

**Keskkonnamõjude eelhindang**  
**DPS1 Kohila**  
**Kohila liiklussõlm**

**Koostaja: Verston Eesti OÜ**

Tartu, detsember 2025

## SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. Taust ja seadusandlikud aspektid	5
2. Olemasolev olukord ja kavandatav tegevus	7
2.1. Kavandatava tegevuse lühikirjeldus, eesmärk ja vajadus	7
2.2. Olemasoleva olukorra kirjeldus	10
2.3. Kavandatava tegevuse lühikirjeldus	11
2.4. Tegevuse seos asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega	13
2.4.1. Maakonnaplaneeringud	13
2.4.2. Üldplaneering	15
2.4.3. Detailplaneeringud Kohila liiklussõlme piirkonnas	16
2.4.4. Ehitusload	17
2.4.5. Arengudokumendid	18
2.4.6. Muud asjakohased dokumendid	18
2.5. Maapõueressursside kasutamine ja jäätmete ke	19
2.6. Energiakasutus	20
2.7. Valgustus	21
2.8. Tegevusega kaasnevate avariiolekordade esinemise võimalikkus	21
2.9. Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide oht, piiriülesed mõjud	22
3. Kavandatava tegevuse asukoht ja mõjutatav keskkond	23
3.1. Olemasolev ja planeeritav maakasutus ning seal toimuvad või planeeritavad tegevused	23
3.2. Alal esinevad maavarad, nende kättesaadavus, kvaliteet ja taastumisvõime	23
3.3. Mõjutatav keskkond ja selle vastupanuvõime	24
3.4. Natura 2000 võrgustiku alad	24
3.5. Kaitstavad loodusobjektid	24
3.6. Põhjavesi ja pinnavesi	25
3.7. Märjalad ja üleujutusohuga alad	27
3.8. Pinnavormid ja pinnas	28
3.9. Metsad ja kõrghaljastus	28
3.10. Roheline võrgustik	29
3.11. Kultuurimälestised, miljöo- ja arheoloogilise väärtusega alad	30

3.12.	Väärtuslikud maastikud	31
3.13.	Väärtuslik põllumajandusmaa	31
3.14.	Asustus	31
3.15.	Mõju inimese tervisele ja heaolule ning elanikkonnale – müra, vibratsioon, vee- ja õhu kvaliteet	32
4.	Hinnang keskkonnamõju olulisusele	38
4.1.	Kavandatava tegevuse koosmõju muude asjakohaste toimivate või mõjualas planeeritavate tegevustega	40
4.2.	Ebasoodsa mõju ennetamise ja vältimise meetmed	41
5.	Kokkuvõte ja järeldused	45

## SISSEJUHATUS

Käesoleva töö eesmärk on keskkonnamõtjude eelhindangu koostamine Kohila liiklussõlmele, mis asub Rapla maakonnas Kohila vallas, Urge, Salutaguse ja Loone külades ning Kohila alevis (vt joonis 2) ning käsitleb olemasolevate teede osalist ümberehitust uude asukohta, tee katendite ja muldkehade ümberehitust (sh olemasolevad ristmikud ja mahasõidud, bussipeatused, kergliiklusteed, teeületuskohad, vete äravoolusüsteemid, liikluskorraldusvahendid jmt), et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust ning tehniliselt vajaliku teemaa määramist.

Käsitletava ala ümberprojekteerimine on seotud Rail Baltica (RB) põhitrassi ja selle rajatiste kavandamisega piirkonda, kuid käesolevas dokumendis ei käsitleta keskkonnaaspekte, mis on otseselt seotud põhitrassi ja seda teenindava taristu planeerimise ja rajamisega. Raudtee põhitrassi ja sellega seotud rajatiste keskkonnamõju on hinnatud varem läbi viidud keskkonnamõtjude hindamise raames<sup>1</sup>.

Käesoleva töö aluseks on RB raudtee põhiprojekti „Projekteerimis- ja projekteerimisjärelvalve teenus uue trassi ehituseks lõigus Pärnust Raplani” raames koostatud dokumendid:

- „Põhiprojekt. DPS1 Kohila. Urge tee (OR1215)” dokumendid (*käsitleb ka Härjaoja teed*);
- „Põhiprojekt. DPS1 Kohila. Tugimaantee nr 15 Kohila riste (OR1220)” dokumendid;
- „Põhiprojekti. DPS1 Kohila. Salutaguse tee riste (OR1225)” dokumendid.

Raudteetrassi ehitustöödega on piirkonnas alustatud 2024. aasta kevadel ning ehitustööd jätkuvad alal veel umbes kahe aasta jooksul samaaegselt Kohila liiklussõlme ehitustöödega.

Käesoleva dokumendi koostas Verston Eesti OÜ keskkonnaekspert Agnes Saks. Töös 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. Käesolevat aruannet on otsustajal võimalik kasutada tugimaterjalina KMH algatamise vajalikkuse hindamisel.

---

<sup>1</sup> <https://ttja.ee/eraklient/rail-baltic/keskkonnamojude-hindamine-kmh>

## 1. Taust ja seadusandlikud aspektid

Keskkonnamõju hindamise (KMH) vajadust reguleerib „Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus“ (KeHJS)<sup>2</sup>. 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 § 2<sup>3</sup> 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 eelhindangu kavandatava tegevusega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta. Keskkonnamõju eelhindang tuleb anda ja KMH vajalikkust hinnata ka siis, kui § 6 lõike 1 punktides 1-34<sup>1</sup> nimetatud tegevust või käitist muudetakse või ehitist laiendatakse (KeHJS § 6 lg 2<sup>1</sup>).

KeHJS § 6 lg 4 kohaselt kehtestatakse § 6 lg 2 nimetatud tegevusvaldkondade täpsustatud loetelu Vabariigi Valitsuse määrusega<sup>2</sup>. 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, pöördoradade, 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 määruises nimetamata tegevuse puhul, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju (§ 16 punkt 1) ning määruises nimetatud tegevuse või käitise muutmisel või ehitise laiendamisel, kui

---

<sup>2</sup> Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (RT I 2005, 15, 87)

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

tegevuse või käitise muutmine või ehitise laiendamine vastab määruses sätestatule (§ 16 punkt 2).

KeHJS § 6<sup>1</sup> sätestab eelhindangus kajastatava teabe sisu, mille nõudeid on täpsustatud keskkonnaministri 16.08.2017 määruses nr 31 „Eelhindangu sisu täpsustatud nõuded“ (aluseks KeHJS § 6<sup>1</sup> lg 5). Eelhindangu koostamisel lähtutakse Eesti Vabariigis kehtivast seadusandlusest, väljakujunenud praktikast ning ajakohastest eelhindamise juhendmaterjalist<sup>4</sup>.

---

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

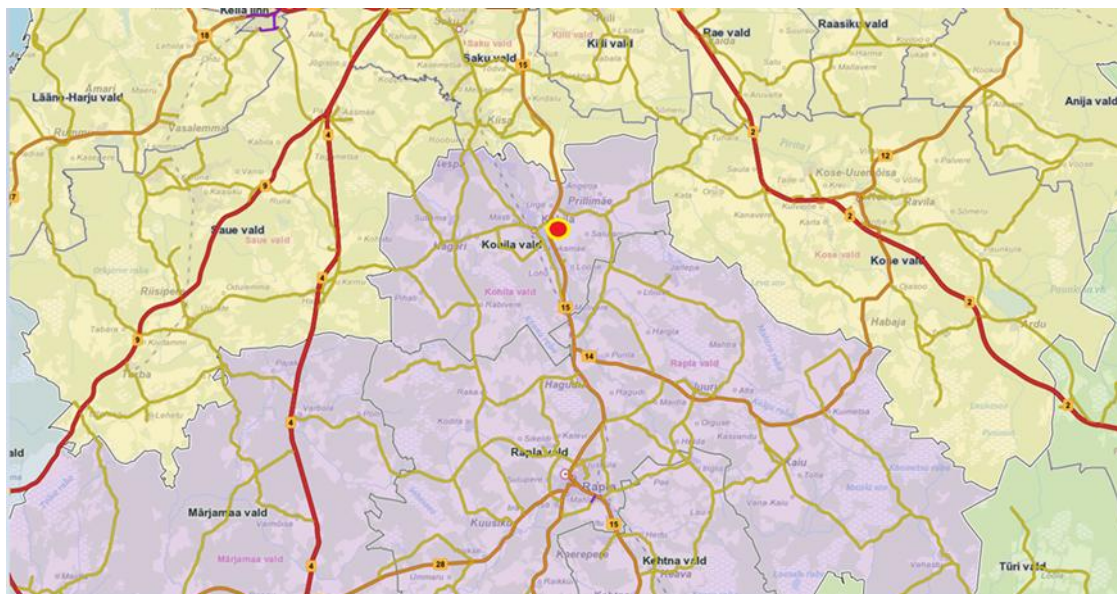
## 2. Olemasolev olukord ja kavandatav tegevus

### 2.1. Kavandatava tegevuse lühikirjeldus, eesmärk ja vajadus

Käsitlev Kohila liiklussõlme ala jääb Rapla maakonda Kohila valda Urge, Salutaguse ja Loone külade ning Kohila alevi piiridesse (vt joonis 1). Liiklussõlme ümberprojekteerimise eesmärk on olnud Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, Rapla maakonnaplaneering 2030+ ning Kohila valla üldplaneeringu täpsustamine Kohila liiklussõlme asukohas.

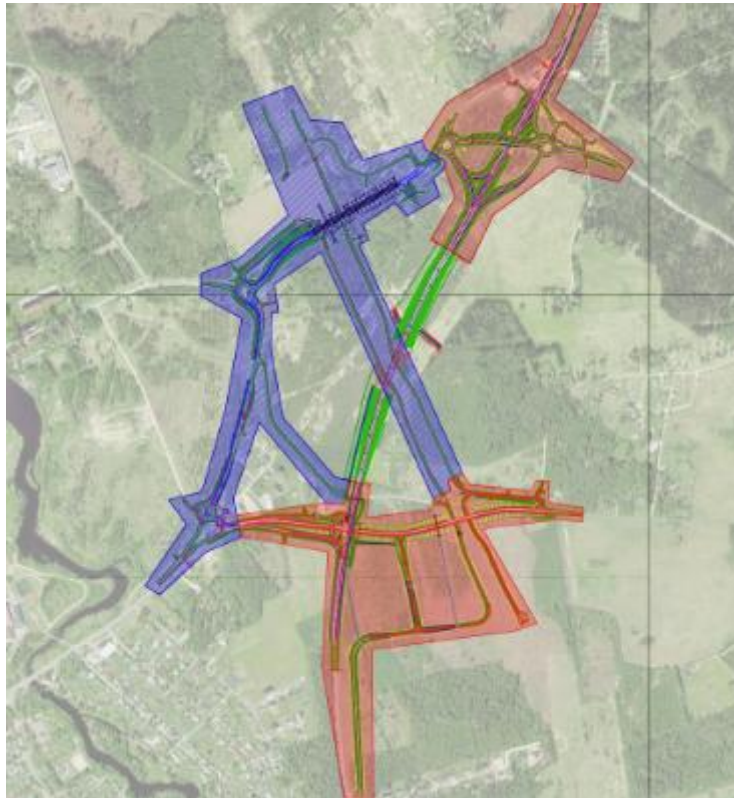
Projektiga nähakse ette olemasoleva maantee nr 15 Tallinn–Rapla–Türi ja kahe riigi kõrvalmaantee (tee nr 11202 Vaida–Urge ja tee nr 11220 Kernu–Kohila) ning kahe kohaliku tee (tee nr 3170011 Urge tee ja tee nr 3170013 Salutaguse tee) ristumiste viimine eri tasapinda (*viaduktide rajamise keskkonnamaspektid pole käesoleva dokumendi osad*). Lahendusega hakkab uus Kohila, tallinnapoolne, sissepääs olema läbi eritasandilise liiklussõlme mööda Urge teed. Kernu–Kohila maantee otsast nähakse ette säilitada parempöörde võimalus Rapla poole. Urge tee muudetakse peale liiklussõlme valmimist riigiteeks seoses tee funktsiooni muutumisega.

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), uute sildade ehitamist, et tõsta liiklusohutuse taset ja sõidumugavust, ning tehniliselt vajaliku teemaa määramist.



Joonis 1. Planeeritava tegevuse ligikaudne asukoht. (Maa-amet, 2023)

f Joonisel toodud erivärvilised alad ei ole aga kajastatud sellise jaotuse järgi käesoleva dokumendi aluseks olevas põhiprojektis. Nt käsitletakse põhiprojektis Härjaoja teed Urge liiklussõlme osana, kuid alloleva joonise järgi võiks pidada seda Kohila riste osaks. Kõigi kolme jaotuse keskkonnaaspektid on varasemalt eraldi käsitlemist leidnud ristete keskkonnamõtjude eelhinnangutes või teabe andmise dokumentides (vt ptk 2.4.6).



**Joonis 2.** Kohila liiklussõlm ning selle mõtteline jaotus (põhjapoolne punane osa Urge liiklussõlm, sinine osa Kohila riste ala ning lõunapoolne punane ala Salutaguse liiklussõlm).

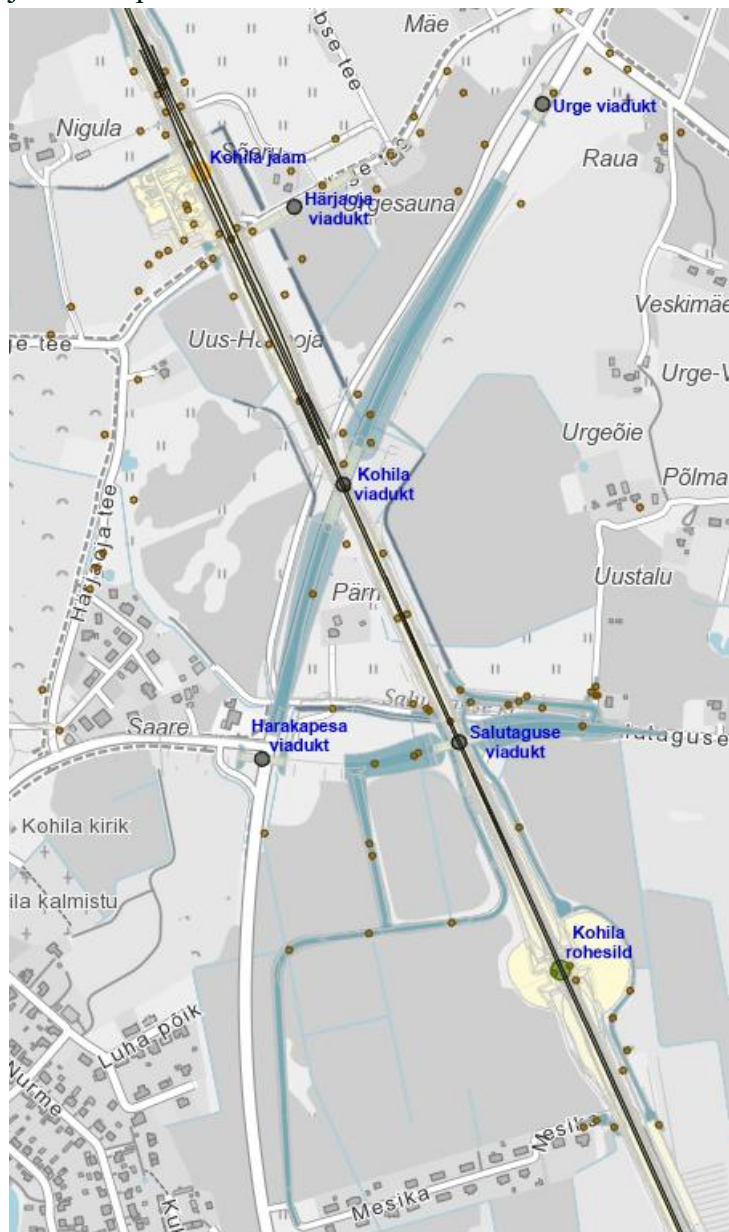
Käsitletavale alale jäävad riigi- ja kohalikud teed:

- Tallinn-Rapla-Türi tugimaantee (nr 15),
- Vaida-Urge kõrvalmaantee (nr 11202),
- Kernu-Kohila kõrvalmaantee (nr 11200);
- Urge tee (nr 3170011);
- Härjaoja tee (nr 3170012);
- Salutaguse tee (nr 3170013).

Arvestades, et käesoleva töö eesmärk pole hinnata mõjusid keskkonnaaspektidele, mis on otseselt seotud RB põhitrassi ja sellega seotud rajatiste planeerimise ja rajamisega, on mõjude hindamise aluseks võetud joonisel 1 toodud alad, v.a raudtee põhitrass, raudtee viaduktid, raudtee hooldusteed ning liiklussõlmele jäävad viaduktid, millele on ehitusload väljastatud. RB ehitusega otseselt seotud planeeritavad muudatused



teedevõrgus on kajastatud joonisel 3. Dokumendi koostamise hetkel puudub ehitusluba detailplaneeringuga kavandatud Kohila jaama (OS1600) rajamiseks. Teiste, joonisel 3, toodud viaduktide/ülepääsude rajamisega on alustatud ning mitmete viaduktikonstruktsioonide rajamisega on, käesoleva dokumendi koostamise hetkeks, juba ka lõpetatud.



**Joonis 3.** Väljavõte Rail Baltica avalikust kaardirakendusest RB-ga seotud rajatistest ning teedest Kohila liiklussõlme alal.

Planeeritava tegevuse tõttu muutub oluliselt Kohila piirkonna teedevõrk, sh juurdepääs Kohila alevikule, mis Tallinna poolt tulles, saab tulevikus toimuma Urge tee kaudu.

Seetõttu saab ehitustegevuse järgselt ja tee kasutusele võtmise järel Urge teest riigimaantee.

## 2.2. Olemasoleva olukorra kirjeldus

Riigitee nr 15 Tallinn-Rapla-Türi on riigi tugimaantee. Kohila liiklussõlme piirkonnas ristub riigitee nr 15 kahe riigi kõrvalmaantee (tee nr 11202 Vaida-Urge ja tee nr 11220 Kernu-Kohila) ja kahe kohaliku teega (tee nr 3170011 Urge tee ja tee nr 3170013 Salutaguse tee).

Enne RB põhitrassiga seotud ehitustöid ning nendega seotud ajutisi liikluskorralduse muudatusi, oli riigiteede nr 15 Tallinn-Rapla-Türi ja 11202 Vaida-Urge ning kohaliku tee 3170011 Urge tee ristmikule on paigaldatud kiiruskaamera piirkiiruse langetamiseks (kiirusele 70 km/h) seoses liiklusohutliku kohaga. Lisaks oli piirkiirust langetatud riigiteede nr 15 Tallinn-Rapla-Türi ja 11220 Kernu-Kohila ristmiku piirkonnas piirkiirusele 70 km/h.

Kohalikud teed nr 3170011 Urge tee ja nr 3170012 Härjaoja tee on asulasisesed teed, mis ühendavad omavahel riigiteid nr 15 Tallinn-Rapla-Türi ja nr 11220 Kernu-Kohila. Härjaoja tee rekonstrueeriti 2020. aastal. Urge teel ja Härjaoja teel on kehtestatud piirkiirus 50 km/h. Mõlemate teede osaline ümberehitus on Kohila liiklussõlme tööde osa.

Käesoleva dokumendi koostamise hetkeks teostatakse piirkonnas, alates 2024. aasta kevadest, suuremahulisi RB põhitrassi ja selle viaduktide, rajatiste jm seotud ehitustöid. Tööde teostamise jaoks on rajatud ajutine tee paralleelselt tugimaantee nr 15, Kohila ja Urge viaduktide ning RB põhitrassi rajamiseks (joonis 4). Tee on ettenähtud likvideerida pärast viaduktide kasutusele võtmist. Lisaks on ehitustööde tõttu oluliselt muutunud olemasolevate ristmike liikluskorraldus, mida vajadusel jooksvalt muudetakse. Samal ajal realiseeritakse ka detailplaneeringut Aasa tänaval<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Detailplaneering 014 08 Kohila Urge Luha II.  
<https://da.kohila.ee/dp/index.php?dir=DP%202008/014%2008%20Kohila%20Urge%20LUHA%20II/PLANEERING/>



**Joonis 4.** Rajatud ajutise tee asukoht tugimaantee nr 15 sulgemise võimaldamiseks. Punase joonega tähistatud RB raudtee.

### 2.3. Kavandatava tegevuse lühikirjeldus

Põhjalikumalt on kavandatud tegevus kirjeldatud põhiprojektide raames ning ülevaatlikumalt ristete/liiklussõlmede keskkonnamõtjude eelhinnangute raames.

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 pikkuselt. 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. Tugimaantee nr 15 (OR1220) ja Urge tee (OR1215) ristmik asub u 750 m põhja suunas PK 262+00. Ristmiku asemele on ette nähtud eritasandiline liiklussõlm, mille koosseisu kuuluvate peale- ja mahaõidurampide aeglustus- ja kiirendusradade rajamiseks on projekteeritava lõigu alguses tee muldkeha ette nähtud

laiem. See tähendab esimeses etapis laiemate teepeenarde rajamist 200 m pikkusel lõigul ja laiema katte ehitamist 150 m ulatuses tulevaste kiirendus- ja aeglustusradade jaoks.

Urge liiklussõlme idapoolse ringristmiku projekteerimisel on arvestatud erakinnistutele ligipääsude tagamisega ja muud asjakohaste erisustega (nt Raua (31701:001:2271), Kummirehvi töökoja (31701:002:0023) kinnistute ja tankla ligipääsuga seotud erisused).

Salutaguse liiklussõlm puudutab tugimaantee nr 15 (OR1220) ja Salutaguse tee (OR1215) ning kõrvalmaantee nr 11220 Kernu-Kohila ristmikut, mis asub PK 273+00 – PK 274+50. Selle asemele on kavandatud eritasandiline riste Salutaguse teega ja parempöördega pealesõit maanteelt nr 11220. Käesoleva 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 tuleb 90 km/h. Koos Salutaguse maanteeviaduktiga rajatakse parempöörde maanteelt 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. Mahasõit tugimaanteelt PK 273+25 paremal on Saarenurga maaüksuse juurdepääsutee, mis käesoleva projektiga säilib, vertikaalne lahendus nõuab katte uuendamist pikemas ulatuses.

Ehitustegevuse jaoks T15 maanteel suletakse maantee ajutiselt, kuid tagatakse liikluse jätkumine ajutise tee kaudu (vt joonis 4).

Enne kaevetööde algust peab töövõtja kooskõlastama tegevuse kõikide tehnovõrkude valdajatega ning hankima vajalikud load ja juhendid tööde teostamiseks tehnoarajatiste kaitsevööndis.

Töövõtja peab koostama ehitusaegse liikluskorralduse skeemi ning kooskõlastama selle Transpordiameti ja Kohila Vallavalitsusega. Projekti koosseisu kuuluvad juurdepääsuteed ja mahasõidud saab välja ehitada ilma teed liiklusele sulgemata, rakendades seejuures sobilikke ehitusaegseid liiklusskeeme. Töövõtjal tuleb arvestada, et ehitusperioodi ajal tuleb tagada pidev juurdepääs projektiala lõigul riigiteega ristuvatele teistele kinnistutele, juurdepääsudele ja teedele.

Rajatiste (tee, mulle, kraavid, hooldusteed jms) alla jääv maa (kinnistuosad) võõrandatakse ehitusprojekti krundijaotuskava järgi, kus mh määratakse võõrandatava maa ulatus. Enamikke vajalike maa-alasid on selle tarbeks juba võõrandatud.

Tööde teostamiseks väljaspool liiklussõlme ehituseks ettenähtud alast (nt kraavide puhastamine, puude raie nähtavusala tagamiseks vms) tuleb tegevus enne ehitustööde algust maaomanikega kooskõlastada. Kooskõlastuse puudumisel ei ole lubatud ehitustöid erakinnistul teostada.

## **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”.

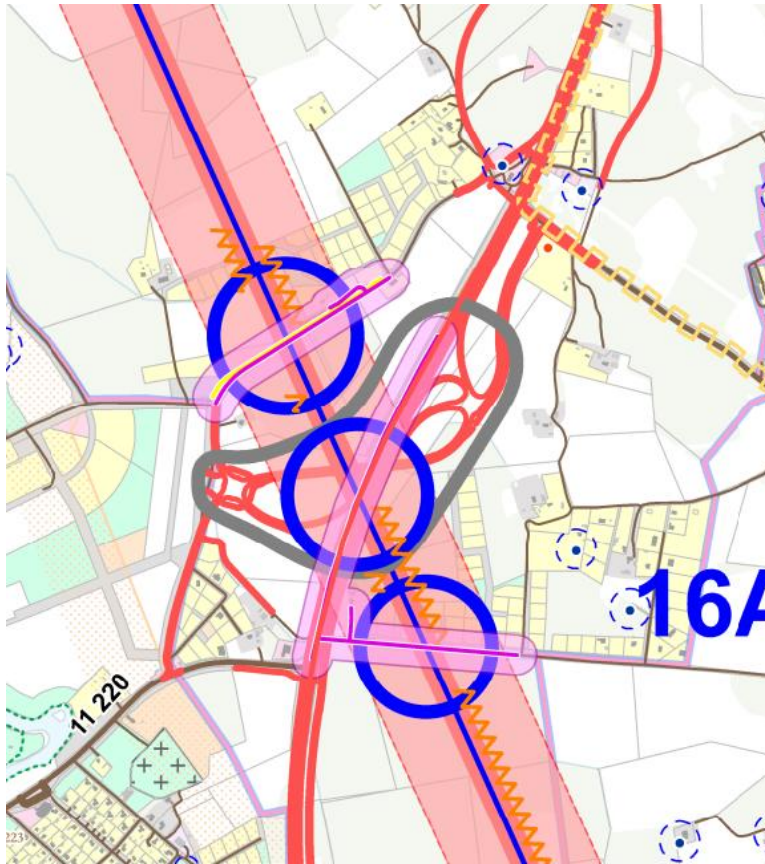
Planeeringu eesmärk on luua alus uue rahvusvahelise ühenduse projekteerimiseks Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel, mille rööpmelaius (1435 mm) vastab Euroopa standardile. Rail Balticu raudtee rajamisega kaasneb inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus ning transpordist tingitud õhusaaste vähenemine. 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.

Planeeringu põhijoonise järgi on eritasandiline ristumine teega/rööbastega ettenähtud Urge teel (kohalik tee nr 3170011), Tallinn-Rapla-Türi teel (riigimaantee nr 15), ja Salutaguse tee (kohalik tee nr 3170013) ning ristumiskohtades on märgitud ka vajadus nende teede ümberehitamiseks. Lisaks on ette nähtud käsitletavas piirkonnas mitmete uute ja olemasolevate teede planeerimine või ümberehitamine, kuid nende osas on märgitud, et neid „Rail Balticu projektis ei lahendata detailselt ja ei ehitata välja“ (vt



joonis 5). Planeeringu alusel on läbi viidud ka keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH).



**Joonis 5.** Väljavõte Kohila liiklussõlma alast Rapla maakonnaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“.

- **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+ koostamise hetkel oli, lähtuvalt planeeringu seletuskirjast, Rapla maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ veel koostamisel, kuid RB eritasandilised ristumised on maakonnaplaneeringu 2030+ põhijoonisele kantud. Lisaks on joonisele märgitud maavalitsuse ettepanek Rail Baltica kohaliku peatuse ligikaudseks asukohaks Kohila vallas. Täiendavate teede ümber- või juurdeehitamise vajadust sellisel kujul nagu eelnevalt kirjeldatud maakonnaplaneeringus aga ette nähtud/kavandatud pole. Planeeringu alusel on läbi viidud ka keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH).

#### **2.4.2. Üldplaneering**

Kohila valla üldplaneering kehtestati Kohila Vallavolikogu poolt 28.11.2024. Kohila valla ruumilise arengu eesmärkideks on mh kasutajasõbraliku ning turvalise elukeskkonna eelduste loomine ning heade transpordiühenduste loomine naabervaldade ning pealinnapiirkonnaga. Nende elluviimiseks on üldplaneeringus, lähtuvalt planeeringu seletuskirjale, mh arvestatud kavandatud suuremahuliste transpordiprojektidega – Rail Balticu raudtee, Tallinn-Rapla-Türi maantee rekonstrueerimise ning maakonnaplaneeringuga kavandatud Kohila alevi ümbersõidu vajadusega.

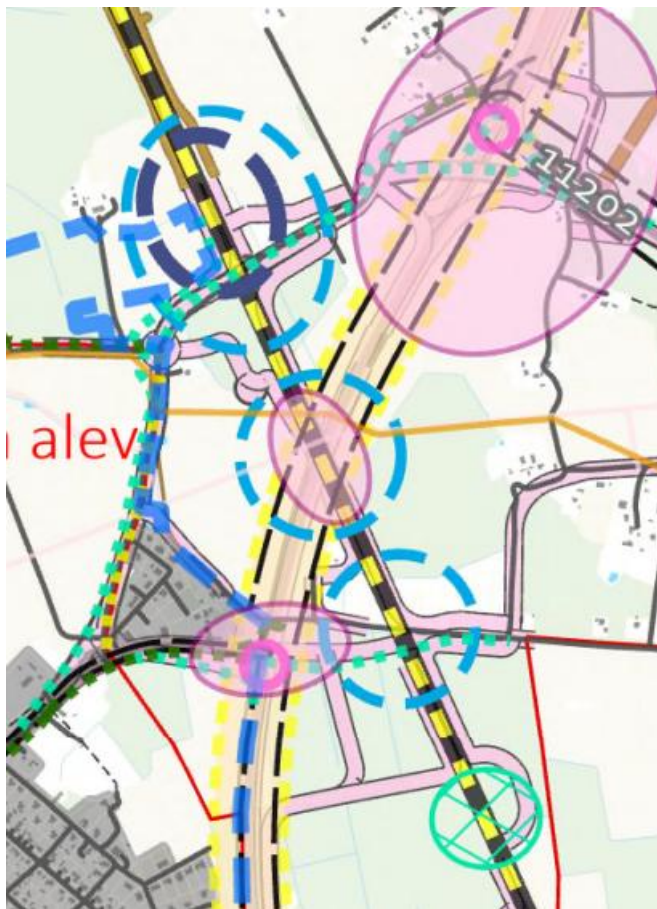
Kohila üldplaneeringu seletuskirja järgi avab Rail Balticu kavandatav raudtee ja teedevõrgu muutus valla arenguks mitmeid võimalusi (nt Kohila liiklussõlmega hõlmatud teedeäärsed (Urge tee, Härjaoja tee) alad on üldplaneeringu kohaselt sobilikud arendusalad uute korterelamute ja avalike hoonete kavandamiseks), kuid ühtlasi võib kasvada oht seoses uue, Rail Balticu projekteerimisega täpsustuva, Tallinn-Rapla-Türi maanteelt Kohila alevisse planeeritud mahasõitude lahendusega, mis viib küll peasuuna (Tallinn) ühenduse lähemale reisi sihtpunktile, kuid samas muutuvad ühendusvõimalused Raplaga ja kaasneb oht Viljandi maantee lõunasuuna transiidi kasvuks alevi piires.

Üldplaneeringus on toodud hulk tingimusi, millega tuleb taristut projekteerides arvestada, mh on toodud tingimused sõiduteede rajamiseks ja rekonstrueerimiseks, nt:

- valda läbivate suuremate maanteede rekonstrueerimisel tuleb arvestada ulukite läbipääsu tagamise vajadusega ökoduktide, rohesilla või loomapääsude abil;
- kohtades, kus maantee ja elamualade vahel on roheala või kõrghaljastusega roheline tsoon, tuleb võimalusel tagada selle säilimine;
- vältida väärtuslikule põllumajandusmaale uute teede, sh erateede ehitamist;

aga ka jalg-ja jalgrattateede ning sademeveekanaliseerimiseks ja valgusreostuse vähendamiseks.

Kohila valla üldplaneeringu tehnilise taristu joonis ei kajasta Kohila liiklussõlme tervikuna, vaid näitab ristumisi, perspektiivseid teid, RB viadukke jm erinevate osadena. Joonisel on kajastatud Kohila liiklussõlme käsitles oluliste osadena tiheasutusalala piir, planeeritavad jalg-ja jalgrattateed, planeeritav RB kohalik peatus ning risted, jalakäijate tunnelid ja riigitee nr 15 eskiislahendus (vt joonis 6).



**Joonis 6.** Väljavõte Kohila valla üldplaneeringu tehnilise taristu joonisest Kohila liiklussõlme alal.

### 2.4.3. Detailplaneeringud Kohila liiklussõlme piirkonnas

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



Käsitletava ala mõjualas on mitmeid erinevas etapis olevaid detailplaneeringuid (DP). Kehtestatud või koostamisel olevad DP-d Urge liiklussõlme vahetusläheduses on ülevaatliselt kirjeldatud Urge liiklussõlme puudutavas keskkonnamõjude eelhindangus<sup>6</sup>.

Teised detailplaneeringud, mis jäävad kavandatava tegevuse mõjualasse, on:

- *Toome kinnistu DP* - uute elamumaade moodustamine maatulundusmaa jagamise teel üldplaneeringuga ette nähtud väikeelamute hoonestuse alal. Menetluses;
- *Härjaoja II kinnistu DP* - uute elamumaade moodustamine eluasemekohtade maa jagamise teel üldplaneeringuga ette nähtud väikeelamute hoonestuse alal. Menetluses;
- *Ülejõe kvartali detailplaneering* - Ülejõe kvartali territooriumile ühiskondlike hoonete, korterelamute, ärihoonete, haljasalade ja transpordimaade tarbeks kruntide moodustamine ning kruntide ehitusõiguste, juurdepääsude ja tehnovarustuse lahendamine. Osaliselt kehtiv;
- *Luha tn kvartali II järjekorra detailplaneering* - uute elamumaade ja piirkonda teenindavate maade moodustamine ja ehitusõiguse määramine üldplaneeringuga ette nähtud tiheasustusalal. Kehtiv;
- *Saviiri kinnistu DP* - uute elamumaade moodustamine maatulundusmaa jagamise teel. Kehtiv;
- *Tiksi kinnistu osa DP* - uute elamumaade ja piirkonda teenindavate maade moodustamine ja ehitusõiguse määramine. Kehtiv;
- *Rebase I kinnistu DP* - kinnistu jagamine elamukinnistuteks. Kehtiv.

Kõige hilisem detailplaneering, mis alal on kehtestatud, on Rail Baltica Kohila raudteejaam<sup>7</sup>. Planeeringu eesmärk on rajada RB põhitrassile peatuste võrgustik, mis tagab regionaalse ühendatuse, tugevdab piirkondade konkurentsivõimet ning pakub võimaluse valida keskuste vahel liikumiseks kiire, ohutu ja keskkonnasäästlikuma viisi.

Detailplaneeringute elluviimine käsitletavas piirkonnas ei ole välistatud, kuid võivad vajada ülevaatamist seoses uute mahasõitude, ligipääsuteede jm rajamise tõttu. Mh võib olla vajadus osaline maa sihtotstarbe muutmine kinnistutel, mis on võõrandatud või võõrandamisel.

#### 2.4.4. Ehitusload

---

<sup>6</sup> Transpordiamet. 2025. RIIGITEE 15 TALLINN-RAPLA-TÜRI DPS1 Kohila Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217) rajamine. Keskkonnamõju eelhindang.

<sup>7</sup> Kohila Vallavolikogu 30.12.2024 otsus nr 16 (Urge külas, Rail Baltica Kohila raudteejaama detailplaneeringu kehtestamine). <https://kohila.ee/urge-kula-rail-baltica-kohila-raudteejaam/>

Seoses käsitletaval alal teostatavate Rail Baltica põhitrassi ehitustöödega, on liiklussõlme alale väljastatud allnimetatud ehitusload, mille raames teostatavad tööd mõjutavad tervikuna ka Kohila liiklussõlme teedevõrgu ehitustöid:

- Rail Baltic põhitrass ja sellega seotud karptruubid, hooldus- ja juurdepääsuteed, gaasitrass, Sihi tee jalakäijate tunnel jm - ehitusluba nr 2312271/05963,
- Riigiteed nr 15 Tallinna-Rapla-Türi tee km 27,37 ületav Harakapesa viadukt (BR1227) - *tee ehitusloa nr 1.1-3/25/35*,
- Maaparandustööd (puudutatud eesvoolud Salu1, Kohila-Keskuse1, Kohila-Keskuse2) - *ehitusluba 12271/04698*,
- 15 Tallinna-Rapla-Türi tee km 26,2 Urge viadukt (BR1217) - *tee ehitusloa number 1.1-3/25/152*,
- Rail Balticat ületava kohaliku tee 3170013 Salutaguse tee km 0,26 - 0,34 asuv Salutaguse viadukt (BR1225) – *tee ehitusloa nr 1.1-3/24/832*,
- Härjaoja viadukt - *ehitusluba nr 2412271/07527*,
- Rail Balticut ületava riigitee 15 Tallinn–Rapla–Türi km 26,35-27,37 asuva lõigu ümberehitamiseks ja viadukti ehitamiseks

Ehituslubadega käsitletavad tegevused on osaliselt käesoleva eelhinnangu koostamise hetkeks teostatud, kuid jätkuvad veel (osaliselt) järgmise, st 2026. aasta, jooksul.

#### **2.4.5. 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.

#### **2.4.6. Muud asjakohased dokumendid**

- **Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine (KMH)**

Keskkonnamõjude hindamine algatati projekti arendaja ja taotleja (RB Rail AS Eesti filiaal) poolt lähtudes maakonnaplaneeringute KSH-des esitatud järeldusest, et kuigi maakonnaplaneeringute KSH on teostatud põhjalikult, võib teatud juhtudel olla otstarbekas läbi viia täiendav keskkonnamõju hindamine. KMH viiakse läbi kaheksa

erineva trassilõigu kohta ning Kohila liiklussõlme lähiala kirjeldab ehitusloik Harju ja Rapla maakonna piirist kuni Hagudini. Hinnatava mõju aluseks on põhiprojektid, mille alusel taotletakse ka ehitusload. Keskkonnamõju on hinnatud vaid trassikoridori alal toimuva tegevuse osas ning vaid põhitrassiga ristuvate eritasandiliste ristumise osas, seega ei kajasta mõjuhinnang Kohila liiklussõlme terviklikkust ja selle potentsiaalselt mõju. KMH alusel on arendaja koostatud, põhitrassi ja sellega seotud rajatiste, ehitustööde teostamiseks ehitustööde keskkonnakorralduskava (EKKK).

- **Transpordiamet, 2022, DPS1 Kohila. Tugimaantee nr 15 Kohila riste (OR1220) ja viadukt (BR1220). Keskkonnamõju eelhindang.**<sup>8</sup>
- **Transpordiamet, 2025, RIIGITEE 15 TALLINN-RAPLA-TÜRI DPS1 Kohila Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217) RAJAMINE. Keskkonnamõju eelhindang.**<sup>9</sup>
- **Skepast&Puhkim, 2023, Teabe andmine KMH eelhindangu koostamiseks. DPS1 Kohila. Salutaguse tee riste (OR1225).**<sup>10</sup>

## 2.5. Maapõueressursside kasutamine ja jäätmete ke

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

Teede ja rajatiste ehituseks vajaminev materjal hangitakse üldjuhul karjääri(de)st. Töövõtja lähtub materjali hankimisel läheduse põhimõttest, kuid lõplikud otsused, millistest karjääridest kasutatav materjal kogutakse, sõltuvad eelkõige majanduslikest kaalutlustest. Lisaks aga ka sobiva materjali reaalsest olemasolust piirkonnas. Võimalusel taaskasutatakse objektile tekkinud materjale (nt väljakaevatav pinnas) sama objekti piires (nt täitematerjalina müratõkkevalli ehitusel või tasandades teemaa-alal rekultiveeritavaid alasid, madalamaid alasid tee mulde kõrval või külgkraavide taga).

Projekti elluviimisel tekib erinevat tüüpi ehitusjäätmeid, 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

---

<sup>8</sup> [https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2022-11/Lisa%203.%20DPS1%20Kohila%20T15%20Kohila%20riste%20%28OR1220%29%20ja%20viadukt%20%28BR1220%29%20KMH%20eelhindang\\_0.pdf](https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2022-11/Lisa%203.%20DPS1%20Kohila%20T15%20Kohila%20riste%20%28OR1220%29%20ja%20viadukt%20%28BR1220%29%20KMH%20eelhindang_0.pdf)

<sup>9</sup> [https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-02/Lisa%203.%20KMH%20eelhindang\\_0.pdf](https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-02/Lisa%203.%20KMH%20eelhindang_0.pdf)

<sup>10</sup> RBDTD-EE-DS1-DPS1\_IDO\_OR1225-ZZ\_0005\_RP\_ENV-AA\_MD\_00001

mõnel teisel ehitusobjektil või tagada materjali kasutamine karjäärde täitmiseks. Objektile ülejäänud ehituseks sobimatu pinnas tuleb töövõtjal utiliseerida vastavalt jäätmeseaduses ja maapõuseaduses toodud nõuetele. Jäätmete ajutised kogumiskohad peavad olema sellised, kus on välistatud jäätmete ja neist eralduvate saasteainete sattumine pinnasesse ning pinna- ja põhjavette.

Teist liiki jäätmed, mis tekivad torustikke ja kaableid ümbertõstmise/ehitamise käigus (nt betoonist kanalisatsioonikaevud, plastiktorud, reoveepumplaga seotud elemendid jms), tuleb võimalusel ja otstarbekusel koguda liigiti, et nende taaskasutusse ja ringlusesse suunamine oleks maksimaalne. Jäätmete üleandmisel peab töövõtja veenduma, et jäätmed antakse üle vastavalt keskkonnaluba omavale ettevõttele ning nende käitlemine oleks vastavuses Kohila valla jäätmehoolduseeskirjaga<sup>11</sup>.

Karjäärde tegevuse keskkonnamõju on hinnatud enne karjäärde kasutusele võtmist ning töövõtjal tuleb tagada, et materjali hangitakse karjäärdest, millel on kehtiv kaevandamisluba. Pinnase üleandmisel karjäärde täiteks tuleb samuti veenduda, et karjääri korrastamiseks on olemas kooskõlastatud korrastusprojekt, mis näeb ette karjääri taastäitmise vastavat tüüpi materjaliga.

Pärast liiklussõlme valmimist on vajalik teede ja rajatiste hooldamine. Hooldustöödega tuleb tagada tee seisunditaseme vastavus antud tüüpi tee suhtes kehtestatud seisunditaseme nõuetele<sup>12</sup>.

## 2.6. Energiakasutus

Ehitusaegselt kasutavad energiat (kütust) peamiselt teehitusega seotud masinad, hiljem kulub kütust masinatele, mis tegelevad tee hooldustöödega. Nimetatud tegevused ei erine tavapärasest ehitusaegsest energiakasutusest, kuid tegevuse mahtu arvestades on energiakasutuse hulk suur, kuid kindlasti optimeeritud, kuna tööde teostamine on võimalik samaaegselt RB ehitustöödega. Tööks kasutatavad seadmed ja masinad peavad olema töökorras, et energiakasutus oleks minimaalne ning seadmete töö võimalikult efektiivne.

Ehitusaegse energiakasutuse vähendamiseks on soovitatav kasutada uusimat tehnikat ning vältida masinate pikaajalist tühikäigul töötamist. Samuti tuleks vähendada täiendavat

---

<sup>11</sup> Kohila valla jäätmehoolduseeskiri (Kohila Vallavolikogu määrus 31.03.2022 nr 3) - <https://www.riigiteataja.ee/akt/411042024004>

<sup>12</sup> Avalikult kasutatava tee seisundinõuded on määratud majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määrusega nr 92 (RT I, 02.11.2018, 3).

valgustust vajavate objektide hulka ning vajadusel planeerida ehitusaegne valgustus optimaalselt, kasutada mh LED-valgusteid.

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

## **2.7. Valgustus**

Ehitusaegselt tuleks ehitusobjektide valgustamist planeerida võimalikult optimaalselt, sh kasutades võimalusel ära olemasolevat tänavavalgustust (nt paigutada ajutised liiklusemärgid ja muu oluline liiklusinfo olemasolevate valgustite lähedusse), et vältida täiendava valgustuse paigutamist ehitusalale. See on oluline eriti juhul, kui sellest on mõjutatud lähiala väärtuslikumad loodusalad või elamuhooned.

Ehitusaegselt võib aga olla vajalik, vastavalt planeeritud tööde mahule ja piirkonnale, täiendava valgustuse planeerimine teede ületamiseks mõeldud (ajutistesse) kohtadesse eelkõige sügis-talviseks perioodiks. Eriti puudutab see suurema liiklusköormusega riigi- ja kohalike teede ületusi ning ristumisi (nt planeeritava Harakapesa viadukti lähialal). Täiendava ajutise valgustuse planeerimine on vajalik näiteks juhul kui avalike teede kaudu veetav materjalide maht on suur või kui ümberkorraldused liikluses tingivad jalakäijate ja kergliikurite tee ületamise asukohtades, kus puudub olemasolev valgustus ning kus liikluskorralduse suurem muutus võib autojuhtides tekitada segadust ja suurendada seeläbi muude aspektide osas tähelepanematust.

Kasutusaegselt võib tehisvalgustusel olla pikaajaline negatiivne mõju peamiselt lähialal asuvatele kinnistute elanikele, kui valgustus on suunatud kinnistutele ning kui need töötavad kogu pimedaja olenemata liiklustihedusest. Lähilamutes elavate elanike kaitseks tuleks leida tänavavalgustuse jaoks optimaalne lahendus, mh kasutada võimalusel säästlike valguslahendusi, mille valgusvihk on täpselt suunatud valgustamist vajavale objektile, ning valgusvihi tugevus sõltuks mh sellest, kes ja kus parasjagu liigub.

## **2.8. Tegevusega kaasnevate avariilukordade esinemise võimalikkus**

Kavandatava tegevuse eesmärk on tagada sujuv ja turvaline ligipääs Kohila alevile ja teistele puudutatud asulatele, sh olemasolevatele kinnistutele ning tagada vajalikud liiklusteed, mis tagaksid liiklusturvalisuse ja -mugavuse rajataval Rail Baltica põhitrassil. Teede ristumise eritasandiliseks viimine ning seetõttu suurenev ligipääsuteede hulk peaks võimalikke ohu- ja avariilukordade esinemist vähendama.

Võimalikke avariilukordade riske ehitusperioodil saab vähendada korrektsete töömeetoditega, sh

- korrektse töömaa tähistusega;
- töökorras masinate kasutamisega;
- läbimõeldud liikluskorraldusega, sh piisav valgustuse tagamisega;
- jalakäijatele ning kergliikuritele loogilise ja võimalikult mugava teede ja töömaa ületuse tagamisega;
- vajadusel tolmutõrje rakendamisega;
- teede piisava ja ilmastikule vastava talvise hooldusega;
- piirkonna elanike võimalikult varajane teavitamine liikluskorraldust mõjutavatest tegevustest erinevate kanalite kaudu (nt kohalik ajaleht, vallavalitsuse veebileht, paberkuulutused teadetetahvilil, otseteavitus otseselt mõjutatavate kinnistute omanikele).

## **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.

Teedevõrgustiku arendamine, sh rajatavad eritasandilised ristumised, peaksid vähendama sõidukite ja jalakäijate, sõidukite omavahelisi ning sõidukite ja rongide kokkupõrkeid, samuti võimalikke suurõnnetusi, seega väheneb liiklussõlme rajamisega risk võimalike suurõnnetuste tekkeks.

### 3. Kavandatava tegevuse asukoht ja mõjutatav keskkond

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

Kohila liiklussõlm on planeeritud maa-aladele, kus paiknevad (omandatud maade puhul paiknesid) majandatud metsad, rohumaad ja üksikud äri- ja elamumaad. Projekteeritava liiklussõlmega seotud teed (nimekirjad põhiprojekti dokumentatsioonis) asuvad transpordimaal ning külgnevad maatulundusmaade, ärimaade ja elamumaadega.

Ehitus toimub peamiselt olemasoleva teemaa piires. Osaliselt on teedevõrgustik ja selle osad projekteeritud maatulundusmaale. Liiklussõlme rajamisega muutub osaliselt piirnevate maaüksuste maakasutus, sest liiklussõlme rajamiseks vajalik maa (kinnistuosad) on võõrandatud ning muudetud transpordimaaks.

Muutused maakasutuses on vältimatud ning selle mõjusid hinnati üldistatult RB maakonnaplaneeringute KSH raames, millega määrati RB raudtee trassi koridori asukoht. Kohila liiklussõlme ehitustööde ajal ja kasutusaegselt muutuvad ligipääsud mitmete majapidamistele ja kinnistutele, mis aga seotakse olemasoleva teedevõrguga, et tagada teedevõrgu sidusus.

Ehitustöödel tuleb arvestada olemasolevate tehnovõrkudega, sh võetakse vajalikud kooskõlastused tehnovõrkude valdajalt.

Ehituse ajal tuleb tagada jalakäijate ja liiklusvahendite pidev juurdepääs teeäärsetele maavaldustele. Ehitusaegne liikluskorralduse skeem kooskõlastatakse Transpordiameti ja kohaliku omavalitsusega. **Ehitusaegselt on maakasutuse muutuste mõju lühiajaline ning eesmärgipärane, kuid kasutusaegselt pikaajaline ning kõigi Kohila alevi lähipiirkonda rajatavate viaduktide ja rajatiste kumulatiivne mõju maakasutusele, võib olla oluline.**

Kõik olemasolevad torustikud kavandatava liiklussõlme alas likvideeritakse ning rajatakse uued samaväärsed torustikud.

#### 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 oluline negatiivne mõju maavaradele, nende omadustele ja taastumisvõimele puudub.

### **3.3. Mõjutatav keskkond ja selle vastupanuvõime**

Kohila liiklussõlme ala on juba täna mõjutatud igapäevaselt tihedast liiklusest ning käimasolevatest Rail Baltica ehitustöödest. Samuti teostatakse ettevalmistustöid Kohila liiklussõlme seotud teedevõrgustiku ehitustöödeks.

Enamus kavandatava tegevusega kaasnevatest negatiivsetest mõjudest on seotud ehitustegevusega ja jäävad projektiala piiridesse. Kohalikele elanikele tekitavad ehitustööd ebamugavust peamiselt kõrgeneva mürataseme, tihedama (raske)liikluse, teede määrdumise ning liikluskorralduse muudatuste tõttu. Ehitusaegseid negatiivseid mõjusid on võimalik osaliselt vältida või vähendada järgides käesolevas dokumendis toodud soovitusi.

Ehitusega seotud mõjude ulatus sõltub konkreetsest mõjuvaldkonnast. Ehitustegevusega seotud mõjud (eelkõige müra, teede määrdumine, liikluskorralduse muudatused) on paratamatud, kuid ajutised. Ehitusega seotud müratase võib päevasel ajal hinnanguliselt ulatuda 80-90 dB-ni.

Arvestades kogu Kohila liiklussõlme ala suurust, võetakse selle teedevõrgustiku ümberehitamise jaoks kasutusele, täiendavate teemaadena, üsna suur hulk alasid.

### **3.4. Natura 2000 võrgustiku alad**

Projektialal ja selle vahetus läheduses ei asu Natura 2000 võrgustikku kuuluvaid alasid. Kohila liiklussõlmele lähim Natura 2000 ala on Nabala-Tuhala loodusala (KLO1000634), mis asub ehitusalast enam kui 1 km kaugusel. Seega ei avalda liikussõlme ehitus negatiivset mõju ühelegi Natura 2000 võrgustiku alale.

### **3.5. Kaitstavad loodusobjektid**

Eesti looduse infosüsteemi<sup>13</sup> andmetel ei asu projektialal kaitstavaid alasid ega kaitsealuste liikide elupaiku/kasvukohti.

Lähimad registreeritud kaitsealuste liikide elupaigad piirnevad Kohila alevis Keila jõega, mis jääb Kohila liiklussõlme alalt enam kui 100 kaugusele. Keila jõega seotud elupaikades on leitud II kaitsekategooria liigid - suurvidevlane (*Nyctalus noctula*), pargi-

---

<sup>13</sup> Keskkonnaportaali, seisuga detsember 2025.



nahkhiir (*Pipistrellus nathusii*) (KLO9114209), veelendlane (*Myotis daubentonii*) (KLO9107130) ja põhja-nahkhiir (*Eptesicus nilssonii*) (KLO9107131).

### 3.6. Põhjavesi ja pinnavesi

Kohila liiklussõlme ehitusalal on põhjavesi kaitsmata (Urge liiklussõlme alal) või nõrgalt kaitstud (ülejäanud alal, joonis 7).

Ehitustööde lähialale jäävad mitmed registreeritud puurkaevud, kuid nende hooldusalad projektialale ei ulatu<sup>14</sup>:

- Kinnistu 1701:002:0145 puurkaev nr PRK0020821 (hooldusala 50 m);
- Kinnistu 31701:002:0260 puurkaev nr PRK0010674 (hooldusala 10 m);
- Kinnistu 31701:002:0650 puurkaev nr PRK0072875 (hooldusala 10 m);

Lisaks on teada, et lähialale jääb ka teisigi, registreerimata, kuid igapäevases kasutuses olevaid puurkaeve (nt Urgesauna kinnistul (31701:002:0380)), mida seiratakse (heljumi ja naftasaaduste näitajate osas), lähtuvalt käimasolevate tööde iseloomule Rail Baltica põhitrassi ehitustööde raames, kord kvartalis. Põhiprojektiga teostatud uuringute taustal ei ole põhjust arvata, et tegevus võiks mõjutada lähialade põhjavee taseme muutusi puurkaevudes.

**Arvestades Kohila liiklussõlme teedevõrgustiku ehitustööde iseloomu, ei ole täiendava veeseire kavandamine põhjendatud**, kuid kaebuste korral tuleb veeproovid võtta (analüüsitavateks näitajateks üldraud, heljum, hägusus, sulfaadid) ning nende põhjal hinnata kaebuse põhjendatust ning (korduva) veeseire läbiviimise vajadust.

---

<sup>14</sup> Keskkonnaprotaal, seisuga detsember 2025.

**Joonis 7.** Põhjavee kaitstus Urge liiklussõlme piirkonnas (Maa-ja Ruumiamet Keskkonnaportaali, 2025).

Nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega alal tuleb vältida jäätmete ladustusplatside, tehnika hoiuplatside ja tankimisalade rajamist looduslikule pinnasele. Kuna aga kogu liiklussõlme ehitusala jääb nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega alale, tuleb **tankimiseks ette näha alad, eelistatud kõvakattega pinnasel, kus on tagatud absorbentmaterjal lekete ja reostuse kiireks piiramiseks ja likvideerimiseks. Tankimist kanistritest tuleks vältida, kuid kui see on vajalik, tohib seda teha vaid eelnimetatud aladel ja absorbentmatte kasutades.**

**Jäätmete kogumiseks tuleb ette näha, sõltuvalt jäätmete tüübist, sobilikud konteinerid** (nt lendleva prügi jaoks pealt kinnised konteinerid, ohtlike jäätmete jaoks vastavalt märgistatud kinnised konteinerid).

Ehitustööde jooksul võib olla vajalik töömaa kuivana hoidmiseks juhtida töömaale kogunevat sademe- ja põhjavett kraavi, veekogusse või pinnasesse. Tegevuse otsesesse

mõjualasse jääb maaparandussüsteemi eesvooluna Salutaguse kraav (VEE1096113), mis ei ole avalik ega avalikult kasutatav veekogu. Lisaks jääb ehitusala lähedusse ka Keila jõgi (VEE1096100), kuid eeldatavalt ei ole jõgi ega selle veekaitsevöönd (10 m) ehitustegevusest otseselt mõjutatud.

**Sademevee juhtimiseks maaparandussüsteemi on vajalik Põllumajandus- ja Toiduameti kooskõlastus maaparandusseaduse kohaselt.** Veeseaduse § 188 järgi ei ole veeluba vajalik ehitise ehitamiseks, kui põhjavett juhitakse ümber maapinnalähedasest põhjaveekihist alla kuue kuu ja kõige rohkem 1000 kuupmeetrit ööpäevas.

**Töömaalt ärajuhitav vesi võib vajada enne suublasse juhtimist puhastamist ning selleks tuleb ette näha piisavad veekaitsemeetmed** (nt eelistada isevoolselt vee ärajuhtimist, rajada veevoolu aeglustamiseks killustikvallid, rajada setteosakeste kinnipüüdmiseks (kambrilised) settebasseinid, näha ette nõlvade erosiooni takistamiseks sobilikud meetmed). **Vee pumpamine otse veekogusse on keelatud.** Seoses Rail Baltica põhitrassi ehitustöödega teostatakse Salutaguse kraavis kord kvartalist veeseiret, kus analüüsitavateks näitajateks on heljum ja naftasaadused.

Teede kuivendussüsteemide toimimiseks on oluline, et kuivenduskraavide kaudu ära juhitav vesi liiguks ehitusalal ära võimalikult kiiresti, mistõttu on projektiga ette nähtud piirkonna olemasoleva maaparandussüsteemi võrgustiku korrastamine, sh puhastamine ning täiendavate kuivenduskraavide rajamine. Enamik sellega seotud töid on käesoleva dokumendi koostamise hetkeks teostatud. Kraavide sügavamaks ja laiemaks kaevamine ning kraavidest sette, loodusliku prahi ja taimestikku eemaldamise keskkonnamõju (nt vee isepuhastusvõime tagamine) on piirkonniti erinev – **Kohila liiklussõlme alal maaparandusvõrgu korrastamisel võib mõju pidada väheseks ja lokaalseks, kui kraavide kaudu ärajuhitav vesi on kontrollitud ja vajadusel eelnevalt puhastatud.** Truupide rajamise ja asendamise jaoks veeluba ega veekeskkonnariskiga tegevuse registreeringut vaja taotleda pole.

Projektialal tuleb tagada pinna- ja põhjaveerežiimi säilimine.

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

### **3.7. Märgalad ja üleujutusohuga alad**

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

### 3.8. Pinnavormid ja pinnas

Kohila liiklussõlme projektiala paikneb Harju lavamaal, kus reljeef on valdavalt tasane ning liiklussõlme kavandamisel on seda arvesse võetud. Põhiprojekti koostamisel on arvestatud pinnaseuuringute tulemusi. Valdavalt on esinevad pinnased liivased, läbilõikes muutliku kruusa sisaldusega. Kavandatav tegevus tundlikke pinnavorme ei mõjuta.

Objektile ülejäävat orgaanikat sisaldavat ning muldkehasse mittesobivat pinnast võib kasutada täitematerjalina müratõkkevalli ehitusel või planeerida see teemaa-alal rekultiveeritavatele aladele, madalamatele aladele tee mulde kõrvale või külgkraavide taha. Ülejäävat kõlbmatut pinnast peab töövõtja utiliseerima vastavalt jäätmeseaduses ja maapõueseaduses toodule.

Projekteerimisel on aluseks võetud ehitusgeoloogiliste uuringutega kogutud andmed, arvestatud on projektiala geoloogilisi omadusi. Ehitus- ning hooldustööde käigus tuleb kasutada mehhanisme ja tehnoloogiat, mis välistavad kütte- ja määrdeainete sattumise pinnasesse. Rakendades eelkirjeldatud meetmeid, ei ole ette näha olulise negatiivse mõju avaldumist pinnavormidele ja pinnasele.

### 3.9. Metsad ja kõrghaljastus

Ehitustööde ettevalmistavas etapis on eemaldatud või eemaldatakse enamuses projektialal kasvavatest puudest ja võsat. 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 teadaolevalt looduskaitsealset väärtuslikke metsaalasid, mis jääksid ehitusala otsesse mõjualasse ega ka kõrgendatud avaliku huviga (KAH) alasid, kuid raadamistööde maht piirkonnas, seoses käimasolevate ehitustöödega, vähendab looduslike alade osakaalu kogu projektialal märgatavalt.

Eeldatavalt üksikpuude raiet tiheasutusalal Kohila liiklussõlme ehitustööde raames vajalik teostada pole. Kui see vajadus aga ilmneb (nt Härjaoja teel), tuleb taotleda Kohila vallast üksikpuude raieluba.

**Raie- ja raadamistööd, sh põõsastiku-võsa raie, tuleb teostada väljaspool raierahu, milleks on kokkuleppeliselt määratud 15. aprill – 15. juuli. Raiejäätmed tuleks võimalusel taaskasutada näiteks multšina (ajutiste) nõlvade erosiooni vähendamiseks ning eemaldatavad kannud juurida ja kasutada neid varje- ja elupaikade loomisel Rail Baltica põhitrassiäärsetel aladel.**

Põhiprojekti dokumentatsiooni (OR1215) järgi jääb olemasolevate, kuid liiklussõlme tõttu ümberehitatavate, gaasitrasside kaevikute lähedale puid, mida saab ja tuleb säilitada, sh rakendada nende kaitseks sobilikke meetmeid. Nendeks on mh ala piiramine, juurestiku kaitseks piisava maa-ala tagamine, tüvekaitse jms. Tööprojektis on vaja olemasolevad puud märgistada ning sobilikke kaitsemeetmeid täpsustada.

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 toitumispaidu erinevatele liigirühmadele.

### **3.10. Roheline võrgustik**

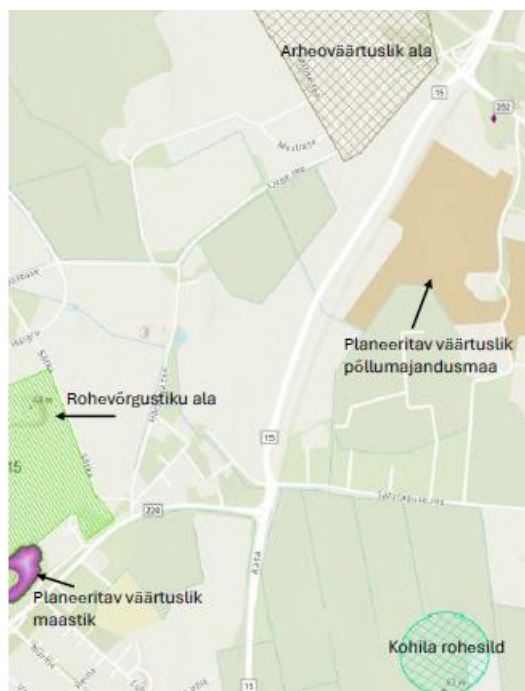
Rapla maakonnaplaneeringu alusel jääb projektiala rohevõrgustikust enam kui 1 km kaugusele. Kohila valla üldplaneeringuga on tehtud ettepanek rohevõrgustiku laiendamiseks mh Kohila liiklussõlmega piirnevale alale Sõtka tee ja Keila jõe vahelisele alale<sup>15</sup> (vt joonis 8).

Rail Baltica põhitrassi raames on projekteeritud ulukiülepääsuna 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 mh 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 mahu ja väheoluliselt, on tegevusel tõenäoliselt mõningane negatiivne mõju Kohila rohesilla toimivuse osas.**

---

<sup>15</sup> Kohila valla üldplaneeringu kaardirakendus (vaadatud 15.12.2025).



**Joonis 8.** Väljavõtte Kohila valla üldplaneeringu kaardirakendusest.

### 3.11. Kultuurimälestised, miljö- ja arheoloogilise väärtusega alad

Vastavalt Maa-ameti kultuurimälestiste kaardirakendusele ei ole projektialal ja selle vahetusläheduses kultuurimälestisi ning Kohila valla üldplaneeringu kohaselt puuduvad Kohila liiklussõlme alal ka miljööväärtuslikud alad. Samas on Kohila valla üldplaneeringus märgitud Urge liiklussõlme läänepoolne osa arheotundlikuks alaks, kus tuleks tegevuste kavandamisel teha koostööd Muinsuskaitseametiga arheoloogilise uuringu vajaduse väljaselgitamiseks ja arheoloogiliste väärtuste kaitseks. RB maakonnaplaneeringu KSH raames läbi viidud arheoloogiaväärtuste uuringuga ei leitud tähelepanu vajavaid objekte Urge tee piirkonnas<sup>16</sup>.

Lähimad pärandkultuuriobjekt Kohila liiklussõlme vahetus mõjualas on Urgesauna rehielamu (Urgesauna kinnistul 31701:002:0380) ning Urge koolimaja ase (Rauanurga kinnistul 31701:001:2272) (vt joonis 9). Urgesauna kinnistu on eraomandis ning ehitustegevus mõjutab kinnistu ligipääsuga seotud lahendust - mahasõit Urgesauna maaüksusele vasakul PK 7+75 asendatakse mahasõiduga PK 7+37. Nihutamine on vajalik, kuna mulde kinnistule ulatumise piiramiseks on vajalik tugimüüri rajamine ja mürakaitseks rajatakse sellele ka müratõke, mistõttu olemasolev mahasõit lõigatakse läbi.

<sup>16</sup> Lang, V. 2014. Aruanne arheoloogilise eeluuringu kohta Rail Baltic raudteetrassi valikul.



**Joonis 9.** Pärandkultuuriobjektid Kohila liiklussõlme vahetus mõjualas (Maa-amet, 2025).

Urge koolimaja ase<sup>17</sup> on tähistatud vaid kiviga ning seda, kas ehitustegevus seda otseselt mõjutab või mitte, tuleb edasiste tööde käigus välja selgitada. **Kui objekti ei õnnestu säilitada, tuleb see dokumenteerida ja edastada dokumenteeritud info pärandkultuuriregistri pidajale RMK-le.**

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

### 3.12. Väärtuslikud maastikud

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

### 3.13. Väärtuslik põllumajandusmaa

Väärtuslik põllumajandusmaa on määratud Kohila valla üldplaneeringus Kohila liiklussõlme vahetusläheduses Urge külas (vt joonis 8). Väärtuslikud põllumajandusmaad pole planeeritud aladele, mis jäävad teemaa koosseisu.

### 3.14. Asustus

---

<sup>17</sup>[https://eelis.ee/default.aspx?state=2;294849174;est;eelisand;;&comp=objresult=parandobj&obj\\_id=738604990](https://eelis.ee/default.aspx?state=2;294849174;est;eelisand;;&comp=objresult=parandobj&obj_id=738604990)



Kohila vallas on registreeritud 7931 inimese<sup>18</sup> elukoht ning liiklussõlmest mõjutatud alal on rahvaarv suurim Kohila alevis. Rajatav teedevõrgustik jääb suures osas hajaasustuspiirkonda, kuid osaliselt ka tiheasustusalale.

Teedevõrgu ümberehitamine ei piira maaüksustele ligipääsu, kuid muudab seda oluliselt. Tegevusest on mõjutatud ka tugimaantee T15 ja kõrvalmaanteed igapäevased kasutajad, kes liiguvad läbi Kohila Rapla ja Kernu suunal.

Kavandatava RB raudtee ehitamisega ning sellega seotud Kohila liiklussõlme ehitustöödega suureneb ehitusaegne liikluskooormus piirkonnas märgatavalt, peamiselt ehitustranspordi tõttu. Suureneb ka teede määrdumisega seotud poleemika. Ehitusaegselt avaldab tegevus kindlasti ebamugavust kõigile piirkonnas liiklejatele, kuid tegemist on ajutise häiringuga ning tegevus ei too kaasa selliseid mõjusid, mis põhjustaksid negatiivseid muutusi asustuses.

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

Inimeste heaolu ja tervist võivad mõjutada eelkõige liiklussõlme ehitamisega seotud müra, vibratsioon, teede määrdumine ja ajutine liikluskorraldus, välisõhu kvaliteet ja joogivee kvaliteet. Inimeste heaolu võivad mõjutada ka visuaalsed muutused maastikus.

Erapuurkaevude ja sellega seotud muutusi põhjavee osas on kirjeldatud eelmistes peatükkides.

#### **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 1) on antud müra normtasemed.

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

---

<sup>18</sup> Kohila valla veebileht (vaadatud 15.12.2025)



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 teetöödel kasutatakse mõnda 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 algust, et hiljem (võimalike kaebuste korral) saaks tuvastada, kas tegevus on kahjustanud hoonet.

**Tabel 1.** Müra normtasemed.<sup>19</sup>

		Müra piirväärtus $L_{pA,eq,T}$		Müra sihtväärtus $L_{pA,eq,T}$	
Müra liik, ühik		Liiklusmüra [dBA]	Tööstusmüra <sup>3,4</sup> [dBA]	Liiklusmüra [dBA]	Tööstusmüra <sup>3,4</sup> [dBA]
Müra kategooria	Aeg <sup>2</sup>				
I kategooria – virgestusrajatiste maa-alad ehk vaiksed alad	päev	55	55	50	45
	öö	50	40	40	35
II kategooria – haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande-asutuste ning elamumaa-alad, maatulundusmaa õuealad, rohealad	päev	60 65 <sup>1</sup>	60	55	50
	öö	55 60 <sup>1</sup>	45	50	40
III kategooria – keskuse maa-alad,	päev	65 70 <sup>1</sup>	65	60	55
IV kategooria – ühiskondlike hoonete maa-alad	öö	55 60 <sup>1</sup>	50	50	45

<sup>1</sup> müratundliku hoone teepoolsel küljel;

<sup>19</sup> Keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ Lisa 1

<sup>2</sup> päeva- ja ööaeg on vastavalt 7.00–23.00 ja 23.00–7.00;

<sup>3</sup> tehnoseadmete ning äri- ja kaubandustegevuse tekitatava müra piirväärtusena rakendatakse tööstusmüra sihtväärtust;

<sup>4</sup> ehitusmüra piirväärtusena rakendatakse kella 21.00–7.00 asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest;

<sup>5</sup> impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest. Impulssmüra põhjustavat tööd, näiteks lõhkamine, rammimine jne, võib teha tööpäeval 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. Eraldi küsimus on, kas ja kuidas seda jooksvalt mõõdetakse ja tagada suudetakse.

Müra kaasneb ka tee, st liiklussõlme, kasutamisega. Teeregistri andmete põhjal on tugimaantee nr 15 keskmine ööpäevane liiklussagedus (km 24,045-27,431) 7253 sõidukit ööpäevas. Vaida-Urge tee ööpäevane liiklussagedus on 2024. aasta andmete järgi lõigul km 25,237-26,971 2156 sõidukit. Muude teelõikude kohta info Teeregistrist puudub.

Proгноositav liiklussagedus T15 lõigule, aastal 2043, on 10 317 a/ööp, mis on umbes 30%-line kasv.

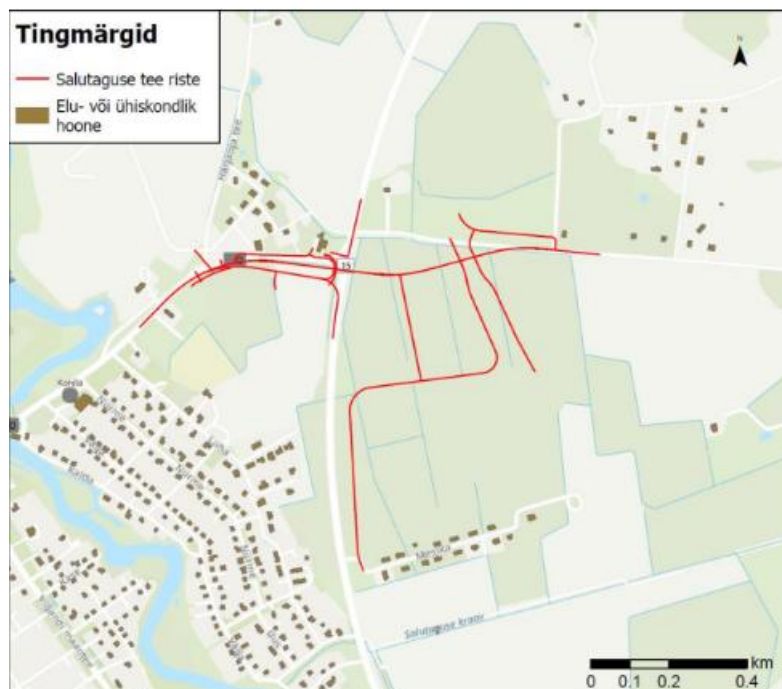
Kohila ala (projektide OR1215 JA OR1225) liiklusmüra hinnangu<sup>20</sup> müra modelleerimise tulemusena tuvastati maantee läheduses asuvad kinnistud, mille territooriumil või müratundliku hoone teepoolisel küljel on müra piirväärtused ületatud ning on tarvilik rakendada müra leevendusmeetmeid. Leevendusmeetmena nähakse ette müratõkkekraanid, arvutamisel on lähtutud perspektiivsest liikluslahendusest ja liiklussagedustest. Planeeritavad müratõkked on toodud tabelis 2.

Urgesauna ja Sõeru kinnistute kaitseks on planeeritud müratõkked LS1053 ja LS1054 (vt joonis 13). Urge tee äärde rajatakse müraseinad Rail Balticu viaduktist Mesilase teeni tee paremal küljel (seal on täna küll ainult Sõeru kinnistul olev elamu, kuid on kavandatud täiendavad elamud) ning Urge teest vasakule, Urgesauna kinnistu juurde.

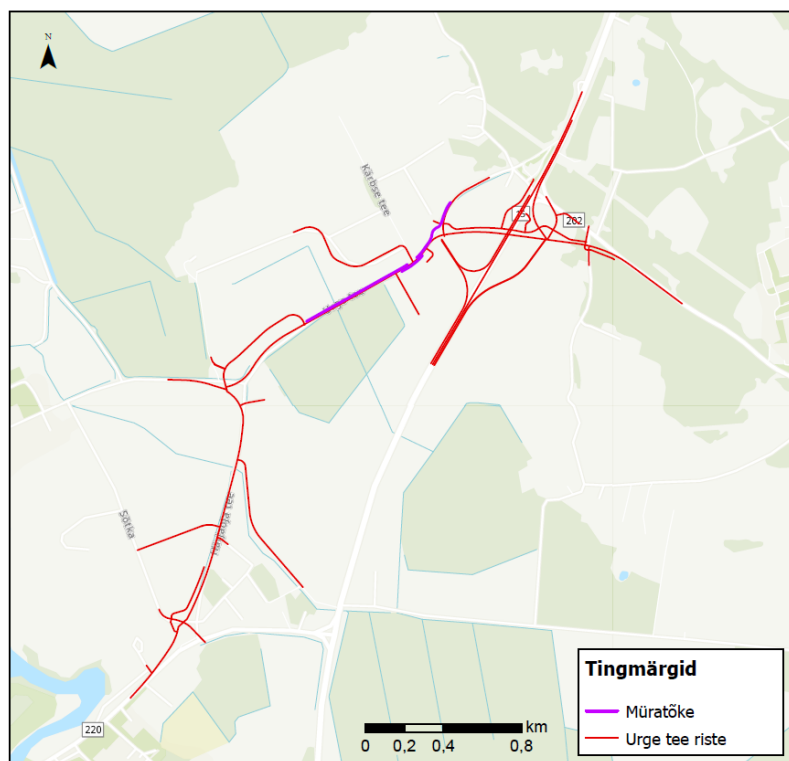
Salutaguse liiklussõlme alale pole müratõkkeid kavandatud (vt joonis 12).

---

<sup>20</sup> Põhiprojekt. DPS1 Kohila. Tugimaantee nr 15 kohila riste (OR1220). Liiklusmüra hinnang. Number: RBDTD-EE-DS1-DPS1\_IDO\_OR1220-ZZ\_0005\_RP\_NB-AK\_MD\_00001



**Joonis 10.** Elu- või ühiskondlikud hooned Saltaguse liiklussõlme piirkonnas, kuhu täiendavaid müratõkkeid planeeritud pole.

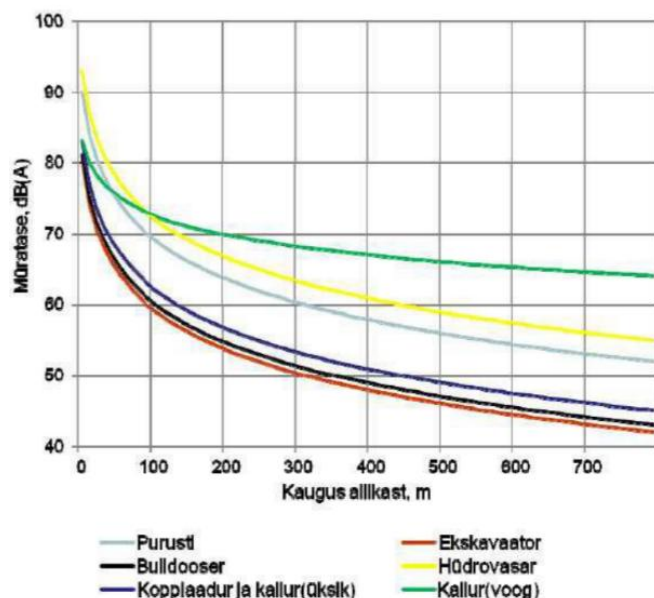


**Joonis 11.** Müratõkete paiknemine Urge liiklussõlmes (Urge ja Härjaoja teedel).

**Tabel 2.** Müratõkete põhiprojektijärgsed asukohad lähtuvalt põhitrassi KMH-st<sup>21</sup>.

Ekraani nr	Tee	Asukoht raudtee piketi järgi	Pikkus (m); kõrgus tee pinnast (m)	Paiknemine tee suhtes
LS1054	Urge tee	3+950	240; 2	vasak
LS1052	Urge tee	3+950	90; 2	sillal
LS1053	Urge tee	3+950	16; 2	parem
LS1056	Tallinn-Rapla-Türi	4+400	115; 2	sillal
LS1058	Tallinn-Rapla-Türi	4+400	258; 2	parem

Enamus kavandatava tegevusega kaasnevatest negatiivsetest mõjudest jäävad eeldatavalt projektiala piiridesse. Ehitustegevusega seotud müra on ajutine ja päevasel ajal paratamatu. Ehitusega seotud müratase võib hinnanguliselt ulatuda 80-90 dBA-ni.



**Joonis 12.** Müratasemed<sup>22</sup>

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

<sup>21</sup> 2022. Rail Balticu raudteetrassi lõigu “Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi” ehitusprojekti keskkonnamõju hindamine. (RBDTD-EE-DS1-ZZ\_SKP\_0000-00\_ZZZZ\_RP\_ENV-AA\_MD\_0000)

<sup>22</sup> Keskkonnaamet. 2018. Keskkonnamüra – juhend. Kättesaadav: [https://www.keskkonnaamet.ee/sites/default/files/juhend\\_mura\\_avalik.pdf](https://www.keskkonnaamet.ee/sites/default/files/juhend_mura_avalik.pdf)

Täpsemad müraandmed on leitavad raudteeprojekti käigus läbi viidud mürauuringutest.

Käesoleva dokumendi raames ei ole tehtud täiendavat analüüsi, kas mürauuringu andmed on asjakohased ka tänaste (piirkonna) arengute valguses ja ka korrektsed. Põhiprojekti dokumentatsioonis on mõningate müratõkete mõõdud erinevad (nt Kohila ala liiklusrüüa hinnangu seletuskirja<sup>23</sup> põhjal on müratõkke LS1056 pikkus 153 m ja LS1058 pikkus 230 m ehk need erinevad tabelis 2 toodud mõõtude osas).

### **Välisõhu kvaliteet**

Ehitamise käigus kasutatavate seadmete töötamine suurendab ajutiselt õhusaastet. Õhu saastatus on paratamatu, kuid ajutine ja arvestades tööde iseloomu väheoluline, kui kasutatav tehnika vastab määrusele “Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele”<sup>24</sup>. Välisõhu kvaliteet halveneb ka liikluskõormuse kasvades, kuid eeldatavalt ei saa selle mõju pidada käsitletava objektiga seotult oluliseks.

Tolmu tekkimise vähendamiseks tuleb vältida väga kuiva ilmaga tolmu tekitavaid tegevusi või kasutada niisutamist ning teede puhastamist. Vajadusel tuleb teede tolmutõrjel kasutada kloriide või muid alternatiivseid lahendusi. Projektiga kavandatud 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**

Teede ümberehitamise tulemusena muutuvad piirkonna maastikupilt ja vaated. Olulisemat visuaalset mõju avaldab kavandatud RB raudtee koos kõigi Kohila piirkonda rajatavate viaduktidega. Need visuaalsed muutused on vältimatud. Raudtee ja sellega seotud rajatiste rajamise mõjusid on hinnatud RB põhiprojekti KMH raames.

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

---

<sup>23</sup> RBDTD-EE-DS1-DPS1\_IDO\_OR1215-ZZ\_0004\_RP\_NB-AK\_MD\_00001

<sup>24</sup> Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele (RT I, 20.05.2020, 6)

#### 4. Hinnang keskkonnamõju olulisusele

Eeltoodud peatükkides on kirjeldatud keskkonnatingimusi ning hinnatud Kohila liiklussõlme ehitusprojekti elluviimisega kaasnevaid võimalikke keskkonnamõjusid. Alljärgnevalt on toodud lühikokkuvõte nendest aspektidest ning antud kokkuvõttev hinnang keskkonnamõju olulisusele.

Projektilal on tegemist peamiselt olemasolevate avalikus kasutuses olevate teedega. Liiklussõlme rajamisega muutub osaliselt piirnevate maaüksuste maakasutus, sest sõlme rajamiseks vajalik maa (kinnistuosad) võõrandatakse - *tegevus enamuses tänaseks ellu viidud*. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks projekteeritakse uued juurdepääsu- ja hooldusteed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Prognoositavalt kasvab tugimaante nr 15 kasutus projektilal 2043. aastaks umbes 30% võrra. Liiklussõlme rajamine on vajalik, et võimaldada ohutult liiklemine tugimaanteel nr 15, tagades rajatava Rail Baltica põhitrassi nõuded (nt eritasandilised ristumised) ning säilitades ühenduse kõigi mõjutatud teede ja asulate vahel.

Kohila liiklussõlme ehitusalal ettenähtud ehitustööd on piirkonna jaoks suuremahulised ning nõuavad suures koguses karjäärdest toodavat n-ö puhast materjali, mis hangitakse kaevandusloa saanud karjäärdest. Jäätmetest tekib ehitustööde käigus kõige enam väljakaevest pärit ehituseks mittesobimatut pinnast, millele tuleks leida sobiv koht töömaal või RB objektide rajamisel, kuid kui see pole võimalik, tuleks taaskasutada materjali näiteks karjäärde täiteks. Materjali optimaalsel kasutusel ning jäätmete korrektse käitlemise korral ei ole põhjust eeldada seotud aspektidele olulist negatiivset mõju.

Energiakasutuse ja valgustuslahendused (ehitus- ja kasutusaegselt) ei erine eeldatavalt teistest samalaadsetest tee-ehitusprojektidest ning seega pole tegemist oluliste negatiivsete mõjuaspektitega, kuid võivad siiski vajada tähelepanu ja võimalusel optimeerimist, et negatiivseid mõjusid ümbritsevale keskkonnale veelgi vähendada.

Projektila mõjuala ulatub tõenäoliselt väga väikeses osas üldplaneeringuga ettenähtud rohevõrgustiku alale, kuid mõju sellele pole oluline. Küll aga võib mõningat negatiivset mõju avalduda teedevõrgu kasutusele võtmine Kohila rohesilla eesmärgipärasele toimimisele.

Projektilal asuvatele tugimaante nr 15 äärsetele kinnistutele Urge külas oli varasemalt ettenähtud perspektiivsete väärtuslike põllumajandusmaade funktsioon, kuid valla uue

üldplaneeringuga on neid alasid lähtuvalt teemaa piiridest täpsustatud. Seega võib öelda, et oluline negatiivne mõju puudub.

Kaitstavaid loodusobjekte, sh kaitsealasid ja Natura 2000 võrgustiku alasid, millele võiks tegevus avaldada olulist negatiivset mõju, liiklussõlme alale ei jää.

Piirkonnas leiavad ehitustööde tõttu aset ka raie- ja raadamistööd, sh võsaraie, mille läbiviimine tuleb planeerida lindude pesitsusperioodivälisele aega. Lindude pesitsusrahu tõttu on raietegevus keelatud perioodil 15.04-15.07. Liiklussõlme jaoks vajalik raiemaht vähendab looduslike alade osakaalu kogu projektialal märgatavalt, kuid neid alasid ei käsitleta tänase keskkonnamõju hindamise põhimõtete järgi väärtuslikena.

Kohila liiklussõlme alal maaparandusvõrgu korrastamisel võib mõju pidada väheks ja lokaalseks, kui kraavide kaudu ärajuhitud vesi on kontrollitud ja vajadusel eelnevalt puhastatud.

Projektiala lähipiirkonnas pole kultuurimälestisi ega miljööväärtuslikke alasid, mida tegevus võiks negatiivselt mõjutada. Küll aga jääb tegevuse otsesesse mõjualasse pärandkultuuriobjekt Urgesauna rehielamu, mille olukorda ei tohi ehitustöödega rikkuda. Lisaks võib tegevuse mõjualasse jääda ka Urge koolimaja ase (317:KOO:003), mille säilitamise võimalus tuleb töövõtjal täiendavalt välja selgitada. Kui objekti säilitamine on võimalik, tuleb tagada meetmed (nt nõuetekohane märgistamine), et objekti vahetusläheduses tegevust ei toimuks.

Riigimaantee kasutamisega seotud liiklusrüü, vibratsioon ja õhusaaste on valdavalt juba olemasolevad mõjud, kuid liiklussõlme rajamine ja kasutusaegne mõju on kohalike elanike jaoks kindlasti märgatav häiring. Kinnistute kaitseks on müra modelleerimise tulemusel planeeritud müratõkked müratundlikele alade kaitseks, kus müra piirväärtused olid ületatud. Ehitusperioodil on teatud häiringud vältimatud, kuid neid on võimalik erinevate meetmetega leevendada.

Juhul, kui ehitustöödel kasutatakse mõnda olulist vibratsioonitaset põhjustavat ehitustehnoloogiat, tuleb tagada, et vibratsioonitase elamutes ei ületaks normidekohast taset. Selleks, et hinnata vibratsiooni tõttu tekkivaid võimalikke hoonete kahjustusi tuleb fikseerida hoonete seisukord enne vastavate ehitustööde algust, et hiljem (võimalike kaebuste korral) saaks tuvastada, kas tegevus on kahjustanud hoonet.

Kohila vallas toimuvate RB raudtee ja Kohila liiklussõlme ehitustöödega muutub sealne maastik püsivalt ja oluliselt. Need muutused on vältimatud. Neid mõjusid hinnati



üldistavalt RB Rapla maakonnaplaneeringu raames, millega määrati RB raudtee trassi koridori asukoht.

Projektilal on põhjavesi kaitsmata. Sellistele aladele ladustusplatside ja tehnika hoiuplatside rajamisel tuleb rakendada tõhusaid meetmeid põhjavee reostamise vältimiseks. Lähialadel paiknevatele puurkaevudele ehitustegevus eeldatavalt mõju ei avalda ning seega pole kaevude seire, tööde iseloomu arvestades, põhjendatud. Kui aga ehitustegevuse käigus puurkaevus veetaseme või -kvaliteedi muutused esinevad, on töövõtja kohustus leida sobiv lahendus negatiivse mõju leevendamiseks koostöös kaevuomanikega.

Kavandataval tegevusel ei ole piiriülest keskkonnamõju.

Käesoleva töö eesmärk ei ole kogu Kohila liiklussõlme alale rajatud ja planeeritavate viaduktide ja teede ning teiste seotud tegevuste (RB põhitrassi) mõjude hindamine, kuid töö koostanud ekspert toob välja, et kõigi nende tegevuste tõttu avaldub piirkonnale, sh sealsele looduskeskonnale, väga tugev ehitusaegne surve. Tegevus võib olla põhjendatud liiklusturvalisuse tagamiseks, kuid mitte otstarbekas looduskasutuse vaates. Sh hinnates mõjusid üksikute objektide kaupa nii väiksel maa-alal, kus küll väärtuslikke (looduskaitsealisi) objekte on vähe, kuid kus töid viiakse läbi samaaegselt, ei anna ülevaadet tegelikust keskkonnamõjust, mis kumulatiivselt nende tegevustega keskkonnale avaldub.

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

Käesoleva dokumendi koostamise hetkeks on piirkonnas alustatud, 2024. aasta kevadel, suuremahuliste ehitustöödega seoses Rail Baltica põhitrassi ja selle viaduktide, rajatiste jm seotud tegevustega. Tegevusega kaasnenud probleemide (nt teede määrdumine, kiiruseületused alevis, ajutise liikluskorralduse arusaadavus) ja kõrge avaliku huvi tõttu saab öelda, et kõigi objektide ehitustegevuse koosmõju piirkonnas on ja saab olema ka edaspidi suur ja oluline. Kuigi objektide jaotamine, mh mõjuhinnangute koostamise raames, on suurte objektide puhul otstarbekas, et tagada kõikide asjakohaste aspektide piisav käsitus, näitab tekkinud olukord, et koosmõjude hindamine pole olnud piisav ning kaasnenud mõjusid, veel enam piisavaid leevendusmeetmeid, pole varasemalt osatud prognoosida ja ette näha.

Arvestades töödeks ettenähtud ajagraafikut ning juba praegu tehtud tööde (sh ettevalmistavate tööde) mahtu, ei ole käesoleva dokumendi koostaja hinnangul enam otstarbekas koosmõju hindamiseks läbi viia keskkonnamõju hindamist koos kõigi teiste



aspektidega, mis enamikes dokumentides korduvad ja on liialt üldsõnalised. Lisaks on negatiivse mõju aspektide üks leevendusmeetmeid alati ka tegevuse võimalikult lühiajaline teostamine.

Küll aga on eelhindangu koostaja hinnangul põhjendatud põhjalikum käsitus, sh võimalike leevendusmeetmete leidmine ja selgem sõnastamine, kogu piirkonda mõjutavate ehitustegevuste koosmõju aspektide osas, mis puudutavad eelkõige inimeste heaolu, turvalisust, aga arvestavad ka tegevustega kaasnevaid majanduslikke aspekte. Näiteks:

- piisav ja õigeaegne kommunikatsioon;
- liikluskorralduse muudatuste planeerimine:
  - o ligipääsu tagamine erakinnistutele,
  - o muudatuste õigeaegne kajastamine navigeerimissüsteemides (nutitelefonirakendustes Google Maps, Waze);
  - o arusaadav, piisav ja regulaarselt puhastatav märgistus ajutise liikluskorralduse puhul,
  - o jalakäijate ja kergliikurite ohutus ja n-ö liiklemisloogika.
- tööde teostamise periood:
  - o Suure liikluskooormuse kasvuga seotud tegevuse planeerimine valgesse aega (olenevalt aastaegadest) ja/või väljapoole tipptunde;
  - o Müratekitavate tööde teadlik piiramine elamualade vahetusläheduses nädalavahetusel ja riigipühadel ning tööpäeviti vahemikus 20.00-7.00;
- teedehooldusega (määrumine, lumetõrje, teeaukude parandus):
  - o veoteede kaardistus ning kõigi vastutavate töövõtjate koostöö teehoolde tagamisel (sh karjäärihaldajate kaasamine);
  - o teede määrdumise vältimisega seotud võimalike lahenduste (ja nendega kaasnevate keskkonnamõjude) kaardistamine ning regulaarse ülevaate andmine, kas ja mida tehakse ning milliseid lahendusi planeeritakse kasutusele võtta, sh veoteede avalikustamine;
  - o kiiruspiirangud ja kiirust piiravad elemendid (kiiruskaamerad, n-ö lamav politseinik jm);
  - o kaebuste käsitus ja nendele reageerimine;

Muude keskkonnakaitseliste aspektide osas rakendab piirkonnas töid läbiviiv peatöövõtja Rail Baltica raudtee RB põhiprojekti KMH aruande raames väljatöötatud keskkonnameetmeid, mis on asjakohased rakendamiseks kogu Kohila liiklussõlme alal.

#### **4.2. Ehitusaegsed ebasoodsa mõju ennetamise ja vältimise meetmed**

Olulise keskkonnamõju vältimiseks tuleb Kohila liiklussõlme ehitamisel rakendada järgmisi tegevusi ning leevendusmeetmeid:

1. Selgitada välja pärandkultuuriobjekti Urge koolimaja ase täpne asukoht ning hinnata tegevuse mõju objektile. Võimalusel objekt säilitada ja vastavalt märgistada, kuid kui see siiski pole võimalik, tuleb olukord dokumenteerida ja edastada info pärandkultuuri registripidajale RMK-le.
2. Pärandkultuuriobjekti Urgesauna rehielamu olukorda ei tohi ehitustegevusega halvendada.
3. 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.
3. Üksikpuude raieks tiheasutusalal tuleb taotleda Kohila vallavalitsusest vastav luba.
4. Ehitustegevuse käigus arvestada olemasolevate eluhoonetega ning leida ehitusobjektide valgustuse ülesseadmisel optimaalsemad lahendused (asukoha, paigutuse, valgusvihi 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 kellaaegadest, 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. Kuna kogu liiklussõlme ehitusala jääb nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega alale, tuleb tankimiseks ette näha alad, eelistatud kõvakattega pinnasel, kus on tagatud absorbentmaterjal lekete ja reostuse kiireks piiramiseks ja likvideerimiseks. Tankimist kanistritest tuleks vältida, kuid kui see on vajalik, tohib seda teha vaid eelnimetatud aladel ja absorbentmatte kasutades.
8. Töömaalt ärajuhitav vesi võib vajada enne suublasse juhtimist puhastamist ning selleks tuleb ette näha piisavad veekaitsemeetmed (nt eelistada isevoolselt vee ärajuhtimist, rajada veevoolu aeglustamiseks killustikvallid, rajada setteosakeste kinnipüüdmiseks (kambrilised) settebasseinid, näha ette nõlvade erosiooni

takistamiseks sobilikud meetmed). Vee pumpamine otse veekogusse on keelatud.

9. Sademevee juhtimiseks maaparandussüsteemi on vajalik Põllumajandus- ja Toiduameti koostööst.
7. Ehitustegevuse läbiviimisel juhinduda muinsuskaitseseadusest, mille alusel tuleb tööd mistahes paigas peatada, kui avastatakse arheoloogiline kultuurikiht või maasse, veekogusse või selle põhjasettesse mattunud ajaloolised ehituskonstruktsioonid. Leiukoht tuleb säilitada muutmata kujul ning viivitamata teavitada Muinsuskaitseametit.
8. Kui ehitusalale jääb puid, mida on võimalik säilitada, tuleb seda teha ning rakendada nende kaitseks sobilikke meetmeid. Nendeks on mh ala piiramine, juurestiku kaitseks piisava maa-ala tagamine, tüvekaitse jms.
9. Tolmu tekkimise vähendamiseks tuleb vältida väga kuiva ilmaga tolmu tekitavaid tegevusi või kasutada niisutamist ning teede puhastamist. Vajadusel tuleb teede tolmutõrjel kasutada kloriide või muid alternatiivseid lahendusi.
10. 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.
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.
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.
16. Taaskasutuseks mittesobivad ehitusel tekkivad jäätmed tuleb käidelda vastavalt kehtivale korrale. Ehituse käigus tekkinud jäätmed tuleb üle anda jäätmekäitlusettevõttele, kellel on tegevuseks vastava 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. Ehitusaegse energiakasutuse vähendamiseks on soovitatav kasutada uusimat tehnikat ning vältida masinate pikaajast tühikäigul töötamist. Samuti tuleks vähendada täiendavat valgustust vajavate objektide hulka ning vajadusel planeerida ehitusaegne valgustus optimaalselt, kasutada mh LED-valgusteid.
19. Ehitusaegselt võib aga olla vajalik, vastavalt planeeritud tööde mahule ja piirkonnale, täiendava valgustuse planeerimine teede ületamiseks mõeldud

(ajutistesse) kohtadesse eelkõige sügis-talviseks perioodiks. Seda näiteks juhul kui avalike teede kaudu veetav materjalide maht on suur või kui ümberkorraldused liikluses tingivad jalakäijate ja kergliikurite tee ületamise ajutite ülepääsude kaudu.

20. Kohila vallas toimuvate suuremahuliste tööde tõttu tuleks kogu piirkonda käsitleda terviklikult ja seeläbi hinnata kogu piirkonna ehitustegevuste koosmõjust tekkivate probleemide võimalikke ja mõistlikke leevendusmeetmeid koostöös kõigi vastutavate osapoolte ja kasusaajatega. Eelkõige puudutab see aspekte, mis on seotud inimeste heaolu ja (liiklus)turvalisusega. See ennetaks ka võimalikke avariihohtlikke olukordi.
21. Asjakohane on rakendada ka kõiki teisi üldmeetmeid, mis on RB põhitrassi KMH käigus piirkonna keskkonna- ja loodusväärtuste kaitseks välja töötatud ning mida rakendatakse põhitrassi ehitustöödel läbi ehitusobjekti keskkonnakorralduskava.

## 5. Kokkuvõte ja järeldused

Keskkonnamõju eelhindamise seisukohalt on kõige olulisem välja tuua järgmist:

1. Käsitletav Kohila liiklussõlme ala jääb Rapla maakonda Kohila valda Urge, Salutaguse ja Loone külade ning Kohila alevi piiridesse ning selle ümberprojekteerimise eesmärk on olnud Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, Rapla maakonnaplaneering 2030+ ning Kohila valla üldplaneeringu täpsustamine Kohila liiklussõlme asukohas.
2. Enamus kavandatava tegevusega kaasnevatest negatiivsetest mõjudest on seotud ehitustegevusega ja jäävad projektiala piiridesse.
3. Ehitusaegselt on maakasutuse muutuste mõju lühiajaline ning eesmärgipärane, kuid kasutusaegselt pikaajaline ning kõigi Kohila alevi lähipiirkonda rajatavate viaduktide ja rajatiste kumulatiivne mõju maakasutusele, võib olla oluline.
4. Teedevõrgu ümberehitamine ei piira maaüksustele ligipääsu, kuid muudab seda oluliselt. Tegevusest on mõjutatud ka tugimaantee T15 ja kõrvalmaanteed igapäevased kasutajad, kes liiguvad läbi Kohila Rapla ja Kernu suunal.
5. Teede ümberehitamise tulemusena muutuvad piirkonna maastikupilt ja vaated. Olulisemat visuaalset mõju avaldab kavandatav RB raudtee koos kõigi Kohila piirkonda rajatavate viaduktidega. Need visuaalsed muutused on vältimatud.
6. Kavandatava RB raudtee ehitamisega ning sellega seotud Kohila liiklussõlme ehitustöödega suureneb ehitusaegne liikluskoormus piirkonnas märgatavalt, peamiselt ehitustranspordi tõttu, ning ehitusaegselt avaldab tegevus kindlasti ebamugavust kõigile piirkonnas liiklejatele. Tegemist on aga ajutise häiringuga ning ei too eeldatavalt kaasa selliseid mõjusid, mis põhjustaksid negatiivseid muutusi asustuses.
7. Projektialal ja lähipiirkonnas ei ole teadaolevalt looduskaitselikelt väärtuslikke metsaalasid, mis jääksid ehitusala otsesesse mõjualasse ega ka kõrgendatud avaliku huviga (KAH) alasid, kuid raadamistööde maht piirkonnas, seoses käimasolevate ehitustöödega, vähendab looduslike alade osakaalu kogu projektialal märgatavalt.
8. Kohila liiklussõlm ei mõjuta oluliselt rohevõrgustiku alasid, kuid mõjutab tõenäoliselt kasutusaegselt, mõningal määral, negatiivselt Kohila rohesilla eesmärgipärast toimimist.
9. Ehitustegevuse ajal tuleb vältida loomade ja lindude tahtlikku häirimist, eriti pesitsemise ja poegade üleskasvatamise ajal – vt LKS § 55 lg 6 ja lg 6<sup>1</sup> p 1 ja 2. See tähendab, et raietöödel, aga soovituslikult ka teiste mürarikaste tööde teostamisel, tuleb järgida lindude pesitsusrahu ajalist piirangut ehk vältida mürarikkaid ehitustöid, sh võsaraiet, 15. aprillist 15. juulini.

10. Põhiprojektiga teostatud uuringute taustal ei ole põhjust arvata, et tegevus võiks põhjustada lähialadele jäävate puurkaevude põhjaveetaseme või – kvaliteedi muutusi, mistõttu Kohila liiklussõlme ehitustööde ajal pole täiendava veeseire kavandamine põhjendatud.
11. Ehitustegevuse mõjualale jääb kaks pärandkultuuriobjekti, mille kahjustamise vältimiseks tuleb vajadusel rakendada täiendavaid kaitsemeetmeid.
12. Projektialal ja selle vahetus läheduses ei ole maardlaid, väärtuslikke maastikke, kultuurimälestisi ja miljööväärtuslikke alasid, mida kavandatav tegevus võiks mõjutada.
13. Ehitustegevusega seotud müra on ajutine ja päevasel ajal paratamatu. Ehitusega seotud müratase võib hinnanguliselt ulatuda 80-90 dBA-ni. Kasutusajaks on planeeritud piirkonda müratõkkeseinad.
14. Projektialal on põhjavesi kaitsmata. Põhja- ja pinnavee kaitseks tuleb rakendada ebasoodsat mõju ennetavaid meetmeid.
15. Kogu Kohila liiklussõlm 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.
16. Tööde lõppemisel piirkonnas, sh teistel RB põhitrassi ehitusega seotud objektidel, tuleks hinnata võimalust taimeistiku taastamiseks, sh kohalikest liikidest kõrghaljastuse taasistutamist, et vähendada täiendavalt mürareostust ning rikastada tehismaastikel paiknevaid elu- ja toitumispaiku erinevatele liigirühmadele.

### **Kokkuvõtteks**

Kui Kohila liiklussõlme elluviimisel järgitakse üldiseid keskkonnanõudeid, sh käesolevas töö esitatud meetmeid ja soovitusi inimeste heaolu tagamiseks, ning Töövõtja enda ehitusobjekti keskkonnakava raames välja töötatud meetmeid, on võimalik tegevusega kaasnevat mõju vähendada määral, mille põhjal võib eeldada, et kaasnev negatiivne mõju avaldub peamiselt ehitusetapil.

Kuigi RB ehitusega otseselt ja kaudselt seotud ehitustegevus toimub üheaegselt ja intensiivselt üsna väikesel maa-alal ning on väga ressursimahukas, sh põhjustab ehitusaegselt tõenäoliselt sagedasi häiringuid (nt pori, tolmu jm osas), on tegevus lühiajaline.

Eeltoodu põhjal on eelhinnangu koostaja seisukohal, et vajadust algetada KMH menetlust pole. Oluline mõju avaldub ehitusperioodil eelkõige kumulatiivselt kõigi teiste piirkonnas tehtavate ehitustöödega, kuid kuna need tegevused on juba käimas ning

vastavalt tööde edenemisele on osad tegevused juba ka lõppenud või lähikuudel lõppemas, pole tegevuste kumulatiivne mõju hindamine, KMH-ga ettenähtud mahus, praeguses etapis enam otstarbekas. Küll aga oleks vajalik mõningate aspektide osas selgem osapooltevaheliste kohustuste jaotamine ning kindlate tegevuste-leevendusmeetmete ettenägemine.

Käesolev dokument on otsustajatele töövahendiks lõplike seisukohtade kujundamisel. Enne KMH algatamise vajalikkuse või mittevajalikkuse üle otsustamist tuleb vastava otsuse eelnõu ja eelhinnangu osas seisukohta küsida asjaomastelt asutustelt.