MAAELUMINISTEERIUM

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

Teie: 21.11.201921.11.2019 nr 16-6/19-3201-002

Meie: 03.12.2019 nr 4.1-5/3029-1

Seisukoht Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu kohta

Austatud proua Tamtik

Esitame oma seisukohad Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi (*edaspidi programmi*) eelnõu kohta.

Programmi eelnõus on maaparandussüsteemide paiknemine kavandatava raudtee trassilõigu lähialal joonisel 16 (*edaspidi joonis*) kajastatud osaliselt ning kajastamata eesvoolud, mis kuuluvad samuti maaparandussüsteemi koosseisu. Palume teil joonise nimetus ning sisu viia kooskõlla ning joonisel kajastada nii reguleeriva võrgu rajatised (Katku I ja Annepalu) kui ka eesvoolud (Kurna oja, Rae kraav). Kurna oja suublaks on Ülemiste järv. Samuti vajaks põhjalikumat käsitlemist projekti võimalik mõju Tallinna linna joogiveehaardele.

Rail Balticu trass kulgeb üle erinevate põllumassiivide. Leiame, et ühe olulise mõjuvaldkonnana tuleks keskkonnamõju hindamise aruandes käsitleda ka mulla teemat (nt katmine, eemaldamine, taaskasutamine muu põllumaa parandamiseks jm). Keskkonnaministri 9. septembri 2017. a määruse „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“ §-s 5 on ühe valdkonnana toodud ka muld, mis on praegusest programmi eelnõust põhjendamatult kõrvale jäetud.

Samuti ei selgu programmi eelnõust, kas ja kuidas arvestatakse trassi sh eritasandiliste ristmike projekteerimisel survelise põhjavee aladega. Keskkonnamõju hindamise aruandest peaks ilmnema, kas ja mil määral surveline põhjavesi mõjutab trassi ehitamist ja kasutamist, et tagada ehitiste püsivus.

Leiame, et lisaks valdkonnapõhistes regulatsioonides, standardites ja muudes dokumentides toodud nõuetele vastavusele tuleks rõhutada, et trassi rajamisega seotud lõplikes lahendustes tuleb arvestada ka üldtunnustatud häid praktikaid ning parimaid kaasaegseid teadmisi.

Lai tn 39 // Lai tn 41 / 15056 Tallinn / 625 6101/ info@agri.ee / www.agri.ee
Registrikood 70000734

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Marko Gorban
põllumajandus- ja maaelupoliitika
asekantsler kantsleri ülesannetes

Hannes Puu
6256241 hannes.puu@agri.ee

MAA-AMET

Kati Tamtik
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ame
info@ttja.ee

Teie 21.11.2019 nr 16-6/19-3200-002

Meie 12.12.2019 nr 7-21/19/17739-2

Rail Balticu raudteetrassi ehitusprojekti lõikude „Ülemiste – Kangru“ ning „Kangru - Harju ja Rapla maakonna piir“ keskkonnamõju hindamise programmid

Austatud Kati Tamtik

Olete edastanud Maa-ametile kui asjaomasele asutusele 21.11.2019 kirjadega nr 16-6/19-3200-002 ja 16-6/19-3201-002 seisukoha kujundamiseks Rail Balticu raudteetrassi ehitusprojekti lõikude „Ülemiste – Kangru“ ning „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir“ keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmide eelnõud. Maa-amet tutvus KMH programmide dokumentidega Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti dokumendiregistris.

Maa-ametil puuduvad täiendavad märkused ja ettepanekud 21.11.2019 seisukoha kujundamiseks edastatud Rail Balticu raudteetrassi ehitusprojekti lõikude „Ülemiste – Kangru“ ning „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir“ KMH programmide eelnõude osas. Palume hoida Maa-ametit kursis projekti menetlemise edasise käiguga.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Kristi Kivimaa
maatoimingute osakonna planeeringute ja ehitusprojektide büroo juhataja

Kadi Naar
665 0772 kadi.naar@maaamet.ee

RAHANDUSMINISTEERIUM

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 21.11.2019 nr 16-6/19-3200-002
21.11.2019 nr 16-6/19-3201-002
Meie 12.12.2019 nr 14-13/7115-2

Ettepanekud Rail Balticu raudteetrassi lõikude „Ülemiste – Kangru“ ja „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir” ehitusprojektide KMH programmide eelnõudele

Austatud peadirektor

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet saatis 21.11.2019 Rahandusministeeriumile seisukoha saamiseks Rail Balticu raudteetrassi lõikude „Ülemiste-Kangru“ ja „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojektide keskkonnamõju hindamise (KMH) programmide eelnõud, tuginedes KeHJS § 15^1 lõigetele 1 ja 2.

KMH-d viiakse läbi ehitusprojektide koostamise käigus eesmärgiga minimeerida raudtee rajamise ja kasutamise mõju keskkonnale. KMH-d puudutavad ca 16 kilomeetri pikkust lõiku Ülemistelt Kangruni ja ca 19 kilomeetri pikkust lõiku Kangrust Harju ja Rapla maakonna piirini

Tutvunud esitatud materjalidega ning lähtudes KeHJS § 15^1 lõikest 4 teeme järgmised ettepanekud ja märkused KMH programmide eelnõudele.

1. Mõlema programmi eelnõu peatükis 2 on nimetatud reisirongide peatuskohad kohaliku liikluse tarbeks Harju maakonnas Assaku, Luige, Saku ja Kurtna piirkondades. Programmi leheküljel 7 on fikseeritud, et „käesoleva KMH aluseks oleva projekteerimise raames lahendatakse kohalike peatuste põhimõttelised asukohad eskiisi detailsusega, kuid täpsed lahendused (platvormid ja jalakäijatele vajalikud üle- või altpääsud, juurdepääsud (sh mootorsõidukitele ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur) tuleb lahenda eraldi tööga. Kohalike peatuste detailne projekteerimine ja ehitamine ei ole kiire rahvusvahelise raudteeliini osa ning lahendatakse vajalike otsuste ja rahastuste saamisel eraldi projektiga.“ Edasi leheküljel 8 on fikseeritud, et „eritasandiliste ristumiste korral täpsustatakse projekteerimise etapis, kumb ristuvatest rajatistest (kas raudtee või tee) paikneb maapinnal ning kumb kõrgel muldel, viaduktil või süvendis“.

Lähtuvalt eelnevast ning arvestades Rail Balticu iseloomu leiame, et kohalike peatustega seonduvate juurepääsuteede vajadus tuleb määrata koostatavate projektidega ning asjakohaste keskkonnamõjude hindamist ei saa lükata edasi, nn eraldi projekti koosseisu, vaid tuleb läbi viia käesolevate KMH-de koosseisus. Kohalike peatuste juurdepääsudega arvestamata jätmisel võib hiljem osutuda võimatuks või väga kulukaks peatustele mõistlike juurdepääsude kavandamine.

Oleme seisukohal, et ehitusprojektides ja nende KMH-des tuleb määrata kohalike peatuste täpsed asukohad ja hinnata mõju inimeste liikumisvõimalustele ja juurdepääsuteedele, sh kergliiklejate ja jalakäijate juurdepääsude vajadus ning peatuses jalakäijate raudteest alt- või ülepääsud. Samuti tuua KMH-des välja leevendavate meetmete vajadus, mis on seotud kohalike peatuste rajamisega, sh inimeste turvalisusega. Palume täiendada KMH-de programme.

2. Mõlema programmi eelnõu peatükis 5 on toodud: „Eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjelduse koostamisel on allikmaterjalina kasutatud Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic trassi koridori asukoha määramine“ seletuskirja ja sama maakonnaplaneeringu KSH aruannet.” Antud KMH-de programmid puudutavad Harju maakonda, sellest tulenevalt palume parandada ja märkida, et allikmaterjalina on kasutatud Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic trassi koridori asukoha määramine“ seletuskirja ja sama maakonnaplaneeringu KSH aruannet.

3. Mõlema programmi eelnõu peatükis 7.4 on fikseeritud, et „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" eesmärk on luua alus uue rahvusvahelise ühenduse projekteerimiseks Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel, mille rööpmelaius (1435 mm) vastab Euroopa standardile. Planeeringuga on leitud sobivaim asukoht elektrifitseeritud Rail Balticu raudtee trassi koridorile Rapla maakonnas.“ Antud KMH-de programmid puudutavad Harju maakonda, sellest tulenevalt palume parandada ja märkida, et planeeringuga on leitud sobivaim asukoht elektrifitseeritud Rail Balticu raudtee trassi koridorile Harju maakonnas.

4. Mõlema programmi eelnõu peatükis 12.1 on muuhulgas toodud, et laiemat avalikkust teavitab otsustaja KMH programmi ja aruande avalikust väljapanekust ja arutelust ühes üleriigilise levikuga või ühes kohaliku või maakondliku levikuga ajalehes. Kuna KMH käsitleb maakonnale ja trassile jäävatele omavalitsustele väga olulise ruumilise mõjuga Rail Balticut, siis on vajalik avaldada teade nii üleriigilise levikuga ajalehes kui ka ajalehes Harju Elu. Samuti on oluline, et teade avaldatakse trassile jäävate omavalitsuste ajalehtedes ja omavalitsuste veebilehtedel. Palume programmi täiendada.

5. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõu peatüki 12.1 tabelis 6 ja Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir” ehitusprojekti KMH programmi eelnõu peatüki 12.1 tabelis 7 on nimetatud KMH koostamisest mõjutatud ning huvitatud asutused ja isikud. Palume lisada nimekirja ka MTÜ Harjumaa Omavalitsuste Liit ja MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus.

6. Juhime tähelepanu asjaolule, et mõlema programmi eelnõu peatükis 13 nimetatud Ametlikud Teadaanded ei saa olla KMH aruande koostamise lähtematerjaliks. Küll on

vajalik lähtematerjalides ära nimetada ning KMH-de koostamisel arvestada arengustrateegiat „Harju maakonna arengustrateegia 2035+“, mis on kättesaadav Harjumaa Omavalitsuste Liidu veebilehel http://hol.ee/areng-373.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Kaia Sarnet
regionaalvaldkonna asekantsler

Alan Rood 715 5805
Alan.Rood@fin.ee

MAANTEEAMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve
Amet
info@ttja.ee
Sõle 23A
10614, Tallinn

Teie 21.11.2019 nr 16-6/19-3201-002

Meie 13.12.2019 nr 15-5/19/54196-2

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu

Olete esitanud arvamuse andmiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu, Tln 2019.

Maanteeamet, tutvunud esitatud dokumendiga, märgib järgmist:

- lk 47 teeme ettepaneku lisada tabelisse teema ”mõju olemasolevale infrastruktuurile”;
- lk 52 teeme ettepaneku lisada EGT koostatud ”Harjumaa varustuskindluse aruanne”, Tln 2019.

Anname teada, et Maanteeamet kavandab Rail Balticu trassiga seotud maanteeviaduktide ehitust ja seoses sellega on Maanteeamet nõudnud OÜ-lt Rail Baltic Estonia kavandatava tegevusega kaasnevate keskkonnamõjude kirjeldust (vajadusel täiemahulist KMH), millega tuleb raudtee põhiprojekti keskkonnamõjuhindamisel arvestada. Samuti peame vajalikuks mõjude hindamisel maakasutusele hinnata põllumajandustehnika ja loomade juurdepääsetavust äralõigatavatele maaüksuste. Kavandatava tegevuse vastavuse hindamisel kehtivatele planeeringutele palume analüüsi kaasata kõik asjakohased kehtivad planeeringud, nt Harju maakonnaplaneering 2030+ koos lisadega.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Villu Lükk
juhataja
keskkonnatalitus

Rein Kallas
6119377 Rein.Kallas@mnt.ee

PÄÄSTEAMET

Liina Roosimägi
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie: 20.11.2019 nr 7.2-2.1/13415-1
Meie: 15.12.2019 nr 7.2-2.1/13415-2

Päästeameti seisukoht Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõule

Austatud Liina Roosimägi

Ülemiste – Kangru ehitusprojekti keskkonnamõjude hindamise (edaspidi KMH) kohaselt läbib trass mitme B suurõnnetuse ohuga ning ohtliku ettevõtte ohuala. KMH-s on kirjeldatud, et halvimal juhul (kemikaalileke) võib ohuala ulatuda kuni ca 1000 m mõlemale poole raudteed. Seda on arvestatud kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi, mõjuala ulatus võib suureneda tulenevalt koosmõjust teiste ohtlike objektidega. KMH kirjelduses on välja toodud, et kavandatava tegevusega suureneb suurõnnetuse risk või õnnetuse tagajärgede raskus. Tuleks paika panna, milliseid on õnnetuste ennetamiseks kavandatud meetmed. Juhul, kui toimub ohualasse planeerimine, tuleb vajadusel ka olemasolevas suurõnnetuse ohuga ja ohtlikkus ettevõttes rakendada ohutuse tagamiseks täiendavaid meetmeid. Kuna täiendavate meetmete planeerimine on seotud kuludega, tuleks need planeerida koostöös ja kokkuleppes isikuga, kes käitab vastavat suurõnnetuse ohuga ja/või ohtlikku ettevõtet. Lisaks tuleks teostada riskianalüüs võimalike ohtlike veoste kohta, hindamaks, kas 1000 m ohuala mõlemale poole raudteed on piisav ning millised on võimalikud doomino stsenaariumid, mis võivad kaasneda ohtlike veoste transpordiga raudteel.
KMH lk 8 kirjeldatakse, et lisaks ligipääsuteedele, mis planeeritakse kahe kuni kolme kilomeetri tagant, projekteeritakse kohati ka hooldusteed, mis jäävad piirdeaia sisse. Hooldusteed kavandatakse möödasõidujaamade ja peatuste juurde ning kohtadesse, kus on vaja tagada juurdepääs teenindatavatele objektidele, kuid kus ei ole võimalik kasutada ligipääsuks avalikku teede võrku. Mõlemal pool rööbastee kõrval (ca 3 m kaugusel rööbastee teljest) kulgeb kogu pikkuses 0,8 m laiune hooldusrada. KMH kohaselt rajatakse hooldusteed vaid jaamade juurde, mistõttu on alust arvata, et päästevõimekus ja juurdepääsetavus sündmuskohtadele jääb olulisel määral häirituks kuna 0,8m laiune hooldusrada kahe kuni kolme kilomeeriste vahedega ei võimalda juurdepääsu päästetehnikaga õnnetuskohtadele.
Ehitusprojekti KMH koostamisel ei ole piisaval määral arvestatud Päästeameti ettepanekutega, mis on kirjeldatud dokumendis 30.01.2019 nr .2-1/1127-1 „Päästeameti ettepanekud Rail Baltica põhiprojekti koostamiseks“ saadetud punktides 2,3,4,5, 8 ja 10.
Eelpoolnimetatud ettepanekuid tuleb arvesse võtta mõlema KMH põhi- ja alternatiivprojektide lahendustes.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Urmas Grüning
Ohutusjärelevalve büroo peainspektor
Põhja päästekeskus

Urmas Grüning
+372 5182740
urmas.gryning@rescue.ee

KESKKONNAAMET

Kati Tamtik
ehitusosakonna juhataja
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 21.11.2019 nr 16-6/19-3201-002

Meie 18.12.2019 nr 6-3/19/19093-2

Seisukoht Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu kohta

Austatud Kati Tamtik

Esitasite 21.11.2019[1] keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 15[1] lg-te 1 ja 2 alusel Keskkonnaametile seisukoha andmiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi eelnõu (edaspidi KMH programm).

KeHJS § 15[1] lg 4 kohaselt esitab asjaomane asutus otsustajale 30 päeva jooksul KMH programmi saamisest arvates programmi kohta oma pädevusvaldkonnast lähtudes seisukoha, sealhulgas hinnangu programmi asjakohasuse ja piisavuse kohta. Dokumentatsiooni läbivaatamisel peab asutus kontrollima ka eksperdirühma koosseisulist piisavust.

Keskkonnaamet on seisukohal, et esitatud KMH programm on asjakohane ja piisav, kui KMH programmi täiendamisel arvestatakse järgmiste ettepanekutega:

1. KMH programmi lk 11 on viidatud KeHJS §-le 31, õige viide on KeHJS § 3[1]. KMH programmi lk 29 on viidatud KeHJS § 3 p-le 2, õige viide on KeHJS § 3 lg 1 p 2. KMH programmi lk 36 on viidatud KeHJS § 13 lg-le 5, õige viide on KeHJS § 13 p 5. KMH programmi lk 48 kohaselt KMH aruande koostamisel järgitakse KeHJS §-s 20 esitatud nõudeid; loetelusse lisada ka keskkonnaministri 01.09.2017 määrus nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“. Keskkonnaamet palub korrigeerida.

2. KMH programmi ptk-s 3 (lk 11 kolmanda lõigu kaks esimest lauset) on lausete kordus. Keskkonnaamet palub korrigeerida.

3. KMH programmi lk 14 kohaselt ehitatakse muldkeha dreenivast pinnasest ja pinnavee ära juhtimiseks rajatakse mõlemale poole muldkeha kraavid ja veekogumisrennid.

   Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et läbi dreeniva pinnase ja rajatavate kraavide võib tiheda liiklusega raudteelt sademe- ja lumesulamisveega keskkonda kanduda saasteaineid (nt metallid, raskemetallid, naftasaadused, herbitsiidid, fenoolid jms potentsiaalselt ohtlikud ained). KMH programmis ei ole käsitletud mastaapselt raudteelt keskkonda juhitavate saasteainete hindamise vajalikkust ja metoodikat. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et raudteelt sademeveega keskkonda (nii pinnasesse kui ka veekogusse) juhitavate erinevate saasteainete kumulatiivne

[1] Registreeritud Keskkonnaameti dokumendihaldussüsteemis (edaspidi DHS) 21.11.2019 nr 6-3/19/19093 all.

keskkonnamõju ning selle mõju ulatus ja olulisus ei ole teada. KMH käigus tuleb hinnata raudteelt ära juhitavate saasteainete esinemistõenäosust, hulka, nende võimalikku mõju pinna- ja põhjaveele, lähipiirkonnas paiknevatele veekogudele ja märgalale ning pakkuda välja võimalikud keskkonnameetmed[2].

4. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et kavandatav Rail Baltic raudteetrass läbib Vaskjala-Ülemiste kanalit (keskkonnaregistrikood VEE1093000), mis kuulub Tallinna linna pinnaveesüsteemi joogiveehaardesse (valdaja AKTSIASELTS TALLINNA VESI). Sellest lähtuvalt tuleb KMH aruandes välja tuua rajatava Rail Baltic raudtee võimalik mõju joogiveehaarde süsteemile ja pakkuda vajadusel välja asjakohased keskkonnameetmed.

5. KMH programmi lk 25-26 kohaselt: „*KMH aruandes tuuakse vajadusel välja pinna- ja põhjaveekogumite veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmise vajadus ning põhjendused. Kui projekti elluviimine kõnealuses lõigus ei too kaasa ühegi veemajanduskava põhjaveekogumi seisundi halvenemist, siis kinnitatakse seda KMH aruandes. Kui KMH käigus ilmneb, et vaatamata leevendusmeetmete rakendamisele tekib siiski vajadus veekogumitele veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmiseks, looduslike veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamiseks või põhjaveekogumite seisundi halvendamiseks, siis tuuakse KMH aruandes välja asjakohaste erandite seadmise põhjendused vastavalt veepoliitika raamdirektiivi 2000/60/EÜ artiklile 4 ning veeseadusele*.“

   Keskkonnaamet palub seejuures arvestada järgmist: veeseaduse § 31 lg 1 p-de 1-4 kohaselt on veekaitse üldisteks eesmärkideks vähendada inimtegevuse mõju veekeskkonnale; vältida veeökosüsteemide, nendest sõltuvate maismaaökosüsteemide ja märgalade seisundi halvenemist ning parandada nende seisundit; soodustada vee kestlikku kasutamist ning tagada pinna- ja põhjaveevarude pikaajaline kaitse ning piisav veevarustus; lõpetada prioriteetsete ohtlike ainete heide ja piirata saasteainete, sealhulgas muude ohtlike ainete heidet veekeskkonda. KMH käigus tuleb hinnata kavandatava tegevuse mõju veekogumitele ja tõenäosust veekogumi seisundi halvenemisele või veekogumi tugevalt muudetuks tunnistamisele. KMH käigus tuleb pakkuda välja keskkonnameetmed, mis võimaldavad tagada üldiseid veekaitse eesmärke. Ehk, ennekõike tuleb Rail Baltic raudteetrass kavandada ja projekt ellu viia selliselt, mis ei too kaasa keskkonnaseisundi halvendamist ja mis vastab veemajanduskavade eesmärkidele. Kui KMH käigus ilmneb, et vaatamata keskkonnameetmete rakendamisele tekib siiski vajadus veekogumitele veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmiseks, looduslike veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamiseks või põhjaveekogumite seisundi halvendamiseks, siis tuleb KMH aruandes välja tuua asjakohaste erandite seadmise põhjendused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/60/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse veepoliitika alane tegevusraamistik, artiklile 4 ning veeseadusele. Keskkonnaamet palub sellega arvestada ka KMH programmi tabelis 2.

6. Rail Baltic raudteetrassi lõigu „Ülemiste –Kangru“ otsesesse mõjualasse jäävad III kaitsekategooria kaitsealuste käpaliste esinemisala (nimetatud ka KMH programmi tabelis 1). Need liigid on: balti sõrmkäpp (*Dactylorhiza Baltica*, keskkonnaregistrikood KLO9312166), kahkjaspunane sõrmkäpp (*Dactylorhiza incarnata*, keskkonnaregistrikood KLO9312186), hall käpp (*Orchis militaris*, keskkonnaregistrikood KLO9312169) ja soo-neiuvaip (*Epipactis palustris*, keskkonnaregistrikood KLO9312194). KMH programmi tabeli 1 kohaselt on täpsustavad inventuurid teostatud 2018. aastal.

   Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et looduskaitseseaduse § 55 lg 8 kohaselt on keelatud III kaitsekategooria taimede hävitamine ja loodusest korjamine ulatuses, mis ohustab liigi säilimist selles elupaigas. Raudteetrassile jäävate kaitsealuste taimeliikide isendite ümberasustamisel tuleb arvestada Vabariigi Valitsuse 15.07.2004 määruses nr 248 „Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord“ toodud nõudeid. KMH käigus tuleb hinnata rajatava Rail Baltic raudtee mõju eelnimetatud kaitsealustele taimeliikidele ja analüüsida raudteetrassile jäävate isendite ümberasustamisega seonduvat, sh leida koht, kuhu isendid asustada.

[2] KeHJS § 3^3 lg 1 kohaselt on keskkonnameetmed kavandatava tegevuse elluviimisega kaasneva ebasoodsa keskkonnamõju ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise ning põhjendatud juhul heastamise meetmed. Keskkonnameetmete hulka arvatakse ka keskkonnaseire.

7. Keskkonnaamet palub muuta KMH programmi ptk 6 pealkirja, kuna antud juhul ei ole tegemist Natura eelhindamisega, vaid selle vajaduse määramisega.

8. KMH programmi ptk-s 7.5 tuua välja ka seos kehtivate üldplaneeringutega, mitte üksnes algatatud või koostamisel olevatega.

9. KMH programmi lk 40 kohaselt on KMH käigus kavas hinnata raadamise mõju, kuid: *„Otseselt käesoleva KMH kontekstis on võimalik hinnata vaid käesoleva projektilõigu mõju, aga võimalusel arvestatakse ka kogu Rail Balticu trassi jaoks vajalike kumulatiivsete raadamismahtudega (vt ptk 9.1)“*. Keskkonnaamet on seisukohal, et käesoleva KMH käigus tuleb lisaks konkreetsele projektilõigule hinnata ka kogu joonobjekti koosmõju, vähemalt põhimõttelises täpsusastmes, mitte üksnes võimaluse korral. Keskkonnaamet palub selles osas korrigeerida KMH programmi lk 43. Vt samas küsimuses ka Keskkonnaameti 06.11.2019 kirja[3] p 1.

10. Keskkonnaamet palub KMH aruandele lisada Rail Baltic raudteetrassi asukoha täpsemaks vaatamiseks MapInfo kaardikihi. See lihtsustaks hiljem Keskkonnaametil raadamise metsateatiste menetlemist. Keskkonnaamet palub selles osas täiendada KMH programmi lk 40.

11. Keskkonnaministri 01.09.2017 määruse nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“ § 7 kohaselt esitatakse KMH aruandes kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste keskkonnameetmete, sealhulgas seire, kirjeldus rajamis-, kasutamis- ja lõpetamisetappide lõikes, sealhulgas nende kasutamise eeldatava efektiivsuse hinnang.

    KMH programmi tabelis 2 on osade hinnatavate mõjude korral välja toodud, et KMH käigus hinnatakse ja vajadusel leitakse võimalikud keskkonnameetmed (nt KMH programmi lk 41, mõju põhjaveele), kuid mitte kõikjal (nt puudub lk 41, mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele). Keskkonnaamet palub KMH programmis kasutada sama lähenemist lähtuvalt keskkonnaministri 01.09.2017 määruse nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“ nõuetest. Kui KMH käigus selgub eeldatavalt ebasoodsa keskkonnamõju kaasnemine, tuleb KMH aruandes välja pakkuda keskkonnameetmed Rail Balticu raudtee ehitustööde ja/või hilisema kasutuse tarbeks.

12. Keskkonnaamet andis 28.05.2019[4] ja 18.10.2019[5] osaühingule Rail Baltic Estonia oma seisukoha Rail Baltica raudtee eelprojekti kohta (28.05.2019 kirjas eelprojekti lõikude 04-07 ja 18.10.2019 kirjas lõikude 01-03 kohta).

    Keskkonnaamet märkis 18.10.2019 kirja p-s 4.2, et Rail Balticu projekti järgnevates etappides, sh KMH-de läbiviimisel, tuleb lähtuda Keskkonnaameti 28.05.2019 kirja ptk-s IV „Ökoduktide parameetrid“ toodud seisukohast. Lisaks sellele tuleb Rail Balticu ehitusprojektide KMH-de käigus läbi vaadata uuring „Rail Baltic samatasandiliste ulukiläbipääsude tehniline teostatavus“ (OÜ Rewild ja OÜ Hendrikson & Ko, 13.12.2017)[6] ja esitada konkreetne loomaläbipääsude lahendus ning hinnata nende võimalikke riske ja mõju. Seejuures tuleb arvestada eelnimetatud uuringus ja keskkonnaministri 17.10.2019 kirjas[7] toodud seisukohti.

---

[3] Tegemist oli Keskkonnaameti ettepanekutega Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti KMH programmi kohta. Kiri on registreeritud DHS-is 06.11.2019 nr 6-3/19/11981-4 all, kiri on kättesaadav: https://dhs-adr-kea.envir.ee/Display.aspx?ID=318188&Root=318188

[4] Registreeritud DHS-is 28.05.2019 nr 6-3/19/6674-2 all, kiri on kättesaadav: https://dhs-adr-kea.envir.ee/Display.aspx?ID=283840&Root=283840

[5] Registreeritud DHS-is 18.10.2019 nr 6-3/19/6674-5 all, kiri on kättesaadav: https://dhs-adr-kea.envir.ee/Display.aspx?ID=314601&Root=314601

[6] Uuring on leitav Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti veebilehelt: https://pilv.mkm.ee/s/J8YXBXHeIuELnbm#pdfviewer

[7] Keskkonnaministri 17.10.2019 kiri nr 7-12/19/5598, kiri on kättesaadav: https://dhs-adr-kem.envir.ee/Display.aspx?ID=78532&Root=78532

Eelnimetatu kehtib kõikide Rail Balticu ehitusprojektide ja nende KMH-de korral. Keskkonnaamet palub sellega arvestada ka käesoleva KMH programmi koostamisel.

13. Keskkonnaamet palub KMH programmi tabelit 4 täiendada eksperdiga, kes KMH käigus hindab mõju põhjaveele. See on vajalik, kuna vaadeldavas Rail Baltic raudteetrassi piirkonnas on tegemist valdavalt nõrgalt kaitstud ja kaitsmata põhjaveega alaga. Samuti tuleb KMH-sse kaasata käesoleva kirja p-s 6 nimetatud taimeliike tundev ning nende ümberistutamise kogemusi omav liigiekspert.

14. KMH programmi tabelis 6 puudub osade asjaomaste asutuste korral nende kaasamise põhjendus (nt ministeeriumid). Kuigi tabelis 6 on viidatud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 28.06.2018 kirjale[8], siis seal ei ole asjaomaste asutuste valikut põhjendatud, mida näeb aga ette KeHJS § 13 p 9. Keskkonnaamet palub Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametil ning KMH programmi koostajatel koostöös täiendada KMH programmi tabelit 6.

15. KMH programmi tabelis 6 ei ole vaja Keskkonnaameti korral märkida, et: *„Riigi keskkonnakasutuse ja looduskaitse poliitika elluviija; kaitstavate loodusobjektide valitseja; RB mõju keskkonnale, Natura 2000 võrgustiku aladele ja kaitstavatele loodusobjektidele.“* Keskkonnaamet tuleb KeHJS § 2^3 lg 2 teise lause kohaselt alati kaasata KMH-sse asjaomase asutusena, v.a juhul, kui tegemist on piiriülese KMH-ga või kui tegevusloa andja on Riigikogu, Vabariigi Valitsus või ministeerium. Samuti tuleb Keskkonnaamet kaasata KMH-sse, kui KMH käigus tuleb läbi viia Natura-hindamine (nt tulenevalt KeHJS § 29 lg 1 p-st 2) või kui Keskkonnaametilt tuleb taotleda kavandatavaks tegevuseks mõnda tegevusluba.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Riho Bonder
keskkonnakasutuse juhtivspetsialist
Põhja regioon

Irma Pakkonen 6807403
irma.pakkonen@keskkonnaamet.ee

[8] Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 28.06.2018 kiri nr 6-7/18/0016/111.

TERVISEAMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie: 21.11.2019 nr 16-6/19-3201-002
Meie: 19.12.2019 nr 9.1-1/19/6865-2

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu

Esitasite Terviseametile (edaspidi amet) keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 15^1 lõigetele 1 ja 2 tuginedes seisukoha, ettepanekute ja märkuste esitamiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi eelnõu.

Rail Baltic on raudteetaristu projekt, mille eesmärk on rajada marsruudil Tallinn–Pärnu–Riia–Kaunas–Leedu/Poola piir kaherööpmeline 1435 mm rööpmelaiusega elektrifitseeritud kiire raudtee (projektkiirusega 249 km/h). Raudtee ja sellega seonduva taristu rajamine võimaldab integreerida Balti riigid, sealhulgas Eesti, Euroopa raudteevõrguga. Rail Balticu raudtee rajamine loob võimalused inimeste ja kaupade paremaks liikumiseks. Projekti elluviimiseks Eestis on kehtestatud maakonnaplaneeringud Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas, mille koostamisel viidi läbi keskkonnamõjude strateegiline hindamine (edaspidi KSH). KSH viidi läbi KMH täpsusastmes.

Rail Balticu kaheksale raudteelõigule algatati ehitusprojekti KMH. KMH-d viiakse läbi ehitusprojektide koostamise käigus ning KMH eesmärk on minimeerida raudtee rajamise ja kasutamise mõju keskkonnale. Käesolev KMH viiakse läbi ca 16 kilomeetri pikkusele lõigule Ülemistelt Kangruni. 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 eraldab selle edasisest koridorist.

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõus on välja toodud järgnev:

- Raudteelt tulenevad müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 ”Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” lisas 1 kehtestatud liiklusmüra normtasemetele.
- Ehitustegevusega kaasnevad müratasemed ei tohi planeeritava ala lähedusse jäävatel elamualadel ületada kella 21.00-07.00 vahel eelnimetatud määruse nr 71 (edaspidi KeM määrus nr 71) lisas 1 kehtestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset.

- Alade ulatus, kus on võimalik müra normtasemete ületamine, sõltub peamiselt raudtee liikluskoormusest ning veeremi seisukorrast. Müra mõju hinnatakse aladeni, kus täidetakse müra normtasemeid kuid mitte vähem kui 300-500 m mõlemal pool raudtee teljest. Vajadusel (nt kui modelleerimine näitab piirnormi ületamist kaugemal, sh koosmõjus mõne teise müraallikaga), käsitletakse mõjuala vajaliku kauguseni.
- Mõju hindamise aluseks on KMH käigus SMR mudeliga läbiviidava müra modelleerimise tulemused. Hinnatakse raudteeliiklusest tulenevaid müratasemeid nii päevasel kui ka öisel ajal. Müra modelleerimise läbiviimisel arvestatakse ja käsitletakse ka leevendavate meetmete mõju müratasemetele.
- Mürahäiringu leevendamiseks on eelprojektis kavandatud müraleevendusmeetmed (nt müraseinad), mida antud lõigus on projekteeritud ca 4 km. Müraseinte asukohti ja mõõtmeid täpsustatakse põhiprojekti koostamise käigus lähtuvalt müra modelleerimise tulemustest.
- Ehitustööde ja rongiliikluse tagajärjel tekkiv vibratsioon peab vastama sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtustele.
- Raudteeliikluse vibratsiooni häiringupiiri võimalik teoreetiline mõjuala heades levikutingimustes võib eeldatavalt ulatuda 70-75 m kaugusele raudteest. Vajadusel (nt kui hinnang näitab piirnormi ületamist kaugemal), käsitletakse mõjuala vajaliku kauguseni.
- Vibratsiooni mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge. Vibratsiooni tasemete hindamisel arvestatakse kavandatava raudteelõigu lisandumisel tekkiva vibratsiooniga (võimaliku koosmõjuga). Vajadusel esitatakse KMH aruandes leevendavad meetmed.
- KMH käigus hinnatakse, kui kaugele võib ulatuda Rail Balticu raudteetrassi mõju põhjaveele, kaardistatakse raudteetrassi mõjualale jäävad puur- ja salvkaevud ning hinnatakse raudteetrassi mõju nendele (veetase ja -kvaliteet). Vajadusel pakutakse välja keskkonnameetmed nende salv- ja puurkaevude osas, millele RB ehitusprojekti KMH käigus selgub eeldatavalt olulise negatiivse keskkonnamõju kaasnemine. Mõju hindamisel on võimalik kasutada eksperthinnangut ja modelleerimist ning nende omavahelist kombineerimist.
- Elektromagnetilise kiirguse mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge.
- Valgusreostuse mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge.
- Mõju inimeste tervisele ja heaolule hinnatakse mõjutatava keskkonna muutuste kaudu, arvestades kavandatava tegevusega kaasnevat mürataset, välisõhu kvaliteeti, joogiveeks kasutatava põhjavee kvaliteeti, vaateid jms.
- KMH käigus hinnatakse õnnetustega kaasnevat võimalikku mõju inimese tervisele ja keskkonnale. Keskendutakse tundlike objektide (asustus, veekogud, põhjavee kaitstus, kaitstavad objektid, märgalad jms) olemasolule ja kaugusele trassist. Samuti antakse ülevaade raudtee riskikäsitlust puudutavatest nõuetest. Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil kasutades olemasolevaid allikaid, projekti täpsusastmes infot raudtee lahenduste kohta, analoogiaid.

Amet on tutvunud aadressil https://adr.mkm.ee/?id=TJA-JVIS-27771 asuvate materjalidega ja märgib täiendavalt järgmist:

- Liiklusmüra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada päeval 85 dB(A) ja öösel 75 dB(A) (KeM määrus nr 71 § 6 lg 3).
- Impulssmüra põhjustavat tööd, näiteks lõhkamine, rammimine jne, võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset.

- Amet soovitab pärast raudtee valmimist hinnata müra ja vibratsiooni raudteeliiklusest enim mõjutatud müratundlikel maa-aladel ning vajadusel rakendada täiendavaid müra- ja vibratsiooni leevendavaid meetmeid.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Karmen Ainsalu
inspektor
Põhja regionaalosakond

794 3720
karmen.ainsalu@terviseamet.ee

MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

Kati Tamtik
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve
Amet
info@ttja.ee
Sõle 23A
10614, Tallinn

Teie 21.11.2019 nr 16-6/19-3201-002

Meie 20.12.2019 nr 24.5-6/18-0240/9551

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi
seisukoht KMH programmi eelnõule

Austatud Kati Tamtik

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet saatis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile (edaspidi MKM) Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste esitamiseks.

MKM teeb ettepaneku lisada asjaomaste asutuste nimekirja ka AS Eesti Raudtee.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Ando Leppiman
kantsler

Triin Orav
6256459 Triin.Orav@mkm.ee

KAITSEMINISTEERIUM

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

info@ttja.ee

Teie 21.11.2019 nr 16-6/19-3201-002

Meie 20.12.2019 nr 12-4/19/4681

Seisukoht Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu kohta

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet on esitanud Kaitseministeeriumile Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi (edaspidi KMH) eelnõu seisukoha esitamiseks.

KMH on kavas koostada *ca* 16 km pikkusele lõigule Ülemistelt Kangruni. Trassilõik kulgeb Tallinna linna ja Rae valla territooriumitel. Selles lõigus läbib raudteetrassi koridor riigikaitselise ehitise Suur-Sõjamäe linnaku piiranguvööndit.

Kaitseministeerium on tutvunud Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõuga. KMH programmi eelnõu on asjakohane ning piisav. Kaitseministeerium ei esita selle kohta märkuseid ega ettepanekuid.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Andres Sang
Kaitseinvesteeringute osakonna juhataja

Maris Freudenthal 717 0165
maris.freudenthal@kaitseministeerium.ee

Priit Alekask 717 0536
priit.alekask@kaitseinvesteeringud.ee

RAE VALLAVALITSUS

Tarbijakaitse- ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 21.11.2019 nr nr 16-6/19-3201-002

Meie *kuupäev digiallkirjas* nr 8-8/9511-1

Seisukoht Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu kohta

Tuginedes KeHJS §15[1] lõigetele 1 ja 2 edastas Tarbijakaitse- ja Tehnilise Järelevalve Amet 21.11.2019 kirjaga nr 16-6/19-3201-002 Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu *(edaspidi programm)* asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks.

Tulenevalt KeHJS §15[1] lõikest 4 esitab Rae Vallavalitsus programmi kohta oma pädevusvaldkonnast lähtudes seisukohad, sealhulgas hinnangu programmi asjakohasuse ja piisavuse ning ekspertrühma koosseisulise piisavuse kohta.

Rae Vallavalitsuse hinnangul on ekspertrühma koosseis piisav ja programm asjakohane. Rae Vallavalitsus palub programmi täiendada järgnevates aspektides:

1. Põhiprojekti järgne trass on märgitud eelprojekti järgse trassiga võrreldes Uuesalu piirkonnas asulale lähemale. Palun programmis eraldi välja tuua nimetatud teema käsitluse vajadus ja mõjude hindamisel eraldi käsitleda eelnimetatud trassilõigu mõjusid asustusele ja kohalikele elanikele mõlema alternatiivi võrdluse puhul.

2. Palume mõjude hindamisel lisada trassi mõjualasse jäävate keskkonnaohtlike ettevõtete käsitlus.

3. Rohevõrgustiku aladel tuleb olenemata alternatiivide valikust tagada suur- ja väikeulukite läbipääsu võimalus. Tagada tuleb ühendus nii Kangru kui ka Rae raba piirkonnas trassist läbilõigatud rohevõrgustiku alal.

4. Nagu Vaskjala-Ülemiste kanalile, tuleb ka Kurna ojale arvestada väike- ja suurulukite läbipääsu võimaluse loomine (Joonis 6, riste vooluveekoguga).

5. Vaskjala-Ülemiste kanali ääres kulgeb AS-ile Tallinna Vesi kuuluv hooldustrass, mille kergliiklemiseks kasutamise osas on sõlmitud kokkulepe Rae Vallavalitsuse ja AS-i Tallinna Vesi vahel. Palume edasises arvestada trassi ja Vaskjala-Ülemiste kanali ristumiskohas jalakäijate liikumisraja ühenduse vajadusega ning sellest tulenevalt mitte planeerida ulukite läbipääsu samale trajektoorile vaid eraldi läbipääsuna.

Aruküla tee 9
Jüri alevik, 75301 HARJUMAA
Registrikood 75026106

Telefon 605 6750
Faks 605 6770
E-post info@rae.ee

Arvelduskonto
EE902200001120122757
Swedbank

6. Nõustume programmi lk 18 teise lõiguga, mis ütleb järgmist: ”KMH käigus lähtutakse põhimõttest, et konsolideeritud eelprojekti ja projekti koostaja poolt välja töötatud lahendused peavad keskkonnamõju seisukohast olema vähemalt sama head või paremad, kui on toodud eelprojektis.” Selles kontekstis mõjub aga vastuolulisena lk 18 esimeses lõigus toodud väide: ”Tulenevalt mulde kõrguse muutustest ei ole täies mahus rakendatavad eelprojekti käigus välja töötatud üle- ja altpääsu lahendused (nii sõidukitele, jalakäijatele kui ka loomadele).” Juhul kui eelprojekti käigus väljatöötatud üle- ja altpääsu lahendused ei ole täies mahus rakendatavad, siis kas konsolideeritud eelprojektis välja töötatud lahendused ikka saavad olla vähemalt sama head või paremad?

7. Ehitusotstarbelise materjali osas palume edaspidi täpsustada, millistest karjääridest planeeritakse vajaminev materjal hankida ja kas on vajalik ka uute karjäärialade avamine.

8. Palun täiendavalt käsitleda trassi ehitamisel väljakaevatava pinnase aspekte. Kui tekib, siis mis põhimõttel seda käideldakse ja milline on võimalik keskkonnamõju.

9. Järveküla koolist kuni Järveküla ja Uuesalu küla piirini, sh Põdra tee lähiümbruses esineb kõrgendatud oht sademevee ärajuhtimise probleemi tekkele ja ala võib nimetada kohaliku tähtusega üleujutusohuga alaks. Mõjude hindamisel palume täiendavalt analüüsida mõju nimetatud piirkonna sademevee toimivusele. Samuti täpsustada, kuidas toimub sademevee süsteemi intergreerimine olemasolevate süsteemidega ning hinnata integreerimise mõju olemasolevate, juba niigi probleemisetele piirkondadele, sh sademevee puhastuskoormusele.

10. Põhiprojekti järgne trass tekitab Rae valla territooriumile füüsilise barjäär ning mitmed tänased liikumisteed lõigatakse ära. Palun hinnata trassi mõju kohalikule liikumisele, seda nii mootortranspordi kui ka kergliikluse aspektist. Hinnata sõidu- ja kergliikuseteede võrgustiku terviklikku toimimist pärast trassi rajamist.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Priit Põldmäe
abivallavanem

Jana Suurthal, 605 6750
jana.suurthal@rae.ee

KIILI VALLAVALITSUS

Lp Kati Tamtik
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
Sõle tn 23a
10614 Tallinn
info@ttja.ee

Teie 21.11.2019 nr 16-6/19-3200-002;
nr 16-6/19-3201-002

Meie 23.12.2019 nr 9-10.6/416-2

Rail Balticu raudteetrassi lõigu ehitusprojektide KMH programm

Saatsite Kiili Vallavalitsusele 21.11.2019 kirja nr 16-6/19-3200-002 „Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru -Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu edastamine seisukoha esitamiseks“ ja 21.11.2019 kirja nr 16-6/19-3201-002 “Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste –Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu edastamine seisukoha esitamiseks”, milledes sooviste keskkonnamõju hindamise programmide osas vallavalitsuse seisukohta, sealhulgas hinnangut programmi asjakohasuse ja piisavuse kohta.

Tutvunud kirjas näidatud keskkonnamõju hindamise programmide materjalidega, edastame programmidele järgmised seisukohad, ettepanekud ja märkused:

1. Raudtee trass koos kaasneva maanteeviaduktiga on kavandatud Kangru aleviku (elanike arv 650) vahetusse lähedusse, millega kaasneb oluline keskkonnamõju – see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara. Palume antud asjaolu kajastada ning soovitada piisavad leevendusmeetmed.

2. Raudtee trass kulgeb osaliselt Männiku turbamaardla alal. Palume arvestada ja kajastada turbarabast tulenevaid mõjusid, ohte nagu tulekahjud, vee liikumine erinevatel aastaaegadel, veerežiimi muutumisest tingitud turba mineraliseerumine;

3. Raudtee väljaehitamise järel tuleb tagada kuivendussüsteemide toimimine (sh hooldamine). Tänapäeval toimub kraavide hooldus mehhanismidega. Seetõttu tuleks näha kraavide kallastele mehhanismide liikumiseks piisava laiusega alad.

4. Programmis on välja toodud põllumajandustehnika liikumisega arvestamine. Palume lisada ka metsade majandamiseks vajaliku tehnikaga (metsamasinad) arvestamine.

5. Palume kindlasti arvestada suurulukite liikumisega, sest linnalähedastes metsades, rabas on liikumas päris palju loomi. Nii loomade kui ka transpordi ohutu liikumise tagamiseks on vajalik ette näha piisavad leevendusmeetmed.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Aimur Liiva
Vallavanem

Siiri Treimann, 6790278
siiri.treimann@kiilivald.ee

Tallinna
Linnavalitsus

Kati Tamtik (ehitusosakonna juhataja)
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie: 21.11.2019 nr 16-6/19-3200-002

Meie: 30.12.2019 nr LV-1/2995 - 1

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru - Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmis arvestamist vajavad asjaolud

Austatud Kati Tamtik (ehitusosakonna juhataja)

Täname, et saatsite meile seisukoha andmiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi eelnõu.

Peame oluliseks KMH programmis rõhutatult välja tuua vajaduse arvestada Harju maakonnaplaneeringus planeeritud Tallinna ümbersõidu raudtee ehk ringraudtee lõuna poolse trassialternatiiviga kui ainsa teostatava raudteetrassiga, kus peaksid tulevikus saama ohutult ja nõuetele vastavalt sõita nii reisi- kui kaubarongid.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on 19.08.2019 andnud Rail Baltic Estonia OÜ-le ja RB Rail AS-le suunise arvestada projekteerimisel perspektiivse Tallinna lõunapoolse ümbersõiduraudteega. Üksikasjalikumalt on Tallinna lõunapoolse ringraudtee rajamisvõimaluse säilitamise vajadust käsitletud muuhulgas Harjumaa Omavalitsuste Liidu, ringraudteest puudutatud Harjumaa kohalike omavalitsuste ning ettevõtjate 13.09.2019 ühispöördumises, Harjumaa Omavalitsuste Liidu 11.06.2019 ja Tallinna Linnavalitsuse 25.11.2019 vastuskirjades Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.

Eelnevast lähtuvalt tuleb KMH koostamisel arvestada Harju maakonnaplaneeringus planeeritud ning eeldatavalt RB projektis projekteeritava ringraudtee trassiga, mis kulgeb üldiselt kogu lõigus paralleelselt RB raudteega. Mõjude hindamisel võib aluseks võtta Eesti Raudtee tellimusel ja Reaalprojekt OÜ koostatud projekt „Tallinna ringraudtee Saue-Lagedi lõigu eskiisprojekt“, millele tuleb juurde arvestada kohalikud peatused – Kangru, Järveküla-Uuesalu, Assaku, Lagedi ning raudtee trassi pöörang Ülemiste suunas nt Lagedi piirkonnas. Samuti tuleb arvestada mõlema raudtee trassist tuleneva laiema raudtee koridoriga, suurema sildega viaduktidega ja laiemate süvenditega ning näha ette vajadusel täiendavad leevendavad meetmed sh Tallinna linna rohevõrgustiku toimimiseks. KMH peab analüüsima kahe raudtee koosmõju ja vajadusel tegema konkreetseid ettepanekuid projekteerimiseks. Hinnata tuleb RB

maakonnaplaneeringus planeeritud uue kaubajaama rajamise mõjusid arvestusega, et sinna viiakse üle 1520 mm laiuse raudtee Kopli kui ka Ülemiste kaubajaamad koos vajaliku taristuga.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Andrei Novikov
Abilinnapea

Lisa: 1. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 suunis RB Rail AS-le ja Rail Baltic Estonia OÜ-le.
2. Harjumaa Omavalitsuste Liidu ja teiste huvitatud isikute 13.09.2019 ühispöördumine.
3. Harjumaa Omavalitsuste Liidu 06.11.2019 vastuskiri Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile
4. Tallinna Linnavalitsuse 25.11.2019 vastuskiri Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.

Koopia: Liina Roosimägi 6672004

liina.roosimagi@ttja.ee

Jaak-Adam Looveer 6404736
jaak-adam.looveer@tallinnlv.ee

MAJANDUS- JA KOMMUNIKATSIOONI-MINISTEERIUM

Riia Sillave
Rail Baltic Estonia OÜ
info@rbe.ee
Endla 16
10142, Tallinn

Meie 19.08.2019 nr 24.5-6/19-0095/6216

Rail Baltica projekteerimisest Harjumaa lõigus

Austatud Riia Sillave

Rail Balticu Harju maakonnaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (kehtestatud 13.02.2018 riigihalduse ministri käskkirjaga nr 1.1-4/41, edaspidi Planeering 1) on kajastatud kõik eritasandilised ristumised, mis rajatakse koos Rail Balticu rööbastee ehitamisega. Rail Balticu rööbastee trassikoridor omab osalist kokkupuudet Harju maakonnaplaneeringus 2030+ (kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78, edaspidi Planeering 2) käsitletud põhimõttelise raudteekoridoriga.

Planeering 1 järgselt valmis muuhulgas Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti tellimusel Rail Baltica raudteeinfrastruktuuri eelprojekt (vastu võetud 12.10.2018). Olles analüüsinud eelpool mainitud planeeringuid (Planeering 1 ja Planeering 2) ning eelprojekti, selgub, et kahe planeeringu vahel esinevad alljärgnevad põhimõttelised konfliktkohad:

- Luige perspektiivse peatuse jalakäijate sild (08-BR10[1])
- Kangru eritasandiline liiklussõlm (08-BR11-a, 08-BR11-b, 08-BR11-c)
- Raudalu ökodukt (Kangru liiklussõlme lähedal paiknev ökodukt, 08-EC04)
- Põdra tee (Uuesalu külas) eritasandiline ristmik (08-BR13)
- Rukki tee pikenduse eritasandiline ristmik (08-BR14)
- Tee nr 2 Tallinn-Tartu maantee eritasandiline ristmik (08-BR15)
- Põrguvälja tee (Tee nr 11330 Järveküla-Jüri) eritasandiline ristmik (08-BR16)
- Raeküla tee (Tee nr 11113 Assaku-Jüri) eritasandiline ristmik (09-BR01)

Arvestamaks Harju maakonnaplaneeringus 2030+ toodud perspektiivse põhimõttelise raudteekoridoriga palume RB Rail AS-il Rail Baltica põhiprojekti koostamisel ülaltoodud eritasandilised ristumised viia vastavusse põhimõttelise raudteekoridori ruumivajadustega ning näha konkreetsetes ülalnimetatud ristumistes ette täiendav vaba ruum. Gabariidid viadukti all transpordikoridori tarbeks projekteerida h = 7,0 m ja l = 7,0 m. Tagamaks nimetatud ristumistes ka vaba ruumi olemasolu perspektiivse raudteekoridori tarbeks, palume Rail Baltic Estonia OÜ-l antud kohtobjektide rajamisel arvestada eelmainitud laiema projektlahendusega. Rõhutame, et piirduda tuleb kitsalt nimetatud kohtobjektidega ning perspektiivse raudteekoridori taristut muus osas, kui viidatud gabariidid, projekteerima ega ehitama ei pea.

[1] Vt ka jooniseid https://www.ttja.ee/rbfiles/ kaustadest.

Viidatud konfliktkohtade laienduste rajamisega kaasnev täiendav investeeringukulu taristusse (suurusjärgus 2 miljonit eurot) on kavas katta sarnaselt teiste Rail Baltica projekti raames tehtavate investeeringutega Euroopa Ühendamise Rahastu toetuse kaasabil.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Ahti Kuningas
transpordi asekantsler

Lisaadressaadid: RB Rail AS

Triin Orav
6256459 Triin.Orav@mkm.ee

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Hr Taavi Aas, majandus- ja taristuminister
Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium
info@mkm.ee

Hr Jaak Aab, riigihalduse minister
Rahandusministeerium
info@rahandusministeerium.ee

Teie: 04.09.2019 nr 24.5-6/19-0095/6573

Meie: 13.09.2019 nr 9-1/13-3

Ühispöördumine Tallinna ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse tagamiseks

Lugupeetavad majandus- ja taristuminister ja riigihalduse minister

Täname majandus- ja taristuministrit, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium andis 19.08.2019 RB Rail AS-le ja Rail Baltic Estonia OÜ-le suunise arvestada RB projekteerimisel Tallinna lõunapoolse ringraudtee tarbeks täiendava vaba ruumiga, et tagada selle raudtee ehitamisvõimalus tulevikus. Märkiste Tallinna ringraudtee vajaduse ja olulisuse ära ka 28.09.2019 Paldiskis toimunud investeerimiskonverentsil „Teistmoodi Paldiski 2019".

Ringraudtee tulevasel rajamisvajadusel on kaalukad pooltargumendid

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on asunud 04.09.2019 kirjaga nr 24.5-6/19-0095/6573 seisukohale, et praeguseid kaubamahte ja kaubamahtude madalaid tulevikuprognoose arvestades ei ole ringraudtee rajamine kaupade väljaviimiseks Tallinna kesklinnast hetkel mõistlik.

Oleme seisukohal, et raudtee kauba- ja reisijateveomahtude hetkeseisust tulenevalt ei ole Eesti kui terviku ega Harju maakonna huvides välistada Tallinna lõunapoolse ringraudtee rajamisvõimalust tulevikus. Nõustume majandus- ja taristuministriga, et ainult ühe kaubarongi pärast, mis täna Paldiski suunal Tallinnat ööpäevas läbib, ei ole tõepoolest praegusel ajahetkel mõistlik Tallinna lõunapoolset ringraudteed rajada.

Paldiskis 13.08.2019 majandus- ja taristuministriga toimunud kohtumisel tõid ettevõtjad välja, et juba tänaseks on kaks suurt investeeringut jäänud Paldiskisse tulemata, kuna investorid ei pidanud praegust Paldiski suunalist raudtee läbilaskevõimet piisavaks ega Tallinna kaudu jätkusuutlikuks – seega praeguse ühenduse juures ei saagi ööpäevas oluliselt enam kaubaronge ööpäevas lisanduda. Praeguse olukorra jätkumine tingib perspektiivis selle, et riigile oluline ja strateegilise tähtsusega Paldiski sadama- ja tööstuspiirkond jääb ilma investeeringutest ning seeläbi uutest töökohtadest ja maksutulust.

Esitame siinkohal veelkord kaalutlused, mida tuleb kindlasti arvestada Tallinna lõunapoolse ringraudtee vajaduse sotsiaalmajandusliku analüüsi koostamisel:

- Kaubarongiliikluse väljaviimine Tallinna kesklinnast ning Kopli ja Ülemiste kaubajaamadest. See võimaldab maandada kaubarongiliiklusega piirkonnale kaasnevaid riske ja ühtlasi võtta tänased kaubajaamad kasutusele uutes funktsioonides. Need kaubajaamad ei sobi enam nimetatud Tallinna kesklinnapiirkonda (kuigi võisid, nagu suured tehasedki olid aastakümneid tagasi kesklinna loomulik osa).

- Paldiski suunalise kaubarongliikluse väljaviimine tulevasest rahvusvahelisest Rail Balticu reisiterminalist, millest kujuneb Eesti värav. Kogu Ülemiste piirkonnast on kujunemas oluline äri- ja elupiirkond, millises kontekstis tuleb silmas pidada ka piirkonna ohutust, mainekujundust, uusi ärivõimalusi ja investeeringuid piirkonda.
- Ringraudtee perspektiiv annab kindlustunde Paldiski sadamate operaatoritele ja teistele ettevõtjatele tegevuste laiendamiseks ja/või uute investeeringute tegemiseks (nt metanoolitehas), kuna idasuunaline kaubarongiliiklus läbi Tallinna ei ole jätkusuutlik ega oma piisavat läbilaskevõimet. Täna eksisteerib risk, et läbi pealinna keelatakse ohtlike kaupade vedu.
- Regionaalrongiliikluse perspektiiv suunal Ülemiste-Lagedi-Assaku-Luige-Saku-Saue-Keila-Paldiski/Turba (perspektiivis ka Haapsalu-Rohuküla), mis võimaldaks igapäevast kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasäästliku töörännet ning parandaks ühtlasi Tallinna lennujaama, Rail Balticu rahvusvahelise reisiterminali ja muude teenuste kättesaadavust ühistranspordiga. Ühtlasi avaneb Tallinna Lasnamäe linnaosa elanikel võimalus sõita kiire rööbastranspordiga tööle Saue, Keila või Paldiski piirkondades paiknevatesse tööstus- ja logistikaettevõtetesse. Töökäte järgi on juba täna Paldiski piirkonnas suur nõudlus ning arvestades tänaseid ühistranspordiühendusi või isiklikule sõiduautole kuluvat ressurssi - raha ja aeg, ei soodusta ega võimalda praegune olukord piisavat sellesuunalist igapäevast töörännet. Töörände probleemi ei aita lahendada ka Rail Balticu kohalikud peatused, kuna Rail Baltic ei ulatu Paldiskisse. Seega ei saa lõunapoolset ringraudteed ja Rail Balticut nimetada üksteist dubleerivaks raudteeks.
- Keskkonnasäästlik reisirongiliiklus aitab ühtlasi täita Euroopa Liidu poolt kehtestatud kliimaeesmärke.

Märgime, et kvaliteetse, turvalise ja kiire ühistranspordi korral on inimesed nõus seda kasutama, mida kinnitab ka asjaolu, et Harju maakonnas on uute reisirongide saabumisest alates rongikasutajate hulk kasvanud enam kui kaks korda (läänesuund üle 3,5 miljoni reisija aastas).

<u>Rail Balticu trassikoridoris ringraudteega arvestamise suunise kitsaskohad</u>

Jättes kõrvale Tallinna ringraudtee põhja- ja lõunapoolse koridori temaatika, on praeguses olustikus ilmne, et Rail Balticu ning Soodevahe kaubajaama rajamise tõttu võib tulevikku vaatavate ettevalmistavate tegevusteta muutuda edaspidi võimatuks just ringraudtee lõunapoolse koridori ehitamine. Seetõttu keskendume järgnevalt ringraudtee lõunapoolse koridori temaatikale.

Rail Balticu projekteerimiseks antud suunise eesmärk on tagada tulevikus ringraudtee ehitamise võimalus olemasolevate Rail Balticu rööbaste kõrvale. Seega on praegu vajalik tagada suunise kohane võimalikult ratsionaalne projekteerimistegevus ja võimalus, et projekteeritavad lahendused oleksid tulevikus sellekohase vajaduse ilmnemisel aluseks ka võimalikult ökonoomsele ehitustegevusele.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andis 19.08.2019 kirjaga nr 24.5-6/19-0095/6216 Rail Baltic Estonia OÜ-le ja RB Rail AS-le täpsustatud suunise arvestada Rail Baltic raudtee põhiprojekti koostamisel ja ehitamisel Rail Balticu raudteega kattuvas lõigus Tallinna ringraudtee ruumilise vajadusega eritasandiliste ristete osas, s.t et viaduktide all tuleb projekteerida transpordikoridori tarbeks vaba gabariit h = 7,0 m ja l = 7,0 m. **Kirjas rõhutati, et piirduda tuleb kitsalt nimetatud kohtobjektidega ning perspektiivse raudteekoridori taristut muus osas, kui viidatud gabariidid, <u>projekteerima</u> ega ehitama ei pea.**

Suunise eesmärk peaks olema luua ja säilitada võimalus, et Rail Balticu rajamisel Tallinna ringraudtee trassikoridoriga kattuvas lõigus saaks tulevikus rajada Rail Balticu rööbasteede kõrvala ka Tallinna ringraudtee 1520 mm laiune rööbastee.

19.08.2019 suunis on positiivne samm Tallinna ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse säilitamise eesmärgi saavutamisel. Konsulteerides erialaekspertidega tõusetub aga küsimus, kas ringraudtee kulgemist Rail Balticuga kattuvas lõigus läbi joonestamata on võimaliku ringraudteega arvestamine piisavalt täpne (arvestades nt Rail Balticu kommunikatsioonide paigutusega, Rail Balticu ja ringraudtee kohalike peatuste ristkasutuse ja paigutusega, Rail Balticu sadeveekraavide paiknemine ringtaudtee kontekstis jms).

Ekspertide tagasisidest lähtuvalt ei piisa suunisest aga selleks, et

- panna paika eritasandilistel ristumistel Tallinna ringraudtee täpne ruumivajadus Rail Balticu kõrval (s.h viaduktide laiused). Ruumivajaduse lahendamine eeldab ringraudtee asukoha paikapanekut (s.t läbi joonistamist), et vältida olukord, kus vaba gabariit paigutatakse valesse kohta;
- tagada tulevikus Tallinna ringraudtee rajamise võimaluse säilimine Rail Balticu trassi kõrvale mõistlike kuludega;
- välistada ringraudtee rajamisel Rail Balticu taristu ümberehitamisvajadus.

Suunise täpsustamise vajadus

Suunisest nähtub eeldus, et Tallinna ringraudtee peaks kulgema suunistes viidatud kohtobjektide juures paralleelselt Rail Balticuga (Rail Balticust konstantsel kaugusel). Samas jääb üksnes sellest eeldusest väheks, et täita suunist eesmärgipäraselt (s.t viisil, mis tagaks tulevikus Tallinna ringraudtee rajamise võimaluse).

Tallinna ringraudtee koridor on Rail Balticu trassikoridoriga kattuv *ca* 13 km ulatuses. Nende mõlema raudteekoridori ristumisel viaduktide, sildade jms kohtobjektidega on vajalik planeerida vastava ulatusega vaba gabariit (avad) just sinna, kus raudteed kulgema hakkavad. Kuni aga ei ole paika pandud Tallinna ringraudtee täpne asukoht (joon), siis ei ole ka kohtobjektidega ristumiskohtades võimalik suunises ette nähtud vaba ruumi projekteerida viisil, mis tagaks hiljem ringraudtee sinna ehitamist mõistlikul ja parimal viisil.

Suunise eesmärgi tegelikkuses toimival viisil täitmiseks ning kohtobjektidele täiendava gabariidi projekteerimisel tuleb ringraudtee ehitamist võimaldava tulemuse saavutamiseks teada muuhulgas ringraudtee paiknemist Rail Balticu suhtes kogu kattuva lõigu ulatuses. Pelk teadmine raudteetrasside paralleelsest kulgemisest ei võimalda projekteerida suunises nõutavat vaba gabariiti, vaid tervikuna tuleb paika panna kogu ringraudtee kulgemine Rail Balticu suhtes.

Suunise nõuetekohane täitmine toimub vaid siis, kui kõnealustes kohtobjektides on täiendav vaba gabariit õiges kohas, s.t nende taristuobjektide vajalike mõõtudega avad paiknevad seal, kust hakkab ringraudtee reaalselt kulgema.

Seega peaks suunise kohase projekti koostaja lisama projekti Rail Balticu kõrvale ka ringraudtee joone, mis tagaks kohtobjektide nõuetekohase projekteerimise. Selle joone paikapaneku järgselt on võimalik projekteerida ka muud Rail Baltica raudteetaristu objektid (nt muldkeha, mastid, tunnelid, drenaažid, kommunikatsioonid jms) ning planeerida ringraudtee sidumist Soodevahe kaubajaama või Rail Balticu trassil asuvate reisirongipeatustega viisil, mis välistaks tulevase ümberehitusvajaduse.

Ringraudtee asukoha täpsustamise vajadus riigi eriplaneeringuga

Tallinna ringraudtee osad, mis ei kattu Rail Balticu koridoriga, paiknevad Rae, Kiili, Saku ja Saue valla haldusterritooriumil ning neil on arvestatav omanike poolne arendussurve. Praegune põhimõtteline

raudteekoridor on Harju maakonnaplaneeringus *ca* 500 m laiune ning jätab lahtiseks selle joonobjekti täpsema kulgemise asukoha. Seetõttu puudub vastavates kohalikes omavalitsustes selgus suure pindalaga maa-alade tulevikuväljavaadetest, kuna ringraudtee telje täpne asukoht selgub alles riigi eriplaneeringu koostamise raames lähtuvalt raudtee projekteerimisnormidest ja tehnilistest parameetritest, maastiku geoloogilistest eripäradest, asustuse paiknemisest ja olemasoleva taristu paiknemisest või muudest asjaoludest.

Tallinna ringraudtee tulevase paiknemise täpsemaks määratlemiseks on vaja algatada riigi eriplaneering, mis on ekspertide sõnul vajalik ja ainuvõimalik samm. Vaid riigi eriplaneering saab lõpetada olukorra, kus omavalitsused on planeerimis- ja ehitustegevuses piiratud maakonnaplaneeringust tuleneva *ca* 500 m laiuse koridoriga arvestamise kohustusega, vaid trassikoridor saaks täpsustatud omavalitsuste jaoks aktsepteeritava ulatusega *ca* 20-30 m laiuseks trassikoridoriks. Eriplaneeringust lähtuvalt avaneb omavalitsustele võimalus kujundada rööbastranspordi kasutajate hulga kasvu toetav asustus ringraudtee regionaalrongi peatuste ümbruses Ülemiste-Lagedi-Saue-Paldiski/Turba (perspektiivis ka Haapsalu-Rohuküla) suunal.

Riigi eriplaneering võimaldaks piiritleda tulevase raudtee täpse asukoha ja see läbi reaalse maavajaduse, mis annaks kohalikele omavalitsustele ja arendajatele tulevaste toimingute paikapanekuks vajaliku selguse.

Riigi eriplaneeringu algatamisel saab planeeringu raames teha ka ringraudtee sotsiaalmajandusliku mõjuanalüüsi, mis arvestab mõjusid laiemalt kui ainult kaubavedude kontekstis.

Tulevikus võimaliku reisijateveo osas on määrava tähtsusega võimaluse säilitamine selleks, et Lagedil saaks Tapa suunalise pöörde kõrval ehitada ka ringraudtee pöörde Ülemiste suunal. Vaid selle pöörde olemasolu annab reisirongiliiklusele perspektiivi.

Kui riigi eriplaneering jääb tegemata, siis puudub omavalitsustel planeerimisseadusest tulenevalt korrektne alus hoida ringraudtee trassikoridor otstes vabana (Lagedi kõrval on kriitiline ka Saue piirkond). Hoolimata omavalitsuste soovist ei saa nad riigi eriplaneeringuta takistada uute detailplaneeringute ja/või ehituslubade väljastamist perspektiivses maakonnaplaneeringu järgses trassikoridoris.

Riigi eriplaneeringu tegemata jätmine võib päädida olukorraga, kus Rail Balticu raames arvestatakse küll täiendava ruumivajadusega eritasandilistel ristumistel ringraudteega kattuvas lõigus, kuid samas ehitatakse ringraudtee trassikoridori otstes võimalikud raudtee kulgemiskohad täis. Niisugusel juhul ei oleks Rail Balticu projekteerimisel ringraudteega arvestamisest kokkuvõttes aga mingit tulemust ning tehtavad jõupingutused ja kantud kulud oleksid asjatud.

<u>Kokkuvõte ringraudtee tulevikus rajamise pooltargumentidest</u>

Ringraudtee tulevase tasuvuse ja kogumõju hindamisel väärivad muuhulgas tähelepanu järgmised aspektid:

- regionaalse reisijateveo korraldamise võimalus Ülemiste-Lagedi-Paldiski/Turba-Ülemiste suunal;
- kaubarongliikluse väljaviimine Tallinna kesklinnast ning Kopli ja Ülemiste kaubajaamast;
- kaubarongiliikluse väljaviimine rahvusvahelisest Rail Balticu reisiterminalist ja Ülemiste elu- ja äripiirkonnast;
- Paldiski suunalise kaubaveomahu suurendamisvõimaluse mõju ettevõtlusele ja piirkonna arengule ning seeläbi töökohtadele;

- tänaste rööbasteede maa-ala uued kasutusvõimalused Kopli kaubajamas ja Ülemiste kaubajaamas.

Kokkuvõte ringraudtee tulevast rajamisvõimalust takistavatest probleemidest

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 kirjaga nr 24.5-6/19-0095/6216 antud suunis ei taga tegelikkuses Rail Baltic raudtee projekteerimisel ja ehitamisel ringraudtee ruumivajadusega arvestamist. Suunist on vaja täpsustada.

Rail Balticu projekteerimisel ja ehitamisel ringraudteega arvestamise eesmärgil kantud kulud osutuvad asjatuks, kui jäetakse tagamata Rail Balticuga mittekattuvate ringraudtee lõikude (ringraudtee otsade) tulevane ehitamisvõimalus.

Rail Balticu koridorist välja jäävate ringraudtee lõikude tulevikus rajamise võimaluse säilitamiseks on vaja algatada riigi eriplaneering.

Ettepanekud

Tallinna ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse säilitamiseks ning 19.08.2019 suunise eesmärgipärase täitmise võimaldamiseks teeme ettepanekud

1. **Täpsustada Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 antud suunist selliselt, et see annaks aluse suunises märgitud kohtobjektides vaba gabariidi paiknemise täpse asukoha määramiseks lähtudes Rail Balticu kõrvale insenertehniliselt joonistatud ringraudtee joonest ning annaks aluse arvestada seda joonobjekti ka muude Rail Balticu projekteerimistööde tegemisel.**

2. **Ministeeriumite koostöös algatada ja teostada riigi eriplaneering Tallinna ringraudtee asukoha määramiseks ja analüüsida ühtlasi selle raames sotsiaalmajanduslike mõjusid laiemalt.**

3. **Kutsuda kokku ringraudteest huvitatud osapoolete ja ekspertide nõupidamine (sh Eesti Raudtee AS ning ringraudtee eskiisprojekti koostaja), kus käsitleda suunise täitmise ja täpsustamisvõimaluste temaatikat ning ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse säilitamise ja Rail Balticu taristu ümberehitusvajaduse minimeerimise küsimusi. Kindlasti tuleks arutada ka võimalust rajada ringraudtee juba Rail Balticu rajamise faasis.**

Teie soovil oleme valmis asjas andma ka täiendavalt teavet.

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Lugupidamisega

allkirjastatud digitaalselt
Andre Sepp
HOL esimees

allkirjastatud digitaalselt
Jaanus Saat
Lääne -Harju vallavanem

allkirjastatud digitaalselt
Mihhail Kõlvart
Tallinna linnapea

allkirjastatud digitaalselt
Ester Tuiksoo
Paldiski Ettevõtjate Liidu tegevjuht

allkirjastatud digitaalselt
Mart Võrklaev
Rae vallavanem

allkirjastatud digitaalselt
Heiti Hääl
Alexela Grupp nõukogu esimees

allkirjastatud digitaalselt
Martti Rehemaa
Saku vallavanem

allkirjastatud digitaalselt
Andres Valgerist
Logistika ja Transiidi Assotsiatsiooni juhatuse liige

allkirjastatud digitaalselt
Andres Laisk
Saue vallavanem

allkirjastatud digitaalselt
Aleksandr Kovaljov
Paldiski Sadamate AS juhatuse liige

allkirjastatud digitaalselt
Enno Fels
Keila linnapea

allkirjastatud digitaalselt
Peep Siitam
Team Paldiski juhatuse liige

Koopia: Riigikogu majanduskomisjon, Tallinna Linnavalitsus, Rae Vallavalitsus, Kiili Vallavalitsus, Saku Vallavalitsus, Saue Vallavalitsus, Keila Linnavalitsus, Lääne-Harju Vallavalitsus, Eesti Raudtee AS, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, RB Rail AS, Rail Baltic Estonia OÜ, AS Eesti Liinirongid, Paldiski Ettevõtjate Liit, Alexela Grupp, Tallinna Sadam AS, Paldiski Sadamate AS (Paldiski Põhjasadam), Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon

Joel Jesse 615 0355
joel.jesse@hol.ee

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Hr Taavi Aas, majandus- ja taristuminister
Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium
info@mkm.ee

Teie: 18.10.2019 nr 24.5-6/19-0095/7719

Meie: 06.11.2019 nr 9-1/13-5

Hr Jaak Aab, riigihalduse minister
Rahandusministeerium
info@rahandusministeerium.ee

Tallinna ringraudtee planeerimise teemalised seisukohad

Lugupeetavad majandus- ja taristuminister ning riigihalduse minister

Teie 18.10.2019 kirja põhjal anname vastused Teie soovitud küsimustele, teeme ettepanekud Tallinna ringraudtee kohta sotsiaalmajandusliku analüüsi koostamise osas ning esitame ringraudtee kontekstis arvamuse planeerimisalase regulatsiooni kohta.

Ringraudtee elluviimise võimalused kehtivates planeeringutes

Palusite selgitada, kuidas on kohalikes omavalitsustes tagatud maakonnaplaneeringus ja osaliselt üldplaneeringutes kavandatud ringraudtee elluviimise võimalused ning rõhutasite, et hetkel koostamisel olevates üldplaneeringutes tuleb maakonnaplaneeringuga arvestada.

Tallinna ringraudtee põhimõtteline koridor on maakonnaplaneeringu kohaselt määratud väga laiana, ca 500 m laiusena, kuna planeeringu koostamisel puudus teadmine, kus täpsemalt ringraudtee telg koridoris paiknema hakkab, mis tuleneb juba raudtee tehnilistest nõuetest ja muudest aspektidest.

Täna kehtivates Saue ja Saku valla üldplaneeringutes on arvestatud ainult Tallinna ringraudtee põhjapoolse alternatiiviga (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste), kus perspektiivse Tallinna ringraudtee koridori sanitaarkaitsevööndi laiuseks määratud 120 meetrit , mida on kohati juba detailplaneeringutega vähendatud (nt Saue vallas[1] ja Saku vallas[2]), mis võib tingida selle, et joonobjekti rajamine võib osutuda tulevikus väga keeruliseks või sisuliselt võimatuks.

Lõunapoolse ringraudtee alternatiiviga, mis on tänaste teadmiste juures eelistatud alternatiiv (mida kinnitasid ka omavalitsuste juhid 13.09.2019 saadetud ühispöördumises) ei ole kehtivates üldplaneeringutes arvestatud.

Lähtuvalt Rail Balticu raudtee trassi asukohavaliku maakonnaplaneeringute koostamise kogemusest võime öelda, et üldplaneeringu täpsusastmes, rääkimata veel detailplaneeringuga ühe kinnistu põhiselt, ei ole võimalik omavalitsusi läbiva joonobjekti asukohta määrata (sh raudtee telje täpset asukohta), ilma et kogu raudtee kulgemine oleks insenertehniliselt läbi projekteeritud. Ainult riigi eriplaneeringu kaudu on võimalik valida trassikoridor täpne asukohta ja täpsustada see koridor omavalitsuste jaoks aktsepteeritava ulatusega *ca* 20-30 m laiuseks trassikoridoriks.

[1] Saue Vallavalitsus kehtestas 28.04.2015 korraldusega nr 354 Laagri alevik 4 Tallinn-Pärnu-Ikla tee, Keila-Tallinn 87,2-91,1 km raudtee, Vääna jõe ja Topi liiklussõlme vahelise maa-ala detailplaneeringu. https://sauevald.ee/kehtestatud-detailplaneeringud-2015
[2] Saku Vallavolikogu 23. augusti 2018. a otsusega nr 76 kehtestati Saku valla Jälgimäe küla Trahteri, Lepatriinu, Pärtla-Tõnu 4 ja Pääsuvälja kinnistu osa ja lähiala detailplaneering.
https://www.sakuvald.ee/kehtestatud-detailplaneeringud

Riigi eriplaneering võimaldaks piiritleda tulevase raudtee täpse asukoha ja see läbi reaalse maavajaduse, mis annaks kohalikele omavalitsustele ja arendajatele tulevaste toimingute paikapanekuks vajaliku selguse ning võimaluse vabastada piirangutest ringraudtee jaoks mitte vajaminev trassikoridori osa. Sellest tulenevalt avaneb omavalitsustele võimalus kujundada rööbastranspordi kasutajate hulga kasvu toetav asustus ringraudtee regionaalrongi peatuste ümbruses.

Kui riigi eriplaneering jääb tegemata, siis ei ole omavalitsustel planeerimisseadusest tulenevat alust hoida ringraudtee trassikoridor otstes vabana (Lagedi kõrval on kriitiline ka Saue piirkond). Hoolimata omavalitsuste soovist ei saa nad riigi eriplaneeringuta takistada uute detailplaneeringute ja/või ehituslubade väljastamist perspektiivses maakonnaplaneeringu järgses trassikoridoris.

Ettepanekud kaubajaamade üleviimiseks ja trassi tehniliste parameetrite kohta

Ootate hiljemalt 20.11.2019 ettepanekuid nii erinevate trassialternatiivide kui ka tehniliste parameetritega (nt raudtee projektkiirus, rööpalaius jmt) kohta, arvestades kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ seatud eesmärki viia kaubaveod välja Kopli kaubajaamast.

Põhjendamatu on käsitleda kaubavedude väljaviimist vaid Kopli kaubajaamast. Paldiski suuna kaubaveod läbivad nii Kopli kui Ülemiste jaamasid. Lisaks Kopli kaubajaamale on aktuaalne ka Ülemiste kaubajaamast kaubavedude lõpetamine. Nende kaubajaamade kaotamine võimaldab maandada kaubarongiliiklusega piirkonnale kaasnevaid riske ja ühtlasi võtta tänased kaubajaamade alad kasutusele uutes funktsioonides.

Ülemiste kaubajaama perspektiivide hindamisel analüüsida ka võimalust, et pärast Ülemiste rahvusvahelise reisiterminali käiku andmist keelatakse (päevasel ajal) läbi Ülemiste terminali kaubarongide liikumine, samas kui Tallinn keelab öisel ajal kaubarongide liikumise läbi Tallinna elamupiirkondade. Kui niisugune stsenaarium osutub kasvõi osaliselt võimalikuks, muudab see Ülemiste kaubajaama kaudu ringraudtee nn põhjapoolse põhimõttelise trassialternatiivi praktiliselt kasutuks.

Riigi eriplaneeringu raames tuleb kindlasti analüüsida ka võimalust, kus Lagedi jaama võimalik pikendus Kulli suunas võib võtta üle Kopli ja Ülemiste kaubajaamade funktsioonid.

Harju maakonnaplaneeringus 2030+ Rae valda Soodevahe piirkonda kavandatud perspektiivne Rail Balticu kaubajaamas saab arvestada võimalusega luua sellekohase nõudluse tekkimisel 1435 mm ja 1520 mm veeremi vahel ümberlaadimise võimalus.

Paldiski sadamatesse ning tööstus- ja logistikapiirkonda peaks kindlasti minema 1520 mm rööpmelaiusega raudtee, sest siinkohal on oluline ida-lääne suunaline transpordikoridor. Paldiski tähtsust selles osas on rõhutatud ka üleriigilises planeeringus. Lisaks ei ole väljakujunenud tiheasustusaladel (nt Saue linn, Keila linn) ruumi täiendava 1435 rööpmelaiuse paigaldamiseks olemasolevas koridoris. (See oli ka Rail Balticu planeerimisel üks kitsaskoht olemasoleva koridori kasutamisel, mis oleks päädinud täiendava maavajadusega ja olemasoleva asustuse selle tarbeks lammutamisega.) *Dual gauge* raudtee kasutatavuse osas Saue Paldiski lõigul tekivad samad probleemid, mis oleks ringraudtee ja Rail Balticu raudtee kattuvas lõigus ilmnenud (nt toimiva juhtimissüsteemi puudumine, mõju taristule ja olemasoleva läänesuunalise reisirongiliikluse läbilaskevõimele).

Ringraudteel võimalike kiiruste osas märgime, et kui kaubarongide jaoks on Eesti Raudtee tellitud eskiisprojekti kohane kiirus 80 km/h optimaalne, siis reisirongide kiirused peavad kindlasti vastama vähemalt praegustele regionaalrongiliikluse maksimaalsetele kiirustele (120 km/h) võimalusega kaaluda edasist kiiruste tõstmist. Samas saab neile küsimustele vastuse anda ainult riigi eriplaneering, kuna see

sõltub paljudest asjaoludest (nt raudtee paiknemisvõimalused lähtuvalt asustusest või muudest rajatistest, pöörderaadiused ja muud raudtee tehnilised tingimused). Ringraudtee lõigul mängib kindlasti rolli ka võimalike peatuste tihedus, mille määrab samuti riigi eriplaneering, kuna peatuste vajadus sõltub raudtee asukohast.

Riigi eriplaneeringu algatamisega viivitamiseks puudub vajadus

Puudub põhjus viivitada riigi eriplaneeringu algatamisega enne ringraudtee teostatavus-tasuvusanalüüsi. Tasuvusarvutuse oluliseks komponendiks on ehitusmaksumus, kuid ehitusmaksumust ei saa prognoosida, kui isegi ringraudtee asukoht Lagedil on määramata, samuti ühendamise võimalused Ülemiste suunas (s.t. ringraudtee võimalik asukoht ning seega ka pikkus on teadmata, rääkimata rajatiste tehnilistest lahendustest).

Ehitusmaksumuse arvutamise jaoks vajaliku sisendi saab anda ainult eriplaneering, milles määratakse raudtee asukoht, tehnilised lahendused, Lagedi jaama rekonstrueerimisel Ülemiste ja Kopli kaubajaama sulgemise võimalused, Soodevahe perspektiivne kaubajaam, regionaalrongiliikluse võimalikkus Ülemiste suunas ja trassil olevad kohalikud peatused ja nendega kaasnevad ühendusteed.

Riigi eriplaneeringu algatamisel saab selle planeeringu raames teha ka ringraudtee sotsiaalmajandusliku mõjuanalüüsi, mis arvestab mõjusid laiemalt kui ainult kaubavedude kontekstis, sealhulgas:

- Kaubarongiliikluse väljaviimist Tallinna kesklinnast ning Kopli ja Ülemiste kaubajaamadest. See võimaldab maandada kaubarongiliiklusega piirkonnale kaasnevaid riske ja ühtlasi võtta tänased kaubajaamade alad kasutusele uutes funktsioonides. Need kaubajaamad ei sobi enam Tallinna kesklinnapiirkonda ega Ülemistele.
- Paldiski suunalist kaubarongliikluse väljaviimist tulevasest rahvusvahelisest Rail Balticu reisiterminalist, millest kujuneb Eesti värav. Kogu Ülemiste piirkonnast on kujunemas oluline äri- ja elupiirkond, millises kontekstis tuleb silmas pidada ka piirkonna ohutust, mainekujundust, uusi ärivõimalusi ja investeeringuid piirkonda.
- Ringraudtee perspektiiviga antavat kindlustunnet Paldiski sadamate operaatoritele ja teistele ettevõtjatele tegevuste laiendamiseks ja/või uute investeeringute tegemiseks (nt metanoolitehas) kuna idasuunaline kaubarongiliiklus läbi Tallinna ei ole jätkusuutlik ega oma piisavat läbilaskevõimet – nt Paldiskisse rajatava 500 MW pumphüdroakumulatsioonijaama ehitamise raames tuleb aastatel 2023-2028 vedada Paldiskist välja kokku >15 miljonit tonni ehitusmaterjale, millest arendaja andmetel oleks vähemalt 60% mõistlik vedada raudteega ning perspektiivse metanoolitehase valmistoodangu äraveoks raudteel ca 550 000 tonni aastas). Täna eksisteerib ühtlasi risk, et läbi pealinna keelatakse ohtlike kaupade vedu.
- Regionaalrongiliikluse perspektiivi suunal Ülemiste-Lagedi-Assaku-Luige-Saku-Saue-Keila-Paldiski/Turba (perspektiivis ka Haapsalu-Rohuküla), mis võimaldaks igapäevast kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasäästliku tööränne ning parandaks ühtlasi Tallinna lennujaama, Rail Balticu rahvusvahelise reisiterminali ja muude teenuste kättesaadavust ühistranspordiga. Ühtlasi avaneb Tallinna Lasnamäe linnaosa elanikel võimalus sõita kiire rööbastranspordiga tööle Saue, Keila või Paldiski piirkondades paiknevatesse tööstus- ja logistikaettevõtetesse. Töökäte järgi on juba täna Paldiski piirkonnas suur nõudlus ning arvestades tänaseid ühistranspordiühendusi või isiklikule sõiduautole kuluvat ressurssi - raha ja aeg, ei soodusta ega võimalda praegune olukord piisavat sellesuunalist igapäevast tööränne. Töörände probleemi ei aita lahendada ka Rail Balticu kohalikud peatused, kuna Rail Baltic ei ulatu Paldiskisse. Kindlasti ei saa lõunapoolset ringraudteed ja Rail Balticut nimetada üksteist dubleerivaks raudteeks.
- Keskkonnasäästliku reisirongiliikluse ja kaubarongiliikluse arendamine aitab täita Eesti Vabariigi ja Euroopa Liidu poolt püsititatud kliimaeesmärke[3]. Analüüsida võimalust võtta Eestis (sh

[3] https://www.valitsus.ee/et/uudised/valitsus-toetab-euroopa-kliimaneutraalsuse-saavutamist-aastaks-2050

ringraudteel) kasutusele vesinikrongid[4], mis võimaldab kokku hoida elektrirongide tarbeks vajaliku kontaktvõru ja alajaamade rajamiselt[5] ning tekib võimalus suunata vabanevad vahendid uue keskkonnasõbraliku vesinikkütuse kasutuselevõtuks Eesti Vabariigis transpordivaldkonnas.

- Julgeolekuaspekti, millega luuakse alternatiivne Tallinnast möödaminev kiire ja turvaline raudteeühendus Paldiski sadamatest Tapa linnaga, et tagada Tapa sõjaväeosade parem varustuskindlus eriolukordades.

Planeerimisseaduse kohaselt kaotab riigi eriplaneering kehtivuse, kui seda ei ole asutud ellu viima viie aasta möödumisel kehtestamisest arvates. Ringraudtee osas tõusetub planeeringu elluviimise mõiste sisustamine. Riigi eriplaneeringu viieaastane kehtivus ei oleks kõnealusel juhul kuigivõrd probleemne, kui planeeringu elluviimiseks kvalifitseeruks muuhulgas ka selle alusel ehitusprojektide koostamine ning Rail Balticu ehitamise raames ehitatakse välja Rail Baltic raudteega kattuvas lõigus ringraudtee tarbeks juba laiemad viaduktiavad, mis annab aluse sedastada, et ringraudteed on hakatud ellu viima. Seetõttu ei tekiks planeerimisseaduse § 53 lõike 3 kontekstis ka kehtivusprobleemi.

Kui 1520 mm rööpmelaiusega raudtee ühendatakse Soodevahe perspektiivses kaubajaamas läbi Tallinna ringraudtee trassi Rail Baltic 1435 mm rööpmelaiusega raudteega ümberlaadimise võimaluse tekitamiseks, on see vaieldamatult Tallinna ringraudtee osaline realiseerimine.

Riigi eriplaneeringu osas on suurte taristuobjektide osas viieaastane kehtivus ebamõistlikult lühike aeg. Planeerimisseaduse vastavat sätet tuleks muuta ja pikendada vähemalt 10 aastani.

Ringraudtee vajadust kinnitavad täiendavad argumendid

Ringraudtee teostatavus-tasuvusanalüüsi juures tuleb kindlasti käsitleda ka seda, et Tallinna ringraudtee aitab kaasa Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Tallinna vahel 08.10.2019 allakirjutatud Tallinna regiooni liikuvuse koostöömemorandumi eesmärkide teostumisele ning aastaks 2050 võetud kliimaeesmärkide saavutamisele.

Kvaliteetse, turvalise ja kiire ühistranspordi korral on inimesed nõus seda kasutama, mida kinnitab ka asjaolu, et Harju maakonnas on uute reisirongide saabumisest alates rongikasutajate hulk kasvanud enam kui kaks korda (läänesuund üle 3,5 miljoni reisija aastas).
Rõhutame ringraudtee juures ka regionaalpoliitilisi ja rahvusvahelisi kogemusi, mida omandati Rail Balticu planeerimisel Soome ja Rootsi analoogsete raudteeprojektidega tutvumisel. Uued reisirongiühendused suurendavad piirkondade elukeskkonna ligitõmbavust ning rongiühendused pakkuvad mugavaid ja kiireid ühendusi töökohtadega ja teenustega. Läänesuuna rongid jõuavad ainult Balti jaama, samas kui juba praegu on Ülemiste piirkonnas suur töökohtade kontsentratsioon, millele annavad edaspidi lisa ka rahvusvaheline Rail Balticu reisiterminal, lennujaam ja võib-olla ka tunneliühendus. Paremad rongiühendused suurendavad ka tööjõuareaali suurust ja mitmekesistavad inimeste valikuid töökohtade osas.

Puudub põhjus edasise autostumise suurendamiseks olustikus, kus isegi I klassi maanteed ei aita vähendada aeg-ruumilisi vahemaid (arvestades ka seda, et suur osa aastast ning johtuvalt ilmaoludest on kiirus piiratud 90 km/h). Tallinnas ja Harjumaal on elanike ja ettevõtjate kogukulu sõiduautodele ca 1,5 miljardit eurot aastas, ringraudteel pakutava kiire regionaalrongiliiklusega panustataks ka nende kulude vähendamisse.

Kokkuvõtteks

[4] https://www.alstom.com/our-solutions/rolling-stock/coradia-ilint-worlds-1st-hydrogen-powered-train
[5] https://www.mkm.ee/sites/default/files/avaliku_raudteeinfrastruktuuri_arendamist_suunav_tegevuskava_aastateks_2019-2024_parandatud.pdf

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Tallinna ringraudtee rajamise vajadus saab ajas üha selgemaks, kuid muutub järjest kulukamaks (põhjuseks nii vabade alade täisehitamine kui ka struktuurfondidest eraldatavate vahendite vähenemine). Edaspidi ilmneb ringraudtee rajamise möödapääsmatus sõltumata tasuvusarvutuse näitajatest.

Endiselt on aktuaalsed Harjumaa omavalitsuste, ettevõtjate ja teiste huvitatud isikute 13.09.2019 Tallinna ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse tagamiseks esitatud ühispöördumises ringraudtee vajadust põhistavad argumendid.

Arvestades Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 RB Rail AS-le ja Rail Baltic Estonia OÜ-le antud suunist on võimalik hoida Tallinna ringraudteel tulevase ehitamise reaalne võimalus avatuna ka selliselt, et raudteel saaks korraldada reisirongiliiklust.

Riigi eriplaneeringu algatamine enne teostatavus-tasuvusanalüüsi on võimalik ning ka vajalik selleks, et saada vajalikke ja olulisi sisendeid analüüsi tegemiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andre Sepp
HOL esimees

Koopia: Riigikogu majanduskomisjon, Tallinna Linnavalitsus, Rae Vallavalitsus, Kiili Vallavalitsus, Saku Vallavalitsus, Saue Vallavalitsus, Keila Linnavalitsus, Lääne-Harju Vallavalitsus, Eesti Raudtee AS, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, RB Rail AS, Rail Baltic Estonia OÜ, AS Eesti Liinirongid, Paldiski Ettevõtjate Liit, Alexela Grupp, Tallinna Sadam AS, Paldiski Sadamate AS (Paldiski Põhjasadam), Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Team Paldiski OÜ (Paldiski PHAJ)

Joel Jesse 615 0355
joel.jesse@hol.ee

Tallinna
Linnavalitsus

Hr Taavi Aas, majandus- ja taristuminister
e-post: info@mkm.ee

Hr Jaak Aab, riigihalduse minister
e-post: info@rahandusministeerium.ee

25.11.2019 nr LV-1/2723 - 1

Tallinna ringraudtee planeerimise temaatikaga puutuvalt

Puutuvalt osapoolte kirjavahetusega Tallinna ringraudtee planeerimise teemal ning avaldatud seisukohtadega (eeskätt Harjumaa Omavalitsuste Liidu 06.11.2019.a seisukohtadega) peab Tallinna linn vajalikuks Rail Baltic Ülemiste terminali arhitektuurikonkursi võidutööde selgumise järgselt rõhutada vajadust lõpetada võimalikult kiiresti Tallinnas ja Ülemistel ohtlike raudteeveoste transiit ning tulevikus viia kõik kaubaveod linnast välja.

Arvestades Paldiski suunaliste Tallinna linna ja Ülemiste kaubajaama läbivate kaubarongide ja veoste, sh ohtlike veoste tänast marginaalset mahtu ning majanduslikult põhjendatud võimalust asendada ohtlikud raudteeveosed maanteeveostega (kuni Tallinna ringraudtee valmimiseni) liikumisega väljaspool Tallinna linna territooriumi, näeksime perspektiivis Tallinna linna vabana ohtlikest veostest raudteel.

Tulenevalt asjaolust, et Paldiski suunaline raudtee on tugevalt koormatud reisirongiliiklusega ja kaubaveod on võimalikud vaid öisel ajal, tekitades tõsist häiringut elukeskkonnale juba täna, ei pea me võimalikuks ka kaubavedude mahu suurendamist Tallinnat läbival raudteel. Eelnevast tulenevalt on meie seisukohast põhjendatud Kopli- ja Ülemiste kaubajaama likvideerimine ja uue Rail Baltic raudteega kombineeritud kaubajaama rajamine väljaspool Tallinna tiheasustust.

Tallinna linn ei toeta võimalust, et Paldiski suunalise raudtee kaubaveoste marsruut saaks hakata tulevikus toimuma Harju maakonna planeeringus näidatud potentsiaalse põhjapoolse, Tallinna linna läbiva, ümbersõidu kaudu. Selle alternatiivi vastuvõetamatusele oleme korduvalt juhtinud tähelepanu oma varasemates kirjades tuues välja pika loetelu välistavatest põhjustest. Rõhutame, et see trass läbiks ikkagi Ülemiste ühisterminali ja Tallinna tihedalt asustatud piirkondi ning tiheda reisirongiliikluse tõttu on kaubavedu võimalik vaid öisel ajal, omades tugevat häirivat mõju elukeskkonnale. Sisuliselt oli see trassialternatiiv kaalumisel ka Rail Baltic raudteetrassi valimisel Harjumaakonna planeeringus ning ei osutunud valituks.

Siinkohal saame Tallinna linna poolselt üksnes nõustuda Harjumaa Omavalitsuse Liidu ülalviidatud seisukohas avaldatuga, mille kohaselt saab ringraudtee rajamise vajadus ajas üha selgemaks, kuid muutub ajas järjest kulukamaks ning edaspidiselt ilmneb ringraudtee rajamise möödapääsmatus sõltumata tasuvusarvutuste tulemustest. Viimast seda enam olukorras, kus

Tallinna linna territooriumile ohtlike raudteeveoste sisenemine ja käitlemine kas Ülemiste või Kopli kaubajaamas ei ole võimalik ning kaubavedude võimalik maht on äärmiselt piiratud.

Sarnaselt teiste 13.09.2019.a kirja adressaatidega (lisaadressaatidega) oleme huvitatud osalemast Tallinna ringraudtee teemalistel aruteludel.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andrei Novikov

Abilinnapea

Koopia: Rahandusministeerium

Jaak-Adam Looveer 6404736
jaak-adam.looveer@tallinnlv.ee

Aide Kaar

From: Hendrik Puhkim
Sent: teisipäev, 7. jaanuar 2020 13:54
To: Aide Kaar
Cc: Jüri Hion
Subject: Ed: Siseministeeriumi vastus

Saatja: Liina Roosimägi <Liina.Roosimagi@ttja.ee>
Saatmisaeg: teisipäev, 7. jaanuar 2020 13:46
Adressaat: Hendrik Puhkim <Hendrik.Puhkim@skpk.ee>
Koopia: Roland Müür <roland.muur@rbe.ee>; sten.berezin@railbaltica.org
Teema: Siseministeeriumi vastus

Tere

Edastan alloleva Siseministeeriumi vastuse.

Lugupidamisega

Liina Roosimägi

Ehitusosakonna peaspetsialist

+372 66 72 004| liina.roosimagi@ttja.ee

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

www.ttja.ee | Sõle 23A, 10614 Tallinn

From: Riina Trofimova <Riina.Trofimova@siseministeerium.ee>
Sent: Tuesday, January 7, 2020 1:44 PM
To: TTJA <info@ttja.ee>
Cc: Liina Roosimägi <Liina.Roosimagi@ttja.ee>
Subject: Siseministeeriumi seiskoht Rail Balticu raudteetrassi lõikude ehitusprojektide keskkonnamõju hindamise programmi eelnõude kohta

Tere

Vastame Teie 21. novembril 2019 saadetud kirjadele:

- nr 16-6/19-3200-002 „Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru - Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu edastamine seisukoha esitamiseks“,

- nr 16-6/19-3201-002 „Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu edastamine seisukoha esitamiseks“.

Siseministeeriumil puuduvad programmide eelnõudes esitatud seisukohtade osas kohta täiendavad ettepanekud ja märkused. Siseministeerium kooskõlastab mõlemad eelnõud vaikimisi ilma täiendavate kommentaarideta.

Lugupidamisega
Riina Trofimova

Riina Trofimova
Strateegiaosakonna nõunik
Siseministeerium
53462704, riina.trofimova@siseministeerium.ee
Pikk 61, 15065 Tallinn

KESKKONNAMINISTEERIUM

Pr Kati Tamtik
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 21.11.2019 nr 16-6/19-3201-002

Meie 15.01.2020 nr 7-12/19/3993-15

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu kohta seisukoha andmine

Austatud proua Tamtik

Esitasite keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 15^1 alusel Keskkonnaministeeriumile kui asjaomasele asutusele seisukoha andmiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi eelnõu. Keskkonnaministeerium pikendas 20.12.2019 kirjaga nr 7-12/19/3993-14 KMH programmi osas seisukoha esitamise tähtaega 20. jaanuarini 2020.

KMH programmi peatükis 5.3 on Harjumaa ehitusliiva ja -kruusa varustuskindluse osas märgitud, et uute varude lisandumiseta langeb see vahemikus 2020-2025 kriitilise piiri lähedale. Täpsustame, et Harjumaal on praeguseks välja antud ehitusliiva ja -kruusa kaevandamise lubadega varustuskindlus tagatud kuni 2044. aastani. Arvestades Harjumaa ehitusliiva ja –kruusa viimase viie aasta keskmist nõudlust ning Rail Balticu ehitamise materjali vajadust langeb varustuskindlus ilma uute varude lisandumiseta aastal 2030 alla rahuldavat piiri.

Tabelis 2 toodud mõjuvaldkondade „Müra mõju“, „Mõju välisõhu kvaliteedile“ ja „Mõju inimeste heaolule, tervisele ja varale“ puhul teeme ettepaneku hinnata ka suurenenud kaevandamisega ning kaevandatava materjali transpordiga seotud mõjusid.

Tabelis 4 on esitatud KMH eksperdirühm. Erinevalt kahest eelmisest trassilõigu KMH programmist (Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir; Rapla ja Pärnu maakonna piir – Tootsi) ei ole eksperdirühma koosseisus eraldi nimetatud hüdroloogi ega hüdrogeoloogi. Kuigi programmis on selgitatud, et vajadusel kaasatakse töö käigus täiendavalt erialaeksperte, siis leiame, et eksperdirühma tuleb kaasata ka hüdroloog ja hüdrogeoloog.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Kaupo Heinma
asekantsler

Harry Kuivkaev, 626 2964, harry.kuivkaev@envir.ee
Kersti Türk, 626 2809, kersti.turk@envir.ee
Rainer Persidski, 626 2973, rainer.persidski@envir.ee
Reet Pruul, 626 0731, reet.pruul@envir.ee

PÕLLUMAJANDUSAMET

Pr Kati Tamtik
Tarbijakaitse ja Tehnilise
Järelevalve Amet
Liina.roosmagi@ttja.ee

Teie 21.11.2019 nr 16-6/19-3201-002
Meie 29.01.2020 nr14.5-1/136-1

Põllumajandusameti arvamus

Austatud proua Tamtik

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (edaspidi TTJA) edastas Põllumajandusametile (edaspidi PMA) 29.01.2020 Rail Balticu (edaspidi RB) raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi (edaspidi KMH) eelnõu dokumendi nr 16-6/19-3201-003. PMA on tutvunud esitatud dokumendiga.

Suurematest pinnaveekogudest lõikub trass Kurna oja, Vaskjala-Ülemiste (Pirita-Ülemiste) kanaliga ning Rae-Lagedi ja Soodevahe peakraavidega. Trassilõigule ei jää olulises mahus maaparandussüsteeme.

Juhul, kui raudteetrass ja vooluveekogu ristumisel on vajalik truupide ja viaduktide ehitamine, millega võib kaasneda (ajutine või alaline) vooluveekogu ümber suunamine, või ehitamise käigus võidakse juhtida veekogusse saasteaineid, mis võivad halvendada veekogumi seisundit, tuleb selleks tegevuseks taotleda vee erikasutusluba vastavalt veeseaduses sätestatule. KMH programmis on märgitud et maaparandussüsteemid peavad jääma pärast raudteetammi valmimist töökorda, truubid peavad tagama eesvoolude ja kraavide vee läbilaskmist. Vältida tuleb üleujutuste teket, et oleks tagatud maatulundusmaa ja elamumaa kasutamine MaaParS §51 alusel. Arvestada tuleb MaaParS § 52 nõudeid.

Põllumajandusamet teeb koostööd raudteetrassi maaparanduse osa projekteerija Osaühing Reaalprojektiga, mille käigus lahendatakse küsimused maaparandussüsteemide toimimise osas, et oleks tagatud KeHJS § 13 sätestatud nõuete täitmine.

Põllumajandusamet tulenevalt MaaParS §50 lõikest 5, §51, §52 ja KeHJS §13 nõustub Rail Baltic raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru)“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõuga.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Imbi Silde
Juhataja
Põhja regioon

mati.tonismae@pma.agri.ee; tel 5380 4208