

Saaja: reaalprojekt@reaalprojekt.ee

Koopia: mihkel@reaalprojekt.ee, verston@verston.ee

Lisa: Kohila liiklussõlme KMH eelhindang

## OTSUSE EELNÕU

### **Kohila liiklussõlme ehitusloa menetluses keskkonnamõju hindamise algamata jätmine**

Taotleja OÜ Reaalprojekt (registrikood 10765904, aadress Viljandi maakond, Viljandi linn, Tallinna tn 45, 71008, e-post reaalprojekt@reaalprojekt.ee) esitas 19.12.2025 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (edaspidi TTJA, registrikood 70003218, aadress Harju maakond, Tallinn, Kesklinna linnaosa, Endla tn 10a, 10122, e-post info@ttja.ee) ehitisregistri kaudu kaks ehitusloa taotlust Rapla maakonnas Kohila vallas Urge ja Salutaguse külates ning Kohila alevis Kohila liiklussõlme rajatiste ehitamiseks.

Ehitusloa taotlus nr 2511271/27260 esitati järgmiste P24007 Kohila liiklussõlme Urge (OR1215) osa rajatiste ehitamiseks:

- 1) T15 Tallinna-Rapla-Türi tee km 25,8-26,35 (OR1220) Urge liiklussõlm TRAM (EHR kood 221498817);
- 2) Uus riigitee Urge tee OR1215 TRAM (EHR kood 221500814);
- 3) Kohalikud teed OR121513 ja OR121521 KOV (EHR kood 221500815);
- 4) Kohalik tee Mesika tee (OR121509) KOV (EHR kood 221500816);
- 5) Uus kohalik tee OR121504b KOV (EHR kood 221500817);
- 6) Uus kohalik tee OR121505 KOV (EHR kood 221500818);
- 7) Uus kohalik tee OR121506 ja Tööstuse tänav (OR121510) KOV (EHR kood 221500909);
- 8) Sõtkä tänav OR121522 ja JJT OR121520 KOV (EHR kood 221500910);
- 9) Kohalik tee 3170376 Saarenurga tee (OR121514) KOV (EHR kood 221500911).

Ehitusloa taotlus nr 2511271/27593 esitati järgmiste Kohila liiklussõlme - Salutaguse (OR1225) rajatiste ehitamiseks:

- 1) KOV teed (EHR kood 221499262);
- 2) 15 Tallinna-Rapla-Türi km 27,3-27,8 (OR1220): TRAM teed (EHR kood 221499358);
- 3) Salutaguse: 4109610031170 Kohila-Keskuse1 MPS kraavid (EHR kood 221499360);
- 4) Salutaguse: 4109610031170 Salu1 MPS kraavid (EHR kood 221499361);
- 5) Salutaguse (OU1057): Välisvalgustus (EHR kood 221499364);
- 6) hooldus- ja juurdepääsutee (OR122501) (EHR kood 221499440).

Kohila liiklussõlm jääb Rapla maakonda Kohila valda Urge küla, Salutaguse küla ja Kohila alevi piiridesse. Rajatiste asukohad ja ruumikujud on kinnistute täpsusega toodud ehitisregistris. Ehitusprojekti koostamine on seotud Rail Baltica põhitrassi ja selle rajatiste kavandamisega piirkonda. Kavandatava tegevuse eesmärk on tagada sujuv ja turvaline ligipääs Kohila alevile ja teistele seotud asulatele, sealhulgas olemasolevatele kinnistutele ning tagada vajalikud liikumisteed.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 3 lõike 1 punkti 1 kohaselt hinnatakse keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa

olulise keskkonnamõju. Kavandatav tegevus ei kuulu KeHJS § 6 lõike 1 toodud oluliste keskkonnamõjuga tegevuste hulka, mille puhul on keskkonnamõju hindamine (edaspidi KMH) algatamine kohustuslik. KMH algatamise vajalikkust ehituslubade menetluse käigus kaalutakse tulenevalt KeHJS § 6 lõike 2 punktide 10 ja 22 ning Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ (edaspidi määrus nr 224) § 13 punktist 8 ja § 16 punktide 1 ja 2.

KeHJS § 6 lõige 2 punktide 10 ja 22 alusel kui kavandatav tegevus ei kuulu KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud oluliste keskkonnamõjuga tegevuste hulka, peab andma eelhindangu infrastruktuuri ehitamisele või kasutamisele ning muule tegevusele, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju. Määruse nr 224 § 13 punkti 8 alusel tuleb KMH vajalikkuse eelhindang anda infrastruktuuri ehitamise valdkonda kuuluva tee rajamise või laiendamise kohta (välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördeladade, tagasipöördeladade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning KeHJS § 6 lõige 1 punktis 13 nimetatud juhul). Määruse nr 224 § 16 punktide 1 ja 2 alusel tuleb KMH vajalikkuse eelhindang anda järgmiste muude juhtude korral: 1) muu määruses nr 224 nimetamata tegevus, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju; 2) määruses nr 224 nimetatud tegevuse või käitise muutmine või ehitise laiendamine, kui tegevuse või käitise muutmine või ehitise laiendamine vastab määruses sätestatule.

Ehitusloa taotlustega esitati Verston Eesti OÜ koostatud „Kohila liiklussõlme KMH eelhindang“. Taotlus ja eelhindang käsitleb rajatistest lisaks teedele ka maaparandussüsteemide kraavide, valgustuse ja objekti ligipääsuks vajalike teede rajamist, mis ei ole otseselt KMH eelhindangu kohustusega tegevused, kuid on projekti mõjude hindamiseks eelhindangus käsitletud. Ehitusseadustiku (edaspidi EhS) § 39 lõike 2 alusel, kui ehitusloa taotlus sisaldab ehitisi, mille ehitamise aluseks on riigi eriplaneering, siis annab ehitusloa TTJA, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. EhS § 39 lõike 3 alusel, kui ehitusloa taotlusega esitatav ehitusprojekt sisaldab ehitisi, mille kohta on ehitusloa andmine riigi ja kohaliku omavalitsuse üksuse pädevuses, siis annab ehitusloa TTJA, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. EhS § 39 lõike 4 alusel, kui ehitusloa taotlusega esitatav ehitusprojekt sisaldab ehitisi, mille kohta on ehitusloa andmine mitme riigiasutuse pädevuses, siis annab ehitusloa TTJA, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. KeHJS § 9 lõike 1 kohaselt on otsustaja tegevusloa andja, seega on antud juhul TTJA otsustaja KeHJS tähenduses.

Projekt sisaldab olemasolevate riigiteede osalist ehitamist uude asukohta, tee katendite ning muldkehade ümberehitust (sh olemasolevad ristmikud ja mahasõidud, bussipeatused, kergliiklusteed, teeületuskohad, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid, jmt), et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust. Projektiga nähakse ette olemasoleva maantee nr 15 Tallinn-Rapla-Türi ja kahe riigi kõrvalmaantee (tee nr 11202 Vaida-Urge ja tee nr 11220 Kernu-Kohila) ning kahe kohaliku tee (tee nr 3170011 Urge tee ja tee nr 3170013 Salutaguse tee) ristumiste viimine eri tasapinda. Lahendusega hakkab uus Kohila, Tallinna-poolne, sissepääs olema läbi eritasandilise liiklussõlme mööda Urge teed. Kernu-Kohila maantee otsast nähakse ette säilitada parempöörde võimalus Rapla poole. Urge tee muudetakse pärast liiklussõlme valmimist riigiteeks seoses tee funktsiooni muutumisega.

Urge liiklussõlm on kavandatud peamiseks Kohila alevi juurdepääsuks, mille kaudu saab ühenduse ka kõrvalmaantee nr 11202 Vaida-Urge. Kõrvalmaantee nr 11220 Kernu-Kohila ühendamiseks liiklussõlme tuleb rekonstrueerida Urge külas Urge tee ja Kohila alevikus

Härjaoja tee, kokku 1,5 km pikkusel lõigul. Nende kahe tee ristumisele kavandatud ringristmikult saab ühenduse ka Rail Baltica Kohila jaam ja Tööstuse tänav Kohila alevis. Urge liiklussõlme koosseisus on projekteeritud lõik Tallinn-Rapla-Türi tugimaantee nr 15 koos nelja rambiga. Ristmiku asemele on ette nähtud eritasandiline liiklussõlm. Urge liiklussõlme idapoolse ringristmiku projekteerimisel on arvestatud erakinnistutele ligipääsude tagamisega ja muude asjakohaste erisustega.

Salutaguse liiklussõlm puudutab tugimaantee nr 15 (OR1220) ja Salutaguse tee (OR1215) ning kõrvalmaantee nr 11220 Kernu-Kohila ristmikut. Selle asemele on kavandatud eritasandiline riste Salutaguse teega ja parempöördega pealesõit maanteelt nr 11220. Projektiga jääb alles olemasolev liikluslahendus. Teekatte ehitus lõpeb enne ristmikku selle parempöörde servaraadiuse alguses. Ristmiku piirkonnas on kehtestatud kiiruspiirang 70 km/h, mis säilib ka pärast antud etapi väljaehitamist. Kavandatava Salutaguse riste ehitamisel ristmikud ja mahasõidud likvideeritakse ning kiiruspiirang hakkab olema 90 km/h. Koos Salutaguse maanteeviaduktiga rajatakse parempöörde maanteelt nr 11220 Rapla suunas. Projekteeritav tee Salutaguse tee nr 3170013 algab riigitee nr 15 Tallinn-Rapla-Türi km 27,3 asuvalt ristumiselt ning lõpeb ristmikuga Kuldranna teel nr 3170183. Ehitustegevuse jaoks T15 maantee suletakse ajutiselt, kuid liikluse jätkumine tagatakse ajutise tee kaudu.

Kohila liiklussõlme KMH eelhinnangu kohaselt koosneb liiklussõlm kolmest mõttelises osast, mille võib jaotada Urge liiklussõlmeks, tugimaantee nr 15 Kohila risteks ning Salutaguse liiklussõlmeks, mille paiknemist on kujutatud eelhinnangu joonisel 2. Viaduktide rajamise keskkonnaaspektid ei kuulu esitatud eelhinnangu käsitlusse, kuna neile on varasemalt mõjuhinnangud juba antud. Eelhinnangus antud hinnangute põhjal on ehitusaegselt maakasutuse muutuste mõju lühiajaline ja eesmärgipärane, kuid kasutusaegselt pikaajaline ning kõigi Kohila alevi lähipiirkonda rajatavate viaduktide ja rajatiste kumulatiivne mõju võib olla maakasutusele oluline. Kavandatava Rail Balticu raudtee ehitamise ja sellega seotud Kohila liiklussõlme ehitustöödega suureneb piirkonnas ehitustranspordi tõttu märgatavalt ehitusaegne liikluskorrumus. Ehitusaegselt avaldab tegevus ebamugavust kõigile piirkonnas liiklejatele, kuid tegemist on ajutise häiringuga. Teedevõrgu ümberehitamine ei piira maaüksustele ligipääsu, kuid muudab seda oluliselt. Tegevusest on mõjutatud ka Tallinna - Rapla - Türi tugimaantee nr T15 ja kõrvalmaanteed igapäevased kasutajad, kes liiguvad läbi Kohila Rapla ja Kernu suunas. Teede ümberehitamise tulemusena piirkonna maastikupilt ja vaated muutuvad. Olulisemat visuaalset mõju avaldab kavandatav Rail Baltica raudtee koos kõigi Kohila piirkonda rajatavate viaduktidega.

Kogu Kohila liiklussõlm kõigi planeeritud viaduktide, teede ja raudteega avaldab piirkonnale, sealhulgas sealsele looduskeskkonnale tugevat ehitusaegset survet. Kohila liiklussõlme alale ei jää kaitstavaid loodusobjekte, sealhulgas kaitsealasid ega Natura 2000 võrgustiku alasid, millele võiks tegevusega negatiivset mõju avalduda. Projektialal ja lähipiirkonnas ei ole teadaolevalt looduskaitsealalt väärtuslikke metsaalasid, mis jääksid ehitusala otsesse mõjualasse ega ka kõrgendatud avaliku huviga alasid. Käimasolevate ehitustööde raadamise maht antud piirkonnas vähendab kogu projektialal looduslike alade osakaalu märgatavalt.

Rail Baltica põhitrassi raames on projekteeritud ulukite ülepääsuna Kohila rohesild, kuid olemasolevale ega planeeritavale rohevõrgustiku alale see ei jää. Kuigi üldplaneeringu järgi on rohesilla jaoks ette nähtud strateegiline vajadus ka kaitsevööndi (500 m) rakendamise jaoks, mis keelaks üldise põhimõtte alusel kaitsevööndis lageraie ning teede rajamise, jääb Kohila liiklussõlmega seotud ala ka rohesilla kaitsevööndisse. Seega, kuigi olemasolevat ja üldplaneeringuga laiendatud rohevõrgustiku alasid mõjutab kavandatav tegevus väga väikses

mahus ja väheoluliselt, on tegevusel (kasutusajal) tõenäoliselt mõningane negatiivne mõju Kohila rohesilla toimivuse osas.

Projektis on välja toodud arvutuslikud mahud ettevalmistavate tööde, mullatööde, katendi ehituse, liikluskorraldusvahendite ning maastikukujunduse tööde kohta. Võimalusel taaskasutatakse objektil tekkinud materjale (näiteks väljakaevatav pinnas) sama objekti piires (näiteks täitematerjalina müratõkkevalli ehitusel või tasandades teemaa-alal korrastatavaid alasid, madalamaid alasid tee mulde kõrval või külgkraavide taga). Projekti elluviimisel tekib erinevat tüüpi ehitusjäätmek, kuid mahult suurimaks ehitustegevuse jäägiks on väljakaevatav pinnas, mis ei sobi haljastus- või ehitustöödeks või mis ei leia ehitusobjekti suure mahu tõttu kasutust. Kui tekkivat pinnast ei ole võimalik vastava projekti ehitamisel ära kasutada, tuleks eelistada materjali kasutamist mõnel teisel ehitusobjektil või tagada materjali kasutamine karjäärade täitmiseks.

Ehitustegevusega seotud müra on ajutine ja päevasel ajal paratamatu. Ehitusega seotud müratase võib hinnanguliselt ulatuda 80 - 90 dBA-ni. Kinnistute kaitseks on müra modelleerimise tulemusena planeeritud müratõkked. Selleks, et vähendada täiendavalt mürareostust ning rikastada tehismaastikel paiknevaid elu- ja toitumispaiku erinevatele liigirühmadele on Kohila liiklussõlme KMH eelhinnangus antud soovitus piirkonnas (sealhulgas teistel Rail Baltica põhitrassi ehitusega seotud objektidel) tööde lõppemisel taimestik ja kõrghaljastus kohalike liikidega taastada.

Lähialale jääb registreerimata, kuid igapäevases kasutuses olevaid puurkaeve (näiteks Urgesauna kinnistul, katastritunnus: 31701:002:0380), mida Rail Baltica põhitrassi ehitustööde raames lähtuvalt käimasolevate tööde iseloomule seiratakse kord kvartalis (heljum, naftasaadused). Seoses Rail Baltica põhitrassi ehitustöödega teostatakse kord kvartalis veeseiret ka Salutaguse kraavis (heljum, naftasaadused). Eelhinnangus on järeldatud, et põhiprojekti käigus teostatud uuringute põhjal ning arvestades Kohila liiklussõlme teedevõrgustiku ehitustööde iseloomu ei ole põhjust arvata, et kavandatud tegevus võiks põhjustada lähialadele jäävate puurkaevude põhjaveetaseme ja -kvaliteedi muutusi, mistõttu ei ole Kohila liiklussõlme ehitustööde ajale täiendavat veeseiret kavandatud. Eelhinnangus on toodud ka, et kaebuste korral tuleb veeproovid võtta (üldraud, heljum, hāgusus ja sulfaadid) ning nende põhjal hinnata kaebuste põhjendatust ning (korduva) veeseire läbiviimise vajadust. Projektilal on põhjavesi kaitsmata (osaliselt nõrgalt kaitsitud), mistõttu tuleb põhja- ja pinnavee kaitseks rakendada ebasoodsat mõju ennetavaid meetmeid.

Projektilal ja selle vahetus läheduses ei ole maardlaid, vārtuslikke maastikke, kultuurimālestisi ega miljōōvārtuslikke alasid, mida kavandatav tegevus võiks mõjutada. Ehitustegevuse mõjualale jääb kaks pārandkultuuriobjekti, mille kahjustamise vāltimiseks tuleb vajadusel rakendada täiendavaid kaitsemeetmeid.

Kokkuvōtvalt kui Kohila liiklussõlme elluviimisel järgitakse üldiseid keskkonnanōudeid ja Kohila liiklussõlme KMH eelhinnangus (peatükis 4.2) toodud meetmeid ja soovitusi inimeste heaolu tagamiseks ning Tōōvōtja ehitusobjekti keskkonnakava raames vālja tōōtatud meetmeid, siis on tegevusega kaasnevat mõju vōimalik vāhendada selliselt, et negatiivne mõju avaldub peamiselt ehitusetapil. Kavandatava tegevusega kaasnevad negatiivsed mõjud on enamjaolt seotud ehitustegevusega ja jäävad projektila piiridesse. Oluline mõju avaldub ehitusperioodil eelkōige kumulatiivselt kōigi teiste piirkonnas tehtavate ehitustōōdega. Need tegevused on juba käimas ja vastavalt tōōde edenemisele on tegevused osaliselt ka juba lõppenud vōi lähiajal lõppemas. Kuigi ehitustegevus toimub Rail Balticu ehitusega samaaegselt ja intensiivselt üsna

väiksel maa-alal, on väga ressursimahukas ja põhjustab ehitusaegselt tõenäoliselt sagedasi häiringuid (näiteks pori, tolm, jms), on ehitustegevus lühiajaline. Eelpooltoodud põhjusest tulenevalt eelhinnangu tulemusena vajadus KMH algamiseks puudub.

KeHJS § 11 lõike 22 alusel peab otsustaja enne KeHJS § 6 lõikes 2 nimetatud valdkondade tegevuse KMH vajalikkuse üle otsustamist küsima seisukohta kõigilt asjaomastelt asutustelt, esitades neile seisukoha võtmiseks eelhinnangu ning KMH algamise või algamata jätmise otsuse eelnõu.

Täiendavate keskkonnanalaste uuringute läbiviimise vajadus puudub. TTJA tugineb KMH algamata jätmise otsuse tegemisel KMH eelhinnangu järeldustele ning asjaomaste asutuste seisukohtadele.

Ebasoodsate mõjude tõhusa ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise meetmed on järgmised:

1. Selgitada välja pärandkultuuriobjekti Urge koolimaja ase täpne asukoht ning hinnata tegevuse mõju objektile. Võimalusel objekt säilitada ja vastavalt märgistada. Kui see ei ole võimalik, tuleb olukord dokumenteerida ja edastada info pärandkultuuri registripidajale Riigimetsa Majandamise Keskusele.
2. Ehitustegevusega ei tohi pärandkultuuriobjekti Urgesauna rehielamu olukorda halvendada.
3. Raietööde teostamine lindude pesitsusperioodil ajavahemikul 15. aprillist kuni 15. juulini ei ole lubatud.
4. Tiheasustusalal tuleb üksikpuude raieks taotleda Kohila Vallavalitsusest raieluba.
5. Ehitustegevuse käigus arvestada olemasolevate eluhoonetega ning ehitusobjektide valgustuse paigaldamisel leida (vajadusel koos kinnistuomanikega) optimaalsed lahendused (asukoha, paigutuse, valgusvihi suuna jm suhtes).
6. Olemasolevate hoonete ja seal elavate inimeste kaitseks tuleb ehitusaegselt rakendada müra leevendamismeetmeid, sealhulgas pidada kinni keskkonnaministri määruse nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ lisas 1 kehtestatud müra piirväärtustest ja lubatud tööde teostamise kellaaegadest. Planeerida mürarikkad tööd tööpäevale ja lühemasse ajaperioodi ning vajadusel teavitada mürarikastest töödest ümbruskonna elanikke.
7. Vibratsiooni põhjustavate tegevuste korral fikseerida enne tegevuse alustamist lähimate eluhoonete olukord (näiteks fotodega) koostöös kinnistuomanikega, et vältida olukordi, kus hoone saab tegevuse käigus kahjustada, kuid puudub võrdlus eelneva olukorraga.
8. Tagada kõigile inimestele ligipääs olemasolevatele kinnistutele ning piirata inimeste liikumisvõimalusi võimalikult lühiajaliselt. Liikluspiirangutest anda teada võimalikult varakult (näiteks liiklusmärkidega, edastada info valla kohalikku lehte, vms).
9. Kogu liiklussõlme ehitusala jääb kaitsmata või nõrgalt kaitstud põhjaveega alale, mistõttu tuleb tankimiseks ette näha alad (eelistatud kõvakattega pinnasel), kus on

olemas absorbentmaterjalid lekete ja reostuse kiireks piiramiseks ja likvideerimiseks. Tankimist kanistritest tuleb vältida, kuid kui see on vajalik, siis tohib kanistritest tankida vaid tankimiseks ettenähtud aladel ja absorbentmatte kasutades.

10. Töömaalt ärajuhitav vesi võib vajada enne suublasse juhtimist puhastamist ning selleks tuleb ette näha piisavad veekaitsemeetmed (näiteks eelistada vee isevoolset ärajuhtimist, rajada veevoolu aeglustamiseks killustikvallid, rajada setteosakeste kinnipüüdmiseks (kambrilised) settebasseinid, näha ette nõlvade erosiooni takistamiseks sobilikud meetmed, jms). Vee pumpamine otse veekogusse on keelatud.
11. Sademevee juhtimiseks maaparandussüsteemi on vaja Maa- ja Ruumiameti kooskõlastust.
12. Ehitustegevuse läbiviimisel juhinduda muinsuskaitseseadusest, mille alusel tuleb tööd mistahes paigas peatada, kui avastatakse arheoloogiline kultuurikiht või maasse, veekogusse või selle põhjasetetesse on mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid. Leiukoht tuleb säilitada muutmata kujul ja viivitamata teavitada Muinsuskaitseametit.
13. Kui ehitusalale jääb puid, mida on võimalik säilitada, tuleb seda teha ja rakendada puude kaitseks sobilikke meetmeid (näiteks ala piiramine, juurestiku kaitseks piisava maa-ala tagamine, tüvekaitse, jms).
14. Tolmu tekkimise vähendamiseks tuleb vältida väga kuiva ilmaga tolmu tekitavaid tegevusi või kasutada niisutamist ja teede puhastamist. Vajadusel tuleb teede tolmutõrjel kasutada kloriide või muid alternatiivseid lahendusi.
15. Poriga teede ohtlikuks ja libedaks muutumise vältimiseks tuleb masinaid enne avalikult kasutatavatele teedele sõitmist porist puhastada.
16. Ehitamisel tuleb arvestada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetega. Pinnase ja põhjavee reostusohu vähendamiseks veenduda, et ehitusel kasutatavatest masinatest kütust ega määrdeaineid ei leki.
17. Müra ja vibratsiooni tekkimise vähendamiseks tuleb tööde tegemisel kasutada tehniliselt korras masinad. Müra ja vibratsioon elamutes ja välisõhus ei tohi ületada kehtestatud piirnorme.
18. Ehitusmaterjale tuleb võimalusel maksimaalselt taaskasutada (näiteks muld, pinnas, jms). Kõlblikku kasvumulda kasutada nõlvade ja kraavide kindlustamisel ja haljastamisel. Kõlbmatut kasvumulda kasutada võimalusel korrastatavate alade ja haljasalade täiteks.
19. Ehitusel tekkivad taaskasutuseks mittesobivaid jäätmeid tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Ehituse käigus tekkinud jäätmed tuleb üle anda jäätmekäitlusettevõttele, kellel on tegevuseks vastav luba. Jäätmete ajutised kogumiskohad peavad olema sellised, kus on välistatud jäätmete ja reostuse sattumine pinnasesse ning pinna- ja põhjavette.
20. Kõrgete mullete rajamisel tuleb rakendada meetmeid erosiooniohu vähendamiseks.

21. Ehitusaegse energiakasutuse vähendamiseks on soovitatav kasutada kaasaegset tehnikat ning vältida masinate pikaaegset tühikäigul töötamist. Vastavalt planeeritud tööde mahule ja piirkonnale ning eelkõige sügis-talvisel perioodil võib olla ehitusaegselt vajalik täiendava valgustuse planeerimine teede ületamiseks mõeldud (ajutistesse) kohtadesse. Seda näiteks juhul kui avalike teede kaudu veetavate materjalide maht on suur või kui ümberkorraldused liikluses tingivad jalakäijate ja kergliikurite tee ületamise ajutiste ülepääsude kaudu. Sellisel juhul tuleb võimalusel optimeerida ehitusaegset valgustust, vähendada täiendavat valgustust vajavate objektide hulka ning kasutada LED-valgusteid.
22. Kohila vallas toimuvate suuremahuliste tööde tõttu tuleb kogu piirkonda käsitleda tervikuna ja seeläbi koostöös erinevate osapooltega töötada välja kogu piirkonna ehitustegevuste koostmõjust tekkivate probleemide lahendamiseks vajalikud leevendusmeetmed. Eelkõige puudutab see aspekte, mis on seotud inimeste heaolu ja (liiklus)turvalisusega, mis ennetab ka võimalikke avariihohtlikke olukordade tekkimist.
23. Rakendada ka kõiki teisi üldmeetmeid, mis on välja töötatud Rail Baltica põhitrassi KMH käigus piirkonna keskkonna- ja loodusväärtuste kaitseks ning mida rakendatakse Rail Baltica põhitrassi ehitustöödel läbi ehitusobjekti keskkonnakorralduskava.

Kavandatav tegevus ei ole piiriülese keskkonnamõjuga, mistõttu piiriülest keskkonnamõju hindamist ei alгатata. Samuti ei liideta KMH menetlusi KeHJS mõistes.

Võttes aluseks keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 2 punktid 10 ja 22, § 6<sup>1</sup>, § 9 lõike 1, § 11 lõiked 2<sup>2</sup>, 2<sup>3</sup>, 4 ja 8, ehitusseadustiku § 39 lõiked 2 - 4, Vabariigi Valitsuse 29.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ § 13 punkti 8 ja § 16 punktid 1 ja 2 ning eelhindangust tulenevad järeldused

#### **otsustan:**

jätta Kohila liiklussõlme ehituslubade menetluses keskkonnamõju hindamine alгатamata.