



# **RIIGITEE 15 TALLINN-RAPLA-TÜRI DPS1 Kohila Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217) RAJAMINE**

Keskkonnamõju eelhinnang

Transpordiamet 2025

# 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	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	14
2.4.3. Detailplaneeringud Urge liiklussõlme piirkonnas	15
2.4.4. Arengudokumendid	16
2.5. Ressursside kasutamine	16
2.6. Energiakasutus	17
2.7. Valgustus	17
2.8. Tekkivad jäätmed ja nende käitlemine	18
2.9. Tegevusega kaasnevate avariiolekordade esinemise võimalikkus	18
2.10. Tegevuse seisukohast asjakohaste suurõnnetuste või katastroofide oht, piiriülesed mõjud	19
3. Kavandatava tegevuse asukoht ja mõjutatav keskkond	20
3.1. Olemasolev ja planeeritav maakasutus ning seal toimuvad või planeeritavad tegevused	20
3.2. Alal esinevad maavarad, nende kättesaadavus, kvaliteet ja taastumisvõime	20
3.3. Mõjutatav keskkond ja selle vastupanuvõime	21
3.4. Natura 2000 võrgustiku alad	21
3.5. Kaitstavad loodusobjektid	21
3.6. Põhjavesi ja pinnavesi	22
3.7. Märgalad ja üleujutusohuga alad	24
3.8. Pinnavormid ja pinnas	24
3.9. Metsad ja kõrghaljastus	25
3.10. Roheline võrgustik	26
3.11. Kultuurimälestised, miljöo- ja arheoloogilise väärtusega alad	26
3.12. Väärtuslikud maastikud	27
3.13. Väärtuslik põllumajandusmaa	27

3.14.	Asustus	27
3.15.	Mõju inimese tervisele ja heaolule ning elanikkonnale – müra, vibratsioon, vee- ja õhu kvaliteet	28
4.	Hinnang keskkonnamõju olulisusele	35
4.1.	Kavandatava tegevuse koosmõju muude asjakohaste toimivate või mõjualas planeeritavate tegevustega	36
4.2.	Ebasoodsa mõju ennetamise ja vältimise meetmed	37
5.	Kokkuvõte ja järeldused	40

## SISSEJUHATUS

Käesoleva eelhindangu eesmärgiks on teabe andmine otsustajale ehitusloa menetluses tugimaantee 15 km 26,2 paikneva Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217), rajamisega kaasneva võimaliku keskkonnamõju kohta. Liiklussõlm ja viadukt rajatakse seoses kavandatava Rail Balticu (edaspidi *RB*) raudtee ehitusega. Urge liiklussõlm asub Rapla maakonnas Kohila vallas Urge külas ning hõlmab joonisel 2 märgitud ala (sh teid, rampe ja Urge viadukti (BR1217)).

Käesoleva eelhindangu aluseks on põhiprojekti dokumentatsioon „Põhiprojekt. DPS1 Kohila. Urge tee (OR1215)”<sup>1</sup> dokumendid, sh „Põhiprojekt. DPS1 Kohila. Tee viadukt BR1217“, mis on koostatud projekti „Projekteerimis- ja projekteerimisjärelvalve teenus uue trassi ehituseks lõigus Pärnust Raplani” raames. Käsitleva piirkonna ehitus- ja kasutusaegseid keskkonnamõjusid on *RB* keskkonnamõjude hindamise (KMH)<sup>2</sup> raames küll osaliselt hinnatud, kuid viidatud KMH ei käsitle Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217), rajamisega seotud keskkonnamõjusid, kuna liiklussõlmega hõlmatud teed ja rajatised ei ristu *RB* põhitrassiga.

Eelhindangus 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 eelhindang on otsustajale aluseks KMH algatamise või algatamata jätmise üle otsustamisel.

---

<sup>1</sup> RBDTD-EE-DS1-DPS1\_IDO\_OR1215-ZZ\_0004\_RP\_RTI-TL\_MD\_00001

<sup>2</sup><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)<sup>3</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>4</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 eelhinnangu 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 kaitist 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, pöördeladade, 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 määruses nimetatata tegevuse puhul, mis võib kaasa tuua olulise keskkonnamõju (§ 16 punkt 1) ning määruses nimetatud tegevuse või kaitise muutmisel või ehitise laiendamisel, kui tegevuse või kaitise muutmise või ehitise laiendamine vastab määruses sätestatudle (§ 16 punkt 2).

---

<sup>3</sup> Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (RT I 2005, 15, 87)

<sup>4</sup> Tegevusvaldkondade, mille korral tuleb anda keskkonnamõju hindamise vajalikkuse eelhindang, täpsustatud loetelu (RT I, 08.05.2012, 11)

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

---

<sup>5</sup> 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

Urge liiklussõlme eesmärk on tagada turvaline ja sujuv liikumine ning ühendus Urge tee ja kõrvalmaantee Vaida-Urge tee vahel tugimaantee nr 15 alt. Eesmärgi saavutamiseks on liiklussõlme keskseks rajatiseks eritasandiline Urge viadukt (BR1217). Liiklussõlme koosseisu kuuluvad peale- ja mahasõidurambid. Liiklussõlm on romb-silmus tüüpi, koos jaotusringidega kõrvalteel (Urge teel). Jaotusringi raadiuseks on 15,0 m, sõidutee laius 7,0 m sh 1,50 m täringukiviga kitsendus. Ringristmikud asuvad Urge tee PK 4+02 ja PK 6+85. Rampide raadiused on vahemikus 50-200 m, kõige väiksem on rambi 1 plaanikõvera raadius, mis on 50 m.

Tegevus pole küll otseselt seotud Rail Baltic raudtee ehitusega, kuna liiklussõlm ei ristut põhitrassiga, kuid liiklussõlme ümberprojekteerimine ja lahenduse realiseerimine on turvalise ja sujuva liikluse tagamiseks ettenähtud ja vajalik teostada RB põhitrassi tõttu ja selle ehitusega samaaegselt.

Liiklussõlme rambiristmikud on kavandatud üherajaliste ringristmikena, kuna eeldatavad tippunni liiklussagedused prognoos aastal on ca 1000 a/h, siis rambiristmike läbilaskvus on tagatud, sest üherajalise ringi läbilaskvus on ca 2000 a/h.

Projekteeritav riste asub Rapla maakonnas Kohila vallas Urge külas (vt Joonis 1 ja Joonis 2).



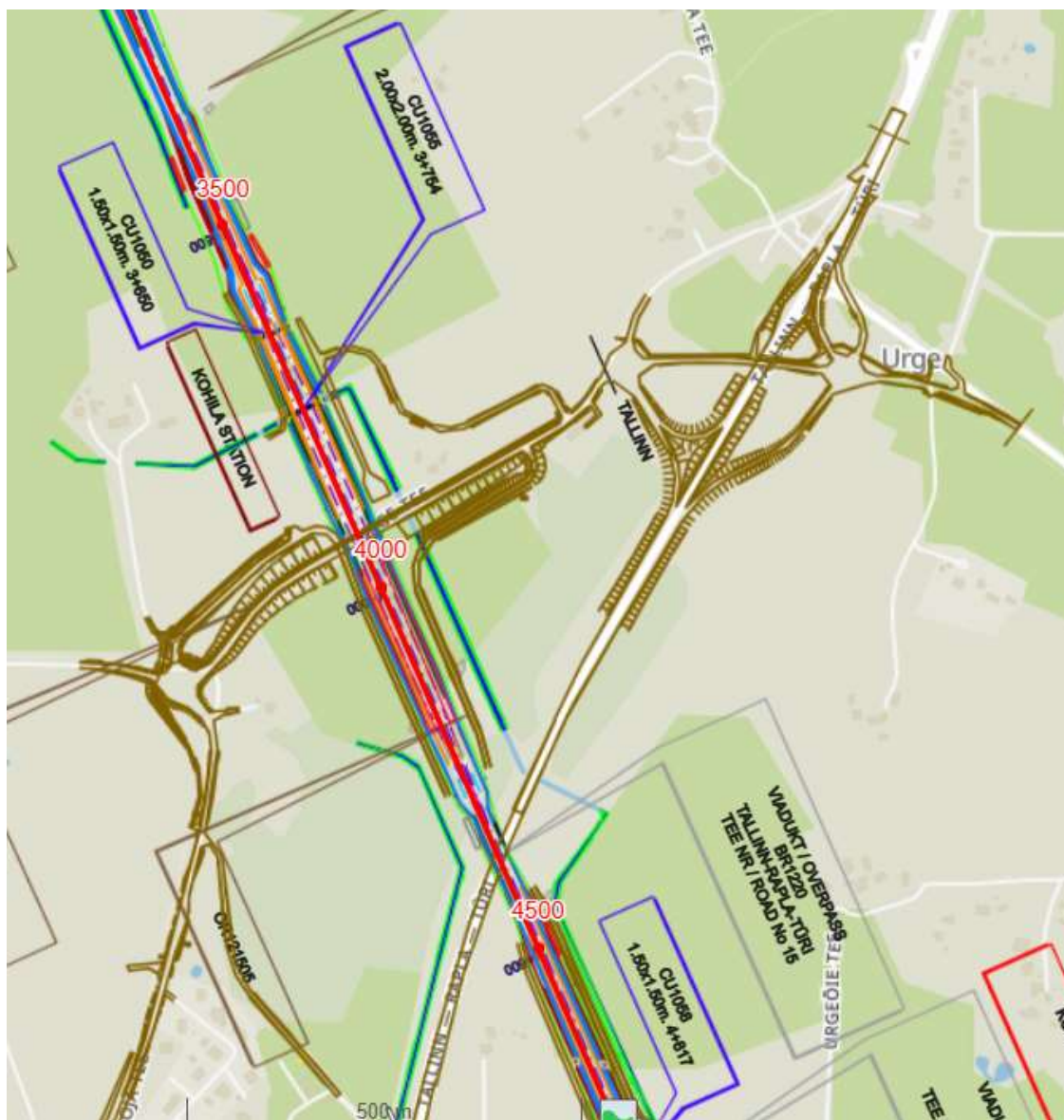
Joonis 1. Projekteeritava teelõigu asukoht Maa-ameti kaardil. (Maa-amet, 2023)

Planeeritava tegevuse tõttu muutub Kohila piirkonna teedevõrk ja juurdepääs Kohila alevikule, Tallinna poolt tulles, saab tulevikus toimuma Urge tee kaudu. Seetõttu saab ehitustegevuse järgselt ja tee kasutusele võtmise järel Urge teest riigimaantee.

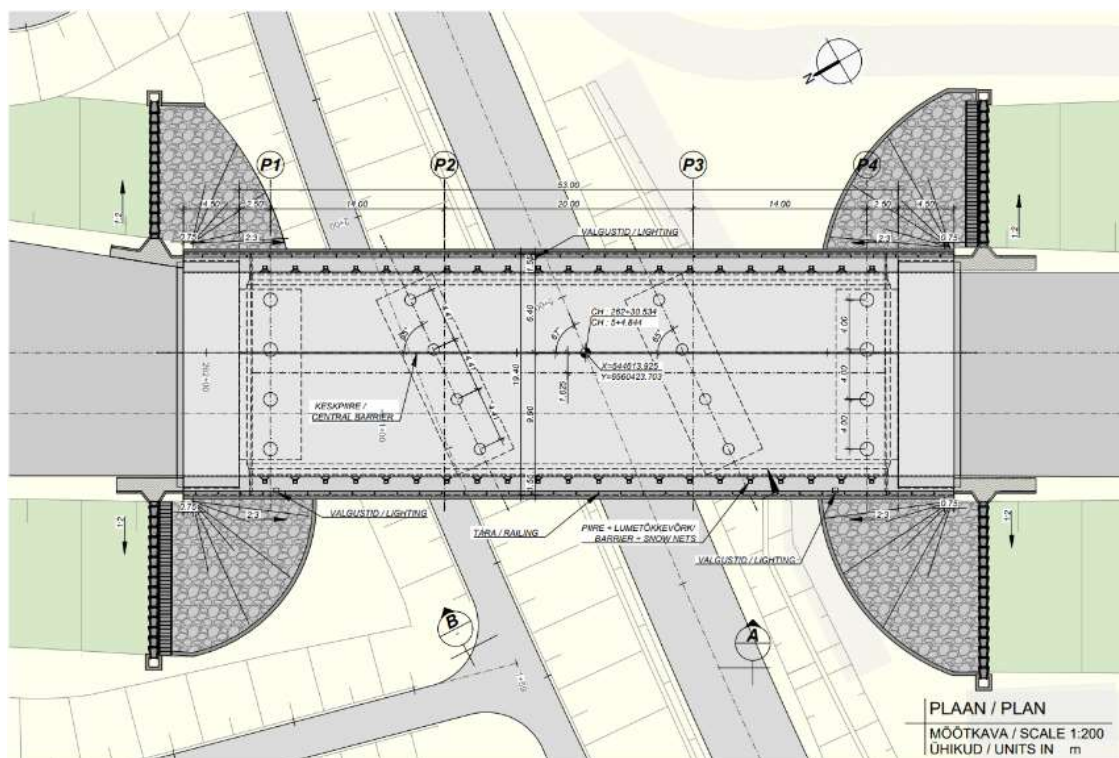


**Joonis 2.** Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217), planeeritav asukoht ja sellega seotud maa-ala. Urge liiklussõlme ehitustöödega hõlmatud ala on märgitud punasel taustal.





Joonis 3. Urge liiklussõlme, sh Urge tee viadukti (BR1217), paiknemine Rail Baltic põhitrassi suhtes.



**Joonis 4.** Projekteeritava viadukti BR1217 pealtvaade.

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 m<sup>6</sup>.

RB Rapla maakonnaplaneeringu<sup>5</sup> 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. Seetõttu on kavandatud ka Urge liiklussõlm.

## 2.2. Olemasoleva olukorra kirjeldus

Tugimaantee nr 15 (OR1220) ja Urge tee (OR1215) ristuvad maantee nr 15 PK 262+29.

<sup>6</sup> 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> .

Kavandatav Urge liiklussõlm jääb suures osas olemasolevate teede mõjualasse, kuid jääb osaliselt ka põllu- ja metsamaadele ning liiklussõlm piirneb ka elamumaade ja ärimaadega. Olemasolevatest teedest on tegevusest otseselt mõjutatud kohalik Urge tee (3170011), Vaida-Urge tee kõrvalmaantee (11202) ning Tallinn-Rapla-Türi tee tugimaantee (15). Nimetatud teed tagavad ühenduse käsitletaval ala Kohila alevi, Prillimäe aleviku ning Urge küla vahel.

Seoses Rail Baltic põhitrassi ehitustöödega on piirkond juba praegu väga tugeva ehitussurve all ning Urge liiklussõlmega hõlmatud maa-alal on käesoleva dokumendi koostamise hetkeks teostatud osaliselt raadamistööd (metsateatiste alusel) ning osaliselt on teostatud ka erinevat tüüpi pinnasetöid, mh rajatud kõvakattega ajutine juurdepääsutee (vt joonis 5). Lisaks on käimas kogu Kohila piirkonna RB põhitrassi põhiprojektiga ettenähtud ehitusala hõlmavad maaparandussüsteemi hooldustööd.



*Joonis 5. Rajatud ajutine tee tugimaantee nr 15 sulgemise võimaldamiseks. Punase joonega tähistatud RB raudtee.*

### **2.3. Kavandatava tegevuse lühikirjeldus**

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 Baltic Kohila jaam ja Kohila alevi Tööstuse tänav.

Liiklussõlm paikneb looduslikus reljeefi muutuse kohas (tugimaantee tõuseb Circle-K tankla suunas) ja reljeefi on ära kasutatud nii palju kui võimalik.

Liiklussõlme idapoolse ringristmiku projekteerimisel on arvestatud Raua kinnistul (31701:001:2271) suurema privaatsuse säilitamisega, seetõttu on ringristmikku nihutatud tugimaanteele lähemale ja samuti ka põhja poole. Lisaks oli vajalik tagada ringristmikult ühendus ka Kummirehvi töökoja kinnistutele (31701:002:0023), kuna Loode tee elanikud ei soovinud juurdepääsu elamute poolelt Loode tee kaudu, ka kummitöökoda ise soovis tänase juurdepääsu säilimist.

Liiklussõlme läänepoolse ringristmiku projekteerimisel on arvestatud nii olemasoleva tanklaga kui ka sellega, et vältida ärälõikeid Säase tänav 2-6 elamumaa kinnistutest ja vähendada ärälõiget detailplaneeringuga Äri kinnistust, millele peale ja mahasõiduks rajatakse kaks rampi, mis tagab sujuva liikluse erinevates suundades, koos kergliiklusteedega.

Liiklusuuring kõigi Rail Balticu Pärnu-Rapla lõigu riigimaanteed ristete kohta on koostatud 2020. aasta veebruaris. Selle kohaselt on aastaks 2043 prognoositud liiklussagedus Urge liiklussõlmes 10 317 autot ööpäevas.

Planeeritava tegevuse tõttu muutub Kohila piirkonna teedevõrk ja juurdepääs Kohila alevikule, Tallinna poolt tulles, saab tulevikus toimuma Urge tee kaudu. Seetõttu saab ehitustegevuse järgselt ja tee kasutusele võtmise järel Urge teest riigimaantee.

Ehitustegevuse jaoks T15 maanteel suletakse maantee ajutiselt, kuid tagatakse liikluse jätkumine ajutise tee kaudu (joonis 5).

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

Töövõtja peab koostama ehitusaegse liikluskorralduse skeemi ning koostööks selle Transpordiameti ja Kohila Vallavalitsusega. Kuna projektlahendusega jääb projekteeritav Urge viadukt (BR1217) olemasolevale maanteele, tuleb ehitamise ajaks rajada ajutised ümbersõiduteed. 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. Osaliselt on vajalikud maatükid juba ka võõrandatud.

Tööde teostamiseks väljaspool lii klussõlme 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.

Raudtee on kavandatud reisirongidele projektkiirusega kuni 249 km/h. Kaubarongide projektkiirus on kuni 120 km/h. Reisirongi 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 liiklussõlm 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.



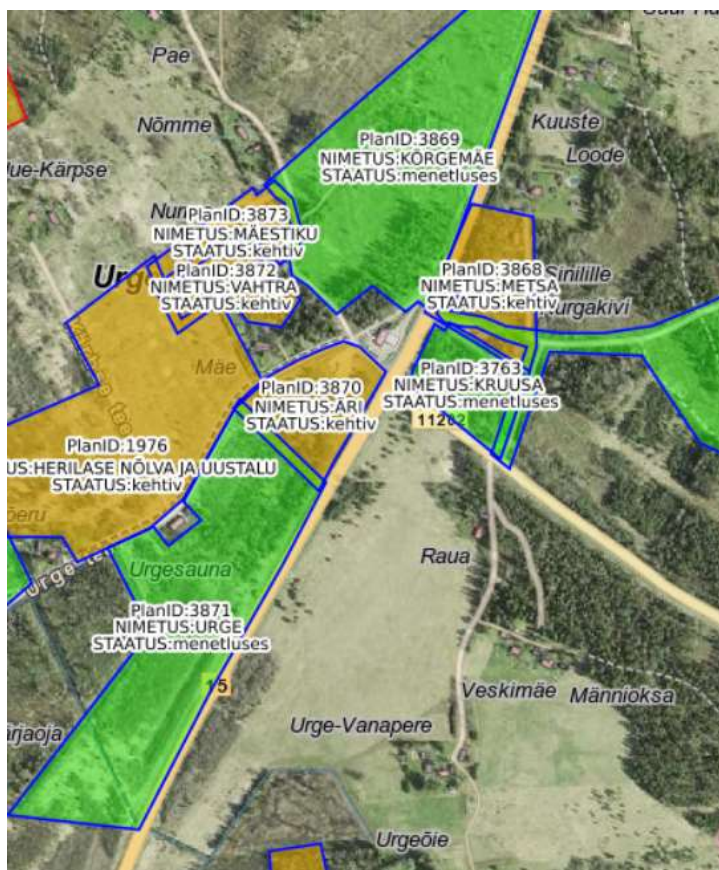
*Joonis 6. Väljavõte Kohila valla koostatavast üldplaneeringu maakasutuse jooniselt. Ehitusalal märgitud sini-roheline katkendjoon tähistab perspektiivset kergliiklusteed.*

### **2.4.3. Detailplaneeringud Urge liiklussõlme piirkonnas**

Urge liiklussõlme 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 Urge liiklussõlme vahetusläheduses:

- *Kõrgemäe kinnistu DP* - uute elumaaade ja piirkonda teenidavate maade moodustamine ja ehitusõiguse määramine. Menetluses;
- *Metsa kinnistu*. Maaüksuse planeerimine, krundijaotuse lahendamine, ehitusõiguse määramine, heakorrastuse ja haljastuse lahendamine, keskkonnakaitse abinõude kavandamine, juurdepääsude ja tehnovarustuse lahendamine. Kehtiv;
- *Kruusa kinnistu DP 003/09* kaubandus- ja laohoone ehitamiseks. Menetluses;
- *Urge kinnistu DP 014/5* - äri-tootmismaade moodustamiseks. Menetluses;
- *Äri kinnistu DP* - kinnistule ärimaa sihtotstarbe ja ehitusõiguse määramine. Kehtiv.
- *Herilase, Nõlva ja Uustalu kinnistute DP* - Maa-ala kruntideks jaotamine, ehitusõiguse määramine, krundipiiride täpsustamine, heakorrastuse ja haljastuse määramine, tehnovõrkude lahendamise. Kehtiv;



*Joonis 7. Kohila valla detailplaneeringuid kajastav kaart Urge tee viadukti lähialal. (Maa-amet, november 2024)*

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. 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.

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, sõltub eelkõige majanduslikest kaalutlustest. Lisaks aga ka sobiva materjali reaalsest olemasolust piirkonnas. Võimalusel taaskasutatakse objektile tekkinud materjale sama objekti piires.

Karjäärیده tegevuse keskkonnamõju on hinnatud enne karjäärیده kasutusele võtmist ning töövõtjal tuleb tagada, et materjali hangitakse karjäärیده, millel on kehtiv kaevandamisluba.

Pärast liiklussõlme valmimist on vajalik teede ja rajatiste hooldamine. Hooldustöödega tuleb tagada tee seisunditaseme vastavus antud tüüpi tee suhtes kehtestatud seisunditaseme nõuetele<sup>7</sup>.

## **2.6. Energiakasutus**

Ehitusaegselt kasutatavad energiat (kütust) ehitusmasinad, hiljem kulub kütust masinatele, mis tegelevad tee hooldustöödega. Nimetatud tegevused ei erine tavapärasest ehitusaegsest energiakasutusest. Töökäsitatavad 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 pikaegset tühikäigul töötamist. Samuti tuleks vähendada täiendavat valgustust vajavate objektide hulka ning vajadusel planeerida ehitusaegne valgustus optimaalselt, kasutada mh LED-valgusteid.

Kasutusagsest 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.

---

<sup>7</sup> Avalikult kasutatava tee seisundinõuded on määratud majandus- ja taristuministri 14.07.2015 määrusega nr 92 (RT I, 02.11.2018, 3).

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. Lähialamutes 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. Tekkivad jäätmed ja nende käitlemine**

Projekti elluviimisel tekib erinevaid ehitusjäätmeid. Mahult suurimaks ehitustegevuse jäätteks on haljastus- ja ehitustöödeks sobimatu kasvupinnas. Lisaks aga tuleb tööde käigus ümber ehitada 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.

Liiklussõlme ehitusel üle jääva pinnase maht, lähtuvalt põhiprojektist, on ca 32 000 m<sup>3</sup>. Orgaanikat sisaldavat ning muldkehasse mittesobivat 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.

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

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

Kavandatava tegevuse eesmärk on tagada sujuv ja turvaline ligipääs Kohila alevile, arvestades Rail Balticu planeeritavat raudteekoridori paiknemist, sh tagades ligipääs Kohila jaamale. Teede ristumise eritasandiliseks viimine peaks võimalikke ohu- ja avariilukordade esinemist vähendama.

Võimalikke avariolukordade riske ehitusperioodil saab vähendada korrektsete töömeetoditega (sh korrektne tähistus, töökorras masinad jne), milleks töövõtja on mh välja töötanud kvaliteedijuhtimissüsteemi osana kvaliteedijuhtimiskava ning hinnanud tööga kaasnevaid riske.

#### **2.10. 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.

Eritasandiline lahendus välistab sõidukite ja rongide kokkupõrked ning võimalikud suurõnnetused, seega väheneb viaduktide rajamisega risk võimalike suurõnnetuste tekkeks.

### **3. Kavandatava tegevuse asukoht ja mõjutatav keskkond**

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

Urge liiklussõlm, sh Urge viadukt (BB1217), on planeeritud maa-aladele, kus paiknevad (omandatud maade puhul paiknesid) majandatud metsad, rohumaad ja üksikud äri- ja elamumaad. Projekteeritava liiklussõlmega seotud teed (nimekiri OR1215 põhiprojekti dokumentatsioonis) asuvad transpordimaal ning külgnevad maatulundusmaade ja elamumaadega.

Ehitus toimub peamiselt olemasoleva teemaa piires. Osaliselt on rajatised (tee, mulle, kraavid, hooldusteel jms) projekteeritud maatulundusmaale. Liiklussõlme rajamisega muutub osaliselt piirnevate maauksuste maakasutus, sest liiklussõlme rajamiseks vajalik maa (kinnistuosad) võõrandatakse ning selles osas muudetakse maatulundusmaa transpordimaaks. Projekteeritud lahendus on vajalik, et võimaldada ohutut liiklemist Vaida-Urge tee ning Urge tee vahel, mis ühendatakse omavahel viadukti BR1217 abil tugimaantee nr 15 alt (st kõrvalteede ühendus saab toimuma tugimaantee alt).

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 hooldusteel, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga.

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

Ehituse ajal tagatakse jalakäijate ja liiklusvahendite pidev juurdepääs teeäärsetele maavaldustele. Ehitusaegne liikluskorralduse skeem koostõelatakse Transpordiameti ja kohaliku omavalitsusega. Ehitusaegselt on maakasutuse muutuste mõju lühiajaline ning eesmärgipärane, kuid pikaajaline, kõigi Kohila alevi lähipiirkonda rajatavate viaduktide ja rajatiste kumulatiivne mõju, 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 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.

Urge liiklussõlm, sh Urge viadukt (BR1217), jääb suures osas maa-alale, mida juba praegu mõjutab igapäevaselt tihe liiklus ning osaliselt ka käimasolevad Rail Baltica ehitustööd. Tee ja rajatiste ehitusaegseid mõjusid kohalikele elanikele (eelkõige müra), pinnasele, pinna- ja põhjaveele (reostusohu) on võimalik vältida või minimeerida järgides meetmeid ebasoodsa mõju ära hoidmiseks.

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.

Urge liiklussõlme projektiala jääb osaliselt Kohila-Keskuse2 maaparandussüsteemi alale, kuid eesvoole ehitusalale ei jää. Viadukti ehitustegevuse 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. Urge liiklussõlmele lähim Natura 2000 ala on Nabala-Tuhala loodusala (KLO1000634), mis asub ehitusalast enam kui 1 km kaugusel. Seega ei avalda liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217), ehitus negatiivset mõju ühelegi Natura 2000 võrgustiku alale.

### **3.5. Kaitstavad loodusobjektid**

Eesti looduse infosüsteemi<sup>8</sup> andmetel ei asu projektialal kaitstavaid alasid ega kaitsealuste liikide elupaiku/kasvukohti.

Liiklussõlmest kirdesse jääb Nabala karstiala (1479945809).

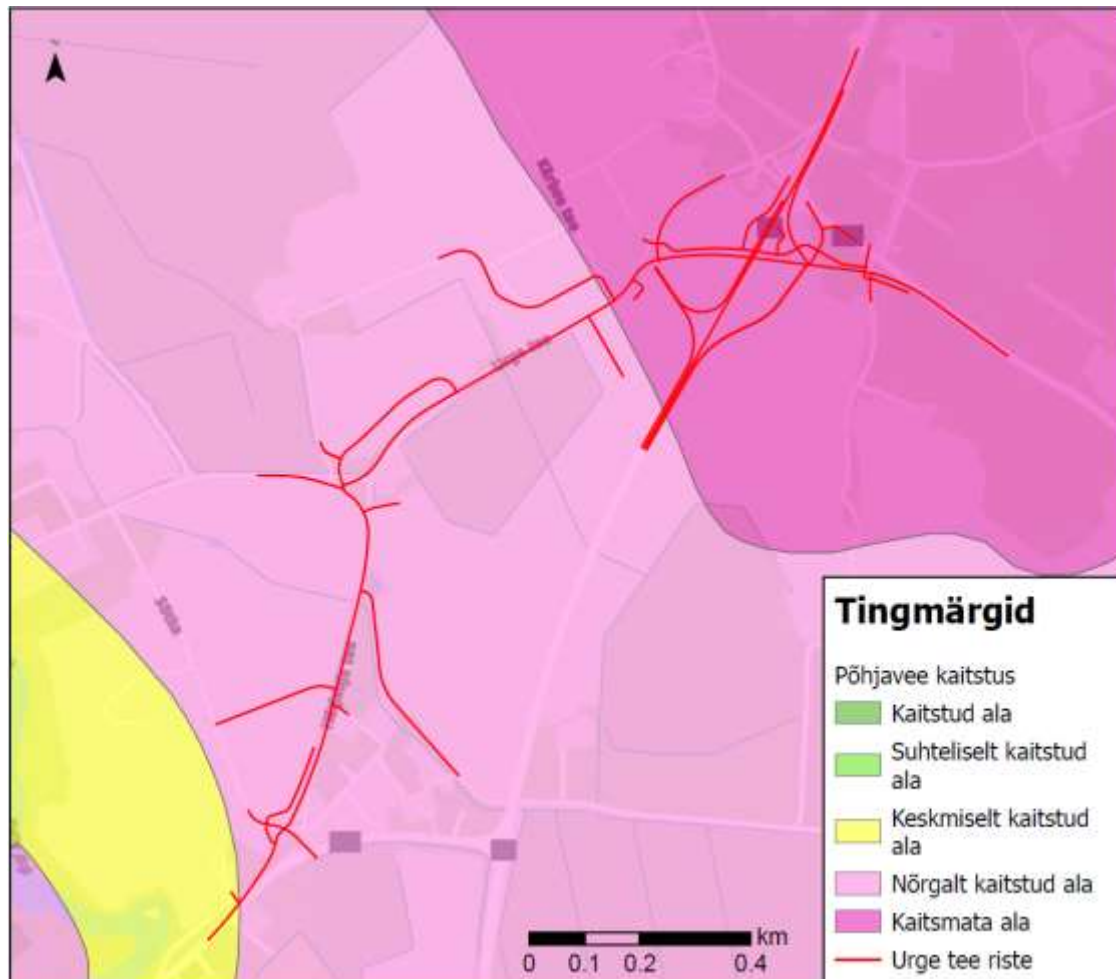
Lähimad registreeritud kaitsealuste liikide elupaigad piirnevad Keila jõega, mis jääb Urge liiklussõlmest enam kui 1 km kaugusele läände. Keila jõe elupaikades on leitud II kaitsekategooria liigid - suurvidevlane (*Nyctalus noctula*), pargi-nahkhiir (*Pipistrellus nathusii*) (KLO9114209), veelendlane (*Myotis daubentonii*) (KLO9107130) ja põhjanahkhiir (*Eptesicus nilssonii*) (KLO9107131).

---

<sup>8</sup> Keskkonnaportaali, seisuga november 2024.

### 3.6. Põhjavesi ja pinnavesi

Urge liiklussõlme ehitusalal on põhjavesi kaitsmata (joonis 8).



*Joonis 8. Põhjavee kaitstus Urge liiklussõlme piirkonnas (Maa-amet, 2023).*

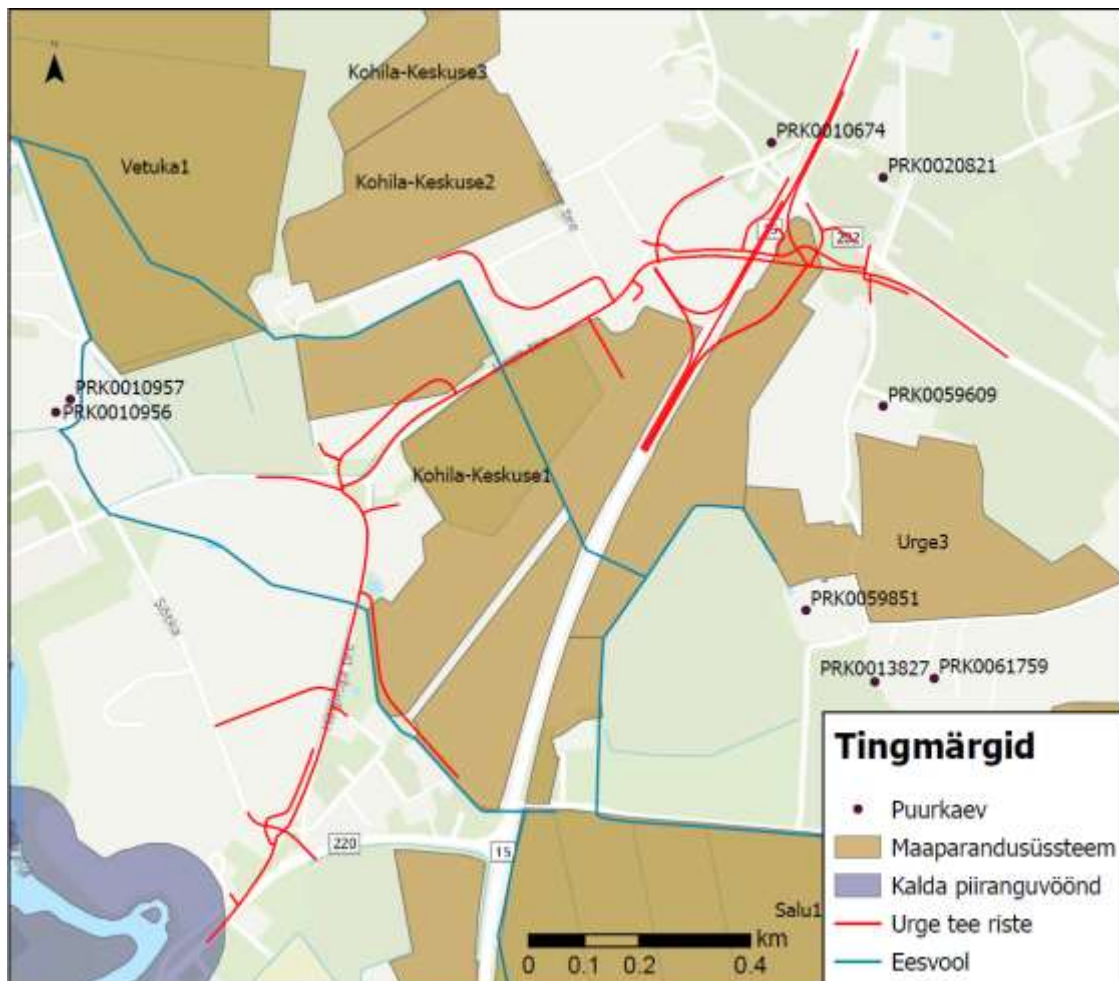
Nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega alal tuleb vältida ladustusplatside ja tehnika hoiuplatside rajamist. Kuna peaaegu kogu Rail Balticu Rapla I ehitusala jääb nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega alale, on töövõtja nimetatud tegevuseks ette näinud ala kinnistul 31701:001:2047.

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 Urge viaduktiga (BR1217) seotud tegevusi.

Teede kuivendussüsteemide toimimiseks on oluline, et kuivenduskraavidest vesi voolaks, kuid kraavidest sette, loodusliku prahi ja taimestiku eemaldamise

keskkonnamõju on piirkonniti erinev. Mh ei ole konkreetse objektiga seotud kraavide puhastamine tavapärase 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 Toiduametiga.



*Joonis 9. Maaparandussüsteemid Urge liiklussõlme lähiala piirkonnas (Maa-amet, 2024). Urge tee riste joonisel kajastab nii Urge liiklussõlmega kui Urge ja Härjaoja teedega seotud planeeritavate tegevuste paiknemist.*

Projektilal tuleb tagada pinna- ja põhjaveerežiimi säilimine.

Keskkonnaportaali andmetel asub lähim registreeritud puurkaev (PRK0010674), Urgemäe bensiinjaama kinnistul (31701:002:0260), projektilast [läänepõhjas](#), Urge viaduktist (BR1217) ligikaudu 200 m kaugusel (Joonis 9). Lisaks asub viadukti võimalikus mõjualas, veidi enam kui 250 m kaugusel, ka Urgesauna kinnistu

(31701:002:0380) registreerimata puurkaev. Mõlema kaevu ümber kehtib 10 m hooldusala, mis aga ei ulatu ehitustegevuse piiridesse. Urge bensiinijaama puurkaevu vastaval kinnistul välitööde käigus näha ei olnud (06.09.24).



Joonis 10. Viadukti BR1217 lähimad teadaolevad puurkaevud.

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

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

Urge liiklussõlme projektiala paikneb valdavalt tasasel maastikul. Sõlme 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 kõlbamat 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 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. Projekti alal ja lähipiirkonnas ei ole looduskaitsele väärtuslikke metsaalasid, mida ehitus mõjutaks. Metsad on mõjutatud olemasolevast teede- ja kuivendusvõrgust ning põllumajandusmaastikust.

Raie on teostatud metsateatiste alusel. Maaparandussüsteemide hoolduseks ja rajamiseks tehtavad raietööd on kooskõlastatud Põllumajandus- ja Toiduametiga. Eeldatavalt üksikpuude raiet tiheasutusosalal konkreetse objekti 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.

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. Tööprojekti jaoks 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 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 liiklussõlme ümberehitamine rohevõrgustiku toimimist.

### **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. Samas on Kohila valla koostatavas üldplaneeringus märgitud Urge liiklussõlme läänepoolne osa arheotundlikuks alaks. RB maakonnaplaneeringu KSH raames läbi viidud arheoloogiaväärtuste uuringuga ei leitud tähelepanu vajavaid objekte Urge tee piirkonnas<sup>9</sup>.

Lähimad pärandkultuuriobjekt Urge liiklussõlme vahetus mõjualas on Urgesauna rehielamu (Urgesauna kinnistul 31701:002:0380) ning Urge koolimaja ase (Rauanurga kinnistul (31701:001:2272). Urgesauna kinnistu on eraomandis ning ehitustegevusega objekti otseselt ei mõjutata. Urge koolimaja ase<sup>10</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.

---

<sup>9</sup> Lang, V. 2014. Aruanne arheoloogilise eeluuringu kohta Rail Baltic raudteetrassi valikul.

<sup>10</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)



Joonis 11. Pärandkultuuriobjektid Urge liiklussõlme võimalikus mõjualas. Väljavõte Geoportaalist 14.12.24.

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

### 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. Koostatava üldplaneeringu kohaselt jääb ehitusala osaliselt väärtusliku põllumajandusmaa alale.

### 3.14. Asustus

Urge külas elas 01.01.2023 seisuga 241 inimest ning Salutaguse külas 213 inimest<sup>11</sup>. Kohila vallas kokku elab aga 7809 inimest<sup>12</sup>. 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 liiklussõlme ja Salutaguse tee riste) ehitustöödega suureneb ehitusaegne liikluskoormus piirkonnas märgatavalt, peamiselt ehitustranspordi tõttu. Urge liiklussõlme ega Urge viadukti (BR1217) ehitus üksi ehitusaegselt olulist mõju asutusele ei avalda, küll aga avaldab tegevus kindlasti kogu ehitusperioodil 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 liiklussõlme, sh Urge 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.

Vastavalt määruse nr 71 lisas 1 toodule rakendatakse ehitusmüra piirväärtusena ajavahemikul 21.00–7.00 asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest. 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

---

<sup>11</sup> Kohila valla arengukava 2023-2035.

<sup>12</sup> Kohila valla veebileht (vaadatud 09.09.24)

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 1.** Müra normtasemed.<sup>13</sup>

Müra liik, ühik		Müra piirväärtus $L_{pA,eq,T}$		Müra sihtväärtus $L_{pA,eq,T}$	
		Liiklusmüra [dBA]	Tööstusmüra <sup>3,4</sup> [dBA]	Liiklusmüra [dBA]	Tööstusmüra <sup>3,4</sup> [dBA]
<b>Müra kategooria</b>	<b>A<sub>eq</sub><sup>2</sup></b>				
I kategooria – päev virgestusrajatiste maa- alad ehk vaiksed alad	öö	55	55	50	45
	öö	50	40	40	35
II kategooria – päev haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande- asutuste ning elamumaa-alad, maatulundusmaa õuealad, rohealad	öö	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>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>13</sup> Keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ Lisa 1

<sup>4</sup> ehitusmüra piirväärtusena rakendatakse kella 21.00–7.00 asjakohase müra kategooria tööstusmüra normtasel;

<sup>5</sup> impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase müra kategooria tööstusmüra normtasel. Impulssmüra põhjustavad 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.

Müra kaasneb ka tee, st liiklussõlme, kasutamisega. Teeregistri andmebaasi kohaselt oli käsitletaval riigi tugimaanteel aastal 2023 liiklussagedus 7691 autot ööpäevas (a/ööp). Prognoositav liiklussagedus aastal 2043 on 10 317 a/ööp, mis on peaaegu kahekordne kasv.

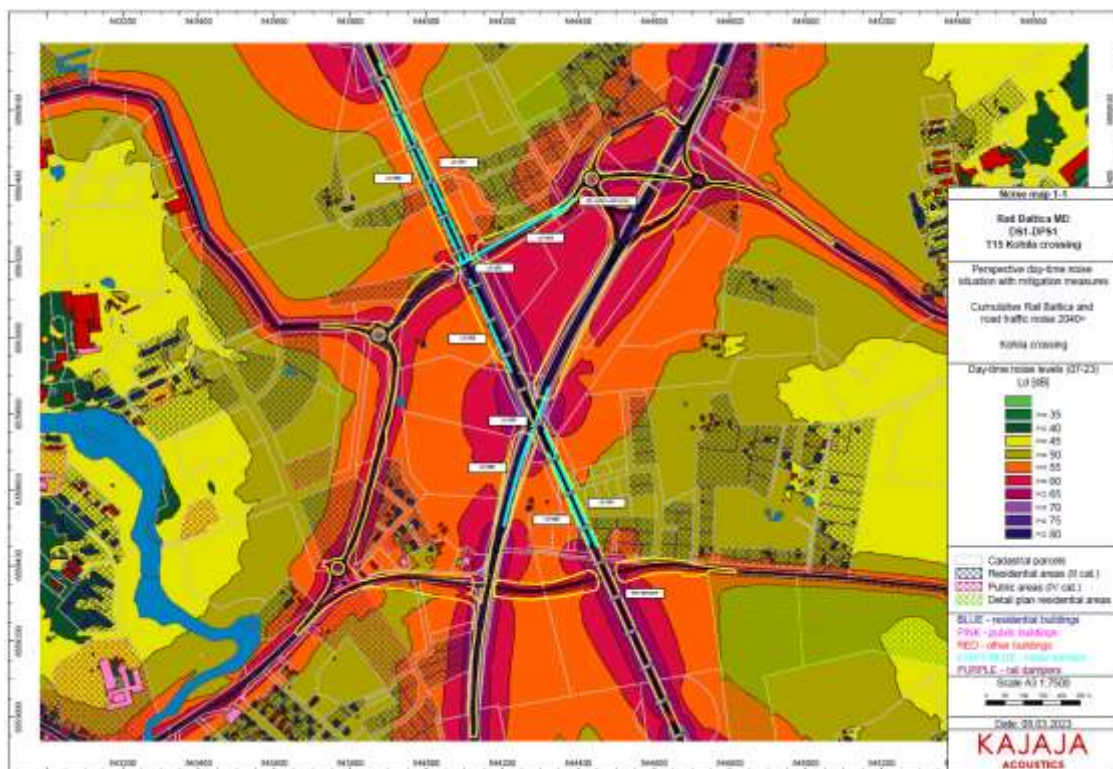
Kohila ala (projektide OR1215 JA OR1225) liiklusmüra hinnangu<sup>14</sup> müra modelleerimise tulemusena tuvastati maantee läheduses asuvad kinnistud, mille territooriumil või müratundliku hoone teepoolisel küljel on müra piirväärtused ületatud ning on tarvilik rakendada müra leevendusmeetmeid. Leevendusmeetmena nähakse ette müratõkkekraanid, arvutamisel on lähtutud perspektiivsest liikluslahendusest ja liiklussagedustest.

Urge teele on Rail Baltic ehitusprojektiga ettenähtud Urgesauna ja Sõeru kinnistute kaitseks 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. Müratõkked on kavandatud rajada kinnitatuna tugiseintele, müratõkete täpsed pikkused ja parameetrid täpsustatakse edasise projekteerimise käigus.

Eelnimetatud müratõkked ei jää aga käesolevas töös käsitletud Urge liiklussõlme alale ehk olenemata liiklussageduse peaaegu kahekordsest kasvust, ei ole ette näha müratasemete piirväärtuste ületamist ning seetõttu Urge liiklussõlme alale täiendavaid müra leevendusmeetmeid planeeritud pole.

---

<sup>14</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



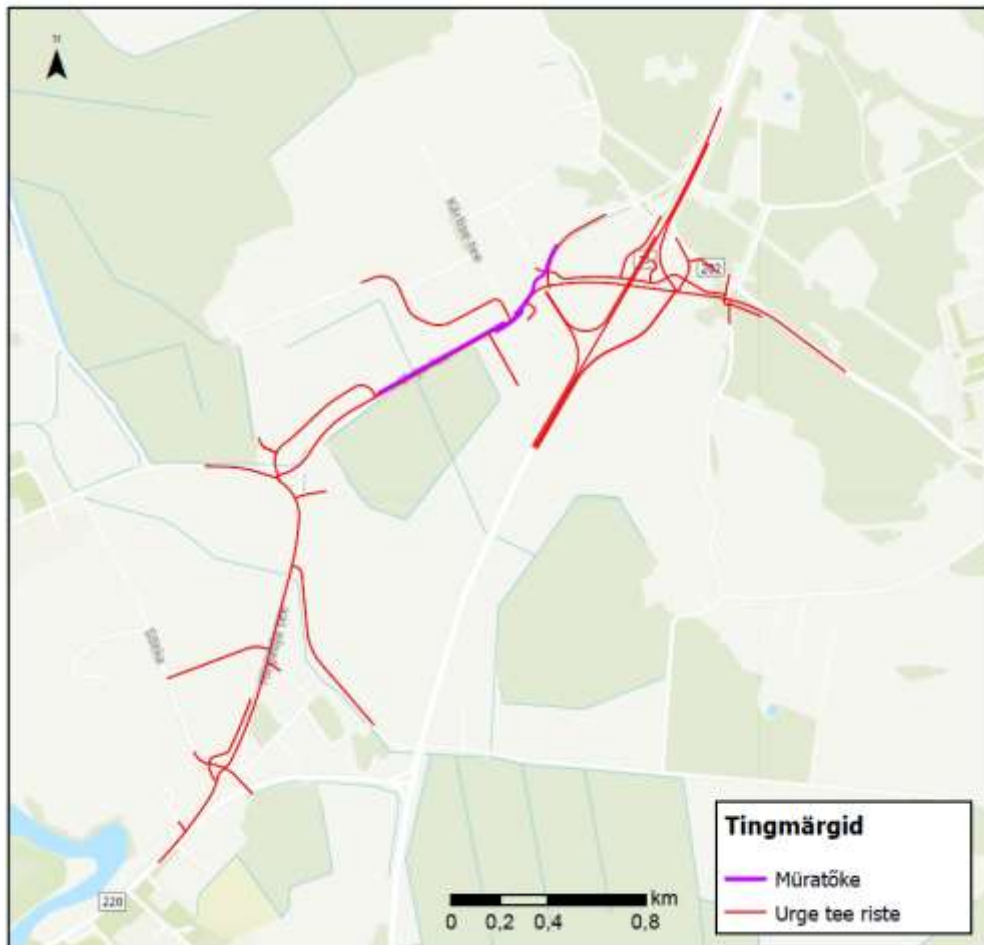
Joonis 12. Perspektiivne päeva müra (väljavõtte piirkonna mürauuringust). Planeeritavad müratõkked märgitud helesinisega.



Joonis 13. Perspektiivne öine müra (väljavõtte piirkonna mürauuringust).

Urge teele on Rail Baltic ehitusprojektiga ettenähtud Urgesauna ja Sõeru kinnistute kaitseks 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. Müratõkked on kavandatud rajada kinnitatuna tugiseintele, müratõkete täpsed pikkused ja parameetrid täpsustatakse edasise projekteerimise käigus.

Täpsemad müraandmed on leitavad raudteeprojekti käigus läbi viidud mürauringust.<sup>15</sup>

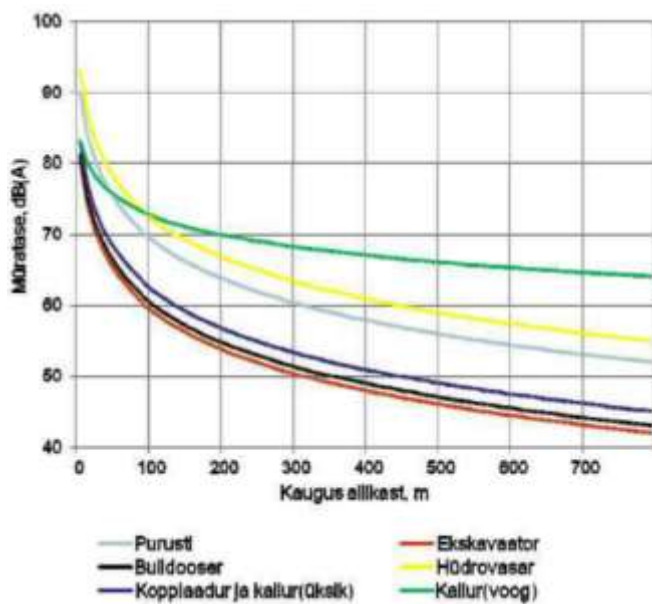


**Joonis 14.** Müratõkete paiknemine Urge teel, mis väikeses ulatuses jäävad ka Urge liiklussõlme ehitusalale.

Liiklussõlme 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.

<sup>15</sup> Projekteerimis- ja projekteerimisjärelvalve teenus uue trassi ehituseks lõigust Pärnust Raplani. Põhiprojekt, DPS 1 Kohila, Kohila ala liiklusrüra hinnang





Joonis 15. Müratasemed<sup>16</sup>

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).

### Joogivee kvaliteet

Keskkonnaportaali andmetel asub Urge viadukti lähialal kaks puurkaevu – registreeritud puurkaev (PRK0010674) Urge bensiinjaama kinnistul (31701:002:0260) ning registreerimata puurkaev Urgesauna kinnistul. Puurkaevust PRK0010674 võetakse olmevett 57 m sügavuselt Ordoviitsiumi põhjaveekihi. Puurkaevu hooldusala on 10 m, kus on keelatud põhjavee seisundit ohustada võivad tegevused. Kavandatud tegevus jääb väljapoole hooldusala.

Rail Baltic põhiprojekt näeb ette vajaduse Urge viadukti ehitusel seirata mõlemat kaevu – üks kord enne ehitustegevuse algust ning edaspidi kaevu mõjutada võivate tööde ehitustööde ajal minimaalselt kord kvartalis (näitajad heljum, naftasaadused). Töövõtjal tuleb kaevude olemaolu välja selgitada ning vajadusel lisada need ehitusobjekti keskkonnaportaaliduskava seirekavasse.

<sup>16</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)

Urge 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. Tegevuseks on töövõtjale väljastatud veeluba nr KL-521979.

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"<sup>17</sup>. 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 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>17</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 Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217), ehitusprojekti elluviimisega kaasnevaid võimalikke mõjusid.

Projektialal on tegemist olemasolevate avalikus kasutuses olevate teedega. Liiklussõlme rajamisega muutub osaliselt piirnevate maaüksuste maakasutus, sest sõlme rajamiseks vajalik maa (kinnistuosad) võõrandatakse - tegevus (osaliselt) juba ka ellu viidud. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks projekteeritakse uued juurdepääsu- ja hooldusteel, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Pärast liiklussõlme valmimist jätkub teede kasutamine sarnaselt olemasolevale olukorrale. Prognoositavalt kasvab Urge tee kasutus 2043. aastaks peaaegu kahekordselt. Liiklussõlme rajamine on vajalik, et võimaldada ohutult liiklemine tugimaanteel nr 15, säilitades ühenduse nii Urge tee ja Vaida-Urge tee kõrvalmaantee vahel.

Projektiala ei asu rohevõrgustiku alal, küll aga osaliselt Kohila valla koostava üldplaneeringujärgsel väärtuslike (põllumajandus)maade alal.

Projektiala lähipiirkonnas pole kultuurimälestisi ega miljööväärtuslike alasid, mida tegevus võiks negatiivselt mõjutada. Küll aga võib tegevuse otsesesse mõjualasse jääda pärandkultuuriobjekt 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 kasutamise seotud liiklusrüü, vibratsioon ja õhusaaste on valdavalt juba olemasolevad mõjud, kuid liiklussõlme rajamine muudab Urge tee ja tugimaantee nr 15 äärsetel aladel elavate inimeste jaoks olukorda suuresti. Kinnistute kaitseks on müra modelleerimise tulemusel planeeritud müratõkked müratundlikele alade kaitseks, kus müra piirväärtused olid ületatud. Nimetatud mõjud suurenevad ka ajutiselt ehitusperioodil, kuid neid on võimalik leevendada erinevate meetmetega.

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.

Kohila vallas toimuvate RB raudtee ja kogu tugimaantee nr 15 ümbruses planeeritavad tegevused muudavad maastiku püsivalt ja oluliselt. Need muutused on vältimatud. Neid mõjusid hinnati üldiselt 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. Urge liiklussõlme rajamisel ei ole kasutatavate ressursside maht erinev mõne teise sarnase ehitustegevuse osas.

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, kuid põhiprojekt on ette näinud vajaduse siiski kahe puurkaevu seireks – Urgemäe bensiinijaama ja Urgesauna kinnistul. Töövõtjal tuleb kaevude olemasolu välja selgitada ning lisada kaevude seire nende olemasolul ehitusobjekti keskkonnakava seirekavasse. Kui ehitustegevuse (st nt vaiade rammimisel või pinnase lõhkamise) käigus puurkaevus veetaseme või -kvaliteedi muutused esinevad, on töövõtja kohustus 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 sealsele Kohila valla piirkonnale, sh sealsele looduskeskkonnale, väga tugev ehitusaegne surve, mis võib olla oluline autoliiklustravalisuse tagamisel, kuid mitte otstarbekas looduskasutuse vaates (sh arvestades väga suurt loodusressursside hulka, mis sealsete ehitustööde läbiviimiseks kuluvad). Sh hinnates mõjusid üksikute objektide kaupa nii väiksel maa-alal, kus küll väärtuslikke (looduskaitselisi)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**

Urge liiklussõlmega on seotud järgmised projektid:

- Urge liiklussõlme maanteeviadukti BR1217 projekt (Kõide 3\_03\_BR-TS);
- Raudtee projekt RW1000 (Kõide 1\_01\_RW-TR);

- Urge tee (OR1215) projekt (Kõide 2\_02\_RTI\_TL);
- Raudtee hooldusteed (Kõide 2\_06\_RTI\_TL)
- Gaasivarustus (Kõide 5\_51\_GAS-GV)
- Maaparandussüsteemid – Kohila piirkond (Kõide 12\_WDR-VK)

Ehitusaegne koosmõju eelnimetatud ja teiste, samas piirkonnas üheaegselt tehtavate, töödega on tõenäoliselt suur ning hinnatud osaliselt kavandatud Rail Balticu raudtee RB põhiprojekti KMH aruande raames. Seetõttu on asjakohane rakendada KMH raames väljatöötatud keskkonna leevendusmeetmeid ka Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217), ehitustööde ajal.

#### **4.2. Ebasoodsa mõju ennetamise ja vältimise meetmed**

Olulise keskkonnamõju vältimiseks tuleb Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217), 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. Teostada veeseire puurkaevude kasutusel ja olemasolul Urge bensiinjaama ja Urgesauna kinnistutel viadukti ehitustegevuse eelselt (kogudes fooniandmed) ning ehitustegevuse ajal vähemalt kord kvartalis. Seireinfo täpsustada ehitusobjekti seirekavas.
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.
4. Üksikpuude raieks tiheasutusel tuleb taotleda Kohila vallavalitsusest vastav luba.
5. Ehitustegevuse käigus arvestada olemasolevate eluhoonetega ning leida ehitusobjektide valgustuse ülesseadmisel optimaalsemad lahendused (asukoha, paigutuse, valgusvihi suuna jm suhtes), vajadusel koos kinnistuomanikega.
6. 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.
7. Vibratsiooni põhjustavate tegevuste korral, nt vaiade rammimine BR1217 viadukti jaoks, on soovituslik fikseerida lähimate eluhoonete olukord (nt fotodega) koostöös kinnistuomanikega, et vältida olukordi, kus hoone saab tegevuse käigus kahjustada, kuid puudub võrdlus eelnenud olukorraga.

8. 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).
9. Ehitustegevuse läbiviimisel juhendada muinsuskaitseadusest, mille alusel tuleb tööd mistahes paigas peatada, kui avastatakse arheoloogiline kultuurikiht või maasse, veekogusse või selle põhjasetettesse mattunud ajaloolised ehituskonstruksioonid. Leiukoht tuleb säilitada muutmata kujul ning viivitamata teavitada Muinsuskaitseametit.
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.
11. Truupide ehitusel tuleb järgida tavapäraseid veekaitse nõuded, vältida tuleb pinnavee reostust. Truupide paigaldamiseks taotleda veeluba või veekeskkonnariskiga tegevuse registreering.
12. Töödel tuleb jälgida, et kasutatavate masinate puhastamine ja pesu ei toimuks veekogude ääres. Olemasolevat veerežiimi ei tohi rikkuda. Tuleb jälgida piiranguvööndi tingimusi ja et veekogusse satuks võimalikult vähe heljumit.
13. Nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega alal tuleb vältida ladustusplatside ja tehnika hoiuplatside rajamist. Kui selleks on vajadus, kasutada selleks olemasolevat kõvakattega ala.
14. 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.
15. 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.
16. Kasutatav tehnika peab vastama majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määrusele nr 42 “Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele”.
17. Tolmu tekke vähendamiseks tuleb vältida püsivalt kuiva ilmaga tolmu tekitavaid tegevusi või kasutada niisutamist ja teede puhastamist.
18. 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.

19. 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.
20. Kõrgete mullete rajamisel tuleb rakendada meetmeid erosiooniohu vähendamiseks.
21. Asjakohane on rakendada ka kõiki teisi üldmeetmeid, mis on RB põhitrassi KMH käigus piirkonna keskkonna- ja loodusväärtuste kaitseks välja töötatud.

## 5. Kokkuvõte ja järeldused

Käesolev eelhindang käsitleb Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217), mille eesmärk on tagada Urge tee ja Vaida-Urge kõrvalmaantee ühendus tugimaantee nr 15 alt. Liiklussõlme rajamine on seotud Rail Balticu raudtee rajamisega. Rail Balticuga seotud keskkonnamõju on üldistatult 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 tugimaanteele nr 15 ning tagatakse ühendus Urge tee ja Vaida-Urge tee vahel tugimaantee nr 15 alt. Kahetasandiline ristumine tagab sujuva liiklusvoo ja vähendab õnnetusjuhtumite hulka.
- Liiklussõlme ehitus toimub peamiselt olemasoleva teemaa piires. Selle rajamisega muutub piirnevate maaüksuste maakasutus, sest viadukti rajamiseks vajalik maa (kinnistuosad) võõrandatakse.
- Pärast liiklussõlme valmimist jätkub tee kasutamine sarnaselt olemasolevale olukorrale.
- Projektiala ei asu rohevõrgustiku alal.
- 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. 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 ja miljööväärtuslikke alasid, mida kavandatav tegevus võiks mõjutada.
- Viadukti rajamise ettevalmistustööde ajal tuleb välja selgitada pärandkultuuriobjekti Urge koolimaja ase täpne asukoht ning hinnata võimalust selle säilitamiseks.
- Riigimaantee kasutamisega seotud liiklusrütm, vibratsioon ja õhusaaste on valdavalt juba olemasolevad mõjud, mida liiklussõlme rajamine suurendab, kuid Urge liiklussõlme raames täiendavaid müratõkkeid ette nähtud rajada pole. Nimetatud mõjud suurenevad ajutiselt ka ehitusperioodil, kuid neid on võimalik leevendada erinevate meetmetega.
- Liiklussõlme rajamisega kaasnevad visuaalsed muutused maastikus on vältimatud. Neid mõjusid hinnati, suures üldsusastmes, RB maakonnaplaneeringute KSH raames, millega määrati RB raudtee trassi koridori asukoht.
- Projektialal on põhjavesi kaitsmata. Põhja- ja pinnavee kaitseks tuleb rakendada ebasoodsat mõju ennetavaid meetmeid, sh teostada puurkaevude veeseiret



eeltoodud tingimustel Urgesauna ja Urge bensiinijaama kinnistutel asuvates puurkaevudes.

- 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).

### **Kokkuvõtteks**

Kui kavandatava tegevuse, st Urge liiklussõlme, sh Urge viadukti (BR1217) rajamisel järgitakse üldiseid keskkonnanõudeid, sh käesolevas eelhindangus esitatud meetmeid, ning Töövõtja enda ehitusobjekti keskkonnakava raames välja töötatud meetmeid, ei kaasne sellega eeldatavalt olulist negatiivset mõju keskkonnale, inimese tervisele ja varale ning kultuuripärandile. 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 eelhindangu koostaja seisukohal, et ei ole vajadust alгатada 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 ning Muinsuskaitseametilt.