

Vabariigi Valitsuse korralduse „Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ eelnõu seletuskiri

1. SISSEJUHATUS

1.1. Sisukokkuvõte

16.06.2022 kirjaga nr 9-1/10-1 esitas MTÜ Harjumaa Omavalituste Liit (HOL) Rahandusministeeriumile taotluse Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatamiseks. Riigi eriplaneeringu koostamise eesmärk on kavandada avalik elektrifitseeritud raudtee, et luua võimalus Paldiski suunaliste kaubavedude ümbersuunamiseks Tallinna kesklinnast (sh Kopli kaubajaamast) ning Ülemiste rahvusvahelisest Rail Baltica reisiterminalist, samuti võimaluste loomine reisirongiliikluse täiendavaks arendamiseks Ülemiste-Paldiski/Turba (perspektiivis Haapsalu/Rohuküla) suunal. Harju maakonnaplaneeringus on Tallinna ringraudtee kavandamiseks planeeritud kaks põhimõttelist alternatiivset trassikoridori, mis on lähtekohaks riigi eriplaneeringu koostamise käigus alternatiivide väljatöötamisel. Lisaks asukohaalternatiividele tuleb riigi eriplaneeringu käigus valida ka tehnoloogia alternatiiv – kas kavandatav raudtee rajatakse 1520 mm rööpmelaiusega, nagu ülejäänud tänane Eesti raudteevõrk või 1435 mm rööpmelaiusega, nagu varem kavandatud Rail Baltic raudtee. Antud vajadus tuleneb Euroopa Komisjoni 27. juulil esitatud täiendavatest ettepanekutest üle-euroopalise transpordikoridoride (TEN-T) kaartide uuendamiseks. Komisjoni ettepaneku kohaselt tuleks uued raudteed Eestis, Lätis, Leedus, Portugalis, Hispaanias ja Soomes ehitada laiusega 1435 mm. Välja töötatud alternatiivide seast tuleb valida sobiv rööpmelaius ja sobivaim asukoht ning sobivaimas asukohas koostada detailne lahendus.

HOL ja Rahandusministeerium sõlmisid 15.06.2022 Tallinna ringraudtee riigieriplaneeringu koostamise korraldamiseks planeerimisseaduse § 4 lõike 2¹ kohase koostöökokkuleppe nr 1.1-22/22/237. HOL tasub koostöökokkuleppe järgi 38,81 % ja Rahandusministeerium 61,19 %. Riigieelarvesse kavandatakse riigi eriplaneeringu koostamiseks vajalikud vahendid etappide kaupa vastavalt täpsustunud eelarvele. Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamisega on 2023. aasta riigieelarves arvestatud ning raha nende koostamiseks eraldatud.

Vabariigi Valitsuse korraldusega algatatakse Rahandusministeeriumi ettepanekul HOL taotletud Tallinna ringraudtee riigi eriplaneering ning KSH. Riigi eriplaneeringu koostamist korraldab Rahandusministeerium.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostasid Rahandusministeeriumi ruumilise planeerimise osakonna nõunikud Marju Kaivapalu (tel 611 3948, e-post marju.kaivapalu@fin.ee), Alan Rood (tel 715 5805, e-post alan.rood@fin.ee) ja Kadi-Kaisa Kaljuveer (tel 611 3312, e-post kadi-kaisa.kaljuveer@fin.ee) ning riigi planeeringute valdkonna juht Eleri Kautlenbach (tel 611 3228, e-post eleri.kautlenbach@fin.ee). Eelnõu juriidilist kvaliteeti kontrollis Rahandusministeeriumi personali- ja õigusosakonna õigusloome valdkonna juht Virge Aasa (tel 611 3549, e-post virge.aasa@fin.ee).

2. KORRALDUSE EESMÄRK

Korralduse eesmärk on algetada riigi eriplaneering ja KSH, et kavandada Tallinna ringraudtee rajamine. Tallinna ringraudtee kavandamise eesmärk on luua võimalus Paldiski suunaliste kaubavedude ümbersuunamiseks Tallinna kesklinnast ning Ülemiste rahvusvahelisest Rail Baltica reisiterminalist. Samuti on eesmärk võimaldada uusi ühistranspordiühendusi Ülemiste-Assaku-Luige-Tänassilma-Saue-Keila-Paldiski/Turba (perspektiivis Haapsalu/Rohuküla) suunal, mis võimaldab igapäevast kiiret, mugavat ja keskkonnasäästliku töörännet elu- ja töökoha vahel ning parandaks ühtlasi lennujaama, Rail Baltic reisiterminali ning muude teenuste ja töökohtade kättesaadavust, mis täna on kättesaadavad üldjuhul ainult isikliku sõiduautoga. Tallinna ringraudtee võimalikud põhimõttelised alternatiivid on ette nähtud kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030¹. Lisaks askohaalternatiividele valitakse riigi eriplaneeringu käigus ka tehnoloogiline alternatiiv – kas kavandatav raudtee rajatakse 1520 mm rööpalaiusega, nagu ülejäänud tänane Eesti raudteevõrk või 1435 mm rööpalaiusega, nagu varem kavandatud Rail Baltic raudtee. Enne tehnoloogilise alternatiivi valimist viiakse riigi eriplaneeringu koostamise käigus läbi sotsiaal-majanduslik analüüs, milles käsitletakse ka valikut kahe rööpmelaiuse vahel (mille juures arvestatakse kogu Eesti rööpmelaiuse muutmise perspektiivi).

Riigi eriplaneeringu tulemusel koostatakse terviklik ruumilahendus Tallinna ringraudtee ja sellega funktsionaalselt koos toimivate ehitiste tarbeks. Näiteks planeeritakse majandus- ja taristuministri 2. juuni 2015. a määruse nr 51 „Ehitise kasutamise otstarvete loetelu” kohased järgnevad ehitised: (kood 21211) raudtee, (21211) jaamateed, (21213) meldepunkti rajatis, (21214) reisi- või kaubaplatvorm, (21215) ülekäigu- ja ülesõidukoht, (21216) raudtee ohutus-, signalisatsiooni-, turva-, side-, valgustus- või energiarajatis või tehnorajatis, (21217) raudtee kaitserajatis, (21219) muu raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalik rajatis maakaabelliin. Samuti määratakse maakasutus- ja ehitustingimused ning lahendatakse muud planeerimisseaduse (PlanS) § 126 lõikes 1 nimetatud asjakohased riigi eriplaneeringu ülesanded.

3. EELNÕU SISU

Eelnõu punkti 1 kohaselt algatab Vabariigi Valitsus PlanS 28 lõike 1 alusel ning kooskõlas PlanS § 27 lõikega 6 Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu ning KSH. PlanS § 4 lõike 2 punkti 5 kohaselt tuleb riigi eriplaneeringu raames hinnata ka planeeringu elluviimisega kaasnevaid asjakohaseid majanduslike, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonnale avalduvaid mõjusid.

Kavandatav Tallinna ringraudtee on riigi eriplaneeringu objekt

PlanS § 27 lõike 1 kohaselt on riigi eriplaneeringu eesmärk sellise olulise ruumilise mõjuga ehitise püstitamise, mille asukoha valiku või toimimise vastu on suur riiklik või rahvusvaheline huvi. Riigi eriplaneering koostatakse eelkõige maakonnaülestel huvide väljendamiseks riigikaitse ja julgeoleku, energeetika, gaasi, transpordi, jäätmemajanduse ning maavarade kaevandamise valdkonnas või eespool nimetatud huvide väljendamiseks avalikus veekogus ja majandusvööndis.

¹ <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/harjumaa/harju-maakonnaplaneering-2030/>

PlanS § 27 lõike 2 kohaselt tuleb riigi eriplaneering koostada riigi territooriumi või selle osa kohta avaliku raudtee ja selle toimimiseks vajalike ehitiste püstitamiseks, kui ehitis vastab PlanS § 27 lõikes 1 nimetatud tingimustele.

Tallinna ringraudtee kavandamine on riigi eriplaneeringu objekt PlanS § 27 lõigete 1 ja 2 kohaselt, sest planeeringu eesmärk on rajada olulise ruumilise mõjuga avalik raudtee, millega väljendatakse maakonnaüleseid huve ning mille asukoha valiku ja toimimise vastu on suur riiklik huvi. Põhjendused on toodud alljärgnevalt.

Kavandatav Tallinna ringraudtee on olulise ruumilise mõjuga ehitis

PlanS § 6 punkti 13 kohaselt on oluline ruumiline mõju selline mõju, millest tingitult muutuvad eelkõige transpordivood, saasteainete hulk, külastajate hulk, visuaalne mõju, lõhn, müra, tooraine või tööjõu vajadus ehitise kavandatavas asukohas senisega võrreldes oluliselt ning mille mõju ulatub suurele territooriumile. Tallinna ringraudtee on olulise ruumilise mõjuga ehitis eelkõige seetõttu, et ringraudteest tingituna muutuvad transpordivood ja külastajate hulk ning kavandataval raudteel on visuaalne mõju ning mõju müra levikule. Nimetatud mõjud ulatuvad suurele territooriumile.

Maakonnaülesed huvid

PlanS eelnõu (571 SE) seletuskirja² lk 80-81 kohaselt on riigi eriplaneeringu esemeks ehitised, mille mõju ei piirne vaid ühe kohaliku omavalitsusega, vaid ulatub mitmele maakonnale. Riigi eriplaneeringuga planeeritavate ehitiste hulka kuuluvad ehitised, mille ehitamisest sõltub märkimisväärselt kogu riigi või selle suure osa sotsiaalmajanduslik areng. Seega on tegu eelkõige riiklike huve kandva ehitise planeerimisega. Riigi eriplaneeringu üldiseks eesmärgiks on tagada riigi jaoks oluliste ehitiste efektiivne planeerimine ja ehitamine ning avalike huvide kaitstud. Maakonnaülesed huvid all ei ole silmas peetud seda, et kavandatav ehitis peab ilmtingimata asuma mitme maakonna territooriumil, vaid et tegemist on ehitisega, mille rajamine ei toimu vaid ühe maakonna huvides ja seega peaks selliste ehitiste kavandamisel väljendama riik oma selget soovi ja tahet konkreetse ehitise rajamiseks. Antud juhul kavandatava ringraudtee vajadus ega mõju ei piirne vaid ühe kohaliku omavalitsuse ega maakonnaga. Tegemist on ehitistega, mille ehitamisest sõltub märkimisväärselt kogu riigi või selle suure osa sotsiaalmajanduslik areng.

Tallinna ringraudtee loob võimaluse Paldiski suunaliste kaubavedude sh ohtlike veoste ümbersuunamiseks Tallinna kesklinnast ning Ülemiste rahvusvahelisest Rail Baltica reisiterminalist. Ringraudtee rajamine võimaldab Eesti suurimate, Paldiski ja Muuga, sadamate arengut. Samuti võimaldatakse uusi ühistranspordiühendusi Ülemiste-Paldiski/Turba (perspektiivis Haapsalu/Rohuküla) suunal. Elektrifitseeritud reisirongiliikluse arendamine ja suurem integreerimine linnaliiklusesse aitab kaasa ka riigi kliimapoliitiliste eesmärkide saavutamisele. Uued, kiired ja mugavad ühistranspordiühendused keskkonnasäästliku reisirongiliikluse näol aitavad tegeleda maakondade sotsiaalmajanduslike, kultuuriliste, rahvastiku ja turismialaste väljakutsetega. Samuti aitavad niisugused ühendused kallutada inimeste liikumisviiside eelistusi keskkonnasäästlikumate liikumisviiside suunas, mis pidurdab edasist autostumist.

² [Eelnõu - Riigikogu](#)

Kavandatava Tallinna ringraudtee asukoha valiku ja toimimise vastu on suur riiklik ja rahvusvaheline huvi

PlanS eelnõu (571 SE) seletuskirja³ lk 41 kohaselt saab riiklike huvide all eelkõige mõista kogu riiki hõlmavaid üldisi huve. Riiklik huvi võib olla näiteks seotud riigikaitse või julgeolekuga, energia tootmise või üleriigilise transpordiga. Riikliku huvi alla kuulub näiteks ka looduskaitse ning muinsuskaitse, sest tegu on kohalikust tasandist kõrgemate üldiste väärtustega, mida peab kogu riigi territooriumil võrdselt kaitsma.

Raudtee asukoha valiku juures on suur riiklik huvi maapõue valdkonnas, kui raudtee trass asub maardla alal.⁴ Samuti raudtee elektrifitseerimisel selle positiivne mõju kliimaeesmärkide saavutamisele ja loodus- ja elukeskkonna parendamisele läbi süsinikuheite vähenemise.

PlanS eelnõu (571 SE) seletuskirja⁵ lk 80 kohaselt peab riigi eriplaneeringu koostamise eelduseks olev suur riiklik huvi väljenduma eelkõige riigi strateegilistest dokumentidest ehk arengukavadest, strateegiatest, samuti Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammist jt dokumentidest, kus riik on väljendanud oma huve. Seletuskirja lk 41 on märgitud, et riiklik huvi on ka mõju või seosed teiste riikidega, seega võib planeeritav riiklikku huvi kandev ehitis olla ühtlasi ka rahvusvahelise huvi objektiks.

Riik on enda huvi Tallinna ringraudtee kavandamise vastu väljendanud strateegilistes dokumentides, mis käsitlevad transpordi ja liikuvuse arendamist aga ka kliimapoliitikat, kuna raudtee rajamine on tõhusaks viisiks Eesti, Euroopa Liidu ning ÜRO liikuvust tõhustada ja kiimapoliitika eesmärkide täitmisesse olulisel määral panustada.

Riik on enda huvi Tallinna ringraudtee vastu väljendanud mitmetes strateegilistes dokumentides:

- Strateegiaga „Eesti 2035“⁶ on Eestile võetud suund ruumilisel planeerimisel eelistada ohutut ja turvalist ning tervist toetavat käitumist soodustavaid lahendusi, mis tagavad ligipääsetavuse. Transpordisektoris on oluline roll kasvuhoonegaaside heidet vähendavatel tegevustel ning elektrifitseeritud raudtee rajamine aitab vähendada kasvuhoonegaaside heidet. Raudtee rajamine arendab rahvusvahelisi ja riigisiseseid ühendusi.
- „Kliimapoliitika põhialused aastani 2050“⁷ kohaselt on Eesti sihiks aastaks 2050 kasvuhoonegaaside heidet vähendada ligi 80 protsenti võrreldes 1990. aasta tasemega. Vähesese kasvuhoonegaaside heitega transpordi ja ühistranspordi, ning energiatõhusate kaubavedude eelisarendamise aitab vähendada kasvuhoonegaaside heidet.

³ [Eelnõu - Riigikogu](#)

⁴ Maapõuepoliitika visioon ja üleriigiline eesmärk on väljendatud Riigikogu otsusega 06.06.2017 vastu võetud strateegiadokumendis Maapõuepoliitika põhialused aastani 2050.

⁵ [Eelnõu - Riigikogu](#)

⁶ [Strateegia "Eesti 2035" | Eesti Vabariigi Valitsus](#)

⁷ [Kliimapoliitika põhialused aastani 2050 | Keskkonnaministeerium \(envir.ee\)](#)

- Vabariigi Valitsuse 30. augusti 2012. a korraldusega nr 368 „Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“⁸ kehtestamine“ kehtestatud üleriigilises planeeringus on öeldud, et „Paldiski sadamate arenguks ja Tallinna-siseste riskide vähendamiseks tasub Tallinna lõunapoolse raudtee möödasõidutrassi kindlasti alles hoida. Vajadus möödasõidu järele muutub eriti suureks juhul, kui Paldiski sadamaid läbivaid kaubavoogusid soovitakse märgatavalt kasvatada.“
- Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035⁹ kohaselt: „Tuleb algetada Tallinna ringraudtee eriplaneering, et selgitada välja selle rajamise otstarbekus ja tasuvus etapiviisil (põhja- ja lõunatrass)“.
- Tallinna ringraudtee on kajastatud ka Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028¹⁰ punktis 5.1: „Tallinna ringraudtee eesmärgiks on saavutada olukord, kus kaubaveod raudteel Paldiski sadamasse ei toimuks enam läbi Tallinna kesklinna ja Kopli raudteejaama. Täiendavalt on võimalik kasutada raudteetrassi reisijateveoks Harju maakonna piires. Kavandamisel on riigi eriplaneeringu algetamine, kuivõrd ringraudtee asukoha valiku ja toimimise vastu on suur riiklik ja rahvusvaheline (seoses puutumusega Rail Baltic’u trassi) huvi.“
- Harju maakonna arengustrateegia 2035+¹¹, kohasel on: “Harjumaa kohalike omavalitsuste huvi seotud eelkõige Tallinna ringtee äärse rongiliikluse arendamisega, mis soodustaks Tallinna-suunalise ja Harjumaa sisemise ühistranspordi kasutamist“.
- Harju maakonnaplaneeringus¹² on kavandatud perspektiivsed põhimõttelised raudteekoridorid sh Tallinna ringraudtee, mis on kajastatud ka maakonnaplaneeringu põhijoonisel Tehnilised võrgud (kajastatud kaks trassikoridori alternatiivi) ning seletuskirjas täpsustatakse: „Edaspidi koostatav liigilt täpsem planeering selgitab välja, milline Tallinna ringraudtee trassialternatiiv on parim võimalik lahendus.“

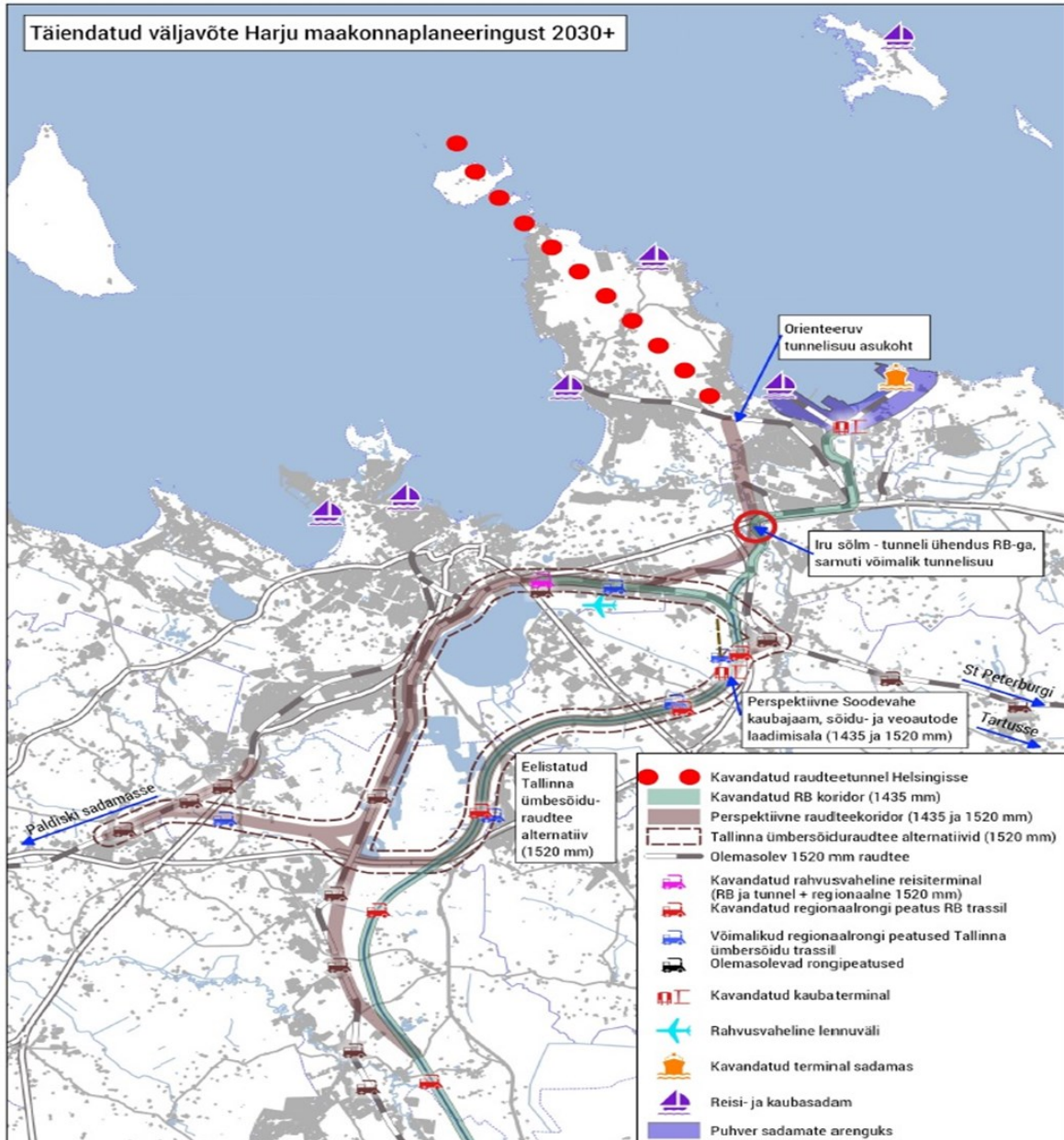
⁸ Üleriigiline planeering "Eesti 2030+" - Planeerimine.ee

⁹ <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>

¹⁰ <https://www.mkm.ee/raudtee>

¹¹ https://hol.ee/docs/file/harju%20strat%20muudetud%2025_11_18.pdf

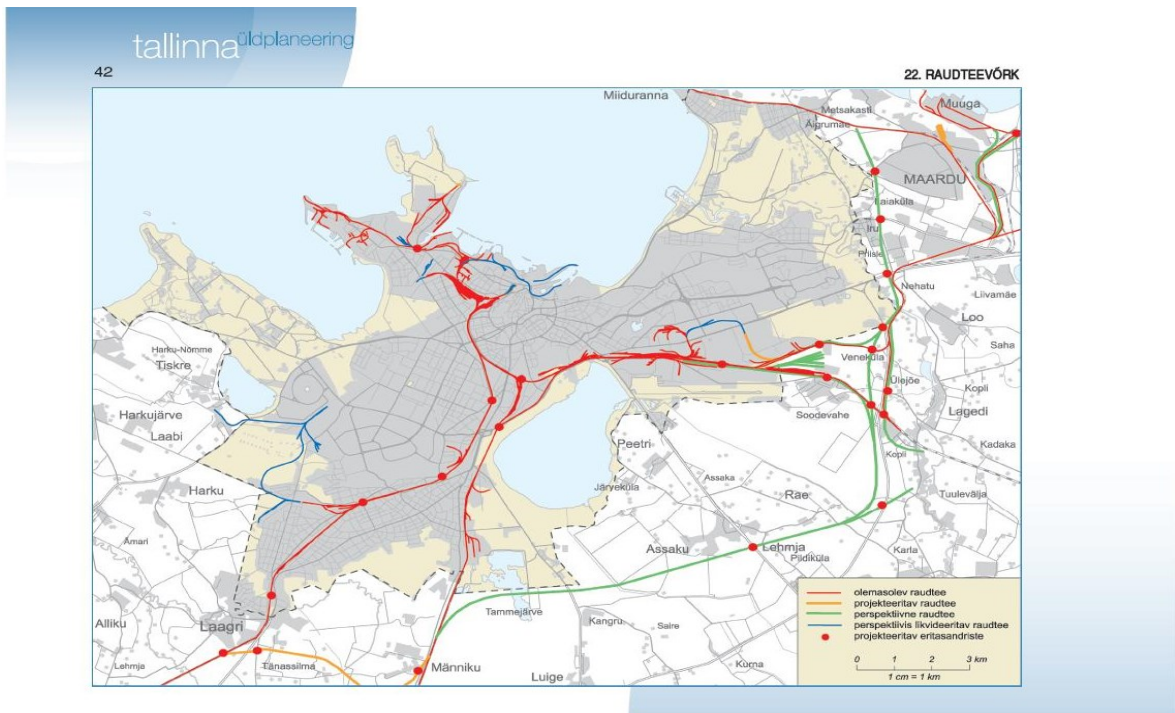
¹² <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/harjumaa/> - kehtestatud 09.04.2018



Joonis 1. Täiendatud väljavõte Harju maakonnaplaneeringust (Tehnilised võrgustikud)

- Tallinna üldplaneeringu¹³ alusel: „Tallinna raudteesõlme areng peab vastama linna, kui terviku, huvidele, teenindama linnas ja selle lähipiirkonnas paiknevaid sadamaid, tagades seejuures üldise keskkonnaseisundi ja turvalisuses paranemist, eriti mürataseme osas.“ Tallinna üldplaneeringu seletuskirjas on Tallinna raudtee sõlme arengu osas esitatud ettepanek: „Suunata rongid Tallinna keskosast mööda, rajades Saue-Männiku vahele ühendustee, mis on ühtlasi vajalik ka Paldiski sadama teenindamiseks.“

¹³ <https://www.riigiteataja.ee/aktiiv/4120/9201/3004/11.01.2001-m-3-lisa.pdf#> - kehtestatud 11.01.2001



Joonis 2. Väljavõte Tallinna üldplaneeringust (*Joonis 22. Raudteevõrk*)

Kavandatava Tallinna ringraudtee planeerimise vastu esineb suur avalik, riiklik ja rahvusvaheline huvi. Tegemist on suure riikliku huviga objektiga, kuna ringraudtee on kaubavedude ühenduslüli Paldiski ja Muuga sadama vahel, mis suunab ohtlikud veosed Tallinnast mööda. Ringraudtee võimaldab ka uusi ühistranspordiühendusi Ülemiste-Paldiski suunal. Tallinn on oluline reisiraudtee sõlmpunkt, kuhu koonduvad kõik riiklikult olulised raudteekoridorid (Tallinn-Tartu-Valga, Tallinn-Viljandi, Tallinn-Narva, Tallinn-Pärnu), sh rahvusvahelised ühendused Tallinn-Moskva ja Tallinn-Peterburi. Rail Baltica raudtee valmimisel lisanduvad ühendused Riia, Vilniuse, Varssavi ja Berliiniga.

Rahandusministeerium küsis 27.06.2022 kirjaga nr 15-4/5198-5¹⁴ suure riikliku huvi osas Keskkonnaministeeriumi, Siseministeeriumi ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi arvamust. Keskkonnaministeerium on oma 25.07.2022 kirjas nr 7-15/22/3008-5¹⁵ seisukohal, et võttes arvesse taotluses loetletud strateegilisi dokumente, milles riik on väljendanud huvi Tallinna ringraudtee rajamise vastu, leiab Keskkonnaministeerium oma pädevusvaldkonnast tulenevalt, et kavandatava tegevuse puhul on tuvastatud suur riiklik huvi. Siseministeerium on oma 16.08.2022 kirjas nr 13-4/11-2¹⁶ seisukohal, et Tallinna ringraudtee riigi eriplaneering tuleb algatada ja planeeritav raudtee maandab suurõnnetuse toimumise riske, kuna vähendab läbi Tallinna viidavate kaubavedude mahtu. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM) on oma 15.09.2022 nr kirjas 25-4/22-07-2¹⁷ seisukohal, et arvestades strateegilisi dokumente („Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035“, Üleriigiline planeering Eesti 2030+ ja Harju maakonnaplaneering 2030) on tuvastatud suur riiklik huvi. MKM juhtis tähelepanu asjaolule, et seoses Venemaa agressiooniga Ukrainas esitas Euroopa Komisjon 27. juulil täiendavad ettepanekud üle-euroopalise transpordikoridoride (TEN-T) kaartide

¹⁴ [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](http://rik.ee)

¹⁵ [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](http://rik.ee)

¹⁶ [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](http://rik.ee)

¹⁷ [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](http://rik.ee)

uuendamiseks. Komisjoni ettepaneku kohaselt tuleks uued raudteed Eestis, Lätis, Leedus, Portugalis, Hispaanias ja Soomes ehitada laiusega 1435 mm. Tegemist on pikaajalise vaatega üle-euroopalisele transpordivõrgustikule ning meie majandus- ja julgeolekupiirkonnale.

On oluline, et kõik uued rajatavad transporditaristu objektid, sh Tallinna ringraudtee, vastaks Euroopa Liidus (EL) välja töötatud kahesuguse kasutuse nõuetele, st nii tsiviil- kui militaarotstarbeliseks kasutamiseks. EL kahesuguse kasutuse nõuded on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1153, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1316/2013 ja (EL) nr 283/2014 (ELT L 249, 14.07.2021, lk 38–81) artikli 12 lõike 2 alusel antava rakendusmäärusega.

Eelnõu punkti 2 järgi on riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise eesmärk kavandada avalik elektrifitseeritud raudtee. Riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise eesmärki on kajastatud ka käesoleva seletuskirja peatükis 2 „Korralduse eesmärk“.

Riigi eriplaneeringu menetlus koosneb kahest etapist:

- 1) asukoha eelvaliku tegemisest
ja
- 2) valitud asukohas (või asukohtades) detailse(te) lahendus(te) koostamine.

Pärast riigi eriplaneeringu ja KSH algatamist tehakse kavandatavale ehitisele sobivaima asukoha leidmiseks asukoha eelvalik kahe Harju maakonnaplaneeringus kavandatud põhimõttelise trassialternatiivi vahel, mis on riigi eriplaneeringu detailse lahenduse väljatöötamise alus.

Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisel tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta (PlanS § 30 lõige 2). Eelnõu kohase Tallinna ringraudtee puhul kaalutakse kehtivas Harju maakonnaplaneeringus ette nähtud kahte trassikoridori alternatiivi, põhja- ja lõunapoolne trassialternatiivi ning protsessi käigus esitatavaid põhjendatud alternatiive, viimaste hulka võivad kuuluvad ka alternatiivid, mis hõlmavad 1435 mm ja 1520 mm rööpmelaiusega raudteed. Eelvaliku etapis koostatakse ka Tallinna ringraudtee trassi eskiisprojekt(id) kuna detailse lahenduse KSH koostatakse keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) täpsusastmes.

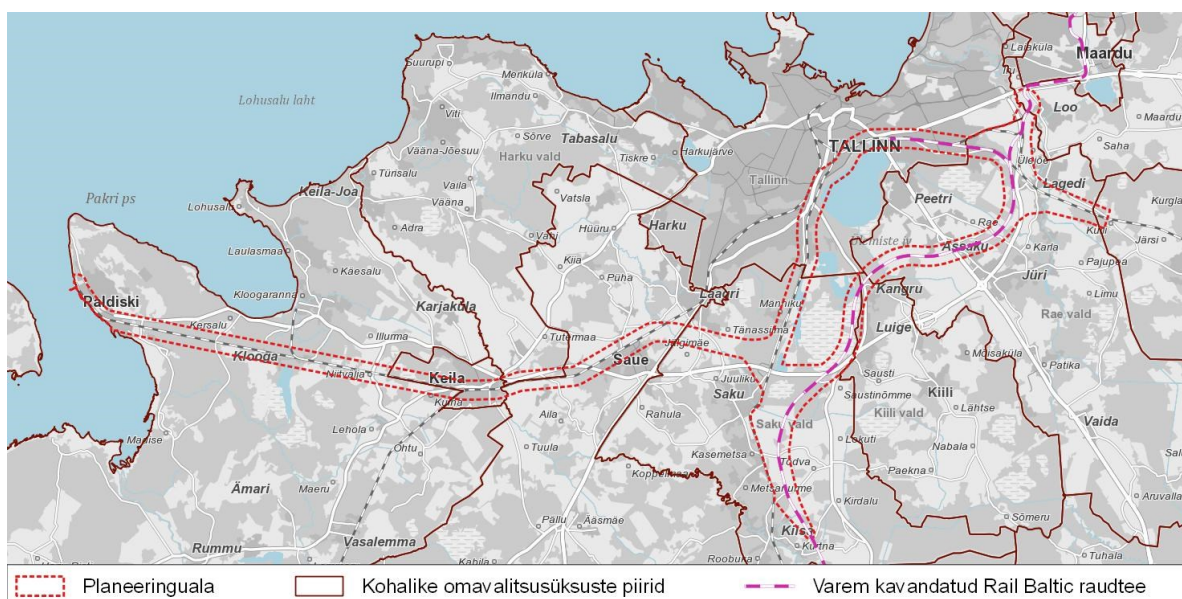
Peale asukoha eelvaliku otsuse ja KSH esimese etapi aruande vastuvõtmist koostatakse riigi eriplaneeringu detailne lahendus asukoha eelvaliku etapis valituks osunud raudtee alternatiivi(de)le, millega määratakse kavandatava ehitise maakasutus ja ehitusõigus. Detailse lahenduse koostamisel viiakse KSH läbi KMH täpsusastmes (järgitakse KMH sisunõudeid). Detailse lahenduse etapis koostatakse ka eelprojekt(id).

Eelnõu punktis 3 esitatakse riigi eriplaneeringu algatamisel teadaolev planeeringuala ja selle suurus, sh planeeringuala piir (Joonis 3). Riigi eriplaneeringu planeeringuala hõlmab Harju maakonna järgmisi kohaliku omavalitsuse üksusi: Tallinna linna, Jõelähtme valda, Raasiku valda, Rae valda, Kiili valda, Saku valda, Saue valda, Keila linna ja Lääne-Harju valda. Planeeringuala suurus on 106 km².

Tallinna ringraudtee ühendab Tapa suuna raudtee Paldiskiga (lõunapoolses alternatiivis Tallinna linna läbimata) ja Paldiski Ülemistega. Võrreldes HOL-i poolt esitatud REP

algatamise taotlusega on planeeringuala muudetud aga valitud on piisava ulatusega, mis võimaldab paralleelselt planeeringuprotsessiga analüüsida erinevaid tehnilisi aspekte ringraudtee projekteerimisel ning loob eeldused keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimiseks keskkonnamõju hindamise täpsusastmes.

Kui planeeringu koostamise ja mõjude hindamise käigus selgub, et kavandatava Tallinna ringraudtee mõjuala keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 2² tähenduses on suurem kui riigi eriplaneeringu ja KSH algatamisel teadaolev planeeringuala, võib kavandatava ehitisega kaasnevate mõjude hindamine hõlmata suurema territooriumi kui planeeringuala, kuid planeeringualas toimub Tallinna ringraudtee kavandamiseks vajaliku tervikliku ruumilahenduse loomine.



Joonis 3. Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu planeeringuala asukoht ja piir

Eelnõu punkti 4 kohaselt korraldab PlanS § 27 lõike 7 alusel Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu koostamist Rahandusministeerium.

Eelnõu punkti 5 kohaselt on võimalik Vabariigi Valitsuse korraldusega lisaks Riigi Teataja veebilehele tutvuda Rahandusministeeriumi riigi eriplaneeringute veebilehel¹⁸.

Algatamisest teavitamine

Algatamisest teavitamist on käsitletud eelnõu punktis 7.1.

Kaasamine ja koostöö asukoha eelvaliku etapis, sh asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja mõjude hindamise, sh KSH programmi etapis

- Riigi eriplaneeringu asukoha eelvalik tehakse koostöös ministeeriumide ja teiste valitsusasutustega, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi eriplaneering käsitleb (PlanS § 31 lõige 1).
 - Koostööd tehakse vähemalt järgmiste valitsusasutustega: Keskkonnaministeerium, Kaitseministeerium, Siseministeerium, Kultuuriministeerium, Maaeluministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium, Keskkonnaamet, Maa-amet, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet,

¹⁸ [Riigi eriplaneeringud | Rahandusministeerium \(fin.ee\)](http://riigi.eriplaneeringud.ee)

Muinsuskaitseamet, Põllumajandus- ja Toiduamet, Transpordiamet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Eesti Geoloogiateenistus, Terviseamet.

- Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisse kaasatakse Riigikogu, planeeringuala kohaliku omavalitsuse üksused, isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada (eelkõige planeeringuala maaomanikud ja raudtee haldajad), isikud, kes on avaldanud soovi olla eelvaliku tegemisse kaasatud, samuti isikud ja asutused, kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju või riigi eriplaneeringu elluviimise vastu, sealhulgas valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid neid ühendava organisatsiooni kaudu (PlanS § 31 lõige 2).
 - Kaasatakse Riigikogu.
 - Kaasatakse järgmised omavalitsused: Tallinna linn, Jõelähtme vald, Raasiku vald, Rae vald, Kiili vald, Saku vald, Saue vald, Keila linn, Lääne-Harju vald.
 - Kaasatakse isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada. Kuna nende isikute hulk, kelle õiguste puudutamine on tõenäolisem, ei ole hetkel selge, siis lähtutakse teavitamisel haldusmenetluse seaduse § 31 lõike 1 punktist 1. Kui menetluses selguvad isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, siis kaasatakse nad PlanS § 31 lõikes 4 sätestatud viisil.
 - Kaasatakse isikud, kes avaldavad soovi olla eelvaliku tegemisse kaasatud.
 - Kaasatakse vähemalt järgmised isikud ja asutused, kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju või riigi eriplaneeringu elluviimise vastu: Eesti Keskkonnaühenduste Koda, Eesti Linnade ja Valdade Liit, Riigimetsa Majandamise Keskus, MTÜ Eesti Erametsaliit, AS Eesti Raudtee, Rail Baltic Estonia OÜ, MTÜ Harjumaa Omavalituste Liit.
- Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisse võib kaasata ka isikuid, kelle huve planeering võib puudutada (PlanS § 31 lõige 3). Isikud, kelle huve planeering võib puudutada on eelkõige planeeringuala maaomanikud.

Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja mõjude hindamise, sh KSH programmi etapis koostatakse koostöö- ja kaasamiskava ning kommunikatsioonikava, mida läbivalt menetluse jooksul vastavalt vajadusele ajakohastatakse.

Koostöö ja kaasamine detailse lahenduse etapis

- Riigi eriplaneeringu detailse lahenduse koostamine viiakse läbi koostöös valitsusasutustega, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi detailne lahendus käsitleb (PlanS § 44 lõige 1). Selguvad menetluse jooksul.
- Riigi eriplaneeringu detailse lahenduse koostamisse kaasatakse kohaliku omavalitsuse üksused, kelle territooriumile kaalutakse kavandatava ehitise rajamist, isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, isikud, kes on avaldanud soovi olla kaasatud, samuti isikud ja asutused, kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju või riigi eriplaneeringu elluviimise vastu, sealhulgas valitsusvälised keskkonnaorganisatsioonid neid ühendava organisatsiooni kaudu ning planeeritava maa-ala elanikke esindavad mittetulundusühingud ja sihtasutused (PlanS § 31 lõige 2). Selguvad menetluse jooksul.
- Riigi eriplaneeringu detailse lahenduse koostamisse võib kaasata ka isikud, kelle huve planeering võib puudutada (PlanS § 31 lõige 3). Selguvad menetluse jooksul.

4. EELNÕU TERMINOLOOGIA

Eelnõus ei kasutata uusi ega võõrsõnalisi termineid, mida õigusaktides ei ole varem kasutatud.

5. EELNÕU VASTAVUS EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õigusega.

6. KAVANDATAVA RINGRAUDTEE EELDATAVAD MÕJUD

Tallinna ringraudtee loob võimaluse Paldiski suunaliste kaubavedude sh ohtlike veoste ümbersuunamiseks Tallinna kesklinnast ning Ülemiste rahvusvahelisest Rail Baltica reisiterminalist. Ringraudtee rajamine võimaldab Paldiski ja Muuga sadamate arengut. Samuti võimaldatakse uusi ühistranspordiühendusi Ülemiste-Paldiski suunal. Reisirongiliikluse arendamine ja suurem integreerimine linnaliiklusesse aitab kaasa ka riigi kliimapoliitiliste eesmärkide saavutamisele (vt täpsemalt seletuskirja ptk 3).

Kavandatava Tallinna ringraudtee KSH ja PlanS § 4 lõikes 2 punktis 5 nimetatud asjakohaste majanduslike, kultuuriliste, sotsiaalsete ja looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine ning mõjude hindamiseks vajalikud uuringud viiakse läbi eriplaneeringu raames. Riigi eriplaneeringu algatamise järel selgitatakse lähteseisukohtade etapis välja kavandatava ringraudtee asukoha valikuks vajalike keskkonna- jm uuringute, sh ehitamiseks vajalike ehitusmaavarade varustuskindluse uuringu, vajadus ning koostatakse uuringute lähteülesanded, mis edasises protsessis ellu viiakse.

Planeeringuala hõlmab paljusid olemasolevaid ning projekteeritavaid kaitsealasid ja püsielupaiku, sh piirneb Natura 2000 võrgustikku kuuluva Pirta jõe loodusalaga. Planeerimisprotsessi ja KSH koostamise käigus tuleb läbi viia Natura eelhindamine ja vajadusel asjakohane hindamine, kus hinnatakse REP-i elluviimise mõju (kas eraldi või koos teiste projektidega) Natura 2000 ala terviklikkusele, lähtudes ala struktuurist, funktsioonist ja kaitse-eesmärkidest. Ebasoodsa mõju olemasolu korral hinnatakse ka ebasoodsa keskkonnamõju ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise ning põhjendatud juhul ka heastamise meetmeid ning vajadusel määratakse keskkonnaseire meetmed.

7. KORRALDUSE TÄITMISEGA SEOTUD TEGEVUSED JA VAJALIKUD KULUD

7.1. Korralduse avalikustamine ja avalikustamisega kaasnevad kulud

Riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise otsusest teavitatakse PlanS § 28 lõike 6 alusel 14 päeva jooksul algatamisest arvates Ametlikes Teadaannetes, Vabariigi Valitsuse ja Rahandusministeeriumi veebilehel ning 30 päeva jooksul algatamisest arvates ühes üleriigilise levikuga ajalehes. Lisaks Harju maakonna maakonnalehtedes Harju Elu ja Sõnumitooja. Rahandusministeeriumile kaasnevad kulud ajalehtedes teadete avaldamisega. Kulu suurus on ligi 3000 eurot.

Vastavalt PlanS § 28 lõikele 7 teavitatakse riigi eriplaneeringu ja KSH algatamisest 30 päeva jooksul algatamisest arvates kirjalikult:

- ministeeriume jt valitsusasutusi, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi eriplaneering käsitleb;
- Riigikogu;

- planeeringuala kohaliku omavalitsuse üksusi;
- isikuid, kelle õigusi võib planeering puudutada. Arvestades planeeringuala suurust ja asjaolu, et hetkel pole teada, kus hakkab Tallinna ringraudtee trass paiknema (alternatiive alles hakatakse välja töötama), pole selles etapis võimalik tuvastada isikuid, kelle õigusi võib planeering puudutada. Kuna nende isikute hulk, kelle õiguste puudutamine on tõenäolisem, ei ole hetkel selge, siis lähtutakse teavitamisel haldusmenetluse seaduse § 31 lõike 1 punktist 1. Kui edasises menetluses selguvad isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, siis kaasatakse nad PlanS § 31 lõikes 4 ja § 44 lõikes 4 sätestatud viisil;
- isikuid, kes avaldavad soovi olla eelvaliku tegemisse kaasatud (pole soovi avaldanud);
- samuti isikuid ja asutusi, kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju või riigi eriplaneeringu elluviimise vastu, sh valitsusväliseid keskkonnaorganisatsioone neid ühendava organisatsiooni kaudu.

Isikupõhist nimekirja vt eelnõu peatüki 3 punktis 5 alajaotuses „Kaasamine ja koostöö asukoha eelvaliku etapis“.

Algatamisest teavitamisel esimeseks valikuks on elektrooniline teavitamine, st teavitus edastatakse elektronposti aadressil. Kui see pole võimalik, edastatakse teavitus posti teel lihtkirjaga (PlanS § 31 lõige 4).

7.2. Korralduse täitmisega seotud kulud

Riigi eriplaneeringu maksumus täpsustub planeerimisprotsessis. Planeeringu asukoha eelvaliku etapi, sh uuringute ja analüüside ning eskiisprojekti(de) maksumus täpsustub peale riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamist. Planeeringu detailse lahenduse, sh uuringute ja analüüside ning eelprojekti(de) maksumus täpsustub peale asukoha eelvaliku tegemist.

PlanS § 4 lõike 2¹ kohaselt planeeringu koostamise korraldaja võib ehitusprojekti koostamise aluseks oleva planeeringu tellimise ja PlanS § 4 lõike 2 punktis 5 nimetatud mõjude hindamise kulude kandmiseks sõlmida lepingu planeeringu koostamisest huvitatud isikuga. PlanS § 4 lõike 2 punktis 5 nimetatud mõjudeks on planeeringu elluviimisega kaasnevad asjakohased majanduslikud, kultuurilised, sotsiaalsed ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud, sealhulgas KSH.

Tallinna ringraudtee kavandamiseks koostatav riigi eriplaneering, sh KSH, uuringud, eskiisprojektid ja eelprojekt rahastatakse osaliselt riigieelarvest (61,19 % ulatuses) ja osaliselt planeeringu koostamisest huvitatud isiku HOL poolt (38,81 % ulatuses) vastavalt HOL-iga 15.06.2022 sõlmitud koostöökokkuleppele nr 1.1-22/22/237. Riigieelarvesse kavandatakse riigi eriplaneeringu koostamiseks vajalikud vahendid etappide kaupa vastavalt täpsustunud eelarvele. Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamisega on 2023. aasta riigieelarves arvestatud ning raha nende koostamiseks eraldatud.

Riigi eriplaneeringu koostamine on kavas kolmes etapis:

- riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja KSH ¹⁹ programmi koostamine koos vajalike uuringute ja analüüside kaardistusega ning neile lähteülesannete koostamisega (riigieelarves raha eraldatud);
- riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja KSH esimese etapi aruande koostamine;
- riigi eriplaneeringu detailse lahenduse ja KSH aruande koostamine.

Riigi eriplaneeringu koostamine hangitakse kolmes osas, et töö teostajal oleks pakkumust tehes võimalik adekvaatselt hinnata töö mahtu (planeering, mõju hindamine, uuringud ja analüüsid) ja kalkuleerida töö maksumust ning Rahandusministeeriumil oleks võimalik kaasata igas etapis vajalik ekspertpädevus.

Riigi eriplaneeringu koostamise ajaline kestus täpsustub planeerimisprotsessis. Eeldatav planeeringu koostamise aeg on 6 aastat (vt tabel 1). Ajalist kestust (ennekõike selle pikenemist) võivad mõjutada uuringud ja analüüsid, mille vajadus ja/või ajaline kestus selguvad töö esimeses (riigi eriplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamine) ja teises (riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja KSH esimese etapi aruande koostamine) etapis.

Tabel 1. Riigi eriplaneeringu indikatiivne maksumus käibemaksuga ja koostamise eeldatav kestus arvestades Rahandusministeeriumi ja MTÜ Harjumaa omavalituste Liit hinnanguid:

Tegevus	Eeldatav maksumus	Eeldatav kestus
Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamine, sh: <ul style="list-style-type: none"> - vajalike uuringute ja analüüside kaardistamine; - uuringutele ja analüüsidele lähteülesannete koostamine; - kaasamist vajava ekspertpädevuse kaardistamine; - eskiisprojekti(de)le lähteülesande koostamine. 	255 000 eurot	kuni 1 aasta
Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja KSH esimese etapi aruande koostamine, sh: <ul style="list-style-type: none"> - vajalike uuringute ja analüüside läbiviimine; - lähtetingimuste koostamine detailse lahenduse koostamine; - detailse lahenduse läbiviimiseks vajalike uuringute ja analüüside kaardistamine; - detailse lahenduse läbiviimiseks vajalikele uuringutele ja analüüsidele lähteülesannete koostamine; - detailse lahenduse läbiviimiseks koostamisel olevate ja kehtestatud detailplaneeringute ning menetletavate ja väljastatud ehituslubade kaardistamine; 	summa selgub planeeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamisel	kuni 2 aastat

¹⁹ KSH raames viiakse läbi ka PlanS § 4 lõikes 2 punktis 5 nimetatud asjakohaste mõjude hindamine.

<ul style="list-style-type: none"> - detailse lahenduse läbiviimiseks kaasamist vajava ekspertpädevuse kaardistamine; - ajutise planeerimis- ja ehituskeelu kehtestamise vajaduse ja ulatuse (ala) hindamine detailse lahenduse koostamiseks (PlanS § 42);eskiisprojekti(de) koostamine; - eelprojekti(de)le lähteülesande koostamine. 		
Riigi eriplaneeringu detailne lahenduse ja KSH aruande koostamine, sh: <ul style="list-style-type: none"> - vajalike uuringute ja analüüside läbiviimine; - eelprojekti(de) koostamine; - elluviimise tegevuskava koostamine. 	summa selgub planeeringu asukoha eelvaliku ja KSH esimese etapi aruande koostamisel	kuni 3 aastat
Riigi eriplaneering kokku		6 aastat

7.3. Riigi eriplaneeringu elluviimine tulevikus

Riigi eriplaneeringu koostamise käigus määratakse Tallinna ringraudtee asukoht variantide võrdluse teel, arvestades kõikide kehtivate piirangutega, sh mõjuga keskkonnale ja kaitstavatele loodusobjektidele ning määrates vajadusel meetmed (ebasoodsa mõju ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise, põhjendatud juhul ka heastamise meetmed ning vajadusel seiremeetmed). Erinevate variantidena kaalutakse kehtivas Harju maakonnaplaneeringus ette nähtud kahte trassikoridori alternatiivi, põhja- ja lõunapoolne trassialternatiivi ning protsessi käigus esitatavaid põhjendatud alternatiive. Ringraudteed on võimalik kavandada asukohtadesse, kus piirangud seda võimaldavad ning majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonna mõjusid on võimalik leevendada.

Planeeringu algatamise korralduse andmisel hetkel ei ole teada olulisi keskkonnakaitselisi vm põhjuseid, mis välistaksid Tallinna ringraudtee kavandamiseks koostatava riigi eriplaneeringu elluviimise tulevikus. See ei välista kirjeldatud asjaolude ilmsiks tulekut riigi eriplaneeringu koostamise ja mõjude hindamise raames. Kui riigi eriplaneeringu koostamise ajal ilmnevad asjaolud, mis välistavad planeeringu elluviimise tulevikus, siis võib Vabariigi Valitsus riigi eriplaneeringu koostamise ja KSH PlanS § 29 lõike 1 punkti 1 alusel lõpetada.

PlanS § 53 lõike 1 kohaselt kehtestab riigi eriplaneeringu Vabariigi Valitsus korraldusega. Sama paragrahvi lõike 2 kohaselt riigi eriplaneeringu kehtestamisega peatub sellega hõlmatud planeeringuala varem kehtestatud planeeringu või selle osa kehtivus. Peatunud kehtivusega planeeringuga hõlmatud alal asendab riigi eriplaneering peatunud kehtivusega planeeringut ning vastavad muudatused kantakse planeeringutesse 60 päeva jooksul riigi eriplaneeringu kehtestamisest arvates. Muudatuste sissekandmisel tuleb varem kehtestatud planeeringu juures viidata, et vastaval maa-alal kehtib eriplaneering või tehnilise võimaluse korral kanda eriplaneeringuga kavandatud muudatused varem kehtestatud planeeringu kaardile ja seletuskirja. Sama paragrahvi lõike 3 kohaselt riigi eriplaneering kaotab kehtivuse, kui planeeringut ei ole asutud ellu viima viie aasta möödumisel riigi eriplaneeringu kehtestamisest arvates.

Tallinna ringraudtee ehitamise finantseerimise skeem otsustatakse pärast riigi eriplaneeringu kehtestamist.

8. KORRALDUSE JÕUSTUMINE

Korraldus jõustub üldises korras.

9. KORRALDUSE EELNÕU KOOSKÕLASTAMINE

Eelnõu koostamisel tehti koostööd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga, Keskkonnaministeeriumiga, Kaitseministeeriumiga ja Siseministeeriumiga.

Eelnõu esitati eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu kooskõlastamiseks järgmistele valitsusasutustele: Riigikantselei, Keskkonnaministeerium, Kaitseministeerium, Siseministeerium, Kultuuriministeerium, Maaeluministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium.

Eelnõu esitati EIS kaudu kooskõlastamiseks järgmisele üleriigilisele kohaliku omavalitsuse üksuse liidule: Eesti Linnade ja Valdade Liit.

Eelnõu koostamisel küsiti järgmiste isikute arvamust: Tallinna linn, Jõelähtme vald, Raasiku vald, Rae vald, Kiili vald, Saku vald, Saue vald, Keila linn, Lääne-Harju vald, MTÜ Harjumaa Omavalituste Liit, Eesti Keskkonnaühenduste Koda, Riigimetsa Majandamise Keskus, MTÜ Eesti Erametsaliit, AS Eesti Raudtee ja Rail Baltic Estonia OÜ.

Eelnõu kohta avaldasid arvamust */osa kirjutatakse pärast kooskõlastamiseks ja arvamuste avaldamiseks antud aja lõppemist/*.

Kõigi esitatud seisukohtadega arvestamist või mittearvestamist on selgitatud käesoleva seletuskirja lisa olevas kooskõlastustabelis (Lisa 1.1). */tabel täidetakse pärast kooskõlastamiseks ja arvamuste avaldamiseks antud aja lõppemist/*.

Lisa 1.1 Vabariigi Valitsuse korralduse „Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine“ eelnõu koostöölastamise käigus esitatud arvamuste arvestamise tabel

	Koostöölastaja/arvamuse esitaja	Märkused, ettepanekud	Rahandusministeeriumi arvamus
1.			
...			