

Hr Kaur Kajak
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve amet
Sõle 23A, 10614 Tallinn
info@ttja.ee

Tallinn
07 veebruar 2019
Nr 6.6/2019-2

Taotlus Rail Baltica raudtee keskkonnamõju hindamiste algatamiseks

Austatud härra peadirektor

Esitame keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 26 lg3 alusel taotluse Rail Baltica raudtee ehitusprojekti keskkonnamõju hindamiste (KMH) algatamiseks.

Projekti taust

Rail Baltica näol on tegu raudteetranspordi projektiga, mille eesmärk on rajada 1435mm rööpmelaiusega raudtee koos seonduva taristuga, 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 liiklustravalisuse paranemine. Projekti elluviimiseks Eestis on kehtestatud maakonnaplaneeringud Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas, mille koostamisel viidi läbi keskkonnamõjude strateegiline hindamine (KSH). KSH viidi läbi KMH täpsusastmes. Maakonnaplaneeringute ja (KSH) materjalid on kättesaadavad järgmiste linkide kaudu: Projekti elluviimiseks Eestis on kehtestatud maakonnaplaneeringud Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas, mille koostamisel viidi läbi keskkonnamõjude strateegiline hindamine (KSH). KSH viidi läbi KMH täpsusastmes. Maakonnaplaneeringute ja KSH materjalid on kättesaadavad järgmiste linkide kaudu:

- Harju maakonnaplaneering – <https://maakonnaplaneering.ee/127>
- Rapla maakonnaplaneering – <https://maakonnaplaneering.ee/120>

- Pärnu maakonnaplaneering – <https://maakonnaplaneering.ee/147>

Keskkonnamõjude strateegilise hindamise aruanne koos lisadega on toodud eraldi iga vastava maakonnaplaneeringu all.

Raudtee ja seonduva taristu ehitamiseks on ehitusseadustiku järgi vajalik taotleda ehitusload Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametilt. Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 13 lõike 3 ning KeHJS § 11 lg 6 järgi on juba praegu võimalik taotleda Rail Baltica raudtee ja seonduva taristu ehitamiseks ehituslubasid, sest valminud eelprojekt ning olemasolev KSH on oma põhjalikkuses suures osas asjakohaseks ja piisavaks aluseks ehituslubade andmisel.

Vaatamata põhjalikult teostatud KSH-le näeb projekti arendaja ette, et teatud juhtudel võib olla otstarbekas täiendav keskkonnamõjude hindamine, et minimeerida raudtee rajamise mõju keskkonnale. 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 keskkonnamõjude puhul.

Arvestades, et Rail Baltica raudtee rajamine on finantseeritud Euroopa Ühendamise Rahastust ning projekti läbiviimisele on seatud konkreetsed tähtajad, soovib arendaja viia kogu menetluse läbi võimalikult efektiivselt. Projekteerimise etapis keskkonnamõjude hindamine võimaldab loa taotlemise eelselt arvestada piisvas täpsuses lahendustega kaasnevate mõjudega ning töötada välja asjakohased tehnilised lahendused või leevendusmeetmed. Seepärast soovime algetada KMH põhi- ja tööprojekti koostamisega paralleelselt.

Rail Baltica raudtee Eesti osa projekteeritakse kolme eraldiseisva lõiguna, mis omakorda jagunevad üheteistkümneks alamlõiguks, millele on otstarbekas keskkonnamõjude hindamine viia läbi kaheksas osas. Keskkonnamõju hindamise trassilõikude piiritlemisel on lähtutud eelkõige kohalike omavalitsuste halduspiiridest (mis võimaldab kohalike omavalituste ja kogukondade paremat kaasamist) ning trassi maastikulisest paiknemisest. Keskkonnamõju hindamise käigus arvestatakse muuhulgas ka lõikude koosmõjuga. **Palume eelnevast lähtuvalt algetada keskkonnamõju hindamised Lisas 1 asuval kaardil toodud ning järgnevalt kirjeldatud jaotuse alusel:**

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 maastikuliselt piiriks on lõunas Viljandi

maanteel asuv Kangru ristmik, mis oma kasutusintensiivsusega (üle 13000 auto ööpäevas) eraldab selle edasisest koridorist.

Hinnatavale lõigule ei jää ja sellega ei piirne Natura alasid ega kaitsealasid.

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 ja sellega ei piirne Natura alasid ja kaitsealasid.

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 liikluskooormusega eraldab selle lõigu põhjapoolsemast alast) lähedale jääv valla piir. Lõigu lõunapiiriks on maakonna piir.

Hinnatavale lõigule ei jää ja sellega ei piirne Natura alasid ja kaitsealasid.

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 keskkonnamõju hindamise 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. Lähtudes eesmärgist

viia Natura alaga seonduv keskkonnamõju hindamine läbi ühe hindamisprotsessi raames, on viidud mõju hindamise ala piir Natura alast lõuna suunas esimese sirgel trassilõigul paikneva tehisliku piirini maastikus, milleks on Hagudi-Kodila tee.

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.

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.

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.

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.

KMH-de läbiviimisel lähtutakse kehtestatud maakonnaplaneeringutest ning heaks kiidetud KSH aruandest ja selle lisadest arvestades sealjuures, et KMH keskendub eelkõige juhtudele, kus olemasoleva ehitusprojekti lahendus põhi- ja tööprojekti etapis muutub või kus on tekkinud uuemad või täpsemad teadmised trassi või selle mõjualasse jääva keskkonna kohta ning trassi piirkonna raadamise keskkonnamõjudele. Keskkonnamõjude hindamisel arvestatakse piiriüleste ja kumulatiivsete mõjudega.

Lisa 1: Keskkonnamõju hindamise alade kaart

Lugupidamisega,

/Allkirjastatud digitaalselt/

Aivar Jaeski
RB Rail AS Eesti filiaali juhataja

Lisa 1. Keskkonnamõju hindamiste alade kaart

