TARBIJAKAITSE JA
TEHNILISE JÄRELEVALVE
AMET

O T S U S

Tallinn 29.03.2019 nr 16-6/19-0535-002

Rail Baltica raudtee keskkonnamõju hindamiste algatamine

RB Rail AS Eesti filiaal (registrikood 14168654) esitas 07.02.2019 Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (TTJA) taotluse algatada keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 26 lg 3 alusel Rail Baltica raudtee ehitusprojekti (RB ehitusprojekt) keskkonnamõju hindamine (KMH) kaheksas osas.

RB ehitusprojekt

Rail Baltica on raudteetranspordi projekt, mille eesmärk on rajada 1435 mm rööpmelaiusega raudtee koos seonduva taristuga, selleks et integreerida Balti riigid, sealhulgas Eesti, Euroopa raudteevõrguga. Rail Baltica raudtee rajamisega kaasneb inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus ning maanteetranspordi kahanemisest tulenev õhusaaste vähenemine ning oluline liiklusturvalisuse paranemine.

Rail Baltica raudteetrassi koridori asukoha määramiseks on koostatud Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine", mille riigihalduse minister kehtestas 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41, Rapla maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine", mille riigihalduse minister kehtestas 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1.4/43 ning Pärnu maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, mille riigihalduse minister kehtestas 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/40. Rail Baltica projekti keskkonnamõjusid käsitleti tervikuna Rail Baltic maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamise aruandes (KSH), mis on keskkonnaministeeriumi poolt heaks kiidetud 09.08.2017 kirjaga nr 7-12/17/2834-7. KSH viidi läbi KMH aruandele nõutavas detailsusastmes, mis tähendab, et keskkonnamõjud on hinnatud ning seetõttu eraldi KMH-d koostada pole vajalik.

Taotlus

RB Rail AS Eesti filiaal selgitas KMH algatamise taotluses, et kuigi KSH on teostatud põhjalikult, näeb projekti arendaja ette, et teatud juhtudel võib olla otstarbekas läbi viia täiendav keskkonnamõju hindamine, et minimeerida raudtee rajamise mõju keskkonnale.

This document was created by an application that isn't licensed to use novaPDF.
Purchase a license to generate PDF files without this notice.

Vastav hindamine võib vajalikuks osutuda näiteks juhtudel, kus olemasoleva ehitusprojekti lahendus põhi- ja tööprojekti etapis muutub või kus on tekkinud uuemad või täpsemad teadmised trassi või selle mõjualasse jääva keskkonna kohta, samuti trassi ala raadamise keskkonnamõju puhul.

Taotleja tegeleb eelprojekti põhjal põhi- ja tööprojekti koostamisega. Taotleja selgitas, et Rail Baltica raudtee rajamine on finantseeritud Euroopa Ühendamise Rahastu poolt ning projekti läbiviimisele on seatud konkreetsed tähtajad. Seetõttu soovib arendaja viia põhiprojekti koostamise etapis paralleelselt läbi vajalikus ulatuses keskkonnamõju hindamise, mis võimaldab arvestada piisavas täpsuses lahendustega kaasnevate mõjudega ning töötada välja asjakohased tehnilised lahendused ja keskkonnameetmed.

Taotleja hinnangul on keskkonnamõju mõistlik hinnata kaheksa erineva trasslõigu kaupa, millega saavutatakse parim keskkonnamõjudega arvestamine ning huvitatud osapoolte parem kaasamine. Eeltoodu alusel soovib RB Rail AS Eesti filiaal, et RB ehitusprojekti KMH algatatakse kaheksas raudteetrassi lõigus eraldi. KMH trassilõikude piiritlemisel lähtuti eelkõige kohalike omavalitsuste halduspiiridest, mis võimaldab kohalike omavalituste ja kogukondade paremat kaasamist ning trassi maastikulisest paiknemisest. Kõikide KMH-de käigus arvestatakse muuhulgas ka lõikude koosmõjuga.

Täpsemalt soovitakse taotlusega KMH-d algatada järgmistes raudteerassi lõikudel:

1. Keskkonnamõju hindamine lõigul Ülemiste – Kangru.
Hinnatav lõik kulgeb algusega Tallinna linnas maaüksuse Suur-Sõjamäe tn 30 põhjanurgast piki planeeringukoridori Kiili ja Rae valdade piirini. Lõik jääb Tallinna linna ja Rae valla haldusterritooriumile.
Tallinna linnas paikneb hinnatav trassikoridor Suur-Sõjamäe tänava ja Eesti Raudtee raudteetrassi lähistel. Rae valla põhjaosas kulgeb trass piki Suur-Sõjamäe tänavat ja Eesti Raudtee trassi ida suunas, pöörates seejärel lõunasse, kus kulgeb seejärel Tallinna ringtee ja Rae raba vahelisel alal, ületab Vaskjala-Ülemiste kanali ja Tartu maantee. Seejärel möödub trassikoridor Assakust lõuna poolt ning Uuesalust põhja poolt, lõppedes vahetult enne Viljandi maanteele jõudmist Kiili ja Rae valla piiril. Lõigu maastikuliseks piiriks on lõunas Viljandi maanteel asuv Kangru ristmik, mis oma kasutusintensiivsusega (üle 13000 auto ööpäevas) eraldab selle edasisest koridorist.
Hinnatavale lõigule ei jää ning sellega ei piirne Natura alasid ega kaitsealasid.

2. Keskkonnamõju hindamine lõigul Soodevahe – Muuga (Rae vald, Jõelähtme vald, Maardu linn).
Hinnatav lõik kulgeb algusega Maardu linnas maaüksuse Veehoidla tn 39 põhjapiirilt piki planeeringukoridori kuni Rae vallas asuva Varivere teeni. Lõik jääb Maardu linna, Jõelähtme valla ja Rae valla haldusterritooriumile.
Trassikoridor kulgeb Maardu linnas, Jõelähtme vallas ja osaliselt Rae vallas piki olemasolevat raudteekoridori, suundudes sellest lääne poole vahetult pärast olemasoleva Ülemiste-Maardu raudtee haruteed ning lõppedes kohas, kus raudteekoridor ühineb ka reisirongliikluseks kavandatud Rail Baltica raudteekoridoriga. Lõik eristub ülejäänud trassist, kuna on ette nähtud vaid kaubaveoks ning kulgeb valdavalt olemasoleva raudteetrassi vahetus läheduses.
Hinnatavale lõigule ei jää ning sellega ei piirne Natura alasid ja kaitsealasid.

This document was created by an application that isn't licensed to use novaPDF.
Purchase a license to generate PDF files without this notice.

3. Keskkonnamõju hindamine lõigul Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir.
Hinnatav lõik kulgeb algusega Kiili ja Rae valla piirilt üle Viljandi maantee, liikudes piki Männiku raba idaserva ning ületades Tallinna ringtee, edasi mööda Tallinn-Rapla-Türi maantee ja Tallinn-Viljandi olemasoleva raudteetrassi vahele jäävat kultuurmaastikku kuni Harju ja Rapla maakonna piirini.
Lõik jääb Kiili valla ja Saku valla haldusterritooriumile. Piiritlemise aluseks põhja pool on Tallinn-Viljandi maantee (mis oma suure liikluskoormusega eraldab selle lõigu põhjapoolsemast alast) lähedale jääv valla piir. Lõigu lõunapiiriks on maakonna piir.
Hinnatavale lõigule ei jää ning sellega ei piirne Natura alasid ja kaitsealasid.

4. Keskkonnamõju hindamine lõigul Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi.
Hinnatav lõik kulgeb algusega Harju ja Rapla maakonna piirilt lõuna-kagu suunas, möödudes Kohilast ida poolt, läbides Keila jõe ületusel Mälivere küla tiheasustusega osa, ületades Tallinn-Rapla-Türi maantee ning Tallinn-Lelle-Pärnu olemasoleva raudteekoridori. Edasi kulgeb hinnatav raudteelõik Tallinn-Lelle-Pärnu raudtee ja Rabivere maastikukaitseala vahel lõuna suunas, pöörates kaitseala kagunurga lähistel lõuna-edelasse. Lõigu lõunapiiriks on Rapla valda jääv Hagudi-Kodila tee.
Lõik on põhjas piiritletud maakonna piiri järgi. Lõunas pole haldusüksuse piiri kasutamine otstarbekas, kuna see asub Mälivere külas Keila jõel – kohas, kus jõe ületus ja hoonestusalast läbi minek on oluline hinnata ühe KMH protsessi raames. Lõigu piiri nihutamisel lõuna suunas pole otstarbekas seada lõigu piiri ka trassi kurvile jäävate Tallinn-Rapla-Türi maantee või Tallinn-Lelle-Pärnu raudtee ületamise kohtade lähedusse, kuna objekti tehnilise lahenduse ja selle lokaalse mõju hindamisse tuleb kaasata ka piisavas ulatuses trassikoridori. Nimetatud maantee- ja raudteeületuste järgselt jõuab Rail Baltica trassikoridor Rabivere maastikukaitseala (mis on samas Rabivere loodusala) lähedusse.

5. Keskkonnamõju hindamine lõigul Hagudi – Rapla- ja Pärnu maakonna piir.
Hinnatav lõik kulgeb algusega Rapla valda jääv Hagudi-Kodila teest edela suunas, möödudes Hagudi rabast läänest, suundudes Rapla linnast mööda lääne poolt ning liikudes sealt Kehtna valla piiri loodenurka. Edasi kulgeb trassikoridor piki Kehtna ja Rapla valla piiri, seda korduvalt ületades, lõuna suunas möödudes Raiküla-Paka hoiuala ja loodusala lähedusest ning II kategooria kaitsealuse liigi püsialupaikade lähendusest. Hinnatava lõigu lõunapiiriks on Rapla maakonna ja Pärnu maakonna piir.
Lõik on põhjas piiritletud piisaval kaugusel Rabivere maastikukaitsealast ja Rabivere loodusalast läbi mineva Hagudi-Kodila tee järgi. Lõunapiiri määramisel on esimeseks otstarbekaks aluseks maakonna piir, kuna Kehtna ja Rapla valla piirid kulgevad ligi 18 km pikkuselt piki trassikoridori.

6. Keskkonnamõju hindamine lõigul Rapla ja Pärnu maakonna piir – Tootsi.
Hinnatav lõik kulgeb algusega Rapla maakonna ja Pärnu maakonna piirilt lõuna suunas, piirnedes idas Taarikõnnu looduskaitseala (mis on samas Natura 2000 Taarikõnnu loodusala ja linnuala) ning läänes Kergu looduskaitsealaga. Lõigu lõunapiiriks on Põhja-Pärnumaa vallas koht, kus Rail Baltica raudteetrass jõuab Tallinn-Lelle-Pärnu raudteekoridorini.
Lõigu piiritlemise aluseks on põhjast maakonna piir, lõik kulgeb valdavalt loodusmaastikus ning lõunapoolne piir on valitud maastikuliste olude olulise muutuse järgi – kui raudteekoridor jõuab sirgel olemasoleva raudtee vahetusse naabrusesse.

This document was created by an application that isn't licensed to use novaPDF.
Purchase a license to generate PDF files without this notice.

7. Keskkonnamõju hindamine lõigul Tootsi - Pärnu.
Hinnatav lõik kulgeb algusega Põhja-Pärnumaa vallas Tootsis punktist, kus Rail Baltica trass jõuab olemasoleva Tallinn-Lelle-Pärnu raudteeliini koridorini. Sealt edasi kulgeb hinnatav lõik lõuna ja edela suunas, möödudes Kuiaru looduskaitsealast (mis on samas Kuiaru Natura 2000 loodusala), ületades Rääma raba kaguserva, ületades Pärnu jõe (mis on kaitse all hoiualana ja kuulub samas ka Natura 2000 loodusalade hulka). Lõigu lõunapiiriks on Pärnu ja Häädemeeste valla piir.

8. Keskkonnamõju hindamine lõigul Pärnu - Eesti Vabariigi ja Läti Vabariigi piir.
Hinnatav lõunapoolseim lõik algab Pärnu linna ja Häädemeeste valla piirilt ja kulgeb Pärnu maastikukaitseala (mis on samas Natura 2000 Pärnu loodusala) lahustükkide vahelt ja üle Reiu jõe hoiuala (mis on samas Reiu jõe loodusala), möödudes Luitemaa looduskaitsealast (mis on samas Natura 2000 Luitemaa linnu- ja loodusala), Tolkuse looduskaitsealast (mis on samas Natura 2000 Tolkuse linnuala), Laiksaare looduskaitsealast (mis on samas Natura 2000 Laiksaare loodusala), Laulaste looduskaitsealast (mis on samas Natura 2000 loodus- ja linnuala), Kiusumetsa hoiualast (mis on samas Natura 2000 linnuala), Kivikupitsa maastikukaitsealast (mis on samas Natura 2000 loodus- ja linnuala) ning ületades Lemmjõe hoiuala (mis on samas ka Natura 2000 Lemmejõe loodusala).
Lõigu piirideks on põhjas Pärnu linna piir ja lõunas Eesti Vabariigi riigipiir. Lõik jääb valdavalt loodusmaastikku ning piirneb kaitstavate alade ja Natura 2000 aladega.

TTJA seisukoht

KeHJS § 26 lg 1 alusel võib lisaks KeHJS § 3 sätestatule arendaja soovi korral kavandatava tegevuse keskkonnamõju hinnata ehitusprojekti koostamise käigus KeHJS-is sätestatud korras, arvestades KeHJS § 26 erisusi.

KeHJS § 26 lg 2 alusel on KMH algatamise otsustaja tegevusloa andja, mille taotlemise korral peab muu hulgas esitama ehitusprojekti. Vastavalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 13 lg 2 mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi asukohavaliku planeeringut käsitletakse riigi eriplaneeringuna planeerimisseaduse tähenduses. Ehitusseadustiku § 39 lg 2 kui ehitusloa taotlus sisaldab ehitisi, mille ehitamise aluseks on riigi eriplaneering, siis annab ehitusloa TTJA, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Lähtudes eeltoodust tuleb Rail Baltica ehitusprojektid esitada TTJA-le koos ehitusloa taotlusega.

Seoses asjaoluga, et Rail Baltica raudteetrassi rajamise näol on tegemist suure avaliku huvi ning olulise keskkonnamõjuga projektiga, on TTJA hinnangul esitatud taotlus põhjendatud.

Kavandatav tegevus on olulise keskkonnamõjuga tegevus (KeHJS § 6 lg 1 p 14), millele tegevusloa, sh ehitusloa (KeHJS § 7 p 1) andmine eeldab üldjuhul keskkonnamõju hindamist. Sõltumata KSH koostamisest peab TTJA ehitusloa menetluses hindama KMH vajalikkust ning saab jätta selle algatamata üksnes siis, kui eelhinnangu alusel on selge, et kavandatava tegevuse keskkonnamõju on juba KSH käigus asjakohaselt hinnatud ja otsustajal on tegevusloa andmiseks piisavalt teavet (KeHJS § 11 lg 6). TTJA nõustub RB Rail AS Eesti filiaal esitatud taotluses märgituga selles, et raudtee projekteerimisel võivad täpsustuda teatud

This document was created by an application that isn't licensed to use novaPDF.
Purchase a license to generate PDF files without this notice.

lahendused või ilmneda uued asjaolud, mis võivad mõjutada raudtee keskkonnamõjusid või nende leevendamise tingimusi, sealhulgas arvestades looduskaitselisi väärtusi ja Natura 2000 võrgustiku alasid. RB Rail AS Eesti filiaal arendajana on esitanud taotluse, et RB rajamise põhiprojekti koostamise käigus on vajalik keskkonnamõjusid KMH käigus täiendavalt hinnata, siis täiendava keskkonna alase teabe kogumine ja sellele tuginemine projekteerimismenetluse on TTJA hinnangul parim viis keskkonnanõuetega arvestamiseks. Ehitusprojekti koostamise käigus tehtav KMH soodustab ühtlasi täiendavate tulemuste ja väljatöötatavate keskkonnameetmete arvestamist põhi- ja tööprojekti varasemas faasis, sh alternatiivide valikul, võimaldades vältida või vähendada kavandatava tegevuse ebasoodsat mõju keskkonnale ning seeläbi edendada säästvat arengut (KeHJS § 3^1 lg 1). Olukorras, kus kogu RB ehitusprojektile on tehtud KMH aruande detailsusega KSH, on võimalik RB ehitusprojekti keskkonnamõjusid täiendava KMH käigus hinnata ka osade kaupa.

KMH-de läbiviimisel lähtutakse kehtestatud maakonnaplaneeringutest ning heaks kiidetud KSH aruandest ja selle lisadest. KMH erinevates lõikudes aitab kaasata paremini kohalike omavalitusi ning kogukondi. Kõigi kaheksa KMH käigus hinnatakse lõikude kumulatiivset mõju.

OTSUS

Tuginedes eeltoodule ning KeHJS § 26 lg 3, § 30 ning majandus- ja taristuministri 7.12.2018 määruse nr 62 „Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti põhimäärus" § 5 lg 2

1. algatada Rail Baltica raudtee ehitusprojektile keskkonnamõju hindamine lõigul Ülemiste – Kangru;

2. algatada Rail Baltica raudtee ehitusprojektile keskkonnamõju hindamine lõigul Soodevahe – Muuga (Rae vald, Jõelähtme vald, Maardu linn);

3. algatada Rail Baltica raudtee ehitusprojektile keskkonnamõju hindamine lõigul Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir;

4. algatada Rail Baltica raudtee ehitusprojektile keskkonnamõju hindamine lõigul Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi;

5. algatada Rail Baltica raudtee ehitusprojektile keskkonnamõju hindamine lõigul Hagudi – Rapla- ja Pärnu maakonna piir;

6. algatada Rail Baltica raudtee ehitusprojektile keskkonnamõju hindamine lõigul Rapla ja Pärnu maakonna piir – Tootsi;

7. algatada Rail Baltica raudtee ehitusprojektile keskkonnamõju hindamine lõigul Tootsi – Pärnu;

8. algatada Rail Baltica raudtee ehitusprojektile keskkonnamõju hindamine lõigul Pärnu - Eesti Vabariigi ja Läti Vabariigi piir;

This document was created by an application that isn't licensed to use novaPDF.
Purchase a license to generate PDF files without this notice.

9. välja selgitada täiendavate keskkonnauuringute ja teiste uuringute vajadus keskkonnamõju hindamise programmide koostamise käigus.;

10. keskkonnamõju hindamise menetlusi ei liideta;

11. arvestades asjaolu, et tegemist on Balti riike ühendava projektiga, siis võib projekti elluviimisega eeldatavalt kaasneda oluline piiriülene mõju,

12. keskkonnamõju hindamisega seotud kulud kannab RB Rail AS Eesti filiaal.

Keskkonnamõju hindamise algatamisest teavitatakse 14 päeva jooksul ametlikus väljaandes Ametlikud Teadaanded ning puudutatud isikuid ja teisi menetlusosalisi eraldi kirjaga.

(allkirjastatud digitaalselt)
Kati Tamtik
ehitusosakonna juhataja

Koostaja: Liina Roosimägi

This document was created by an application that isn't licensed to use novaPDF.
Purchase a license to generate PDF files without this notice.