



TRANSPORDIAMET



RIIGITEE 15 TALLINN-RAPLA-TÜRI TEE KM 27,37 HARAKAPESA VIADUKTI (BR1227) RAJAMINE

Keskkonnamõju eelhinnang

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. Taust ja seadusandlikud aspektid	5
2. Olemasolev olukord ja kavandatav tegevus	7
2.1. Kavandatava tegevuse eesmärk ja vajadus	7
2.2. Olemasoleva olukorra kirjeldus	9
2.3. Kavandatava tegevuse lühikirjeldus	10
2.4. Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega	10
2.4.1. Maakonnaplaneeringud	10
2.4.2. Üldplaneering	11
2.4.3. Detailplaneeringud Harakapesa viadukti piirkonnas	12
2.4.4. Arengudokumendid	13
2.5. Ressursside kasutamine	13
2.6. Energiakasutus	14
2.7. Tekkivad jäätmed ja nende käitlemine	14
2.8. Tegevusega kaasnevate avariiolekordade esinemise võimalikkus	15
2.9. Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide oht, piiriülesed mõjud	15
3. Kavandatava tegevuse asukoht ja mõjutatav keskkond	16
3.1. Olemasolev ja planeeritav maakasutus ning seal toimuvad või planeeritavad tegevused	16
3.2. Alal esinevad maavarad, nende kättesaadavus, kvaliteet ja taastumisvõime	17
3.3. Mõjutatav keskkond ja selle vastupanuvõime	17
3.4. Natura 2000 võrgustiku alad	17
3.5. Kaitstavad loodusobjektidEesti looduse infosüsteemi andmetel ei asu projektialal kaitstavaid alasid ega kaitsealuste liikide elupaiku/kasvukohti.	17
3.6. Põhjavesi ja pinnavesi	18
3.7. Märgalad ja üleujutusohuga alad	21
3.8. Pinnavormid ja pinnas	21
3.9. Metsad ja kõrghaljastus	21
3.10. Roheline võrgustik	22
3.11. Kultuurimälestised, miljöö- ja arheoloogilise väärtusega alad	22
3.12. Väärtuslikud maastikud	23
3.13. Väärtuslik põllumajandusmaa	23
3.14. Asustus	23

3.15. Mõju inimese tervisele ja heaolule ning elanikkonnale – müra, vibratsioon, vee- ja õhu kvaliteet	23
4. Hinnang keskkonnamõju olulisusele	30
4.1. Kavandatava tegevuse koosmõju muude asjakohaste toimivate või mõjualas planeeritavate tegevustega	31
4.2. Ebasoodsa mõju ennetamise ja vältimise meetmed	31
5. Eelhinnangu kokkuvõte ja järeldused	34

SISSEJUHATUS

Käesoleva eelhinnangu eesmärgiks on teabe andmine otsustajale ehitusloa menetluses tugimaantee nr 15 km 27,37 paikneva Harakapesa viadukti (BR1227) rajamisega kaasneva võimaliku keskkonnamõju kohta. Viadukt on osa Salutaguse tee riste (OR1225) projektist. Salutaguse tee riste rajatakse seoses kavandatava Rail Baltica (edaspidi *RB*) raudtee põhitrassi ehitusega. Planeeritav riste asub Rapla maakonnas Kohila vallas ning on koondnimetus kogu vastava objektiga hõlmatud teedele ja viaduktidele (st OR1220 (Tallinna-Rapla-Türi tee), OR1225 (Salutaguse tee) ning viaduktid BR1225 (Salutaguse viadukt) ja BR1227 (Harakapesa viadukt)).

Eelhinnangu aluseks on põhiprojekti dokumentatsioon „Põhiprojekt. DPS1 Kohila. Salutaguse tee riste (OR1225)” dokumendid, sh „Põhiprojekt. DPS1 Kohila. Tee viadukt BR1227“, mis on koostatud projekti „Projekteerimis- ja projekteerimisjärelvalve teenus uue trassi ehituseks lõigus Pärnust Raplani” raames. Käsitletava riste ehitus- ja kasutusaegseid keskkonnamõjusid on RB keskkonnamõjude hindamise (KMH)¹ raames küll osaliselt hinnatud, kuid viidatud KMH ei käsitle Harakapesa viadukti (BR1227) rajamisega seotud keskkonnamõjusid, kuna viadukt ei ristu RB põhitrassiga.

Eelhinnangus käsitletakse projektiga kavandatavate tegevuste eeldatavalt negatiivset ja positiivset mõju omavaid keskkonnaaspekte ning antakse soovitus keskkonnamõju hindamise (KMH) algatamise või mitte algatamise ja negatiivsete mõjude vältimise osas. Käesolev eelhinnang on otsustajale aluseks KMH algatamise või algatamata jätmise üle otsustamisel.

¹<https://www.railbaltica.org/wp-content/uploads/2023/06/Rail-Baltica-raudtee-Harju-ja-Rapla-maakonna-piir-Hagudi-loigu-ehitusprojekti-KMH-aruanne.pdf>

1. Taust ja seadusandlikud aspektid

Keskkonnamõju hindamise (KMH) vajadust reguleerib „Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus“ (KeHJS)². KeHJS § 3 lg 1 punkti 1 kohaselt tuleb hinnata keskkonnamõju, kui taotletakse tegevusluba või selle muutmist ning tegevusloa taotlemise või muutmise põhjuseks olev kavandatav tegevus toob eeldatavalt kaasa olulise keskkonnamõju.

KeHJS § 2³ 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.

KeHJS § 6 lõige 1 määratleb olulise keskkonnamõjuga tegevused. Kui kavandatav tegevus ei kuulu lõikes 1 nimetatute hulka, siis on lõikes 2 antud valdkonnad, mille puhul otsustaja peab andma eelhinnangu kavandatava tegevusega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta. Keskkonnamõju eelhindang tuleb anda ja KMH vajalikkust hinnata ka siis, kui § 6 lõike 1 punktides 1-34¹ nimetatud tegevust või kätist muudetakse või ehitist laiendatakse (KeHJS § 6 lg 2¹).

KeHJS § 6 lg 4 kohaselt kehtestatakse § 6 lg 2 nimetatud tegevusvaldkondade täpsustatud loetelu Vabariigi Valitsuse määrusega². Tee ehitamiseks tegevusloa andmine ei ole KeHJS § 6 lg 1 kohaselt olulise mõjuga tegevus, kuid Vabariigi Valitsuse 19.08.2005 määruse nr 224 „Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu“ § 13 punkti 8 kohaselt kuulub tee rajamine või laiendamine (välja arvatud teerajatiste, mahasõitude, ohutussaarte, kiirendus- ja aeglustusradade, pöördradade, tagasipöörde kohtade, ülekäigukohtade, objekti ligipääsuks vajaliku tee, teepeenral asetsevate jalg- ja jalgrattateede, puhkekohtade ja parklate rajamine või laiendamine ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 6 lõike 1 punktis 13 nimetatud juhul) tegevusvaldkondade hulka, mille korral tuleb kaaluda keskkonnamõju hindamise algatamise vajalikkust. Lisaks tuleb KMH eelhindang anda muu määrukses nimetatata tegevuse puhul, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju (§ 16 punkt 1) ning määrukses nimetatud tegevuse või kätise muutmisel või ehitise laiendamisel, kui tegevuse või kätise muutmine või ehitise laiendamine vastab määrukses sätestatule (§ 16 punkt 2).

KeHJS § 6¹ sätestab eelhindangus kajastatava teabe sisu, mille nõudeid on täpsustatud keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“

² Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (RT I 2005, 15, 87)

³ Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu (RT I, 08.05.2012, 11)

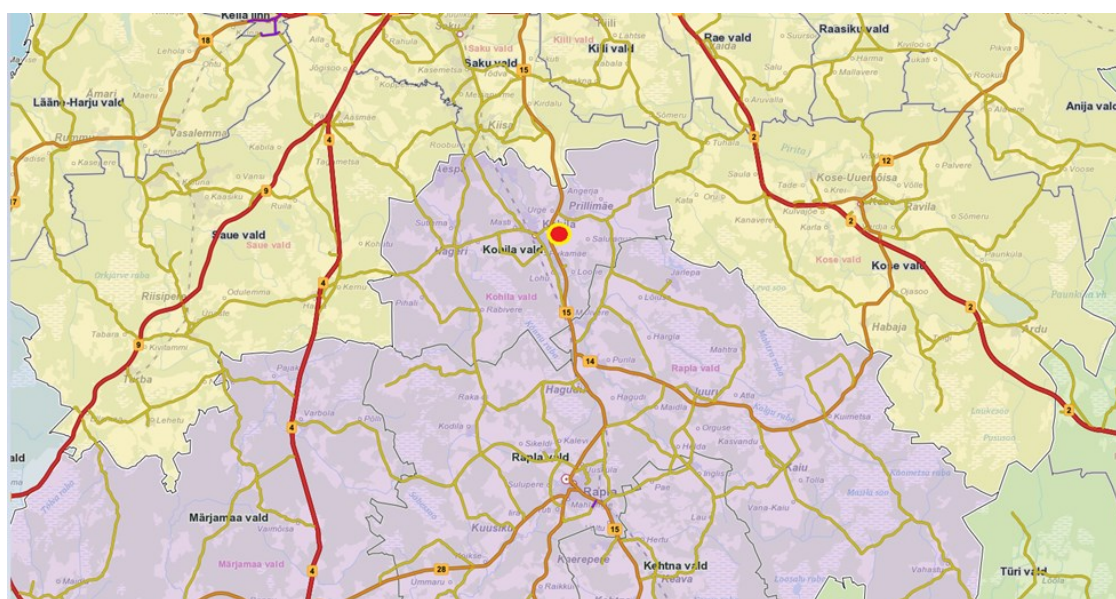
(aluseks KeHJS § 6¹ lg 5). Eelhinnangu koostamisel lähtutakse Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest, väljakujunenud praktikast ning ajakohastest eelhindamise juhendmaterjalist⁴.

⁴ Keskkonnaministeerium, 2017. Keskkonnamõju hindamise eelhinnangu andmise juhend <https://envir.ee/media/1365/download>

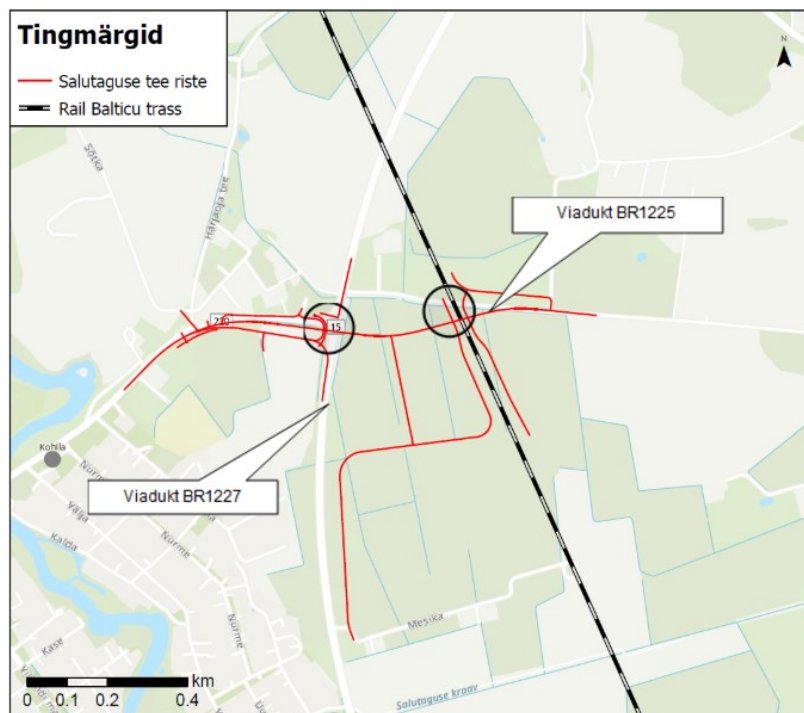
2. Olemasolev olukord ja kavandatav tegevus

2.1. Kavandatava tegevuse eesmärk ja vajadus

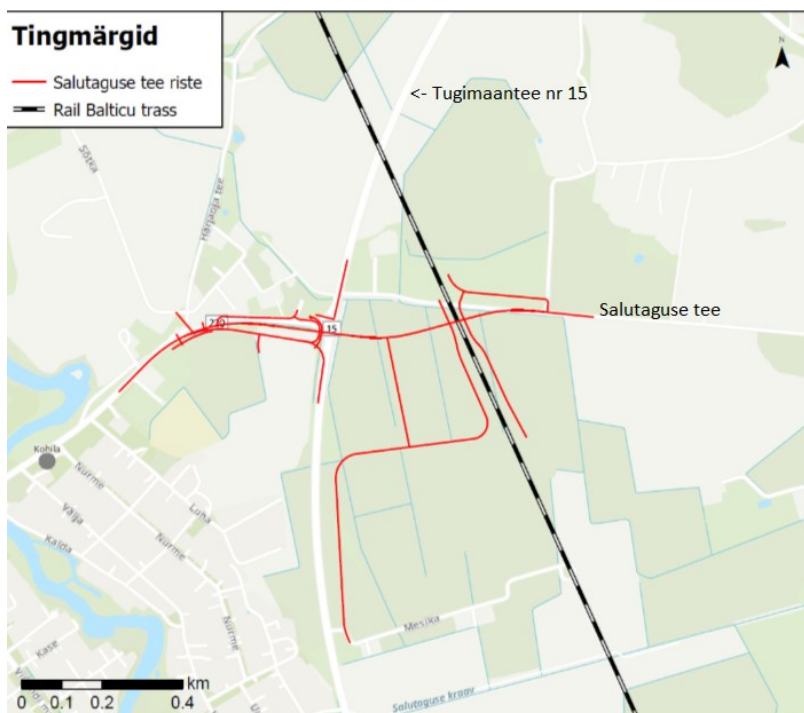
Salutaguse tee riste projekti eesmärk on lahendada Salutaguse tee number 3170013 (projektdokumentatsioonis lühendiga OR1225) ristumine kavandatud Rail Balticu raudteetrassiga ja tugimaantee nr 15-ga ning tagada ühendus Kohila aleviga mööda kõrvalmaanteed nr 11220 Kernu-Kohila tee. Projekteeritav tee asub Rapla maakonnas Kohila vallas (vt Joonis 1 ja Joonis 2). Kavandatava Rail Balticu trassi ja tugimaantee nr 15 ületamiseks rajatakse kaks viadukti - BR1225 – Salutaguse tee viadukt ja BR1227 – Harakapesa viadukt (joonised 2 ja 4). Harakapesa viadukti (BR1227) rajamise eesmärk on lahendada ristumine tugimaantee nr 15 ja ühendada Salutaguse tee Kernu-Kohila kõrvalmaanteega.



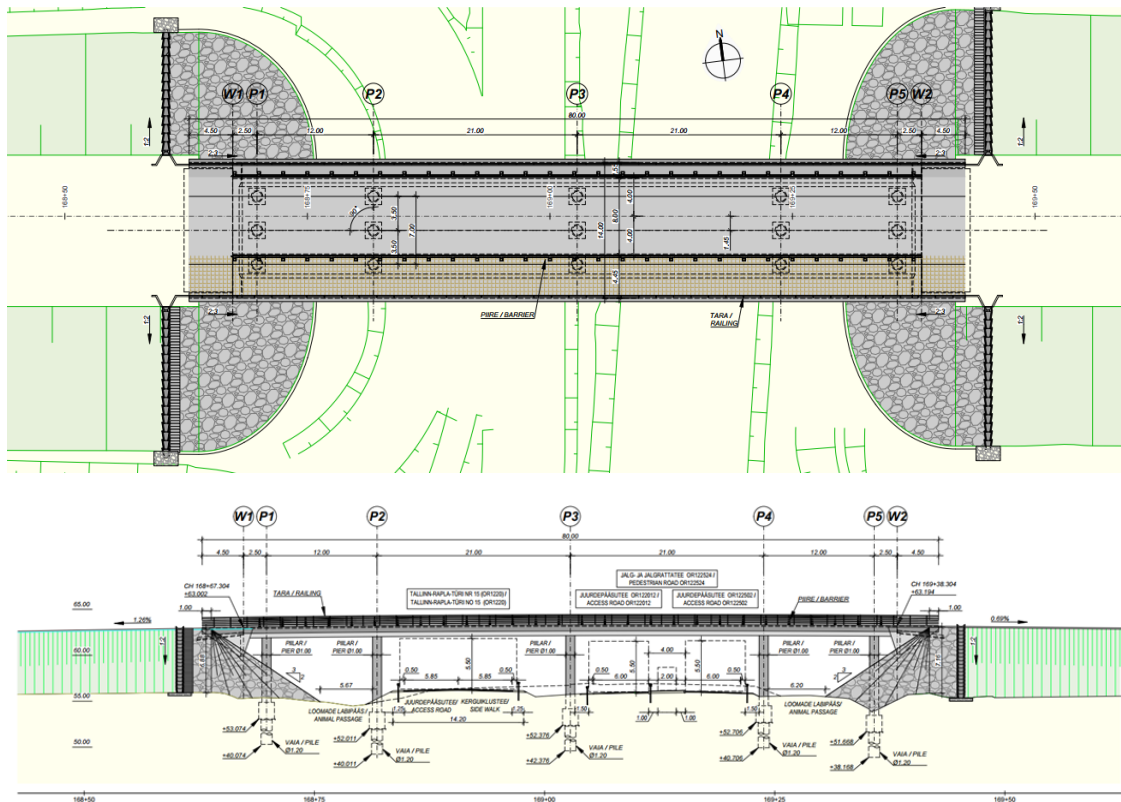
Joonis 1. Projekteeritava teelõigu asukoht Maa-ameti kaardil. (Maa-amet, 2023)



Joonis 2. Projekteeritava Saltaguse tee riste asukoht, sh riste ehitustegevusega rajatavad viaduktid.



Joonis 3. Projekteeritava Saltaguse tee riste paiknemine teedevõrgustikus. (Maa-amet, 2020)



Joonis 4. Projekteeritava viadukti BR1227 pealtvaade ja ristlõige.

Kavandatud Rail Balticu trassi koridor (maakonnaplaneeringu trassilõik 16A) läbib Mälivere, Loone, Salutaguse, Urge ja Vilivere külasid. Kohila alevist möödub trassi koridor ida poolt, kulgedes Kohila alevi ja Prillimäe aleviku vahelt läbi. Trassi koridori laius on 350 m⁵.

RB Rapla maakonnaplaneeringu⁵ alusel lahendatakse raudtee ristumised avalikult kasutatavate teedega eritasandilisena. Eritasandiliste ristete asukohtade määramisel on lähtutud eelkõige põhimõttest tagada liikumisvõimalused ning piirkonna teedevõrgu toimimine ja sidusus, samuti on arvestatud liiklussagedust ning asustuse paiknemist. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks projekteeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga.

2.2. Olemasoleva olukorra kirjeldus

Harakapesa maanteeviadukt (BR1227) rajatakse eesmärgiga lahendada ristumine tugimaantee nr 15 ja ühendada Salutaguse tee Kernu-Kohila kõrvalmaanteega. Seoses Rail Baltic põhitrassi ehitustöödega, on piirkond juba praegu väga tugeva ehitussurve all ning Salutaguse tee ristega hõlmatud maa-alal on käesoleva dokumendi koostamise hetkeks teostatud raadamistööd (metsateatiste alusel) ning suures osas on teostatud ka erinevat tüüpi pinnasetoid, mh kooritud kasvupinnas, rajatud kõvakattega (juurdepääsu)teed jms. Lisaks on käimas kogu ehitusala hõlmavad maaparandussüsteemi hooldustööd.

⁵ Rapla maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“. Kehtestatud riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43; <https://maakonnaplaneering.ee/120>.

Enne ehitustegevuse algust piirkonnas oli maa, riste alal ja lähiumbruses, kaetud metsa- ja põllumaadega ning elamumaa ja ärimaa kruntidega.

2.3. Kavandatava tegevuse lühikirjeldus

Salutaguse tee riste raames rajatakse kavandatava Rail Balticu trassi ning tugimaantee nr 15 ületamiseks viaduktid BR1225 ja BR1227.

Rail Baltic põhitrassi rajamisega seoses on Kohila piirkonna ehitus jagatud kolme etappi, millest Salutaguse tee riste ehitus on viimane. Selle etapi käigus suletakse tugimaanteelt nr 15 sissesõit Kohila alevisse Kohila-Kernu mnt-lt (liiklus Kohila ja tugimaantee 15 vahel hakkab toimuma läbi Urge liiklussõlme).

2.4. Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega

2.4.1. Maakonnaplaneeringud

- Rapla maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“

Riigihalduse minister kehtestas 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1.4/43 Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“.

Planeeringu eesmärk on luua alus uue rahvusvahelise ühenduse projekteerimiseks Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel, mille rööpmelaius (1435 mm) vastab Euroopa standardile. Rail Balticu raudtee rajamisega kaasneb inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus ning transpordist tingitud õhusaaste vähenemine. Planeeringuga on leitud sobivaim asukoht elektrifitseeritud Rail Balticu raudtee trassi koridorile Rapla maakonnas. Minister kehtestas lisaks 13.02.2018 Harju ja Pärnu maakonna osas maakonnaplaneeringud raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Lätis ja Leedus on Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoht samuti välja valitud.

Planeeritud trassikoridori pikkus Rapla maakonnas on 55 km ja see kulgeb läbi kolme kohaliku omavalitsuse territooriumi: Kohila vald, Rapla vald ja Kehtna vald. Trassikoridori laius hajaasustuses on 350 m, mis hõlmab raudtee rajamiseks vajaminevat maad ja raudtee kaitsevööndit (kokku 66 m) ning nn trassi nihutamisruumi, mis võib osutuda vajalikuks sellisel juhul, kui raudtee asukohta tuleb projekteerimise käigus täpsustada. Raudtee rajamine on võimalik üksnes planeeritud trassikoridori sees.

Raudtee on kavandatud reisiringidele projektkiirusega kuni 249 km/h. Kaubarongide projektkiirus on kuni 120 km/h. Reisiringi peatus on planeeritud Raplasse. Planeeringuga on ette nähtud võimalus korraldada tulevikus Rail Balticu raudteel kohalikku rongiliiklust Tallinn-Rapla-Pärnu-Riia suunal.

- **Rapla maakonnaplaneering 2030+ ja keskkonnamõju strateegiline hindamine**

Riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80 kehtestati Rapla maakonnaplaneering 2030+. Maakonnaplaneering algatati Vabariigi Valitsuse 18.07.2013 korraldusega nr 337.

Maakonnaplaneeringu peamised eesmärgid on:

- 1) toetada maakonna ruumilist arengut, mis tagab tasakaalustatud ruumilise asustusstruktuuri ning elukvaliteedi olukorras, kus maakonna rahvaarv pikemas perspektiivis kahaneb ja vananeb;
- 2) tasakaalustada riiklikke ja kohalikke huvisid, arvestades seejuures kohalike arenguvajaduste ja -võimalustega.

Rapla maakonnaplaneering 2030+ arvestab Rapla maakonnaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“.

2.4.2. Üldplaneering

Kohila valla üldplaneering aastani 2015 kehtestati Kohila Vallavolikogu 20.07.2006 otsusega nr 86. Üldplaneeringus on seatud arengustrateegia põhisuunad järgmiseks 15 aastaks. Tehnilise infrastruktuuri valdkonna visioonid tulenevad Kohila valla arengukavast.

Kohila Vallavolikogu 27. märts 2018 otsusega nr 11 algatati Kohila valla üldplaneeringu koostamine ja keskkonnamõju strateegiline hindamine. Uue üldplaneeringu koostamise eesmärgiks on uuendada ja kaasajastada Kohila Vallavolikogu 20.07.2006 otsusega nr 86 kehtestatud Kohila valla üldplaneeringut. Uus üldplaneering on vastu võetud Kohila Vallavolikogu 29.09.2022. a otsusega nr 27. Kuni uue üldplaneeringu kehtestamiseni kehtib 2006. aastal kehtestatud üldplaneering.

Kohila valla üldplaneeringu põhieesmärk on kogu valla territooriumi ruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määratlemine ning eelduste loomine hea elukeskkonna kujunemiseks.

Üldplaneeringuga luuakse eeldused kasutajasõbraliku ning turvalise elukeskkonna ja kogukondlike väärtusi kandva ruumilise struktuuri olemasoluks ja säilitamiseks ning esteetilise miljöö arenguks, säilitades olemasolevaid väärtusi.

Kuna projekteeritud riste on seotud Rail Balticu raudteetrassiga, siis ei ole see vastuolus kehtiva Kohila valla üldplaneeringu põhimõtetega. Lähtuvalt kehtivatest maakonnaplaneeringutest arvestatakse koostatavas üldplaneeringus Rail Balticu raudteetrassi asukohaga.



Joonis 4. Väljavõte Kohila valla koostatavast üldplaneeringu maakasutuse jooniselt. Tumesinine katkendjoon tähistab planeeritavat tiheasutusala piiri. Ka kehtiva üldplaneeringu järgi jääb Harakapesa viadukt tiheasutusosalal piirile.

2.4.3. Detailplaneeringud Harakapesa viadukti piirkonnas

Salutaguse tee riste rajamisega muutub osaliselt piirnevate maaüksuste maakasutus, sest riste rajamiseks vajalik maa (kinnistuosad) võõrandatakse (või on juba võõrandatud) ning selles osas muudetakse maa transpordimaaks.

Kehtestatud või koostamisel olevad detailplaneeringud Harakapesa viadukti lähialal:

- Pudivere kinnistu DP 014/08 „Luha tn kvartali II järjekorra detailplaneering“. Elamumaade moodustamine. Kehtiv;
- Saviiri kinnistu DP 006/05 „Saviiri kinnistu detailplaneering“. Uute elamumaade moodustamine maatulundusmaa jagamise teel. Kehtiv;
- Tiksi kinnistu DP 006/06 „Tiksi kinnistu osa detailplaneering“. Uute elamumaade ja piirkonda teenindavate maade moodustamine. Kehtiv;
- Ülejõe kvartal. Osaliselt kehtiv.



Joonis 5. Kohila valla detailplaneeringuid kajastav kaart Harakapesa viadukti lähialal. (Maa-amet, november 2024)

Detailplaneeringute elluviimine käsitletavas piirkonnas ei ole välistatud, kuid võivad vajada ülevaatamist seoses uute mahasõitude, ligipääsuteede jm rajamise tõttu.

2.4.4. Arengudokumendid

- **Kohila valla arengukava 2023 – 2035**

Kavandatav tegevus on seotud järgmiste arenguliste eesmärkidega:

Elukeskkond: Kohila vallas hoitakse tasakaalu loodus- ja elukeskkonna arengu vahel. Taristut rajatakse kooskõlas elanikkonna kasvuga, kuid loodushoidlikult. Avaliku ruumi kujundamisel arvestatakse kogukonna vajadustega, ligipääsetavuse ja kestlikkusega.

- **Raplamaa arengustrateegia 2035+**

Dokumendis on strateegiline eesmärk 13: Maakonna hea ligipääsetavus ja aegruumiliste vahemaade vähenemine läbi heatasemelise transporditaristu ja kiirete välisühenduste. Tegevussuund 13.1: Kaasaegse ja piisava läbilaskevõimega transporditaristu väljaarendamine.

2.5. Ressursside kasutamine

Tee, sh muldkeha ja teeviaduktide, ehitus on ressursimahukas tegevus, mis nõuab kohalike loodusvarade kasutamist. Põhiprojektis on välja toodud arvutuslikud mahud ettevalmistavate tööde, mullatööde, katendi ehituse, liikluskorraldusvahendite ning maastikukujunduse tööde kohta.

Teed ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse üldjuhul karjääri(de)st. Töövõtja lähtub materjali hankimisel läheduse põhimõttest, kuid lõplikud otsused, millistest karjääridest kasutatav materjal kogutakse, sõltub eelkõige majanduslikest kaalutlustest. Lisaks aga ka sobiva materjali reaalsest olemasolust piirkonnas. Võimalusel taaskasutatakse objektile tekkinud materjale sama objekti piires.

Karjääride tegevuse keskkonnamõju on hinnatud enne karjääride kasutusele võtmist ning töövõtjal tuleb tagada, et materjali hangitakse karjääridest, millel on kehtiv kaevandamisluubi.

Pärast riste valmimist on vajalik teede ja rajatiste hooldamine. Hooldustöödega tuleb tagada tee seisunditaseme vastavus antud tüüpi tee suhtes kehtestatud seisunditaseme nõuetele⁶.

2.6. Energiakasutus

Ehitusaegselt kasutavad energiat (kütust) ehitusmasinad, hiljem kulub kütust masinatele, mis tegelevad tee hooldustöödega. Nimetatud tegevused ei erine tavapärasest ehitusaegsest energiakasutusest. Tööks kasutatakse seadmed ja masinad peavad olema töökorras, et energiakasutus oleks minimaalne ning seadme töö võimalikult efektiivne. Ehitusaegse energiakasutuse vähendamiseks on soovitatav kasutada uusimat tehnikat ning vältida masinate pikaajalist tühikäigul töötamist. Samuti vähendada täiendavat valgustust vajavate objektide hulka ning vajadusel planeerida ehitusaegne valgustus optimaalselt, kasutada mh LED-valgusteid.

Kasutusajaks kulub energiat teede hooldamisega seotud tegevustele vastavalt riiklikele ja kohaliku omavalitsuse hooldusjuhenditele.

2.7. Tekkivad jäätmed ja nende käitlemine

Projekti elluviimisel tekib erinevaid ehitusjäätmeid. Mahult suurimaks ehitustegevuse jäägiks on haljastus- ja ehitustöödeks sobimatu kasvupinnas. Lisaks aga tuleb tööde käigus ümberehitada ka torustikke ja kaableid, mistõttu tekib ka erinevaid ehitusjäätmeid (nt betoonist kanalisatsioonikaevud, plastiktorud, reoveepumplaga seotud elemendid jms). Võimalusel ja otstarbekusel tuleb jäätmeid koguda liigiti, et nende taaskasutusse ja ringlusesse suunamine oleks maksimaalne.

Ehitustööde ettevalmistavas etapis eemaldatav kõlblik kasvumuld ladustatakse ja kasutatakse osaliselt hiljem teede nõlvade kindlustamisel ning haljastamisel. Haljastustöödeks kõlbmatut kasvumulda saab võimalusel kasutada rekultiveeritavate alade ja haljasalade täiteks. Kokkulepped tuleb sõlmida arvestades maapõueseaduses toodud nõudeid.

Riste ehitusel üle jääva pinnase maht, lähtuvalt põhiprojektist, on ca 31 000 m³. Orgaanikat sisaldavat ning muldkehasse mitesobivat pinnast võib kasutada täitematerjalina müratõkkevalli ehitusel või planeerida see teemaa-alal rekultiveeritavatele aladele, madalamatele aladele tee mulde kõrvale või külakraavide taha.

Objektile ülejäänud ehituseks sobimatu pinnas tuleb töövõtjal utiliseerida vastavalt jäätmeseaduses ja maapõueseaduses toodud nõuetele. Jäätmete ajutised kogumiskohad peavad olema sellised, kus on välistatud jäätmete ja neist eralduvate saasteainete sattumine pinnasesse ning pinna- ja põhjavette.

⁶ Avalikult kasutatava tee seisundinõuded on määratud majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määrusega nr 92 (RT I, 02.11.2018, 3).

Jäätmete üleandmisel peab töövõtja veenduma, et jäätmed antakse üle vastavalt keskkonnaluba omavale ettevõttele ning nende käitlemine oleks vastavuses Kohila valla jäätmehoolduseeskirjaga.

2.8. Tegevusega kaasnevate avariolukordade esinemise võimalikkus

Salutaguse tee riste projekti eesmärk on lahendada Salutaguse tee ristumine kavandatud Rail Balticu raudteetrassiga ja tugimaantee nr 15-ga ning tagada ühendus Kohila aleviga mööda Kernu-Kohila maanteed. Kahetasandiline ülepääs võimaldab sõidukitel ohutult liikuda üle raudtee ja tugimaantee ning välistada sõidukite ja rongi kokkupõrked.

Võimalikke avariolukordade riske ehitusperioodil saab vähendada korrektsete töömeetoditega (sh korrektne tähistus, töökorras masinad jne), milleks töövõtja on välja töötanud kvaliteedijuhtimissüsteemi.

2.9. Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide oht, piiriülesed mõjud

Kavandatava tegevusega ei ole ette näha täiendavaid ohtlikke olukordi – suurõnnetusi/katastroofe. Kavandatav tegevus ei toimu riigipiiri läheduses, seega piiriülest mõju ei ole.

Kahetasandiline ülepääs välistab sõidukite ja rongide kokkupõrked ning võimalikud suurõnnetused, seega väheneb tee rajamisega risk võimalike suurõnnetuste tekkeks.

3. Kavandatava tegevuse asukoht ja mõjutatav keskkond

3.1. Olemasolev ja planeeritav maakasutus ning seal toimuvad või planeeritavad tegevused

Salutaguse tee riste (Salutaguse tee, viaduktid BR1225 ja BR1227) on planeeritud maa-aladele, kus varasemalt paiknesid majandatud metsad, rohumaad ja elamumaad. Projekteeritava ristega seotud teed (nimekiri OR1225 põhiprojekti dokumentatsioonis) asuvad transpordimaal ning külgnevad maatulundusmaade ja elamumaadega.

Tee ehitamine on kavandatud Transpordiamet poolt, mis on riigiteede ehituse ning hoolduse eest vastutav asutus. Nõuded projekti koostamisele on esitatud ka RB poolt.

Riste ehitus toimub peamiselt olemasoleva teemaa piires. Osaliselt on riste rajatised (tee, mulle, kraavid, hooldusteed jms) projekteeritud maatulundusmaale. Riste rajamisega muutub osaliselt piirnevate maaüksuste maakasutus, sest riste rajamiseks vajalik maa (kinnistuosad) võõrandatakse ning selles osas muudetakse maatulundusmaa transpordimaaks. Riste rajamine on vajalik, et võimaldada ohutult ületada kavandatavat RB raudtee ning tugimaantee nr 15 ja tagada Salutaguse tee ühendus Kohila aleviga.

Muutused maakasutuses on vältimatud ning selle mõjusid hinnati üldistatult RB maakonnaplaneeringute KSH raames, millega määrati RB raudtee trassi koridori asukoht. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks projekteeritakse uued juurdepääsu- ja hooldusteed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga.

Projekteerimisel ja ehitustöödel arvestatakse olemasolevate tehnovõrkudega, sh võetakse vajalikud kooskõlastused tehnovõrkude valdajatelt.

Salutaguse tee riste projekteerimisel (Rail Baltica raudtee põhitrassil piketaažil km 4+780) on olemasolevad torustikud:

- Kohila Maja iseoolne kanalisatsioonitorustik De 250.
- Salutaguse Pärmitehase survekanalisatsioonitorustik De 160
- Kohila Maja reoveepumpla nr. 25 (Salutaguse tee ääres Saviiriäri kinnistu kõrval)
- Eraomaniku valduses olevad vee ja kanalisatsiooni torustikud koos kinnistute liitumispunktidega ja tuletõrjehüdrantidega ning reoveepumpla Mesika tänaval.

Kõik olemasolevad torustikud kavandatava raudtee alas likvideeritakse ning rajatakse uued samaväärsed torustikud koos reoveepumplatega teises asukohas.

Ehituse ajal tagatakse jalakäijate ja liiklusvahendite pidev juurdepääs teeäärsetele maavaldustele. Ehitusaegne liikluskorralduse skeem kooskõlastatakse Transpordiameti ja kohaliku omavalitsusega. Kirjeldatud tegevuste ehitusaegne mõju on lühiajaline, kuid lühiajaliselt siiski oluline, ning eesmärgipärane.

3.2. Alal esinevad maavarad, nende kättesaadavus, kvaliteet ja taastumisvõime

Maa-ameti maardlate kaardirakenduse andmetel ei asu projektialal ja selle vahetus läheduses maardlaid. Ehituseks vajalikke materjale tarbitakse eesmärgipäraselt, põhjustamata mõjusid ressurssidele või teistele, kes neid tarbida võiksid. Seega negatiivne mõju maavaradele, nende omadustele ja taastumisvõimele puudub.

3.3. Mõjutatav keskkond ja selle vastupanuvõime

Enamus kavandatava tegevusega kaasnevatest negatiivsetest mõjudest on seotud ehitustegevusega ja jäävad projektiala piiridesse.

Harakapesa viadukt jääb suures osas maa-alale, mida juba praegu mõjutab igapäevaselt tihe liiklus ning käimasolevad Rail Baltica (sh Salutaguse tee riste) ehitustööd. Tee ja rajatiste ehitusaegseid mõjusid kohalikele elanikele (eelkõige müra), pinnasele, pinnaja põhjaveele (reostusohu) on võimalik vältida või minimeerida järgides meetmeid ebasoodsa mõju ära hoidmiseks.

Riste ehitusega seotud mõjude ulatus sõltub konkreetsest mõjuvaldkonnast. Enamus kavandatava tegevusega kaasnevatest negatiivsetest mõjudest jäävad projektiala piiridesse. Ehitustegevusega seotud mõjud (eelkõige müra) on ajutised ja paratamatud. Ehitusega seotud müratase võib hinnanguliselt ulatuda 80-90 dB-ni.

Harakapesa viadukti projektiala äärde jääb Salu1 maaparandussüsteem koos eelvooluga. Projekti elluviimisega ei halvene eeldatavalt keskkonna vastupanuvõime. Kavandatud RB raudtee rajamisega seotud mõjusid on hinnatud RB põhiprojekti KMH raames.

3.4. Natura 2000 võrgustiku alad

Projektialal ja selle vahetus läheduses ei asu Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid. Harakapesa viaduktile lähimad Natura 2000 ala on Rahaaugu loodusala (EE0020319), mis asub viaduktist enam kui 2 km kaugusel. Seega ei avalda viadukti ehitus negatiivset mõju ühelegi Natura 2000 võrgustiku alale.

3.5. Kaitstavad loodusobjektid Eesti looduse infosüsteemi⁷ andmetel ei asu projektialal kaitstavaid alasid ega kaitsealuste liikide elupaiku/kasvukohti.

Lähimad kaitsealuste liikide elupaigad piirnevad Keila jõega, mis jäävad Harakapesa viadukti asukoha piirist ca 600 meetri kaugusele läände. Seal paiknevad II kaitsekategooria suurvidevlase (*Nyctalus noctula*) (KLO9114208), pargi-nahkhiire (*Pipistrellus nathusii*) (KLO9114209), veelendlase (*Myotis daubentonii*) (KLO9107130) ja põhja-nahkhiire (*Eptesicus nilssonii*) (KLO9107131) elupaigad.

⁷ Keskkonnaportaali, seisuga november 2024.

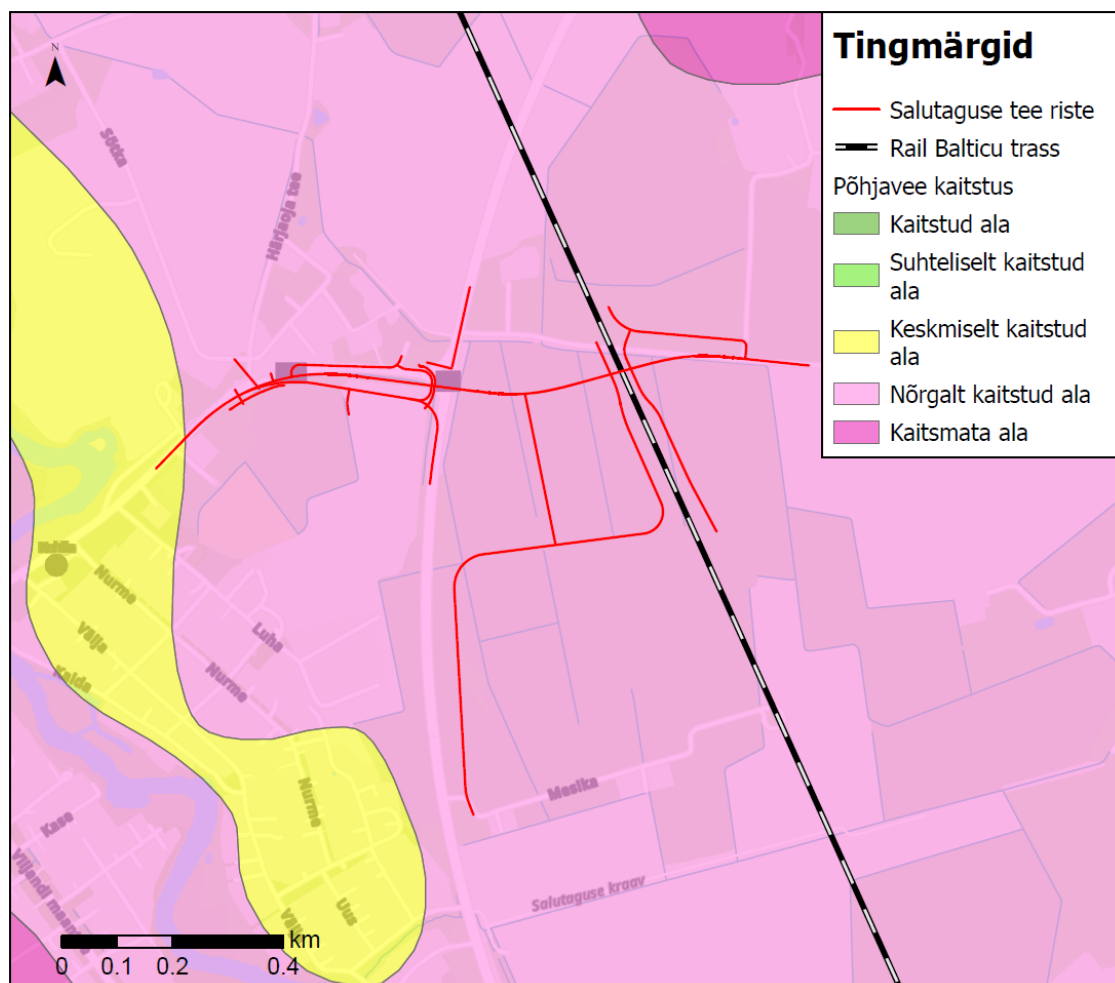
Lisaks on leitud RB põhitrassi lõigu DS1DPS1 eeluuringutes 2024. aasta suvel Salutaguse kraavist, kus vesi seisis, pruunide konnade kulleseid ning tähnikvesilike mune, mis näitab, et kraav ja kraaviäärne maastik on olnud nendele kolmanda kaitsekategooria liikidele sobilik elupaik.

Eelhinnangu koostamise hetkel on Salutaguse tee riste piirkonnas käimas suuremahulised ehitustööd (seotuna teiste RB põhitrassi objektidega), mistõttu on raadatud ka enamik kraaviga piirnevast metsaalast, sh kraavi kaldad, et tagada maaparandussüsteemi toimimine. Kuna pruunid konnad ja tähnikvesiliked veedavad enamik ajast maismaal ning on väga tundlikud keskkonnanahäiringute suhtes, võib eeldada, et sealne elupaik on hävinud ning tõenäoliselt suurem osa seal elanud isendeid on hukkunud.

Seega on tegevuse mõju sealsele kahepaiksete populatsioonile oluline, kuid see ei ole otseselt ja ainult seotud Harakapesa tee viadukti rajamisega, vaid kogu RB põhitrassi ehitusega kumulatiivselt. Kuna riste lähedusse jääb ka Kohila ökodukt, on plaanitud ökodukti maastikuprojektiga luua allesjäänud kahepaiksete populatsiooni toetamiseks veekogud.

3.6. Põhjavesi ja pinnavesi

Projektipiirkonnas on põhjavesi nõrgalt kaitstud (joonis 8). Ehitusala jääb Kohila osaliselt reoveekogumisalale (RKA0700364) ning vee-ettevõtte Kohila Maja OÜ teeninduspiirkonna piirile.



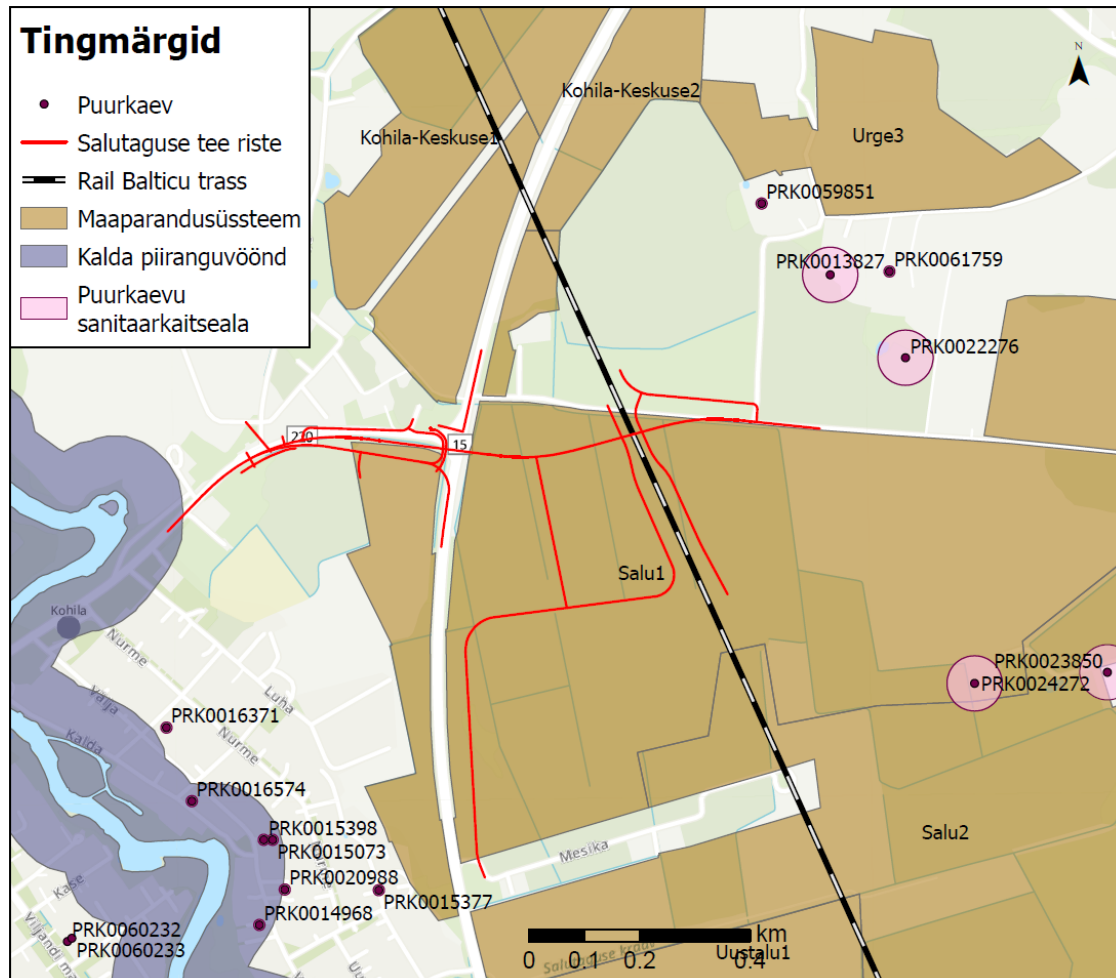
Joonis 6. Põhjavee kaitstus Salutaguse tee riste piirkonnas (Maa-amet, 2023).

Nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega alal tuleb vältida ladustusplatside ja tehnika hoiuplatside rajamist. Kuna peaaegu kogu DP1DPS1 ehitusala jääb nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega alale, on töövõtja tegevuseks ette näinud ala kinnistul 31701:001:2047.

Viaduktide ehitamisel võib olla vajalik kaevikusse tekkinud sademe- ja põhjavee ümberjuhtimine kraavi, veekogusse või pinnasesse. Tegevuse jaoks on töövõtjale väljastatud veeluba nr KL-521979, mis mh hõlmab ka Harakapesa viaduktiga seotud tegevusi.

Harakapesa viadukti ehitusala vahetusse lähedusse jääb Salu 1 maaparandussüsteem (vt joonis 7). Teede ja viaduktide kuivendussüsteemide toimimiseks on oluline, et kuivenduskraavides vesi voolaks, kuid kraavidest sette, loodusliku prahi ja taimestiku eemaldamise keskkonnamõju on piirkonniti erinev. Mh ei ole konkreetse objektiga seotud kraavide puhastamine tavapäraste meetoditega olulise negatiivse mõjuga, küll aga võib see avalduda ja kumuleeruda kõigi Kohila piirkonna objektide ehitustegevuse käigus.

Ehitustegevuse käigus maaparandussüsteemid rekonstrueeritakse – olemasolevad kraavid puhastatakse või kaevatakse ümber. Truupide ehitusel tuleb järgida tavapäraseid veekaitse nõudeid, vältida tuleb pinnavee reostust ning maaparandussüsteemide toimimise halvendamist ehitustegevuse tõttu. Tegevusega on alustatud ning see on kooskõlastatud Põllumajandus- ja Toidumetiga.



Joonis 7. Maaparandussüsteemid, puurkaevud ja Keila jõe piiranguvöönd Salu taguse tee riste piirkonnas (Maa-amet, 2024)

Kuigi Keskkonnaportaali andmetel ühtegi puurkaevu Harakapesa viadukti vahetusse mõjualasse ei jää, on põhiprojekti dokumentatsioon ette näinud vajaduse teostada veeseiret viadukti ehitustegevuse eelselt (üks kord) ning ehitustegevuse ajal kord kvartalis Pärna kinnistu (31701:001:1816) registreerimata puurkaevus. Kinnistule on tagatud igapäevane joogi- ja tarbevesi kohaliku vee-ettevõtte ühistrassidest ning kaevu seire vajadus ja edasine tegevus on kajastatud töövõtja ehitusobjekti keskkonnakavas.

Projektiala serv ulatub ca 40 meetri ulatuses Keila jõe (VEE1096100) piiranguvööndisse. Arvestada tuleb piiranguvööndis kehtivate tingimustega.

Ehitamisel tuleb arvestada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetega. Tehnika hoitakse korras, et vähendada pinnase reostumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise riski.

Töödel tuleb jälgida, et kasutatavate masinate puhastamine ja pesu ei toimuks veekaitsevööndis (Salutaguse kraavi veekaitsevöönd on 1 m).

Meetmete rakendamisel ei ole ette näha olulist negatiivset mõju põhja- ja pinnavee seisundile.

3.7. Märjalad ja üleujutusohuga alad

Projekti piirkonnas ei asu märjalasid ega üleujutusohuga alasid, seega kavandatava tegevuse mõju neile puudub.

3.8. Pinnavormid ja pinnas

Salutaguse tee riste projektiala paikneb valdavalt tasasel maastikul. Riste kavandamisel on lähtutud olemasolevast maapinna reljeefist. Kavandatav tegevus tundlikke pinnavorme ei mõjuta.

Põhiprojekti koostamisel on arvestatud pinnaseuuringute tulemusi. Valdavalt on esinevad pinnased liivased, läbilõikes muutliku kruusa sisaldusega. Projekti piirkonnas on kvaternaarse kihi paksus umbes 5 m, mis koosneb järvesetetest ja peenliiva ladestustest. Selle kihi all on aluspõhi (lubjakivi). Projekti piirkonnas on tegemist kuivendatud gleimuldadega.

Ehitustööde ettevalmistavas etapis eemaldatakse kasvupinnas. Kasvupinnas taaskasutatakse nõlvade kindlustamisel, haljastamisel või täitmisel. Haljastustöödeks kõlbmatut kasvumulda saab võimalusel kasutada rekultiveeritavate alade ja haljasalade täiteks. Orgaanikat sisaldavat ning muldkehasse mittesobivat pinnast võib kasutada täitematerjalina.

Ehitus- ning hooldustööde käigus tuleb kasutada mehhanisme ja tehnoloogiat, mis välistavad kütte- ja määrdeainete sattumise pinnasesse.

3.9. Metsad ja kõrghaljastus

Ehitustööde ettevalmistavas etapis on eemaldatud projektialal kasvavad puud ja võsa. Raadamine on käesoleva aruande koostamise ajaks suures osas juba tehtud, kuna see on vajalik ka teiste Rail Baltic põhitrassi ehitustöödega seotud tegevuste jaoks. Projektialal ja lähipiirkonnas ei ole looduskaitsele väärtuslikke metsalasid, mida ehitus mõjutaks. Metsad on mõjutatud olemasolevast teede- ja kuivendusvõrgust ning põllumajandusmaastikust.

Raie on teostatud metsateatiste alusel. Maaparandussüsteemide hoolduseks ja rajamiseks tehtavad raietööd on kooskõlastatakse Põllumajandus- ja Toiduametiga. Eeldatavalt üksikpuude raiet tiheasutusel konkreetsel objektil raames vajalik teostada pole. Kui see vajadus aga ilmneb, tuleb taotleda Kohila vallas üksikpuude raieluba.

RB-ga seotud raietööde teostamisel on kinni peetud Keskkonnaameti poolt soovitatavast raierahu perioodist (st RB põhitrassi ehitamisel ette nähtud raierahuperioodist), mis on määratud 15. aprillist –15. juulini.

Tööde lõppemisel piirkonnas, sh teistel RB põhitrassi ehitusega seotud objektidel, tuleks hinnata võimalust taimestiku taastamiseks, sh kohalikest liikidest kõrghaljastuse taasistutamist, et vähendada täiendavalt mürareostust ning rikastada tehismaastikel paiknevaid elu- ja toitumispaiku erinevatele liigirühmadele.

3.10. Roheline võrgustik

Rapla maakonnaplaneeringu alusel jääb projektiala rohevõrgustikust enam kui 1 km kaugusele. Ka Kohila valla koostatava üldplaneeringuga pole ehitusalale ega selle lähedusse rohevõrgustikku ega selle elemente planeeritud. Seega ei mõjuta teelõigu ümberehitamine rohevõrgustiku toimimist.

Küll aga on ette nähtud rajada BR1125 ja BR1227 viaduktide alla loomarajad järgmiste parameetrite järgi:

Tabel 1. Loomarajad planeeritavatel viaduktidel põhiprojekti järgi.

Viadukti kood	Viadukti nimi	Kirjeldus
BR1225	Salutaguse tee 3170013 viadukt	Loomarajad idapool raudteed laius 5 m, läänepool laius 2 m
BR1227	Harakapesa viadukt	Loomade läbipääs viadukti all mõlemal pool, laius vähemalt 5 m

3.11. Kultuurimälestised, miljöö- ja arheoloogilise väärtusega alad

Vastavalt Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakendusele ei ole projektialal ja selle vahetus läheduses kultuurimälestisi ning Kohila valla üldplaneeringu kohaselt puuduvad ka miljööväärtuslikud alad. Samuti puuduvad projektipiirkonnas teadaolevad arheoloogilise väärtusega alad. RB maakonnaplaneeringu KSH raames läbi viidud arheoloogiaväärtuste uuringuga ei leitud tähelepanu vajavaid objekte Salutaguse tee riste piirkonnas⁸.

Lähim pärandkultuuriobjekt - Angerja õigeusu kihelkonnakool (317:KOO:009), mis asub Viljandi mnt 2 kinnistul (KÜ 31801:012:0014) – jääb projekteeritavast viaduktist ca 500 meetri kaugusele loodesse, kuid tegevusega ei ole ette näha negatiivset mõju sellele objektile.

Ehitustegevuse läbiviimisel juhendatakse muinsuskaitseadusest, mille alusel tuleb tööd mistahes paigas peatada, kui avastatakse arheoloogiline kultuurikiht või maasse, veekogusse või selle põhjasetesse mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid. Leiukoht tuleb säilitada muutmata kujul ning viivitamata teavitada Muinsuskaitseametit.

⁸ Lang, V. 2014. Aruanne arheoloogilise eeluuringu kohta Rail Baltic raudteetrassi valikul.

3.12. Väärtuslikud maastikud

Koostatava Kohila üldplaneeringu alusel, ei asu projektiala väärtusliku maastikuna määratletud alal, seega mõjud väärtuslikele maastikele puuduvad.

3.13. Väärtuslik põllumajandusmaa

Väärtuslik põllumajandusmaa määratletakse üldplaneeringuga, mis käesoleval ajal on Kohila vallas menetluses. Selle ning ka Rapla maakonnaplaneeringu alusel ei jää projektiala väärtuslikule põllumajandusmaale.

3.14. Asustus

Urge külas elas 01.01.2023 seisuga 241 inimest ning Salutaguse külas 213 inimest⁹. Kohila vallas kokku elab aga 7809 inimest¹⁰. Teelõigu ümberehitamine ei piira maaüksustele ligipääsu. Kavandatav Rail Balticu raudtee avaldab piirkonna sotsiaalsele keskkonnale mõju oma eraldava efekti tõttu. Raudtee ületamiseks on vaja välja ehitada väikese maa-ala peale mitmed ülesõidud, millega tagatakse turvaline ligipääs olemasolevatele kinnistutele ning teedele nii autodele kui kergliiklejatele.

Kavandatava RB raudtee ehitamisega ning sellega seotud Kohila liiklussõlme (sh Urge tee riste ja Salutaguse tee riste) ehitustöödega suureneb ehitusaegne liikluskoormus piirkonnas märgatavalt, peamiselt ehitustranspordi tõttu. Harakapesa viadukti ehitus üksi ehitusaegselt olulist mõju asutusele ei avalda, küll aga avaldab tegevus kindlasti ebamugavust kogu piirkonda läbivatele liiklejatele.

Käesoleva töö objektiks oleva viadukti ehitamine ei too kaasa selliseid mõjusid, mis põhjustaksid muudatusi asustuses.

3.15. Mõju inimese tervisele ja heaolule ning elanikkonnale – müra, vibratsioon, vee- ja õhu kvaliteet

Inimeste heaolu ja tervist võivad mõjutada viadukti ehitamisega seotud müra, vibratsioon, välisõhu kvaliteet ja joogivee kvaliteet. Inimeste heaolu võivad mõjutada ka visuaalsed muutused maastikus.

Müra ja vibratsioon

Ehituse käigus tekkiv müra peab vastama kehtestatud normtasemetele. Välisõhus levivat müra reguleerib atmosfääriõhu kaitse seadus ja müra normtasemeid sama seaduse § 56 lg 4 alusel kehtestatud keskkonnaministri 16.12.2016. a määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” (edaspidi määrus nr 71) ning selle lisa 1. Järgnevas tabelis (Tabel 2) on antud müra normtasemed.

⁹ Kohila valla arengukava 2023-2035.

¹⁰ Kohila valla veebileht (vaadatud 09.09.24)

Vastavalt määruse nr 71 lisas 1 toodule rakendatakse ehitusmüra piirväärtusena ajavahemikul 21.00–7.00 asjakohase müra kategooria tööstusmüra normtasel. Impulssmüra põhjustavat tööd (nt vaiade rammimine) võib teha tööpäevadel ajavahemikul 7.00–19.00.

Müra normtasemed hoonetes on reguleeritud sotsiaalministri 04.03.2002. a määrusega nr 42 „Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid“. Ehitustöödel tuleb tagada, et müratase hoonetes ei ületaks normidekohast taset.

Juhul, kui viadukti rajamiseks kasutatakse vaiade rammimist või muud olulist vibratsioonitaset põhjustavat ehitustehnoloogiat, siis tuleb ehitustöödel tagada, et vibratsioonitase elamutes ei ületaks normidekohast taset. Eestis on vibratsiooni normtasemed hoonetes reguleeritud sotsiaalministri 17. mai 2002. a määrusega nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“. Selleks, et hinnata vibratsiooni tõttu tekkivaid hoonete kahjustusi tuleb fikseerida lähedalasuvate hoonete seisukord enne ehitustoode (rammimise) algust, et hiljem (võimalike kaebuste korral) saaks tuvastada, kas rammimine on kahjustanud hoonet.

Tabel 2. Müra normtasemed.¹¹

		Müra piirväärtus $L_{pA,eq,T}$		Müra sihtväärtus $L_{pA,eq,T}$	
Müra liik, ühik		Liiklusmüra [dBA]	Tööstusmüra ^{3,4} [dBA]	Liiklusmüra [dBA]	Tööstusmüra ^{3,4} [dBA]
Müra kategooria	Aeg²				
I kategooria – virgestusrajatiste maa-alad ehk vaiksed alad	päev	55	55	50	45
	öö	50	40	40	35
II kategooria – haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekandelasutuste ning elamumaa-alad, maatulundusmaa õuealad, rohealad	päev	60 65 ¹	60	55	50
	öö	55 60 ¹	45	50	40
III kategooria – keskuse maa-alad,	päev	65 70 ¹	65	60	55
IV kategooria – ühiskondlike hoonete maa-alad	öö	55 60 ¹	50	50	45

¹ müratundliku hoone teepoolsel küljel;

² päeva- ja ööaeg on vastavalt 7.00–23.00 ja 23.00–7.00;

³ tehnoseadmete ning äri- ja kaubandustegevuse tekitatava müra piirväärtusena rakendatakse tööstusmüra sihtväärtust;

⁴ ehitusmüra piirväärtusena rakendatakse kella 21.00–7.00 asjakohase müra kategooria tööstusmüra normtasest;

⁵ impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase müra kategooria tööstusmüra normtasest. Impulssmüra põhjustavad tööd, näiteks lõhkamine, rammimine jne, võib teha tööpäevadel kella 7.00–19.00.

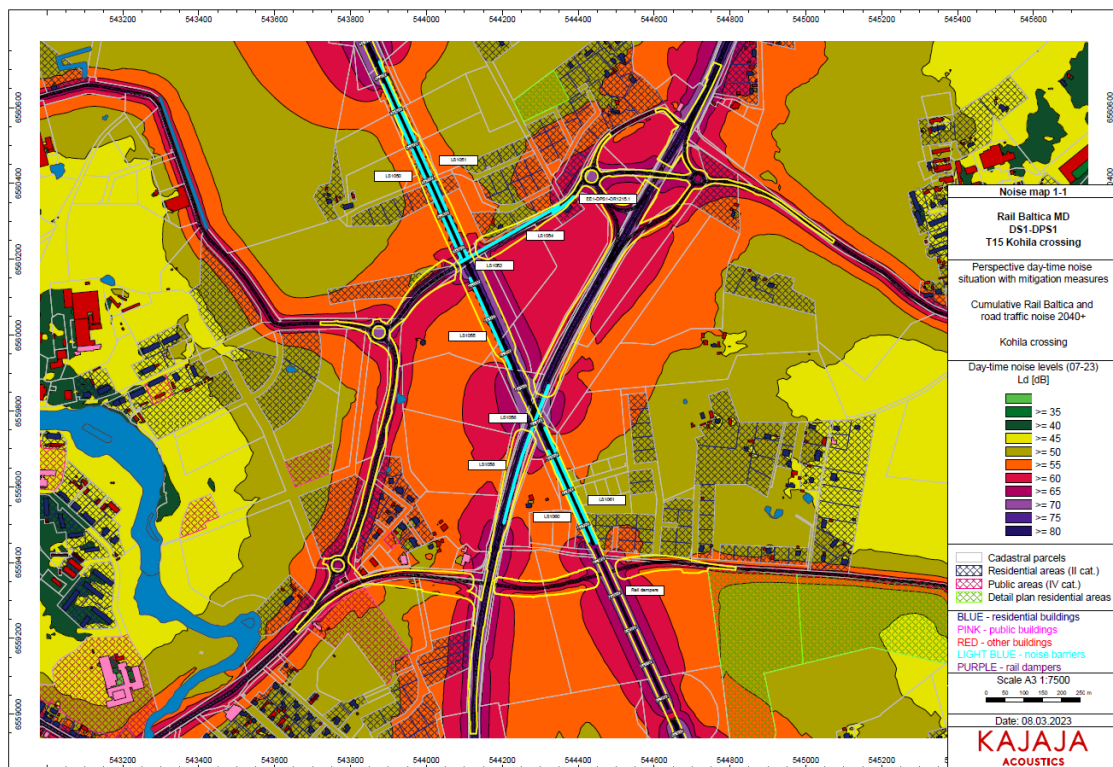
Ehitusaegse müra puhul on tegu lühiajalise mõjuga, mis möödub pärast ehitustööde lõppu. Ehitusaegne müra ja vibratsioon peavad vastama normidele, mistõttu ei saa mõju pidada oluliseks.

Müra kaasneb ka tee ja raudtee kasutamisega, kuid käsitledes Harakapesa viadukti eraldi kogu RB ehitusprojektist, ei saa seda mõju pidada oluliseks.

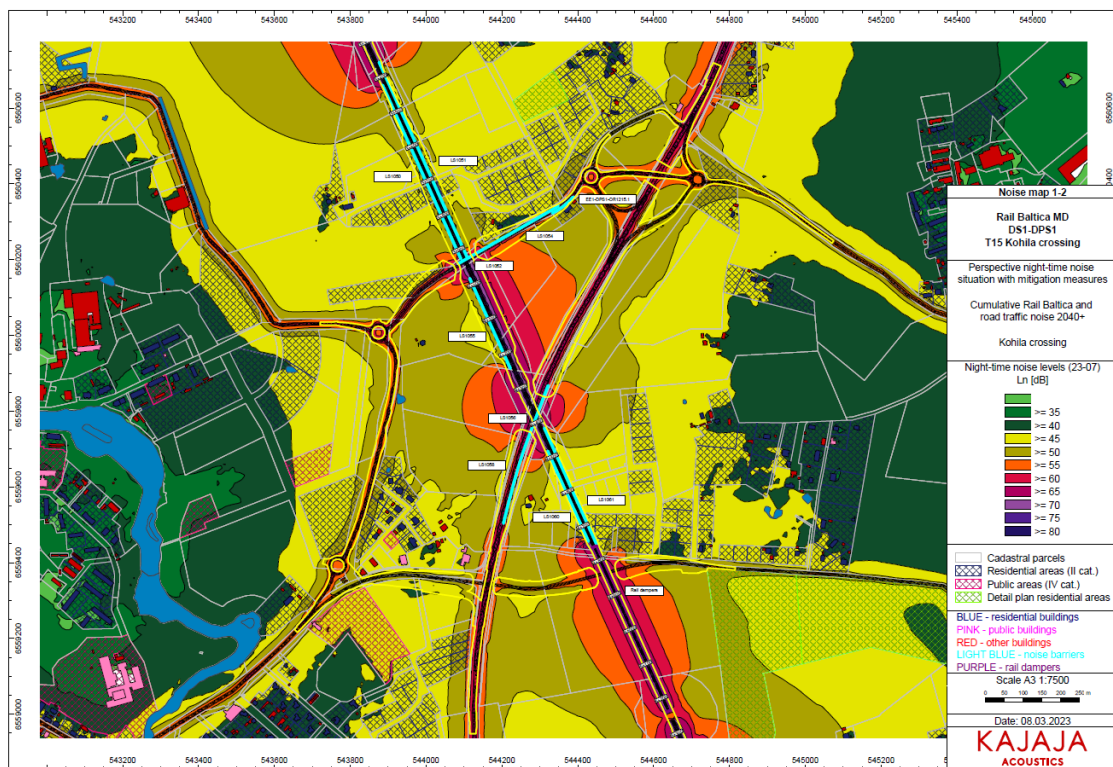
Kohila ala (projektide OR1215 JA OR1225) liiklusmüra hinnangu²³ müra modelleerimise tulemusena tuvastati maantee läheduses asuvad kinnistud, mille territooriumil või müratundliku hoone teepoolsel küljel on müra piirväärtused ületatud ning on tarvilik rakendada müra leevendusmeetmeid. Leevendusmeetmena nähakse ette

¹¹ Keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ Lisa 1

müratõkkekraanid, arvutamisel on lähtunud perspektiivsest liikluslahendusest ja liiklussagedustest.

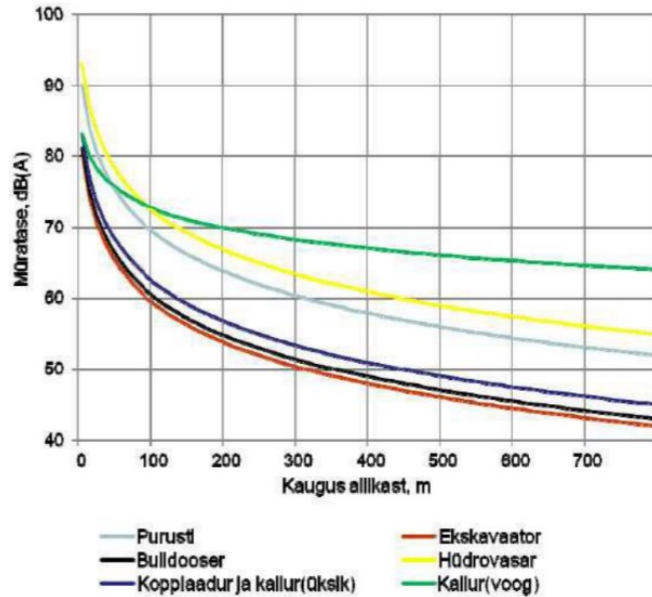


Joonis 8. Perspektiivne päeva müra (väljavõtte piirkonna mürauuringust).



Joonis 9. Perspektiivne öine müra (väljavõtte piirkonna mürauuringust).

Täpsemad müraandmed on leitavad raudteeprojekti käigus läbi viidud mürauringust. Riste ehitusega seotud mõjude ulatus sõltub konkreetsest mõjuvaldkonnast. Enamus kavandatava tegevusega kaasnevatest negatiivsetest mõjudest jäävad projektiala piiridesse. Ehitustegevusega seotud mõjud (eelkõige müra) on ajutised ja paratamatud. Ehitusega seotud müratase võib hinnanguliselt ulatuda 80-90 dBA-ni.

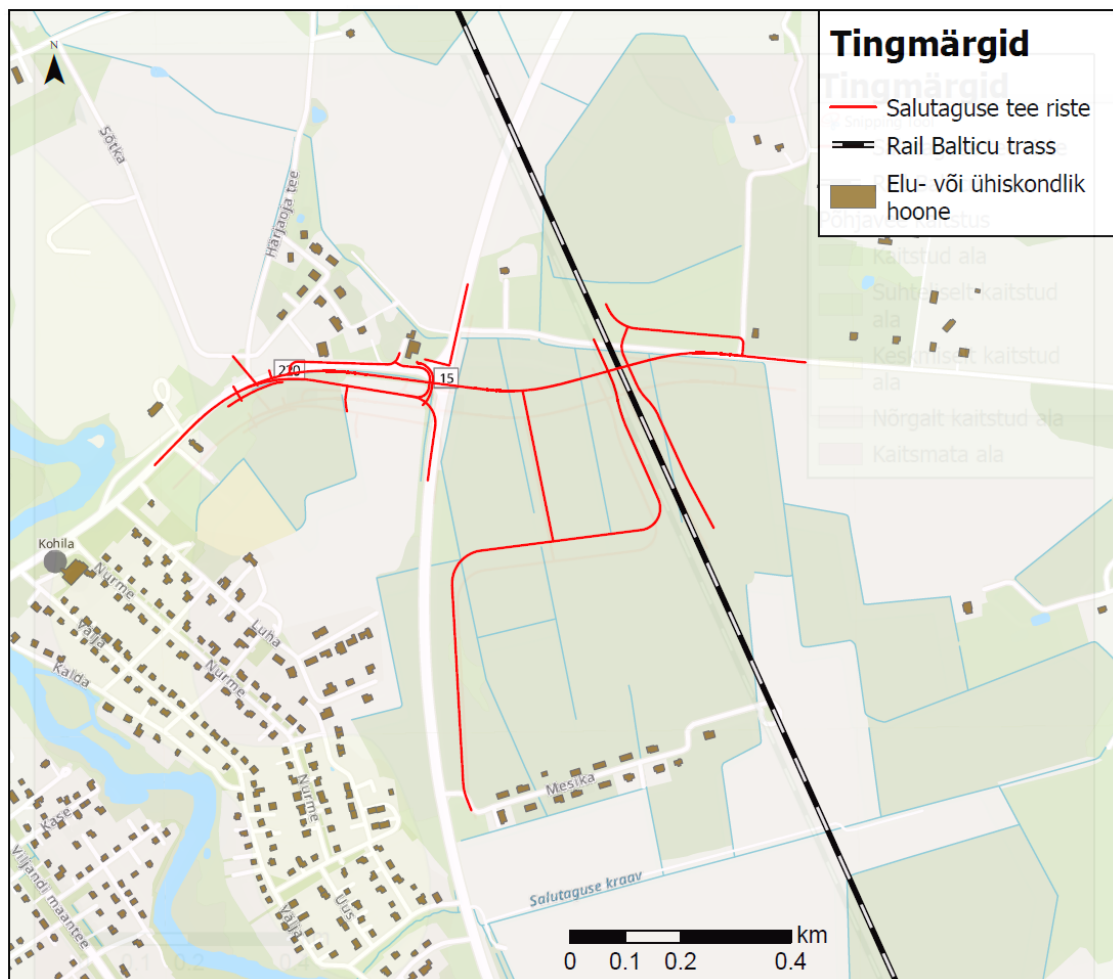


Joonis 10. Müratasemed¹²

Ehitusala puhul lähtutakse võimalikust ehitusmasinate müra ja nende hajumisest avatud maastikul. Lagedal alal vastab müra I kategooria ehk vaiksete alade päevasele piirnormile 200-300 m kaugusel müraallikast (ekskavaatori, kopplaaduri, üksiku kalluri ja buldooseri puhul, joonis 11). Projektialal paikneb ka elamuid (Joonis 10), nende puhul on määruse nr 71 mõistes tegemist II kategooria alaga – elamu maa-alad (vt täpsemalt Tabel 2).

Riste ehitusega seotud müra ja vibratsioon on ajutine. Tööde tegemisel tuleb kasutada tehniliselt korras olevaid masinad, mis vähendavad müra ja vibratsiooni tekkimist. Salutatuse tee ristele pole kavandatud müratõkkeid. Müra modelleerimise tulemuste põhjal ei kaasne projekti elluviimisega ei olulist keskkonnamõju müra ja vibratsiooni näol.

¹² Keskkonnaamet. 2018. Keskkonnamüra – juhend. Kättesaadav: https://www.keskkonnaamet.ee/sites/default/files/juhend_mura_avalik.pdf



Joonis 11. Elu- või ühiskondlik hoone Salutaguse tee riste piirkonnas.

Joogivee kvaliteet

Eesti looduse infosüsteemi andmetel ei jää ükski registreeritud puukaev Harakapesa viadukti eeldatavasse mõjualasse. Küll aga asub lähim registreerimata puurkaev Pärna kinnistul (31701:001:1816). Maaomaniku sõnul saab kinnistu igapäevase joogi- ja tarbevesi kohaliku vee-ettevõtte ühistrassidest ning kaevu fooniandmete kogumise hetkel ei olnud kaev avatud proovi võtmiseks. Kaevu seire vajadus ja edasine tegevus on kajastatud töövõtja ehitusobjekti keskkonnakavas.

Harakapesa viadukti ehitusel teostatakse kaevetöid, mille tagajärjel võib sattuda viadukti sammaste kaevikutesse (põhja)vesi, mis vajab ümberjuhtimist. Põhiprojektiga teostatud uuringute taustal ei ole põhjust arvata, et tegevus võiks mõjutada lähialade põhjavee taseme muutusi puurkaevudes.

Riste ehitus- ning hooldustööde käigus tuleb kasutada mehhanisme ja tehnoloogiat, mis välistavad kütte- ja määrdeainete sattumise vette (kraavidesse) ja pinnasesse. Töödel tuleb jälgida, et kasutatavate masinate puhastamine ja pesu ei toimuks kraavide ääres. Seda järgides, puudub kavandataval tegevusel mõju põhjavee (joogivee) kvaliteedile.

Välisõhu kvaliteet

Ehitamise käigus kasutatavate seadmete töötamine suurendab ajutiselt õhusaastet. Õhu saastatus on ajutine ja minimaalne, kui kasutatav tehnika vastab määrusele “Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele”¹³. Välisõhu kvaliteet halveneb ka liikluskoormuse kasvades, kuid selle mõju ei saa pidada käsitletava objektiga seotult oluliseks.

Tolmu tekkimise vähendamiseks tuleb vältida väga kuiva ilmaga tolmu tekitavaid tegevusi või kasutada niisutamist ning teede puhastamist. Projektiga kavandatavad tegevused ei too kaasa pikaajalist pinnase või õhu saastatust. Ehitusaegsed mõjud tuleb minimeerida korrektsete töömeetodite ja õigusaktidele vastava tehnika valikuga. Selleks on töövõtjal välja töötatud kvaliteedijuhtimiskava, mis mh kirjeldab ka ehitusaegseid meetmeid välisõhu kvaliteedi kaitseks, sh tolmu ja pori vähendamiseks.

Visuaalsed mõjud

Tee ümberehitamise tulemusena muutuvad piirkonna maastikupilt ja vaated. Olulisemat visuaalset mõju avaldab kavandatav RB raudtee koos kõigi Kohila liiklussõlme viaduktidega. Need visuaalsed muutused on vältimatud. Raudtee rajamise mõjusid on hinnatud RB põhiprojekti KMH raames.

Ehitustööde lõppedes on oluline ümberkujundatud alade (taas)haljastamine. Vastavad meetmed on põhiprojektis ette nähtud.

¹³ Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele (RT I, 20.05.2020, 6)

4. Hinnang keskkonnamõju olulisusele

Eeltoodud peatükkides on kirjeldatud keskkonningimusi ning hinnatud Salutaguse tee riste raames planeeritava Harakapesa viadukti ehitusprojekti elluviimisega kaasnevaid võimalikke mõjusid.

Projektialal on tegemist olemasolevate avalikus kasutuses olevate teedega. Riste rajamisega muutub osaliselt piirnevate maaüksuste maakasutus, sest riste rajamiseks vajalik maa (kinnistuosad) võõrandatakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks projekteeritakse uued juurdepääsu- ja hooldusteel, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Pärast riste valmimist jätkub teede kasutamine sarnaselt olemasolevale olukorrale. Riste rajamine on vajalik, et võimaldada ohutult ületada kavandatav RB raudtee ja tugimaantee nr 15 ning tagada seeläbi ühendus Salutaguse tee ja Kernu-Kohila tee vahel.

Projektiala ei asu rohevõrgustiku alal. Projektiala läheduses on 2024. aasta kevadel ja suvel leitud Salutaguse kraavist ja lähialalt kahepaiksete isendeid (kõik III kaitsekategooria), kuid teiste RB rajatiste tõttu teostatud raadamistööd ja muud maastikum muutust põhjustavad tegevused on muutnud piirkonna neile juba praegu peaaegu täies ulatuses sobimatuks. Projektiala lähipiirkonnas pole kultuurimälestisi, pärandkultuuriobjekte ja miljööväärtuslikke alasid, mida tegevus võiks negatiivselt mõjutada.

Riigimaantee kasutamise seotud liiklusrütm, vibratsioon ja õhusaaste on valdavalt juba olemasolevad mõjud, kuid mis tõenäoliselt suurenevad mõningal määral kogu Salutaguse tee riste ehitamisega veelgi. Harakapesa viadukti ehitusega seoses ei saa seda muutust aga pidada oluliseks. Samuti ei näita müra modelleerimise tulemus vajadust Harakapesa viaduktile, sh kogu Salutaguse tee ristele, müratõkete rajamist. Nimetatud negatiivsed mõjud suurenevad kindlasti ajutiselt ehitusperioodil, kuid neid on võimalik erinevate meetmetega leevendada.

Juhul, kui viadukti rajamiseks kasutatakse vaiade rammimist või muud olulist vibratsioonitaset põhjustavat ehitustehnoloogiat, siis tuleb ehitustöödel tagada, et vibratsioonitase elamutes ei ületaks normidekohast taset. Selleks, et hinnata vibratsiooni tõttu tekkivaid võimalikke hoonete kahjustusi tuleb fikseerida hoonete seisukord enne ehitustööde (rammimise) algust, et hiljem (võimalike kaebuste korral) saaks tuvastada, kas rammimine on kahjustanud hoonet.

RB raudtee ja kogu Kohila liiklussõlme rajamisega kaasnevad visuaalsed muutused maastikus. Need muutused on vältimatud. Neid mõjusid hinnati RB Rapla maakonnaplaneeringu raames, millega määrati RB raudtee trassi koridori asukoht.

Teede ümberehitus on ressursimahukas tegevus, mis nõuab kohalike loodusvarade kasutamist. Teedeehituseks vajaminev materjal hangitakse üldjuhul karjääri(de)st, mille avamise ja kasutamise keskkonnamõju on hinnatud. Kogu RB-ga seotud tegevuse mõju

maavaradele on käsitletud vastava lõigu KMH-s. Harakapesa viadukti rajamisel ei ole kasutatavate ressursside maht erinev mõne teise sarnase ehitustegevuse osas.

Projektialal on põhjavesi nõrgalt kaitstud. Sellistele aladele ladustusplatside ja tehnika hoiuplatside rajamisel tuleb rakendada tõhusaid meetmeid põhjavee reostamise vältimiseks. Lähialadel paiknevatele puurkaevudele ehitustegevus eeldatavalt mõju ei avaldu, kui aga ehitustegevuse (st nt vaiade rammimisel või pinnase lõhkamise) käigus Pärna kinnistu puurkaevus veetaseme või -kvaliteedi muutused esinevad, on töövõtja ülesanne leida sobiv lahendus negatiivse mõju leevendamiseks koostöös kaevuomanikega.

Olulist negatiivset mõju pinna- ja põhjavee seisundile ei avaldu, kui viadukti ehitamisel järgitakse veekaitselisi meetmeid.

Kavandataval tegevusel ei ole piiriülest keskkonnamõju.

Käesoleva töö eesmärk ei ole kogu Kohila liiklussõlme raames rajatavate viaduktide mõjude hindamine, kuid töö koostanud ekspert toob siiski välja, et kõigi planeeritud viaduktide, teede ja RB raudtee ehitustöödega avaldub käsitletavale Kohila valla piirkonnale, sh sealsele looduskeskkonnale, väga tugev ehitusaegne surve, mis võib olla oluline autoliiklustravalisuse tagamisel, kuid mitte otstarbekas looduskasutuse vaates (sh arvestades suurt loodusressursside hulka, mis sealsete ehitustööde läbiviimiseks kuluvad).

4.1. Kavandatava tegevuse koosmõju muude asjakohaste toimivate või mõjualas planeeritavate tegevustega

Harakapesa viadukti ehitusega on seotud järgmised projektid:

- Salutaguse tee riste (OR1225) projekt (Kõide 3_05_BR-TS), sh viadukt BR1225
- Raudtee projekt RW1000 (Kõide 1_01_RW-TR);
- Maaparandussüsteemid – Kohila piirkond (Kõide 5_12_WDR-VK).

Olulisemat keskkonnamõju projektipiirkonnale avaldab eelnimetatud kavandatud Rail Balticu raudtee, mille mõju on hinnatud RB põhiprojekti KMH aruande raames.

Kogu piirkonnas tehtavate Rail Baltic põhitrassi ja sellega seotud viaduktide, sh Harakapesa viadukti, kumulatiivse mõju leevendamiseks kahepaiksetele planeeritakse Kohila ökodukti maastikuprojektiga ökodukti lähialale sigimisveekogud, allesjäänud kahepaiksete populatsiooni toetamiseks.

4.2. Ebasoodsa mõju ennetamise ja vältimise meetmed

Olulise keskkonnamõju vältimiseks tuleb Harakapesa viadukti ehitamisel rakendada järgmisi tegevusi ning leevendusmeetmeid:

1. Kui ehitusalal peaks olema tarvis teha veel täiendavaid raietöid, tuleks need teostada Keskkonnaameti poolt määratud, RB põhitrassiga seotud objektidele,

- linnurahu perioodist. See tähendab, et raietööd tuleb ajastada väljapool lindude pesitsusaega, mis on kokkuleppeliselt 15. aprillist kuni 15. juulini.
2. Üksikpuude raieks tiheasutusel tuleb taotleda Kohila Vallavalitsusest vastav luba.
 3. Ehitustegevuse käigus arvestada olemasolevate eluhoonetega ning leida ehitusobjektide valgustuse ülesseadmisel optimaalsemad lahendused (asukoha, paigutuse, valgusvihu suuna jm suhtes), vajadusel koos kinnistuomanikega.
 4. Olemasolevate hoonete ja seal elavate inimeste kaitseks tuleb ehitusaegselt rakendada müra leevendamismeetmeid, mh pidada kinni müra piirväärtustest ja seadusega ettenähtud lubatud tööde teostamise kellaegadest, planeerida mürarikkad tööd lühemasse perioodi ning tööpäevasele ajale, vajadusel lähielanikke tegevustest teavitada.
 5. Vibratsiooni põhjustavate tegevuste korral on soovituslik fikseerida lähimate eluhoonete olukord (nt fotodega) koostöös kinnistuomanikega, et vältida olukordi, kus hoone saab tegevuse käigus kahjustada, kuid puudub võrdlus eelnenud olukorraga.
 6. Tagada kõigi inimeste ligipääs olemasolevatele kinnistutele ning piirata inimeste liikumisvõimalusi võimalikult lühiajaliselt. Liikluspiirangutest anda teada võimalikult varakult (nt liiklusmärkidega, edastada info valla kohalikku lehte jms).
 7. Ehitustegevuse läbiviimisel juhindud muinsuskaitseadusest, mille alusel tuleb tööd mistahes paigas peatada, kui avastatakse arheoloogiline kultuurkiht või maasse, veekogusse või selle põhjasetetesse mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid. Leiukoht tuleb säilitada muutmata kujul ning viivitamata teavitada Muinsuskaitseametit.
 8. Ehitamisel tuleb arvestada kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetega. Veenduda, et ehitusel kasutatavatest masinatest ei lekiks kütust ega määrdeaineid – nii vähendatakse pinnase reostumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise oht.
 9. Truupide ehitusel tuleb järgida tavapäraseid veekaitse nõuded, vältida tuleb pinnavee reostust. Truupide paigaldamiseks taotleda veeluba või veekeskkonnamisriskiga tegevuse registreering. Sh tuleb jälgida, et kasutatavate masinate puhastamine/pesu ei toimuks veekogude ääres. Olemasolevat veerežiimi ei tohi rikkuda. Tuleb jälgida piiranguvööndi tingimusi ja et veekogusse satuks võimalikult vähe heljumit.
 10. Nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega alal tuleb vältida ladustusplatside ja tehnika hoiuplatside rajamist. Kui selleks on vajadus, kasutada selleks olemasolevat kõvakattega ala.
 11. 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 ka pinnase või jäätmete pudenemist teedele tööde alalt lahkuvatelt veokitelt ning mistahes sellisel moel tekkinud reostus tuleb koheselt eemaldada.

12. Tööde tegemisel tuleb kasutada tehniliselt korras masinad, mis vähendavad müra ja vibratsiooni tekkimist. Müra ja vibratsioon elamutes ja välisõhus ei tohi ületada normidekohast taset. Samuti tuleb ehitamisel lähtuda õigusaktides kehtestatud nõuetest tööde teostamise lubatavate kellaegade osas.
13. Kasutatav tehnika peab vastama majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määrusele nr 42 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele".
14. Tolmu tekke vähendamiseks tuleb vältida väga kuiva ilmaga tolmu tekitavaid tegevusi või kasutada niisutamist ja teede puhastamist.
15. Võimalusel tuleb maksimaalselt ehitusmaterjale taaskasutada (nt muld, pinnas jms). Kõlblikku kasvumulda tuleks kasutada nõlvade ja kraavide kindlustamisel ja haljastamisel, kõlbmatut kasvumulda saab võimalusel kasutada rekultiveeritavate alade ja haljasalade täiteks. Raiejäätmed ja kännud tuleb alalt kokku koguda ja eemaldada.
16. Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed 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.
17. Kõrgete mullete rajamisel tuleb rakendada meetmeid erosiooniohu vähendamiseks.
18. Asjakohane on rakendada ka kõiki teisi üldmeetmeid, mis on RB põhitrassi KMH käigus piirkonna keskkonna- ja loodusväärtuste kaitseks välja töötatud.

5. Eelhinnangu kokkuvõte ja järeldused

Käesolev eelhindang käsitleb Harakapesa viadukti, mis on osa Salutaguse tee riste (OR1225) projektist, mille eesmärk on lahendada Salutaguse tee nr 3170013 ristumine Rail Balticu raudteetrassiga ja tugimaantee nr 15-ga. Kavandatav viadukt rajatakse Rapla maakonda Kohila valla Kohila alevi piirile.

Riste rajamine on otseselt seotud Rail Balticu raudtee rajamisega. Rail Balticuga seotud keskkonnamõju on hinnatud RB maakonnaplaneeringute KSH raames ning RB raudtee põhiprojekt KMH raames.

Keskkonnamõju eelhindamise seisukohalt on kõige olulisem välja tuua järgmist:

- Kavandatava tegevuse elluviimise tulemusena luuakse eritasandiline ülesõit üle tugimaantee nr 15. Kahetasandiline ristumine tagab sujuva liiklusvoo ja vähendab õnnetusjuhtumite hulka.
- Viadukti ehitus toimub peamiselt olemasoleva teemaa piires. Selle rajamisega muutub piirnevate maaüksuste maakasutus, sest viadukti rajamiseks vajalik maa (kinnistuosad) võõrandatakse.
- Pärast viadukti valmimist jätkub tee kasutamine sarnaselt olemasolevale olukorrale.
- Projektialal ei asu rohevõrgustiku alal ning alale ega selle vahetusse mõjualasse ei jää teadaolevalt ühtegi looduskaitsealase väärtusega objekti.
- Vältida tuleb loomade ja lindude tahtlikku häirimist, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal – vt LKS § 55 lg 6 ja lg 6¹ p 1 ja 2. Mh tuleb rakendada raietöödel, aga soovituslikult ka teiste mürarikaste tööde teostamisel, lindude pesitsusrahu ajalist piirangut – 15. aprillist 15. juulini.
- Projektialal ja selle vahetus läheduses ei ole maardlaid, väärtuslikke maastikke, kultuurimälestisi, pärandkultuuriobjekte ja miljööväärtuslikke alasid, mida kavandatav tegevus võiks mõjutada.
- Riigimaantee kasutamisega seotud liiklusmüra, vibratsioon ja õhusaaste on valdavalt juba olemasolevad mõjud, mida viadukti rajamine küll suurendab, kuid müra modelleerimise järgi mitte oluliselt. Nimetatud mõjud suurenevad ajutiselt ka ehitusperioodil, kuid neid on võimalik leevendada erinevate meetmetega.
- Projektialal ei ole ette nähtud müratõkkerajatiste ehitamist.
- RB raudtee ja riste rajamisega kaasnevad visuaalsed muutused maastikus on vältimatud. Neid mõjusid hinnati, suures üldsusastmes, RB maakonnaplaneeringute KSH raames, millega määrati RB raudtee trassi koridori asukoht.
- Viadukti projektiala serv ulatub vähesel määral Keila jõe (VEE1096100) piiranguvööndisse. Arvestada tuleb veekogu piiranguvööndis kehtivate tingimustega.
- Projektialal on põhjavesi nõrgalt kaitstud. Põhja- ja pinnavee kaitseks tuleb rakendada ebasoodsat mõju ennetavaid meetmeid.

- Kogu Kohila liiklussõlm koosmõjus kõigi planeeritud viaduktide, teede ja raudteega avaldab piirkonnale, sh sealsele looduskeskkonnale, tugevat ehitusaegset survet, mis võib olla oluline autoliikluse turvalisuse tagamisel, kuid mitte otstarbekas looduskasutuse vaates (sh arvestades loodusressursside hulka, mis sealsete viaduktide ehituseks kuluvad).
- Kogu piirkonnas tehtavate Rail Baltic põhitrassi ja sellega seotud viaduktide, sh Harakapesa viadukti, kumulatiivse mõju leevendamiseks kahepaiksetele planeeritakse Kohila ökodukti maastikuprojektiga ökodukti lähialale sigimisveekogud, allesjäänud kahepaiksete populatsiooni toetamiseks.

Kokkuvõtteks

Kui kavandatava tegevuse, st Harakapesa viadukti rajamisel järgitakse üldiseid keskkonnanõudeid ning käesolevas eelhindangus esitatud meetmeid, siis ei kaasne sellega eeldatavalt olulist negatiivset mõju keskkonnale, inimese tervisele ja varale ning kultuuripärandile. Tegevusega kaasneva mõju ruumilist ulatust, kestust, sagedust ja pöörduvust ning toimet võib hinnata väheoluliseks, sest ehitusaegsed mõjud on lokaalsed ning esinevad ainult ehitusperioodil.

Eeltoodu põhjal on eelhindangu koostaja seisukohal, et ei ole vajadust algatada KMH menetlust. Käesolev eelhindang on otsustajatele töövahendiks lõplike seisukohtade kujundamisel. Enne KMH algatamise vajalikkuse või mittevajalikkuse üle otsustamist tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhindangu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt – kohalikult omavalitsuselt, Keskkonnaametilt, Põllumajandus- ja Toiduametilt ja Muinsuskaitseametilt.