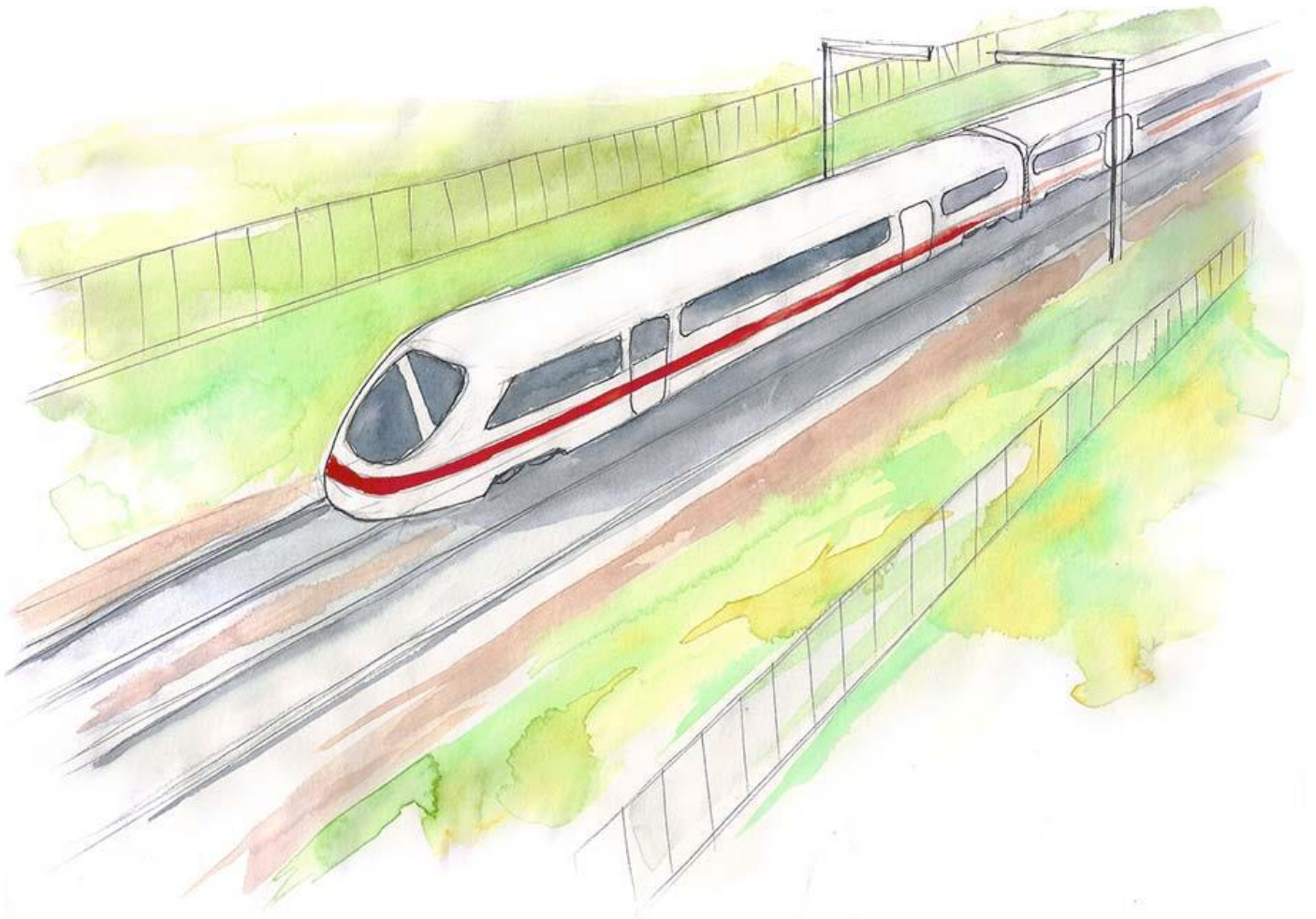




Kaasrahastatud Euroopa Liidu poolt

Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T)



Rapla maakonnaplaneering
Rail Baltic raudtee trassi koridori
asukoha määramine

Rapla maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine

Käesoleva väljaande autor on selle eest ainuisikuliselt vastutav. Euroopa Liit ei vastuta selles sisalduva teabe mis tahes kasutamise eest.

Rapla 2018

SISUKORD

Sissejuhatus	6
1. Planeeringute koostamise eesmärk ja alused	14
1.1. Planeeringu koostamise eesmärk	14
1.2. Planeeringuala	16
1.3. Planeeringu koostamise alused ja lähtematerjalid	17
1.4. Planeeringu ja KSH uuringud	18
1.5. Planeeringu koosseis	22
1.6. Planeeringus käsitletavad mõisted ja lühendid	23
2. Trassi koridori alternatiivide väljatöötamise alused. Eelistatud trassi koridori valiku põhjendused	28
2.1. Trassi koridori mõiste ja tähendus planeeringus	28
2.2. Trassi koridori alternatiivide kujunemine ja nende väljatöötamise alused	29
2.3. Trassi koridori alternatiivide võrdlusmetoodika	31
2.3.1. Keskkonnamõju strateegiline hindamine	31
2.3.2. Tehniline teostatavus	34
2.3.3. Ehitusmaksumus	34
2.3.4. Sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu	35
2.4. Võrdlustulemused. Eelistatud trassi koridori valiku põhjendused	36
3. Rail Balticu arendamise põhimõtted	41
3.1. Kavandatava kiire raudtee üldine iseloom	41
3.2. Kavandatava raudteeinfrastruktuuri kirjeldus	42
3.2.1. Raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd	42
3.2.2. Perspektiivne Rapla piirkonna raudteejaam	43
3.2.3. Möödaskõigu jaam	44
3.2.4. Teedevõrgu toimimine ja raudtee ületusvõimalused	45
3.2.4.1. Ristumine teedega ning rööbasteedega	47
3.2.4.2. Ristumine vooluveekogudega	50
3.2.4.3. Rohelise võrgustiku sidusus. Raudteeületusvõimalused ulukitele	50
3.2.5. Raudtee toimimiseks vajalik elektritaristu	53
3.2.6. Müra leevendusvajadusega alad. Vibratsioon	57
3.2.7. Maaparandussüsteemide toimimise tagamise üldised põhimõtted	59

3.3.	Maade kasutamise põhimõtted ja üldised ehitustingimused raudtee trassi koridoris	60
3.3.1.	Enne raudtee ehitamist trassi koridoris kehtivad tingimused	60
3.3.2.	Raudtee ehitamise ajal kehtivad tingimused	60
3.3.3.	Pärast raudtee rajamist raudtee kaitsevööndis lubatud tegevused	61
3.3.4.	Raudtee projekteerimise ja rajamise põhimõtted ja ülesanded	61
3.4.	Rail Baltic trassi kasutamine kohaliku transpordi eesmärgil	62
3.5.	Lahenduse kirjeldus kohalike omavalitsuste lõikes	65
3.5.1.	Kehtna vald	68
3.5.2.	Järvakandi vald	72
3.5.3.	Raikküla vald	74
3.5.4.	Rapla vald	77
3.5.5.	Juuru vald	86
3.5.6.	Kohila vald	88
3.6.	Raudtee trassi koridoris ja selle mõjualas paiknevad kaitstavad loodusobjektid ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad	91
4.	Keskkonnamõju strateegilisest hindamisest tulenevad leevendavad meetmed	93
4.1.	Planeerimisel arvestatud keskkonnakaitselised meetmed	93
4.2.	Projekteerimisel arvestatavad keskkonnakaitselised meetmed	95
4.3.	Ehitamisel arvestatavad keskkonnakaitselised meetmed	96
4.4.	Kasutamisel arvestatavad keskkonnakaitselised meetmed	97
5.	Planeeringu elluviimine	99
5.1.	Elluviimise üldised põhimõtted	99
5.2.	Lahenduse siseseviimine kehtestatud kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse	99
5.3.	Trassi koridoris paiknevad ja Rail Baltic raudtee rajamisest puudutatud kehtestatud detailplaneeringu alad. Nende kehtetuks tunnistamise vajadus või realiseeritavuse võimalikkus	100
5.4.	Trassi koridoris paiknevate maaüksuste omandamine	105
5.5.	Sundvõõrandamine	106
5.6.	Varasemate toetuste abil tehtud investeeringud	106
5.7.	Tegevuskava	108
5.8.	Raudtee trassi koridori ja Tallinn-Rapla-Türi maantee eelprojekti muudatustepaneku kattumine Rabivere maastikukaitsealaga	112
6.	Planeeringu joonised	113

Lisad	113
Lisa 1. Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Baltic raudtee trassi asukohana	113
Lisa 2. Ülevaatlik skeemkaart tööprotsessi jooksul visandatud trassi koridori alternatiividest ja võrreldud alternatiividest	114
Lisa 3. Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused	115
Lisa 5. Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs	115
Lisa 4. Lühiülevaade trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessist Põhja-Raplamaal ja Harjumaal	116

SISSEJUHATUS

Rail Balticu raudtee trassi koridori Rapla maakonnaplaneering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012. a korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks”¹. Sama korraldusega algatas Vabariigi Valitsus maakonnaplaneeringute koostamise ka Harju ja Pärnu maakonnas.

Rapla maavanem algatas maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (*edaspidi KSH*) 25.04.2012. a korraldusega nr 259. Sarnased menetlustoimingud viisid läbi ka Harju ja Pärnu maavanemad.

Alates 1. juulist 2015 hakkas kehtima uus planeerimisseadus. Kuna maakonnaplaneeringud algatati enne uue planeerimisseaduse jõustumist, järgiti planeeringute menetlemisel kuni 30. juunini 2015 kehtinud planeerimisseadust².

Maakonnaplaneeringutega planeeritakse uut Rail Baltic raudteeliini, mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitiseks. Kavandatav raudtee läbib Eestit põhja-lõuna suunalisena, kulgeb läbi Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Riia suunal. Reiserterminalid rajatakse Tallinna Ülemiste piirkonda ja Pärnu ning kaubajaam Muuga sadamasse. Maakonnaplaneeringute lahenduste põhjal toimub Rail Balticu Euroopa standardse rööpmelaiusega (1435 mm) avalik raudtee projekteerimine ja rajamine Eesti piires³. Sarnased ettevalmistustööd toimuvad uue rahvusvahelise raudtee rajamiseks ka Lätis ja Leedus. Paralleelselt maakonnaplaneeringute koostamisega viiakse läbi KSH, mille eesmärk on keskkonnakaalutlustega arvestamine maakonnaplaneeringute koostamisel ja kehtestamisel (trassi koridori asukoha valikul ja leevendusmeetmete väljatöötamisel).

Kavandatava raudtee rajamise keerukus tingib vajaduse arvestada tehniliste üksikasjadega juba maakonnaplaneeringu planeerimise staadiumis. Seetõttu kaasati töögruppi spetsialistid, sh insenerid, kes täpsemate analüüside ja uuringute tulemusena andsid sisendi trassi

¹ Vt <https://www.riigiteataja.ee/akt/317042012010>.

² Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lg 1: *Enne käesoleva seaduse jõustumist algatatud planeeringud menetletakse lõpuni, lähtudes seni kehtinud planeerimisseaduses sätestatud nõuetest, välja arvatud käesoleva paragrahvi lõigetes 2 ja 3 nimetatud juhtudel.*

Sama seaduse § 13 lg 2 kohaselt: mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi asukohavaliku planeeringut käsitletakse riigi eriplaneeringuna planeerimisseaduse tähenduses.

³ Rail Balticu uue avaliku raudtee ehitamisega on kavandatud alustada orienteerivalt aastal 2018-2019.

koridori alternatiivide väljatöötamiseks ja asukoha valikuks, raudtee ja raudteeinfrastruktuuriga seotud teedevõrgu planeerimiseks.

Maakonnaplaneeringutes raudtee trassi koridori asukoha määramisel on võetud arvesse majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud ning tehnilis-majanduslikud kaalutlused, mis kajastuvad planeeringulahenduses.

Maakonnaplaneeringu koostamisel on arvesse võetud Siseministeeriumis koostatud dokument „2013. aasta hädaolukordade riskianalüüside kokkuvõte“. Arvestati erinevate riskiallikatega, mis võivad esile kutsuda ootamatuid ja laiaulatuslikke hädaolukordi. Hinnati erinevate õnnetuste võimalikke tagajärgi elanikkonnale ja looduskeskkonnale lähtuvalt riskielementide geograafilisest paiknemisest⁴.

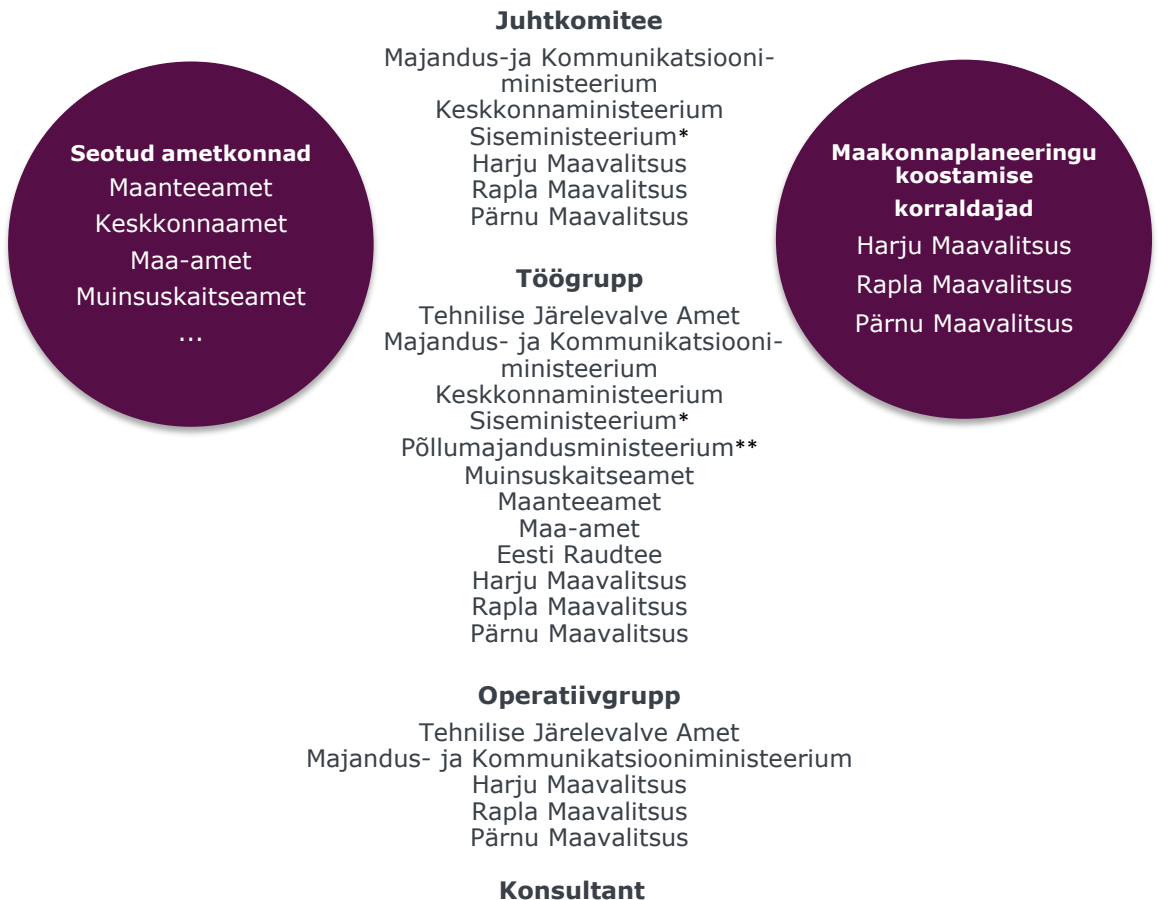
Planeeringu ja KSH menetlemine

Planeeringu koostamise eesmärgiks on Rail Baltic raudteeliini trassi koridori asukoha määramine, et luua ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Selleks viidi kolmes maakonnas – Rapla, Harju ja Pärnu – läbi samaaegne planeeringu- ja KSH protsess.

Maakonnaplaneeringud koostati tihedas koostöös avalikkusega, kohalike omavalitsustega ja erinevate huvigruppidega. Paremaks kaasamiseks, informatsiooni edastamiseks ning planeeringu ja KSH materjalide kättesaadavuse tagamiseks loodi projekti portaali aadressil <http://www.railbaltic.info/et/>. Protsessi erinevates etappides viidi läbi töökoosolekuid ning korraldati avalike arutelusid.

⁴ Vastavalt raudteeseadusele on raudteeinfrastruktuuri ohutuse tagamise kohustus raudteeinfrastruktuuri ettevõtjatel ja teistel raudteeinfrastruktuuri valdajatel. Raudteeveo ohutuse tagamise kohustus on raudteeveo ettevõtjatel ja teistel raudteeveo valdajatel. Sellest tulenevalt teostavad raudteevedude kvantitatiivse riskianalüüsi (sh õnnetuste stsenaariumide põhjalik kirjeldus, toimumise tõenäosused, tagajärgede raskuse ja ulatuse hinnang) ülalmärgitud vastutajad, kes omavad piisavalt lähteandmeid, sh infot olema-solevate ja kavandatavate veovoogude (raudteelõiku aastas läbivate ohtlike vedude arv iga ohtliku kemikaali kohta, eraldi päeval ja öösel, kaubajaamade ja külgede ning toimingute iseloomustus jmt) kohta, samuti andmeid kauba-vedude ja veoga seotud organisatsioonide riskide haldamise süsteemidest. Vt täpsemalt KSH aruanne lk 188.

Maakonnaplaneeringute koordineerimiseks ja väljatöötamiseks moodustati projektimeeskond.



* Planeeringulase tegevuse korraldamine on alates 1.09.2015 Rahandusministeeriumi pädevuses.

** Alates 1.09.2015 kannab nime Maaeluministeerium, <https://www.riigiteataja.ee/akt/130062015004>.

Projektimeeskonnas osalesid:

Rapla Maavalitsusest juhtisid planeeringu koostamist:

Ülo Peets	arengu- ja planeeringuosakonna juhataja (kuni 03/2017)
Veiko Rakaselg	arengu- ja planeeringuosakonna nõunik (kuni 10/2015)
Aire Mürsepp	arengu- ja planeeringuosakonna planeeringute spetsialist

Pärnu Maavalitsusest juhtisid planeeringu koostamist:

Heiki Mägi	arengu- ja planeeringuosakonna juhataja
Tiiu Pärn	arengu- ja planeeringuosakonna planeeringute talituse juhataja

Harju Maavalitsusest juhtisid planeeringu koostamist:

Joel Jesse	arengu- ja planeeringuosakonna arengutalituse juhataja (kuni 10/2017)
Alan Rood	arengu- ja planeeringuosakonna arengutalituse peaspetsialist

Tehnilise Järelevalve Amet:

Heigo Saare	transporditeenistuse juhataja peadirektori asetäitja (alates 03/2016)
Anvar Salomets	transporditeenistuse juhataja peadirektori asetäitja (kuni 02/2016)
Jaak Simon	transpordi investeeringute osakonna projektijuht
Raido Kivikangur	raudtee infrastruktuuri osakonna peaspetsialist (alates 07/2015)

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium:

Kristjan Kaunissaare	projekti koordinaator (alates 01/2016)
Miiko Peris	ministeeriumi nõunik (kuni 08/2014 ja 10/2014-12/2015)
Indrek Sirp	ministeeriumi nõunik (09/2013- 07/2014)
Anti Moppel	ministeeriumi nõunik
Andres Lindemann	Rail Baltic planeeringute spetsialist

Planeeringu konsultant (valdkondade juhtivad eksperdid):

Pille Metspalu	OÜ Hendrikson & Ko üld- ja regionaal- planeeringute osakonna juhataja, planeeringu koostamise juhtiv ekspert
Marika Pärn	OÜ Hendrikson & Ko juhtiv planeerimis- spetsialist
Heiki Kalberg	OÜ Hendrikson & Ko lepinguline juhtiv planeerimisspetsialist
Heikki Kalle	OÜ Hendrikson & Ko KSH juhtekspert
Charlotta Faith-Ell	WSP, KSH juhtekspert
Guido Laagus	OÜ Reaalprojekt, projekteerimisosakonna juhataja, insener
Mikk Reier	OÜ Reaalprojekt, juhataja
Arvydas Domatas	UAB Kelprojektas, trassivariantide sotsiaal-majandusliku võrdluse juhtekspert
Henric Sandborg	WSP, raudtee tehniline projekteerimine
Rimantas Nugaris	UAB Kelprojektas, raudtee tehniline projekteerimine

Koostööpartneritena osalesid planeeringu koostamisel:

Kehtna Vallavalitsus:

Indrek Kullam	vallavanem
Hans-Jürgen Schaumann	majandusnõunik

Järvakandi Vallavalitsus:

Mart Järvi	vallavanem
Neeme Mitt	ehitusnõunik

Raikküla Vallavalitsus:	
Anne Leht	vallavanem
Tiit Olju	maa- ja keskkonnanõunik
Rapla Vallavalitsus:	
Ilvi Pere	vallavanem
Kalle Toomet	abivallavanem
Kohila Vallavalitsus:	
Heiki Hepner	vallavanem
Rein Ailt	vallaarhitekt
Juuru Vallavalitsus:	
Margus Jaanson	vallavanem
Vallo Leinberg	keskkonna- ja maaspetsialist

Koostööpartnerina osalesid planeeringu koostamisel ka Sise-
ministeeriumi (alates 1.09.2015 Rahandusministeeriumi pädevus),
Keskkonnaministeeriumi, Keskkonnaameti, Põllumajandus-
ministeeriumi ⁵, Muinsuskaitseameti, Maanteeameti, Maa-ameti,
Riigimetsa Majandamise Keskuse ja Eesti Raudtee esindajad.

⁵ Alates 1.09.2015 kannab nime Maaeluministeerium,
<https://www.riigiteataja.ee/akt/130062015004>

Tabel 1. Olulised tegevused ja etapid planeeringu ning KSH menetlemisel⁶

Menetlus	Aeg	Tegevus
Planeeringu algatamine	12.04.2012	Vabariigi Valitsuse korraldus nr 173
KSH algatamine	25.04.2012	Rapla maavanema korraldus nr 259
Planeeringu lähteseisu-kohtade, võrreldavate trassi koridori alternatiivide ja KSH programmi tutvustamine	02.09.2013	Avaliku väljapaneku algus
	07.10.2013	Avalik arutelu Rapla Maavalitsuses
	08.10.2013	Avalik arutelu Kehtna Põhikoolis
	09.10.2013	Avalik arutelu Raikküla vallamajas
	10.10.2013	Avalik arutelu Valgu Põhikoolis
	11.10.2013	Avalik arutelu Kohila Gümnaasiumis
Seoses lisandunud trassi koridori alternatiividega 13A ja 13B/C viidi läbi täiendavad avalikud arutelud	14.01.2014	Avaliku väljapaneku algus
	27.01.2014	Avalik arutelu Kohila Gümnaasiumis
Trassi koridori võrdlustulemuste tutvustamine	16.06.2014	Avaliku väljapaneku algus
	27.06.2014	Avalik arutelu Rapla Kultuurikeskuses
	30.06.2014	Avalik arutelu Järvakandi Kultuurihallis

⁶ Põhjalikuma ülevaade planeerimismenetluse käigus tehtud menetlustoimingute ja koostöö kohta on esitatud planeeringu juurde kuuluvas lisas (menetlusdokumendid).

	02.07.2014	Avalik arutelu Kohila Gümnaasiumis
Seoses lisandunud trassi koridori alternatiividega 16A ja 16D viidi läbi täiendav võrdlus ja avalikud arutelud	23.10.2014	Avaliku väljapaneku algus
	29.10.2014	Avalik arutelu Kohila Gümnaasiumis
Planeeringu eskiislahenduse tutvustamine	31.08.2015	Avalikustamise algus
	18.09.2015	Avalik arutelu Rapla Riigimajas
	21.09.2015	Avalik arutelu Kohila Gümnaasiumis
	22.09.2015	Avalik arutelu Järvakandi Kultuurihallis
Planeeringu ja KSH aruande avalik väljapanek ja avalikud arutelud	18.07.- 15.08.2016	Avalik väljapanek
	19.09.2016	Avalik arutelu Rapla Riigimajas
	20.09.2016	Avalik arutelu Raikküla Valla Vabaajakeskuses
	21.09.2016	Avalik arutelu Järvakandi Kultuurihallis
	22.09.2016	Avalik arutelu Kohila Gümnaasiumis
	23.09.2016	Avalik arutelu Kehtna Kunstide Koolis
Planeeringu täiendav avalikustamine Kehtna ja Raikküla valdade osas Kehtna piirkonna elektrilahenduse	27.10.- 24.11.2016	Avalik väljapanek
	8.12.2016	Avalik arutelu Purku raamatukogus

**muudatuste
tutvustamiseks**

**KSH aruande
heakskiitmine**

09.08.2017

Keskkonna-
ministeeriumi kiri nr 7-
12/17/2834-7

**Planeeringu
heakskiitmine**

28.12.2017

Rahandus-
ministeeriumi kiri
nr 15-2/3476-1

**Planeeringu
kehtestamine**

veebruari 2018

Riigihalduse ministri
käskkiri

1. PLANEERINGUTE KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED

1.1. PLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK

Rail Balticu projekti üldiseks eesmärgiks on luua ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Siiani on Balti riikide raudteesüsteem (standardne rööpmelaius 1520 mm) mandri-Euroopa standarditega (rööpmelaius 1435 mm) ühildamatu, mistõttu on Euroopa tasandil otsustatud (Euroopa Komisjoni otsus nr 884/2004 29.04.2004⁷), et Eesti, Läti ja Leedu riikide raudteetransport tuleb täielikult integreerida laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordisüsteemi. Rail Balticu arendamiseks on antud suunised Eesti Vabariigi Valitsuskabineti 22.09.2011 otsusega⁸, 10.11.2011 Eestis allkirjastatud Eesti, Läti ja Leedu peaministrite ühisdeklaratsiooniga ning samade riikide transpordi eest vastutavate ministrite 07.12.2011 allkirjastatud kokkuleppega. Rail Baltic projekti elluviimine on seotud suure avaliku huviga, millega kaasneb keskkonnahoid ning inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus.

Toetudes dokumendile „Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010“ (1994), üleriigilisele planeeringule „Eesti 2010“ (kehtestatud 2000), AECOM Ltd koostatud Rail Baltic teostatavusuuringule, fikseeriti Tallinn-Pärnu-Riia suunaline kiire raudtee kulgemise põhimõte 2012. aasta augustis kehtestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“⁹, milles tuuakse välja, et: „Euroopa transpordipoliitika valguses jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikpiirkonnaga, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee Rail Baltic, mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga Lähiajal tuleb maakondade teemaplaneeringute abil valida moodsa ja kiire põhja-lõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht. Tallinnast piirkiirusel 240 km/h võimalikult otse lõunasse kulgev rong viiks inimesed kiiresti ja mugavalt Riiga, Kaunasesse, Varssavisse ning sealt edasi Kesk- ja Lõuna-Euroopasse või Euroopa nn tuumpiirkondadesse. ... Rail Baltic väga oluline ka kaubaveo seisukohalt. Aktiivne kaubavedu on selle raudtee pikaajalise tasuvuse eelduseks“.

Üleriigiline planeering on koostatavate maakonnaplaneeringute oluliseks lähtealuseks.

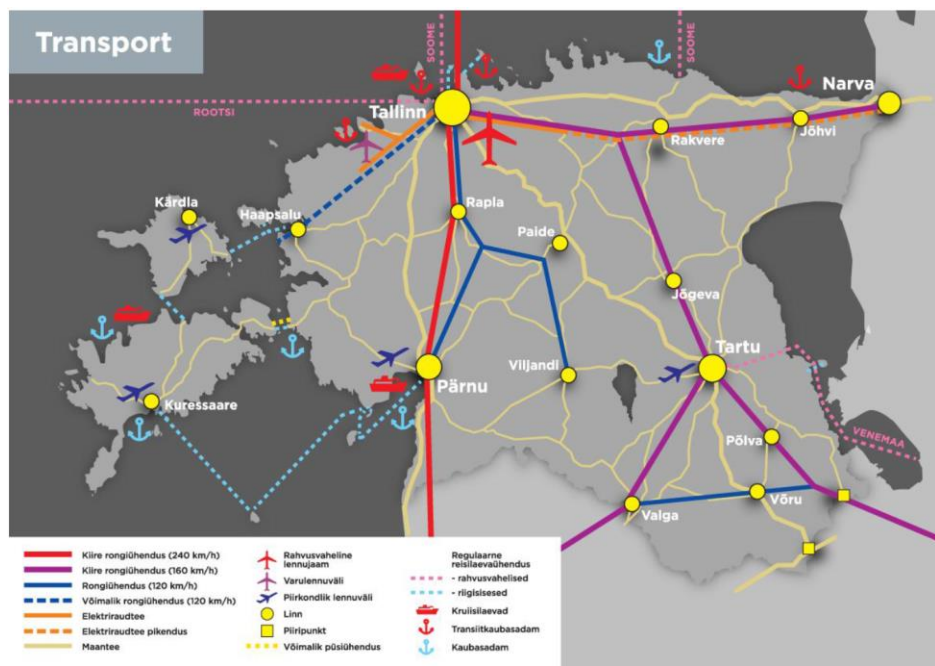
⁷ Otsus on kättesaadav aadressil <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:08:32004D0884:ET:PDF>.

⁸ http://archive-ee-2012.com/ee/v/2012-11-14_660282_33/22-09-2011-Kiirem-raudteeühendus-Lääne-Euroopaga-Valitsus-ee/.

⁹ <http://eesti2030.wordpress.com/>.



Skeem 1.1.1. Vastavalt Euroopa Komisjoni otsusele on kavandatav Rail Balticu raudteetrass üheks osaks Euroopa Liidu maanteed, raudteid ja sadamaid koondava transpordinfrastruktuuri TEN-T põhivõrgu koridorist. Skeemil on punase joonega tähistatud maanteed, must-valge katkendjoonega raudteed.



Skeem 1.1.2. Üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“ toodud transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastal 2030. Eesti transpordivõrgu selgroo moodustab kvaliteedi poolest tuntavalt paranenud raudteeliiklus. Skeemil on punase joonega tähistatud kiire rongiühendus 240 km/h Tallinn-Rapla-Pärnu ja sealt edasi Läti suunal.

Planeeringu koostamise eesmärgiks on Rail Baltic raudteeliini trassi koridori asukoha määramine koos trassi variantide võrdlusega. Kuna tegemist on uue ja tehniliselt keeruka raudteega, määratakse lisaks trassi koridori asukohale raudteeinfrastruktuuri ja raudtee rajamisest tingitud ümberehituste (teedevõrk) vajadus ja nende põhimõttelised asukohad. Raudtee ja raudteeinfrastruktuuri konkreetsed asukohad, raudtee rajamisest tingitud ümberehitused ja lahendused täpsustatakse raudtee projekteerimise käigus.

1.2. PLANEERINGUALA

Planeeringualaks on Rapla maakond. Rail Baltic trassi koridori rööbastee kogupikkuseks Rapla maakonnas on ligikaudu 55 km.



Skeem 1.2.1. Rail Balticu trassi koridori alternatiivide kulgemine. Trassi koridori alternatiivid on skeemil tähistatud sinise joonega, trassi koridori alternatiividest puudutatud kohalikud omavalitsused tuhmkollase värviga.

1.3. PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED JA LÄHTEMATERJALID

Maakonnaplaneeringu koostamise alused

- Rapla maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ lähteseisukohad¹⁰;
- Transpordi arengukava 2014-2020, 2013¹¹;
- Arengustrateegia „Raplamaa aastani 2027“, 2014¹²;
- Aruanne „Rail Baltic. Final Report“, 2011¹³.

Planeeritavale alale varem koostatud planeeringud

- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“, kehtestatud 2012;
- Rapla maakonnaplaneering, kehtestatud 1999;
- Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused, kehtestatud 2003;
- Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2008-2015“.

Trassi koridori alternatiividest puudutatud kohalike omavalitsuste üld- ja detailplaneeringud

- Kehtestatud kohalike omavalitsuste üldplaneeringud. Maakonnaplaneeringut koostades on vaadatud ja võimalusel arvestatud järgmiste üldplaneeringutega:
 - Kehtna valla üldplaneering, kehtestatud 2009;
 - Järvakandi valla üldplaneering, kehtestatud 2009;
 - Raikküla valla üldplaneering, kehtestatud 2002;
 - Märjamaa valla üldplaneering, kehtestatud 2002;
 - Rapla valla üldplaneering, kehtestatud 2011;
 - Juuru valla üldplaneering, kehtestatud 2010;
 - Kohila valla üldplaneering, kehtestatud 2010.

Ülevaade lahenduse sisseviimisest kohalike omavalitsuste kehtestatud üldplaneeringutesse on antud peatükis 5.2.

¹⁰ Planeeringu koostamise protsessi jooksul kättesaadav
<http://railbaltic.info/et/materjalid-4/maakonnaplaneeringud>.

¹¹ <https://www.riigiteataja.ee/aktiivisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf>.

¹² <http://rapla.maavalitsus.ee/arengustrateegia>.

¹³ AECOM Limited'i koostatud uuring,
<http://www.tja.ee/index.php?id=13468&highlight=aecom>.

- I Kehtestatud detailplaneeringud. Ülevaade raudtee trassi koridoris paiknevatest ja raudtee rajamisest puudutatud kehtestatud detailplaneeringu aladest on peatükis 5.3.

1.4. PLANEERINGU JA KSH UURINGUD

Planeeringu ja KSH koostamise käigus viidi läbi täiendavad uuringud ja analüüsid, mis olid sisendiks planeeringu lahenduse ja leevendavate meetmete väljatöötamisel. Uuringud ja analüüsid kuuluvad planeeringu ja KSH koosseisu, on nende osad ning on esitatud planeeringu ja KSH aruande lisadena (kui uuringu ja analüüsi juures ei ole märgitud teisiti).

Trassi koridori asukoha alternatiivide väljatöötamise etapis koostati analüüs „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Baltic raudtee trassi asukohana“¹⁴. Analüüsi käigus võrreldi olemasoleva Lelle-Pärnu raudtee koridori lõiku Rõa-Pärnu linn teiste, juba kaardistatud trassi koridori alternatiividega, võttes aluseks tehnilises kirjelduses ette antud nõuded projektkiiruse ja trassi geomeetria osas. Analüüsi tulemusena selgus, et olemasoleva raudtee koridori kasutamine Rail Balticu trassi koridorina lõigul Rõa-Pärnu on komplitseeritud, sest: trass läbib raudteeäärseid asustusalasid, kus raudtee väljaehitamise muudetakse olulisel määral väljakujunenud elukeskkonna toimimist (vajalik on teedevõrgu ümberehitamine; eritasandiliste ristete väljaehitamine, mis toob kaasa hoonete lammutamise vajaduse); olemasoleva raudtee koridori geomeetria ei vasta sõidukiirusele 240 km/h kavandatava raudtee nõuetele ning vajab õgvendusi, mis omakorda tähendab olemasoleva raudtee koridori ümberehitamist ligikaudu 16 km (ca 17%) ulatuses; teekond pikeneb ligikaudu 10 km; pikemast teekonnast ja keerukamate tehnilistest lahendustest tulenevalt suureneb maksumus; trass kulgeb läbi Natura 2000 võrgustikku kuuluva ala. Analüüsi käigus läbiviidud arvutuste kohaselt on olemasolev raudteekoridor lõigul Rõa – Pärnu linn kasutatav Rail Balticu trassi koridori asukohana üksnes ligikaudu 50% ulatuses. Kuna olemasolev raudteekoridor lõigul Rõa-Pärnu linn ei vastanud lähtealustele (vt peatükk 2.2) ja ei võimalda rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist, ei lülitatud olemasoleva raudteekoridori Rõa – Pärnu linn lõiku trassi koridori alternatiivide võrdlusesse.

Planeeringu eskiislahenduse etapis koostati analüüs „Analüüs Rail Baltic raudtee rajamisega kaasnevate võimalike negatiivsete mõjude hüvitamise võimalustest kinnisasjade omanikele ja kasutajatele“, autoriteks advokaadibüroo Sorainen AS ja Eesti Rakendusuuringute

¹⁴ Vt planeeringu lisa 1.

Keskus Centar OÜ¹⁵. Analüüsi käigus hinnati trassiäärsetele maa- ja majaanikele kahjude õiguspärase korvamise korraldust.

Planeeringu eskiislahenduse etapis viidi läbi arheoloogiline eeluuring kahes etapis. I etapis kaardistati leiualad, II etapis täpsustati leiualade piire ja täpsemate paiksete eeluuringute läbiviimise vajadus.

KSH uuringud

KSH raames läbi viidud uuringute vajadus määratleti KSH kriteeriume, nende mõju ulatust ja mõju olemust, samuti problemaatiliste alade analüüsi tulemusi arvestades. Uuringud kuuluvad KSH aruande koosseisu ning on täies mahus esitatud KSH aruande lisas 4. Alljärgnevalt on esitatud kokkuvõtte uuringute koostamise eesmärgist ja ülevaade uuringu käigus käsitletud teemavaldkondadest.

Asustusstruktuuri uuring

Uuringu¹⁶ eesmärk oli koguda ja süstematiseerida olemasolevad alusandmed asustusstruktuuri valdkonnas. Asustusstruktuuri uuringu tulemused olid sisendiks Rail Balticu maakonnaplaneeringute ja mõjude hindamise koostamise erinevates etappides: trassivariantide võrdlemisel, valitud trassivariandi elluviimisega kaasnevate võimalike keskkonnamõjude hindamisel ning sisendiks planeeringulahenduse väljatöötamisel.

Uuringus käsitleti järgmisi teemavaldkondi:

- rahvastiku paiknemine;
- töökohtade paiknemine;
- teenuste paiknemine;
- maa hind;
- maakasutusfunktsioonide paiknemine;
- olulisemate puhkepiirkondade paiknemine;
- olulisemate ettevõtlusalade paiknemine.

Käsitletavate valdkondade määratlemisel lähtuti peamistest asustusstruktuuri moodustavatest ja inimeste liikumist mõjutavatest funktsioonidest.

¹⁵ Planeeringu koostamise protsessi jooksul kättesaadav
<http://railbaltic.info/et/materjalid/uuringud-ja-analueuesid>.

¹⁶ Koostaja OÜ Hendrikson & Ko, 2014.

Uuring ei asenda planeeringu ning mõjude hindamise dokumente, vaid koondab nende koostamiseks vajalikud alusandmed ning annab ülevaate peamistest asustusstruktuuri mõjutavatest protsessidest.

Kultuuripärandi uuring

Uuringu¹⁷ eesmärgiks oli koguda ja süstematiseerida olemasolevad alusandmed, tuua välja raudteetrassi kavandamisel kõige kriitilisemaks osutada võivad tegurid ülevaatlikul tasemel ning nende esinemine/paiknemine uuringualal. Samuti esitada tüüpiliselt kasutatavad leevendavad meetmed, mis võimaldavad eeldatavalt välja töötada parima võimaliku lahenduse. Kultuuripärandi uuringu tulemused olid sisendiks planeeringu koostamisel, sh raudtee trassivariantide asukohtade määratlemisel, samuti KSH koostamise erinevates etappides: trassi koridori asukohta alternatiivide võrdlemisel ning valitud trassialternatiivi elluviimisega kaasnevate võimalike keskkonnamõjude hindamisel.

Kultuuripärandi uuring koosneb aruandest ja joonisest.

Kultuuripärandina käsitleti:

- kultuurimälestisi;
- Muinsuskaitseameti poolt muudesse registritesse, lisaks riiklikule kultuurimälestiste registrile, koondatud objekte (XX saj arhitektuur, maaehituspärandid, matmispaigad);
- pärandkultuuriobjekte;
- looduslikke pühapaikaid;
- väärtuslikke maastikke;
- miljööalaid;
- kohalike omavalitsuste poolt kaitse alla võetud objekte ja alasid;
- kalmistuid;
- kirikuid.

Kultuuripärandi säästmise vajadusega arvestati ühe kriteeriumina juba Rail Baltic raudtee trassi koridori kulgemise kavandamisel ja alternatiivide võrdlemisel.

¹⁷ Koostaja OÜ Hendrikson & Ko, 2013.

Arheoloogiline eeluuring

Kultuuripärandi uuringu täpsustuse ja täiendusena viidi läbi arheoloogilise eeluuringu I etapp¹⁸. Täiendava uuringu vajadus selgus kultuuripärandi uuringu koostamise protsessi raames koostöös Muinsuskaitseametiga.

Uuringu käigus vaadati läbi nii asjasse puutuvad arhiiviallikad kui ka publitseeritud materjalid ning ajaloolised kaardid. Välja jäeti Rootsiaegsete katastriplaanide analüüs, mida töömahukuse tõttu polnud võimalik etteantud aja jooksul teostada.

Uuringus koondati informatsioon trassilõikude kaupa (kajastades ka muistised, mis paiknevad trassi koridori läheduses) ja esitati eksperdirühma arusaam selle kohta, millised alternatiivid oleksid arheoloogilise pärandi suhtes kõige vähem destruktiivsed. Samuti anti iga alternatiivi juures tegevuste loetelu, mis on tarvilik läbi viia, kui valik langeb antud alternatiivi kasuks.

Planeeringu seletuskiri kirjeldab üldistatult objektide ja alade paiknemist piirkonnas (peatükk 3.5), kus uuringule vastavalt tuleb läbi viia maastikuinspeksioon selgitamaks muistise olemasolu ja arheoloogiliste väljakaevamiste vajadust. Uuringu koostamise käigus kaardistatud infot planeeringu joonisel ei kajastata (võimaliku muistise kaitse eesmärgil).

Eluslooduseuuring

Uuringu¹⁹ eesmärk oli anda lisainformatsiooni raudtee trassi koridorile sobivaima asukoha leidmiseks. Andmebaaside, väliinventuuri ja elupaikade modelleerimise alusel hinnati raudtee üldist mõju elusloodusele ja toodi välja konkreetseid kohad, kus see mõjutaks tugevalt konkreetseid liike, ökoloogilisi või taksonoomilisi grupe.

Uuring toob välja raudtee rajamisega kaasneva üldise mõju looduslikele populatsioonidele ja kooslustele ning leevendusmeetmed, et säilitada suurimetajate populatsioonide ühendus kahel pool raudteed. Selleks soovivad uuringu läbiviinud eksperdid rajada Tallinna ja Ikla vahelisele alale 20-30 loomaläbipääsu sõralistele ja suurkiskjatele. Läbipääsud võivad olla spetsiaalselt ehitatud ökoduktid või kombineeritud lahendused raudteesildade puhul, mis ületavad jõgesid või väiksemaid teid. Kuna raudtee on suhteliselt kitsas joonobjekt, ei põhjusta see ulatuslikku otsest elupaikade kadu

¹⁸ «Aruanne arheoloogilise eeluuringu kohta Rail Baltic raudteetrassi valikul. I etapp», Tartu Ülikool, prof Valter Lang, 2013.

¹⁹ Koostaja OÜ Rewild, Jaanus Remm jt, 2013-2014.

või tingimuste halvenemist, kuid mõju võib ekspertide hinnangul kohati olla oluline.

1.5. PLANEERINGU KOOSSEIS

Planeering koosneb:

- seletuskirjast;
- joonistest, milleks on:
 - joonis nr 1. Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringud Rail Balticu trassi koridori asukoha määramiseks. Koondjoonis, M 1 : 220 000;
 - joonis nr 2. Rapla maakonnaplaneering Rail Balticu trassi koridori asukoha määramiseks. Põhijoonis, M 1 : 80 000;
 - joonised nr 3-8. Rapla maakonnaplaneering Rail Balticu trassi koridori asukoha määramiseks. Planeeringulahendus Kehtna, Järvakandi, Raikküla, Rapla, Juuru ja Kohila valla osas. Täpsemad joonised kohalike omavalitsuste osas, M 1 : 20 000.
- lisadest:
 - lisa 1. Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Baltic raudtee trassi asukohana;
 - lisa 2. Tööprotsessi jooksul visandatud trassi koridori alternatiividest ja võrreldud alternatiividest (skeem);
 - lisa 3. Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused²⁰;
 - lisa 4. Lühiülevaade trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessist Põhja-Raplamaal ja Harjumaal;
 - lisa 5. Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs²¹.

Planeeringu juurde kuuluvad lisad 1, 3 ja 5 on esitatud eraldiseisvate köidetena, lisad 2 ja 4 käesoleva dokumendi lõpus.

Planeeringu lisa on KSH aruanne. KSH aruanne on koostatud Harju, Rapla ja Pärnu maakondade osas ühine ja koosneb:

²⁰ Kajastab võrdlusetapi tulemusi. Eskiislahenduse väljatöötamise etapis on lahendusi täpsustatud.

²¹ Planeeringu koostamise protsessi jooksul oli kättesaadav Rail Baltic projekti portaalis <http://railbaltic.info/et/materjalid>.

- KSH aruandest;
- KSH aruande lisadest:
 - lisa 1. Aruande lisad – võrdlustulemuste etapp. Kajastab trassi koridori alternatiivide võrdlemisega seonduvat materjali;
 - lisa 2. Aruande lisad – planeeringu lahenduse etapp. Kajastab planeeringu lahenduse mõjuhindamise tulemusi ja leevendusmeetmeid;
 - lisa 3. Aruande lisad – eelprojekti etapp. Kajastab eelprojekti etapi mõjuhindamise tulemusi ja leevendusmeetmeid;
 - lisa 4. Natura hindamine. Kajastab Natura hindamisega seonduvaid hinnanguid ja materjale;
 - lisa 5. Müra modelleerimine. Kajastab müra modelleerimisega seonduvaid materjale, sh eelprojekti täpsusastme müra modelleerimist;
 - lisa 6. Uuringud. Kajastab KSH käigus täiendavalt koostatud uuringuid;
 - lisa 7. KSH programm koos menetluskäikude dokumentatsiooniga. Kajastab KSH programmi ja selles koostamise etapi menetluskäikude dokumentatsiooni;
 - lisa 8. Aruande protseduurilised lisad. Kajastab aruande koostamise etapi menetluskäikude dokumentatsiooni.

1.6. PLANEERINGUS KÄSITLETAVAD MÕISTED JA LÜHENDID

Baastegurid – olulised tingimused, mis üldjuhul ei võimalda trassi koridori rajamist ning määravad selle kulgemist olulisel määral (loetletud peatükis 2.2).

Ehitusprojekt – projekteerimise käigus koostatud dokument või dokumentide kogum, mis sisaldab ehitamiseks vajalikku teavet. Asjakohasel juhul kajastab ehitusprojekt ka ehitise kasutamiseks ja korrashoiuks vajalikku teavet²².

Eelprojekt – ehitusprojekti staadium, milles esitatakse ehitise arhitektuurilahendus ja insener-tehniliste lahenduste

²² Ehitusseadustik. Vastavalt Majandus- ja taristuministri 17.07.2015 määrusele nr 97 „Nõuded ehitusprojektile“ on ehitusprojekti staadiumiteks eelprojekt, põhiprojekt ja tööprojekt.

põhimõtted, mida tellija kooskõlastuse korral detailiseeritakse projekteerimise järgmistes staadiumites²³.

Hooldedepoo – hoone või hoonete kompleks, mis võimaldab piisavas koguses rongide kohast ja korrapäraselt hooldamist ning muud raudteeliiklusega seotud tehnilisi operatsioone.

Kaubajaam – rööpmestikuga meldepunkt, mis võimaldab rongide vastuvõtmist, ärasaatmist ja peatuseta läbilaskmist, rongide kohtumise ja möödasõidu korraldamist ning manöövr töö tegemist. Kaubajaam on mõeldud veoste vastuvõtmiseks ja väljaandmiseks, vastava otstarbega raudteerajatiste ning raudteeinfrastruktuuri hoonete olemasolul on seal võimalik tegeleda ka muude raudteeliiklusega seotud tehniliste operatsioonidega.

Kitsad olud – planeeringuga määratav trassi koridori ala, kus olemasolevast olukorrast tulenevalt ei ole teatud ulatuses ja suunas raudteemaa ja selle kaitsevööndi nihutamine trassi koridori sees lubatud.

Liinikoridor – planeeringuga määratav liinikoridor on elektri õhuliini või maakaabelliini rajamiseks vajaminev maa koos liini kaitsevööndiga. Kuna liini täpne asukoht selgub projekteerimisel, on arvestatud võimaliku nihutamisruumi vajadusega. Arvestades nihutamisruumi vajadust, on planeeringus õhuliini liinikoridori laiuseks 100 m, maakaabelliini liinikoridori laiuseks 40 m. Liini kaitsevöönd tekib liini ehitamise järgselt kasutusloa andmisel, kuid ruumivajadusega on arvestatud juba raudtee ja liinikoridori planeerimise etapis.

Maaparandussüsteem – maatulundusmaa kuivendamiseks ja niisutamiseks ning keskkonnakaitseks vajalike ehitiste kogum, mis on kantud maaparandussüsteemide registrisse.

KMH – keskkonnamõju hindamine.

KSH – keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Meldepunkt – koht, mis jaotab raudteeliini jaamavahedeks või jaamavahe blokkpiirkondadeks. Meldepunktideks on jaamad, teepostid, automaatblokeeringu läbisõidufoorid ning iseseisva signalisatsiooni- ja sidevahendina kasutatava veduri automaatsignalisatsiooni blokkpiirkondade piirid.

Möödasõidu jaam – koht üherajalisel rööbasteel, mis võimaldab vastassuunas liikuvatel rongidel üksteisest mööduda.

²³ Määrus „Nõuded ehitusprojektile“.

Kaherajalisel rööbasteel võimaldab möödasõidu jaam samas suunas erinevate kiirustega liikuvatel veeremitel üksteisest mööduda. Tihti paiknevad möödasõidu jaamad rongijaamade läheduses. Konstruktsioonilt on nad enamasti mõlemast otsast põhirajaga ühendatud.

Müراتundlik objekt – tervisemõjude hindamise seisukohast kuuluvad müратundlike objektide hulka elu- ja ühiskondlikud hooned ja –alad - elamud, koolid, lasteaiad, puhke- ja virgestusmaad, haiglاد jms. Lisaks inimasustusele võib müra mõjutada ka liike (nt metsis), nende elupaiku, kaitstavaid alasid ja Natura alasid.

Raudtee – maatükiga püsivalt ühendatud funktsionaalselt terviklik rajatis, mille olulised osad on muldkeha ja sellele toetuv tee pealisehitus, mis koosneb rööbastest, pöörmetest, liipritest ja ballastist²⁴.

Raudteemaa – raudtee ja raudteeinfrastruktuuri hoonete ja rajatiste alune ning nende teenindamiseks vajalik maa.

Raudteeinfrastruktuur – raudtee ning selle majandamiseks vajalikud hooned ja rajatised, mis on raudteega ehituslikult või sihtotstarbeliselt seotud.

Regeneratiine energia - regeneratiivne pidurdus/ regeneratiivpidurdus ehk elektrilise ajamiga pidurdamine, kus lisaks tavapärasele mehaanilisele pidurdamisele kasutatakse ratastega pidurdamiseks ka mootori pöörlemistakistust. Antud situatsioonis töötab veduri mootor generaatorina, kus pöördejõu allikaks on rongi inertsjõud.

Selliselt tekkiv kineetiline energia on võimalik muuta elektrienergiaks. Regeneratiivne pidurdusenergia on võimalik edastada raudtee nii kontakivõrgu süsteemi, kasutada rongisiseseks tarbimiseks, saadud energia salvestada vms.

Vahelduvvoolu kasutavad energiavarustussüsteemid projekteeritakse selliselt, et regeneratiivpidurdust oleks võimalik kasutada nii, et elektrilisel pidurdamisel vabanenud energia suunatakse sujuvalt teistele rongidele või primaartoitevõrku²⁵.

²⁴ Raudtee, raudteemaa, raudteeinfrastruktuuri ja raudteerajatise mõisted vastavalt raudteeseadusele.

²⁵ Allikad TTÜ 2015, "elektriraudtee ja selle mõjud elektrisüsteemi talitlusele". Jako Kilter, Triin Kangro, Tanel Sarnet, Ivo Palu; (EL) nr 1301/2014; <https://www.thoughtco.com/what-is-regenerative-braking-85380>.

Raudtee kaitsevöönd – raudtee sihtotstarbelise toimimise ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks ning raudteelt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks ettenähtud maa-ala, mille laius äärmise rööpme teljest on 30 meetrit²⁶. Kaitsevöönd tekib raudtee ehitamise järgselt kasutusloa andmisel, kuid ruumivajadusega on arvestatud juba raudtee planeerimise etapis.

Raudteerajatis – raudtee, sillad, viaduktid, estakaadid, tunnelid, tugiseinad, truubid, kontaktvõrgud, turvangu-, side-, valgustus- ja energiaseadmed ning tehonorajatised, ülekäigu- ja ülesõidukohad, jaamad ja teised meldepunktid, oote- ja laadimisplatvormid, teekaitseobjektid ning muud raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud rajatised.

Reisijaam – rööpmestikuga meldepunkt, mis võimaldab reisijate teenindamist, rongide vastuvõtmist, ärasaatmist ja peatusteta läbilaskmist, rongide kohtumise ja möödasõidu korraldamist ning vajalike manöövritööde tegemist, vastavate raudteeinfrastruktuuri hoonete ning raudteerajatiste olemasolul ka veoste vastuvõtmist ja väljaandmist ning muid raudteeliiklusega seotud tehnilisi operatsioone.

Rööbastee – pealisehitisest, muldkehast koos veeviimaritega ja muudest rajatistest koosnev ehitis, mida mööda liigub raudteeveerem.

Terminal – hoonete ja rajatiste kompleks, kus toimub reisijate/kauba ümberlaadimine samaliigilisele või teisele transpordivahendile (auto-, mere- õhustranspordivahendid, erineva rööpmelaiusega raudteed). Reisiterminali kompleksi kuulub terminali hoone, mis sisaldab vajalikke funktsionaalsusi reisijate ohutuks ning mugavaks teenindamiseks (ennekõike vastavad ülekäigusillad, liftid, reisivao telemaatilised rakendused jne).

Trassi koridor – planeeringuga määratav raudtee trassi koridor on raudtee rajamiseks vajaminev maa ja raudtee kaitsevöönd koos trassi „nihutamisruumiga”. Trassi koridori laiuseks Rapla maakonnas on 350 m.

Tundlik piirkond – planeeringuga määratletav piirkond raudtee trassi koridoris või raudtee trassi koridori lähialal, kus elamute- ja üldkasutatavate hoonete juures võib raudteel toimuvast liiklusest tulenev müratase ületada lubatud piirnorme.

²⁶ Ehitusseadustik.

Planeeringus on need piirkonnad määratletud kui võimalikud müra leevendusvajadusega alad.

Veolajaam – raudteerajatis²⁷, mille primaarpool on ühendatud kõrgepingevõrku ja selles muundatakse kõrgepinge rongidele sobivaks pingeks ja/või muudetakse energiavarustussüsteem rongidele sobivaks süsteemiks. Sekundaarpoolel on alajaamad ühendatud raudtee kontaktliinidega.

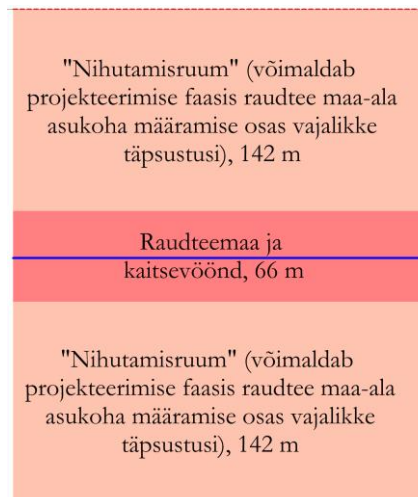
Ökodukt – raudtee kohale rajatud rohesild loomadele, mis on kaetud pinnase ja taimedega. Ökoduktile istutatakse ümbritsevate elupaigatüüpide taimed selliste ribadena, mis võimaldavad loomadel häirimatult üle ökodukti minna. Ökodukti laius võib olla erinev, optimaalseks peetakse 50 m.

²⁷ Raudteeseaduse mõistes.

2. TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDE VÄLJATÖÖTAMISE ALUSED. EELISTATUD TRASSI KORIDORI VALIKU PÕHJENDUSED

2.1. TRASSI KORIDORI MÕISTE JA TÄHENDUS PLANEERINGUS

Planeeringuga määratav trassi koridor on raudtee rajamiseks vajaminev maa ja raudtee kaitsevöönd koos trassi „nihutamisruumiga“. Trassi koridori laiuks on määratud 350 m. Trassi koridori selline laius ja „nihutamisruumi“ määramine²⁸ on põhjendatud vajadusega tagada vastavus trassi geomeetria nõuetele ka siis, kui raudtee asukohta tuleb projekteerimise käigus täpsustada²⁹. Maade kasutamise põhimõtted trassi koridori sees on esitatud peatükis 3.3.



Skeem 2.1.1. Raudtee trassi koridori üldskeem.

²⁸ Nihutamisruum 350 m laiusel trassi koridoril on 142 m. Kõiki projekteerimisel vajalikke detaile ei ole võimalik maakonnaplaneeringu koostamisel arvestada tulenevalt regionaalplaneerimisele omasest lähenemisviisist ja koostatavate jooniste üldistusastmest.

²⁹ Nt on ilmnunud tundlike objektide ja alade olemasolu, mis trassi koridori visandamise etapis ei olnud teada või tuleneb nihutamise vajadus projekteerimise käigus läbiviidavate geoloogiliste väliuuringute tulemustest.

Trassi koridori sees paikneb kavandatav raudteemaa koos kaitsevööndiga, mille ulatus on üldjuhul 66 m ja millest orienteerivalt 35 m on taraga eraldatud³⁰. Projekteerimise käigus raudtee asukohta täpsustades ei tohi raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga (nn punane ala) väljuda raudtee „nihutamisruumi” välispiirist ehk planeeringuga määratud trassi koridorist. Raudteemaad koos kaitsevööndiga võib tehnilistest vajadustest tulenevalt suurendada (nt kõrge mulde vajadus) trassi koridori sees, mida ei loeta planeeringu põhilahenduse muudatuseks.

2.2. TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDE KUJUNEMINE JA NENDE VÄLJATÖÖTAMISE ALUSED

Vastavalt planeerimisseadusele tuleb joonehitise trassi koridori asukohta määramisel kaaluda mitut võimalikku asukohta. Mitme võimaliku asukohta kaalumise eesmärk on leida trassi koridori asukoht nii, et raudtee rajamine oleks tehniliselt teostatav ja majanduslikult tasuv ning raudteest tulenevad mõjud ja häiringud oleksid minimaalsed nii inim- kui looduskeskkonnale.

Trassi koridori alternatiivide visandamisel lähtuti üldisest strateegilisest eesmärgist – leida asukoht trassile Tallinn-Rapla-Pärnu-Läti riigipiir suunal – mis on sätestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+” ning AECOM-i uuringus. AECOM-i uuring hõlmas Rail Balticu trassi asukohta põhimõttelist valikut ja esialgset teostatavus-tasuvusanalüüsi, kuid analüüsis teostatavust kõigis kolmes Balti riigis. Seetõttu seati maakonnaplaneeringutega eesmärgiks AECOM-i uuringus väljapakutud trassi koridori asukohti täpsustada lähtuvalt konkreetsest olukorrast maakasutuses Rapla, Harju ja Pärnu maakonnas.

Trassi koridori alternatiivide visandamisel lähtuti **baasteguritest**, mis üldjuhul ei võimalda raudtee rajamist (baastegurid töötati välja lähteseisukohtade etapis ning neid tutvustati avalikkusele koos trassi koridori alternatiividega), **trassi geomeetriaõuetest** (nõutavad horisontaalraadiused peavad vastama projektkiirusele 240 km/h, et võimaldada kiire raudteeühenduse rajamist) ja **lühimast võimalikust teekonnast** ning **majanduslikust tasuvusest** (mis on raudtee rajamise eelduseks). Üksikutel juhtudel ei olnud võimalik baasteguritega 100%-liselt arvestada - selleks, et trassi koridor vastaks geomeetriaõuetele ja võimaldaks eesmärgipäraselt kiire rongiühenduse loomist, tuleb läbida kehtestatud detailplaneeringute

³⁰ Üldjuhul on raudtee rajamiseks vajalik maa-ala ulatus ligikaudu 35-40 m. Erisused raudtee rajamiseks vajalikus maa-ala ulatuses tulenevad eri- ja/või tehnilisest lahendustest (nt kõrge mulde vajadus, meldepunktid vms) või maastiku reljeefist. Maa-ala ulatus täpsustatakse projekteerimise käigus.

alasad ning tõenäoliselt Harju ja Rapla maakonnas mõned hooned likvideerida.

Trassi koridori baastegurid³¹:

- elamud jm hooned (sh ühiskondlikud, äri- ja, tootmishooned);
- kalmistud;
- looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga;
- Natura 2000 alad;
- kultuurimälestised koos kaitsevööndiga;
- kehtestatud detailplaneeringutega kaetud alad (juhul, kui ehitusluba on väljastatud).

Alternatiivide visandamise algetapis seati eesmärgiks välja töötada võimalikult palju erinevaid alternatiive³², et välja selgitada need, mis vastavad kõige paremini Rail Baltic raudteeliini planeerimise ja ehitamise üldisele eesmärgile ning ühtlasi arvestavad lähtealuseks olevate baastegurite ja konkreetse olukorraga maakasutuses. Protsessi käigus erinevate GIS-andmete ja alusuuringute lisandumisel ja läbitöötamisel selgusid alternatiivid, mis lähtealustele³³ ja planeeringu üldisele eesmärgile ei vasta või vastavad vähem. Koostöös maavalitsuste, kohalike omavalitsuste ja erinevate huvigruppidega (töögruppi kuuluvad ametkonnad, keskkonnaorganisatsioonid, kodanikeühendused) analüüsi esmaste alternatiivide kasutamise võimalikkust Rail Baltic trassi koridorina, eemaldades tööst lähtealustele ja planeeringu üldistele eesmärgile mittevastavad või vähem vastavad. Tööprotsessi käigus kohalikelt omavalitsustelt ja huvigrupidelt laekunud ettepanekute ja info alusel (üld- ja detailplaneeringutega kavandatud arendused, elamute paiknemine, täiendavad trassi kulgemise ettepanekud) alternatiive täpsustades/korrigeerides ning ebasobivaid välistades selgusid võrreldavad trassi koridori alternatiivid, mis võimaldavad rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist.

³¹ Maakonnaplaneeringu täpsusastmele kohane alusinfo baasteguritest on kantud kohalike omavalitsuse osas koostatud joonistele.

³² Tööprotsessi käigus visandatud trassi koridori alternatiivide skeemkaart Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas on esitatud lisas 2.

³³ Ülevaade maakonnaplaneeringute koostamise alustest on esitatud dokumendis „Rail Baltic 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“, mis planeeringu koostamise protsessi jooksul oli kättesaadav Rail Baltic projekti portaalis www.railbaltic.info.

2.3. TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDE VÕRDLUSMETOODIKA

Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks võrreldi trassi koridori asukoha alternatiive kriteeriumigruppide lõikes: KSH (inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud), tehniline teostatavus, ehitusmaksumus ning sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu. Kriteeriumid kriteeriumigruppides töötati välja arvestades raudtee ja selle toimimiseks rajatava raudteeinfrastruktuuri olemust ning trassi koridori asukoha võrdlemise etapiks teadaolevate andmete olemasolu³⁴. Lisaks lähtuti põhimõttest, et alternatiivide võrdlemine annab sisulise tulemuse eelkõige selliste kriteeriumite puhul, mille osas võib eeldada mõju avaldumist ning erinevuste välja joonistumist erinevate alternatiivide korral.

Võrdlemisel anti iga kriteeriumigrupi (KSH inim- ja looduskeskkond, tehniline teostatavus, ehitusmaksumus, sotsiaal-majanduslik tulu 30-aasta lõikes) kaupa eelistus, milline trassi koridori alternatiiv on võrdluses otstarbekam. Kokkuvõtlik eelistus kujundati erinevate kriteeriumigruppide eelistuste kaalumise tulemusel.

Trassi koridoride võrdlemine toimus etapiviisiliselt – esmalt võrreldi nõ alamalternatiive (väiksemaid lõike või lõikude kombinatsioone) ja selgitati välja alamvõrdluse eelistus. Eelistatud lõiguga liiguti edasi nõ pikemate alternatiivsete lõikude või lõigukombinatsioonide võrdlemisele ja selgitati välja eelistus juba pikemates koridori lõikudes.

Järgnevalt on esitatud lühiülevaade trassi koridori võrdlemise alustest ja kriteeriumite loetelu kriteeriumigruppide lõikes. Põhjalikum ülevaade võrdlustulemustest on esitatud võrdlusdokumendis „Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused“ (mis on planeeringu osa ja esitatud lisas 3) ning KSH aruande lisas 1.

2.3.1. KESKKONNAMÕJU STRATEEGILINE HINDAMINE

Võrdluskriteeriumid valiti teemavaldkondade lõikes, kus trassi koridori asukoha alternatiivide elluviimisega võivad kaasned muutused keskkonnas võrreldes olemasoleva olukorraga ja/või ilmnevad erinevused alternatiivide vahel.

³⁴ Põhjalikum ülevaade kriteeriumigruppidest on leitav dokumendis "Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused", mis on planeeringu osa ja esitatud lisas 3.

Trassi koridori alternatiivide võrdlemisel analüüsitud võrdluskriteeriumid³⁵:

- Natura 2000 võrgustiku alad (elupaikade hävimine ja killustumine);
- häiringud (elustikule avalduvad);
- elupaikade kadu (muud väärtuslikud elupaigad peale Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade);
- elupaikade killustumine (sh barjääriefektid, muud väärtuslikud elupaigad peale Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade);
- mõju põhjavee kvaliteedile (paiknemine veehaarete ja kaevude suhtes);
- mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele (mõju pinnavee liikumisele);
- müra (müranivoo piirkonda jäävad hooned);
- vibratsioon (ohtlikku piirkonda jäävad hooned);
- õnnetuseoht (asukoht asustatud alade suhtes, päästevahendite ligipääs raudteele);
- kohalik identiteet ja kogukonna taluvusvõime (mõjutatavad kogukonnad ja iseloom);
- liikumisvõimalused, barjäärid (ligipääs olulistele sihtpunktidele);
- kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses (alternatiivi kohaliku transpordi rakendamise võimalused);
- ehitised lähinaabruses (eeldatavalt võõrandatavate ja raudtee mõjualasse jäävate hoonete hulk);
- kinnistute väärtus elamumaa osas (maa paiknemine raudtee mõjuvööndis);
- kinnistute väärtus muude maade otstarvete osas (maa paiknemine raudtee mõjuvööndis – olenevalt kasutusotstarbest võib maa väärtus suurened);
- maa põllumajanduslik kasutus (põllumajandusliku maa hõlmamine);
- põllumajandusmaade terviklikkus (tervikuna haritavate põllumaade tükeldamine);
- maa metsamajanduslik kasutus (erinevused metsamaa hõlmamise ja omandi osas);
- maavarad (erinevused maardlate hõlmamise osas);

³⁵ Kriteeriumite valik on tehtud KSH programmi koostamisel. Põhjalikum ülevaade analüüsitud võrdluskriteeriumitest on leitav dokumendist „Rail Baltic KSH programm“, mis on KSH arunde lisa 7.

- mõju kohalikule majanduskeskkonnale (erinevused alternatiivide asukohast, peatuste arvust ja asukohast tulenevalt);
- kultuurimälestised (riiklikusse registrisse kantud objektid/alad);
- kaardistamata arheoloogiapärandid (arheoloogilise eeluuringu alusel vajalike uuringute ulatus ja probleemkohad);
- väärtuslik maastik ja miljö (kattuvus teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ toodud väärtuslike maastikega, kohalike omavalitsuste üld- ja teemaplaneeringuga määratud miljöaladega);
- visuaalsed aspektid (eluhoonete juurest avanevate vaadete mõjutamine);
- muu kriitilise või tähelepanu vajava iseloomuga kultuuripärandid (kultuuripärandi uuringus määratletud kriitiliste või tähelepanu vajavatena, kuid ei kajastu kultuurimälestiste, kaardistamata arheoloogiapärandi ega väärtuslik maastik ja miljö kriteeriumite al: kirikud ja kalmistud, matmispaigad, XX sajandi arhitektuuripärandid, maaehituspärandid);
- muu leevendatava iseloomuga kultuuripärandid (kultuuripärandi uuringus määratletud leevendatava iseloomuga pärandid: pärandkultuuriobjektid, kohaliku omavalitsuse poolt väärtustatavad objektid, maakondlike teemaplaneeringutega „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ lisaks väärtuslikele maastikele määratletud maastikulised väärtused).

KSH inim- ja looduskeskkonna eelistuse kujundamisel arvestati 26 kriteeriumiga, tuues iga kriteeriumi lõikes kaasneda võivad muutused keskkonnas võrreldes olemasoleva olukorraga. Mida väiksemad on muutused, seda eelistatum alternatiiv kriteeriumi osas on.

2.3.2. TEHNILINE TEOSTATAVUS

Tehnilise teostatavuse eristamise eesmärk oli välja tuua raudtee ja raudteeinfrastruktuuri planeerimise eripära.

Lähtudes planeeringu üldistusastmest ning selle koostamise staadiumis teadaolevatest andmetest, hinnati trassi koridori alternatiive tehnilise teostatavuse eelistuse kriteeriumite alusel:

- trassigeomeetria (minimaalsed nõutavad horisontaalraadiused on tagatud³⁶; vastassuunaliste kõverate puudumine³⁷);
- kavandatavate rajatiste arv (viaduktid, tunnelid, ökoduktid jne);
- piirkonna geoloogiline situatsioon (sood, rabad);
- teekonna pikkus;
- hilisema hoolduse keerukus/maksumus.

Tehnilise teostatavuse eelistuse kujundamisel oli trassigeomeetria kõige olulisemaks kriteeriumiks, et võimaldab kiire raudteeühenduse rajamist (projektkiirus 240 km/h).

2.3.3. EHITUSMAKSUMUS

Ehitusmaksumuse³⁸ eelarve kujundati lähtudes kriteeriumitest:

- raudtee ja sellega seotud ehitusmaksumus;
- teedevõrk ja selle ümberehitus;
- rajatised: sillad, viaduktid, ökoduktid jne;

³⁶ Raudtee trassi koridori alternatiivide valikul lähtutakse kiiret ühendust võimaldavale raudteele esitatavatest nõuetest, kus vastavalt projektkiirusele 240 km/h väikseim horisontaalne raadius võib olla $R(\text{rec}) > 3000\text{m}$; $R(\text{min}) > 2500\text{m}$. Vaata täpsemalt planeeringu lisa 3.

³⁷ Vastassuunalised kõverad saavad määravaks eelkõige hilisemas eksploatatsioonis, mitte niivõrd projekteerimisel ja ehitamisel. Jooksva korrashoiu käigus tuleb pidevalt jälgida välisrööpa kõrgenduse vastavust kõverusraadiusele ja kehtestatud kiirusele, samuti loodi muutust üleminekul sirgelt teeosalt kõverale ja vastupidi. Eksploatatsiooni kuludes on oma koht ka rööbaste kulumisel ja sellest tuleneval väljavahetamise vajadusel. Välimine rööbas kulub rohkem kui sisemine, eriti väiksema raadiusega kõverikes. Sellest tulenevalt on üks lauge kõver parem kui mitu järsemat.

³⁸ Ehitusmaksumus on ligikaudne suurus (arvestatud maakonnaplaneeringu täpsusastmes) ning esitatud trassi koridori alternatiivide võrdlemise etapis eelkõige alternatiivide omavaheliseks võrdlemiseks. Eelarvestuse põhimõtted ja täpsem ülevaade trassi koridori alternatiivide maksumustest on esitatud dokumendi «Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused» lisa 7. Täpsustatud ehitusmaksumus arvestatakse eelistatud trassile projekteerimise käigus.

- hoonete likvideerimine, kehtestatud detailplaneeringute kompenseerimine juhtudel, kus detailplaneering ei ole realiseeritav (osaliselt või kogu mahus), suuremahuliste tehnorajatiste ümberehitamine nende toimimise tagamiseks;
- raudtee ja kaasneva raudteefrastruktuuri tarbeks maade omandamise kulud³⁹.

2.3.4. SOTSIAAL-MAJANDUSLIK TULU JA KULU

Sotsiaal-majandusliku tulu ja kulu võrdlus teostati lähtudes juhendmaterjalist „*Guide to Cost Benefit Analysis of Investment projects, 2008*“⁴⁰. Planeeringu raames trassi koridori asukoha alternatiivide võrdlemisel ei viidud läbi tasuvusanalüüsi täies mahus. Läbi viidi 30-aastase arvestusperioodi jooksul ilmneva tingliku sotsiaal-majandusliku tulu ja kulu võrdlemine, võrdlemiseks kasutati olulisemaid sotsiaal-majanduslikke näitajaid. Kuna planeeringu etapis on teada trassi koridori alternatiivide hinnangulised ehitus- ja hooldusmaksumused ning rongide liikumiskiirused, on võimalik ja otstarbekas leida ainult ligikaudsed ja alternatiivide võrdlemiseks kasutatavad suurused.

Trassi koridori alternatiivide võrdleval hindamisel võeti sotsiaal-majandusliku tulu vaatenurgast aluseks näitajad, mida saab väljendada rahalises väärtuses:

- reisija ja kauba reisile kuluva aja väärtus⁴¹;
- hooldusmaksumus⁴²;
- keskkonnakulud.

³⁹ Võrdlemise etapis arvestati maade omandamise kulusid Maa-ameti kinnisvaratehingute andmebaasi alusel.

<http://www.maaamet.ee/kinnisvara/htraru/Start.aspx>. Päringud tehti 3 viimase aasta (2011-2013) kinnisasja ostu-müügi tehingute kohta maa sihtotstarbe järgi 27.11.2013 a seisuga. Täpsem maa hinna tuletus ja kasutamine eelarvestuses võrdlemise etapis esitati dokumendi « Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused » lisa 7. Trassi koridoris paiknevate maaüksuste omandamine raudtee rajamiseks vajalik ulatuses toimub raudtee projekti alusel. Raudtee rajamiseks vajaliku maa omandamise põhimõtet ja maa hinna kujunemist on selgitatud peatükis 5.4.

⁴⁰ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf.

⁴¹ AECOMi uuringu ühikhinnad täpsustati ja/või arvestati ümber projekti analüüsiperioodile. Kasutatud on järgmisi ühikhindu (ümberarvestatuna aastale 2025): kaubaveo ajaväärtus (euro/tonn/tund) – 0,21; reisijateveo ajaväärtus (euro/reisija/tund) – 11,82. Vaata täpsemalt lisa 3.

⁴² Hooldusmaksumuse osas oli aluseks AECOMi uuring (2011).

Vastavaid rahalisi väärtusi kasutati trassi koridori alternatiivide omavahelisel võrdlemisel.

Võrdlemise alusel toodi välja hinnanguline summa, mille võrra konkreetse trassi valimine on tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes. Tinglik tulusus tuleneb väiksematest pikaajalistest kuludest.

2.4. VÕRDLUSTULEMUSED. EELISTATUD TRASSI KORIDORI VALIKU PÕHJENDUSED

Rail Baltic trassi koridori asukoha alternatiive võrreldi⁴³ trassi koridori alternatiivide võrdlemise etapis peatükis 2.3 toodud kriteeriumite alusel. Põhjalikum ülevaade võrdlustulemustest on leitav dokumendist "Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused", mis on planeeringu osa ja esitatud lisas 3. Alljärgnevalt on esitatud võrdlustulemuste kokkuvõte.

Eelistatud trassi valimine on kaalutusotsus, mis võtab arvesse KSH tulemusi nii inim- kui looduskeskkonna osas, tehnilisi-majanduslike näitajaid ning sotsiaal-majanduslikke tulusid ja kulusid. Eelistuse kujundamise olulisimaks aluseks on eesmärgipärasus – trassi koridori sobivus kiire rongiühenduse loomiseks, arvestades inim- ja looduskeskkonna olulisemate kriteeriumitega.

Kiire rongiühenduse loomiseks sobivaima trassi koridori asukoha väljaselgitamiseks Rapla maakonnas võrreldi järgmisi trassi koridori asukoha alternatiive ning võrdlemisel selgusid järgmised tulemused:

- lõigud 5B + 6A + 7A *versus* 5C + 6B + 7B + 7C Pärnu maakonna Are, Tori, Väandra ja Halinga valla ning Rapla maakonna Märjamaa, Raikküla, Järvakandi, Kehtna ja Rapla vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 5C + 6B + 7B + 7C**. Eelistuse kujunemist toetavad kõik kriteeriumigrupid. Eelistatud trass on alternatiiviga võrreldes ühe kilomeetri võrra lühem, ehitusmaksumuselt soodsam ligikaudu 11 miljonit eurot ning sotsiaal-majanduslik tulu võrdluses 30 aasta lõikes on ligikaudu 3 miljoni euro võrra tinglikult tulusam trassi koridori alternatiivi 5B + 6A + 7A suhtes. Kuna trassi koridor on lühem ja sirgem, vastab see paremini ka lähteülesandele trassigeomeetria nõuete osas. Eelistatud trassi koridor on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale. Eelistust toetavad kõik looduskeskkonna ning valdav osa inimkeskkonna kriteeriumitest – alternatiiviga võrreldes kulgeb eelistatud trassi koridor eemal häiringutundlikest objektidest; trassile

⁴³ Lühiülevaade trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessist Põhja-Raplamaal ja Harjumaal on esitatud lisas 4.

ei jää otseselt kõrge väärtusega elupaiku või elupaigakomplekse; mõjutatavaid elu- ja ühiskondlikke hooneid on trassi koridoris vähem, õnnetuseohtu suurendavaid objekte on vähem jne.

- lõigud 6B + 7B + 7D *versus* 6B + 7G *versus* 6D/7D Järvakandi, Raikküla ja Kehtna vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 6B + 7B + 7D**. Eelistuse kujundamist toetavad inim- ja looduskeskkonna ja tehnilise teostatavuse kriteeriumid. Eelistatud trass ei ole küll kõige lühem (eelistatud trass on ligikaudu 0,6 km pikem kõige lühemast alternatiivist 6B + 7G, kuid 1,4 km lühem kõige pikemast alternatiivist 6D/7D), kuid tehnilise teostatavuse eelistuse kujundamisel sai määravaks kriteeriumiks trassigeomeetria, mille osas 6B + 7B + 7D on alternatiividega võrreldes eelistatud. Eelistatud trassi koridor on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale. Eelistust toetab valdav osa inimkeskkonna kriteeriumitest – alternatiividega võrreldes on mõjutatud elu- ja ühiskondlike hooneid trassi koridoris vähem; õnnetuseohtu suurendavaid objekte on vähem; mõjutab vähem seniseid liikumistrajekte; on väikseima mõjuga kõrge väärtusega elupaikadele või elupaigakompleksidele jne. Eelistuse kujunemist ei toeta majanduslikud näitajad – ehitusmaksumuselt ja sotsiaal-majandusliku tulu ja kulu võrdluses ei ole eelistatud tarss küll kõige soodsam, kuid ka mitte kõige ebasoodsam. Samas ei ole majanduslike näitajate poolest ehitusmaksumuselt ja sotsiaal-majandusliku tingliku tulu poolest eelistatud alternatiiviga 6B + 7G vahed määravad (eelistatud trass on ehitusmaksumuselt kõige soodsamast alternatiivist 6B + 7G ligikaudu 1,7 miljonit kulukam aga samas kõige ebasoodsamast alternatiivist 6D/7D ligikaudu 24 miljonit eurot soodsam), said eelistuse kujundamisel määravaks inim- ja looduskeskkonna ja tehnilise teostatavuse eelistuse kriteeriumid.

- lõigud 7C + 8A + 9B *versus* 7D + 8B Kehtna, Rapla, Raikküla ja Juuru vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 7C + 8A + 9B**. Eelistust toetavad kõik kriteeriumigrupid. Kuna vastavalt lähteülesandele tuleb arvestada perspektiivse Rapla reisijate raudteejaama integreerimise võimalusega, on eelistatud trassi koridor tehnilise teostatavuse kriteeriumi osas tugevalt eelistatud – eelistatud trassi koridor jääb Rapla linnale lähemale ja on paremini seotud Rapla linnaga. Eelistatud trassi koridor on alternatiiviga võrreldes ligikaudu 0,3 km lühem, ehitusmaksumuselt ligikaudu 4,5 miljonit eurot soodsam ning sotsiaal-majanduslik tulu võrdluses 30 aasta lõikes on ligikaudu 2,6 miljoni euro võrra tinglikult tulusam trassi koridori alternatiivi 7D + 8B suhtes. Eelistatud trassi koridor on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale – mõjutsoonis häiringutundlike liikide elupaigad puuduvad; alternatiiviga võrreldes on otsene mõju looduslikule maakattele väiksem; on väiksema mõjuga väljakujunenud liikumistrajektoridele ja põllumajandusmaade terviklikkusele jne.

■ lõigud 9A-I + 13B-I *versus* 9B + 13D Rapla, Kohila ja Juuru vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 9A-I + 13B-I**. Eelistus on kujunenud inim- ja looduskeskkonna kriteeriumitest lähtuvalt – trassi valikuga kaasnevad mõjud inim- ja looduskeskkonnale on väiksemad alternatiivi 9B + 13D suhtes. Eelistatud trassil ei paikne olulist looduskaitsest väärtust omavaid elupaiku, alternatiiviga võrreldes on väiksem mõju põllumajandusmaadele ja kultuuriväärtustele jne. Eelistatud trass on küll ligikaudu 0,6 km pikem ja ehitusmaksumuselt ligikaudu 1 miljon eurot kallim kui alternatiiv 9B + 13D, lisaks ka pikaajaliste kulude poolest ebasoodsam, kuid kuna majanduslike näitajate poolest ei ole vahed väga suured, on eelistus kujundatud eelkõige KSH kriteeriumitest lähtuvalt.

■ lõigud 12A-I + 13A-I *versus* 16A *versus* 9A-I + 16D Rapla maakonna Rapla, Kohila ja Juuru vallas ning Harju maakonna Saku vallas;

Võrreldavad lõigud kulgevad valdavalt Rapla maakonna Rapla, Kohila ja Juuru valla territooriumil, lõikude põhjaosas minimaalses ulatuses Harju maakonna Saku vallas.

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 16A**. Eelistus kujunes eelkõige tehnilise teostatavuse poolest ning inimkeskkonna ja ehitusmaksumuse kriteeriumitele tuginedes – trassigeomeetria vastab kõige paremini lähteülesandele (on üks lühematest ja sirgematest alternatiividest); on ehitusmaksumuselt ligikaudu 7 miljonit soodsam alternatiividest ning inimkeskkonnale väiksema mõjuga eelkõige tervisemõjude ja õnnetuseohu seisukohalt (mõjutatud eluhoonete arv alternatiividega võrreldes on kõige väiksem). Sotsiaal-majanduslik tulu võrdluses 30 aasta lõikes on eelistatud trass ligikaudu 10 miljoni euro võrra tinglikult tulusam kõige pikema trassi koridori alternatiivi 9A-I + 16D suhtes. 9A-I + 16D valikuga kaasneksid kõige suuremad pikaajalised kulutused, kuna on ligikaudu 1,8 km pikem alternatiividest.

■ lõigud 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II *versus* 9A-I + 16D + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II *versus* 9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C Rapla maakonna Rapla, Juuru ja Kohila valla ning Harju maakonna Saku, Kiili, Rae, Kose, Raasiku, Jõelähtme valla ja Maardu ja Tallinna linnas.

Alternatiivide võrdlusloogikast⁴⁴ tulenevalt mõjutavad varasemad alternatiivide võrdlused edaspidiseid tulemusi.

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II**. Eelistus on kujunenud eelkõige inim- ja

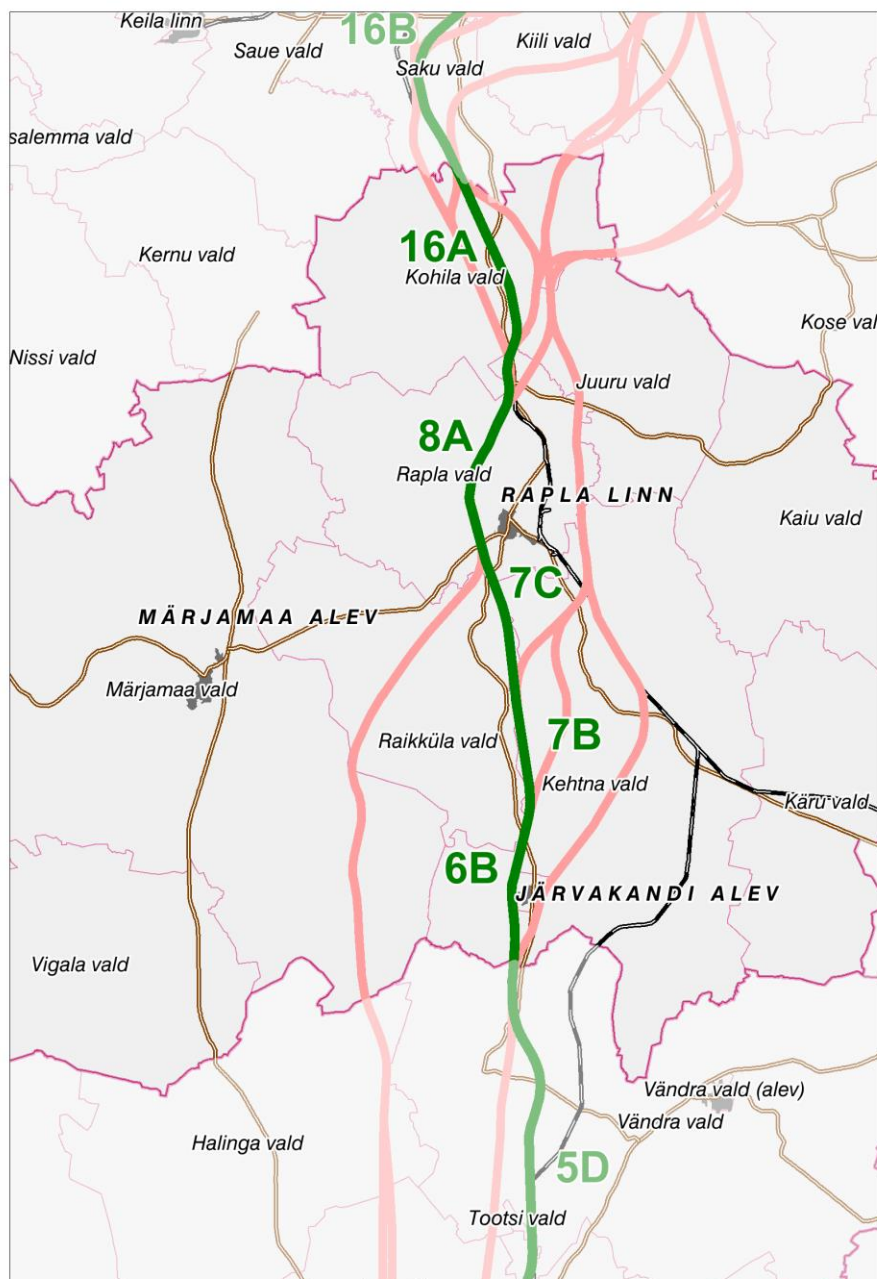
⁴⁴ Esmalt võrreldi lühemaid lõike nõ alamvõrdluse teel mille tulemusena eelistatud lõik liikus edasi järgmisesse võrdlusesse (võrdlusgruppi). Lõikude 12A-I + 13A-I *versus* 16A *versus* 9A-I + 16D võrdluses kujunes eelistatuks 16A. Lõikude 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II *versus* 13A-II + 10A-IV + 10C + 11A-I + 11A-II + 11C võrdluses kujunes eelistatuks 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II.

looduskeskkonna kriteeriumitele tuginedes ning arvestades, et trassi valikuga kaasnevad pikaajalised kulud on kõige väiksemad.

Eelistatud trass on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale – Natura 2000 võrgustiku kuuluvatele aladele ja laiemalt loodusliku pinnakattega aladele ning kultuuriväärtustele on mõju väiksem. Rööbastee pikkuselt on eelistatud trass kõige lühem – alternatiiviga 9A-I + 16D + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II võrreldes ligikaudu 1,8 km ja alternatiiviga 9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C võrreldes ligikaudu 8 km. Sellest tulenevalt on eelistatud trass sotsiaal-majandusliku tulu võrdluses 30 aasta lõikes ligikaudu 9,3 miljoni euro võrra⁴⁵ tinglikult tulusam kõige pikema trassi alternatiivi 9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C suhtes (üldine loogika on, et mida pikem trass seda suuremad on pikaajalised kulud). Samas ehitusmaksumuselt on kõige soodsam kõige pikem trassi koridori alternatiiv.

Trassi koridor Rapla maakonnas koosneb järgmistest lõikudest: **6B + 7B + 7C + 8A + 16A**. Eelistatud trassi koridori alternatiiv kulgeb maakonna lõunaosas Kehtna ja Raikküla valla piiril, möödub Järvakandi alevist ja Rapla linnast lääne poolt. Rapla valla Rõa küla piirkonnas ületab olemasolevat Tallinn-Lelle-Pärnu 1520 mm raudteed ja Tallinn-Rapla-Türi maanteed. Keila jõge ületades suundub trassi koridor põhja suunas, kulgedes Kohila alevi ja Prillimäe aleviku vahelt läbi. Kohila piirkonnas ristub trassi koridor uuesti Tallinn-Rapla-Türi maanteega, mida ületades suundub läbi Urge küla Harju maakonda. Trassi koridori asukoha kirjeldus on esitatud kohalike omavalitsuste lõikes peatükis 3.5.

⁴⁵ Eskiislahenduse väljatöötamise etapis on sots-majandusliku tulu ja kulu võrdluse tulemust korrigeeritud.



Skeem 2.4.1. Rail Baltic eelistatud trassi koridori asukohta määramise alternatiivid. Planeeringuga määratud trassi koridori asukoht on kajastatud rohelse, võrdluses olnud alternatiivid roosa joonega.

3. RAIL BALTICU ARENDAMISE PÕHIMÕTTED

3.1. KAVANDATAVA KIIRE RAUDTEE ÜLDINE ISELOOM

Rail Baltic on raudteeinfrastruktuuri objekt, kus paralleelselt kulgevad kaks rööpapaari laiusega 1435 mm. Raudtee on kogu ulatuses elektrifitseeritud. Kavandatavale raudteeliinile on planeeritud kombineeritud kauba- ja reisijatevedu. Reisijateveo seisukohalt on tegemist rahvusvahelise kiire rongiühendusega, millel on peatused Tallinnas ja Pärnus ning perspektiivne peatusevõimalus Raplas⁴⁶. Kaubaterminal koos kaubaveo veeremi hooldedepooga on planeeritud Muuga sadama piirkonda ning reisijateveo veeremi hooldedepoo ja võimalik sõlmjaam Soodevahe külasse Rae valda.

Trassi koridor on planeeritud viisil, mis võimaldab üldjuhul projekteeritavat sõidukiirust 240 km/h. Madalam sõidukiirus on ette nähtud Tallinna ja Pärnu linnas ja lähialadel, kus trassi geomeetria ja asustus ei võimalda tagada projekteeritavat sõidukiirust, kaubaraudteeharul ning lõigul Rae ja Jõelähtme vallas, kus Rail Baltic paigutatakse olemasoleva raudteega samasse koridori.

Inimeste ja loomade raudteele sattumise vältimiseks on raudtee ja seda teenindav infrastruktuur (orienteerivalt 30-40 m laiune ala, olenevalt maastiku reljeefist) taraga eraldatud⁴⁷. Raudteega paralleelselt (taraga eraldatud ala sees) kulgeb raudtee teenindustee⁴⁸, mis raudteeohutuse seisukohalt pole avalik, vaid on mõeldud üksnes sihtotstarbeliseks kasutuseks.

Raudtee on kavandatud reeglina maapinnal asuvale muldkehale. Erisused (kõrgel muldel, estakaadil või süvendis, nõlva kalded jne) täpsustatakse projekteerimise käigus.

Planeeringu koostamisel on arvestatud TEN-T määrusest ja koostalitusvõime direktiivist⁴⁹ tulenevate nõuetega raudteele.

⁴⁶ AECOM Limited'i 2011. a teostatud uuring arvestas peatustega Tallinnas ja Pärnus.

⁴⁷ Raudteemaa tarastamise nõue vastavalt lähteülesandele. Põhi-/tööprojekti koostamise etapis viiakse läbi analüüs (vt tegevuskava punkti 14 peatükis 5.7), mis kaardistab ja analüüsib alternatiivsed tehnilised võimalused loomaläbipääsude lahendamiseks lisaks olemasolevatele ökoduktidele baseeruvale lahendusele, arvestades samas õnnetusjuhtumitest tuleneva ohu leevendamise vajadusega. Analüüs käsitleb maailmapraktikas esinevaid/kasutatud lahendusi ning täpsustab asukohad ja võimalused kaaluda alternatiivlahendusi ökoduktidele (tarakatkestus) suurulukite ülepääsude vajadustest lähtuvalt. Analüüsi tulemustest lähtuvalt võib teha põhi- või tööprojekti faasis muudatusi eelprojekti lahenduse korrigeerimiseks.

⁴⁸ Üldjuhul on teenindustee näol tegemist kruus- või killustikkattega teega.

⁴⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:EN:PDF>;

3.2. KAVANDATAVA RAUDTEEFRASTRUKTUURI KIRJELDUS

3.2.1. RAUDTEEMAA JA RAUDTEE KAITSEVÖÖND

Raudteemaa on raudtee ja raudteefrastrukturi hoonete ja rajatiste alune ning nende teenindamiseks vajalik maa (raudtee muldkeha, kontakivõrguliinid, hooldusteed, müratõkked, tara jms). Raudteemaa ulatus on üldjuhul 30-40 m. Ulatuslikum võib raudteemaa olla raudtee eri- ja tehniliste lahenduste korral (nt jaamad, meldepunktid, veolajaamad, lisarajad, raudtee kulgemine süvendis või kõrgel muldel jm)⁵⁰.

Raudtee kaitsevöönd on raudtee sihtotstarbelise toimimise ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks ning raudteelt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks ettenähtud maa-ala, mille laius äärmise rööpme teljest on 30 meetrit. Kaitsevöönd tekib raudtee ehitamise järgselt kasutusloa andmisel, kuid ruumivajadusega on arvestatud juba raudtee planeerimise etapis. Tegevusi raudtee kaitsevööndis reguleerib ehitusseadustik.

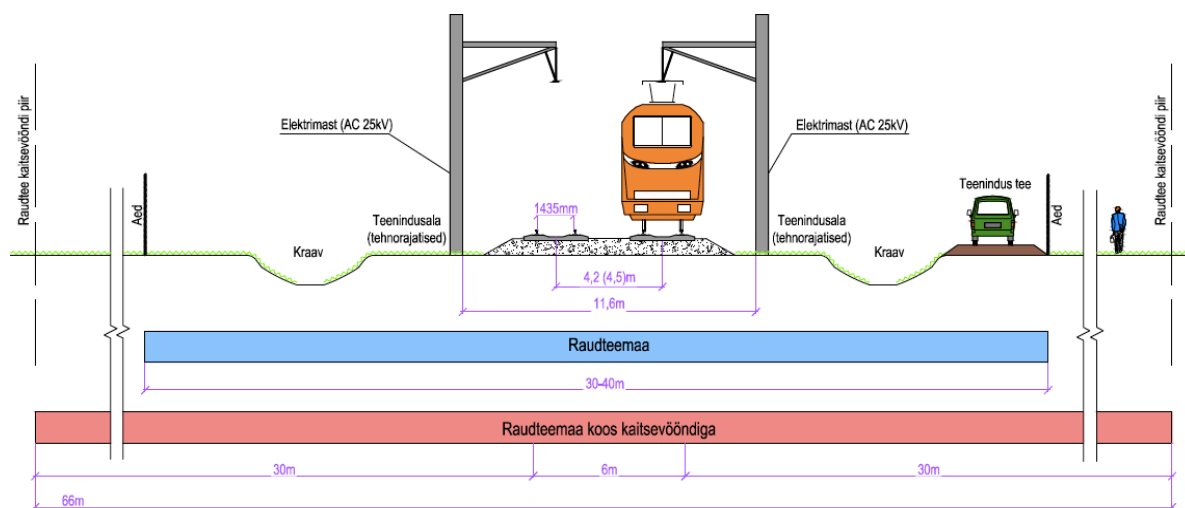
Raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga on planeeringus üldjuhul 66 m laiune maa-ala trassi koridori sees.

Raudteemaale jäävad raudtee toimimiseks vajalike rajatistena ka sidemastid. Sidemastide asukohad tuleb projekteerimise ajal kooskõlastada Kaitseministeeriumiga kogu raudteetrassi ulatuses, et tagada riigikaitse ehitiste töövoime.

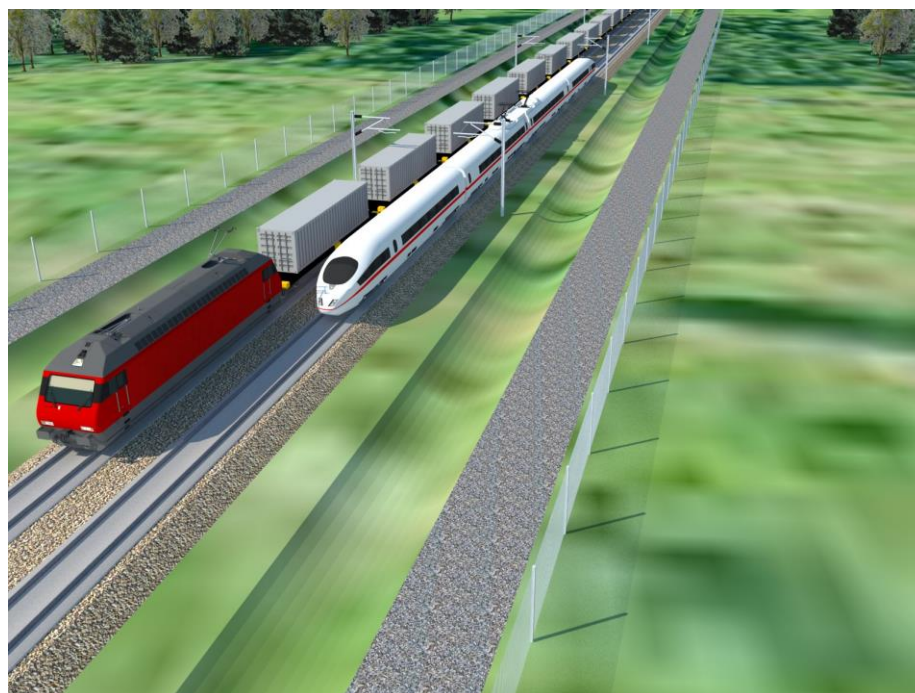
Kavandatava raudteemaa iseloomu kirjeldab tüüpristlõige (skeem 3.2.1.1.) ning illustratiivne vaade (skeem 3.2.1.2.).

Eesti keeles <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:ET:PDF>.

⁵⁰ Raudtee rajamiseks vajalik maa-ala ulatus täpsustatakse projekteerimise käigus.



Skeem 3.2.1.1. Raudteemaa tüüpristlõige.



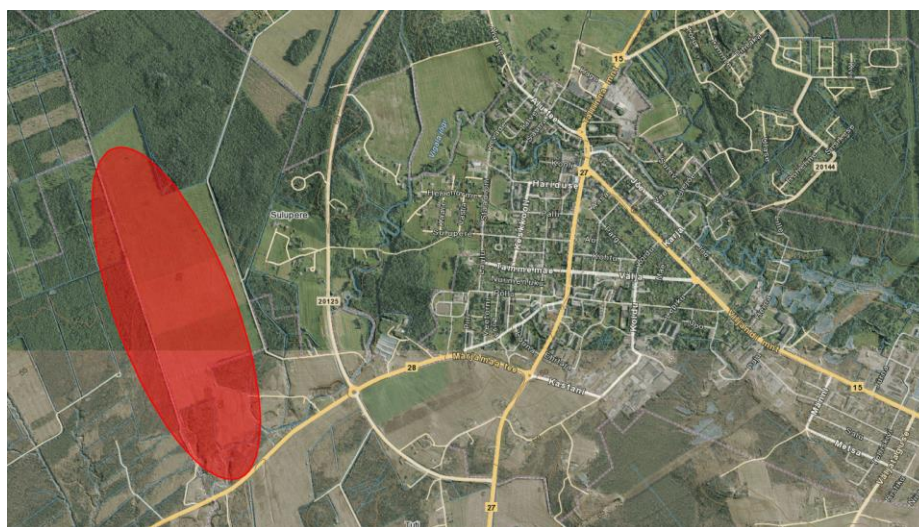
Skeem 3.2.1.2. Illustratiivne vaade tulevases Rail Balticu raudteest.

3.2.2. PERSPEKTIIVNE RAPLA PIIRKONNA RAUDTEEJAAM

Perspektiivse Rapla piirkonna raudteejaama asukoha valik sõltus eelkõige võrdlustulemuste alusel kujunenud raudtee trassi koridori eelistusest. Raudtee trassi koridori alternatiivide võrdlemise etapis võrreldi Rapla linnast ida ja lääne poolt mööduvaid alternatiive.

Vastavalt lähteülesandele tuli raudtee trassi koridori valikul arvestada hilisema Rapla integreerimise võimalusega. Võrdlustulemuste alusel kujunes eelistatuks linnast lääne poolt mööduv alternatiiv kui tehniliselt paremini teostatav, linnale lähim ja teedevõrgu kaudu linnaga paremini seotud trassi koridor.

Võrdlustulemusi ja Rapla hilisemat integreerimise võimalust arvestades määratakse planeeringuga perspektiivse Rapla piirkonna raudteejaama põhimõtteline asukoht Rapla linna ning Rapla valla Tuti ja Sulupere küla piirkonda. Ala asub Rapla linnast lähtuvate teede sõlmpunktis ning paikneb linnale kõige lähemal. Raudteejaama täpne asukoht, jaamahoone paiknemine, juurdepääs mootorsõidukitele (sh ühistranspordile ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur lahendatakse eraldiseisva planeeringuga.



Skeem 3.2.2.1. Perspektiivse Rapla piirkonna raudteejaama (ja möödasõidu jaama) põhimõtteline asukoht.

3.2.3. MÖÖDASÕIDU JAAM

Perspektiivse Rapla piirkonna raudteejaama väljaehitamine võib toimuda etapiiviisiliselt. Esimeses etapis ehitatakse eeldatavasti välja möödasõidu jaam võimaldamaks samas suunas erineva kiirusega liikuvate veeremite üksteisest möödumist⁵¹. Lisaks planeeritakse möödasõidu jaam Järvakandi piirkonda. Möödasõidu jaamade asukohad ja lahendused täpsustatakse projekteerimise etapis neid vajadusel juurde projekteerides/rajades.

⁵¹ Tihti paiknevad möödasõidu jaamad rongijaamade läheduses. Konstruksioonilt on nad enamasti mõlemast otsast põhirajaga ühendatud.

Möödasõidu jaamade asukohad on määratud tulenevalt kavandatavast liiklussagedusest ja vajadusest tagada nende olemasolu ligikaudu 50 km vahemaa tagant. Asukohtades, kus on võimalik ja hilisemalt otstarbekas möödasõidu jaam ühildada kohaliku reisirongi peatuse asukohaga, võib möödasõidu jaama asukoht täpsustuda ning jaamade vahelised kaugused ei pruugi olla täpselt 50 km.

Perspektiivse võimalusena kaalutakse tulevikus Rapla raudteejaama-möödasõidu jaama piirkonda infrastruktuuri hooldedepoo rajamist. Infrastruktuuri hooldedepoo on rööbasteede ja hoonete kompleks, mille abil tagatakse infrastruktuuri ja selle toimimiseks vajalike rajatiste tehniline korrashoid. Depoo tehniline varustus peab võimaldama vastava infrastruktuuri piisavas koguses rööbasteede erakorralist ja korrapärast hooldamist ning muid raudteeliiklusega seotud tehniliste operatsioonide teostamist. Infrastruktuuri hooldedepoos paiknevad raudteerajatiste esmaseks remondiks ja hooldeks tarvilik masinapark (rööbasteede, kontaktvõrgu ja teiste raudtee kompleksi kuuluvate rajatiste (ja koostalituskomponentide) remondiks/hoolduseks vajalikud masinad, varuosad).

Infrastruktuuri hooldedepoo tehniline vajadus ja asukoht täpsustatakse uuringu ning vajadusel eraldiseisva planeeringu alusel.

3.2.4. TEEDEVÕRGU TOIMIMINE JA RAUDTEE ÜLETUSVÕIMALUSED

Raudtee ristumised teedega⁵², mis lahendatakse eritasandilisena (viaduktiga), on planeeringu põhijoonisel ja kohalike omavalitsuste osas koostatud täpsematel joonistel tähistatud sinise rõngaga. Rajatised projekteeritakse vastavalt normidele arvestades seda kasutatavate liiklusvahendite mõõtmetega ning eriveoste koridoridega⁵³.

Samatasandilised ristumised on lubatud üksnes tehnoloogiliste ülesõitude⁵⁴ puhul. Eritasandiliste ristete asukohtade määramisel lähtuti eelkõige põhimõttest tagada liikumisvõimalused ja piirkonna

⁵² Vastavalt ehitusseadustikule on tee rajatis, mis on ette nähtud inimeste, sõidukite või loomade liikumiseks või liiklemiseks. Tee osaks loetakse tunnel, sild, viadukt ja muud liiklemiseks kasutatavad ning tee toimimiseks vajalikud rajatised. Avalikult kasutatav tee on riigitee, kohalik tee ja avalikuks kasutamiseks määratud eratee. Teedega ristumised, mis lahendatakse eritasandilisena, on joonisel vastavalt tähistatud.

⁵³ Maanteeamet seab eriveoste koridoridega ristumiskohtades nõuded viaduktide kõrge gabariidi tagamiseks eelprojekti koostamise etapis.

⁵⁴ Vastavalt Teede- ja Sideministri määrusele „Raudtee tehnokasutuseeskirja kinnitamine“ – on tehnoloogiline ülesõit raudtee samatasandiline ristumiskoht kinnisel territooriumil asuva teega, mis on ette nähtud asjaomase ettevõtja töö kindlustamiseks.

teedevõrgu toimimine ja sidusus, samuti arvestati liiklussagedust teedel ning asustuse paiknemist.

Madalama liiklussagedusega teede (kinnistutele juurdepääsuteed, osad kohalikud teed ja metsateed) ristumisel raudteega läbipääsud üldjuhul suletakse, kuna samatasandilised ristumised ei ole ohutuse tagamiseks lubatud. Ristumiste eritasandilistena väljaehitamine väikese vahemaa tagant ei ole majanduslikult otstarbekas ja põhjendatud. Läbipääsude sulgemine toob kaasa vajaduse uute teede rajamiseks uues asukohas. Kavandatavate või ümberehitatavate teede kaudu tagatakse teedevõrgu üldine sidusus ja rajatakse juurdepääsud majapidamistele ning kinnistutele.

Planeeringuga määratakse Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu rajamise vajadus ja nende põhimõttelised asukohad⁵⁵. Teede konkreetsete asukohad, pikkus, metsakvartalite majandamiseks vajalikud tagasipöördekohad, tehnilised lahendused ja maavajadus, täpsustatakse projekteerimise käigus, arvestades muuhulgas projekteerimise etapis vajadusel tehtud nihutusi trassi koridoris raudteemaa ja raudtee kaitsevööndi või ristete asukohtade osas. Eritasandilise riste konkreetsest tehnilisest lahendusest (nt kas tee kulgeb üle raudtee või raudtee alt) tulenevalt kavandatava/ümberehitatava ristuva teede pikkus (ulatus) ja täpne asukoht võivad projekteerimise tulemusena maakonnaplaneeringus näidatust erineda. Projekteerimise käigus viiakse läbi tehnilised uuringud (geoloogia, geodeesia, liiklusuuringud jne) mahus, mis on aluseks asukohapõhiste tehniliste lahenduste väljatöötamisele.

Projekteerimise käigus tuleb lahenduste väljatöötamisel arvestada päästevõimekusega tuginedes koostööle Päästeametiga ning umbtee⁵⁶ korral näha ette ümberpööramise võimalus.

Teede ehitamine toimub raudtee väljaehitamise etapis samaaegselt raudteeinfrastruktuuri rajamisega.

⁵⁵ Teede vajadus ja põhimõttelised asukohad on määratud arvestades kinnistute piire ja paiknemist planeeringu koostamise etapis. Kui maade omandamise protsessi käigus viiakse läbi ümberkruntimine (maakorraldustoimingute kogum, millega omanike huvidest lähtuvalt korraldatakse ümber maakorralduspiirkonda arvatud kinnisasjad ja moodustatakse ning kinnistatakse kõigile omanikele maakorraldusseaduse sätetele vastavad uued kinnisasjad), võib ümberkruntimise tulemusena juurdepääsuteede vajadus ja asukohad maakonnaplaneeringus näidatust erineda. Projekteerimisel tehtud täpsustused teedevõrgu osas ümberkruntimistest või rajatiste asukohtadest ja lahendustest tulenevalt on lubatud. Juurdepääsuteede vajaduse ja asukoha täpsustamisel projekteerimisel peab lähtuma üldisest põhimõttest, et raudtee rajamisest tingitud olemasoleva juurdepääsutee sulgemisel tuleb juurdepääs kinnistule tagada Rail Baltic raudtee välja ehitamise raames.

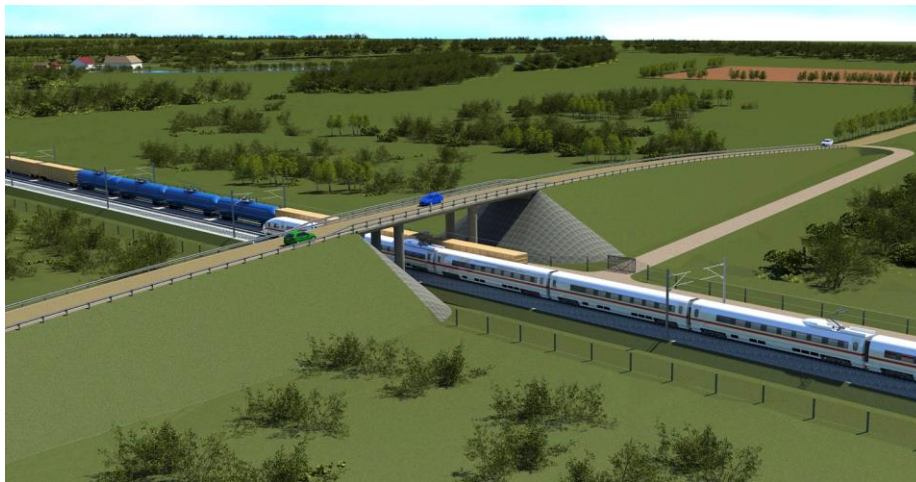
⁵⁶ Rail Baltic maakonna planeeringuga kavandatav/ümberehitatav tee, mille teises otsas puudub väljapääs (seotus olemasoleva teega).

3.2.4.1. RISTUMINE TEEDEGA NING RÖÖBASTEEDEGA

Ristumised teedega

Eelprojektiga täpsustatakse, kumb ristuvatest rajatistest (kas raudtee või tee) paikneb maapinnal, kumb kõrgel muldel, viaduktil või süvendis.

Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Maanteel, kus liiklussagedus on suurem, on soovitatav jalgratta- ja jalgteed muust liiklusest eraldada.



Skeem 3.2.4.1.1. Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel teega, kus raudtee paikneb maapinnal ning tee on viidud kõrgele muldele. Raudtee on taraga eraldatud. Paralleelselt raudteega kulgeb teenindustee, millele juurdpääs toimub värava kaudu. Teenindustee on mõeldud üksnes sihtotstarbeliseks kasutuseks.



Skeem 3.2.4.1.2. Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel teega ja/või jõega. Raudtee on viidud üle tee ja/või jõe raudteesillaga.

Jalgratta- ja jalgteed ning kergliiklejatele läbipääsud

Jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamiseks planeeritakse jalgratta- ja jalgteed. Raudteega ristuvaks läbipääsuks kavandatakse kas jalgratta- ja jalgteed tunnelid või –sillad. Kuna raudtee on elektrifitseeritud ning sellest tulenevalt võib kontaktvõrgu kõrgus maapinnast ulatuda orienteerivalt 10 m⁵⁷ kõrguseni, kasutatakse lahenduses valdavalt käigutunnelit, kuid välistatud ei ole ka kergliiklussilla rajamine, kui maapinna reljeef seda soosib.

Konkreetsed lahendused jalgratta- ja jalgteede ning läbipääsude (kas tunnel või sild) osas täpsustatakse projekteerimise käigus asukohapõhiselt.

⁵⁷ Kõrgus oleneb konkreetsest asukohast ja maapinna reljeefist.



Skeem 3.2.4.1.3. Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel jalgratta- ja jalgteega. Läbipääs kergliiklejale on tagatud tunneli kaudu.

Ristumised rööbasteega

Raudtee põhitrass ristub olemasoleva 1520 mm rööbasteega Rapla vallas Rõa külas. Ristumine rööbasteega lahendatakse eritasandilisena. Projekteerimise käigus täpsustatakse, kumb raudtee projekteeritakse viaduktile.



Skeem 3.2.4.1.4. Põhimõtteline tüüplahendus Rail Baltic raudtee ristumisel sõidtee ja olemasoleva 1520 mm raudteega. Antud näite puhul on Rail Baltic raudtee viidud süvendisse ning sõidutee ja olemasolev 1520 mm raudtee viiakse üle viaduktile. Lahendus täpsustatakse projekteerimise käigus.

Põllumajandusega seotud liikumine

Kõik eritasandilised risted lahendatakse viisil, mis võimaldavad liikumist ka põllumajandustehnikaga.

3.2.4.2. RISTUMINE VOOLUVEEKOGUDEGA

Sillad

Raudtee viiakse suuremast vooluveekogust üle sillaga. Sildade konkreetsed asukohad ja lahendused (pikendatud sild, madal sild jne) täpsustatakse projekteerimise käigus. Sildade lahenduste väljatöötamisel tuleb lähtuvalt KSH hinnangust jätta kergliiklejatele ja loomadetele (arvestades nii suur- kui väikeulukeid) piki looduslike vooluveekogude kallast liikumiseks kaldariba (kõrgeimast veeseisust alates). Läbipääsu tagav kuiv kaldariba leevendab raudtee rajamisega kaasnevat barjääriefekti. Kui rajatav sild on väiksem ning kaldariba ei ole võimalik jätta, tuleb kaaluda silla alla seina külge käiguraja ehitamist kõrgeimast veepiirist kõrgemale.

Sildade lahendused tuleb projekteerida ja valida sellised, mis tagavad veekogu hüdro-morfoloogia ja vee-elustiku säilimise ning sillaaluse toimimise eluslooduse ühenduskoridorina (KSH hinnangust tulenevalt madal või kõrge sild vms).

Truubid

Planeeringu üldistusastet arvestades ei kajastu planeeringu põhijoonisel (joonis 2) ja täpsemat lahendust kirjeldavatel kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistel (joonised 3-8) ristumised väiksemate looduslike vooluveekogudega ja maaparandussüsteemi eesvooludega. Need viiakse raudtee alt üldjuhul läbi truubiga. Truupide konkreetsed asukohad ja lahendused (truubi tüüp) täpsustatakse projekteerimise käigus.

Truupide lahendused tuleb projekteerida ja valida sellised, mis tagavad veekogu hüdro-morfoloogia ja vee-elustiku säilimise. Lähtuvalt KSH hinnangust tuleb arvestada vajadusega tagada läbipääsud kahepaiksetele, poolveelistele liikidele ja väikeulukitele, kavandades truubid loodusliku põhja ja käiguradadega.

3.2.4.3. ROHELISE VÕRGUSTIKU SIDUSUS. RAUDTEEÜLETUSVÕIMALUSED ULUKITELE

Üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ kohaselt lõikab Rapla maakonnas Rail Baltic raudtee trassi koridor rahvusvaheliselt ja riiklikult olulist rohevööndit ja riigi tasandi väikseid tuumalasiid.

Riigi suuri ja väikseid tuumalasiid täiendavad maakondlikud rohelise võrgustiku struktuurelemendid, mis on määratud Rapla maakonna planeeringuga 2030+.

Riigi ja maakonna tasandi rohelise võrgustiku struktuurelementidega, nende sidususe ja toimimise tagamise vajadusega on arvestatud. Kus Rail Baltic raudtee trassi koridor lõikab erineva tasandi rohelise võrgustiku struktuurelemente, on võrgustiku sidususe ja toimivuse ning loomade liikumisvõimaluste tagamise leevendavateks meetmeteks ökoduktid, taradest loobumine (seal, kus see on ohutuse seisukohalt võimalik), vaba läbipääsuga kallasrajad, tarastamisel lahendused, mis võimaldavad väiksemate imetajate läbipääsu tara alt jne.

KSH käigus viidi läbi eluslooduseuuring⁵⁸, mis käsitles raudtee rajamisega kaasnevat ohtu ja konfliktkohti loomapopulatsioonide sidususele.

Toetudes läbiviidud uuringule, määratakse planeeringuga piirkonnad, kus suurimetajate⁵⁹ loomapopulatsioonide sidususe ja jätkusuutlikkuse tagamiseks ning piirkonnas välja kujunenud loomaelupaikade ja liikumisalade hoidmiseks tuleb tagada suurimetajatele läbipääs – rajada ökoduktid ehk rohesillad⁶⁰ või leida alternatiivsed lahendused.

Ökodukti eeldatav asukoht (või alternatiivne lahendus) täpsemat lahendust kirjeldavatel kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistel (joonised 3-8) tähistatud piirkonnas⁶¹ on määratud eelprojekti täpsusastme hindamise tulemusena. Ökodukti toimivuse tagamiseks on oluline säilitada ökodukti suudme piirkonnas looduslikud kooslused ja mitte takistada loomade liikumist. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Lisaks tuleb tagada läbipääsud suurimetajatele nn kombineeritud lahendusega. Nendeks on vooluveekogusid ületavad raudteesillad,

⁵⁸ Koostaja OÜ Rewild, Jaanus Remm jt, 2013-2014, Tartu. Uuring sisaldas andmebaaside analüüsi, välisuuringuid ja looduslike elupaikade modelleerimist.

⁵⁹ KSH raames läbiviidud eluslooduseuuringus on suurimetejatena käsitletud sõralisi (põder, hirv, metskits, metssiga jt) ja suurkiskjaid (karu, hunt, ilves).

⁶⁰ Üle raudtee kulgev rajatis loodusliku loomastiku liikumisvõimaluste ja populatsioonide sidususe tagamiseks. Ökodukti inimkasutust spetsiaalsete võtetega (kergliiklusteed jms) ei soodustata, samas ei nähta ette ka juhuslikku inimkasutust takistavaid meetmeid (keelumärgid jms).

⁶¹ Suurimetajate läbipääsu piirkond kaardil on määratud võrreldes ökodukti enda mõõtmega kümneid kordi ulatuslikum, piki raudteed mõõdetuna ligikaudu 600-700 m.

kus jäetakse loomadele piki loodusliku vooluveekogu liikumiseks kaldariba (vt skeem 3.2.4.1.2. Näide põhimõttelisest tüüp-lahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel teega ja/või jõega) ja eritasandilised risted, kus maanteeviadukti lahenduses nähakse ette täiendav roheriba loomadele liikumiseks (vt skeem 3.2.4.3.2.).

Põhi-/tööprojekti koostamise etapis viiakse Tehnilise Järelevalve Ameti tellitud uuringu kohaselt läbi analüüs (vt tegevuskava punkti 14 peatükis 5.7), mis kaardistab ja analüüsib alternatiivsed tehnilised võimalused loomaläbipääsude lahendamiseks lisaks olemasolevatele ökoduktidele baseeruvale lahendusele, arvestades samas õnnetusjuhtumitest tuleneva ohu leevendamise vajadusega. Analüüs käsitleb maailmapraktikas esinevaid/kasutatud lahendusi ning täpsustab asukohad ja võimalused kaaluda alternatiivlahendusi ökoduktidele (tarakatkestus) suurulukite ülepääsude vajadustest lähtuvalt. Analüüsi tulemustest lähtuvalt võib teha põhi- või tööprojekti faasis muudatusi eelprojekti lahenduse korrigeerimiseks.



Skeem 3.2.4.3.1. Näide võimalikust raudteeületusest ulukitele - kolme avaga ökodukt. Tarastatud alal kulgeb teenindustee, tarast väljas avalikuks kasutuseks rajatud tee. Loomade ökoduktile suunamiseks on rajatud aed, mille ulatus võib piirkonniti erineda. Samuti võib piirkonniti erineda ökodukti laius.



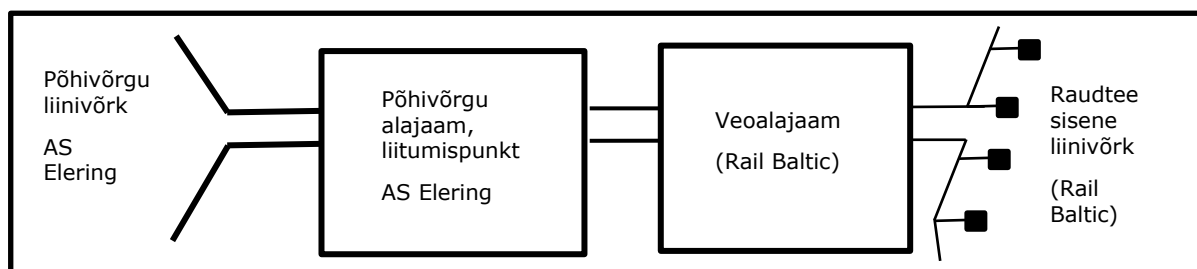
Skeem 3.2.4.3.2. Näide maanteeviaduktist, mille lahendus tagab ülepääsu ka loomadele.

3.2.5. RAUDTEE TOIMIMISEKS VAJALIK ELEKTRITARISTU

Planeeringuga määratakse liitumispunktid põhivõrguga ning liitumispunktidest lähtuvad liinikoridorid raudteed teenindavate vealajaamadeni⁶². Liitumispunkti ja vealajaama ühendavad 110 kV nimipingega liinid on raudteeinfrastruktuuri osaks ning nende põhimõttelised asukohad kavandati käesoleva planeeringuga.

Eesti territooriumil kulgeva trassi kohta on planeeritud neli vealajaama ja liitumispunkti AS-i Elering hallatava põhivõrguga. Vealajaamast lähtub raudtee sisene liinivõrk. Vealajaamade asukohtade määramisel on lähtutud elektrivõrgu toimimise ökonoomikat ja varustuskindlust tagavast vahemaast (vahekaugus ligikaudu 60-80 km) ning põhivõrguga liitumise võimaluse olemasolust. Raudtee sisene liinivõrk ja kohalikud alajaamad ehitatakse raudteemaa ja selle kaitsevööndi koridori (vt alljärgnev skeem). Kuna liitumispunkt ei ole raudtee liinivõrgu osa, siis liitumispunkti tugevdamisega seotud töid maakonnaplaneeringuga ei lahendata.

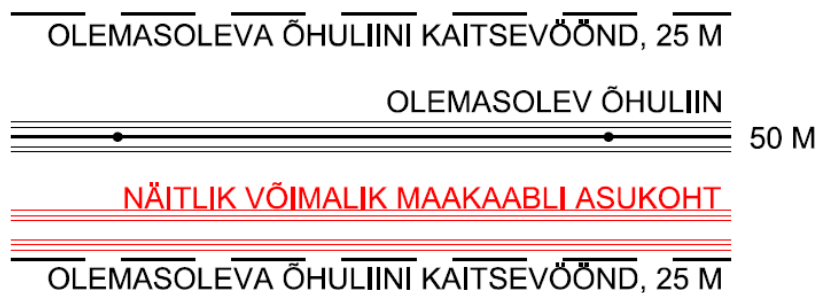
⁶² Vealajaam on raudteerajatis raudteeseaduse mõistes.



Rapla maakonda on planeeritud üks⁶³ veolajaam – Kehtna veolajaam, liitumisega Kehtna 110/10 põhivõrgu alajaamast.

Liitumispunkti (Kehtna 110/10 alajaama) ja raudtee koridori vahele on planeeritud maakaabelliini põhimõtteline asukoht olemasoleva 110 kV nimipingega õhuliini kaitsevööndi piires. Maakaabelliini koridor piirneb õhuliini kaitsevööndi servaga ning on laiusel 50 meetrit⁶⁴. Maakaabelliini projekteerimisel ja ehitamisel tuleb tagada, et alal ei ole takistatud põlluharimine. Maakaabelliini kaitsevööndi ulatus on 1 m liini äärmisest kaablist. Ühendusliini täpne lahendus määratakse projekteerimisel.

Planeeritud maakaabelliini koridori paiknemist olemasoleva õhuliini suhtes iseloomustab järgmine skeem (täpsed lahendused, sh liini paiknemine põhja või lõuna pool olemasolevast õhuliinist, selguvad projekteerimise käigus):



Skeem 3.2.5.1. Planeeritud maakaabelliini koridori paiknemine olemasoleva liinikoridori suhtes.

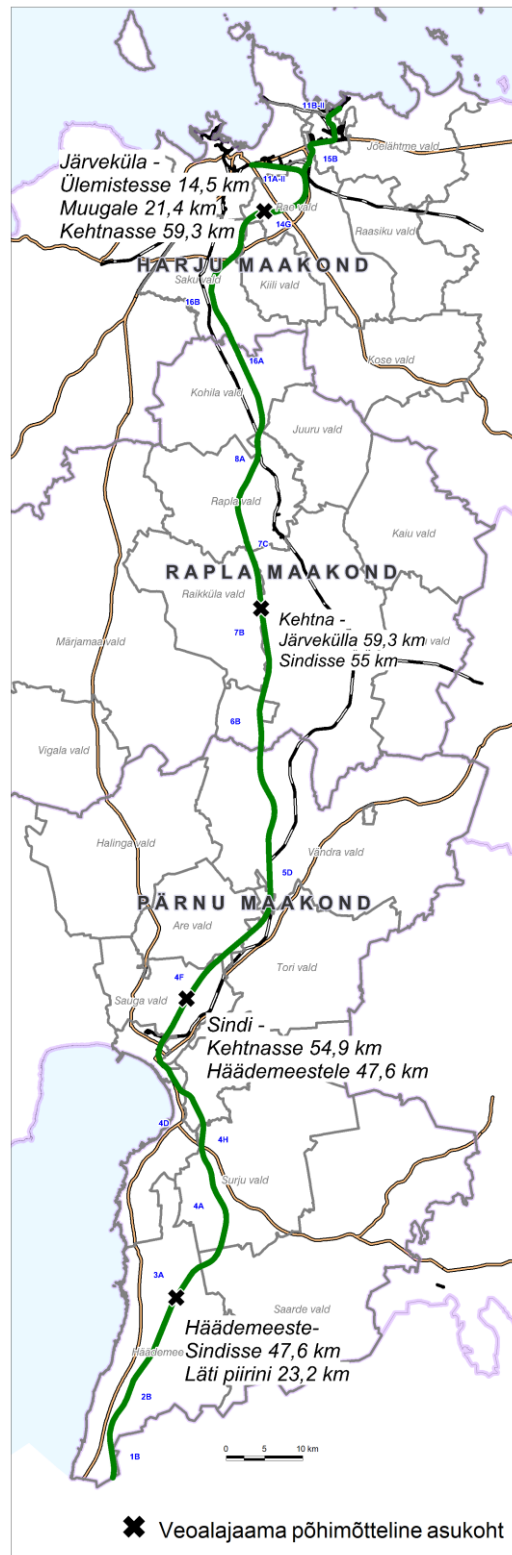
⁶³ Üks veolajaam on planeeritud Harju ja kaks Pärnu maakonda.

⁶⁴ Maakaabelliini on võimalik rajada õhuliini teljest ligikaudu 10-25 m kaugusele.

Planeeringuga määratud liinikoridor kehtib kuni elektriliini valmimiseni, pärast elektriliini kasutusloa väljastamist jääb kehtima elektriliini kaitsevöönd.

Vealajaama ja liitumispunktide ehitamiseks on vajalik ligikaudu 1 ha suurune maa-ala. Vealajaam on kavandatud raudtee vahetusse lähedusse, alternatiivina võib vealajaama ehitada Kehtna 110/10 põhivõrgu alajaama vahetusse lähedusse (kohaliku omavalitsuse osas koostatud täpsemal joonisel on alternatiiv tähistatud punktletsemärgiga, mis tähistab põhimõttelist asukohta). Kehtna 110/10 põhivõrgu alajaama võib alternatiivina ümber tõsta raudteemaa vahetusse lähedusse rajatava vealajaama naabrusesse, sellisel juhul on vajalik täiendav maa-ala lisaks eespool nimetatud ühele hektarile. Kehtna 110/10 põhivõrgu alajaama viimisel raudtee koridori pole enam vajalik raudteed toitva ühenduskaabli ehitamine planeeritud maakaabelliini koridori, võimalikud täiendavad keskpinge toitekaablid tuleb ehitada maa-aluste kaabelliinidena, olemasoleva õhuliini võib rekonstrueerida madalamale pingele või likvideerida. Kuna maakonnaplaneeringu üldistusaste ei võimalda vealajaama, jaotus- ja liitumispunktide maa-ala suurust ja täpset asukohta määrata, antakse täpsed lahendused projekteerimise käigus.

Planeeringulahendus on koostatud põhimõttel, et regeneratiivset energiat ei suunata raudtee sisesest liinivõrgust põhivõrku. Regeneratiivse energia kasutamine väljaspool Rail Balticu liinivõrku ei ole Eesti väiksemahulise raudteevõrgu puhul majanduslikult otstarbekas, kuna selle kasutamine toob kaasa suuremahulise põhivõrgu rekonstrueerimise vajaduse.



Skeem 3.2.5.2. Veolajaamade põhimõttelised asukohad. Skeemil väljatoodud vahemaad kilomeetrites tähistavad veolajaama teenindusraadiusi.

3.2.6. MÜRA LEEVENDUSVAJADUSEGA ALAD. VIBRATSIOON

Müra leevendusvajadusega alad

Müra modelleerimine viidi läbi KSH raames, modelleerimisega seonduvad materjalid (sh eelprojekti täpsusastmes müra modelleerimine) on KSH aruande osa ja esitatud aruande lisas 5. Planeeringuga määratakse müra leevendusvajadusega alad eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimise tulemuste alusel⁶⁵, kus kavandatava raudtee tegevus võib põhjustada kumulatiivse liikluse müra normväärtuste ületamist.

Mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemele tuleb müra leevendusvajadusega aladel ette näha müra teket või levikut piiravad meetmed. Standardlahenduste hulka võib lugeda müratõkkeseina või muldvalli, lisaks on võimalik ka kombineeritud lahendus, kus valli tipus asub madal müratõkkesein või haljastus. Üldreeglina kuuluvad müratõkkerajatised raudteeinfrastruktuuri koosseisu ning paiknevad raudteemaal.

Müra leevendusvajadusega alad on määratud piirkonnas, kus elu- ja puhkealade ning elamute- ja ühiskasutusega hoonete juures võib raudteel toimuvast liiklusest tulenev müratase ületada lubatud piirnorme (hinnanguliselt 200-250 m kaugusel raudteest), arvestades kumulatiivset liikluse müra. Modelleerimisel on lähtutud juba olemasolevate müratundlike objektide (elamud ja ühiskasutusega hooned, elu- ja puhkealad) ning kehtestatud detailplaneeringutega kavandatud perspektiivsete elamualade⁶⁶ ja projekteerimistingimuste alusel rajatavate hoonete paiknemisest raudtee lähipiirkonnas. Modelleerimise tulemused on aluseks projekteerimise etapis müratõkkerajatiste projekteerimisel.

Uute müratundlike objektide rajamisel pärast planeeringu kehtestamist, kui need asuvad väljaspool planeeringuga määratud

⁶⁵ Põhjalikum ülevaade müra ja vibratsiooni teemast on esitatud KSH aruande lisas 5. Planeeringu koostamise esimeses etapis viidi KSH raames läbi müra esmane hindamine, tulemused kajastati planeeringu eskiislahenduses (kohalike omavalitsuste kohta esitatud joonistel ning selgitusena seletuskirjas). Esmane müra hindamine tõi välja, et esineda võib müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 300-350 m ulatuses raudteest. Kuid samas selgitas, et olenevalt maastiku reljeefist, hoonestustihedusest, konkreetse lõigu sõidukiirusest ja võimalikust raudtee nihutamise vajadusest tingituna võis ohutu vahemaa asukohapõhiselt erineda. Eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimine täpsustas esmase hindamise tulemusi müra leevendusvajadusega alade ja ulatuse osas. Vastavalt modelleerimise tulemustele on leevendusvajadusega alad planeeringu joonistel täpsustunud.

⁶⁶ Juhtudel, kus raudtee kulgeb läbi detailplaneeringutega kavandatud elamumaa kruntide, lähtub müra modelleerimine eeldusest, et vastavus elamumaal kehtivatele normatiividele tagatakse tavajuhul alates raudteemaa kaitsevööndi piirist, st äärmise rööpme teljest 30 m kaugusel.

müra leevendusvajadusega alasid, võtab normatiivset mürataset tagavad meetmed kasutusele müratundliku objekti rajaja.

Lisaks müratõkkerajatistele on raudteeomanikul ka muid võimalusi raudteemüra vähendamiseks: tehniliste meetmete rakendamine raudtee infrastruktuuris (kummipuksid/klotsid rööpa küljes, mürasummutusmatid, relsi vahetusse lähedusse integreeritud madalad müratõkked), raudtee ja veeremi heas korras tehnilise seisundi tagamine, perspektiivis kaubarongidele müraemissiooni piirangute seadmine (üle-euroopaliselt on juba kasutusel rangemad nõuded uutele ja uuendatavatele kaubavagunitele), olemasolevate hoonete heliisolatsiooni parandamine, kaubarongide liikluskoormuse piiramine öisel ajal, kaubarongide sõidukiiruse vähendamine öisel ajal, raudtee süvendisse viimine jne. Lisaks on raudtee opereerimis-perioodil vajadusel (seire tulemusel) võimalik rakendada täiendavaid müra vähendavaid meetmeid (lisatõkked, tehnilised meetmed raudteel).

Lisaks inimasustusele võib müra mõjutada ka liike (nt metsis), nende elupaiku, kaitstavaid alasid ja Natura alasid. KSH tulemustele tuginedes ei ole Rapla maakonnas trassi lähistel mürast mõjutatud kaitstavaid loodusobjekte, mille korral on vajadus leevendusmeetmeid rakendada.

Vibratsioon

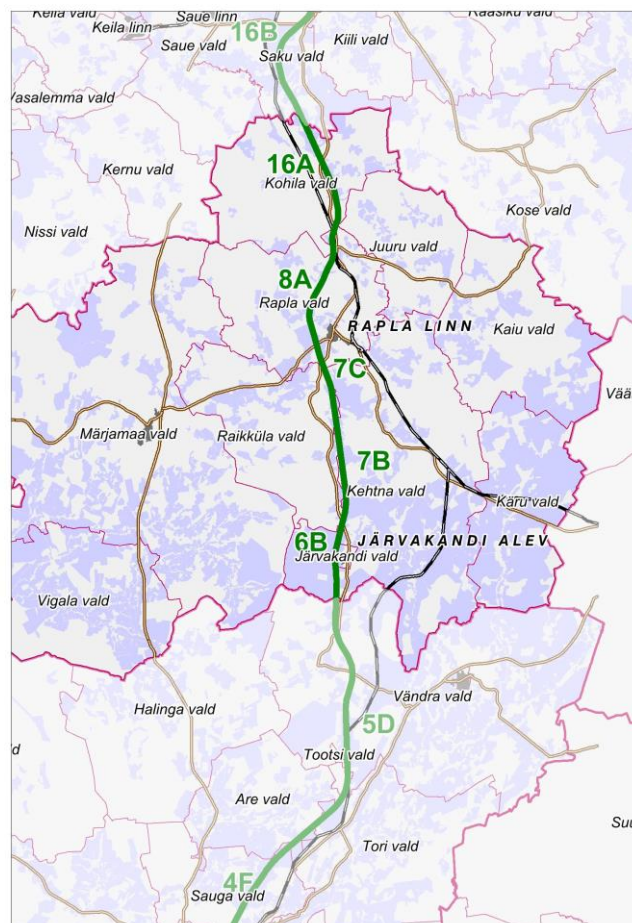
Vastavalt KSH raames teostatud vibratsiooni mõju hindamise tulemustele võib reaalseks mõjuala laiuseks kujuneda ca 30-70 m raudteest. Kui lähtuda ebasoodsatest oludest (head vibratsiooni leviku tingimused), reaalsest prognoosist, tihedamast liiklus-graafikust ja tegelikust suuremast sõidukiirusest võib võimaliku vibratsiooni mõjualana käsitleda ca 100 m laiust tsooni raudteest, reeglina jääb mõjuala väiksemaks. Projekteerimise etapis tuleb eelkõige rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad, vibratsiooni levikut piiravad ballastmatid ja muud vibratsiooni isoleerivad lahendused, nt elastsed kinnitused) ette näha vibratsiooni tekke vähendamine.

Vibratsiooni vähendamise meetmed jagunevad kolmeks: vibratsiooni tekke piiramine raudtee tehnoloogiliste lahendustega (kaasaegse raudtee puhul kuuluvad meetmed valdavalt juba standardlahenduse hulka); vibratsiooni leviku piiramine (tehnoloogilised lahendused ümbritsevasse pinnasesse jõudva vibratsioonienergia piiramiseks ning leviku tõkestamiseks); mõjutatud objektidega seotud meetmed (nt mõjutatud hoonete vundamendi isoleerimine elastse toetusmaterjaliga piiramaks hoonesse jõudvat vibratsiooni).

3.2.7. MAAPARANDUSSÜSTEEMIDE TOIMIMISE TAGAMISE ÜLDISED PÕHIMÕTTED

Raudtee projekteerimisel ja selle rajamise järgselt tuleb tagada olemasolevate toimivate maaparandussüsteemide tõrgeteta toimimine ja veerežiim arvestades maaparandusseaduses sätestatud.

Kui raudtee rajamise käigus olemasolev drenaažisüsteem või kraavitus rikutakse, tuleb kuivendatud maale raudtee rajamisel maaparandussüsteemid rekonstrueerida kas enne (vajadusel) raudteega seotud ehitustööde algust või hiljemalt Rail Baltic raudtee ehitustööde läbiviimisel. Rail Baltic raudtee kavandamisest mõjutatud maaparandussüsteemide rekonstrueerimise aluseks (sh vajadusel ka raudtee trassi koridorist välja jäävas osas) on rekonstrueerimisprojekt, milles käsitletakse ka eesvoolude rekonstrueerimise vajadust (sh vajadusel süvendamist). Rekonstrueerimisprojekt koostatakse raudtee projekteerimise käigus.



Skeem 3.2.7.1. Rail Baltic trassi koridori kulgemine olemasolevate maaparandussüsteemidega hõlmatud alade suhtes. Skeemil on planeeringuga määratud trassi koridor kajastatud tumerohelise joonega ning kuivendatud alad kahvatu lilla värvitooniga.

3.3. MAADE KASUTAMISE PÕHIMÕTTED JA ÜLDISED EHTUSTINGIMUSED RAUDTEE TRASSI KORIDORIS

Planeeringuga määratakse Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoht ning trassi koridoris paiknevate maa-alade üldised kasutamise põhimõtted ja tingimused enne raudtee rajamist, ehitamise ajal ja pärast ehitamist. Raudtee trassi koridori asukoht on planeerimis- ja KSH protsessi tulemusena määratud viisil, mis võimaldab rajada kiiret rongiühendust pakkuv raudtee loodus- ja inimkeskkonna tegureid arvestades sobivaimasse asukohta.

Planeering on aluseks raudtee projekteerimisele, seetõttu määratakse planeeringuga ülesanded, millega tuleb raudtee ja raudteeinfrastruktuuri projekteerimisel arvestada.

3.3.1. ENNE RAUDTEE EHTAMIST TRASSI KORIDORIS KEHTIVAD TINGIMUSED

Raudtee ehitamiseks ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu ümberehitamiseks tuleb raudtee trassi koridor hoida ehitistest vabana. Trassi koridori ja kavandatud teedevõrgu (planeeringulahendust kajastavatel joonistel tähistatud kui Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav tee) asukohtadega tuleb arvestada järgnevate planeeringute koostamisel.

Rail Baltic raudtee trassi koridori alal võib jätkuda olemasolevate katastriüksuste ja kinnistute maakastri sihtotstarbe kohane maakasutus ning arvestada tuleb raudtee rajamisega kuni raudtee ehitustegevuse alguseni. Maa ostmisel või rentimisel peab isik arvestama raudtee rajamisega.

Kuni raudtee rajamiseks vajalike maade Eesti vabariigile omandamise protsessi läbiviimiseni tuleb raudtee trassi koridoris ehitusteatise, ehitusprojekti ja ehitusloa kohustuslike ehitiste kavandamisel küsida ⁶⁷ tegevuse osas arvamust Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt.

3.3.2. RAUDTEE EHTAMISE AJAL KEHTIVAD TINGIMUSED

Kinnisasja omaniku või valdaja nõusolekul võib toimuda:

- ehitusmaterjalide ladustamine;
- ehitusmasinate liikumine ja erateede kasutamine.

⁶⁷ Kohalikul omavalitsusel tuleb seisukohta küsida seaduses etteantud tähtaja jooksul.

3.3.3. PÄRAST RAUDTEE RAJAMIST RAUDTEE KAITSEVÖÖNDIS LUBATUD TEGEVUSED

Tegevusi raudtee kaitsevööndis reguleerib ehitusseadustik. Raudtee kaitsevööndis asuva kinnisasja valdaja ei tohi oma tegevuse või tegevusetusega ohustada liiklust ja takistada nähtavust raudteel.

3.3.4. RAUDTEE PROJEKTEERIMISE JA RAJAMISE PÕHIMÕTTED JA ÜLESANDED

Rail Baltic raudtee trassi koridori on kavandatud raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga ja raudtee nihutamisruum. Eelprojekti käigus on läbiviidavate uuringute alusel lubatud raudteemaad koos raudtee kaitsevööndiga trassi koridori sees nihutada.

Trassi koridori lõigud, kus Natura 2000 võrgustikku kuuluva ala paiknemise tulenevalt ei ole võimalik raudteemaad koos kaitsevööndiga nihutada, on planeeringu joonisel markeeritud „kitsad olud”⁶⁸.

Raudtee projekteerimise ülesanded:

- täpsustada raudtee ja raudtee ehitamisest tingitud raudteeinfrastruktuuri (jaamad, elektrimastid ja -liinid, vealajaamad, ülesõidud, sillad, truubid) asukohad ja nende tehnilised lahendused;
- täpsustada raudtee ehitamisest tingitud ümberehitamiste (ülesõidud, teedevõrk ja tagasipöördekohad metsateedel, umbtee korral ümberpööramise võimalus vms) vajadus, asukohad ja tehnilised lahendused;
- teede ümberehitamisel analüüsida ja lahendada taristu lahendused tervikuna (sh bussipeatused, jalg- ja jalgrattateed jms);
- täpsustada, kus raudtee paikneb tavalise kõrgusega muldkehal, kõrgel muldel, estakaadil või süvendis;
- täpsustada teedega ristumisel, kas viaduktile projekteeritakse tee või raudtee;
- täpsustada olemasoleva raudteega ristumisel, kumb raudtee projekteeritakse viaduktile;
- täpsustada ökoduktide ja müratõrjerajatiste asukohad ja tehnilised lahendused;

⁶⁸ *Kitsad olud* on markeeritud joonisel 3 *Planeeringulahendus Kehtna valla osas* ning kirjeldatud peatükis 3.5.1.

- täpsustada vajadusel rööbastee tehnoloogilised lahendused (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad, vibratsioonitõkkematid ja muud vibratsiooni isoleerivad lahendused, elastsed kinnitused, ballastmatid) vibratsiooni tekke vähendamiseks;
- anda lahendused maaparandus- ja metsakuivendussüsteemide toimimiseks;
- täpsustada raudteemaa ja raudtee kaitsevööndi ulatus;
- raudtee projekteerimisel *kitsastes oludes* (joonisel markeeritud „kitsad olud“) arvestada olemasoleva olukorraga Natura 2000 võrgustikku kuuluva ala paiknemisel – lubatud ei ole trassi nihutamine lääne suunas Natura alale;
- täpsustada sidemastide asukohad Kaitseministeeriumiga lähtudes riigikaitseliste ehitiste töövõime tagamise vajadusest.

Ülesanded lahendatakse üldjuhul eelprojekti staadiumis. Tehnilised lahendused võivad täpsustuda projekteerimise järgnevates staadiumites.

3.4. RAIL BALTIC TRASSI KASUTAMINE KOHALIKU TRANSPORDI EESMÄRGIL

Reisirongiliiklus

Rail Baltic on planeeritud eelkõige rahvusvahelise kiire raudteena, kuid Rail Baltic raudteed on vaba läbilaskevõime ulatuses võimalik kasutada ka reisirongide kohalikuks liikluseks Tallinn-Pärnu-Riia suunal. Reisirongide põhimõttelised peatuskohad⁶⁹ kohaliku liikluse tarbeks näidatakse eraldiseisva koostatava Rapla maakonna planeeringuga⁷⁰.

Rapla Maavalitsuse ettepanek kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas (lisaks perspektiivsele Rapla piirkonna raudteejaamale, mille integreerimise võimalusega Rail Baltic planeering arvestab) on esitatud alljärgneval skeemil 3.4.1.⁷¹

⁶⁹ Nõuetekohaselt ehitatud ja tähistatud reisirongide peatuskoht jaamavahel. Peatuskoht on oma eesmärgilt mõeldud ainult reisirongide peatumiseks, mis võimaldab reisijatel ohutult liikuda rongile ja rongilt maha. Lisaks kuuluvad peatuskoha koosseisu juurdepääsuteed ning muud ohutusest tingitud lahendused (nt „pargi ja reisi“).

⁷⁰ Planeerimisseaduse § 10 lõike 3 alusel algatas Vabariigi Valitsus maakonna-planeeringute, sh Rapla maakonna planeeringu, koostamine Vabariigi Valitsuse 18.07.2013 korraldusega nr 337.

⁷¹ Käesolev planeering kohalike peatuste vajadust ja teostatavust ei käsitle. Kiiret ja rahvusvahelist rongiühendust võimaldava trassi planeerimisel ei ole arvestatud kohalike peatuste vajaduse ja tehnilise teostatavusega.

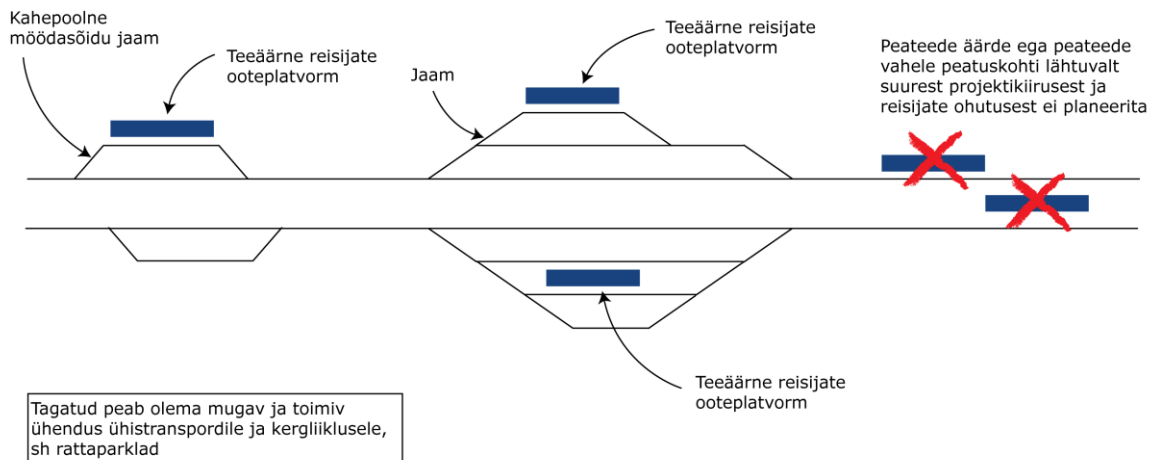


Skeem 3.4.1. Rapla maavalitsuse ettepanek võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas.

Reisirongide kohaliku liikluse arendamine Rail Baltic raudteel on perspektiivi arvestav, kuid see vajab käimasolevast planeeringust hilisemat eraldi riigipoolset otsust. Rail Balticu rajamisega seoses ei ole hetkel kavandatud rahalisi vahendeid kohaliku rongiliikluse peatuskohtade projekteerimiseks, väljaehitamiseks ega selleks vajaliku veeremi soetamiseks, (kuna see ei ole Rail Balticu projekti esmaste eesmärkide saavutamiseks hädavajalik). Kohaliku rongi opereerimise vajaduse ja võimalikkuse lõplikuks otsustamiseks on perspektiivis vajalik kogumina analüüsida potentsiaalset reisijanõudlust, kohaliku rongiühenduse käivitamiseks ja opereerimiseks vajalikku investeeringute mahtu, võimalikku dotatsiooni suurust, sotsiaal-majanduslikke tulusid ja kulusid ning olemasoleva 1520 mm raudteetaristu ja teiste transpordiliikide (bussiühendus, olemasolevad rongiliinid, jmt) pakutavaid võimalusi.

Kohaliku liikluse arendamisel tulevikus tuleb arvestada, et reisirongide peatuskohti Rail Baltic peatee äärde ohutuse vajalikkusest lähtuvalt planeerida ei tohi. Peatuskohtade rajamiseks tuleb rajada möödasõidu jaamad (põhimõtet kirjeldab skeem 3.4.2.).

Rail Baltic 1435 mm raudtee



Skeem 3.4.2. Põhimõtteline võimalik lahendus reisirongi peatuse kavandamisel Rail Baltic trassile.

Rail Baltic raudtee rajamine ja kohalike reisirongide peatuskohtade väljaehitamine võib pikas perspektiivis kaasa tuua seni renoveerimata 1520 mm Lelle-Pärnu raudteetrassi likvideerimise. Lelle-Pärnu raudteelõik on kasutuses vähemalt kuni Rail Balticu raudtee valmimiseni. Võimalik, et peale Rail Balticu valmimist on Lelle-Pärnu 1520 mm ühendus kasutuses ka Rail Balticuga paralleelselt, et vajadusel tagada Tallinn-Pärnu reisirongiliikluse sujuv üleminek vana raudtee kasutuselt Rail Baltic raudteele.

Konkreetsed otsused Lelle-Pärnu vahelise olemasoleva raudtee kohta tehakse hiljemalt uue raudtee valmimisel.

Üleriigiline planeering "Eesti 2030+" näeb ette regionaalse rongiliikluse säilimise Tallinn-Viljandi liinil. Harju maakonnaplaneeringus 2030 + kajastatud raudteekoridorid jätavad võimaluse Rail Balticu raudtee ning olemasoleva Tallinn-Viljandi raudtee rongiliikluse integreerimiseks. Rapla ja Viljandi maakonnaplaneeringutes 2030 + ei kavandata Raplamaa ja Viljandimaa raudteevõrgu muudatust Tallinn-Viljandi liinil. Rail Balticu raudtee ning Tallinn-Viljandi raudtee rongiliikluse integreerimine on perspektiivi arvestav, kuid see vajab käimasolevatest maakonnaplaneeringutest hilisemat eraldi riigipoolset otsust.

Kaubavedu

Maakonnaplaneeringuga ei planeerita tööstusalade integreerimiseks vajalikke raudteeharusid Rail Baltic raudteega, kuna planeeringu koostamise eesmärk on raudtee trassi koridori määramine kiire raudteeühenduse rajamiseks. Kuid Rail Baltic raudtee olemasolu loob eeldused tulevikus olemasolevate ja kavandatavate tööstusalade ja logistikakeskuste ühendamiseks Rail Baltic raudteega. Lisaharud tööstusalade ja logistikaparkide ühendamiseks planeeritakse eraldiseisvate planeeringutega koostöös ettevõtjatega.

3.5. LAHENDUSE KIRJELDUS KOHALIKE OMAVALITSUSTE LÕIKES

Lahenduse kirjeldus kohalike omavalitsuste lõikes koosneb tekstiosast ja joonisest (arvestades 2017. a haldusreformi eelseid piire), mis täiendavad üksteist ja moodustavad ühtse terviku. Joonisel ⁷² kajastatakse raudtee trassi koridori asukoht, planeeringuga määratud raudteeinfrastruktuuri põhimõttelised asukohad (sillad, viaduktid, tunnelid, alajaamad, reisijate raudteejaam), raudtee trassi ehitamisest tingitud kavandatavad/ümberehitatavad teed, jalgratta- ja jalgteed ning – tunneli või silla asukohad, KSH-st tulenevad müra leevendusvajadusega alad (võttes aluseks eelprojekti täpsusastmes läbi viidud modelleerimise tulemused) ja piirkonnad, kus tuleb tagada suurimetajatele läbipääsud. Lisaks kajastatakse joonisel taustainfona hoonete ja õuealade paiknemine, olemasolev teedevõrk, kaitstavate loodusobjektide, kinnismälestiste, maardlate asukohad ja muu oluline informatsioon, millega arvestati planeerimisprotsessis trassi koridori asukohta alternatiivide ja eelistatud trassi koridori osas täpsema lahenduse väljatöötamisel⁷³.

Tekstiosas kirjeldatakse planeeringuga välja valitud raudtee trassi koridori kulgemist kohaliku omavalitsuse territooriumil (arvestades 2017. a haldusreformi eelseid piire). Selleks, et planeeringuga kavandatav oleks kohaliku elaniku jaoks hästi jälgitav, on lahendust kirjeldatud iga kohaliku omavalitsuse osas eraldi. Nii on hõlpsamalt mõistetav, kuidas mõjutab planeeritav raudteeinfrastruktuur kohaliku omavalitsuse territooriumi ning seal elavaid inimesi ja paiknevaid objekte ning maa-alasid. Iga kohaliku omavalitsuse osas

⁷² Täpsemat lahendust kirjeldavad joonised on koostatud iga kohaliku omavalitsuse kohta eraldi ja vormistatud mõõtkavas 1 : 20 000.

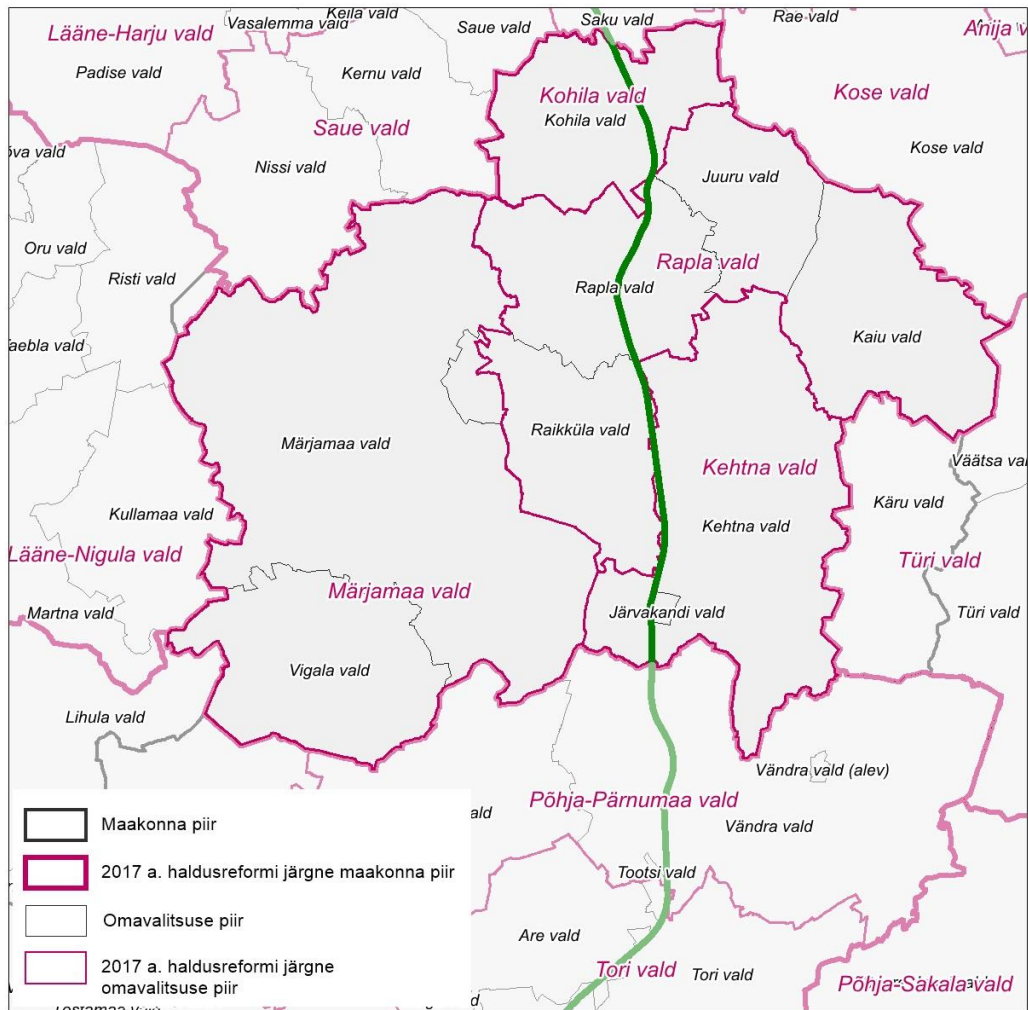
⁷³ Kasutatud on Keskkonnateabe Keskuse Keskkonnaregistri ja EELISE, Maa-ameti ETAK Põhikaardi, Kultuurimälestiste riikliku registri, Põllumajandusameti, Pärnu maakonna teemaplaneeringute andmeid ning võrguhaldajate poolt edastatud andmekihte tehnilise taristu paiknemise kohta. Kuna joonisel kajastuv taustainfo on sageli ajas muutuv (andmed seisuga aastast 2013-2016), tuleb projekteerimise järgmistes etappides lähtuda ajakohasest infost ja registrite andmetest.

kirjeldatakse, kuidas tagatakse teedevõrgu toimimine, milliste teedega ristumine lahendatakse eritasandiliselt (raudtee- või maanteeviaduktiga), millised vooluveekogud ületatakse raudteesillaga. Samuti tuuakse ära, millistes piirkondades tuleb lahendada suurulukite läbipääs, kus ei tohi raudteemaad trassi koridori sees nihutada Natura 2000 võrgustikku kuuluva ala tõttu ning kuidas lahendus mõjutab riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi ja arheoloogilise eeluuringu käigus tuvastatud kaardistamata arheoloogiapärandit, kas raudtee trass läbib keskkonnaregistris arvel olevaid maardlaid.

Trassi koridori kulgemist kohaliku omavalitsuse territooriumil kirjeldab skeem. Skeemil on trassi koridor tähistatud lilla joonega, eritasandiliste ristete asukohad (ristumine teedega, mis lahendatakse raudtee- või maanteeviaduktiga) mummudena. Asustuse paiknemine hoonete ja õuealadena on tähistatud tumehalli värviga. Täppidega alad iseloomustavad Natura 2000 võrgustikku kuuluvate linnualade ja helerohelised alad loodusalade paiknemist.

Trassi koridoris ja selle mõjualas paiknevad kaitstavad loodusobjektid ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad on kantud kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistele (joonised 3-8). Kaitstavate loodusobjektide ja Natura alade loetelu on esitatud maakonna lõikes seletuskirja peatükis 3.6. Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade osas täpsem ülevaade on esitatud KSH aruande lisas IV Natura hindamine (vt tabel 1), kus on antud alade iseloomustus ning määratletud otsese ja kaudse mõju ilmnemise võimalused, soovitused ja vajadus leevendusmeetmete rakendamiseks ning Natura eel- ja/või asjakohase hindamise vajadus.

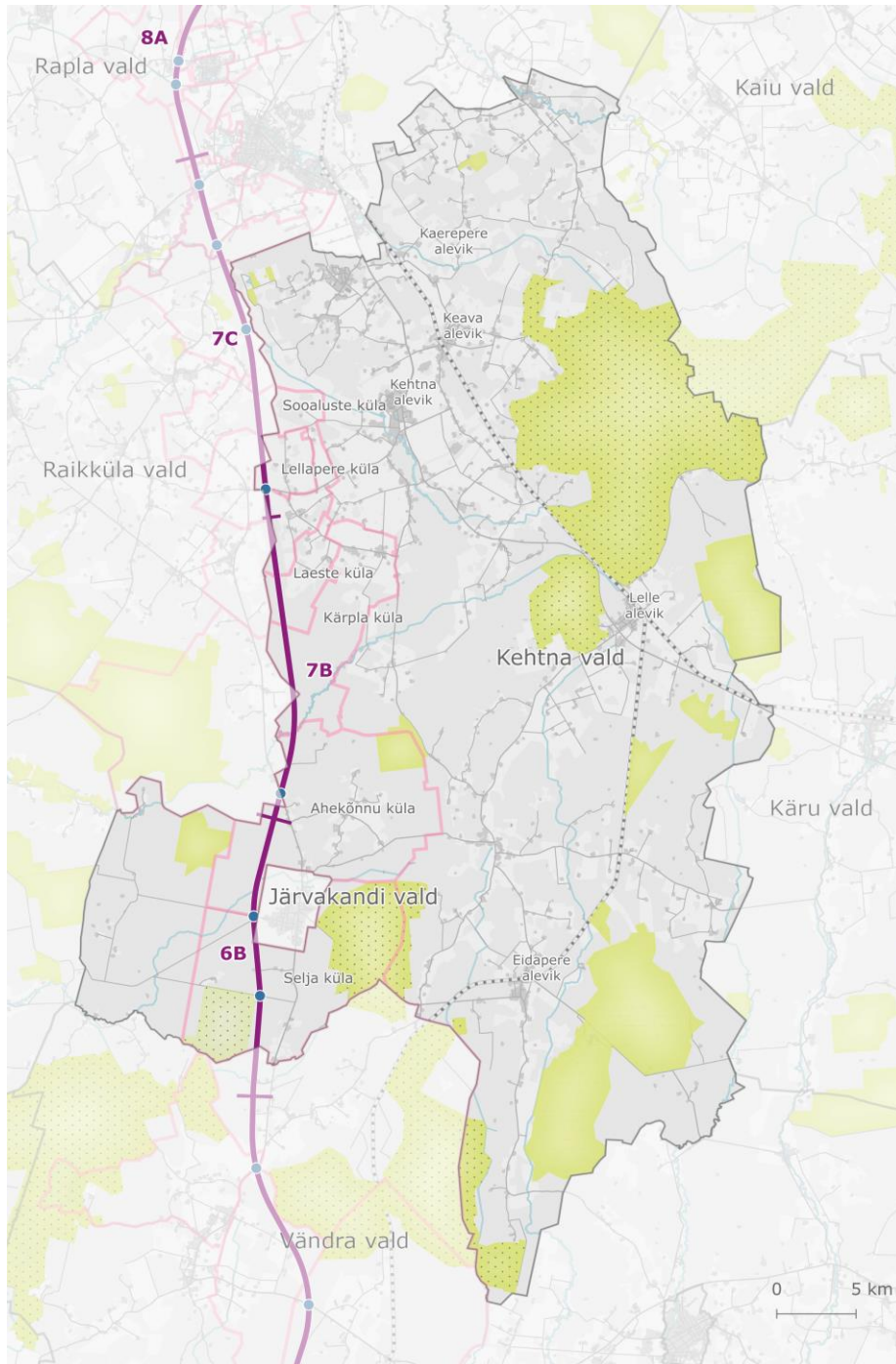
Piirkonnad, kus tuleb tagada suurimetajate läbipääs, ökoduktide asukohad ning võimalikud müra leevendusvajadusega alad, planeeriti KSH tulemuste alusel. Põhjalikum ülevaade KSH käigus läbi viidud mõjude hindamisest, mõjude hindamise meetodikatest ning KSH-ga määratud leevendusmeetmetest on esitatud KSH aruandes ning aruande lisades.



Skeem 3.5.1. Rail Baltic trassi koridori asukoht Rapla maakonnas arvestades 2017. aasta haldusreformi eelseid ja järgseid piire.

3.5.1. KEHTNA VALD

(vt joonis 3 Planeeringulahendus Kehtna valla osas)



Skeem 3.5.1.1 Rail Balticu trassi koridori asukoht Kehtna valla territooriumil.

Rail Balticu trassi koridor (lõigud 6B, 7B, 7C) lõunast põhja suunas liikudes kulgeb läbi Selja küla Järvakandi alevist lääne pool. Rapla-

Järvakandi-Kergu teed (nr 27) ületades ja põhja suundudes kulgeb trassi koridor Kehtna ja Raikküla valla piiril, kord ühe, kord teise valla territooriumil, läbides Kehtna valla Ahekõnnu ja Kärpla küla ning vahepeal Raikküla valla Vahakõnnu küla idaserva riivates. Edasi läbi trassi koridor Kehtna valla Laeste, Lellapere ja Sooluste ning Raikküla valla Purku ja Põlma küla. Põlma külast Rapla suunas liikudes läbib trassi koridor veel Raikküla valla Kaigepere ja Raela küla, riivates enne Rapla valda sisenemist Kehtna valla Saunaküla lääneserva.

Lõunaosas (Selja, Ahekõnnu ja Kärpla külas) paiknevad trassi koridoris valdavalt metsamaad, põhja poole liikudes jääb trassi koridori ka põllumajandusmaad. Kogu Kehtna valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 200-250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel määrati müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõkete või muldvallide või kombineeritud lahenduse). Kehtna vallas ei asu trassi koridoris ja selle lähistel müratundlike hooneid, kus läbi viidud müra modelleerimise tulemusena oleks planeeringu tasandil ette nähtud mürakaitsemeetmete vajadus.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 3 *Planeeringulahendus Kehtna valla osas*, tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad/ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 3 *Planeeringulahendus Kehtna valla osas*.

Kehtna vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaanteed, metsateede, kohalike teede ja erateedega. Eritasandilised lahendused rajatakse ristumisel järgmiste teedega:

- Kootja tee (metsatee nr 2920036) Selja küla;
- Järvakandi-Nõlva tee (metsatee nr 2920056) Selja küla;
- Rapla-Järvakandi-Kergu tee (riigimaantee nr 27) Vahakõnnu ja Ahekõnnu külade piiril;

- Kehtna-Põlma tee (riigimaantee nr 20149) Kehtna valla Sooluste ja Lellapere küla ning Raikküla valla Põlma küla piiril.

Raudtee ristumisel Kootja teega (nr 2920036) rajatakse maanteeviaduktile roheriba loomadele liikumiseks.

Ristumine vooluveekogudega

Kehtna vallas on suurem vooluveekogu, millega ristumisel viiakse raudtee üle veekogu sillaga, Velise jõgi (Natura 2000 võrgustikku kuuluv loodusala).

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Kehtna vallas kulgeb trassi koridor Järvakandi alevist läänes riigi väikese rohetugi ala servast. Ahekõnnu piirkonnas lõikab trassi koridor maakondliku suure ja Laeste küla piirkonnas maakondliku väikese rohekoridoriga ning läbib eluslooduseuuringu alusel äärmiselt olulist Vahe-Eesti suurimetajate liikumisala, mille üks olulisemaid liikumisteid on Velise jõe kaldapiirkonnad. Suurimetajate eriti olulise liikumise säilitamiseks tuleb Velise jõele loomade liikumisvõimaluse tagamiseks rajada pikk ja kõrge sild.

Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks planeeritakse kaks ökodukti (lisaks kombineeritud ristele ja nõudele tagada suurulukite läbipääs Velise jõele rajatava silla lahendusega):

- Selja külasse Kõnnu metskonna maadele,
- Kärpla külasse vastu Raikküla valla piiri.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisaladega, et tagada ökoduktide toimimine. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Vealajaam ja kaabelliini koridor

Liitumiseks põhivõrguga planeeritakse vealajaama põhimõtteline asukoht Kehtna ja Raikküla valla piirile (Kehtna valla Lellepere ning Raikküla valla Purku/Põlma küla piirkond). Liitumispunktiks on Kehtna 110/10 alajaam. Liitumispunkti ja raudtee koridori vahele on planeeritud maakaabelliini põhimõtteline asukoht olemasoleva 110 kV õhuliini kaitsevööndi piires. Maakaabelliini koridor piirneb õhuliini kaitsevööndi servaga ning on laiusega 50 meetrit.

Maardlad

Trassi koridor kattub Hienuurme turbamaardla aktiivse reservvaru plokiga nr 1 ja 3 ning passiivse reservvaru plokiga nr 5.

Trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise käigus leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutusel oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.

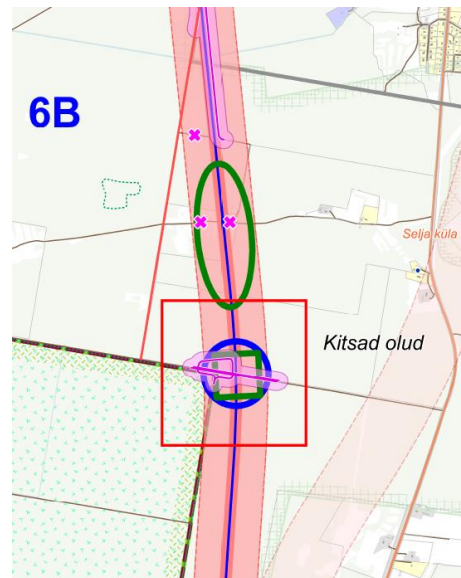
Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapäränd

Kehtna vallas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Arheoloogilise eeluuringu alusel ei esine Kehtna valla territooriumil trassi koridoris ja selle vahetus läheduses arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid.

Kitsad olud Selja külas

Trassi mõjupiirkonda jääb Natura 2000 võrgustiku aladest **Taarikõnnu-Kaisma linnuala lahustükk**. Linnuala kaitseks tuleb selles lõigus hoida trassi koridor võimalikult kitsas – lubatud ei ole raudtee nihutamine Natura 2000 võrgustiku alale. Elupaiga kao ja häiringu kompenseerimiseks on lisaks soovitatav ellu viia Selja metsise PEPi piiride muudatusettepanek, mille kohaselt suurendatakse püsielupaiga pindala piiride mõningase nihutamisega lääne suunas⁷⁴.

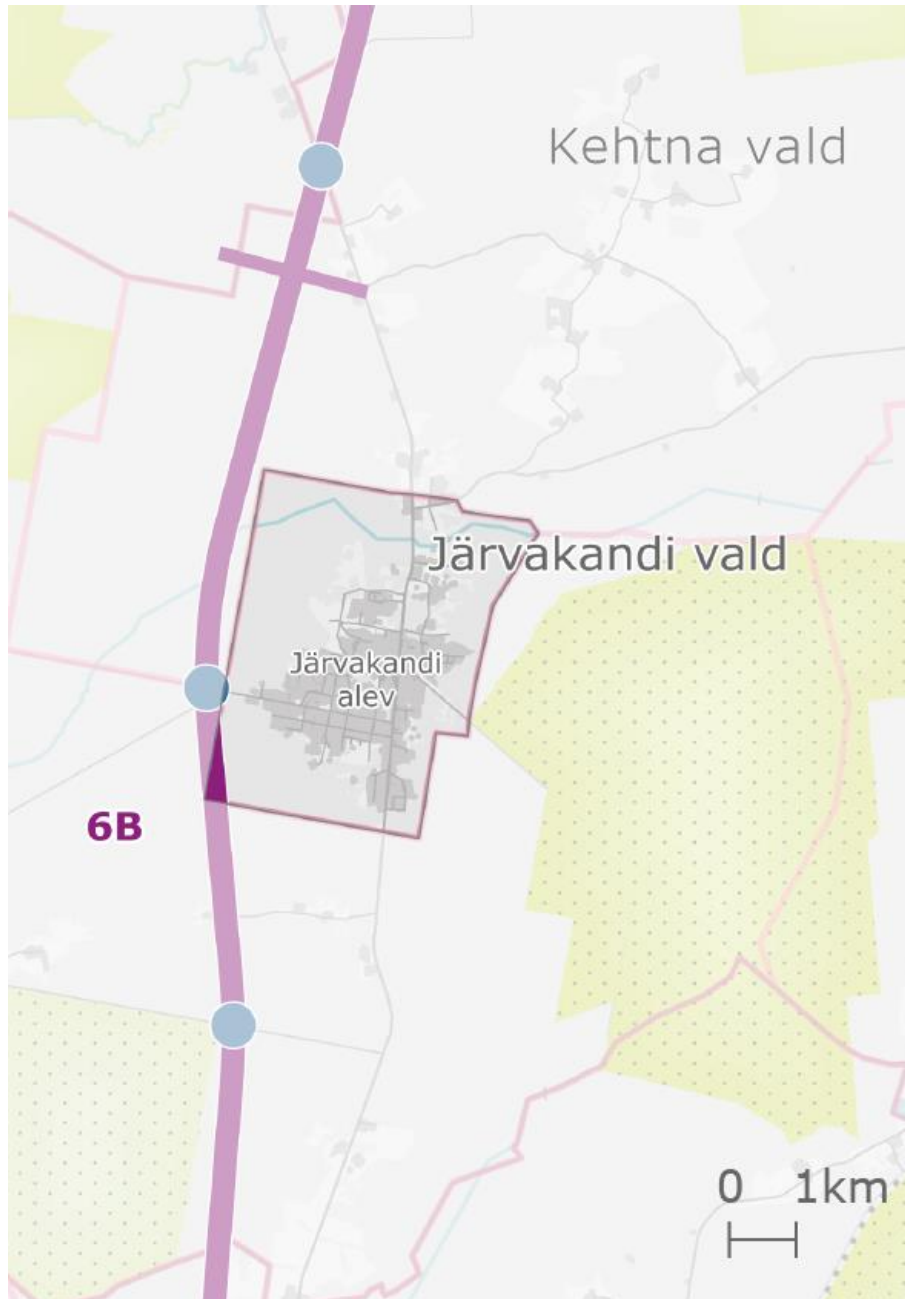


Natura 2000 võrgustiku ala (ühtlasi kaitseala) on väljavõttel tähistatud rohekaspruuni katkendjoonega.

⁷⁴ Rail Baltic raudtee ja selle rajamisega kaasneva keskkonnamõju hindamine Selja, Mõtuse, Kõveri ja Nepste metsise püsielupaikadele. A. Jair 2014.

3.5.2. JÄRVAKANDI VALD

(vt joonis 4 Planeeringulahendus Järvakandi valla osas)



Skeem 3.5.2.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Järvakandi valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 6B) möödub Järvakandi alevist läänepoolt, riivates alevi edelaserva. Trassi koridori laiuks on planeeritud 350 m. Trassi koridor alevi piires kulgeb metsamaal.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 200-250 m raadiuses raudteest. Järvakandi alevi hoonestusest asub trassi koridorile kõige lähemal Nõlva tänava hoonestus, kus lähimad hooned jäävad kavandatavast raudteest enam kui 300 m kaugusele.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 4 *Planeeringulahendus Järvakandi valla osas*, tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest.

Järvakandi alevist lääne pool (Kehtna vallas Selja külas) ristub Rail Baltic trassi koridor Järvakandi-Nõlva teega (metsatee nr 2920056), mis lahendatakse eritasandilisena.

Maardlad

Järvakandi vallas ei asu trassi koridoris maardlaid.

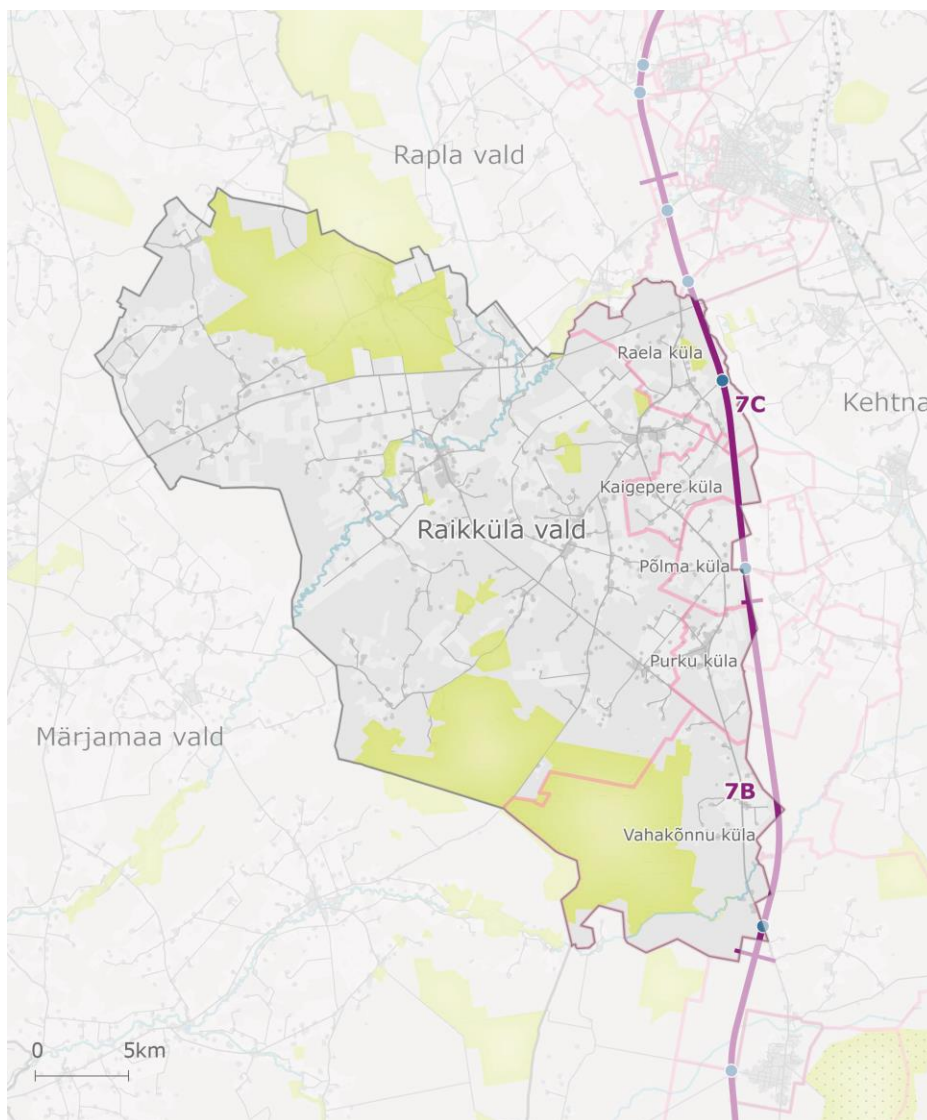
Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärandid

Järvakandi vallas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Arheoloogilise eeluuringu alusel ei esine Järvakandi valla territooriumil trassi koridoris ja selle vahetus läheduses arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid.

3.5.3. RAIKKÜLA VALD

(vt joonis 5 Planeeringulahendus Raikküla valla osas)



Skeem 3.5.3.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Raikküla valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõigud 7B, 7C) Rapla-Järvakandi-Kergu teed (nr 27) ületades ja põhja suundudes kulgeb Kehtna ja Raikküla valla piiril, kord ühe, kord teise valla territooriumil. Trassi koridor läbib Kehtna valla Ahekõnnu ja Kärpla külas, riivates vahepeal Raikküla valla Vahakõnnu küla idaserva. Edasi kulgeb trassi koridor läbi Kehtna valla Laeste, Lellapere ja Sooluste küla ning Raikküla valla Purku ja Põlma küla. Põlma külast Rapla suunas liikudes läbib trassi koridor veel Raikküla valla Kaigepere ja Raela küla, riivates enne Rapla valda sisenemist Kehtna valla Saunaküla lääneserva.

Vahakõnnu küla idaserva kulgeb trassi koridor metsamaal, Põlma ja Kaigepere külas paiknevad trassi koridoris valdavalt põllumajandusmaad. Raela külas jääb trassi koridori nii metsa- kui põllumajandusmaad. Kogu Raikküla valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 200-250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel on määratud müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõkete või muldvallide või kombineeritud lahenduse). Raikküla vallas ei asu trassi koridoris ja selle lähistel müratundlike hooneid, kus läbi viidud müra modelleerimise tulemusena oleks planeeringu tasandil ette nähtud mürakaitsemeetmete vajadus.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 5 *Planeeringulahendus Raikküla valla osas*, tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad/ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 5 *Planeeringulahendus Raikküla valla osas*.

Raikküla vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaantee, metsateede, kohalike teede ja erateedega. Eritasandilised lahendused planeeritakse ristumisel järgmiste teedega:

- Rapla-Järvakandi-Kergu tee (riigimaantee nr 27) Vahakõnnu ja Ahekõnnu küla piiril;
- Kehtna-Põlma tee (riigimaantee nr 20149) Kehtna valla Sooluste ja Lellapere küla ning Raikküla valla Põlma küla piiril;
- Aasu m/p objekti tee (eratee nr 6540328).

Läbipääs kergliiklejatele

Ristumisel vana raudtee tammiga Raela külas kavandatakse kergliiklajatele läbipääsuks jalgratta- ja jalgtee tunnel. Rajatise projekteerimisel tuleb arvestada vajadusega tagada läbipääs sõiduautodele ja päästetehnikale.

Ristumine vooluveekogudega

Raikküla vallas on suurem vooluveekogu, millega ristumisel viiakse raudtee üle veekogu sillaga, Kuusiku jõgi.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Ökodukte Raikküla valla territooriumile ei rajata. Piirkonna suurulukite liikumisvõimalused tagatakse Kehtna valla territooriumile rajatavate ökoduktide ning Velise ja Kuusiku jõe ületamiseks rajatavate sillalahendustega. Vastavalt eluslooduseuuringule on Velise ja Kuusiku jõe kaldad olulised suurimetajate liikumisalad. Suurimetajate liikumisvõimaluste tagamiseks tuleb raudteesillad jõgedele rajada kõrged ning laiade kallasradadega (eriti Kuusiku jõe põhjakaldal). Samuti tuleb liikumisaladega arvestada üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel.

Veolajaam

Liitumiseks põhivõrguga planeeritakse veolajaama põhimõtteline asukoht Kehtna ja Raikküla valla piirile (Kehtna valla Lellepere ning Raikküla valla Purku/Põlma küla piirkond). Liitumispunktiks on Kehtna 110/10 alajaam. Liitumispunkti ja raudtee koridori vahele on planeeritud maakaabelliini põhimõtteline asukoht olemasoleva 110 kV õhuliini kaitsevööndi piires. Maakaabelliini koridor piirneb õhuliini kaitsevööndi servaga ning on laiusega 50 meetrit.

Maardlad

Trassi koridor kattub Hiienuurme turbamaardla aktiivse reservvaru plokkidega nr 1, 2, 3 ja 4 ning passiivse reservvaru plokiga nr 5.

Trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise käigus leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutusetaapis oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.

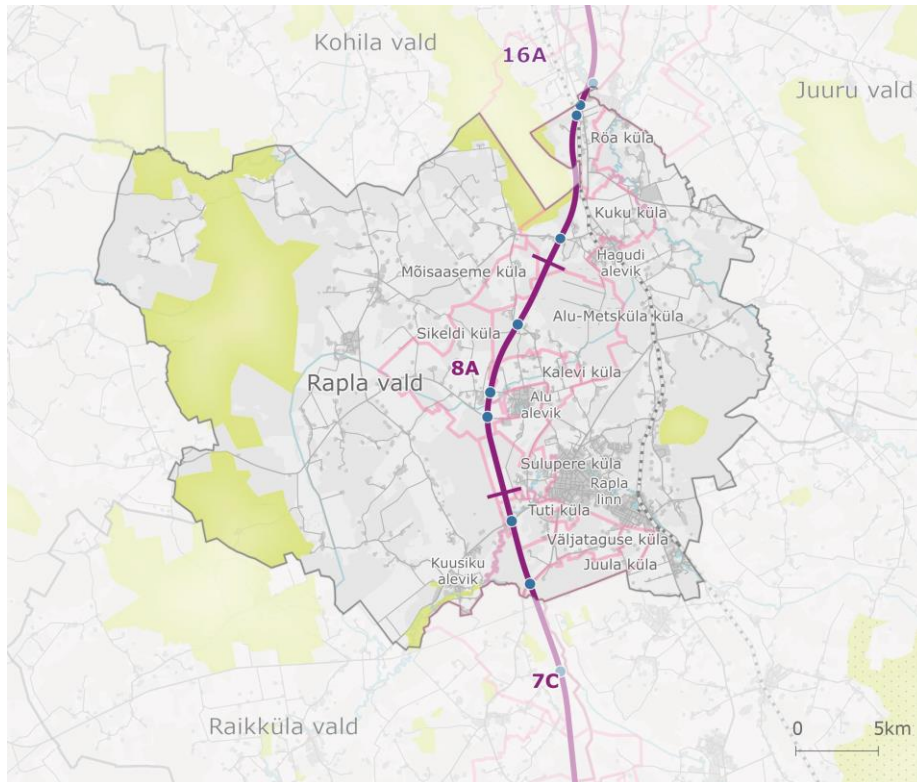
Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapäränd

Raikküla vallas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Arheoloogilise eeluuringu alusel ei esine Raikküla valla territooriumil trassi koridoris ja selle vahetus läheduses arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid.

3.5.4. RAPLA VALD

(vt joonis 6 Planeeringulahendus Rapla valla osas)



Skeem 3.5.4.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Rapla valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõigud 7C, 8A, 16A) läbib Juula, Väljataguse, Tuti, Sulupere, Sikeldi, Kalevi, Alu-Metsaküla, Mõisaaseme, Kuku ja Rõa küla, möödudes Rapla linnast lääne poolt. Trassi koridori laius kogu Rapla valla osas on 350 m.

Trassi koridor kulgeb Juula ja Väljataguse küla lääneosas üle metsamaade, enne ristumist Rapla-Märjamaa teega (nr 28) läbib Jõe kinnisvara arenduse detailplaneeringuga määratud hoonestamata elamuala. Vigala jõge ületades suundub trassi koridor Sulupere külasse, möödudes küla hoonestusaladest lääne poolt. Väljataguse, Tuti ja Sulupere külas jääb trassi koridori nii põllu- kui metsamajandusmaad. Sikeldi külas ristub trassi koridor Rapla-Varbola teega (nr 20141) ja Varbola teega (nr 6690090), möödub hoonestusaladest ida poolt. Sikeldi ja Kalevi külas paiknevad trassi koridoris ulatuslikumad põllumassiivid. Alu-Metsakülas, enne ristumist Seli-Koigi-Alu teega (nr 20131), läbib trassi koridor suuremat riigimetsamassiivi, teest põhja pool põllumassiivi. Hoonestus külas paikneb kahel pool trassi koridori. Kuku külas kulgeb trassi koridor valdavalt põllumajandusmaadel, ristub Hagudi-Kodila

teega (nr 20113) ning suundub Rõa küla suunas lääne pool Tallinn-Lelle-Pärnu raudteed, vahepeal Kohila valla Mälvivere küla läbides. Edasi kulgeb trass Rõa küla maadel, ristub Tallinn-Lelle-Pärnu raudteega ja Tallinn-Rapla-Türi teega (nr 15). Keila jõge ületades suundub trassi koridor Kohila valda.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 200-250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel määrati müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõkete või muldvallide või kombineeritud lahenduse). Rapla valla osas koostatud joonisel on need piirkonnad kajastatud kui võimalikud müra leevendusvajadusega alad.

Teedevõrgu toimimine ning ristumine teedega ja rööbastega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 6 *Planeeringulahendus Rapla valla osas*, tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad/ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 6 *Planeeringulahendus Rapla valla osas*.

Rapla vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigiteede, metsateede, kohalike teede ja erateedega. Eritasandilised lahendused planeeritakse ristumisel järgmiste teedega:

- Rapla-Järvakandi-Kergu tee (riigimaantee nr 27) Väljataguse küla;
- Rapla-Märjamaa tee (riigimaantee nr 28) Tuti küla;
- Rapla-Varbola tee (riigimaantee nr 20141) Sikeldi küla;
- Varbola tee (kohalik tee 6690090) Sikeldi ja Kalevi küla piiril. Ristumisel Varbola teega tuleb vajadusel tagada läbipääs kariloomadele;
- Seli-Koigi-Alu tee (riigimaantee nr 20131) Alu-Metsaküla;
- Hagudi-Kodila tee (riigimaantee nr 20113) Kuku küla;
- Tallinn-Lelle-Pärnu raudtee Rõa küla;
- Tallinn-Rapla-Türi tee (riigimaantee nr 15) Rõa küla;

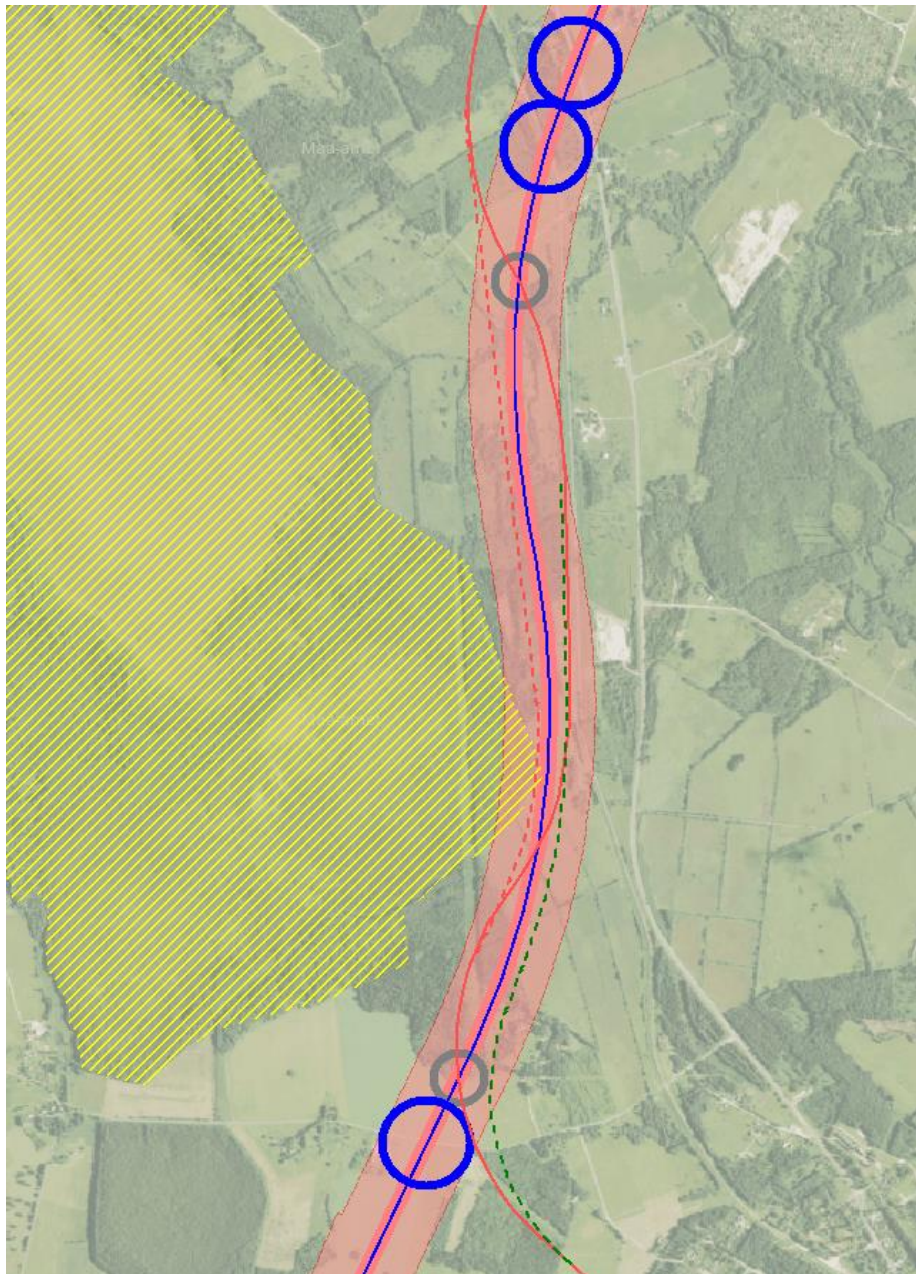
Rail Baltic trassi koridor ristub Tallinn-Rapla-Türi maantee eelprojekti kohase I klassi maantee koridoriga Rõa ja Kuku külas (vt skeem 3.5.4.4.). I klassi maantee ristumine raudteega tuleb lahendada

eritasandilisena, vastavad lahendused tuleb ette näha tee-ehitusprojektiga lähtudes eeldusest, et raudtee rajatakse maapinnale ja maantee tuleb hiljem sellest viaduktiga üle viia.

Kuna eelprojekti järgne maantee koridor lookleb Rail Balticu trassi koridori all, olles kord ühel, kord teisel pool raudtee koridori, teeb maakonnaplaneering ettepaneku Tallinn-Rapla-Türi maantee koridori ümber planeerimiseks/eelprojekti koostamiseks Rõa ja Kuku küla piirkonnas. Vastasel juhul tuleks täiendavalt rajada kaks eritasandilist ristet maantee väljaehitamise etapis ristumisel Rail Baltic raudteega.

Eelprojekti järgse lahenduse muudatusettepanek sisaldab kahte alternatiivi. Alternatiiv 1 (Rapla valla osas koostatud joonisel ning skeemil 3.5.4.2. tähistatud punase katkendjoonega) ristub Rail Baltic trassi koridoriga Kuku külas põhja pool Hagudi-Kodila riigimaanteed (nr 20113) ning kulgeb põhja suunas raudteest lääne pool. Alternatiiv 2 (Rapla valla osas koostatud joonisel ning skeemil 3.5.4.2. tähistatud roheline katkendjoonega) kulgeb Kuku külas Rail Baltic raudteest ida pool, ristub Rail Baltic trassi koridoriga Rõa külas, kus raudteed ületades suundub edasi põhja suunas juba raudteest lääne pool.

Rail Baltic trassi koridor ning maantee koridori muudatusettepanek Alternatiiv 1 riivavad Natura 2000 võrgustikku kuuluvat Rabivere loodusala (Rabivere maastikukaitseala). Raudtee trassile ja maanteele lähimaks elupaigaks on esmatähtis siirdesoo- ja rabametsade elupaigatüüp (91D0), mis on kavandatavast raudtee kaitsevööndist ca 90 m kaugusel ja kavandatava maantee läänepoolsest piirist ca 50 m kaugusel (vt skeem 3.5.4.3). Raudtee kaitsevööndi piir ulatub küll loodusalale, kuid raudtee ise asub väljapool loodusala piiri, seega otsene ebasoodne mõju raudtee rajamisel kaitseväärtustele puudub. Kavandatav maantee koridor kulgeb üle loodusala nurga, kuid mitte üle määratletud elupaikade, seega otsene ebasoodne mõju maantee rajamisel loodusala kaitseväärtustele puudub. Kui maantee koridor paigutatakse elupaigatüübi ja raudtee vahele, on oluline säilitada elupaigad olemasolevas ulatuses ning tehnilise lahendusega tagada piirkonna veerežiim ning kvaliteedi säilimine.



Skeem 3.5.4.2 Rail Baltic trassi koridori ristumine Tallinn-Rapla-Türi eelprojekti järgse maantee koridoriga ja maantee koridori alternatiivsete asukohtadega. Eelprojekti järgne maantee kulgemine on skeemil kajastatud punase pideva joonega, muudatusettepanek Alternatiiv 1 punase katkendjoonega, muudatusettepanek Alternatiiv 2 roheline katkendjoonega. Hallid rõngad tähistavad eritasandiliste ristete asukohti, mis tuleb rajada, kui maantee rajatakse Alternatiiv 1 või Alternatiiv 2 kohases asukohas. Helesinine rõngas tähistab ristumist vooluveekoguga, tumesinine ristumist olemasoleva 1520 mm raudteega või teega, mis lahendatakse eritasandilisena.

Natura eelhindamise tulemusena selgus⁷⁵, et kavandatava tegevuse (nii raudtee kui maantee koridori Alternatiiv 1) elluviimisel on ebasoodsa mõju tekkimine Rabivere loodusala kaitse-eesmärkidele välistatud, kui rakendatakse mõju ennetavaid leevendavaid meetmeid projektide tehnilise lahenduse väljatöötamisel (rajada piisaval arvul mullet läbivaid truupe, kasutusaegselt tagada vajadusel truupide regulaarne puhastamine, sadevee ärajuhtimine lahendada selliselt, et maanteelt kogunev potentsiaalselt reostunud sadevesi ei kahjustaks pinnavee seisundit, minimeerida ehitusaegse rasketehnika kasutamisest tulenev reostusohu jms). Kuna maantee mõlema alternatiivse trassilõigu osas täpne projektlahendus puudub, ei ole võimalik Natura asjakohast hindamist läbi viia, mistõttu ei ole täit kindlust maantee realiseeritavusele Alternatiiv 1 kohasel trassil. Rabivere maasikukaitseala kaitse-eeskirja kohane kaitsekord ei võimalda käesoleval hetkel taristu rajamist kaitsealale, Alternatiivi 1 elluviimiseks tuleb esitada kaitse-eeskirja muutmise ettepanek (vt peatükk 5.8).

Arvestades asustuse paiknemist ning asjaolu, et Alternatiiv 2 realiseerumisel kulgeks tee Kuku külas asuvast majapidamisest ca 10-20 meetri kaugusel põhjustades täiendavaid häiringuid, **on tee koridori asukoha leidmisel esmaseks eelistuseks Alternatiiv 1** (eeldusel, et tee rajamisega ei kaasne ebasoodsat mõju Natura 2000 alale). Kuna Alternatiiv 1 riivab Rabivere loodusala (maastikukaitseala) ja Alternatiiv 2 kulgeb loodusala lähistel, tuleb maantee projekteerimisel uues asukohas tehniliste lahenduste selgudes kaaluda tegevuse võimalikku ebasoodsat mõju Natura 2000 ala ning vajadusel alгатada vastav KMH. Kui hindamise tulemusena selgub, et Alternatiiv 1 elluviimisega ikkagi kaasneb ebasoodne mõju Natura 2000 alale, langeb valik Alternatiivi 2 kasuks.

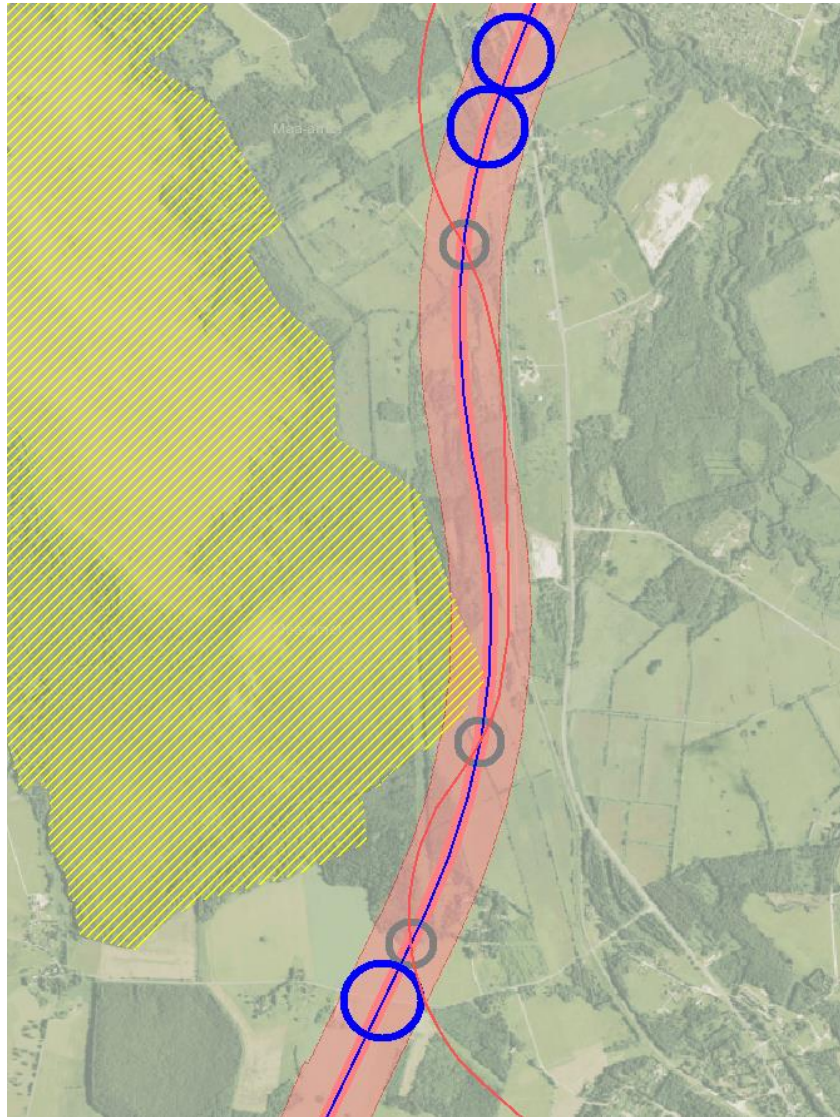
⁷⁵ Täpsem ülevaade loodusala iseloomustusest, kavandatava tegevuse mõjust loodusalale ja mõju hindamisest ning soovitusel ja vajadus leevendusmeetmete rakendamiseks on antud KSH aruande lisas IV Natura hindamine.



Skeem 3.5.4.3 Rabivere loodusala ja sealsete elupaikade paiknemine raudtee trassi koridori ja kavandatava maantee Alternatiiv 1 kohase asukoha suhtes.

Rapla valla osas koostatud joonisel on eelprojekti muudatusettepaneku järgne maantee Alternatiiv 1 ja Alternatiiv 2 kohases asukohas ning raudtee trassi koridoride ristumine tähistatud kui eritasandiline ristumine perspektiivse teega.

Kui pärast maakonnaplaneeringu kehtestamist ja raudtee rajamist ei toimu Tallinn-Rapla-Türi maantee koridori ümber planeerimist/eelprojekti koostamist ning I klassi maantee rajamine lahendatakse senisele eelprojekti lahendusele vastavalt, tuleb I klassi maantee ristumine raudteega lahendada eritasandilisena. Vastavad lahendused (maanteeviadukt üle raudtee) tuleb tagada tee ehitamise etapis (vt skeem 3.5.4.4.).



Skeem 3.5.4.4 Rail Baltic trassi koridori ristumine Tallinn-Rapla-Türi eelprojekti järgse maantee koridoriga. Eelprojekti järgne maantee kulgemine on skeemil kajastatud punase pideva joonega. Hallid rõngad tähistavad eritasandiliste ristete asukohti, mis tuleb rajada maantee ristumisel raudteega maantee rajamise etapis eeldusel, et raudtee ehitatakse maapinnale ja tee viiakse raudteest viaduktiga üle.

Ristumine vooluveekogudega

Rapla vallas on kolm suuremat vooluveekogu, millega ristumisel viiakse raudtee üle veekogu sillaga. Raudteesillad planeeritakse järgmiste vooluveekogudega ristumisel:

- Kuusiku jõgi (Rapla ja Raikküla valla piiril);
- Vigala jõgi;
- Keila jõgi Rapla ja Kohila valla piiril.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Vastavalt eluslooduse uuringutele on Rapla vallas olulisim suurimetajate liikumisala Alu alevikust põhjas asuv metsaala, samuti ka Hagudi soo servaalad. Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks on piirkonda planeeritud ökodukt. Teine ökodukt on planeeritud Kõnnu raba piirkonda, Kohila ja Rapla valla piirile, et tagada Kõnnu ja Juuru raba elupaikade sidusus. Lisaks on Kuusiku jõe kaldad olulised suurimetajate liikumisalad, seetõttu tuleb suurimetajate liikumisvõimaluste tagamiseks raudteesild jõe rajada kõrge ning laiade kallasradadega (eriti põhjakaldal). Suurulukite läbipääsu vajadusega tuleb arvestada ka Keila jõe raudteesilla lahenduse korral, mis loob ühenduse Järlepa ja Rabivere rabade vahel.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisaladega, et tagada ökoduktide toimimine. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Perspektiivne Rapla piirkonna raudteejaam

Rapla piirkonna raudteejaama põhimõtteline asukoht planeeritakse Rapla linna ja Rapla valla Tuti küla piirkonda.

Maardlad

Trassi koridor läbib kohaliku tähtsusega Hagudi turbamaardla plokk nr 3, 4, 6 ja 7, mis on liigitatud aktiivseks tarbevaruks ning plokki nr 10, mis on liigitatud aktiivseks reservvaruks.

Trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise käigus leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutusel oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.

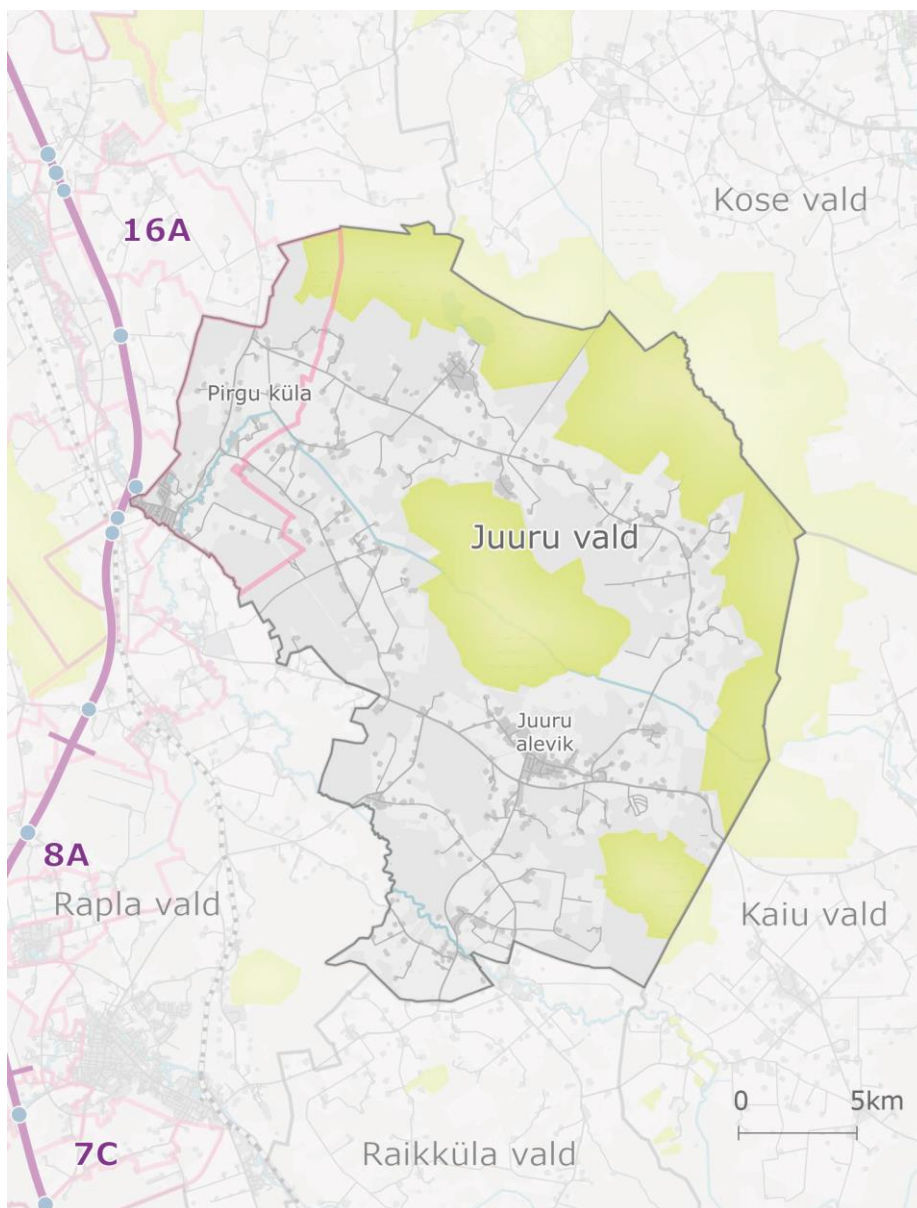
Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärand

Trassi koridori sisse jääb arheoloogiamälestis Kivikalme (nr 12155). Kivikalme kaitsevöönd jääb raudtee teljest ca 100 m kaugusele, seega mälestis ise asub väljaspool raudtee ehitustöödest mõjutatavat ala. Otsene mõju mälestisele puudub, kuid kuna ümbrus võib olla arheoloogiliselt huvipakkuv, tuleb läbi viia maastiku ülevaatus raudtee ehitustöödest mõjutatava ala ulatuses. Väärtuste leidumise korral raudtee ehitustööde alal tuleb tagada nende säilimine vastavalt seadusele.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt jääb trassi teljest ca 90 m kaugusele Väljataguse küla pärimuslik ohverdamiskoht (kolme mõisa piiripunktis). Väljataguse küla pärimuslikus ohverdamiskohas tuleb uurida, kas kusagil on piirikivi ja selle ümbrust šurfida. Vastavalt maastiku ülevaatuse tulemustele on vajalik läbi viia arheoloogilised väljakaevamised. Kui objekti ei õnnestu ülevaatuse käigus tuvastada, tuleb tagada ehitusaegne järelevalve.

3.5.5. JUURU VALD

(vt joonis 7 Planeeringulahendus Juuru valla osas)



Skeem 3.5.5.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Juuru valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 16A) riivab Juuru valla Pirgu küla. Raudtee (raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) ise kulgeb Rapla valla Rõa küla territooriumil, Pirgu küla maadele ulatub trassi koridori „nihutamisruum“. Trassi koridori laius on 350 m.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 200-250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel

on määratud müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõkete või muldvallide või kombineeritud lahenduse). Juuru valla osas koostatud joonisel on piirkonnad kajastatud kui võimalik müra leevendusvajadusega ala.

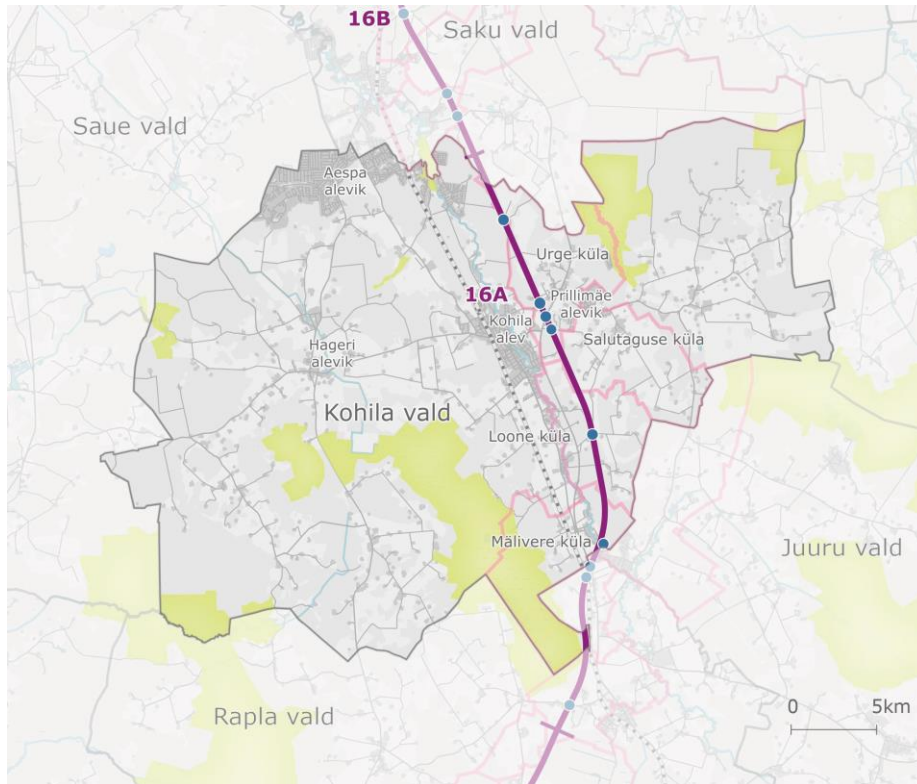
Teedevõrgu toimimine

Raudteed Juuru valla territooriumile ei rajata, seega raudtee rajamisest tingitud eritasandiliste lahenduste (ristete) valla territooriumile planeerimise ja rajamise vajadus puudub. Juurdepääs Pirgu küla hoonestusalale ja kinnistutele säilib tänases olukorras Ülejõe tee (kohalik tee nr 2400001) kaudu. Juurdepääsuks RMK metsakvartalitele ehitatakse ümber Sõeru tee (kohalik tee nr 2400430), mis tagab ühenduse Seli-Angerja teega (riigimaantee nr 20109). Planeeringuga kavandatav/ümberehitatav tee koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 7 *Planeeringulahendus Juuru valla osas*.

Kuna Rail Baltic trassi koridori „nihutamisruum“ puudutab valla territooriumi minimaalses ulatuses, ei toimu valla territooriumil ristumisi teedevõrguga ja vooluveekogudega, trassi koridoris ei asu maardlaid, kinnismälestisi ega arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid. Samuti puudub vajadus tagada suurulukite läbipääs Juuru valla territooriumi puudutavas osas.

3.5.6. KOHILA VALD

(vt joonis 8 Planeeringulahendus Kohila valla osas)



Skeem 3.5.6.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Kohila valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 16A) läbib Mälivere, Loone, Salutaguse, Urge ja Vilivere küla. Kohila alevist möödub trassi koridor ida poolt, kulgedes Kohila alevi ja Prillimäe aleviku vahelt läbi. Trassi koridori laius on 350 m.

Trassi koridor suundub lõuna poolt Kohila valda Rapla valla Kuku külast. Põhja poole suundudes läbib Mälivere küla kagunurka, kulgeb läbi Rapla valla Rõa küla, kus ristub Tallinn-Lelle-Pärnu raudtee ja Tallinn-Rapla-Türi maanteega. Keila jõge ületades läbib Mälivere küla kirdenurka, möödudes jõe äärde rajatud majapidamistest ida poolt. Edasi kulgeb trassi koridor Loone küla maadel, kus valdav osa küla hajali paiknevatest majapidamistest jäävad trassi koridorist ida poole. Mälivere külas paiknevad trassi koridoris valdavalt metsamaad, Loone külas valdavalt põllumajandusmaad, vähemal määral ka metsamaad. Edasi põhja suundudes läbib trassi koridor Salutaguse küla lääneserva, külas asuvad majapidamised ja tootmisterritooriumid jäävad trassi koridorist ida poole. Urge külas on kahel pool Tallinn-Rapla-Türi maanteed kehtestatud mitmeid detailplaneeringuid

elamute rajamise eesmärgil (valla üldplaneeringu järgne arendus ehk nn Uus-Kohila), mida trassi koridor läbib. Sellest tulenevalt jääb trassi koridori elamumaa krunte, neist mõned hoonestatud, kuid valdavalt on tegemist hoonestamata kruntidega. Edasi kulgeb trassi koridor Urge ja Vilivere küla piiril, läbides nii metsa- kui põllumajandusmaid ning suundub Harju maakonda.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 200-250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel on määratud müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõkete või muldvallide või kombineeritud lahenduse). Kohila valla osas koostatud joonisel on need piirkonnad kajastatud kui võimalikud müra leevendusvajadusega alad.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 8 *Planeeringulahendus Kohila valla osas*, tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad/ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 8 *Planeeringulahendus Kohila valla osas*.

Kohila vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigiteede, kohalike teede ja erateedega. Eritasandilised lahendused planeeritakse ristumisel järgmiste teedega:

- Ülejõe tee (kohalik tee 3170731) Mälivere küla;
- Künka tee (kohalik tee nr 3170026) Loone küla;
- Salutaguse tee (kohalik tee nr 3170013) Urge küla;
- Tallinn-Rapla-Türi tee (riigimaantee nr 15) Urge küla;
- Urge tee (kohalik tee nr 3170011) Urge küla;
- Kurtna tee (kohalik tee nr 3170009) Urge küla.

Jalgratta- ja jalgteed

Ristumisel Sihi teega Loone külas kavandatakse kergliiklajate läbipääs. Ohutuse tagamiseks kavandatakse jalgratta- ja jalgteed Urge tee äärde.

Ristumine vooluveekoguga

Ristumisel Keila jõega viiakse raudtee üle vooluveekogu sillaga.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Trassi koridor ristub kolmel korral maakondliku taseme suure rohekoridoriga. Vastavalt eluslooduse uuringule ristub trassi koridor suur- ja väikeimetajate liikumiskoridoriga Kõnnu raba piirkonnas ning Keila jõe ja sellest kirdesse jäävate metsade piirkonnas ning valla kesk- ja lõunaosa puistutes.

Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks planeeritakse Kohila valda kolm ökodukti:

- Kõnnu raba piirkonda, Kohila ja Rapla valla piirile, et tagada Kõnnu ja Juuru raba elupaikade sidusus;
- Loone külasse;
- Urge külasse.

Suurulukite läbipääsu vajadusega tuleb arvestada ka Keila jõe raudteesilla lahenduse korral, mis looks ühenduse Järlepa ja Rabivere rabade vahel.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisaladega, et tagada ökoduktide toimimine. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Maardlad

Trassi koridor läbib kohaliku tähtsusega Hagudi turbamaardla aktiivse reservvaru plokki nr 10 ja passiivse reservvaru plokiga nr 14, mis on liigitatud aktiivseks reservvaruks.

Trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise käigus leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutusel oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärandid

Kohila vallas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt jääb Urge külas trassi koridori Ohvrikivi, mis ei ole kaitse all. Loone külas asuv Ohvrikivi jääb trassi koridorist enam kui 300 m kaugusele. Urge külas Ohvrikivi piirkonnas tuleb läbi viia täiendav maastiku ülevaatus.

3.6. RAUDTEE TRASSI KORIDORIS JA SELLE MÕJUALAS PAIKNEVAD KAITSTAVAD LOODUSOBJEKTID JA NATURA 2000 VÕRGUSTIKKU KUULUVAD ALAD

Kaitstavad loodusobjektid

Rail Baltic trassi mõjusfääris kaardistati Keskkonnaregistri EELIS (LKS) järgsed kaitstavad loodusobjektid, mis jäävad raudtee trassi koridori nihutusruumi (350 m) või/ja kaitsevööndisse (66 m). Linnukaitseliste väärtuste puhul rakendati lisaks planeeritud raudteest mõlemale poole 1 km puhvrit. Sellesse puhvrise jäävad linnukaitselised väärtused on tabelis märgitud rohelise värviga. Loodusväärtusi ei ole dubleeritud, st keskkonnaregistri eri andmekihtidel leiduvat sama infot kajastab tabel ühekordselt.

Alljärgnev tabel kajastab kaitstavaid loodusobjekte Rapla maakonnas, esitatud andmed on eristatavad värvikoodide alusel järgmiselt: **punane** – raudtee ja/või selle kaitsevöönd (66 m) läbib objekti; **kollane** – objekt asub raudtee nihutusvööndis (350 m); **roheline** – linnukaitseline objekt, mis asub raudteest mõlemale poole kuni 1 km puvertsoonis⁷⁶.

Täpsem ülevaade kaitstavate loodusobjektide kaitseväärtustest ja nende kaitseks sätestatud meetmetest on esitatud KSH aruande lisas II-7.

Tabel 3.6.1. Kaitstavad loodusobjektid

Nr	Kaitstav loodusobjekt	Keskkonna-registri kood	Asukoht trassil
1	LK III händkakk	KLO9120030	Paikneb lõigu 6B km 1, ulatudes kaitsevööndisse.
2	Selja metsise PEP (kavandatav samades piirides)	KLO3000234	Paikneb lõigu 6B km 2-3 nihutusruumis (ca 100 m raudteest). Käsitletakse Natura hindamise raames.

⁷⁶ Loomastiku/linnustiku alaste analüüside läbi viimisel KSH raames lähtuti raudtee mõju ulatuse hindamisel raudtee eeldatavast ekvivalentsest müratasemest (LAeq, 24h), mis metsamaastikus on hinnanguliselt 40 dB(A) 600-650 m kaugusel raudteest. On leitud, et raudteemüra on lindudele häiriv alates tasemest 42-49 dB(A) ja inimese kohalolu on tundlikumatele metsalindudele häiriv tavaliselt mitte rohkem kui 750 m kaugusel. Sellele tuginedes analüüsi metsalinnustikule olulisi kohti kuni 800 m kaugusel trassist. Kotkapesade inventuur viidi läbi teadaolevatel pesitsusterritooriumitel otsides pesi trassijoonest vähemalt 1 km kauguseni (vt ka KSH aruande Lisa VI -4).

Nr	Kaitstav loodusobjekt	Keskkonna-registri kood	Asukoht trassil
3	LK III hallpea-rähn	KLO9120022	Paikneb lõigu 6B km 2-3 1000 m puhvris (ca 760 m raudteest).
4	LK III värbkakk	KLO9119983	Paikneb lõigu 6B km 2-3 1000 m puhvris (ca 660 m raudteest).
5	LK II laanerähn	KLO9112410	Paikneb lõigu 6B km 4 1000 m puhvris (ca 430 m raudteest).
6	LK II laanerähn	KLO9112409	Paikneb lõigu 6B km 6 ja ulatub osaliselt raudtee kaitsevööndisse.
7	Vastja metsise PEP	KLO3000239	Paikneb lõigu 7B ca km 3 juures 1000 m puhvris (ca 190 m raudteest)
8	LK III rabakonn	KLO9119651	Paikneb lõigu 7B km 9. Raudtee läbib elupaika
9	LK III rabakonn	KLO9119650	Paikneb lõigu 7B km 9. nihutusruumis.
10	Sooaluste väike-konnakotka PEP	KLO3001510	Paikneb lõigu 7C ca km 3 juures 1000 m puhvris (ca 800 m raudteest)
11	Rabivere MKA	KLO1000246	Paikneb lõigu 16A km 2 nihutusruumis ja ulatub ka kaitsevööndisse
12	LK II veelendlane põhja-nahkhiir suurvidevlane pargi-nahkhiir	KLO9107130 KLO9107131 KLO9114208 KLO9114209	Paikneb lõigu 16A km 6. Raudtee ristub elupaigaga.

Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad

Rapla maakonnas paiknevad planeeritud raudteest mõlemale poole 1 km ulatuses järgmised Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad:

- Taarikõnnu loodusala (EE0020315);
- Rabivere loodusala (EE0020316);
- Raikküla-Paka loodusala (EE0020322);
- Kaisma loodusala (EE0040306);
- Salavalge-Tõrasoo loodusala (EE0020314);
- Taarikõnnu-Kaisma linnuala (EE0020340).

Otsene mõju kaitseväärtustele puudub. Täpsem ülevaade alade iseloomustusest ning otsese ja kaudse mõju ilmumise võimalustest, soovitusel ja vajadus leevendusmeetmete rakendamiseks ning Natura eel- ja/või asjakohase hindamise vajadusest on antud KSH aruande lisas IV Natura hindamine (vt tabel 1). Dokumentis on esitatud loetelu Natura alade kohta kõigi võrdluses olnud trassi koridori asukohtalternatiivide suhtes.

4. KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISEST HINDAMISEST TULENEVAD LEEVENDAVAD MEETMED

Raudtee ja raudteerajatiste ehitamisega kaasnevate võimalike keskkonnamõjude leevendamiseks määratakse keskkonnatingimused ja leevendavad meetmed planeeringuga kavandatava elluviimiseks vastavalt KSH-s toodule. Meetmete register KSH aruande lisas III 6 on Rail Baltic maakonnaplaneeringute lahutamatuks osaks. KSH käigus läbi viidud mõjude hindamine, ülevaade mõjude hindamise meetodikatest ning määratud leevendusmeetmetest on koondatud KSH aruandesse ning selle lisadesse.

Lähtudes otstarbekuse ja ettevaatuse printsiibist, välditi reeglina trassi koridori asukohaalternatiivide kavandamist Natura 2000 aladele (välja arvatud loodusalade hulka kuuluvate jõgede ületused) ja kaitstavatele loodusobjektidele.

Trassi koridori asukohaalternatiivide, sh tehnoloogiliste lahendusvariantide, valikul valiti trassi koridor, millel ei ole eeldada ebasoodsat mõju Natura aladel kaitstavatele väärtustele. Samas arvestati leevendusmeetmete rakendamise võimalikkusega juhtudel, kus osad tehnoloogilised lahendused võivad olla olulise mõjuga.

Natura eelhindamist ja asjakohast hindamist puudutavad materjalid on kättesaadavad KSH aruande lisas IV Natura hindamine.

Ülevaade kaitstavate loodusobjektide kaitseväärtustest ja nende kaitseks sätestatud meetmetest on esitatud KSH aruande lisas II-7.

4.1. PLANEERIMISEL ARVESTATUD KESKKONNAKAITSELISED MEETMED

KSH-st tulenevalt arvestati planeerimisel keskkonnatingimusi ja kasutati järgmisi leevendavaid meetmeid:

- trassi koridori asukohaalternatiivide väljatöötamisel püüti kaitstavaid loodusobjekte ja Natura 2000 alasid vältida. Valdavatel juhtudel on trassivalikuga viidud minimaalseks otsese negatiivse mõju esinemisvõimalus. Eelprojekti hindamise etapis antakse vajadusel täpsemad mõjuhinnangud ja leevendavate meetmete soovitusel mõjude minimeerimiseks ja vältimiseks;

- liigikaitsenõuete järgmine lähtuvalt LKSi §-st 55 ja Loodusdirektiivi⁷⁷ artiklitest 12-13. Aladel, kus isendi kaitset LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12-13 lähtuvalt pole võimalik tagada, pakuti välja kompensatsioonimeetmed (ümberasustamise vajaduse kaalumise ja läbiviimine; asenduselupaiga loomine; tööde ajastamise nõue; keskkonnatingimuste tagamine vastavalt liigi nõudlusele) nende looduskaitsealade alusel kaitstavate loodusobjektide ja loodusdirektiivi lisa IV nimetatud liikide kohta, mille puhul kavandatud tegevus läheb isendikaitse nõuetega vastuollu. Vajadusel toodi välja tegevuse rakendamiseks ettepanekud kaitse-eeskirjade muutmiseks (vt ptk 5.8);
- määrati potentsiaalselt mõjutatavad alad/konfliktkohad seoses Natura 2000 võrgustikku kuuluvate aladega (nn *kitsad olud*), kus trassi nihutamine projekteerimise käigus ei ole soovitatav;
- arvestati rohevõrgustiku ning loomade liikumisteede sidususe säilimise vajadusega. Määratleti olulisemad loomade (suurimetajate) liikumiskoridorid ning selle alusel töötati välja lahendused loomade liikumisvõimaluste tagamiseks (ökoduktid, taradest loobumine seal, kus ohutuse seisukohalt võimalik, kombineeritud lahendused vms);
- arvestati põllumajandustehnika ja kariloomade läbipääsuvajadusega;
- määrati võimalikud müra leevendusvajadusega alad;
- määrati ristete asukohad, kus eritasandiliste lahendustega (viaduktiga) tagatakse raudteest alt- või ülepääs; täiendavalt planeeriti teedevõrk (kavandatavad/ümberehitatavad teed) teedevõrgu sidususe, liikumisvõimaluste ja juurdepääsude tagamiseks;
- määratleti riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised;
- määratleti kaardistamata arheoloogiapärandi potentsiaalsed leiualad.

⁷⁷ Nõukogu direktiiv 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta. Loodusdirektiivi art 12 ja 13 reguleerivad direktiivi IV lisa looma- ja taimeliikide kaitset. Sellisteks liikideks näiteks on kivisisalik ja kõre. Loodusdirektiivist tulenevalt on keelatud nende liikide tahtlik häirimine, eriti paljunemise, järglaste üleskasvatamise, talvitumise ja rändeperioodil, samuti paljunemispaiakade või puhkekohtade hävitamine või nende seisundi halvendamine.

4.2. PROJEKTEERIMISEL ARVESTATAVAD KESKKONNAKAITSELISED MEETMED

KSH-st tulenevalt peab planeeringu elluviimisel arvestama keskkonnanõuetega ja kasutama järgmisi leevendavaid meetmeid:

- kaitstavate loodusobjektide ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade naabruses loodusliku veerežiimi säilitamine (kuivendamise vältimine, pinnasevete liikumise tagamine raudteetammi tehniliste lahenduste kasutamisel), puhvertsoonide moodustamine ja nende kujundamine (nt soovitusel trassiäärsete alade taimkatte, metsa säilitamisele või kujundamisele);
- liigikaitsenõuete järgmine lähtuvalt LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12-13. Aladel, kus isendi kaitset LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12-13 lähtuvalt pole võimalik tagada, välja pakutud kompensatsioonimeetmete rakendamine;
- Natura 2000 linnualade puhul häiringute minimeerimiseks vajalike nõuetega arvestamine, sh nõuetega tööde ajastamise kohta;
- vooluveekogude puhul hüdro-morfoloogilise režiimi ja seeläbi ökoloogilise seisundi säilitamiseks vajalike tingimustega arvestamine, sh nõuetega tööde ajastamise kohta;
- lahenduste andmine (vajadusel) kariloomade ja suurimetajate läbipääsude (tarakatkestused, ökoduktid, maastikusillad, kallasrajad, kombineeritud lahendused) tagamiseks. Tarastamise kavandamisel tagada lahendustega väiksemate imetajate läbipääs tarast (tara alt). Tarakatkestuste korral kokkupõrkeohu vähendamiseks peletus- või häiremehhanismide rakendatavuse kaalumise;
- lahenduste andmine olulistel kahepaiksete ja roomajate elupaikades läbipääsude tagamiseks nende liikide rännete toimimiseks. Veekogude ristete lahendustega tagada vajadusel poolveeliste liikide jaoks sobivad läbipääsud, tagada vee-elustiku liikumisvõimalused;
- lahenduste andmine vajadusel/võimalusel puurkaevude sanitaarkaitseala vähendamiseks (vastavalt veeseadusele on majandustegevus puurkaevu sanitaarkaitsealas keelatud) või puurkaevu tamponeerimiseks ning tarbijate joogiveega varustamine mõnel muul viisil;
- tehniliste lahendustega tagada loodusliku pinnavee režiimi ja maaparandussüsteemide toimimine. Veerežiimi seisukohalt tundlike objektide piirkonnas välistada nii liigne kuivendamine kui äravoolu piiramine;
- sildade osas lahenduste loomine, mis arvestab veekogude hüdro-morfoloogia ja vee-elustiku säilitamise vajadustega, eelkõige

arvestada kaitsealuste (Natura 2000 võrgustiku looduslad) või elustiku poolest tundlike veekogudega;

- vastavalt modelleerimise tulemustele müratundlikel aladel näha ette müratõkkebarjäärid, muldvallid, haljastuslahendused, kiiruspiirang kaubarongidele, raudteetehnilised lahendused (elastsed rööpa-kinnitused, mürasummutusmatid);
- rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad, vibratsioonitõkkematid ja muud vibratsiooni isoleerivad lahendused, elastsed kinnitused, ballastmatid) vibratsiooni tekke vähendamine;
- lahenduste andmine (teed, sillad, tunnelid) ligipääsu tagamiseks päästevahenditele (ohtlike ettevõtete ohutsoonides summaarne riskimäär ei tohi kasvada). Antakse soovitusel raudtee kasutusfaasis õnnetuseohu minimeerimiseks;
- lahenduste andmine infrastruktuuri (teed, trassid) toimimise tagamiseks ehitusperioodiks. Likvideeritav infrastruktuur ei tohi takistada taristu funktsioneerimist naaberaladel;
- lahenduste andmine uuringute ja väljakaevamiste käigus tuvastatud kaardistamata arheoloogiapärandi kaitseks;
- visuaalsete häiringute minimeerimiseks on soovitatav leida võimalikult vähedomineerivad lahendused eritasandilistele objektidele – sildadele, viaduktidele, ökoduktidele – näiteks võimalusel eelistada lahendust/materjale, mis võimaldavad mõõtudelt väiksemat, õhulisemat tulemust. Müratõkkeseinad kavandada keskkonda sobituvast materjalist (puit, looduskivi), säilitamaks rongiakendest avanevate vaadete kvaliteeti. Vajadusel kaaluda maastikuarhitekti vm vastava spetsialisi kaasamist projekteerimise etapis;
- keskkonnakorralduskava järgimine.

4.3. EHITAMISEL ARVESTATAVAD KESKKONNAKAITSELISED MEETMED

KSH-st tulenevalt peab planeeringu elluviimisel arvestama keskkonnatingimusi ja kasutama järgmisi leevendavaid meetmeid:

- arvestatakse KSH-s seatud keskkonnatingimustega ehitustööde läbiviimisel, ehitusmaterjalide hankimisel, transpordil ja ladustamisel. Arvestatakse veekogude kaitsevajadusega, ladustamisel välditakse veekogude kaldavööndeid, märgalaid, regulaarselt üleujutatavaid või liigniiskuse all kannatavaid alasid, või rakendatakse vastavaid erimeetmeid;

- liigikaitse nõuete järgmine lähtuvalt LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12-13. Aladel, kus isendi kaitset LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12-13 lähtuvalt pole võimalik tagada, välja pakutud kompensatsioonimeetmete rakendamine;
- kaitstavate loodusobjektide piirkonnas ehitustööde korraldamine selliselt, et ehitustegevuse käigus (juurdepääsuteed) ei kahjustataks elupaiku. Kaitsealustel aladel ei tohi ehitustehnikaga liikuda ega ehitusmaterjale ladustada, järgitakse ehitustööde ajastamisega seotud nõudeid;
- kaitstavate loodusobjektide piirkonnas hoitakse raudteetrass võimalikult kitsana, st mitte raiuda lagedaks ulatuslikke piirkondi trassi ääres;
- müra- ja vibratsioonirikkad tööd teostatakse ainult päevasel ajal;
- nähakse ette ehitusaegsed muutused liikluskorralduses ja räägitakse need läbi kohaliku omavalitsuse ja kogukonnaga;
- ehitustööde läbiviimisest ja korraldamisest teavitatakse kohalikku kogukonda;
- ehitusprotsess korraldatakse võimalusel selliselt, et kohalik infrastruktuur (teed, trassid) on kasutatavad ka ehitusperioodil. Likvideeritav infrastruktuur ei tohi takistada taristu funktsioneerimist naaber aladel (näiteks maaparandussüsteemide funktsioneerimine tuleb säilitada/taastada);
- arvestatakse kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetega, tehnika hoitakse korras, et vähendada pinnasereostumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise riski;
- ehitustööde järgselt maastik korrastatakse;
- järgida keskkonnaplaneeringu kava.

4.4. KASUTAMISEL ARVESTATAVAD KESKKONNAKAITSELISED MEETMED

- liigikaitse nõuete järgmine lähtuvalt LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12-13. Aladel, kus isendi kaitset LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12-13 lähtuvalt pole võimalik tagada, välja pakutud kompensatsioonimeetmete rakendamine;
- oluliste hooldustööde teostamisel vajadusel ajaliste piirangute seadmine, kui see on vajalik inimestega, linnustikuga või kalastikuga seotud häiringute vältimiseks;

- kaitsealustel aladel ei tohi hooldustööde teostamisel hooldustehnikaga liikuda ega vajalike materjale ladustada. Järgitakse ehitustööde ajastamisega seotud nõudeid;
 - järgida keskkonnakorralduskava.
-

5. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

5.1. ELLUVIIMISE ÜLDISED PÕHIMÕTTED

Rail Baltic maakonnaplaneeringuga on välja valitud raudtee trassi koridori asukoht Rapla maakonnas. Planeering on aluseks raudtee projekteerimisele, eelprojektiga määratakse raudteemaa ulatus ja omandatava maa täpne vajadus. Raudtee ja raudtee ehitamisest tingitud teede ehitamise aluseks on ehitusprojekt.

Kohalike omavalitsuste tegevus (roll) projektide koostamisel ja ehituslubade väljastamisel toimub vastavalt ehitusseadustikus ning ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendusseaduses sätestatud. Raudtee ja raudteefrastruktuuri väljaehitamisel tuleb tagada kõigi raudtee toimimiseks vajalike rajatiste ja raudtee rajamisega kaasnevate ümberehituste rajamine (vt tegevuskava peatükk 5.7.).

Planeering ei määratle Rail Baltic raudtee rajamisest tingitud kavandatavate/ümberehitatavate teede ja viaduktide omandikuuluvust. Kohalikest ning avalikest huvidest lähtuvalt teeb planeering ettepaneku määrata maanteeviaduktid nende valmishitamise järgselt riigi omandisse. Teede riigi omandisse määramine nende valmishitamise järgselt otsustatakse üksikjuhtumi põhiselt avalikest huvidest lähtuvalt.

5.2. LAHENDUSE SISSEVIIMINE KEHTESTATUD KOHALIKE OMAVALITSUSTE ÜLDPLANEERINGUTESSE

Et tagada raudtee ehitamiseks vajaliku maa-ala olemasolu, tuleb planeeringu kehtestamise järgselt:

- kohalike omavalitsuste kehtestatud üldplaneeringutesse kanda trassi koridori asukoht vastavalt planeerimisseadusele koos Rapla raudteejaamaga ja suurimetajate läbipääsu piirkonnaga. Trassi koridoris tehniliste rajatiste (alajaamad, eritasandilised ristumised (viaduktid, sillad) jms) projekteerimiseks ei ole vajalik detailplaneeringu koostamine;
- kohalikul omavalitsusel edasisel planeerimis- ja ehitustegevusel arvestada planeeringuga määratud trassi koridori, raudteefrastruktuuri ja raudtee rajamisest tingitud ümberehituste (nt teed) vajaduste ja nende põhimõtteliste asukohtadega. Planeeringuga määratud raudtee trassi koridor kehtib kuni raudtee valmimiseni, pärast raudtee kasutusloa väljastamist tekib raudtee kaitsevööndis, kus on lubatud tegevused vastavalt kehtivatele õigusaktidele;

- kohalike omavalitsuste kehtestatud üldplaneeringutesse kanda Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatavad/ümberehitavad teede, sh trassi koridorist väljas asuv (kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistel kajastatud kui Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav tee), koos 100 m laiuse puhvriga⁷⁸. Kavandatavate ja ümberehitatavate teede rajamise vajadusega tuleb arvestada edasisel planeerimis- ja ehitustegevusel;
- Rapla ja Kohila valla üldplaneeringusse kanda planeeritava riigimaantee Tallinn-Rapla-Türi eelprojekti kohase I klassi maantee alternatiivsed asukohad Alternatiiv 1 ja Alternatiiv 2. Riigimaantee realiseeritavusega Alternatiiv 1 ja Alternatiiv 2 kohases asukohas tuleb arvestada edasisel planeerimis- ja ehitustegevusel;
- kohaliku omavalitsuse kehtestatud üldplaneeringusse kanda elektrilahenduse liinikoridor koos veoalajaamaga (põhivõrguga liitumispunkti ja raudteed teenindava veoalajaama vaheline liinikoridor). Liinikoridori rajamise vajadusega tuleb arvestada edasisel planeerimis- ja ehitustegevusel. Planeeringuga määratud liinikoridor kehtib kuni elektriliini valmimiseni, pärast elektriliini kasutusloa väljastamist tekib raudtee kaitsevööndis, kus on lubatud tegevused vastavalt kehtivatele õigusaktidele.

5.3. TRASSI KORIDORIS PAIKNEVAD JA RAIL BALTIC RAUDTEE RAJAMISEST PUUDUTATUD KEHTESTATUD DETAILPLANEERINGU ALAD, NENDE KEHTETUKS TUNNISTAMISE VAJADUS VÕI REALISEERITAVUSE VÕIMALIKKUS

Raudteemaa ulatus selgub raudtee projekteerimise etapis. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, kaasates kohaliku omavalitsust, analüüsib maade omandamise käigus detailplaneeringuga kavandatava tegevuse realiseeritavust. Kui detailplaneeringuga kavandatav ei ole realiseeritav (kas täies mahus või osaliselt), räägitakse omanikuga läbi kaasnevate kulude kompenseerimise võimalused ja ulatus (detailplaneeringu kehtetuks tunnistamine vms). Detailplaneeringute täielikult või osaliselt kehtetuks tunnistamine on kohaliku omavalitsuse pädevuses.

Maakonnaplaneering kajastab kõiki kehtestatud detailplaneeringuid, mis asuvad trassi koridoris⁷⁹. Mitmetel juhtudel, kus detailplaneeringu ala paikneb kas osaliselt või kogu ulatuses trassi koridoris, jääb raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd planeeringualast välja, või ilmselt ei mõjuta raudtee rajamine detailplaneeringuga määratud kruntide

⁷⁸ Kavandatavale/ümberehitatavale teele on kummalegi poole teed määratud puhver 50 m ulatuses, et tagada mulde rajamiseks vajaliku maa-ala olemasolu.

⁷⁹ KSH müra modelleerimisel ei lähtu üksnes trassi koridoris paiknevatest kehtestatud detailplaneeringutest, vaid vaatleb alasid vajadusel ulatuslikumalt.

ehitusõigust (ei läbi krunte ja hoonestusalasid). Kui raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd kulgeb läbi detailplaneeringutega kavandatud elamumaa kruntide, lähtub KSH müra modelleerimine eeldusest, et tavajuhul ei ole need elamumaa krundid realiseeritavad. Modelleerimise tulemuste alusel määras maakonnaplaneering müra leevendusvajadusega alad, et tagada mürataseme alandamine vähemalt normidega ettenähtud tasemele. Erisused ja juhud, kus maakonnaplaneeringu tasandil ei ole leevendusmeetmeid müratõkkerajatiste näol kavandatud (nt olukorras, kus raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd kulgeb läbi detailplaneeringu ala, eraldades terviklahendusest mõned üksikud elamumaa krundid, mille realiseerumine on ebatõenäoline), on kirjeldatud allpool vastava detailplaneeringu punkti juures.

Kui hilisemas, maade omandamise etapis, otsustatakse läbiraäkimiste tulemusena müra modelleerimise aluseks olevaid eelduseid muuta (nt loobutakse detailplaneeringuga kavandatu elluviimisest üldse; koostatakse alale uus detailplaneering, mille raames moodustatakse uued krundid vms), tuleb uuesti teha müra modelleerimine ja määrata leevendusmeetmed vastavalt läbiraäkimiste tulemusena kokku lepitud lahendusele. Muudatustega leevendusmeetmete osas tuleb arvestada projekteerimise järgmises etapis (põhi- või tööprojekt).

Kui planeeringualad on juba varustatud tehnovõrkudega, tuleb raudtee projekteerimisel tagada tehnovõrkude tõrgeteta toimimine naaberaladel.

Detailplaneeringu alad, mida trassi koridor puudutab, on esitatud alljärgnevalt (numeratsioon vastavalt skeemidel esitatule).

Kohila vald

1. Mälivere küla Kalda kinnistu detailplaneering. Kehtestatud 25.11.2003 otsusega nr 79.

Planeeringuala piires on moodustatud 3 elamumaa krunti. Põhjapoolseim krunt on hoonestamata. Planeeringuala koos hoonestusega jääb kogu ulatuses trassi koridori. Kuna kavandatav raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga jääb planeeringuala lõunaserva, siis veel hoonestamata krundi ehitusõigust raudtee rajamine ei mõjuta.

2. Mälivere küla Kalda kinnistu osa detailplaneering.

Kehtestatud 27.06.2005 otsusega nr 208.

Planeeringuala piires on moodustatud 2 elamumaa krunti, neist lõunapoolne on hoonestatud. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala.



Skeem 5.3.1. Rail Baltic trassi koridorist puudutatud kehtestatud detailplaneeringud Kohila valla Mälvivere küla piirkonnas.

3. Loone küla Uus-Neeme ja Neeme kinnistute detailplaneering. Kehtestatud 27.02.2007 otsusega nr 126.

Planeeringuala piires on moodustatud 65 elamumaa, 5 äri- ja tootmismaa, 1 tootmismaa, 7 üldmaa ja 6 transpordimaa krunti. Planeeringuala on kruntideks jagamata, maa sihtotstarve maakatastris muutmata (endiselt maatulundusmaa). Ala on hoonestamata. Trassi koridor läbib planeeringuala idaosa, osaliselt jäävad elamumaa krundid raudteemaa ja raudtee kaitsevööndi sisse.

4. Käänu II detailplaneering.

Planeeringuala piires on moodustatud 20 elamumaa, 4 üldmaa ja 1 transpordimaa krunt. Planeeringuala on osaliselt hoonestatud. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala idaosa, osaliselt jäävad elamumaa krundid raudteemaa ja raudtee kaitsevööndi sisse.

5. Alutaguse küla Rebase kinnistu detailplaneering. Kehtestatud 27.02.2017 otsusega nr 125.

Planeeringuala piires on moodustatud 68 elamumaa, 2 üldmaa, 1 tootmismaa ja 1 transpordimaa krunt. Planeeringuala on kruntideks jagamata, maa sihtotstarve maakatastris muutmata (endiselt maatulundusmaa). Ala on hoonestamata. Trassi koridor läbib planeeringuala edelanurka, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja. Kruntide ehitusõigust raudtee rajamine ei mõjuta.

6. Urge külas Saviiri kinnistu detailplaneering. Kehtestatud 27.12.2006 otsusega nr 112.

Planeeringuala piires on moodustatud 26 elamumaa, 2 äri- ja tootmismaa, 1 tootmismaa, 5 transpordimaa ja 1 üldmaa krunt. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala lääneosa.

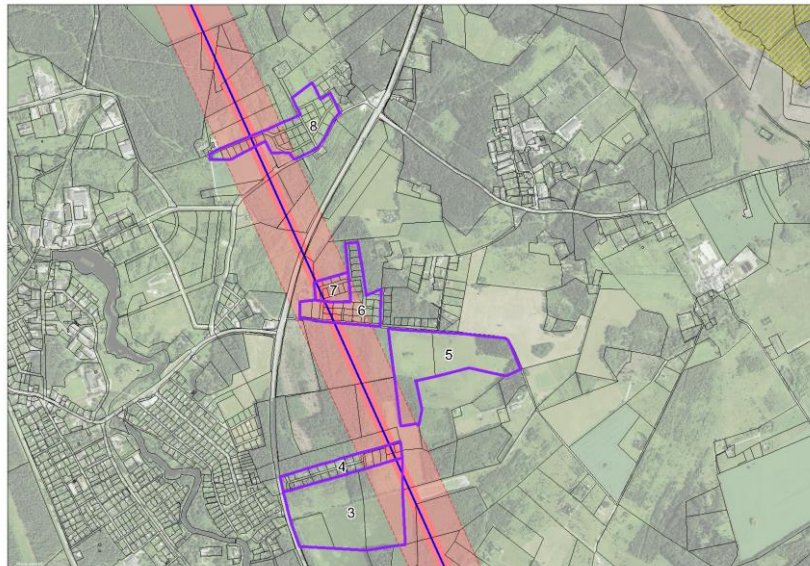
7. Urge külas Käokirjaku kinnistu detailplaneering. Kehtestatud 29.04.2008 otsusega nr 21.

Planeeringuala piires on moodustatud 9 elamumaa, 1 transpordimaa ja 1 üldmaa krunt. Ala on hoonestamata. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala lääneserva.

Maakonnaplaneeringu tasandil on lähtunud eeldusest, et realiseeritavad ei ole detailplaneeringuga määratud elamumaa krundid nr 1, 2, 8, 9. Selle alusel määrab maakonnaplaneering müra leevendusvajadusega ala.

8. Urge külas Herilase, Nõlva ja Uustalu kinnistute detailplaneering. Kehtestatud 10.04.2007 otsusega nr 133.

Planeeringuala piires on moodustatud 37 elamumaa, 1 tootmismaa, 4 üldmaa ja 9 transpordimaa krunti. Planeeringuala idaosa on hoonestatud. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala lääneosa.



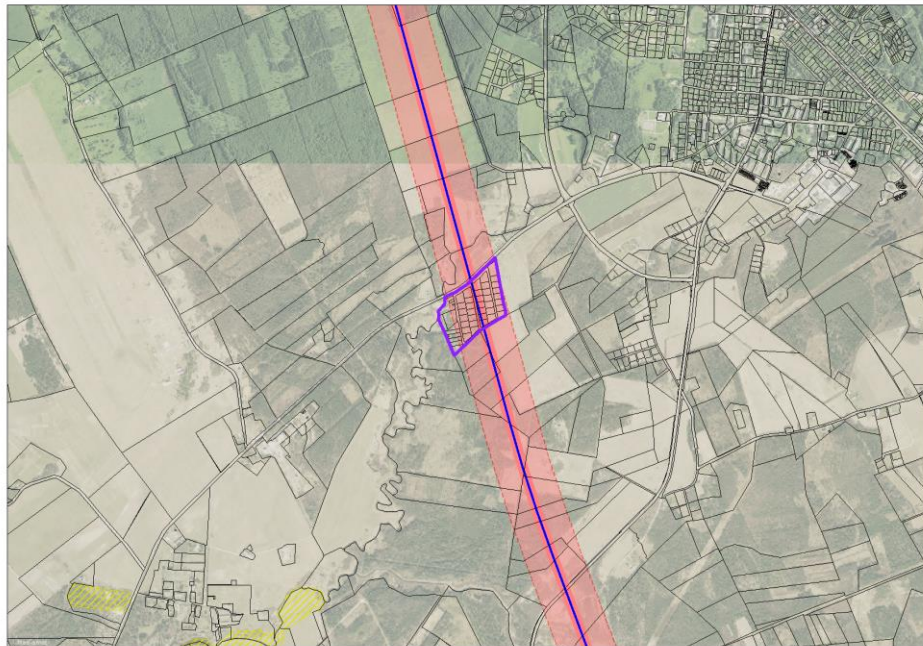
Skeem 5.3.2. Rail Baltic trassi koridorist puudutatud kehtestatud detailplaneeringud Kohila valla Loone, Salutaguse ja Urge küla piirkonnas.

Rapla vald

Jõe kinnisvara arenduse detailplaneering.

Planeeringuala piires on moodustatud 42 elamumaa, 2 tootmismaa, 2 üldmaa ja 1 transpordimaa krunt. Detailplaneeringuga kavandatud krundid on hoonestamata (planeeringuala hõlmas juba hoonestatud elamumaa katastriüksust raudteest läänepool). Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala.

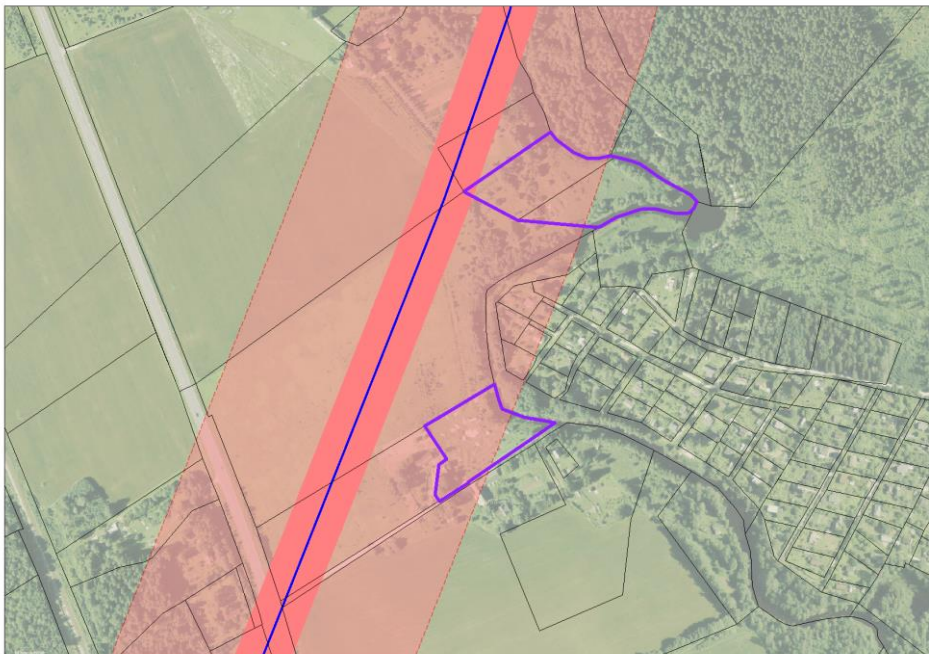
Maakonnaplaneeringu tasandil on lähtutud eeldusest, et välja arendatavad ei ole krundid 16-29. Selle alusel määrab maakonnaplaneering müra leevendusvajadusega ala.



Skeem 5.3.3. Rail Baltic trassi koridorist puudutatud kehtestatud detailplaneering Rapla valla Tuti külas.

Tõnise maaüksuse detailplaneering (Rõa küla)

Planeeringuala piires on maatulundusmaast moodustatud 3 elamumaa krunt. Ala on hoonestamata. Moodustatud kruntidest 2 asuvad trassi koridori nihutamisruumis, kuid raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd krunte ei läbi.



Skeem 5.3.4. Rail Baltic trassi koridorist puudutatud kehtestatud detailplaneering Rapla valla Rõa külas.

5.4. TRASSI KORIDORIS PAIKNEVATE MAAÜKSUSTE OMANDAMINE

Rail Balticu maakonnaplaneering, millega määratakse trassi koridor, ei ole üldisest täpsusastmest tulenevalt maade omandamise otseseks aluseks. Trassi koridoris paiknevate maaüksuste Eesti Vabariigile omandamine raudtee rajamiseks vajalikus ulatuses toimub eelprojekti alusel, millega määratakse raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala ulatus. Maa omandamiseks peab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium läbirääkimisi kinnistu omanikega. Trassi koridorist väljaspool raudteemaad üldjuhul ei omandata, erisused (kui raudteemaa omandamise järgselt halveneb märgatavalt või muutub ebamõistlikuks järelejäänud kinnisasja kasutamine) lepitakse kokku raudteemaa omandamise etapis läbirääkimiste käigus.

Maade omandamise menetlust alustades tellitakse litsentseeritud ja atesteeritud maa hindajalt eksperdihinnang raudtee ehitamiseks vajalike maa-alade turuväärtuse leidmiseks, mille alusel alustatakse läbirääkimisi maaomanikega maa vabatahtlikuks võõrandamiseks.

Läbirääkimiste eesmärk maade omandamise protsessis on vabatahtliku kokkuleppe saavutamine maa võõrandamise tingimuste osas.

Läbirääkimiste käigus kuulatakse maaomanike selgitusi ja põhjendusi, tutvustatakse maa hindaja koostatud eksperdihinnangu sisu ning täpsustatakse maa võõrandamise tingimusi (hind, valduse üleandmise aeg, saagi koristamise ja metsa raiumise võimalus ning muud tingimused). Läbirääkimistel protokollitakse maaomaniku soovid ja maa võõrandamise tingimused. Kui maa võõrandamises jõutakse maaomanikuga kokkuleppele, sõlmitakse notariaalselt tõestatud leping maa Eesti Vabariigile omandamiseks. Kõik maade omandamisega seotud kulutused (maamõõdutööd, müügilepingute notaritasud ja riigilõivud) tasub huvitatud poolena riik.

5.5. SUNDVÕÖRANDAMINE

Vaid juhul, kui korduvad läbirääkimised vabatahtlikuks võõrandamiseks ei anna soovitud tulemusi ning maaomanik keeldub maa võõrandamisest, on Eesti Vabariigil õigus alata sundvõõrandamismenetlus. Sundvõõrandamine on äärmuslik abinõu, mille läbiviimine toimub vastavalt kinnisasja sundvõõrandamise seadusele. Sundvõõrandamise viib läbi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

5.6. VARASEMATE TOETUSTE ABIL TEHTUD INVESTEERINGUD

Kui seoses Rail Baltic raudtee ehitamisega tuleb ennetähtaegselt likvideerida või ümber ehitada varem toetuse saanud objekt(id), tuleb likvideerimisele võimalusel eelistada ümberehitamist või muul moel algsel sihtotstarbel kasutatavuse tagamist. Ümberehitamisel peab säilima objekti esialgne otstarve/tegevus ning võrgustike puhul (teed, trassid) funktsionaalsus ka ümberehituste järgselt.

Kui raudtee ehitamisega seoses tuleb likvideerida hoone või rajatis, mille rajamiseks on kasutatud struktuurivahendite/avaliku sektori toetust ning mille puhul toetuse abikõlblikkuse perioodi lõpust 5 (teatud juhtudel 3) aastat ei ole veel möödunud ja seda hoonet või rajatist ei asendata Rail Baltic projekti raames, on toetuse saajal valik, kas objekt ise taastada rajatava raudtee trassist eemal või osa toetusest tagasi maksta. Toetuse saaja saab seda teha riigi makstava hüvitise abil. Igal üksikul juhul oleneb lahendus konkreetsest olukorrast. Rail Baltic raudtee rajamisest tulenevast sekkumisest varem toetust saanud projekti kohustuste täitmisel või sellekohase kahtluse korral tuleb esimesel võimalusel informeerida toetuse andmise otsuse teinud asutust ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi meiliaadressil info@mkm.ee

Kui objekt on ümber ehitatud või osaliselt likvideeritud, aga tervikuna on ta endiselt samas mahus funktsionaalne ning kasutusel sihipäraselt (kokku 5 aastat arvestades maha peatumise ümberehitamise ajal), siis ei ole struktuurivahendite⁸⁰ kasutamise reegleid rikutud.

⁸⁰ Struktuurivahenditest toetatud vara kestliku kasutamise kohustus tuleneb vastava perioodi struktuuritoetuse seadusest, millele määruses, mille alusel toetust anti, ja igas toetuse andmise otsuses viidatakse:

Perioodi	2007-2013	struktuuritoetuse	seaduse	§ 22
			https://www.riigiteataja.ee/akt/130062015052;	
Perioodi	2014-2020	struktuuritoetuse	seadus	§ 24 punkt 14
			https://www.riigiteataja.ee/akt/121062014001;	

5.7. TEGEVUSKAVA

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
<i>Uuringud ja analüüsid</i>				
1.	Rail Baltic maakonnaplaneeringute kehtestamine	2016	Maavanem	
2.	Rail Baltic raudtee eelprojekti koostamine	2016-2017	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	
3.	Arheoloogilise uuringute läbiviimine	2015-2016	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	<i>Reaalselt vajalik enne ehituse algust</i>
4.	Rail Baltic tasuvusuuringu uuendamine	2016-2017	Rail Baltic raudtee rahvusvaheline ühisettevõte	<i>Reaalselt vajalik enne ehituse algust</i>
<i>Ehitus- ja arendustegevus</i>				
5.	Maade omandamine raudtee ehitamiseks	2016-2018	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	<i>Vajalik ehitustöödega alustamiseks terve trassi ulatuses</i>
6.	Raudtee ehitamise ettevalmistustööd (ehitusaegsete kompensatsioonimeetmete rajamine, metsa raadamine jms)	2016-2020	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõte	<i>Lähtuvalt KSH/KMH aruandes ettenähtud tegevustest</i>

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
7.	Raudtee tehnilise projekti koostamine	2017-2018	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	<i>Alustatakse pärast eelprojekti valmimist kolme Balti riigi ülesena</i>
8.	Terminalihoonete ehitus	2018-2020	<i>täpsustub</i>	
9.	Raudtee ehitamine, sh	2018-2025	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	<i>Alustatakse pärast tehnilise projekti valmimist kolme Balti riigi ülesena</i>
	raudtee ja raudteefrastruktuuri ehitamine			
	maaparandus- ja metsakuivendussüsteemide rekonstrueerimine			
	kavandatavate/ümberehitatavate teede (sh viaduktid, sillad, kergliiklejate läbipääsud, kergliiklusteed) ehitamine			
	ökoduktide, müratõrjevahendite jt leevendusmeetmete ehitamine			
10.	Ehitustegevuse korraldus (nt liiklus), sh tööde järgne olukorra tagamine	2017-2026	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
11.	Müra (elu- ja puhkealade ning elamute- ja ühiskasutusega hoonete paiknemist arvestades) seire (kontrollmõõtmine) ja vajadusel täiendavate leevendusmeetmete rakendamine	2020 - jooksvalt raudtee opereerimisel	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	
12.	Trassi mõjupiirkonda jäävate kaitstavate liikide elupaikade seire ja vajadusel täiendavate leevendusmeetmete rakendamine	2020 - jooksvalt raudtee opereerimisel	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	
13.	Rail Balticu trassi koridori piiresse jäävate kehtivate detailplaneeringute realiseeritavuse analüüs	2017-2018	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	
14.	Analüüsi läbiviimine põhi-/tööprojekti koostamise etapis, mis kaardistab ja analüüsib alternatiivsed tehnilised võimalused loomaläbipääsude lahendamiseks lisaks olemasolevatele ökoduktidele baseeruvale lahendusele	2017-2018	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	
15.	Rail Balticu ehitusliku kontseptsiooni loomine ja ehituslogistika lahendused	2016-2018	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
16.	Ehitusmaavarade varustuskindluse uuring ⁸¹	2016-2017	Tehnilise Järelevalve Amet	
17.	Keskonnakorralduskava	2018- jooksvalt raudtee opereerimisel	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõte	

⁸¹ <https://www.tja.ee/et/valdkonnad-teenused/rail-balticu-uuringud>

5.8. RAUDTEE TRASSI KORIDORI JA TALLINN-RAPLA-TÜRI MAANTEE EELPROJEKTI MUUDATUSETTEPANEKU KATTUMINE RABIVERE MAASTIKUKAITSEALAGA

Raudtee trassi koridor ning Tallinn-Rapla-Türi maantee koridori eelprojekti järgse lahenduse muudatusettepanek Alternatiiv 1 riivavad Natura 2000 võrgustikku kuuluvat Rabivere loodusala (Rabivere maastikukaitseala). Raudtee kaitsevööndi piir ulatub küll loodusalale, kuid raudtee ise asub väljapool loodusala piiri, seega otsene ebasoodne mõju raudtee rajamisel kaitseväärtustele puudub ning raudtee rajamine määratud asukohas on kooskõlas kaitse-eeskirjaga.

Kavandatav maantee koridori Alternatiiv 1 kulgeb üle loodusala nurga, mistõttu kavandatava tegevuse planeerimine maastikukaitsealale ei ole kooskõlas kaitse-eeskirjaga. Maantee projekteerimisel uues asukohas tuleb tehniliste lahenduste selgudes kaaluda tegevuse võimalikku ebasoodsat mõju Natura 2000 alale ning vajadusel alata vastav KMH. Kui kavandatava tegevuse elluviimisel on ebasoodsa mõju tekkimine Rabivere loodusala kaitse-eesmärkidele välistatud, tuleb projekteerimise ja mõjude hindamise etapis esitada ettepanek maastikukaitseala kaitse-eeskirja muutmiseks.

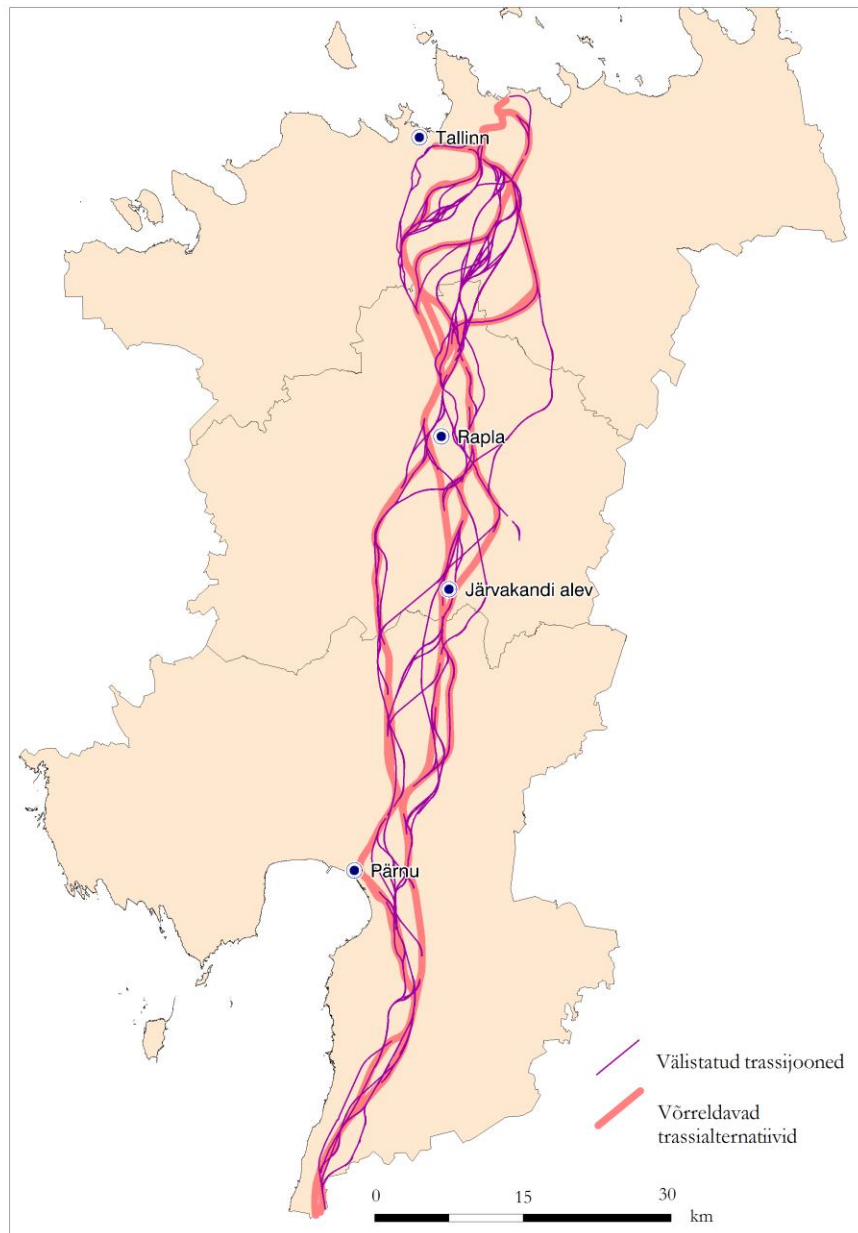
6. PLANEERINGU JOONISED

LISAD

LISA 1. OLEMASOLEVA RAUDTEE KORIDORI KASUTAMISE VÕIMALIKKUS RAIL BALTIC RAUDTEE TRASSI ASUKOHANA

Esitatud eraldiseisva köitena. Planeeringu koostamise protsessi jooksul oli kättesaadav digitaalselt Rail Baltic projekti portaalis <http://railbaltic.info/et/>.

LISA 2. ÜLEVAATLIK SKEEMKAART TÖÖPROTSESSI JOOKSUL VISANDATUD TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDEST JA VÕRRELDUD ALTERNATIIVIDEST



LISA 3. RAIL BALTIC 1435 MM HARJU, RAPLA JA PÄRNU MAAKONNAPLANEERINGUTE VÕRRELDAVATE TRASSI KORIDORIDE VÕRDLUSTULEMUSED

Esitatud eraldiseisva köitena. Planeeringu koostamise protsessi jooksul oli kättesaadav digitaalselt Rail Baltic projekti portaalis <http://railbaltic.info/et/>.

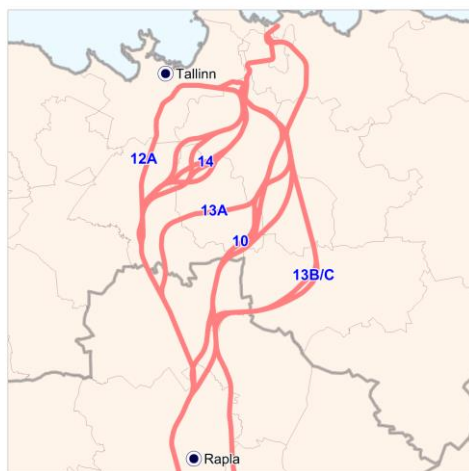
LISA 5. RAIL BALTICU HARJUMAA JA PÕHJA-RAPLAMAA KAHE TRASSIALTERNATIIVI TÄPSEM ANALÜÜS

Esitatud eraldiseisva köitena. Planeeringu koostamise protsessi jooksul oli kättesaadav digitaalselt Rail Baltic projekti portaalis <http://railbaltic.info/et/>.

LISA 4. LÜHIÜLEVAADE TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDE VÕRDLEMISE PROTSESSIST PÕHJA-RAPLAMAAL JA HARJUMAAL⁸²

Võrreldavate trassialternatiivide valik ja võrdlusesse lülitamine Harjumaal ja Põhja-Raplamaal oli keerukas. Tegemist on tihedalt asustatud piirkonnaga, kus lisaks inimasustusele tuleb arvestada arvukate tehniliste, majanduslike ja looduskeskkonna teguritega.

Esiialgu väljatöötatud trassi koridori alternatiivide (12A, 10ndad, 13ndad, 14ndad lõigud, väljatöötamise aluseid on kirjeldatud peatükis 2.2) ja võrdlustulemuste osas andis seisukoha Valitsuskabinet 29.05.2014. Valitsuskabinet andis suunise, et Harjumaal tuleb tööd jätkata trassi koridori alternatiividega, mis kulgevad loodavast⁸³ Nabala looduskaitsealast mööda lääne ja ida poolt (13ndad lõigud – 13A (mis hõlmab ka lõiku 12A-I) ja 13 B/C) ning ülejäänud alternatiivid (10ndad Nabala loodavat looduskaitseala läbivad, 14ndad Tallinna ringtee piirkonnas kulgevad ja lääne poolt Tallinna linna sisenev 12A) jäävad kõrvale. Oma seisukohas tugines Valitsuskabinet asjaolule, et edaspidisesse võrdlusesse jäävate 13ndate trasside puhul on tegemist kompromissiga, kus mõjud elukeskkonnale ja loodusele on kõige enam tasakaalus.

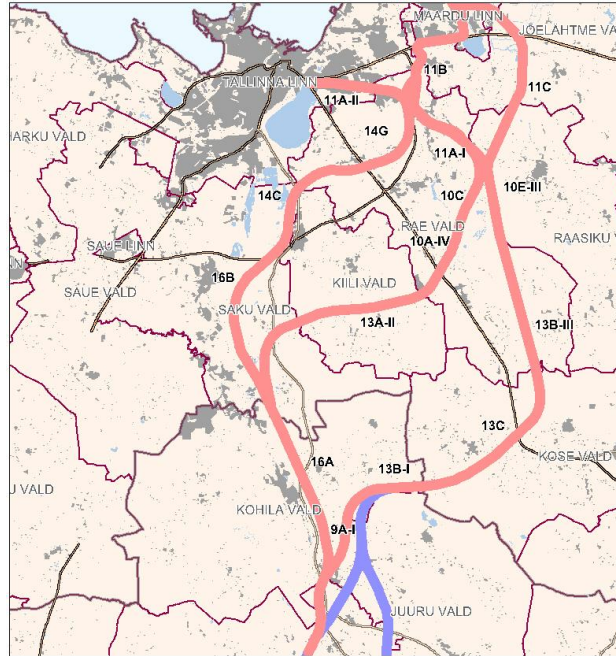


Skeem 3.1. Esiialgu väljatöötatud trassi koridori alternatiivid, mille osas andis seisukoha Valitsuskabinet 29.05.2014.

⁸² Trassi koridori alternatiivide kulgemine ja tähistused ei järgi kohalike omavalitsuste ja maakondade piire (on n-ö piiriülesed) ning maakondades viidi läbi samaaegne planeerimis- ja KSH menetlusprotsess, mistõttu kajastab protsessi ülevaade ka Harju maakonna osa.

⁸³ Keskkonnaminister algatas 12.12.2013 oma käskkirjaga Nabala looduskaitseala moodustamise. Nabala looduskaitseala moodustati Vabariigi Valitsuse 17.11.2014 määrusega nr 168 „Nabala-Tuhala looduskaitseala moodustamine ja kaitse-eeskiri“.

13ndate trassi koridori alternatiivide võrdlustulemusi tutvustati avalikkusele 2014. a suvel. Võrdlustulemuste tutvustamise jooksul esitati ettepanek täiendava trassi koridori alternatiivi (trassi koridori alternatiiv 16A + 16B ja siduda see varasemalt töös olnud 14C + 14G-ga) võrdlusesse võtmiseks eesmärgil viia trass Kohila alevist ja Kiisa alevikust välja.

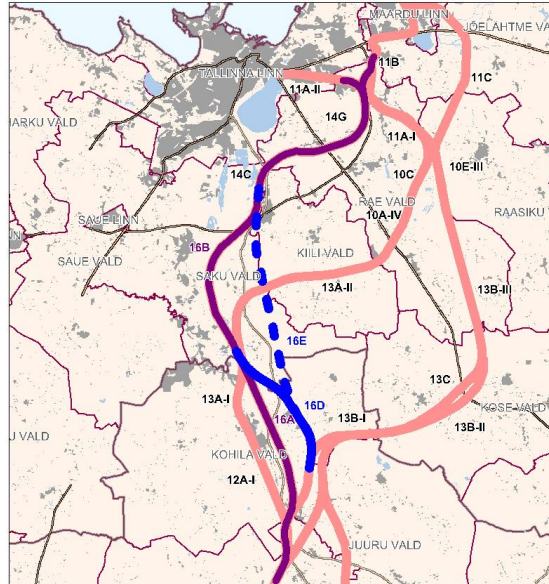


Skeem 3.2. Trassi koridori alternatiivide võrdlustulemuste avalikustamise jooksul esitatud ettepanek võtta võrdlusesse täiendav trassi koridori alternatiivi 16A + 16B seotult varasemalt võrdluses olnud 14C + 14G-ga.

Planeeringueesmärgi saavutamiseks peeti vajalikuks täiendava trassi koridori alternatiivi töösse võtmist ja analüüsimist. Sellekohase otsuse langetamisel lähtuti projekti üldisest eesmärgist planeerida võimalikult otsekulgev trass kiire rongiühenduse loomiseks. Otsust mõjutas oluliselt asjaolu, et loodava Nabala kaitseala tõttu välistati Keskkonnaministeeriumi poolt kõige otsemat teekonda võimaldavad 10ndad lõigud.

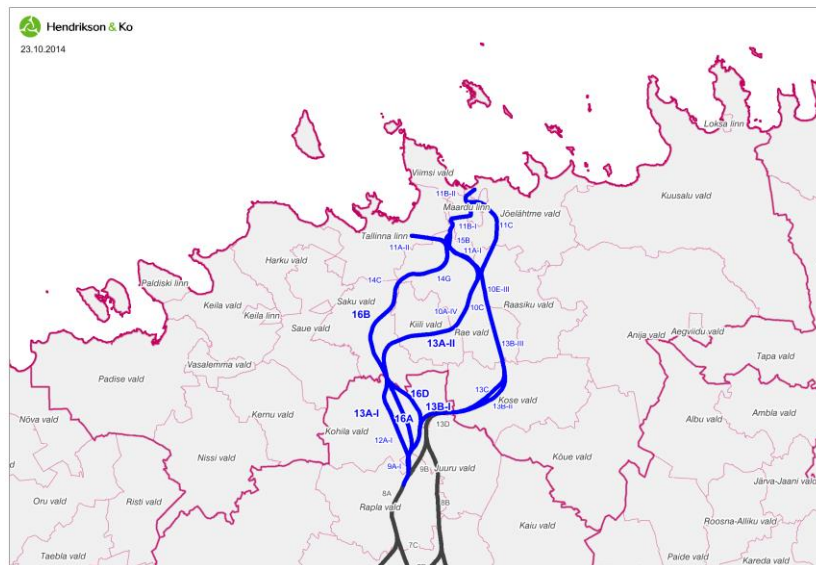
Kohalike omavalitsustega toimunud koostöö tulemusena esitas Harju maavanem 6.08.2014 ettepaneku Rail Baltic juhtkomiteele võtta võrdlusesse lisaks 13ndatele variantidele täiendav trassialternatiiv 16A + 16B + 14C + 14G. Ettepaneku aluseks oli asjaolu, et väljapakutav uus trassi koridori alternatiiv annab võrreldes Nabalast läänest ja idast kaartena mööduvate 13ndate alternatiividega ligikaudu 10 km võidu vajalikus rööbastee pikkuses. Ajendatult Kohila valla ettepanekust esitas Rapla maavanem 13.08.2013 ettepaneku Rail Baltic juhtkomiteele võtta 16A alternatiivi asemel võrdlusesse uus trassi koridori alternatiiv, mis kulgeb Prillimäe alevikust ida poolt

(16D) ja jätab puutumata nn Uue-Kohila ala. Konsultant tegi ettepaneku kaaluda ka trassivarianti 16E, mis kulgeks 16D pikendusena piki loodava Nabala kaitseala piiri, mööda projekteeritud Tallinn-Rapla-Türi maantee õgvenduse koridor. Keskkonnaministeerium ei pidanud Nabala piirialal kulgemist võimalikuks, 16E nihutamisel läände oleks kaasnenud mõjud majapidamistele. Seetõttu ei toetanud Harju maavanem 16E lisamist võrdlusesse.



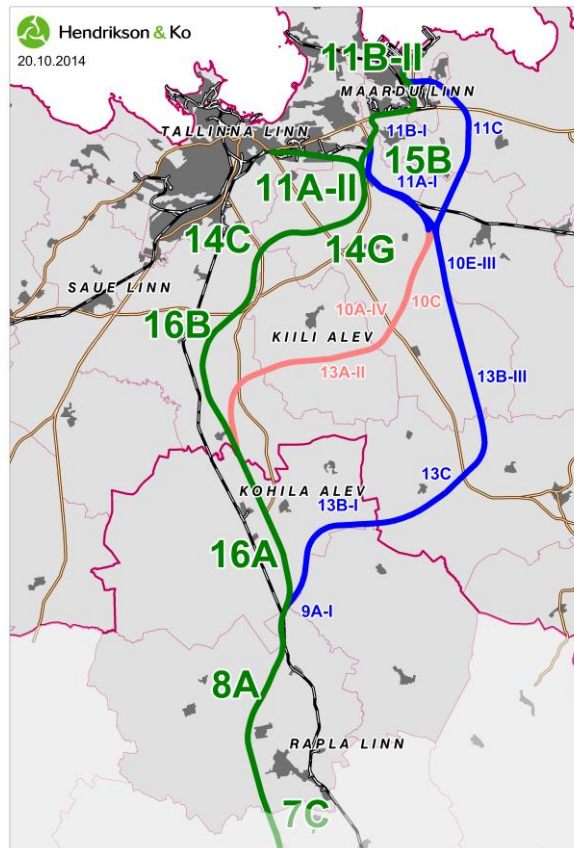
Skeem 3.3. Rail Balticu 13.08.2014 juhtkomiteele esitatud ettepanek täiendavate trassi koridori alternatiivide võrdlusesse võtmiseks koos 16E-ga.

Rail Baltic juhtkomitee otsustas 13.08.2014 võtta võrdlusesse täiendavalt trassilõigud 16A, 16B, 14C, 14G ja 16D lisaks 13ndatele alternatiividele.



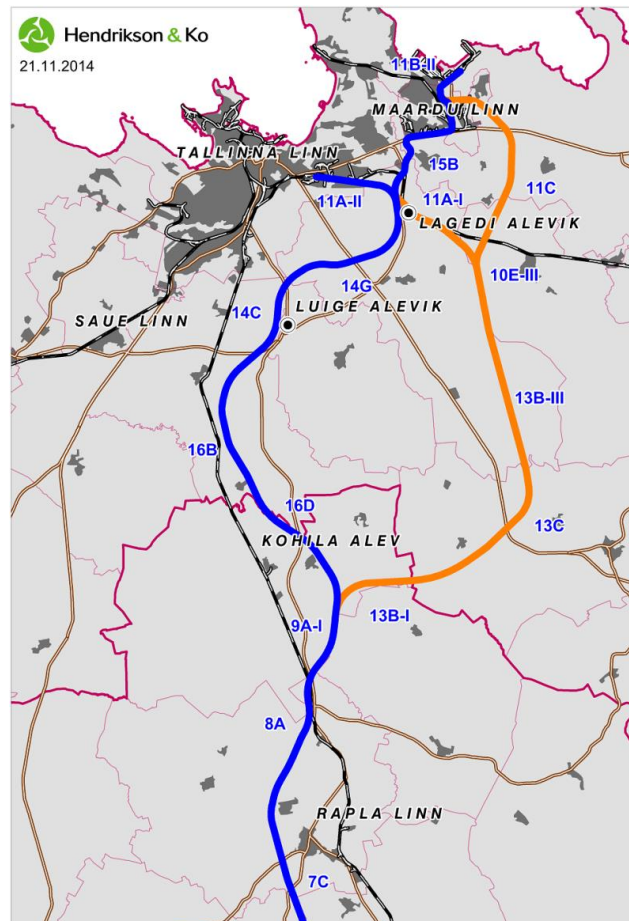
Skeem 3.4. Rail Balticu juhtkomitee otsusega 13.08.2014 võrreldavad trassi koridori alternatiivid Raplamaa põhjaosas ja Harjumaal (tähistatud sinise joonega).

Edasi jätkus töö trassi koridori alternatiivide võrdlemisega, võrdlustulemusi tutvustati avalikkusele 2014. a sügisel. Võrdlustulemuste alusel esitas konsultant soovitusel eelistatud trassi koridori valikuks - 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II.



Skeem 3.5. Võrdlustulemuste alusel soovituslik trassi koridori asukoht on tähistatud rohelise joonega.

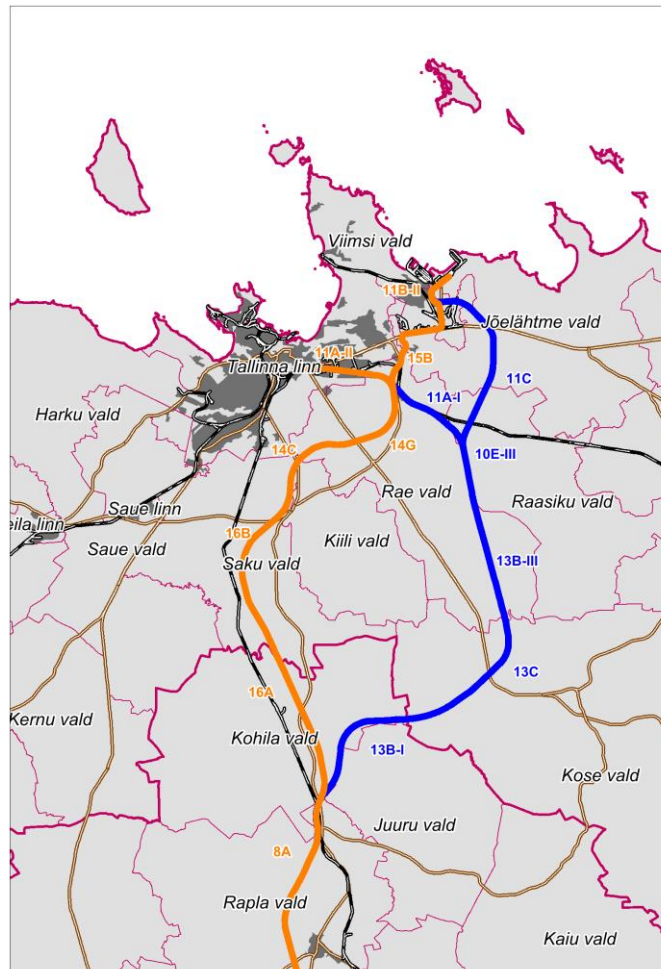
Täiendavalt läbi viidud trassi koridori alternatiivide võrdlustulemuste osas andis seisukoha Valitsuskabinet 20.11.2014, pärast võrdlustulemuste tutvustamist. Valitsuskabinet andis suunise, et Harjumaal ja Raplamaa põhjaosas jätkatakse põhjalikumalt tööd kahe erineva trassi koridori alternatiiviga. Kohila valla piirkonnas toetas Valitsuskabinet erinevalt võrdlustulemustest Rapla maavanema eelistusena välja pakutud trassilahendust 9A-I + 16D, mis viib raudtee Kohila alevist ja Prillimäe alevikust ida poole (võrdlustulemuste alusel oli antud piirkonnas soovituslik eelistus 16A). Lisaks nn läänepoolsele alternatiivile (9A-I + 16D + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II) jäi töösse ka loodavast Nabala looduskaitsealast ida poolt mööduv alternatiiv, so 9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C.



Skeem 3.6. Vastavalt Valitsuskabineti 20.11.2014 suunistele jätkati Harjumaal ja Raplamaa põhjaosas põhjalikumad tööd kahe erineva trassi koridori alternatiiviga.

Harju ja Rapla maavanemad esitasid Rail Baltic juhtkomiteele 16.03.2015 ettepaneku otsustada maakonnaplaneeringute täpsema lahenduse koostamine lisaks 20.11.2014 Valitsuskabineti otsusele ka lõigule 16A, kuna 16A oli konsultandi meeskonna läbiviidud võrdluse tulemusel eelistatud alternatiiv. Rail Balticu juhtkomitee otsustas 14.05.2015 toetada maavanemate ühisettepanekut tuginedes alternatiivide võrdlemise käigus kogutud andmetele 16A kohta täpsema lahenduse koostamist. Juhtkomitee nõustus, et maakonnaplaneeringu täpsema lahenduse koostamine trassi koridori alternatiivile 16D ei ole otstarbekas. Lisaks tõid maavanemad välja, et täpsema lahenduse koostamine idapoolsele alternatiivile ei ole perspektiivikas.

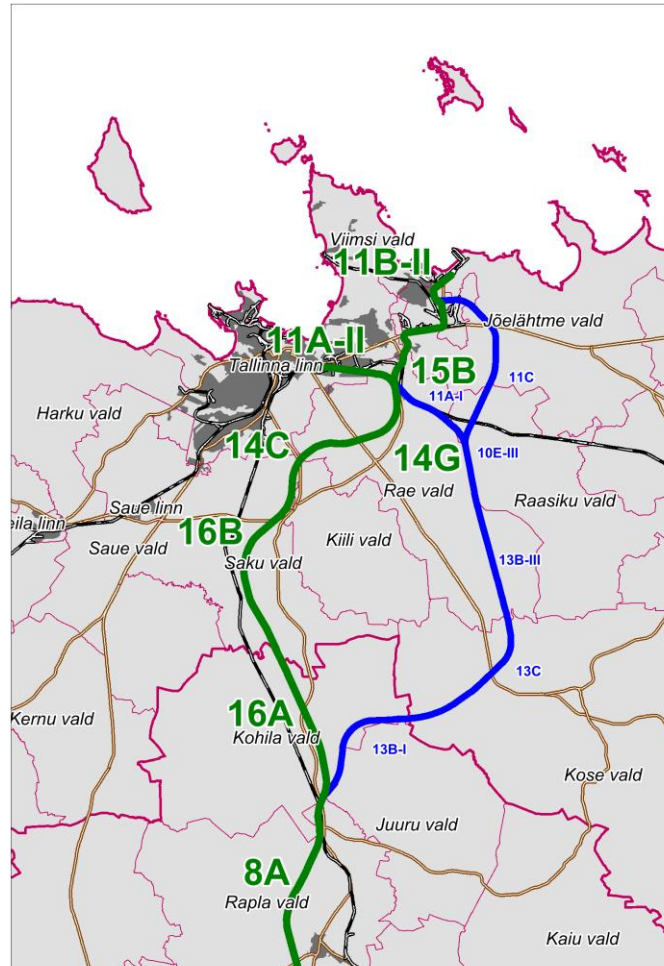
Võttes aluseks Valitsuskabineti suunist 20.11.2014 ning Rail Baltic juhtkomitee 14.05.2015 otsust asendada trassilõik 16D (nn Kohila "paun") võrdlustulemuste alusel eelistatud lõiguga 16A, viidi läbi täpsem analüüs kahe trassialternatiivi kohta.



Skeem 3.7. Trassi koridori alternatiivid Raplamaa põhjaosas ja Harjumaa, mille osas viidi läbi täpsem alanüüs.

Harjumaa ja Põhja-Raplamaa osas lõpliku eelistuse väljaselgitamine oli keerukas, kuna algne, AECOMi uuringu ja planeeringute lähteülesandega (tehnilise kirjeldusega) määratud lähenemine on muutunud Nabala loodavale kaitseala tõttu. Läbi Nabala kulgevad AECOMi trassijooned, mis olid esmalt töö aluseks, lähtusid selgest loogikast leida lühim ja otse kulgev trassi koridori asukoht strateegiliste ühenduspunktide (Tallinn/Muuga-Rapla-Pärnu-Läti piir) vahel. Kuna riiklik huvi on olnud kaitseala loomine Rail Balticu potentsiaalsele teekonnale, eiravad nüüd täpsemasse võrdlusesse jäänud trassi koridori alternatiivid algset lähenemist – kumbki võrdluses olev alternatiiv ei vasta esialgsele lähteülesandele. Idapoolne trassivariant on ehitusmaksumuselt odavam, kuid pikem, mistõttu selle valimine toob kaasa suuremad pikaajalised kulud. Läänepoolne variant on ehitusmaksumuselt kallim, kuid lühem ja väiksemate mõjudega loodus- ja inimkeskkonnale.

Võttes aluseks projekti üldist eesmärki ja trassi koridori alternatiivide võrdlustulemusi, sh koostatud täpsemat analüüsi ⁸⁴, kujunes eelistatuks trassi koridori asukoht Põhja-Raplamaal ja Harjumaal 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II.



Skeem 3.8. Rail Baltic juhtkomitee 7.07.2015 kohtumisel otsustati, võttes aluseks Harju maavanema seisukohta ja valminud analüüsi tulemusi, jätkatakse raudtee planeerimist Raplamaa põhjaosas ja Harjumaal lõigu kombinatsioonides 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II.

⁸⁴ Esitatud eraldiseisvate köidetena. Planeeringu koostamise protsessi jooksul olid materjalid kättesaadavad Rail Baltic projekti portaalis [http://railbaltic.info/et/alajaotuses Materjalid/Uuringud ja analüüsid](http://railbaltic.info/et/alajaotuses/Materjalid/Uuringud_ja_analüüsid).