduskaitseobjekte ei asu. Võttes arvesse kavandatud tegevuse iseloomu ja mastaapi ning looduskaitsealuste objektide kaugust uuest teest, pole ebasoodsa ehk negatiivse mõju esinemist piirkonna kaitstavatele loodusobjektidele ette näha.

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

- Looduskaitseseaduse § 55 lg 61 p 1 ja 2 alusel on looduslikult esinevate lindude pesade ja munade tahtlik hävitamine ja kahjustamine või pesade kõrvaldamine ning tahtlik häirimine, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal, keelatud. Kõrghaljastuse raiel arvestada raierahuga 15.04-15.07.

3.8. 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

Ptk sisustamisel on arvestatud juba ptk 1, 2, ning 3.1 - 3.7 toodud teavet. Projektala (ptk 1) paikneb elamualade vahel (lõunasuunas tiheasustusala), lähimad elu- või ühiskondlikud hooned asuvad ca 25 m kaugusel.

Projektiga seotud rajatiste ehitusaeg võib esile kutsuda lühiajalisi mürahäiringuid lähimate elamute (kuni 50 m töötsoonist) juures, kui töid teostatakse öhtusel ja öisel ajal (19.00-7.00-ni). Keskkonnaministri 16.12.2016. a määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisa 1 alusel tuleb ehitusmüra piirväärtusena rakenda ajaperioodil 21.00-7.00 ja vastavas piirkonnas (elamud, II mürakategooria) 45 dB(A) taset. Kehtivate nõuete täitmine on vägagi tõenäoline, kuid teatavaid ja lühiajalisi häiringuid ei saa täielikult välistada. Seega tuleb mürarikaste teetööde tegemist vältida öhtusel ja öisel ajal (19.00-7.00). Juhul kui teetööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil ja piirkonnas vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks perioodi 23.00-7.00. Eelnev suunis tuleneb ka keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 10, mille alusel tuleb keskkonnoahtu või olulist keskkonnahäiringut taluda, kui tegevus on vajalik ülekaaluka huvi tõttu, puudub mõistlik alternatiiv ja keskkonnoahtu või olulise keskkonnahäiringu vähendamiseks on võetud tarvitusele vajalikud meetmed.

Vibratsiooni, valgust, soojust, kiirgust ja lõhna (elanikkonda mõjutada võivad häiringud) – selliseid paikkonda häirivat ja negatiivseid mõjusid esile kutsuvaid häiringuid ette näha ei ole (nii ehitus kui ka objekti edasise kasutusaja faasis).

Samuti puuduvad mõjueeldused kultuuripärandile/pärandkultuuriobjektidele ehk kultuurimälestistele ja pärandkultuuriobjektidele ei ole näha ette olulist mõju (lähtudes ka ptk 2.1 ja 2.2 esitatud taustteabest). Seega toetudes mh piirkonna omapärale (vt ka ptk 2) ning projekti mahule ja eesmärgile, ei ole käsitletud teemavaldkonna aspektidele alust ette näha oluliste ebasoodsate ehk negatiivsete häiringute avaldumist.

Kokkuvõtvalt ei tuvastatud olulise negatiivse mõju eelduseid (hinnataval objektil), kuid käsitletud ptk-s esitatu tõttu kaaluda edaspidi järgnevat (tingimus/suunis, mida järgida edasistes tegevustes, tagamaks jätkuvate/tulevaste protsesside efektiivsemat korraldust):

- Teetööde tegemist vältida öhtusel ja öisel ajal (19.00-7.00), elamutest 50 m kaugusel. Juhul kui teetööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil ja piirkonnas vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks perioodi 23.00-7.00. Ehitusmüra piirväärtusena rakenda ajaperioodil 21.00-23.00 ja piirkonnas (elamud, II mürakategooria) 45 dB(A) taset.

3.9. Suurõnnetuse, katastroofi ning piiriülesuse aspektid

Kavandatava tegevusega seoses ei kaasne täiendavaid ohtlikke olukordi (suurõnnetusi/katastroofe) ega ka riigipiiriüleseid mõjusid. Seega tegevus ei lisa täiendavaid ohtusid tavapärasesse keskkonda, arvestades mh tegevuse mastaabiga. **Kokkuvõtvalt ei tuvastatud hinnataval projektil olulise negatiivse (ebasoodsa) mõju eelduseid, st ei**

sätestata projekti täiendavaid meetmeid vastava valdkonna osas ning puudub ka KMH protsessi algatamisvajadus.

3.10. 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 teelõigu ümberehitamisega olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada peatükkides 3.6, 3.7 ja 3.8 toodud 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 dokumendi 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). Eelhindangu 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.

Kokkuvõte

Käesoleva keskkonnamõju hindamise (KMH) eelhinnangu (EH) objektiks oli riigitee 11230 Harju-Risti-Riguldi-Võntküla tee km 28,73-28,88 Keiburanna tee jalgteehenduse põhiprojekt (Tinter-Projekt OÜ, 2025). Jalgte e rajamise eesmärk on kergliiklejate ja sõidukite liikluse eraldamine ja seeläbi ohutuse tagamine/suurendamine. Kavandatav jalgte paikneb Lääne maakonnas Lääne-Nigula vallas Nõva külas. Täpsemalt vt ptk 1 ja 2.

Eelhinnangu protsessi abil saab otsustaja määrata KMH menetluse algatamisvajaduse. Eraldiseisva KMH hindamisega, kui eelhinnangu 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 osas otsustamine ning sellest teavitamine toimub mh 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 või vajadus tuvastatakse.

Eelhinnang 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 teelõigu ümberehitamisega olulise negatiivse ehk ebasoodsa keskkonnamõju avaldumist ette näha. Kavandatava tegevuse elluviimisel on võimalik rakendada peatükkides 3.6, 3.7 ja 3.8 toodud 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 dokumendi 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). Eelhinnangu läbiviimisel ei ilmnenud 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 ptk 3.6, 3.7 ja 3.8 tingimustest/suunistest (sh juba projektist vastavatesse ptk-sse integreeritustest), mida järgida edasistes tegevustes, tagamaks jätkuvate/tulevaste protsesside efektiivsemat korraldust (mh tekkida võivate häiringute täiendavat minimeerimist/vältimist). Tingimused/suunised:

- Tööde piirkonnas peavad olema prügikonteinerid. Jäätmed, mida tulenevalt nende iseloomust konteinerisse ei ladustata, tuleb ladustada selleks määratud ajutisse ladustamiskohta. Samuti tagada jäätmeseaduses ja keskkonnaministri 21.04.2004. a määruses nr 21 „Teatud liiki ja teatud koguses tavajäätmete, mille vastava käitlemise korral pole jäätmeloa omamine kohustuslik, taaskasutamise või tekkekohas

kõrvaldamise nõuded“ ning kohaliku omavalitsuse jäätmehoolduseeskirjas toodud nõuete järgimine.

- Looduskaitseseaduse § 55 lg 61 p 1 ja 2 alusel on looduslikult esinevate lindude pesade ja munade tahtlik hävitamine ja kahjustamine või pesade kõrvaldamine ning tahtlik häirimine, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal, keelatud. Kõrghaljastuse raiel arvestada raierahuga 15.04-15.07.
- Teetööde tegemist vältida öhtusel ja öisel ajal (19.00-7.00), elamutest 50 m kaugusel. Juhul kui teetööde korraldamine on siiski vastaval ajaperioodil ja piirkonnas vältimatult vajalik, siis kavandada töökorraldust nii, et mürarikkad tööd ei jääks perioodi 23.00-7.00. Ehitusmüra piirväärtusena rakenda ajaperioodil 21.00-23.00 ja piirkonnas (elamud, II mürakategooria) 45 dB(A) taset.

Kasutatud allikad

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

- Eelhindamise KSH eelhindamise juhend otsustaja tasandil, sh Natura eelhindamine. Riin Kutsar ja Keskkonnaministeerium, 2018.
- EELIS (Eesti Looduse Infosüsteem), Keskkonnaagentuur (27.10.2025).
- Keskkonnaportaal (<https://www.keskkonnaportaal.ee>), 2025.
- Lääne-Nigula valla arengukavaga 2024-2032. Lääne-Nigula Vallavalitsus, 2024.
- Lääne-Nigula valla arengukavaga 2024-2032. Lisa 2. Taristuobjektide loetelu. Lääne-Nigula Vallavalitsus, 2024
- Lääne-Nigula valla kodulehekülg (<https://www.laanenigula.ee/tutvustus>), 2025.
- Lääne-Nigula üldplaneering, 2022 (v.a Tusari küla 218 ha suurune ala), 2024.
- Lääne maakonna arengustrateegia 2035+. SA Läänemaa, 2019 (uuendatud 2024).
- Lääne maakonnaplaneering 2030+. Hendrikson & KO, 2018.
- Maa- ja Ruumiameti kaardirakendus, 2025.
- Nõva looduskaitseala kaitsekorralduskava 2018–2027. Keskkonnaamet, 2018.
- Nõva looduskaitseala. Keskkonnaportaal (<https://register.keskkonnaportaal.ee/register/protected-nature-object/1383015990>), viimati alla laetud 27.10.2025.
- Nõva looduskaitseala kaitse-eeskiri. Vabariigi Valitsuse vastu võetud 26.10.2017 määrus nr 152.
- Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2021.