

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

1. SISSEJUHATUS

1.1. Sisukokkuvõte

16.06.2022 kirjaga nr 9-1/10-1 esitas MTÜ Harjumaa Omavalitsuste Liit (HOL) Rahandusministeeriumile taotluse Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) algatamiseks. Riigi eriplaneeringu koostamise eesmärk on kavandada avalik elektrifitseeritud raudtee, et luua võimalus Paldiski suunaliste kaubavedude ümbersuunamiseks Tallinna kesklinnast (sh Kopli kaubajaamast) ning sh Ülemiste multimodaalsest reisiristmest, kaupade kiirem liikumine ning Eesti logistikavaldkonna konkurentsivõime suurendamine. Samuti on eesmärgiks võimaluste loomine reisirongiliikluse täiendavaks arendamiseks Ülemiste-Paldiski/Turba (perspektiivis Haapsalu/Rohuküla) suunal. Harju maakonnaplaneeringus 2030+¹ on Tallinna ringraudtee kavandamiseks planeeritud kaks põhimõttelist alternatiivset trassikoridori, mis on lähtekohaks riigi eriplaneeringu koostamise käigus asukoha alternatiivide väljatöötamisel. Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisel tuleb kaaluda ka Tallinn-Lelle-Viljandi ja Rail Baltic ühendusraudtee asukoha määramiseks erinevate trassialternatiivide vahel. Lisaks asukoha alternatiividele tuleb riigi eriplaneeringu käigus valida ka tehnoloogia alternatiiv – kas kavandatav raudtee rajatakse 1520 mm rööpmelaiusega, nagu ülejäänud tänane Eesti raudteevõrk või 1435 mm rööpmelaiusega, nagu varem kavandatud Rail Baltic raudtee. Antud vajadus tuleneb Euroopa Komisjoni 27. juulil 2022 esitatud täiendavatest ettepanekutest üle-euroopalise transpordikoridoride (TEN-T) kaartide uuendamiseks. Euroopa Komisjoni ettepaneku kohaselt tuleks uued raudteed Eestis, Lätis, Leedus, Portugalis, Hispaanias ja Soomes ehitada laiusega 1435 mm. Välja töötatud alternatiivide seast tuleb valida sobiv rööpmelaius ja sobivaim asukoht ning sobivaimas asukohas koostada detailne lahendus.

HOL ja Rahandusministeerium sõlmisid 15.06.2022 Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu koostamise korraldamiseks planeerimisseaduse § 4 lõike 2¹ kohase koostöökokkuleppe nr 1.1-22/22/237. HOL tasub koostöökokkuleppe järgi 38,81 % ja Rahandusministeerium 61,19 %. Riigieelarvesse kavandatakse riigi eriplaneeringu koostamiseks vajalikud vahendid etappide kaupa vastavalt täpsustunud eelarvele. Riigi eelarvestrateegias 2023-2026 on riigi eriplaneeringu koostamisega arvestatud ning riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamiseks 2023. aasta riigieelarvest raha eraldatud.

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

¹ <https://maakonnaplaneering.ee/maakonna-planeeringud/harjumaa/harju-maakonnaplaneering-2030/> kehtestatud 09.04.2018

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

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

2. KORRALDUSE EESMÄRK

Korralduse eesmärk on algtada riigi eriplaneering ja KSH, et kavandada Tallinna ringraudtee rajamine. Tallinna ringraudtee kavandamise eesmärk on luua võimalus Paldiski suunaliste kaubavedude ümbersuunamiseks Tallinna kesklinnast ning sh Ülemiste multimodaalsest reisiterminalist, kaupade kiirem liikumine ning Eesti logistikavaldkonna konkurentsivõime suurendamine. Samuti on eesmärk võimaldada uusi ühistranspordihendusi Ülemiste-Assaku-Luige-Tänassilma-Saue-Keila-Paldiski/Turba (perspektiivis Haapsalu/Rohuküla) suunal, mis võimaldab igapäevast kiiret, mugavat ja keskkonnasäästliku töörännet elu- ja töökoha vahel ning parandaks ühtlasi lennujaama, Rail Baltic reisiterminali ning muude teenuste ja töökohtade kättesaadavust, mis täna on kättesaadavad üldjuhul ainult isikliku sõiduautoga. Tallinna ringraudtee võimalikud põhimõttelised alternatiivid on ette nähtud kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+². Lisaks asukoha alternatiividele valitakse riigi eriplaneeringu käigus ka tehnoloogiline alternatiiv – kas kavandatav raudtee rajatakse 1520 mm rööpalaiusega, nagu ülejäänud tänane Eesti raudteevõrk või 1435 mm rööpalaiusega, nagu varem kavandatud Rail Baltic raudtee. Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisel tuleb kaaluda ka Tallinn-Lelle-Viljandi ja Rail Baltic ühendusraudtee asukoha määramiseks erinevate trassialternatiivide vahel. Enne tehnoloogilise alternatiivi valimist viiakse riigi eriplaneeringu koostamise käigus läbi sotsiaal-majanduslik analüüs, milles käsitletakse ka valikut kahe rööpmelaiuse vahel (mille juures arvestatakse kogu Eesti rööpmelaiuse muutmise perspektiivi).

Riigi eriplaneeringu tulemusel koostatakse terviklik ruumilahendus Tallinna ringraudtee ja sellega funktsionaalselt koos toimivate ehitiste tarbeks. Näiteks planeeritakse majandus- ja taristuministri 2. juuni 2015. a määruse nr 51 „Ehitise kasutamise otstarvete loetelu”³ kohased järgnevad ehitised: (kood 21211) raudtee, (21211) jaamateed, (21213) meldepunkti rajatis, (21214) reisi- või kaubaplatvorm, (21215) ülekäigu- ja ülesõidukoht, (21216) raudtee ohutus-, signalisatsiooni-, turva-, side-, valgustus- või energiarajatis või tehnorajatis, (21217) raudtee kaitserajatis, (21219) muu raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalik rajatis maakaabelliin. Samuti määratakse maakasutus- ja ehitustingimused ning lahendatakse muud planeerimisseaduse (PlanS) § 126 lõikes 1 nimetatud asjakohased riigi eriplaneeringu ülesanded.

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/126022021006>

3. EELNÕU SISU

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

Kavandatav Tallinna ringraudtee on riigi eriplaneeringu objekt

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

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

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

Kavandatav Tallinna ringraudtee on olulise ruumilise mõjuga ehitis

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

Maakonnaülesed huvid

PlanS eelnõu (571 SE) seletuskirja⁴ lk 80-81 kohaselt on riigi eriplaneeringu esemeks ehitised, mille mõju ei piirne vaid ühe kohaliku omavalitsusega, vaid ulatub mitmele maakonnale. Riigi eriplaneeringuga planeeritavate ehitiste hulka kuuluvad ehitised, mille ehitamisest sõltub märkimisväärselt kogu riigi või selle suure osa sotsiaalmajanduslik areng. Seega on tegu eelkõige riiklike huve kandva ehitise planeerimisega. Riigi eriplaneeringu üldiseks eesmärgiks on tagada riigi jaoks oluliste ehitiste efektiivne planeerimine ja ehitamine ning avalike huvide kaitse. Maakonnaülestest huvide all ei ole silmas peetud seda,

⁴ [Eelnõu - Riigikogu](#)

et kavandatav ehitis peab ilmtingimata asuma mitme maakonna territooriumil, vaid et tegemist on ehitisega, mille rajamine ei toimu vaid ühe maakonna huvides ja seega peaks selliste ehitiste kavandamisel väljendama riik oma selget soovi ja tahet konkreetse ehitise rajamiseks. Antud juhul kavandatava Tallinna ringraudtee vajadus ega mõju ei piirne vaid ühe kohaliku omavalitsuse üksuse ega maakonnaga. Tegemist on ehitistega, mille ehitamisest sõltub märkimisväärselt kogu riigi või selle suure osa sotsiaalmajanduslik areng.

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

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

PlanS eelnõu (571 SE) seletuskirja⁵ lk 41 kohaselt saab riiklike huvide all eelkõige mõista kogu riiki hõlmavaid üldisi huve. Riiklik huvi võib olla näiteks seotud riigikaitse või julgeolekuga, energia tootmise või üleriigilise transpordiga. Riikliku huvi alla kuulub näiteks ka looduskaitse ning muinsuskaitse, sest tegu on kohalikust tasandist kõrgemate üldiste väärtustega, mida peab kogu riigi territooriumil võrdselt kaitsma.

Raudtee asukoha valiku juures on suur riiklik huvi maapõue valdkonnas, kui raudtee trass asub maardla alal. ⁶ Samuti raudtee elektrifitseerimisel selle positiivne mõju kliimaeesmärkide saavutamisele ja loodus- ja elukeskkonna parendamisele läbi süsinikuheite vähenemise.

PlanS eelnõu (571 SE) seletuskirja⁷ lk 80 kohaselt peab riigi eriplaneeringu koostamise eelduseks olev suur riiklik huvi väljenduma eelkõige riigi strateegilistest dokumentidest ehk arengukavadest, strateegiatest, samuti Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammist jt dokumentidest, kus riik on väljendanud oma huve. Eelnevalt viidatud seletuskirja lk 41 on märgitud, et riiklik huvi on ka mõju või seosed teiste riikidega, seega võib planeeritav riiklikku huvi kandev ehitis olla ühtlasi ka rahvusvahelise huvi objektiks.

Riik on enda huvi Tallinna ringraudtee kavandamise vastu väljendanud strateegilistes dokumentides, mis käsitlevad transpordi ja liikuvuse arendamist aga ka kliimapolitiikat,

⁵ [Eelnõu - Riigikogu](#)

⁶ Maapõuepoliitika visioon ja üleriigiline eesmärk on väljendatud Riigikogu otsusega 06.06.2017 vastu võetud strateegiadokumendis Maapõuepoliitika põhialused aastani 2050.

⁷ [Eelnõu - Riigikogu](#)

kuna raudtee rajamine on tõhusaks viisiks Eesti, Euroopa Liidu ning ÜRO liikuvust tõhustada ja kiimapoliitika eesmärkide täitmisesse olulisel määral panustada.

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

- Strateegiaga „Eesti 2035“⁸ on Eestile võetud suund ruumilisel planeerimisel eelistada ohutut ja turvalist ning tervist toetavat käitumist soodustavaid lahendusi, mis tagavad ligipääsetavuse. Transpordisektoris on oluline roll kasvuhoonegaaside heidet vähendavatel tegevustel ning elektrifitseeritud raudtee rajamine aitab vähendada kasvuhoonegaaside heidet. Raudtee rajamine arendab rahvusvahelisi ja riigisiseseid ühendusi.
- „Kliimapoliitika põhialused aastani 2050“⁹ kohaselt on Eesti sihiks aastaks 2050 kasvuhoonegaaside heidet vähendada ligi 80 protsenti võrreldes 1990. aasta tasemega. Vähese kasvuhoonegaaside heitega transpordi ja ühistranspordi, ning energiatõhusate kaubavedude eelisarendamise aitab vähendada kasvuhoonegaaside heidet.
- Vabariigi Valitsuse 30. augusti 2012. a korraldusega nr 368 „Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“¹⁰ kehtestamine“ kehtestatud üleriigilises planeeringus on öeldud, et „Paldiski sadamate arenguks ja Tallinna-siseste riskide vähendamiseks tasub Tallinna lõunapoolse raudtee möödasõidutrassi kindlasti alles hoida. Vajadus möödasõidu järele muutub eriti suureks juhul, kui Paldiski sadamaid läbivaid kaubavoogusid soovitakse märgatavalt kasvatada.“
- Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035¹¹ kohaselt: „Tuleb algatada Tallinna ringraudtee eriplaneering, et selgitada välja selle rajamise otstarbekus ja tasuvus etapiiviisil (põhja- ja lõunatrass)“.
- Tallinna ringraudtee on kajastatud ka Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2021–2028¹² punktis 5.1: „Tallinna ringraudtee eesmärgiks on saavutada olukord, kus kaubaveod raudteel Paldiski sadamasse ei toimuks enam läbi Tallinna kesklinna ja Kopli raudteejaama. Täiendavalt on võimalik kasutada raudteetrassi reisijateveoks Harju maakonna piires. Kavandamisel on riigi eriplaneeringu algamine, kuivõrd ringraudtee asukoha valiku ja toimimise vastu on suur riiklik ja rahvusvaheline (seoses puutumusega Rail Baltic’u trassi) huvi.“
- Harju maakonna arengustrateegia 2035+¹³, kohaselt on: „Harjumaa kohalike omavalitsuste huvi seotud eelkõige Tallinna ringtee äärse rongiliikluse

⁸ [Strateegia "Eesti 2035" | Eesti Vabariigi Valitsus](#)

⁹ [Kliimapoliitika põhialused aastani 2050 | Keskkonnaministeerium \(envir.ee\)](#)

¹⁰ [Üleriigiline planeering "Eesti 2030+" - Planeerimine.ee](#)

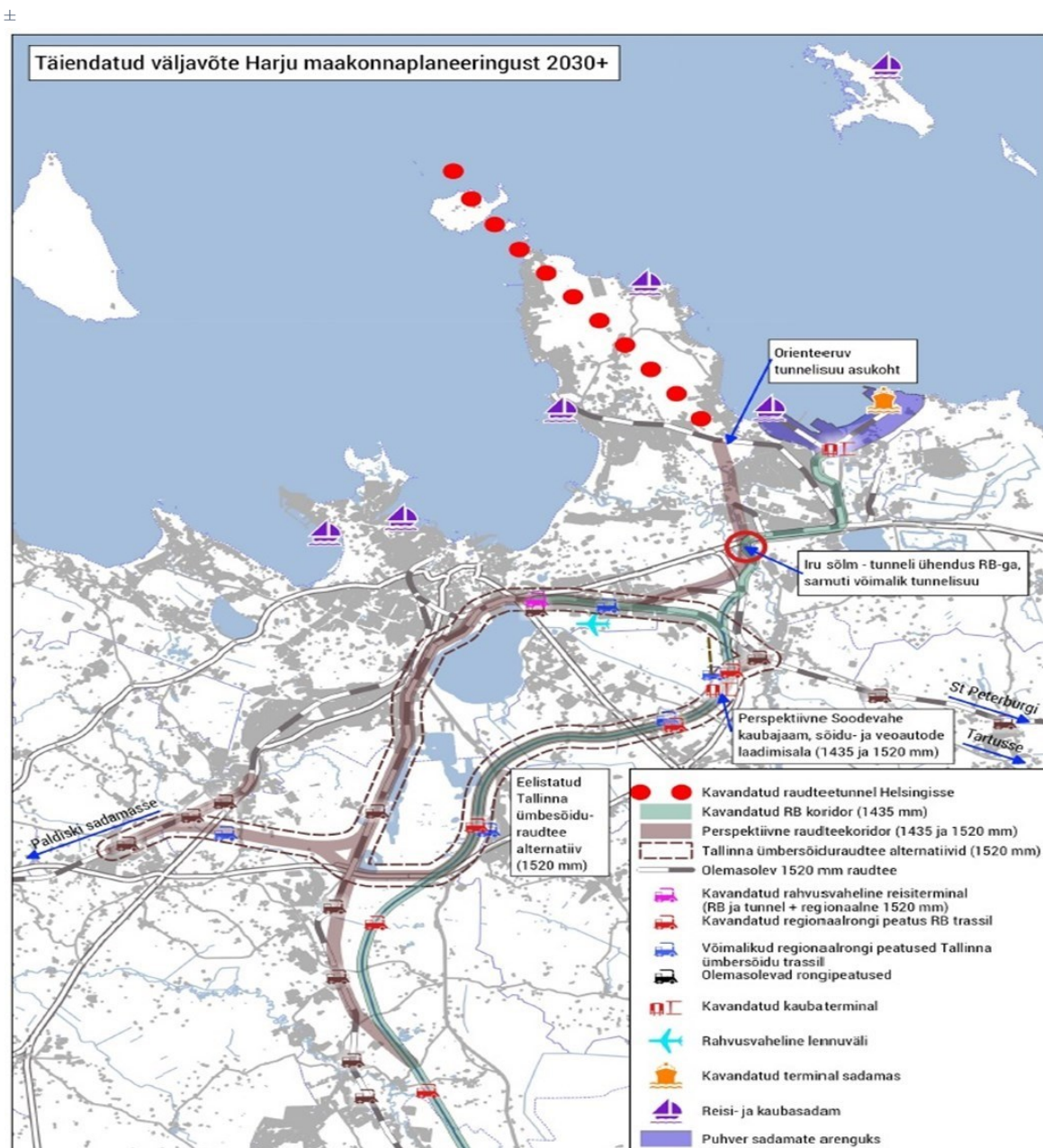
¹¹ <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>

¹² <https://www.mkm.ee/raudtee>

¹³ https://hol.ee/docs/file/harju%20strat%20muudetud%2025_11_18.pdf

arendamisega, mis soodustaks Tallinna-suunalise ja Harjumaa sisemise ühistranspordi kasutamist“.

- Harju maakonnaplaneeringus 2030+ ¹⁴ on kavandatud perspektiivsed põhimõttelised raudteekoridorid sh Tallinna ringraudtee, mis on kajastatud ka nimetatud maakonnaplaneeringu põhijoonisel *Tehnilised võrgud (kajastatud kaks trassikoridori alternatiivi)* ning seletuskirjas täpsustatakse: „Edaspidi koostatav liigilt täpsem planeering selgitab välja, milline Tallinna ringraudtee trassialternatiiv on parim võimalik lahendus.“



Joonis 1. Täiendatud väljavõte Harju maakonnaplaneeringust 2030+ (Tehnilised võrgustikud)

- Tallinna üldplaneeringu¹⁵ alusel: „Tallinna raudteesõlme areng peab vastama linna, kui terviku, huvidele, teenindama linnas ja selle lähipiirkonnas paiknevaid sadamaid, tagades seejuures üldise keskkonnaseisundi ja turvalisuses paranemist, eriti mürataseme osas.“ Tallinna üldplaneeringu seletuskirjas on Tallinna raudtee sõlme arengu osas esitatud ettepanek: „Suunata rongid Tallinna keskosast mööda, rajades Saue-Männiku vahele ühendustee, mis on ühtlasi vajalik ka Paldiski sadama teenindamiseks.“



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

Kavandatava Tallinna ringraudtee planeerimise vastu esineb suur avalik, riiklik ja rahvusvaheline huvi. Tegemist on suure riikliku huviga objektiga, kuna ringraudtee on kaubavedude ühenduslüli Paldiski ja Muuga sadama vahel, mis suunab veosed (sh ohtlikud veosed) Tallinnast mööda, kiirendab kaupade liikumist ja Eesti logistikavaldkonna konkurentsivõimet. Tallinna ringraudtee võimaldab uusi ühistranspordiühendusi Ülemiste-Assaku-Luige-Tänassilma-Saue-Keila-Paldiski/Turba (perspektiivis Haapsalu/Rohuküla) suunal, mis võimaldab igapäevast kiiret, mugavat ja keskkonnasäästliku töörännet elu- ja töökoha vahel ning parandaks ühtlasi lennujaama, Rail Baltic reisitermini ja muude teenuste ja töökohtade kättesaadavust, mis täna on kättesaadavad üldjuhul ainult isikliku sõiduautoga.

Tallinn on oluline reisiraudtee sõlmpunkt, kuhu koonduvad kõik riiklikult olulised raudteekoridorid (Tallinn-Tartu-Valga, Tallinn-Viljandi, Tallinn-Narva, Tallinn-Pärnu), sh rahvusvahelised ühendused Tallinn-Moskva ja Tallinn-Peterburi. Rail Baltica raudtee valmimisel lisanduvad ühendused Riia, Vilniuse, Varssavi ja Berliiniga.

¹⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akti/isa/4120/9201/3004/11.01.2001-m-3-lisa.pdf#> - kehtestatud 11.01.2001

Rahandusministeerium küsis 27.06.2022 kirjaga nr 15-4/5198-5¹⁶ suure riikliku huvi osas Keskkonnaministeeriumi, Siseministeeriumi ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) arvamust. Keskkonnaministeerium on oma 25.07.2022 kirjas nr 7-15/22/3008-5¹⁷ seisukohal, et võttes arvesse taotluses loetletud strateegilisi dokumente, milles riik on väljendanud huvi Tallinna ringraudtee rajamise vastu, leiab Keskkonnaministeerium oma pädevusvaldkonnast tulenevalt, et kavandatava tegevuse puhul on tuvastatud suur riiklik huvi. Siseministeerium on oma 16.08.2022 kirjas nr 13-4/112¹⁸ seisukohal, et Tallinna ringraudtee riigi eriplaneering tuleb algatada ja planeeritav raudtee maandab suurõnnetuse toimumise riske, kuna vähendab läbi Tallinna viidavate kaubavedude mahtu. MKM on oma 15.09.2022 nr kirjas 25-4/22-07-2¹⁹ seisukohal, et arvestades strateegilisi dokumente („Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035“, Üleriigiline planeering Eesti 2030+ ja Harju maakonnaplaneering 2030+) on tuvastatud suur riiklik huvi. MKM juhtis tähelepanu asjaolule, et seoses Venemaa agressiooniga Ukrainas esitas Euroopa Komisjon 27. juulil 2022 täiendavad ettepanekud üle-euroopalise transpordikoridoride (TEN-T) kaartide uuendamiseks. Euroopa Komisjoni ettepaneku kohaselt tuleks uued raudteed Eestis, Lätis, Leedus, Portugalis, Hispaanias ja Soomes ehitada laiusega 1435 mm. Tegemist on pikaajalise vaatega üle-euroopalisele transpordivõrgustikule ning meie majandus- ja julgeolekupiirkonnale.

On oluline, et kõik uued rajatavad transporditaristu objektid, sh Tallinna ringraudtee, vastaks Euroopa Liidus (EL) välja töötatud kahesuguse kasutuse nõuetele, st nii tsiviil- kui militaarotstarbeliseks kasutamiseks. EL kahesuguse kasutuse nõuded on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1153²⁰, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1316/2013 ja (EL) nr 283/2014 (ELT L 249, 14.07.2021, lk 38–81) artikli 12 lõike 2 alusel antava rakendusmäärusega.

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

Riigi eriplaneeringu menetlus koosneb kahest etapist:

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

Pärast riigi eriplaneeringu ja KSH algatamist tehakse kavandatavale ehitisele sobivaima asukoha leidmiseks asukoha eelvalik kahe Harju maakonnaplaneeringus 2030+ kavandatud põhimõttelise trassialternatiivi vahel, mis on riigi eriplaneeringu detailse lahenduse väljatöötamise alus.

¹⁶ [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](#)

¹⁷ [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](#)

¹⁸ [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](#)

¹⁹ [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](#)

²⁰ [Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus \(EL\) 2021/1153, 7. juuli 2021, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ning tunnistatakse kehtetuks määrused \(EL\) nr 1316/2013 ja \(EL\) nr 283/2014 | ESTLEX](#)

Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisel tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta (PlanS § 30 lõige 2). Eelnõu kohase Tallinna ringraudtee puhul kaalutakse kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ ette nähtud kahte trassikoridori alternatiivi, põhja- ja lõunapoolne trassialternatiivi ning protsessi käigus esitatavaid põhjendatud alternatiive, viimaste hulka võivad kuuluvad ka alternatiivid, mis hõlmavad 1435 mm ja 1520 mm rööpmelaiusega raudteed. Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisel tuleb kaaluda Tallinn-Lelle-Viljandi ja Rail Baltic ühendusraudtee asukoha määramiseks erinevate trassialternatiivide vahel. Eelvaliku etapis koostatakse ka Tallinna ringraudtee trassi eskiisprojekt(id), kuna detailse lahenduse KSH koostatakse keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) täpsusastmes.

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

Eelnõu punktis 3 esitatakse riigi eriplaneeringu algatamisel teadaolev planeeringuala ja selle suurus, sh planeeringuala piir (seletuskirja joonis 3). Riigi eriplaneeringu planeeringuala hõlmab Harju maakonna järgmisi kohaliku omavalitsuse üksusi: Tallinna linna, Jõelähtme valda, Raasiku valda, Rae valda, Kiili valda, Saku valda, Harku vald, Saue valda, Keila linna, Lääne-Harju valda ning Rapla maakonnas Kohila valda ja Rapla valda. Planeeringuala suurus on ligikaudu 636 km².

Tallinna ringraudtee ühendab Tapa suuna raudtee Paldiskiga (lõunapoolses alternatiivis Tallinna linna läbimata) ja Paldiski Ülemistega. Võrreldes HOL-i poolt esitatud riigi eriplaneeringu algatamise taotlusega on planeeringuala muudetud aga valitud on piisava ulatusega, mis võimaldab paralleelselt planeeringuprotsessiga analüüsida erinevaid tehnilisi aspekte ringraudtee projekteerimisel (sh pöörded, ühendusraudeed, ristumised jm) ning loob eeldused keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimiseks keskkonnamõju hindamise täpsusastmes. Arvestatud on ka HOL-i täiendava ettepanekuga (23.12.2022 kiri nr 9-1/22-1)²¹ ning planeeringuala laiendati selliselt, et planeeringu käigus saab kaaluda kavandatavalt Tallinna ringraudteelt parempöörde võimalust läänesuunalisele raudteele Laagri suunas. Tulenevalt Saku Vallavalisuse esitatud ettepanekust (22.12.2021 kiri nr 7-1/94-2)²² suurendati planeeringuala lõuna suunas kuni Rapla vallas asuva Hagudi alevikuni, selleks et Tallinn-Lelle-Viljandi ja Rail Baltic ühendusraudtee asukoha määramiseks oleks võimalik kaaluda erinevate trassialternatiivide vahel.

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

²¹ [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](http://rik.ee/avalik-dokumendiregister)

²² [Rahandusministeeriumi avalik dokumendiregister \(rik.ee\)](http://rik.ee/avalik-dokumendiregister)

Joonis 3. Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu planeeringuala asukoht ja piir

Eelnõu punkti 4 kohaselt korraldab PlanS § 27 lõike 7 alusel Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu koostamist Rahandusministeerium. Vastavalt PlanS § 27 lõikele 7 on riigi eriplaneeringu koostamise korraldaja üldreeglina Rahandusministeerium. Ainult PlanS § 27 lõike 7 teises lauses kehtestatud erijuhtumitel võib Vabariigi Valitsus otsustada, et riigi eriplaneeringu koostamise korraldaja on Kaitseministeerium või Siseministeerium. Kuna käesoleval juhul ei ole tegemist otseselt riigikaitse või julgeoleku valdkonda kuuluva küsimuse lahendamisega, siis PlanS § 27 lõige 7 ei rakendu.

Eelnõu punkti 5

Algatamisest teavitamine

Algatamisest teavitamist on käsitletud eelnõu seletuskirja punktis 7.1.

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

- Riigi eriplaneeringu asukoha eelvalik tehakse koostöös ministeeriumide ja teiste valitsusasutustega, kelle valitsemisalas olevaid küsimusi riigi eriplaneering käsitleb (PlanS § 31 lõige 1).
 - Koostööd tehakse vähemalt järgmiste valitsusasutustega: Keskkonnaministeerium, Kaitseministeerium, Siseministeerium, Kultuuriministeerium, Maaeluministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium, Keskkonnaamet, Maa-amet, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet, Muinsuskaitseamet, Põllumajandus- ja Toiduamet, Transpordiamet, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, Eesti Geoloogiateenistus, Terviseamet.

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

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

Koostöö ja kaasamine detailse lahenduse etapis

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

Eelnõu punkti 6 kohaselt Vabariigi Valitsuse korraldusega on võimalik lisaks Riigi Teataja veebilehele tutvuda Rahandusministeeriumi [riigi eriplaneeringute veebilehel](#), kus materjalid

tuleb kättesaadavaks teha hiljemalt 14 päeva jooksul algatamise otsustamisest (PlanS § 28 lõige 6).

4. EELNÕU TERMINOLOOGIA

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

5. EELNÕU VASTAVUS EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õigusega.

6. KAVANDATAVA TALLINNA RINGRAUDTEE EELDATAVAD MÕJUD

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

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

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

7. KORRALDUSE TÄITMISEGA SEOTUD TEGEVUSED JA VAJALIKUD KULUD

7.1. Korralduse avalikustamine ja avalikustamisega kaasnevad kulud

Riigi eriplaneeringu ja KSH algatamise otsusest teavitatakse PlanS § 28 lõike 6 alusel 14 päeva jooksul algatamisest arvates Ametlikes Teadaannetes, Vabariigi Valitsuse ja Rahandusministeeriumi veebilehel ning 30 päeva jooksul algatamisest arvates ühes üleriigilise levikuga ajalehes. Lisaks Harju maakonna maakonnalehtedes Harju Elu ja

Sõnumitooja. Rahandusministeeriumile kaasnevad kulud ajalehtedes teadete avaldamisega. Kulu suurus on ligi 3000 eurot.

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

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

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

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

7.2. Korralduse täitmisega seotud kulud

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

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

Tallinna ringraudtee kavandamiseks koostatav riigi eriplaneering, sh KSH, uuringud, eskiisprojektid ja eelprojekt rahastatakse osaliselt riigieelarvest (61,19 % ulatuses) ja osaliselt planeeringu koostamisest huvitatud isiku HOL poolt (38,81 % ulatuses) vastavalt HOL-iga 15.06.2022 sõlmitud koostöökokkuleppele nr 1.1-22/22/237. Riigieelarvesse

kavandatakse riigi eriplaneeringu koostamiseks vajalikud vahendid etappide kaupa vastavalt täpsustunud eelarvele. Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamisega on 2023. aasta riigieelarves arvestatud ning raha nende koostamiseks eraldatud.

Riigi eriplaneeringu koostamine on kavas kolmes etapis:

- riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja KSH ²³ programmi koostamine koos vajalike uuringute ja analüüside kaardistusega ning neile lähteülesannete koostamisega (riigieelarves raha eraldatud);
- riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja KSH esimese etapi aruande koostamine;
- riigi eriplaneeringu detailse lahenduse ja KSH aruande koostamine.

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

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

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

Tegevus	Eeldatav maksumus	Eeldatav kestus
Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamine, sh: <ul style="list-style-type: none"> - vajalike uuringute ja analüüside kaardistamine; - uuringutele ja analüüsidele lähteülesannete koostamine; - kaasamist vajava ekspertpädevuse kaardistamine; - eskiisprojekti(de)le lähteülesande koostamine. 	260 000 eurot	kuni 1 aasta

²³ KSH raames viiakse läbi ka PlanS § 4 lõikes 2 punktis 5 nimetatud asjakohaste mõjude hindamine.

Riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku ja KSH esimese etapi aruande koostamine, sh: <ul style="list-style-type: none"> - vajalike uuringute ja analüüside läbiviimine; - lähtetingimuste koostamine detailse lahenduse koostamine; - detailse lahenduse läbiviimiseks vajalike uuringute ja analüüside kaardistamine; - detailse lahenduse läbiviimiseks vajalikele uuringutele ja analüüsidele lähteülesannete koostamine; - detailse lahenduse läbiviimiseks koostamisel olevate ja kehtestatud detailplaneeringute ning menetletavate ja väljastatud ehituslubade kaardistamine; 	summa selgub planeeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi koostamisel	kuni 2 aastat
<ul style="list-style-type: none"> - detailse lahenduse läbiviimiseks kaasamist vajava ekspertpädevuse kaardistamine; - ajutise planeerimis- ja ehituskeelu kehtestamise vajaduse ja ulatuse (ala) hindamine detailse lahenduse koostamiseks (PlanS § 42);eskiisprojekti(de) koostamine; - eelprojekti(de)le lähteülesande koostamine. 		
Riigi eriplaneeringu detailne lahenduse ja KSH aruande koostamine, sh: <ul style="list-style-type: none"> - vajalike uuringute ja analüüside läbiviimine; - eelprojekti(de) koostamine; - elluviimise tegevuskava koostamine. 	summa selgub planeeringu asukoha eelvaliku ja KSH esimese etapi aruande koostamisel	kuni 3 aastat
Riigi eriplaneeringu menetlusaeg		kuni 6 aastat

7.3. Riigi eriplaneeringu elluviimine tulevikus

Riigi eriplaneeringu koostamise käigus määratakse Tallinna ringraudtee asukoht variantide võrdluse teel, arvestades kõikide kehtivate piirangutega, sh mõjuga keskkonnale ja kaitstavatele loodusobjektidele ning määrares vajadusel meetmed (ebasoodsa mõju ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise, põhjendatud juhul ka heastamise meetmed ning vajadusel seiremeetmed). Erinevate variantidena kaalutakse kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ ette nähtud kahte trassikoridori alternatiivi, põhja- ja lõunapoolne trassialternatiivi ning protsessi käigus esitatavaid põhjendatud alternatiive. Tallinna ringraudteed on võimalik kavandada asukohtadesse, kus piirangud seda võimaldavad ning majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonna mõjusid on võimalik enim leevendada.

Riigi eriplaneeringu algatamise korralduse andmisel hetkel ei ole teada olulisi keskkonnakaitselisi vm põhjuseid, mis välistaksid Tallinna ringraudtee kavandamiseks koostatava riigi eriplaneeringu elluviimise tulevikus. See ei välista kirjeldatud asjaolude

ilmsiks tulekut riigi eriplaneeringu koostamise ja mõjude hindamise raames. Kui riigi eriplaneeringu koostamise ajal ilmnevad asjaolud, mis välistavad planeeringu elluviimise tulevikus, siis võib Vabariigi Valitsus riigi eriplaneeringu koostamise ja KSH PlanS § 29 lõike 1 punkti 1 alusel lõpetada.

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

Tallinna ringraudtee ehitamise finantseerimise skeem otsustatakse pärast riigi eriplaneeringu kehtestamist.

8. KORRALDUSE JÕUSTUMINE

Korraldus jõustub üldises korras.

9. KORRALDUSE EELNÕU KOOSKÕLASTAMINE

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

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

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

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

Eelnõu kohta avaldasid arvamust Maaeluministeerium, Eesti Linnade ja Valdade Liit, Riigimetsa Majandamise Keskus, OÜ Rail Baltic Estonia, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Harjumaa Omavalitsuste Liit, Saku Vallavalitsus, Rae Vallavalitsus, Jõelähtme Vallavalitsus, AS Eesti Raudtee, Eesti Sadamate Liit ja AS Eesti Liinirongid.

Kõigi esitatud seisukohtadega arvestamist või mittearvestamist on selgitatud käesoleva seletuskirja lisa olevas kooskõlastustabelis (Lisa 1.1).

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

	Kooskõlastaja/arvamuse esitaja	Märkused, ettepanekud	Rahandusministeeriumi arvamus
1.	Keskkonnaministeerium 27.12.2022 kiri nr 1-5/22/5520-2	Kooskõlastatud märkusteta.	Teadmiseks võetud
2.	Kaitseministeerium 22.12.2022	Kooskõlastatud märkusteta.	Teadmiseks võetud
3.	Maaeluministeerium 22.12.2022 kiri nr 1.4-2/2229-1	Kooskõlastab eelnõu märkustega. Juhul, kui Vabariigi Valitsus otsustab Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu koostamise KSH algatada, siis see peaks andma asjakohast teavet põllumajandusmaa, sealhulgas väärtusliku põllumajandusmaa kohta. Eelnõu seletuskirja jaotises 6 „Kavandatava ringraudtee eeldatavad mõjud“ puudub aga teave, kas riigi eriplaneeringu algatamise järel selgitatakse välja kavandatava ringraudtee mõju põllumajandusmaadele ja nende kasutajatele. Kui Tallinna ringraudtee rajamine peaks mõjutama põllumajandus-maad, sealhulgas väärtuslikku põllumajandusmaad ja selle kasutamise tingimusi, peaks KSH analüüsima ja andma hinnangu põllumajandusmaa, sealhulgas väärtusliku põllumajandusmaa, hõlmamisega seotud tagajärgedele nii põllumajanduskeskkonna kui ka põllumajandustootjate aspektist. Lisaks tuleks tähelepanu pöörata ka kavandatavasse planeeringualasse jäävatele maaparandussüsteemidele, mis teenindavad nii põllumajandusmaid kui ka metsamaid.	Teadmiseks võetud ja esitatud märkusega arvestatakse eriplaneeringu koostamisel. Riigi eriplaneeringu algatamise järel selgitatakse lähteseisukohtade etapis välja kavandatava Tallinna ringraudtee asukoha valikuks vajalike keskkonna- jm uuringute, sh ehitamiseks vajalike ehitusmaavarade varustuskindluse uuringu, vajadus ning koostatakse uuringute lähteülesanded, mis edasises protsessis ellu viiakse.
4.	Eesti Linnade ja Valdade Liit 27.12.2022 kiri nr 5-1/384-1	Kooskõlastab eelnõu juhul, kui arvestatakse kohalike omavalitsuste poolt eelnõule esitatud ettepanekute ja arvamustega. Lisame Tallinna linna 22.12.2022 nr 6-2/1919-2 ettepanekud eriplaneeringu protsessi kooskõlastamise kohta. Tallinna linn on jätkuvalt seisukohal, et tuleks välistada Harju maakonnaplaneeringus varasemalt planeeritud põhja poolt Ülemiste järve kulgevat ümbersõiduraudtee trassi, sest see kulgeb läbi Tallinna tiheasustusalade, möödub vahetult	Selgitame, et Vabariigi Valitsuse eelnõu tuleb kooskõlastada teiste ministeeriumide ja Riigikantseleiga, kui neile on eelnõus ette nähtud kohustusi või kui esitatav eelnõu puudutab nende valitsemisala või ülesandeid. Samuti tuleb eelnõu kooskõlastada kohaliku omavalitsuse üksuste üleriigilise liiduga, kui eelnõu puudutab kohaliku omavalitsuse õigusi, kohustusi ja ülesandeid või kohaliku elu korraldust. Planeerimisseaduse § 4 lg 4 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 17.12.2015 määrus nr 133 „Planeeringute

	<p>Ülemiste järvest ning läbiks ka Ülemiste Rail Baltica ühisterminali, ega täida seega seatud eesmäärke. Ülemiste järvest põhja pool kulgeva ringraudtee puhul jäävad jätkuvalt ülesse kaubavedudest tulenevad ohuriskid linnaelanikele. Selle alternatiivi puhul vähendaksid kaubaveod Ülemiste rahvusvahelist Rail Baltica raudtee reisiterminali läbilaskevõimet ja ohutust. Põhjapoolse raudtee puuduseks on seegi, et kaasamata jäävad Lääne-Harju, Keila ja Saue valla elanikud, kellel võiks olla huvi kiire rongiühenduse vastu Ülemistega Tallinnas. Seisukoht, et ringraudtee peab kulgema lõuna poolt Ülemiste järve, valitses ka 2020. aastal (https://www.err.ee/1127647/aab-tallinna-ringraudteel-on-perspektiivi-algatada-tuleks-eriplaneering).</p> <p>Kõige otstarbekam rööpmelaius peab selguma riigi eriplaneeringu raames võttes arvesse asjakohaseid majanduslikke, sotsiaalseid ja militaarseid vajadusi ning mõjusid nii kauba- kui reisirongiliiklusele.</p> <p>Lisaks eeltoodule märgib Tallinna linn, et kavandatav raudteetaristu täidab reisijateveol oma eesmärgi vaid siis, kui rongipeatused on kavandatud nõudluspõhiselt. Peatustes on vaja ette näha piisav ruumivajadus ümberistumiste kavandamiseks (juurdevedu) ning parklad (lühiajalised jaama toimimiseks, pikemaajalised n-ö pargi ja reisi põhimõttel). Samuti tuleb tagada raudtee eripooltelt ühenduseks piisavate läbipääsude võimalus, eelkõige on vajalikud kergliikluse läbipääsud.</p>	<p>koostamisel koostöö tegemise kord ja planeeringute koostööstamise alused“ täpsustab koostöö tegemist ja planeeringute koostööstamist. Antud määruse kohaselt ei ole planeeringu koostööstaja Eesti Linnade ja Valdade Liit. Eesti Linnade ja Valdade Liit on koostööstaja antud konkreetse eelnõu kontekstis.</p> <p>Tallinna linn on seisukohal, et Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu ning KSH algamine on otstarbekas ja põhjendatud, kuna raudtee (joonobjekti) planeering haarab suure maa-ala ja selle alusel on võimalik seada kinnisasjadele kitsendusi ning selle kasutamine on hilisema elluviimise käigus efektiivsem. Tallinna linn on seisukohal, et tuleks välistada Harju maakonnaplaneeringus varasemalt planeeritud põhja poolt Ülemiste järve kulgevat ringraudtee trassi.</p> <p>Saame esitatud ettepanekut kaaluda eriplaneeringu koostamisel. Selgitame, et riigi eriplaneeringu asukohta eelvaliku tegemisel tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta (PlanS § 30 lõige 2). Eelnõu kohase Tallinna ringraudtee puhul kaalutakse kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ ette nähtud kahte trassikoridori alternatiivi, põhja- ja lõunapoolset trassialternatiivi ning protsessi käigus esitatavaid põhjendatud alternatiive. Viimaste hulka võivad kuuluda ka alternatiivid, mis hõlmavad 1435 mm ja 1520 mm rööpmelaiusega raudteed. Seega riigi eriplaneeringu algatamisel ei saa me välistada Harju maakonnaplaneeringus 2030+ varasemalt planeeritud põhja poolset ringraudtee trassi vaid ringraudtee asukoht selgub riigi eriplaneeringu koostamisel.</p> <p>Tallinna linn on seisukohal, et kõige otstarbekam rööpmelaius peab selguma riigi eriplaneeringu raames võttes arvesse asjakohaseid majanduslikke, sotsiaalseid ja militaarseid vajadusi ning mõjusid nii kauba- kui reisirongiliiklusele. Esitatud ettepanekuga on riigi eriplaneeringu algatamisel</p>
--	---	---

			<p>arvestatud ning ringraudtee rööpmelaius selgub riigi eriplaneeringu koostamise raames.</p> <p>Tallinna linn märgib, et kavandatav raudteetaristu täidab reisijateveol oma eesmärgi vaid siis, kui rongipeatused on kavandatud nõudluspõhiselt. Peatustes on vaja ette näha piisav ruumivajadus ümberistumiste kavandamiseks (juurdevedu) ning parklad (lühiajalised jaama toimimiseks, pikemaajalised n-ö pargi ja reisi põhimõttel). Samuti tuleb tagada raudtee eripooltelt ühenduseks piisavate läbipääsude võimalus, eelkõige on vajalikud kergliikluse läbipääsud. Esitatud ettepanekuga on riigi eriplaneeringu algatamisel arvestatud ning riigi eriplaneeringu tulemusel koostatakse terviklik ruumilahendus Tallinna ringraudtee ja sellega funktsionaalselt koos toimivate ehitiste tarbeks. Näiteks planeeritakse majandus- ja taristuministri 2. juuni 2015. a määruse nr 51 „Ehitise kasutamise otstarvete loetelu” kohased järgnevad ehitised: (kood 21211) raudtee, (21211) jaamateed, (21213) meldepunkti rajatis, (21214) reisi- või kaubaplatvorm, (21215) ülekäigu- ja ülesõidukoht, (21216) raudtee ohutus-, signalisatsiooni-, turva-, side-, valgustus- või energiarajatis või tehnoarajatis, (21217) raudtee kaitserajatis, (21219) muu raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalik rajatis maakaabelliin. Samuti määratakse maakasutus- ja ehitustingimused ning lahendatakse muud planeerimisseaduse (PlanS) § 126 lõikes 1 nimetatud asjakohased riigi eriplaneeringu ülesanded.</p>
5.	Riigimetsa Majandamise Keskus 16.12.2022 kiri nr 3-1.1/2022/3806-2	RMK-l ei ole vastuväiteid ega täiendavaid ettepanekuid. Kindlasti soovime olla jätkuvalt kaasatud kogu Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu koostamise protsessis.	Teadmiseks võetud ja kaasatakse riigi eriplaneeringu koostamise protsessi.

6.	OÜ Rail Baltic Estonia 22.12.2022 kiri nr KV2022-355	<p>Kooskõlastab eelnõu märkustega. Riigi eriplaneeringu ja KSH koostamisel arvestada alljärgnevaga:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kajastada riigi eriplaneeringu dokumentides Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (kehtestatud riigihalduse ministri käskkirjaga nr 1.1-4/41; 13.02.2018) järgset trassi koridori ning arvestada nimetatud maakonnaplaneeringust tulenevate tingimustega. 2. Arvestada RB projekteerimisjuhistega, RB infrastruktuuri- ja rajatiste projektlahendustega, s.h. rajatavate raudtee ja kommunikatsioonide kaitsevööndis ettenähtud piirangutega, mis hakkavad kehtima pärast rajatiste valmimist. 3. RB keskkonnamõju hindamise eri osad näevad ette ulatuslikke leevendusmeetmeid (sh loomapääsud, kahepaiksete kompensatsioonialad jmt), mis võivad ulatuda ka RB planeeringujärgsest trassikoridorist väljapoole ja kattuda ringraudtee eriplaneeringu alaga. Kuna koostatav riigi eriplaneering võib avaldada mõju RB trassi keskkonnamõjude leevendusmeetmete tõhususele, siis palume eriplaneeringu koostamisel hinnata võimalikku koostõõrse seoses RB trassi mõjuga ja lähtuda koostatava eriplaneeringu lahenduses RB väljatõõratud keskkonnamõjude leevendusmeetmete toimimise tagamise vajadusest ka Tallinna ringraudtee eriplaneeringu lahenduses. Täname Teid Rail Baltic Estonia OÜ-d eriplaneeringu koostamise protsessi kaasamast ning palume ka edaspidi planeeringu koostamisel koostööd teha. 	<p>Teadmiseks võetud ja esitatud märkusega arvestatakse eriplaneeringu koostamisel.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Harju maakonnaplaneeringus 2030+on Tallinna ringraudtee kavandamiseks planeeritud kaks põhimõttelist alternatiivset trassikoridori, mis on lähtekohaks riigi eriplaneeringu koostamise käigus asukoha alternatiivide väljatõõtamisel. 2. Arvestame esitatud märkusega eriplaneeringu koostamisel. 3. Arvestame esitatud märkusega eriplaneeringu koostamisel.
7.	Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon 27.12. 2022	<p>Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon arvamuse kohaselt on majanduslikult otstarbekusest lähtudes ainukeseks õigeks alternatiiviks rajada raudtee praegu olemasoleva raudtee rööpmelaiusega ehk 1520 mm rööpmelaiusega. Eesti loodusvara on meie geograafiline asukoht. Meie arenenud raudtee, sadamate ja terminalide võrk on loomulik, loogiline ja majanduslikult efektiivne väljapääs merele kaupadele vabaturu tingimustes. Kuigi praegusel hetkel raudteekaubavedu ei toimu suures mahus, on uue Ringraudtee rajamise näol tegu riigi väga</p>	<p>Teadmiseks võetud ja kaasatakse riigi eriplaneeringu koostamise protsessi.</p> <p>Selgitame, et lisaks asukoha alternatiividele valitakse riigi eriplaneeringu käigus ka tehnoloogiline alternatiiv – kas kavandatav raudtee rajatakse 1520 mm rööpalaiusega, nagu ülejäänud tänane Eesti raudteevõrk või 1435 mm rööpalaiusega, nagu varem kavandatud Rail Baltic raudtee. Seega see millise rööpalaiusega raudtee rajatakse selgub riigi eriplaneeringu koostamisel.</p>

		<p>pikaajalise taristuinvesteeringuga. Sellises olukorras oleks loogiline arvestada võimalusega, et hetke olukord tulevikus muutub ning seega ei ole mõistlik eraldada Eestit 1520 mm raudteetranspordivõrgustikust, mida kasutavad ka meie naaberriigid Läti, Leedu ja Soome.</p>	
8.	<p>Harjumaa Omavalitsuste Liit 23.12.2022 nr 9-1/22-1</p>	<p>Toetab eelnõud, tehes selle sõnastuse osas järgmised ettepanekud:</p> <p>1. Punktis 2 tuleks selguse ja trafaretsuse huvides kasutada eraldavate sidesõnade (või) asemel igal pool ühendavaid sidesõnu (ja, ning). Puudub vajadus eraldada disjunktiivselt reisiplatvorme ja kaubaplatvorme, samuti valgustusrajatise, energiarajatise ja tehnorajatise. Sõna „energiarajatised“ võib loetelus allutada talle eelnevate sõnadega samale lühendamisreeglile.</p> <p>2. Punktis 3 võiks kaaluda planeeringuala koridori kitsendamist (eriti tiheasutusalades).</p> <p>Korralduse eelnõu lisa osas teeme ettepaneku täiendada planeeringuala selliselt, et planeeringu käigus saaks kaaluda ringraudteelt Laagri suunas parempöörde võimalust läänesuunalisele raudteele (vt lisa 1).</p> <p>Edastame ka teiste juunis 2022 sõlmitud Tallinna ringraudtee REP kaasrahasajate koostöölepingu subjektide arvamuse eelnõu kohta: Paldiski Ettevõtjate Liidu liikmed leiavad (vt lisa 2), et ringraudtee on mõttekas ehitada algselt 1520 mm rööpmelaiusega ja ehituse käigus luua võimalused ka 1435 mm rööpmelaiuse kasutamiseks.</p> <p>Tallinna Linnavalitsuse on seisukohal (vt lisa 3), et välistada tuleks põhja poolt Ülemiste järve kulgev ringraudtee trass ning et otstarbekaim rööpmelaius peab selguma asjakohaseid majanduslikke, sotsiaalseid ja militaarseid vajadusi silmas pidades ning arvesse võttes mõjusid kauba- ja reisirongiliiklusele.</p>	<p>Ettepanekutega arvestatakse osaliselt.</p> <p>1. Ei arvesta ettepanekuga. Tegemist on majandus- ja taristuministri 2. juuni 2015. a määruse nr 51 „Ehitise kasutamise otstarvete loetelu” kohase sõnastusega ning eelistame seadus kasutatud sõnastust.</p> <p>2. Ei arvesta ettepanekuga. Planeeringuala ei saa kitsamaks muuta, sest valida tuleb piisava ulatusega, mis võimaldab paralleelselt planeeringuprotsessiga analüüsida erinevaid tehnilisi aspekte ringraudtee projekteerimisel (sh pöörded, ühendusraudeed, ristumised jm) ning loob eeldused keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimiseks keskkonnamõju hindamise täpsusastmes.</p> <p>Arvestame ettepanekuga ning suurendasime planeeringuala selliselt, et planeeringu käigus saab kaaluda ringraudteelt Laagri suunas parempöörde võimalust läänesuunalisele raudteele.</p> <p>Paldiski Ettevõtjate Liidu ja Tallinna Linnavalitsuse arvamused on teadmiseks võetud ning nendega saab arvestada eriplaneeringu koostamisel.</p>

9.	Saku Vallavalitsus 22.12.2021 kiri nr 7-1/94-2	Ettepanek suurendada planeeringuala lõuna suunas sellises ulatuses, mis võimaldab ühendusraudtee kavandamiseks mitmeid erinevad trassikoridore. Samuti palume täpsustada seletuskirja sõnastusega, kus on selgemini väljatoodud põhimõtte, et Tallinn-Lelle-Viljandi ja Rail Baltic ühendusraudtee asukoha määramiseks on kohustus kaaluda erinevate trassialternatiivide vahel.	Ettepanekuga arvestatakse ning planeeringuala koridori suurendati lõuna suunas kuni Rapla vallas asuva Hagudi alevikuni. Riigi eriplaneeringu seletuskirja täiendati ning lisati põhimõtte, et Tallinn-Lelle-Viljandi ja Rail Baltic ühendusraudtee asukoha määramiseks on kohustus kaaluda erinevate trassialternatiivide vahel.
10.	Jõelähtme Vallavalitsus 28.12.2022 kiri nr 6-3/7187-1	Puuduvad täiendavad ettepanekud. Jõelähtme vallavalitsus peab oluliseks lähtuda ringraudteetrassi kavandamisel olemasolevatest raudteekoridoridest valla territooriumil.	Teadmiseks võetud. Selgitame, et riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisel tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta (PlanS § 30 lõige 2). Eelnõu kohase Tallinna ringraudtee puhul kaalutakse kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ ette nähtud kahte trassikoridori alternatiivi, põhja- ja lõunapoolne trassialternatiivi ning protsessi käigus esitatavaid põhjendatud alternatiive.
11.	Rae Vallavalitsus 29.12.2022 kiri nr 8-8/11855-1	Rae Vallavalitsus teeb järgnevad ettepanekud: 1. Riigi eriplaneeringu käigus tuleb hinnata mõju Rae valla elu- ja looduskeskkonnale, suurenevad transpordivood ja külastajate hulk mõjutab oluliselt olemasolevat olukorda. Maakonnaülestes huvide kaalumisel ei tohiks halveneda Rae valla ruumiline ja sotsiaalmajanduslik olukord. 2. Vältida kaubavedude suunamist läbi Rae valla väljakujunenud elukeskkonna. 3. Uute taristuobjektide rajamisel ei tohi saada kahjustada olemasolevad liikumisvõimalused. 4. Analüüsida kohalike peatuste planeerimisel ligipääsetavust, kasutajamugavust ja multimodaalsust. 5. Erinevate trassialternatiivide analüüsis ei tohiks lähtuda ainult Paldiski, Tallinna ja Muuga majanduslikest ja ruumilistest huvidest.	Teadmiseks võetud ja esitatud märkusega arvestatakse eriplaneeringu koostamisel. 1. Kavandatava Tallinna ringraudtee KSH ja PlanS § 4 lõikes 2 punktis 5 nimetatud asjakohaste majanduslike, kultuuriliste, sotsiaalsete ja looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine ning mõjude hindamiseks vajalikud uuringud viiakse läbi eriplaneeringu raames. Riigi eriplaneeringu algatamise järel selgitatakse lähteseisukohtade etapis välja kavandatava Tallinna ringraudtee asukoha valikuks vajalike keskkonna- jm uuringute ning koostatakse uuringute lähteülesanded, mis edasises protsessis ellu viiakse. Riigi eriplaneeringu koostamise käigus määratakse Tallinna ringraudtee asukoht variantide võrdluse teel, arvestades kõikide kehtivate piirangutega, sh mõjuga keskkonnale ja kaitstavatele loodusobjektidele ning määrates vajadusel meetmed (ebasoodsa mõju ennetamise, vältimise, vähendamise ja leevendamise, põhjendatud juhul ka heastamise meetmed ning vajadusel seiremeetmed). Tallinna ringraudteed on võimalik kavandada asukohtadesse, kus piirangud seda võimaldavad

			<p>ning majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonna mõjusid on võimalik enim leevendada.</p> <p>2. Selgitame, et riigi eriplaneeringu asukoha eelvaliku tegemisel tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta (PlanS § 30 lõige 2). Eelnõu kohase Tallinna ringraudtee puhul kaalutakse kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ ette nähtud kahte trassikoridori alternatiivi, põhja- ja lõunapoolne trassialternatiivi ning protsessi käigus esitatavaid põhjendatud alternatiive.</p> <p>3. Arvestame esitatud märkusega eriplaneeringu koostamisel (vt vastus p 1).</p> <p>4. Arvestame esitatud märkusega eriplaneeringu koostamisel (vt vastus p 1).</p> <p>5. Selgitame, et Tallinna ringraudteed on võimalik kavandada asukohtadesse, kus piirangud seda võimaldavad ning majanduslikke, kultuurilisi, sotsiaalseid ja looduskeskkonna mõjusid on võimalik enim leevendada. Seejuures ei lähtuta Paldiski, Tallinna ja Muuga majanduslikest ja ruumilistest huvidest vaid alalüüsitakse kogu mõjutatavat ala.</p>
12.	AS Eesti Raudtee 30.12.2022 kiri nr 13-8/5219-2	<p>AS Eesti Raudtee (edaspidi EVR) on tutvunud esitatud materjalidega ja esitab enda poolse arvamuse.</p> <p>EVR juhib tähelepanu, et korralduse eelnõu lisas Planeeringuala asukoht ja piir näidatud trassivariant lääne poolt Ülemiste järve ei vasta riigi eriplaneeringu ühele põhieesmärkidest - <i>/...luua võimalus Paldiski suunaliste kaubavedude ümbersuunamiseks ... Ülemiste rahvusvahelisest Rail Baltica reisiterminalist.../</i>.</p> <p>Tallinna ringraudtee peab olema sama rööpmelaiusega nagu ülejäänud Eesti raudteevõrk. Teisiti ei ole võimalik täita Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu (edaspidi riigi eriplaneering) eesmärki - <i>/... luua võimalus Paldiski suunaliste kaubavedude ümbersuunamiseks Tallinna kesklinnast (sh Kopli kaubajaamast) ning Ülemiste rahvusvahelisest Rail Baltica reisiterminalist.../</i>.</p> <p>Kogu Eesti praeguse raudteevõrgu ühtne rööpmelaius on mõeldav kahe erineva variandina:</p>	<p>Teadmiseks võetud ja ettepanekutega arvestatakse 1-8 eriplaneeringu koostamisel.</p>

	<p>a. Kogu praegune Eesti raudteevõrk säilitatakse rööpmelaiusega 1520 mm (sama rööpmelaius säilib Lätis ja Leedus)</p> <p>b. Kogu praegune Eesti raudteevõrk viiakse üle rööpmelaiusele 1435 mm (lõpeb piiriülene raudteeliiklus Venemaaga)</p> <p>Kogu Eesti raudteevõrgu üle viimine rööpmelaiusele 1435 mm on mõeldav vaid juhul, kui ka Läti ja Leedu raudteevõrgud viiakse üle rööpmelaiusele 1435 mm. Leedus tähendaks see muuhulgas 1520 mm raudteeühenduse likvideerimist Kaliningradi oblasti ja ülejäänud Venemaa vahel, mille realiseeritavusega ei saa riigi eriplaneeringu koostamise käigus arvestada.</p> <p>Eeltoodust tulenevalt teeb EVR alljärgnevad täiendusettepanekud korralduse seletuskirja osas:</p> <p>1. Eriplaneering peab käsitlema ka olukorda, kus Tallinna ringraudtee kasutuselevõtu perioodil kogu Eesti raudteevõrk säilib 1520 mm rööpmelaiusega ja samal ajal tekib vajadus Paldiski ja RB trassi ühendamiseks 1435 mm rööpmelaiusega, s.t. lisaks 1520 mm rööbasteelele täiendava raudtee rajamist rööpmelaiusele 1435 mm Soodevahe terminali ja Paldiski raudteejaama vahel. Selleks vajalikud muudatused raudteevõrgus tuleb käsitleda käesolevas eriplaneeringus.</p> <p>2. Eriplaneering peab käsitlema ka olukorda, kus esialgu 1520 mm rööpmelaiusega rajatav Tallinna ringraudtee koos kogu Eesti 1520 mm raudteevõrgustikuga kaugemas perspektiivis asendatakse 1435 mm rööpmelaiusega. Selleks vajalikud muudatused raudteevõrgus tuleb käsitleda käesolevas eriplaneeringus.</p> <p>3. Eriplaneeringu käigus tehnoloogilist alternatiivi valides tuleb arvestada ka olukorraga, kus olemasoleva 1520 mm rööpmelaiusega raudtee koridori rajatakse Paldiskini täiendavalt 1435 mm rööpmelaiusega rööbastee, mis peab ristuma olemasoleva 1520 mm rööpmelaiusega Tallinn-Turba raudteeliiniga. Ringraudtee rööpmelaiuse valimisel tuleb käsitleda ka valikust tuleneda võivat vajadust muuta Keila-Haapsalu raudteeliini rööpmelaiust.</p>	
--	---	--

		<p>4. Tehnoloogilise alternatiivi valikul tuleb valida ka elektrifitseeritava ringraudtee kontaktvõrgu pinge olukorras, kus Tallinn-Keila raudteeliini kontaktvõrk on 3 kV DC ja Tallinn-Tapa raudteeliini kontaktvõrk on 25 kV AC ning valikust tulenevalt hinnata täiendavate veoalajaamade ja kõrgepingeliinide (veoalajaamade toide) planeerimise vajadust.</p> <p>5. Eriplaneering peab käsitlema avalike teede ja kergliiklusteede arengukavasid kogu Tallinna ringraudtee planeeringuala ulatuses ja eriplaneering peab tagama, et Tallinna ringraudtee ja kõikide avalike teede ristumised (s.h. perspektiivsed) kajastatakse eritasandilistena TEN-T määruste täitmiseks.</p> <p>6. Eriplaneering peab arvestama ka Tallinna ringraudteele rajatavate reisirongide peatuskohtade juurde vajaliku taristu (juurdepääsuteede, pargi-reisi parklate, vms rajatiste) rajamise ruumivajadusega.</p> <p>7. Täpsustada toimingute järjekord selliselt, et oleks selge, kumb tuleb teha enne - kas asukoha eelvalik või tehnoloogilise alternatiivi (rööpmelaiuse ja kontaktvõrgu pinge) valik.</p> <p>8. Teeme ettepaneku lisada kaasatavate loetelusse ka Edelaraudtee AS, AS Tallinna Sadam ja AS Eesti Liinirongid (Elron), kellel võib olla samuti põhjendatud huvi osaleda ringraudtee eriplaneeringu koostamise protsessis.</p> <p>Ühtlasi informeerime, et AS Eesti Raudtee poolt on 2018-ndal aastal tellitud Tallinna Ringraudtee eskiisprojekt/kontseptsioon (Reaalprojekt, Töö nr P18048) Saue ja Lagedi vahele 1520 mm rööpmelaiusega ringraudtee eskiislahenduse koostamiseks, tagades Paldiski suuna 1520 mm rööpmelaiusega ühendused Tapa ja Muuga suundadega ning Lagedile planeeritava Rail Balticu ümberlaadimisjaamaga. Eskiisprojekti koostamise eesmärgiks oli selgitada välja, kas RB koridori on võimalik kasutada ka Tallinna ringraudtee rajamiseks ja kui palju kallineksid siis RB jaoks vajalikud rajatised (eelkõige muldkeha ja sillad – ülejäänud ringraudtee jaoks saab rajada hiljem). Selleks, et analüüsida, kas RB trassikoridori on võimalik paigutada üks lõik Tallinna ringraudteest, oli vajalik analüüsida</p>	
--	--	---	--

		<p>kogu ringraudtee paiknemist Saue-Lagedi lõigul. Oleme arvamisel, et ka kõnesoleva eskiisprojekti realiseeritavust tuleks hinnata eriplaneeringu koostamisel.</p> <p>EVR tänab võimaluse eest esitada ettepanekuid ning avaldab soovi olla kaasatud eriplaneeringu koostamise protsessis.</p>	
	Eesti Sadamate Liit 31.12.2022	<p>Eesti Sadamate Liit toetab Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu koostamise kavatsust, mille eesmärgiks on kavandada avalik elektrifitseeritud raudtee muuhulgas kauba veoks ringraudteel (edaspidi „Ringraudtee“) nii, et realiseeritakse ammune idee kaubavedude ümbersuunamiseks Tallinna kesklinnast. Samas tagatakse Paldiski suunaliste kaubavedude parem logistika.</p> <p>Eelnõu kohaselt toetab Ringraudtee rajamine Paldiski ja Muuga sadamate arengut. Rõhutame samas, et projekti mõjupiirkonda jäävad ka Tallinna Bekkeri sadam, Vene-Balti sadam ja laevatehas ning ka Paljassaare sadam.</p> <p>Bekkeri ja Meeruse paarissadam ei näe perspektiivi Tallinna linna sisesel raudteel oma kaubavedude huvides; sama ka Paljassaare sadam. Kuid soovitame projekti meeskonnal kohtuda Balti Laevaremonditehase juhtkonnaga ning arutada projektiga seonduvaid küsimusi.</p> <p>Rõhuasetus oleks vanametalli ja ka laevaehituseks/remondiks vajaliku metalli veol, milleks hetkel kasutatakse Kopli kaubajaama. Vaatamata sellele, et praegusel hetkel raudtee kaubavedu ei toimu sanktsioonide tõttu suures mahu, on uue Ringraudtee rajamise näol tegu riigile ja sadamatele olulise tähtsusega strateegiline tähtsus muuhulgas ka riigikaitse seisukohalt. Hetke kaubavedude statistilisi mahtusid ei tasuks eelnõu realiseerimisel aluseks võtta. Arutasime käesolevat eelnõud ka Logistika ja Transiidi Assotsiatsiooniga ning oleme toetaval seisukohal, et riigi eriplaneeringu käigus tuleb langetada ka põhimõtteline tehnoloogiline otsus – kas kavandatav raudtee rajatakse 1520 mm rööpmelaiusega, nagu ülejäänud tänane Eesti raudteevõrk või 1435 mm</p>	<p>Teadmiseks võetud ja esitatud märkusega arvestatakse eriplaneeringu koostamisel. Kaasatakse riigi eriplaneeringu koostamise protsessi.</p>

		<p>rööpmelaiusega. Samas tasuks käsitleda ka raudtee taristu juurde kaasaegsete hoolduskeskuste rajamist raudteeveeremil rataste 1520 mm ja 1435 mm kiireks üleminekuks. Ei oleks mõistlik eraldada Eestit 1520 mm raudteetranspordi võrgustikust, mida kasutavad ka meie naaberriigid Läti, Leedu ja Soome. Selles küsimuses tasuks leida paindlik lahendus. Sadamate Liit on huvitatud ka edaspidi selles olulises projektis kaasa rääkima.</p>	
	AS Edelaraudtee 10-01-2023 kiri nr EDI-2023-V-5	<p>AS Edelaraudtee on tutvunud materjalidega ning leiab:</p> <p>1. Mõistlik on kaasata ringraudtee planeeringuga planeeringuala piiresse jääva Edelaraudtee 1520 mm raudtee Saku-Kasemetsa lõigu õgvendamine vastavalt Saku valla üldplaneeringule (väljavõtte koostamisel olevast üldplaneeringust teede ja tehnovõrkude osas lisatud).</p> <p>2. Tallinnas linna piiresse jäävad raudtee ületused maanteeliiklejatele ja jalakäijatele ning kergliiklejatele (Järvevana tee, Viljandi mnt, Valdeku tn, Veerenni tn) lahendada planeeringus eritasandilistelt.</p> <p>Nii Saku-Kasemetsa raudteelõigu õgvendamine kui ületuskohtade eritasandiliseks viimine võimaldaks komplekselt muude raudtee läbilaskevõime suurendamiseks kavandamisel olevate meetmetega tõsta oluliselt Tallinn-Rapla vahelise rongide liikumise kiirust ja sagedust.</p>	<p>Teadmiseks võetud ja esitatud märkusega arvestatakse eriplaneeringu koostamisel.</p> <p>1. Planeeringuala laiendati lõuna suunas peamiselt selleks, et oleks võimalik kaaluda Tallinn-Lelle-Viljandi ja Rail Baltic ühendusraudtee asukoha määramiseks erinevate trassialternatiivide vahel. Planeeringuala piiresse jääb ka Tallinn-Lelle-Viljandi raudtee Saku-Kasemetsa lõigu õgvendamine.</p> <p>2. Arvestame esitatud märkusega eriplaneeringu koostamisel.</p>