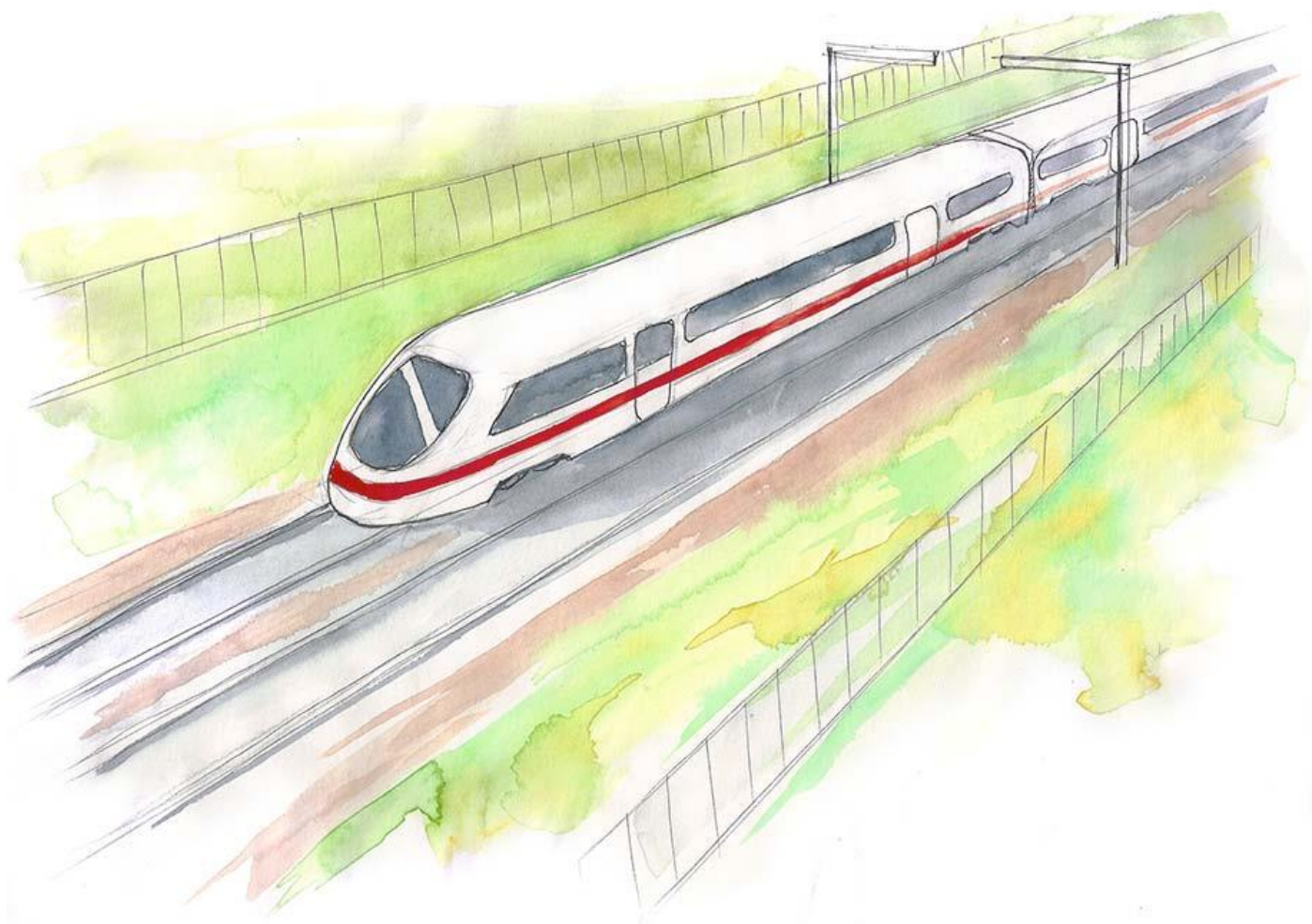




Kaasrahastatud Euroopa Liidu poolt

Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T)



Harju maakonnaplaneering
Rail Baltic raudtee trassi koridori
asukoha määramine



Harju Maavalitsus



PÄRNU
MAAVALITSUS



Rapla Maavalitsus
Rapla County Government

Harju 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.

Tallinn 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	21
1.6. Planeeringus käsitletavat mõistet ja lühendid	23
2 Trassi koridori alternatiivide väljatöötamise alused. Eelistatud trassi koridori valiku põhjendused	27
2.1. Trassi koridori mõiste ja tähendus planeeringus	27
2.2. Trassi koridori alternatiivide kujunemine ja nende väljatöötamise alused	28
2.3. Trassi koridori alternatiivide võrdlusmetoodika	30
2.3.1. Keskkonnamõju strateegiline hindamine	30
2.3.2. Tehniline teostatavus	32
2.3.3. Ehitusmaksumus	33
2.3.4. Sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu	34
2.4. Võrdlustulemused. Eelistatud trassi koridori kulgemine	34
3 Rail Balticu arendamise põhimõtted	39
3.1. Kavandatava raudtee üldine iseloom	39
3.2. Kavandatava raudteeinfrastruktuuri kirjeldus	40
3.2.1. Raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd	40
3.2.2. Ülemiste reisiterminal	43
3.2.3. Perspektiivne kaubaterminal	45
3.2.4. Reisijateveo veeremi hooldedepoo	46
3.2.5. Perspektiivne Soodevahe sõlmjaam	48
3.2.6 Teedevõrgu toimimine ja raudtee ületusvõimalused	49
3.2.6.1 Ristumine teedega ning rööbasteedega	51
3.2.6.2 Ristumine vooluveekogudega	53
3.2.6.3 Rohelise võrgustiku sidusus. Raudteeületusvõimalused ulukitele	54
3.2.7 Raudtee toimimiseks vajalik elektritaristu	56

3.2.8	Müra leevendusvajadusega alad. Vibratsioon	59
3.2.9	Maaparandussüsteemide toimimise tagamise üldised põhimõtted	61
3.3	Maade kasutamise põhimõtted ja üldised ehitustingimused raudtee trassi koridoris	62
3.3.1	Enne raudtee ehitamist trassi koridoris kehtivad tingimused	62
3.3.2	Raudtee ehitamise ajal kehtivad tingimused	62
3.3.3	Pärast raudtee rajamist raudtee kaitsevööndis lubatud tegevused	63
3.3.4	Raudtee projekteerimise ja rajamise põhimõtted ja ülesanded	63
3.4	Rail Baltic trassi kasutamine kohaliku transpordi eesmärgil	64
3.5	Lahenduse kirjeldus kohalike omavalitsuste lõikes	67
3.5.1	Saku vald	70
3.5.2	Kiili vald	76
3.5.3	Rae vald	79
3.5.4	Jõelähtme vald	83
3.5.5	Maardu linn	86
3.5.6	Tallinna linn	89
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 keskkonkakaitsetelised meetmed	93
4.2	Projekteerimisel arvestatavad keskkonkakaitsetelised meetmed	94
4.3	Ehitamisel arvestatavad keskkonkakaitsetelised meetmed	96
4.4	Kasutamisel arvestatavad keskkonkakaitsetelised meetmed	97
5	Planeeringu elluviimine	98
5.1	Elluviimise üldised põhimõtted	98
5.2	Lahenduse sisseviimine kehtestatud kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse	98
5.3	Trassi koridoris paiknevad ja Rail Baltic raudtee rajamisest puudutatud kehtestatud detailplaneeringu alad. Nende kehtetuks tunnistamise vajadus või realiseeritavuse võimalikkus	99
5.4	Trassi koridoris paiknevate maaüksuste omandamise põhimõtted	110
5.5	Sundvõõrandamine	111
5.6	Varasemate toetuste abil tehtud investeeringud	111
5.7	Tegevuskava	113

6	Planeeringu joonised	118
	Lisad	118
	Lisa 1. Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused	118
	Lisa 4. Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs	118
	Lisa 2. Ülevaatlik skeemkaart tööprotsessi jooksul visandatud trassi koridori alternatiividest ja võrreldud alternatiividest	119
	Lisa 3. Lühiülevaade trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessist Põhja-Raplamaal ja Harjumaal	120

SISSEJUHATUS

Rail Balticu raudtee trassi koridori Harju 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 Rapla ja Pärnu maakonnas.

Harju maavanem algatas maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (*edaspidi KSH*) 19.04.2012. a korraldusega nr 1-1/661-k. Sarnased menetlustoimingud viisid läbi ka Rapla 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 joonehitisena. Kavandatav raudtee läbib Eestit põhja-lõuna suunalisena, kulgeb läbi Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Riia suunal. Reisiserialid rajatakse Tallinna Ülemiste piirkonda ja Pärnu ning kaubajaam Muuga sadamasse. Maakonnaplaneeringute lahenduste põhjal toimub Rail Balticu Euroopa standardse rööpmelaiusega (1435 mm) avaliku 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 raudteefrastruktuuri 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 Siseministeriumis 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 – Harju, Rapla 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 raudteefrastruktuuri ohutuse tagamise kohustus raudteefrastruktuuri ettevõtjatel ja teistel raudteefrastruktuuri valdajatel. Raudteeveo ohutuse tagamise kohustus on raudteeveo ettevõtjatel ja teistel raudteeveeremi valdajatel. Sellest tulenevalt teostavad raudtee-vedude kvantitatiivse riskianalüüsi (sh õnnetuste stsenaariumide põhjalik kir-jeldus, 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:

Harju Maavalitsusest juhtisid planeeringu koostamist:

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

Alan Rood arengu- ja planeeringuosakonna arengutalituse peaspetsialist

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

Tehnilise Järelevalve Amet:

Heigo Saare transporditeenistuse juhataja peadirektori asetäitja (alates 03/2016)
Anvar Salomets transporditeenistuse juhataja peadirektori asetäitja (kuni 02/2016)
Jaak Simon transpordi investeringute 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 regionaalplaneeringute osakonna juhataja, planeeringu koostamise juhtiv ekspert
Marika Pärn OÜ Hendrikson & Ko juhtiv planeerimisspetsialist
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 Kelprojekttas, trassivariantide sotsiaalmajandusliku võrdluse juhtekspert
Henric Sandborg WSP, raudtee tehniline projekteerimine
Rimantas Nugaris UAB Kelprojekttas, raudtee tehniline projekteerimine

Koostööpartneritena osalesid planeeringu koostamisel:

Saku Vallavalitsus:

Tiit Vahenõmm vallavanem
Maire Laur ehitus- ja planeerimisteenistuse juht
Tanel Ots vallavolikogu esimees

Kiili Vallavalitsus:

Aimur Liiva vallavanem
Mihkel Rebane vallavolikogu esimees

Rae Vallavalitsus:

Mart Vörklaev vallavanem

Priit Põldmäe abivallavanem
Siim Orav peaarhitekt

Jõelähtme Vallavalitsus:
Andrus Umboja vallavanem
Teet Sibrits abivallavanem

Maardu Linnavalitsus:
Rein Meel abilinnapea
Elviira Piiskoppel linnaarengu- ja majandusosakonna juhtaja
Reedik Võrno linnaarengu- ja majandusosakonna spetsialist

Tallinna Linnavalitsus:
Mari Heinsoo Tallinna Linnaplaneerimise Ameti osakonna
juhataja
Ene Tomson Nõmme linnaosa Linnamajandamise osakonna
arhitekt

Kose Vallavalitsus:
Merle Pussak vallavanem
Tiit Viirelaid arhitekt

Raasiku Vallavalitsus:
Raivo Uukkivi vallavanem
Alari Kruusvall ehitus- ja keskkonnaosakonna juhataja

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

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

Tabel 1. Olulisemad tegevused ja etapid planeeringu ning KSH menetlemisel⁶

Menetlus	Aeg	Tegevus
Planeeringu algatamine	12.04.2012	Vabariigi Valitsuse korraldus nr 173
KSH algatamine	19.04.2012	Harju maavanema korraldus nr 1-1/661-k
Planeeringu lähteseisu-kohtade, võrreldavate trassi koridori alternatiivide ja KSH programmi tutvustamine	2.09.2013	Avalikustamise algus
	01.10.2013	Avalikud arutelud Maardu Linnavalitsuses ja Harju Maavalitsuses
	02.10.2013	Avalikud arutelud Saku vallamajas ja Kostivere Kultuurimõisas
	03.10.2013	Avalikud arutelud Kiili Vallavalitsuses ja Rae Kultuurikeskuses
	4.10.2013	Avalik arutelu Oru Külakeskuses
	15.10.2013	Avalik arutelu Nõmme Kultuurikeskus
	14.01.2014	Avalikustamise algus
Seoses lisandunud trassi koridori alternatiividega 13A ja 13B/C viidi läbi täiendavad avalikud arutelud	28.01.2014	Avalik arutelu Rae Kultuurikeskuses
	29.01.2014	Avalikud arutelud Kose Kultuurikeskuses ja Kiili Gümnaasiumis
	30.01.2014	Avalik arutelu Kiisa rahvamajas
Seoses lisandunud 14ndate Tallinna ringtee trassi koridori alternatiividega viidi läbi täiendavad avalikud arutelud	9.04.2014	Avalikustamise algus
	15.04.2014	Avalik arutelu Kiili Gümnaasiumis
	16.04.2014	Avalik arutelu Rae Kultuurikeskuses

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

	16.06.2014	Avalikustamise algus
	16.06.2014	Avalikud arutelud Maardu Linnavalitsuses ja Harju maavalitsuses
Trassi koridori alternatiivide võrdlustulemuste tutvustamine	20.06.2014	Avalik arutelu Oru Külakeskuses
	25.06.2014	Avalikud arutelud Jõelähtme vallamajas ja Rae Kultuurikeskuses
	26.06.2014	Avalik arutelu Kiili Gümnaasiumis
	01.07.2014	Avalik arutelu Saku Valla Majas
	23.10.2014	Avalikustamise algus
Seoses lisandunud trassi koridori alternatiividega 16A ja 16D viidi läbi täiendav võrdlus ja avalikud arutelud	27.10.2014	Avalikud arutelud Jõelähtme vallamaja saalis ja Rae Kultuurikeskuses
	28.10.2014	Avalikud arutelud Kiili rahvamajas ja Saku Valla Majas
	29.10.2014	Avalik arutelu Kose Kultuurikeskuses
	31.08.2015-13.09.2015	Avalikustamine
Planeeringu eskiislahenduse tutvustamine	14.09.2015	Avalikud arutelud Harju Maavalitsuses ja Loo Kultuurikeskuses
	15.09.2015	Avalik arutelu Rae Kultuurikeskuses
	16.09.2015	Avalik arutelu Kiili Gümnaasiumis
	17.09.2015	Avalik arutelu Saku Valla Majas
	4.07.-8.08.2016	Avalik väljapanek
Planeeringu ja KSH aruande avalik väljapanek ja	29.08.2016	Avalikud arutelud Harju Maavalitsuses ja Maardu Vaba Aja Keskuses

avalikud arutelud	30.08.2016	Avalik arutelu Rae Kultuurikeskuses
	31.08.2016	Avalik arutelu Kiili Gümnaasiumis
	1.09.2016	Avalik arutelu Saku Valla Majas
KSH aruande heakskiitmine	09.08.2017	Keskkonna- ministeeriumi kiri nr 7-12/17/2834-7
Planeeringu heakskiitmine	28.12.2017	Rahandus- ministeeriumi kiri nr 15-2/3481-1
Planeeringu kehtestamine	veebruar 2018	Riigihalduse ministri käskkiri

1 PLANEERINGUTE KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED

1.1. PLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK

Rail Balticu projekti 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 on 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 tuumipiirkondadesse. Rail Baltic on väga oluline ka kaubaveo seisukohalt. Aktiivne kaubavedu on selle raudtee pikaajalise tasuvuse eelduseks“.

Üleriigiline planeering on koostatavate maakonnaplaneeringute oluliseks lähtealuseks.

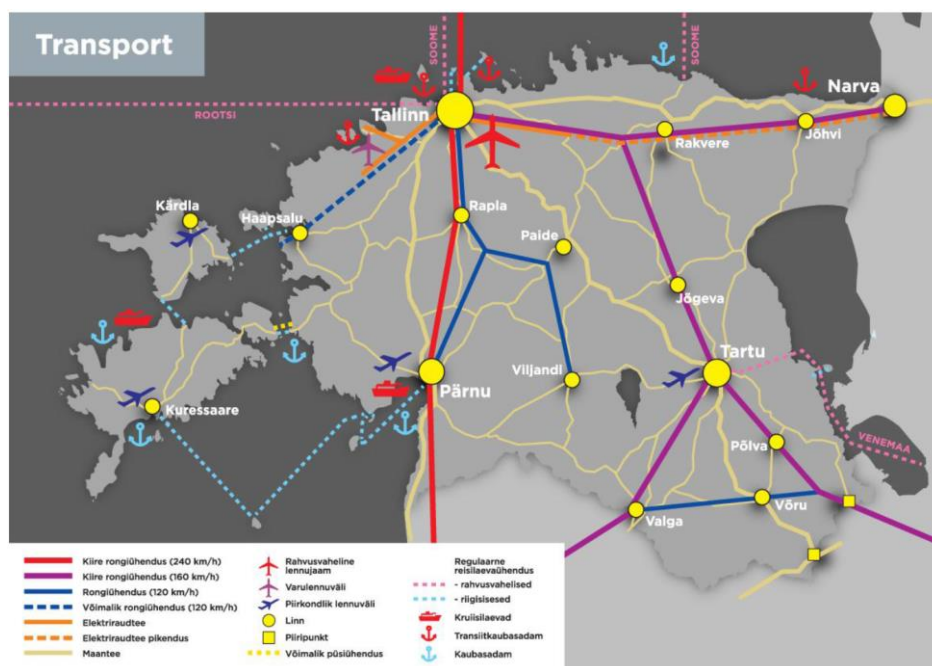
⁷ Otsus on kättesaadav aadressil <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:08:32004D0884:ET:PDF>.

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 koridorst. 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.

1.3. PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED JA LÄHTEMATERJALID

Maakonnaplaneeringu koostamise alused

- | Harju maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ lähteseisukohad¹⁰;
- | Transpordi arengukava 2014–2020, 2013¹¹;
- | Harju maakonna arengustrateegia 2025, 2014¹²;
- | Aruanne „Rail Baltica. Final Report“, 2011¹³.

Planeeritavale alale varem koostatud planeeringud

- | Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“, kehtestatud 2012;
- | Harju maakonnaplaneering, kehtestatud 1999;
- | Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“, kehtestatud 2003;
- | Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Harjumaa kergliiklusteed“, kehtestatud 2012;
- | Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2009-2015“, kehtestatud 2010.

Trassi koridori alternatiividest puudutatud kohalike omavalitsuste üld- ja detailplaneeringud

- | Kehtestatud kohalike omavalitsuste üldplaneeringud. Maakonnaplaneeringut koostades on vaadatud ja võimalusel arvestatud järgmiste üldplaneeringutega:
 - Saku valla üldplaneering, kehtestatud 2009;
 - Kiili valla üldplaneering, kehtestatud 2013;
 - Kose valla üldplaneering, kehtestatud 2011;
 - Rae valla üldplaneering, kehtestatud 2013;
 - Rae valla Jüri aleviku ja sellega piirnevate Aaviku, Vaskjala ja Karla külaosade üldplaneering, kehtestatud 2012;
 - Raasiku valla üldplaneering, kehtestatud 2005;

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

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

¹² <http://harju.maavalitsus.ee/arengukavad;jsessionid=E2C3931B95A1260062816FF7E5AF50AE.jvm2>.

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

- Jõelähtme valla üldplaneering, kehtestatud 2003;
- Loo aleviku, Liivamäe küla, Saha küla ja Nehatu küla üldplaneering, kehtestatud 2011;
- Maardu linna üldplaneering, kehtestatud 2008;
- Tallinna linna üldplaneering, kehtestatud 2001;
- Lasnamäe tööstusalade üldplaneering, kehtestatud 2015.

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

- Kehtestatud detailplaneeringud. Ülevaade raudtee trassi koridoris paiknevatest ja raudtee rajamisest puudutatud kehtestatud detailplaneeringutest on antud peatükis 5.3.

1.4. PLANEERINGU JA KSH UURINGUD

Planeeringu ja KSH koostamise käigus viidi läbi täiendavad uuringud ja analüüsid, mis olid sisendiks planeeringulahenduse 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).

Planeeringu eskiislahenduse etapis koostati „Analüüs Rail Baltic raudtee rajamisega kaasnevate võimalike negatiivsete mõjude hüvitamise võimalustest kinnisasjade omanikele ja kasutajatele“ advokaadibüroo Sorainen AS ja Eesti Rakendusuuringu Keskus Centar OÜ¹⁴. Analüüsi käigus hinnati trassiäärsetele maa- ja majaomanikele 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.

¹⁴ <http://www.railbaltic.info/et/materjalid/uuringud-ja-analueuesid?download=644:rail-baltic-kompensatsioonimehhanismid-2015-09-30-est-final-sorainen>.

Asustusstruktuuri uuring

Uuringu¹⁵ eesmärk oli koguda ja süstematiseerida olemasolevad alusandmed. 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.

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

Kultuuripärandi uuring

Uuringu¹⁶ eesmärk oli koguda ja süstematiseerida olemasolevad alusandmed, tuua välja raudteetrassi kavandamisel kõige kriitilisemaks osutuda võivad tegurid ülevaatlikul tasemel ning nende esinemine/paiknemine uuringualal. Samuti esitada tüüpiliselt kasutatavad leevendavad meetmed, mis võimaldavad eeldatavalt välja töötada parim võimalik lahendus. Kultuuripärandi uuringu tulemused olid sisendiks planeeringu koostamisel, sh raudtee trassi alternatiivide asukohtade määratlemisel, samuti KSH koostamise erinevates etappides: trassi koridori asukoha alternatiivide võrdlemisel ning valitud trassialternatiivi elluviimisega kaasnevate võimalike keskkonnamõjude hindamisel.

Kultuuripärandi uuring koosneb aruandest ja joonisest.

¹⁵ Koostaja OÜ Hendrikson & Ko, 2014.

¹⁶ Koostaja OÜ Hendrikson&Ko, 2013.

Kultuuripärandina käsitleti:

- | kultuurimälestisi;
- | Muinsuskaitseameti poolt muudesse registritesse, lisaks riiklikule kultuurimälestiste registrile, koondatud objekte (XX saj arhitektuur, maaehituspärand, matmispaigad);
- | pärandkultuuriobjekte;
- | looduslikke pühapaikasad;
- | väärtuslikke maastikke;
- | miljööalasad;
- | kohalike omavalitsuste poolt kaitse alla võetud objekte ja alasad;
- | kalmistuid;
- | kirikuid.

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

Arheoloogiline eeluuring

Kultuuripärandi uuringu täpsustuse ja täiendusena viidi läbi arheoloogilise eeluuringu I etapp¹⁷. 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

¹⁷ « Aruanne arheoloogilise eeluuringu kohta Rail Baltic raudteetrassi valikul. I etapp», Tartu Ülikool, prof Valter Lang, 2013.

kaardistatud infot planeeringu joonisel ei kajastata (võimaliku muistise kaitse eesmärgil).

Eluslooduseuring

Uuringu ¹⁸ eesmärk oli anda lisainformatsiooni raudtee trassi koridorile sobivaima asukoha leidmiseks. Andmebaaside, väliinventuuri ja elupaikade modelleerimise alusel hinnati raudtee üldist mõju elusloodusele ja toodi välja konkreetsed kohad, kus see mõjutaks tugevalt konkreetseid liike, ökoloogilisi või taksonoomilisi gruppe.

Uuring toob välja raudtee rajamisega kaasneva üldise mõju looduslikele populatsioonidele ja kooslustele ning leevendusmeetmed, et säilitada suurimetajate populatsioonide ühendus kahel pool raudteed. Selleks soovitavad 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 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. M 1 : 220 000;
 - joonis nr 2. Harju maakonnaplaneering Rail Balticu trassi koridori asukoha määramiseks. M 1 : 80 000;
 - joonised nr 3–8. Harju maakonnaplaneering Rail Balticu trassi koridori asukoha määramiseks. Planeeringulahendus Saku, Kiili, Rae, Jõelähtme valla ning Maardu ja Tallinna linna osas. Täpsemad joonised kohalike omavalitsuste osas M 1 : 20 000.

¹⁸ Koostaja OÜ Rewild, Jaanus Remm jt, 2013–2014.

l lisadest:

- o lisa 1. Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused¹⁹;
- o lisa 2. Ülevaatlik skeemkaart tööprotsessi jooksul visandatud trassi koridori alternatiividest ja võrreldud alternatiividest;
- o lisa 3. Lühiülevaade trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessist Põhja-Raplamaal ja Harjumaal;
- o lisa 4. Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs²⁰.

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

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

l KSH aruandest;

l KSH aruande lisadest:

- o lisa 1. Aruande lisad – võrdlustulemuste etapp. Kajastab trassi koridori alternatiivide võrdlemisega seonduvat materjali;
- o lisa 2. Aruande lisad – planeeringu lahenduse etapp. Kajastab planeeringu lahenduse mõjuhindamise tulemusi ja leevendusmeetmeid;
- o lisa 3. Aruande lisad – eelprojekti etapp. Kajastab eelprojekti etapi mõjuhindamise tulemusi ja leevendusmeetmeid;
- o lisa 4. Natura hindamine. Kajastab Natura hindamisega seonduvaid hinnanguid ja materjale;
- o lisa 5. Müra modelleerimine. Kajastab müra modelleerimisega seonduvaid materjale, sh eelprojekti täpsusastmes müra modelleerimist;
- o lisa 6. Uuringud. Kajastab KSH käigus täiendavalt koostatud uuringuid;
- o lisa 7. KSH programm koos menetluskõigustega. Kajastab KSH programmi ja selle koostamise etapi menetluskõigustega;

¹⁹ Kajastab võrdlusetapi tulemusi. Eskiislahenduse väljatöötamise etapis on lahendusi täpsustatud.

²⁰ Planeeringu koostamise protsessi jooksul olid materjalid kättesaadavad Rail Baltic projekti portaalis <http://railbaltic.info/et/materjalid>.

- o lisa 8. Aruande protseduurilised lisad. Kajastab aruande koostamise etapi menetluskohandamist.

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 teavet²¹.

Eelprojekt – ehitusprojekti staadium, milles esitatakse ehitise arhitektuurilahendus ja insener-tehniliste lahenduste põhimõtted, mida tellija kooskõlastuse korral detailiseeritakse projekteerimise järgmistes staadiumites²².

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

Kaubajaam – rööpmestikuga meldepunkt, mis võimaldab rongide vastuvõtmist, ärasaatmist ja peatuseta läbilaskmist, rongide kohtumise ja möödaskäigu korraldamist ning manöövrööritöö 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.

KMH – keskkonnamõju hindamine.

KSH – keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Liinikoridor – elektri õhuliini rajamiseks vajaminev maa koos liini kaitsevööndiga. Veolajaam kavandatakse Rae valda Uuesalu

²¹ Ehitusseadustik. Vastavalt Majandus- ja taristuministri 17.07.2015 määrusele nr 97 „Nõuded ehitusprojektile“ on ehitusprojekti staadiumiteks eelprojekt, põhiprojekt ja tööprojekt.

²² Määrus „Nõuded ehitusprojektile“.

külasse Järveküla 110/20 alajaama lähipiirkonda liitumisega nimetatud alajaamas ja elektri õhuliin rajatakse raudtee trassi koridori. Raudtee ja alajaama minimaalsest vahekaugusest tulenevalt puudub vajadus liinikoridori asukohta joonisel kajastada.

Maaparandussüsteem – maatulundusmaa kuivendamiseks ja niisutamiseks ning keskkonnakaitseks vajalike ehitiste kogum, mis on kantud maaparandussüsteemide registrisse²³.

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

Möödasõidu jaam – koht üherajalisel rööbasteel, mis võimaldab vastassuunas liikuvatel rongidel üksteisest mööduda. Kaheajalisel rööbasteel võimaldab möödasõidu jaam samas suunas erinevate kiirustega liikuvatel veeremitel üksteisest mööduda. Tihti paiknevad möödasõidu jaamad rongijaamade läheduses. Konstruksioonilt on nad enamasti mõlemast otsast põhiraajaga ühendatud.

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

Puhverjaam – rööpmestikuga meldepunkt, mis oma omadustelt (funktsionaalsus, tehniline võimekus) võimaldab nii reisi- kui ka kaubarongide vastuvõtmist, ärasaatmist ning peatusteta läbilaskmist. Puhverjaam paikneb tavaliselt lõppjaama(de) vahetus läheduses ning võimaldab veeremite lühiajalist seismist ja peatumist.

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

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

²³ Maaparandusseadus.

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

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

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

Regeneratiivne 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 kontaktvõrgu 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.

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.

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.

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>.

²⁶ Ehitusseadustik.

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

Sõlmjaam – rööpmestikuga meldepunkt, mille oluliseks eesmärgiks on hargnevate kauba- ja reisiharu põhitrassiga lahknemise/ühendamise võimekuse loomine. Omadustelt (funktsionaalsus, tehniline võimekus) võimaldab sõlmjaam puhverjaamale, möödasõidujaamale, kaubajaamale ja kauba-terminalile iseloomulike funktsioonide täitmist.

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

Trassi koridor – planeeringuga määratav raudtee trassi koridor on raudtee rajamiseks vajaminev maa ja raudtee kaitsevöönd koos trassi „nihutamisruumiga“. Trassi koridori laiuseks on 350 m. Tallinna linnas ning lõikudes, kus trassi koridor kulgeb olemasoleva 1520 mm raudtee koridoris, on trassi koridori laiuseks 150 m.

Tundlik piirkond – planeeringuga määratletav piirkond raudtee trassi koridoris või raudtee trassi koridori lähialal, kus elamu- ja puhkealade, üldkasutatavate hoonete juures võib raudteel toimuvast liiklusest tulenev müratase ületada lubatud piirnorme. 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 laius 350 m ja „nihutamisruumi“ määramine²⁸ on põhjendatud vajadusega tagada vastavus trassi geomeetria nõuetele ka siis, kui raudtee asukohta tuleb projekteerimise käigus täpsustada²⁹. Tallinna linnas ning lõikudes, kus trassi koridor kulgeb olemasoleva 1520 mm raudtee koridoris (tegemist on väljakujunenud ehitatud keskkonnaga), on trassi koridori laiuks 150 m. Erandina on ulatuslikum trassi koridor määratud sõlmjaama piirkonnas Rae valla Soodevahe külas. Sõlmjaama tehnilises koosseisus võivad olla nii puhverjaamale, möödasõidujaamale, kaubajaamale kui ka kaubaterminalile iseloomulikke funktsioone. Kuna perspektiivis võib sõlmjaam osaliselt täita kaubaterminali funktsiooni veoste vastuvõtmisel, ümberlaadimisel ja väljaandmisel, määratakse trassi koridor sõlmjaama põhimõttelises asukohas 700 m. Trassi koridori laius 700 m on põhjendatud vajadusega võimaldada perspektiivis trassi koridori sees raudteemaa ja raudteeinfrastruktuuri asukohtade ja lahenduste täpsustamist vastavalt sõlmjaama funktsionaalsusele.

Maade kasutamise põhimõtted trassi koridori sees on esitatud peatükis 3.3.

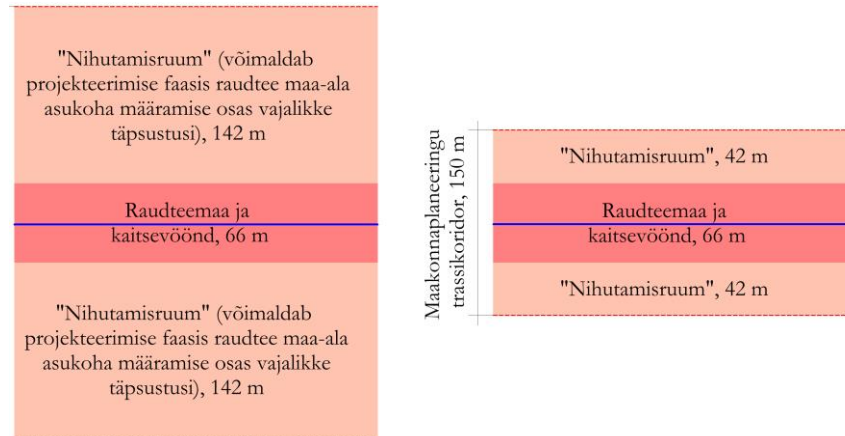
Trassi koridori sees paikneb kavandatav raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga, mille ulatus on üldjuhul 66 m ja millest orienteeruvalt 35 m on taraga eraldatud³⁰. Projekteerimise käigus raudtee asukohta täpsustades ei tohi raudteemaa koos kaitsevööndiga (nn punane ala)

²⁸ Nihutamisruum 350 m laiusel trassi koridoril on 142 m, 150 m laiusel koridoril 42 m ja 700 m laiusel koridoril 317 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.

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

väljuda raudtee „nihutamisruumi“ välispiirist ehk planeeringuga määratud trassi koridorist. Raudteemaad koos raudtee kaitsevööndiga võib tehnilistest vajadustest tulenevalt suurendada (nt kõrge mulde vajadus) trassi koridori sees, mida ei loeta planeeringu põhilahenduse muudatuseks.



Skeem 2.1.1. Raudtee trassi koridori üldskeem.

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 teostatavustasuvusanalüüsi, kuid analüüsis teostatavust kõigis kolmes Balti riigis. Seetõttu seati maakonnaplaneeringutega eesmärgiks AECOM-i uuringus väljapakutud trassi koridori asukohti täpsustada lähtuvalt konkreetsest olukorrast maakasutuses Harju, Rapla 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 geometriaõuetest** (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). Üksikudel juhtudel ei olnud võimalik baasteguritega 100%-liselt arvestada – selleks, et trassi koridor vastaks geomeetriaõuetele ja võimaldaks eesmärgipäraselt kiire rongiühenduse loomist, tuleb läbida kehtestatud detailplaneeringute 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, keskkonnaoragnisatsioonid, kodanikeühendused) analüüsiti esmaste alternatiivide kasutamise võimalikkust Rail Baltic trassi koridorina, eemaldades tööst lähtealustele ja planeeringu üldistele eesmärkidele mittevastad või vähem vastavad. Tööprotsessi käigus kohalike omavalitsustelt ja huvigruppideelt laekunud ettepanekute ja info alusel (üld- ja detailplaneeringutega kavandatud arendused, elamute paiknemine, täiendavad trassi kulgemise ettepanekud) alternatiive täpsustades/korrigeerides ning ebasobivaid välistades selgusid

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.

võrreldavad trassi koridori alternatiivid, mis võimaldavad rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist.

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 plaanis) lõikes eelistus, milline trassi koridori alternatiiv on võrdluses otstarbekam. Kokkuvõtlik eelistus kujundati erinevate kriteeriumigruppide eelistuste kaalumise tulemusel.

Trassi koridori alternatiivide võrdlemine toimus etapiviisiliselt – esmalt võrreldi n-ö alamalternatiive (väiksemaid lõike või lõikude kombinatsioone) ja selgitati välja alamvõrdluse eelistus. Eelistatud lõiguga liiguti edasi 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 1) ning KSH aruande lisas 1.

2.3.1. KESKKONNAMÕJU STRATEEGILINE HINDAMINE

Võrdluskriteeriumid valiti teemavaldkondade lõikes, kus trassi koridori asukoha alternatiivide elluviimisega võivad kaasneda muutused

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.

keskkonnas võrreldes olemasoleva olukorraga ja/või ilmnevad erinevused alternatiivide vahel.

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);

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

- maa metsamajanduslik kasutus (erinevused metsamaa hõlmamise ja omandi osas);
- maavarad (erinevused maardlate hõlmamise osas);
- mõju kohalikule majanduskeskkonnale (erinevused alternatiivide asukohast, peatuste arvust ja asukohast tulenevalt);
- kultuurimälestised (riiklikusse registrisse kantud objektid/alad);
- kaardistamata arheoloogiapärand (arheoloogilise eeluuringu alusel vajalike uuringute ulatus ja probleemkohad);
- väärtuslik maastik ja miljöo (kattuvus teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ toodud väärtuslike maastikega, kohalike omavalitsuste üld- ja teemaplaneeringuga määratud miljöoaladega);
- visuaalsed aspektid (eluhoonete juurest avanevate vaadete mõjutamine);
- muu kriitilise või tähelepanu vajava iseloomuga kultuuripärand (kultuuripärandi uuringus määratletud kriitiliste või tähelepanu vajavatena, kuid ei kajastu kultuurimälestiste, kaardistamata arheoloogiapärandi ega väärtuslik maastik ja miljöo kriteeriumite al: kirikud ja kalmistud, matmispaigad, XX sajandi arhitektuuripärand, maaehituspärand);
- muu leevendatava iseloomuga kultuuripärand (kultuuripärandi uuringus määratletud leevendatava iseloomuga pärandina: 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 kaasnedes võivad muutused keskkonnas võrreldes olemasoleva olukorraga. Mida väiksemad on muutused, seda eelistatum alternatiiv kriteeriumi osas on.

2.3.2. TEHNILINE TEOSTATAVUS

Tehnilise teostatavuse eelistuse 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:

- I trassigeomeetria (minimaalsed nõutavad horisontaalraadiused on tagatud³⁶; vastassuunaliste kõverate puudumine³⁷);
- I kavandatavate rajatiste arv (viaduktid, tunnelid, ökoduktid jne);
- I piirkonna geoloogiline situatsioon (sood, rabad);
- I teekonna pikkus;
- I 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 kriteeriumitest:

- I raudtee ja sellega seotu ehitusmaksumus;
- I teedevõrk ja selle ümberehitus;
- I rajatised: sillad, viaduktid, ökoduktid jne;
- I hoonete likvideerimine, kehtestatud detailplaneeringute kompenseerimine juhtudel, kus detailplaneering ei ole realiseeritav (osaliselt või kogu mahus), suuremahuliste tehnorajatiste ümberehitamine nende toimimise tagamiseks;
- I raudtee ja kaasneva raudteeinfrastruktuuri tarbeks maade omandamise kulud³⁹.

³⁶ Raudtee trassi koridori alternatiivide valikul lähtutakse kiiret ühendust võimaldavale raudteele esitatavatest nõuetest, kus vastavalt projektkiirusele 240 km/h väikseim horisontaalne raadius võib olla $R(\text{rec}) > 3000$ m; $R(\text{min}) > 2500$ m. Vaata täpsemalt planeeringu lisa 1.

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 trassikoridoride võrdlustulemused » lisa 7. Täpsustatud ehitusmaksumus arvestatakse eelistatud trassile projekteerimise käigus.

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

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. Teostati 30-aastase arvestusperioodi jooksul ilmneva tingliku sotsiaal-majandusliku tulu ja kulu võrdlemine, võrdlemiseks kasutati olulisemaid sotsiaal-majanduslike 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.

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 KULGEMINE

Rail Baltic trassi koridori asukoha alternatiive võrreldi⁴³ trassi koridori alternatiivide võrdlemise etapis peatükis 2.3 toodud kriteeriumite

27.11.2013 seisuga. Täpsem maa hinna tuletus ja kasutamine eelarvestuses võrdlemise etapis on esitatud dokumendi «Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused» lisas 7. Trassi koridoris paiknevate maaüksuste omandamine raudtee rajamiseks vajalikus ulatuses toimub raudtee eelprojekti 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 (ümlarvestatuna aastale 2025): kaubaveo ajaväärtus (euro/tonn/tund) – 0,21; reisijateveo ajaväärtus (euro/reisija/tund) – 11,82. Täpsemalt lisas 1.

⁴² Hooldusmaksumuse osas on aluseks AECOMi uuring (2011).

⁴³ Lühiülevaade trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessist Harjumaal ja Põhja Raplamaal on esitatud lisas 3.

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, tehnilis-majanduslike näitajaid ning sotsiaal-majanduslike tulusid ja kulusid. **Eelistuse kujundamise olulisimaks aluseks on eesmärgipärasus – trassi koridori alternatiivi sobivus kiire rongiühenduse loomiseks, arvestades inim- ja looduskeskkonna olulisemate kriteeriumitega.**

Kiire rongiühenduse loomiseks sobivaima trassi koridori asukoha väljaselgitamiseks Harju maakonnas võrreldi järgmisi trassi koridori asukoha alternatiive ning võrdlemisel selgusid järgmised tulemused (vt skeem 2.4.1):

■ lõigud 13C *versus* 13B-II Kose vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 13C**. Eelistuse kujundamist toetavad kõik kriteeriumigrupid – lõik 13C on väiksema mõjuga inim- ja looduskeskkonnale; eelistatud tehnilise teostatavuse poolest, kuna on alternatiiviga võrreldes lühem, sirgem ja ristumisel Tartu maanteega vähemkeerukamaid lahendusi nõudev; ehitusmaksumuselt ligikaudu 2 miljonit eurot soodsam ning sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes ligikaudu 3,4 miljoni euro võrra tinglikult tulusam alternatiivi 13B-II suhtes (st 13C valikuga kaasnevad pikaajalised kulud on väiksemad).

■ lõigud 11B-I + 11B-II *versus* 11C Rae ja Jõelähtme vallas ning Maardu linnas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 11C**. Eelistuse kujundamist toetavad kõik kriteeriumigrupid. Lõik 11C on tehnilise teostatavuse poolest alternatiivist tugevalt eelistatud, kuna trassigeomeetria vastab paremini lähteülesandele – kuna trass on sirgem, siis selle ehitamine on tehniliselt vähemkeerukam ja võimaldab suuremat sõidukiirust ka kaubaharul; on väiksema mõjuga inimkeskkonnale eelkõige tervisemõjude ja õnnetuseohu seisukohalt, kuna mõjutatud eluhooneid on trassi koridoris vähem ja trassi elluviimisel eeldatavasti ei ole vajalik eluhoonete likvideerimine (alternatiivi elluviimisel eeldatavasti on vajalik mõned eluhooned likvideerida); on ehitusmaksumuselt ligikaudu 28 miljonit eurot soodsam ning sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes ligikaudu 667 tuhande eruro võrra tinglikult tulusam alternatiivi 11B-I + 11B-II suhtes. Looduskeskkonna kriteeriumite lõikes alternatiivide osas eelistus puudub, kuna mõlemal alternatiivil on poolt- ja vastuargumente, millest ükski ei ole määrava tähtsusega.

- I 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 territooriumi, vaid põhjaosas väikeses 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 väiksema mõjuga inimkeskkonnale eelkõige tervisemõjude ja õnnetuseohtu seisukohalt, kuna mõjutatud eluhoonete arv alternatiividega võrreldes on kõige väiksem. Sotsiaal-majandusliku tulu 30 aasta võrdluses 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.

- I lõigud 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II *versus* 13A-II + 10A-IV + 10C + 11A-I + 11A-II + 11C Saku, Kiili, Rae ja Jõelähtme vallas ning Maardu ja Tallinna linnas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II**. Eelistuse kujundamist toetavad kõik kriteeriumigrupid, välja arvatud ehitusmaksumus. 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II on küll ehitusmaksumuselt ligikaudu 3 miljonit eurot kallim, kuid samas ligikaudu 8,6 km lühem, mistõttu sotsiaal-majandusliku tulu 30 aasta võrdluses on eelistatud trassi koridor ligikaudu 21 miljoni euro võrra tinglikult tulusam trassialternatiivi 13A-II + 10A-IV + 10C + 11A-I + 11A-II + 11C suhtes. Eelistuse kujundamist on tugevalt mõjutanud ka loodus- ja inimkeskkonna kriteeriumid – trass on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale, kuna otsene mõju looduslikule taimkattetele on väiksem; häiringutundlike liikide pesitsuskohti mõjuulatuses ei esine; õnnetuseohtu suurendavaid objekte on vähem; on maakasutuse poolest soodsam (trassi alla jääb vähem elamu- ja põllumaad) ning väiksema mõjuga kultuuripärandile.

- I 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 vallas ning Harju maakonna Saku, Kiili, Rae, Kose, Raasiku, Jõelähtme vallas, Maardu ja Tallinna linnas.

Alternatiivide võrdlusloogikast ⁴⁴ tulenevalt mõjutavad varasemad alternatiivide võrdlused edaspidiseid tulemusi.

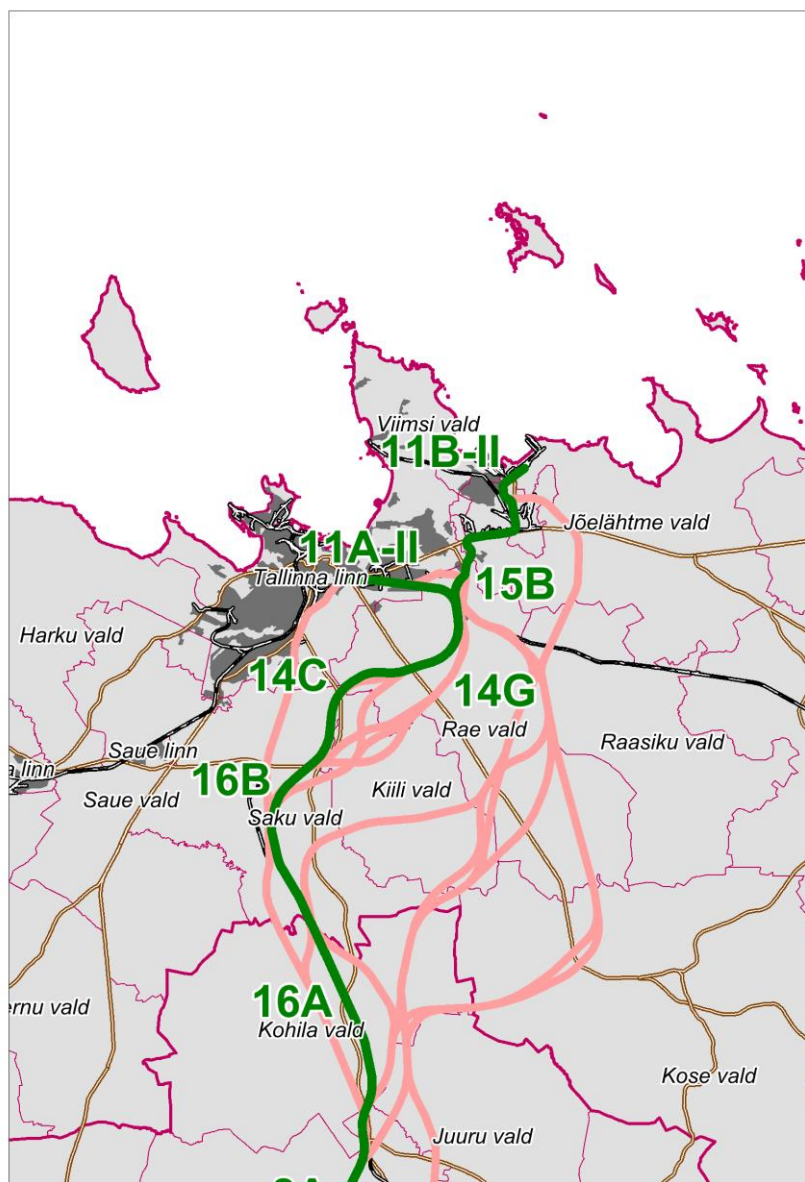
Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II**. Eelistus on kujunenud eelkõige inim- ja looduskeskkonna kriteeriumitele tuginedes ning arvestades, et trassi valikuga kaasnevad pikaajalised kulud on kõige väiksemad.

Eelistatud trass on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale – mõju on väiksem Natura 2000 võrgustiku kuuluvatele aladele ja laiemalt loodusliku pinnakattega aladele ning kultuuriväärtustele. Rööbastee pikkuselt on eelistatud lõik kõige lühem – võrreldes alternatiiviga 9A-I + 16D + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II ligikaudu 1,8 km ja võrreldes alternatiiviga 9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C ligikaudu 8 km. Sellest tulenevalt on eelistatud trassi sotsiaal-majanduslik 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 Harju maakonnas koosneb järgmistest lõikudest: **16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II** (16A kulgeb ainult osaliselt Harju maakonnas). Eelistatud trassi koridori alternatiivi reisivootrass algab Ülemiste reisirterminalist ja kulgeb kuni liitumiseni Muuga sadama piirkonnast alguse saava kaubaveoharuga Soodevahe külas. Kaubaveoharu möödub Muuga sadamast ida poolt ja kulgeb olemasoleva raudtee koridoris kuni Venekülani ning ühineb seejärel reisivoeoharuga. Rae vallas kulgeb eelistatud trassi koridor Tallinna ringteest põhja pool, ületades Tallinn-Tartu maantee Assaku piirkonnas. Seejärel kulgeb trassi koridor Assaku aleviku ja Uuesalu küla vahelt, läbides Järveküla ja Kiili valda Kangru alevikust loodes. Luige alevikust möödub trassi koridor lääne poolt ning kulgeb seejärel maakonna piirini, läbides Saku vallas Kajamaa küla ja möödudes Kurtna külast ida poolt. Trassi koridori asukohta kirjeldus on esitatud kohalike omavalitsuste lõikes peatükis 3.5.

⁴⁴ Esmalt võrreldakse lühemaid lõike n-ö alamvõrdluse teel, mille tulemusena eelistatud lõik liigub edasi järgmisessse 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.

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



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

3 RAIL BALTICU ARENDAMISE PÕHIMÕTTED

3.1. KAVANDATAVA 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. Rail Baltic raudtee trassi koridor on kajastatud Harju maakonnaplaneeringus 2030+, millega on kavandatud ka Tallinn-Helsingi perspektiivne raudteetunnel ja selle ühendamine olemasolevate ja perspektiivsete raudteetrassidega. Harju maakonnaplaneeringus 2030+ näidatud raudtee põhimõttelised koridorid kattuvad osaliselt Rail Balticu raudtee trassi koridoriga ning võimaldavad Rail Balticu raudteed tulevikus vajadusel ühendada ka Tallinn-Helsingi perspektiivse raudteetunneliga.

Perspektiivse kaubaterminali põhimõtteline asukoht koos kaubaveo veeremi hooldedepooga on planeeritud Muuga sadama piirkonda ning reisijateveo veeremi hooldedepoo ja võimalik sõlmjaam Soodevahe külasse Rae valda.

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

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, sõltuvalt maastiku reljeefist) taraga eraldatud ⁴⁷. Raudteega

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

⁴⁷ Raudteemaa tarastamise nõue tuleneb lähteülesandest. Põhi-/tööprojekti koostamise etapis viiakse Tehnilise Järelevalve Ameti uuringu kohaselt läbi analüüs (vt tegevuskava punkti 15 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

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.

3.2. KAVANDATAVA RAUDTEEINFRASTRUKTUURI KIRJELDUS

3.2.1. RAUDTEEMAA JA RAUDTEE KAITSEVÖÖND

Raudteemaa on raudtee ja raudteeinfrastruktuuri hoonete ja rajatiste alune ning nende teenindamiseks vajalik maa (raudtee muldkeha, kontaktvõrguliinid, hooldusteel, müratõkked, tara jms). Raudteemaa ulatus on üldjuhul 30-40 m. Ulatuslikum võib raudteemaa olla raudtee eri- ja/või tehniliste lahenduste korral (nt jaamad, meldepunktid, veoalajaamad, 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

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>;

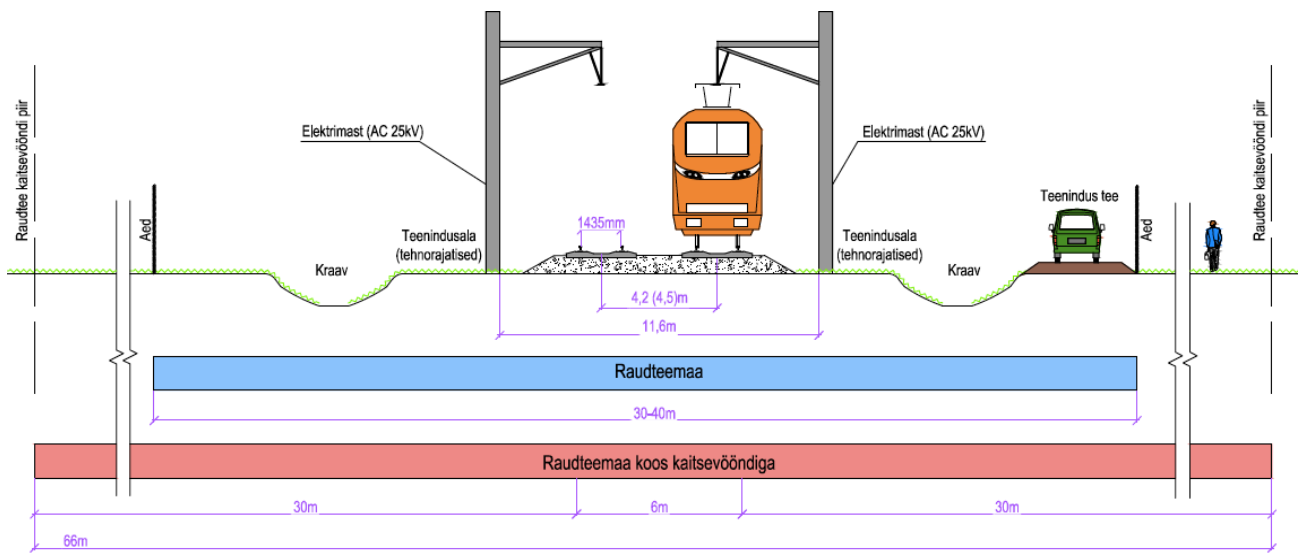
eesti keeles

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

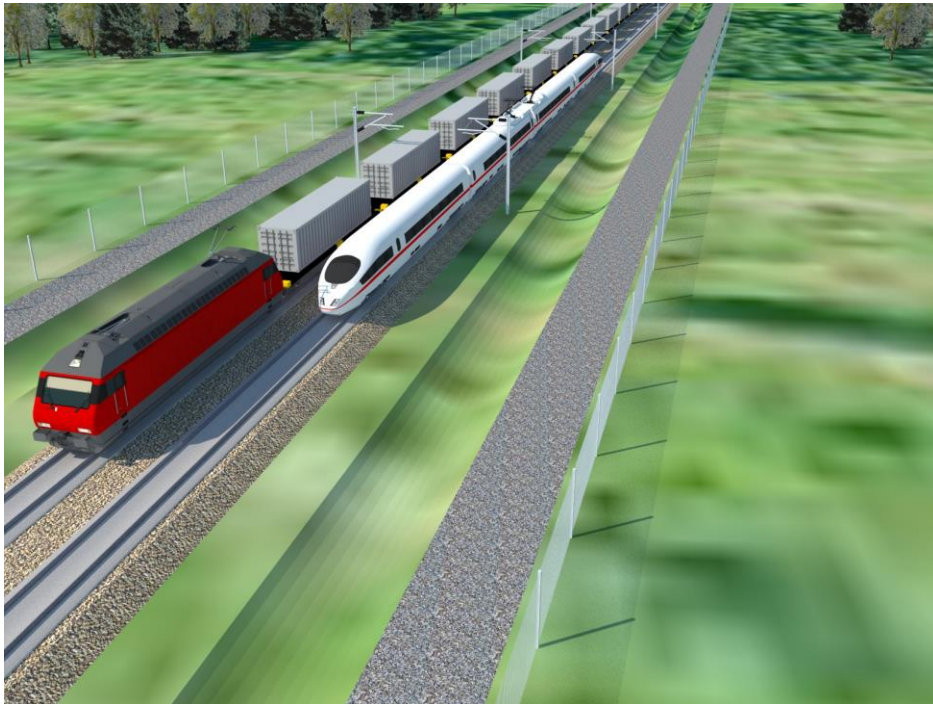
⁵⁰ Raudtee rajamiseks vajalik maa-ala ulatus täpsustatakse projekteerimise käigus.

kooskõlastada Kaitseministeeriumiga kogu raudtee trassi ulatuses, et tagada riigikaitseliste ehitiste töövõime.

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



Skeem 3.2.1.1. Raudteemaa tüüpristlõige



Skeem 3.2.1.2. Illustratiivne vaade tulevases Rail Baltic raudteest.

3.2.2. ÜLEMISTE REISITERMINAL

Planeeringuga on määratud Ülemiste reisiterminali, mis on reisijateveo lõppjaam, põhimõtteline asukoht Tallinna linnas Ülemiste piirkonnas Lasnamäe linnaosas.

Reisiterminali asukohta valikul kaaluti kahte omavahel lähestikku paiknevat ala Ülemiste liiklussõlme kõrval Tartu mnt - Peterburi mnt, Suur-Sõjamäe ja Majaka tn sihi ja raudtee vahelisel alal. Kuna mõlemad asukohad paiknesid lähestikku samas piirkonnas, võeti kahe asukoha võrdlemisel aluseks eelkõige planeeringuala hõlmavate kinnistutega seotud kitsendused (sihtotstarbed, omandiõigus, hoonestusõigused), naaberkinnistute detailplaneeringud ja olemasolevad ühendused Suur-Sõjamäe teega, planeeringuala integreerimise võimalused ümbritsevate hoonetega, sh võimalustega liita omavahel ühtse hoonena Rail Balticu reisiterminal ja Tallinna ühistransporditerminal. Sellest lähtuvalt arvestati asukoha valikul raudteetaristu ja terminali projekteerimiseks vajalike tehniliste parameetritega (perroonide pikkus ja laius, terminali hoonestusala suurus, rööbaste omavaheline pikkus ja laius), majanduslikku tasuvust ning olulisi keskkonna- ja sotsiaalseid aspekte.

Planeeringuga määratud Ülemiste reisiterminali asukoht kattub Tallinna Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringuga kavandatud ühisterminali asukohaga. Ala asub olemasoleva Ülemiste raudteejaama kõrval, kus kergliiklejaid teenindab mitmetasandiline kergliiklussild üle Suur-Sõjamäe tee. Alale on hea juurdepääs, mis võimaldab reisiterminali integreerimist teiste transpordiliikidega (Tallinna ühistransport, autoliiklus, kaugbussiliinid, lennuliiklus, trammiliiklus). Alternatiivse asukohaga võrreldes asub reisiterminali asukohaks määratud ala enam linnakeskuses, moodustades olemasolemat keskkonda ja tulevikuarendusi arvestades tervikliku äri- ja ühistranspordikeskuse. Ala suurus on piisav reisiterminali hoone ja raudtee rajamiseks määratud asukohas.

Tallinna Ülemiste reisiterminal on Rail Baltic 1435 mm rööpmelaiusega liinide reisijateveo lõppjaam, millega integreeritakse riigisiseste ja rahvusvaheliste 1520 mm rööpmelaiusega reisijateveo liinide Ülemiste vahejaam ja Tallinna linna kavandatav Ülemiste transpordikeskus (ühisterminal).

Reisiterminali rajatakse terminali hoone, lahendatakse juurdepääsud, et arvestada võimalusega integreerida omavahel erinevad ühistranspordiliigid (sh Rail Baltic reisirongiliiklus teiste transpordiliikidega ning luua sellega efektiivsed ühendused erinevate linnaosade ja

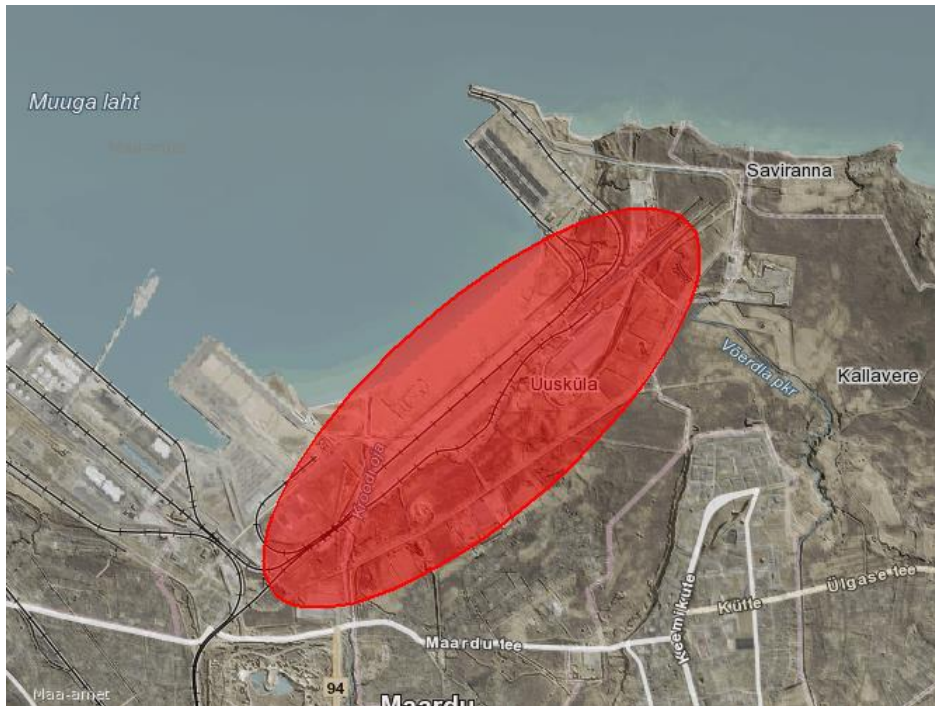
3.2.3. PERSPEKTIIVNE KAUBATERMINAL

Planeeringuga on määratud perspektiivse kaubaterminali, mis on kaubaveo lõppjaam, põhimõtteline asukoht koos kaubaveo veeremi hooldedepooga Muuga sadama piirkonda. Muuga sadam on piirkonna suurim kaubavedudega seotud sadam. Kaubaterminali põhimõttelise asukohta määramine toimus koostöös Tallinna Sadamaga, arvestades kehtivat Muuga sadama idaosa detailplaneeringut ning kaubaterminali eeldatavat funktsionaalsust.

Kaubaterminal on ette nähtud kaupade ümberlaadimiseks 1435 mm ja 1520 mm raudteed kasutavate veeremite vahel ning raudteelt maanteetranspordile ja meretranspordile ümberlaadimiseks, mida võimaldab valitud asukoht Muuga sadama piirkonnas. Kaubaterminali detailplaneeringuga tuleb lahendada täpne krundijaotus, vastava otstarbega raudteerajatiste ning raudteeinfrastruktuuri ja kaubaterminali kompleksi kuuluvate hoonete ning muude raudteeliikluse ja kaubaterminali toimimiseks asjakohaste tehniliste operatsioonide teostamiseks vajalike rajatiste asukohad, liiklus- ja parkimiskorraldus jm asjakohased ülesanded.

Koostamisel on RB Estonia OÜ tellitud "Rail Baltic Muuga multimodaalse kaubaterminali tehnoloogiliste ja ruumiliste vajaduste analüüs"⁵², mille eesmärk on välja selgitada kaks kõige tasuvamat ja realistlikumat alternatiivset integreeritud lahendust. Analüüsi tulemusena selgub muuhulgas kaubajaama võimalikkus, tehnoloogiline lahendus, asukoht ja ala suurus. Tulemused on sisendiks detailplaneeringu koostamisele.

⁵² Analüüsi valmib 2018. a I pool.



Skeem 3.2.3.1. Rail Baltic perspektiivse kaubatermini
põhimõtteline asukoht Muuga sadama piirkonnas.

3.2.4. REISIJATEVEO VEEREMI HOOLDEDEPOO

Planeeringuga on määratud reisijateveo veeremi hooldedepoo põhimõtteline asukoht Rae vallas Soodevahe külasse.

Hooldedepoo asukoha valikul kaaluti kolme alternatiivset asukohta Ülemiste reisiterminalist ca 4 km kaugusel. Asukohavalikul arvestati ala sobivust ja vastavust hooldedepoo rajamiseks vajalikele tehnilistele parameetritele, alale ligipääsetavust ning kaugust reisiterminalist ja majanduslikku tasuvust.

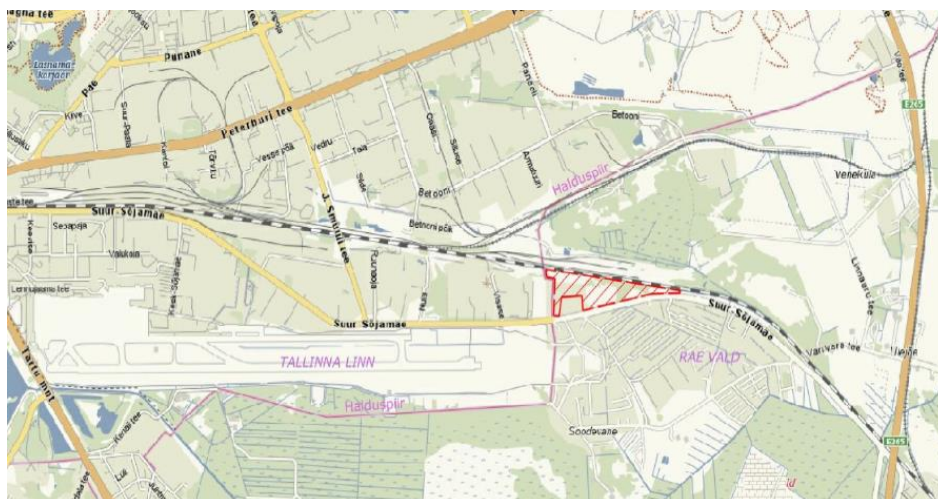
Hooldedepoo paikneb määratud asukohas olemasoleva raudteetaristu kõrval, omades head juurdepääsu autotranspordiga Tallinn-Lagedi riigimaanteelt. Rail Baltic perspektiivne raudtee on planeeritud olemasoleva raudtee lõunapoolsele küljele, võimaldades hea juurdepääsu kavandatavale hooldedepoole. Valitud asukoht on Ülemiste reisiterminalile lähim sobivaim asukoht, paiknedes valdavalt riigimaal.

Hooldedepoo on ette nähtud Rail Baltic 1435 mm rööpmelaiusega liinide reisijateveo veeremite teenindamiseks, et võimaldada piisavas koguses reisirongide kohast ja korrapärasest hooldamisest vastavuses rahvusvahelise praktikaga. Hooldedepoo tehnilises koosseisus võib olla ka puhverjaamale iseloomulikke funktsioone.

Detailplaneeringuga tuleb lahendada täpne hooldedepoo asukoht ja vajalik maa-ala suurus, teenindav taristu, juurdepääsulahendused, parkimiskorraldus jm asjakohased ülesanded.



Skeem 3.2.4.1. Rail Baltic reisijateveo veeremi hooldedepoo põhimõtteline asukoht Soodevahe piirkonnas.



Skeem 3.2.4.2. Rail Baltic reisijateveo veeremi hooldedepoo detailplaneeringuga hõlmatud ala.

3.2.5. PERSPEKTIIVNE SOODEVAHE SÕLMJAAM

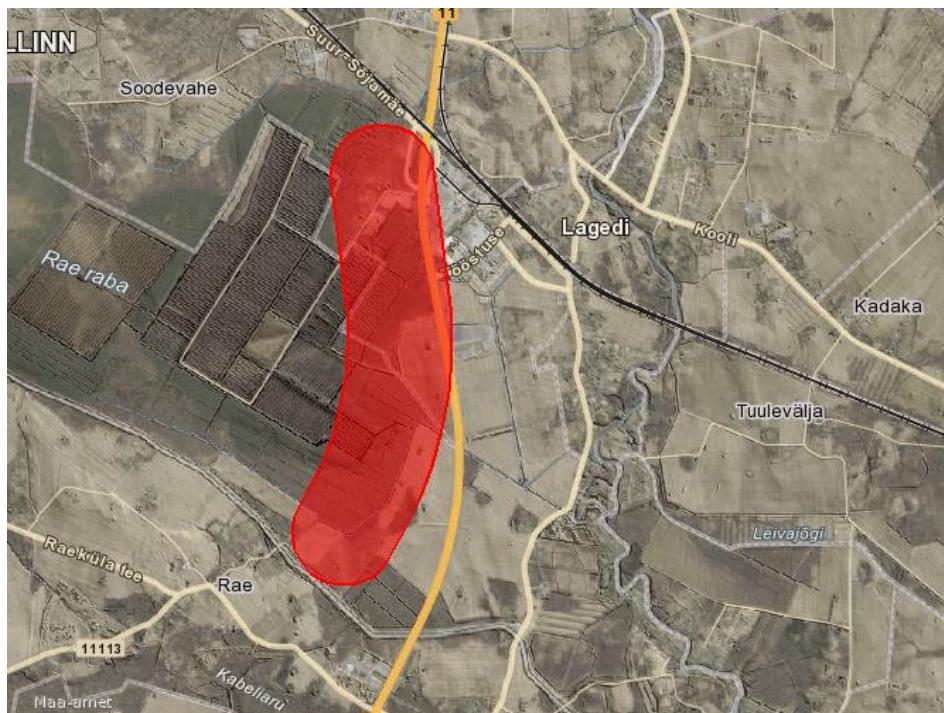
Perspektiivse võimalusena kaalutakse tulevikus sõlmjaama rajamist põhimõttelises asukohas Rae valla Soodevahe külas, kus toimub kauba- ja reisiharu põhitrassiga lahknemine/ühendamine.

Sõlmjaama üheks oluliseks ülesandeks on kauba- ja reisiharu põhitrassiga lahknemise/ühendamise võimekuse loomine. Kauba- ja reisiharu hargnemise kohast tulenevalt ei olnud muid asukohti otstarbekas kaaluda.

Sõlmjaama tehnilises koosseisus võivad olla nii puhverjaamale, möödasõidujaamale, kaubajaamale kui ka kaubaterminalile iseloomulikke funktsioone.

Kaubaterminali funktsionaalsus (kauba ümberlaadimine samaliigilisele või teisele transpordivahendile) ning sellest tingitud täpsem tehniline lahendus Soodevahe piirkonnas selgub hilisemates etappides. Kuna perspektiivis võib sõlmjaam osaliselt täita kaubaterminali funktsiooni veoste vastuvõtmisel, ümberlaadimisel ja väljaandmisel (millest sõltub sõlmjaama tehniline lahendus, raudteemaa asukoht ning raudteefrastruktuuri vajadus, asukoht ja lahendused), määratakse trassi koridor ulatus sõlmjaama põhimõttelises asukohas 700 m.

Detailplaneeringu koostamise vajadus otsustatakse sõlmjaama funktsiooni täpsustumisel.



Skeem 3.2.5.1. Võimaliku sõlmjaama põhimõtteline asukoht Soodevahe piirkonnas.

3.2.6 TEEDEVÕRGU TOIMIMINE JA RAUDTEE ÜLETUSVÕIMALUSED

Raudtee ristumised avalikult kasutatavate teedega⁵³, 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 koridoridega⁵⁴.

Samatasandilised ristumised on lubatud üksnes tehnoloogiliste ülesõitude⁵⁵ puhul. Eritasandiliste ristete asukohtade määramisel on lähtutud eelkõige põhimõttest tagada liikumisvõimalused ja piirkonna

⁵³ 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.

⁵⁴ Maanteeamet seab eriveoste koridoridega ristumiskohtades nõuded viaduktide kõrge gabariidi tagamiseks eelprojekti koostamise etapis.

⁵⁵ 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 on arvestatud liiklussagedust 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/ümberehitatavate teede kaudu tagatakse teedevõrgu üldine sidusus ja juurdepääsud majapidamistele ning kinnistutele.

Planeeringuga määratakse Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu rajamise vajadus ja nende põhimõttelised asukohad⁵⁶. Teede konkreetsete asukohad, pikkused, 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 võib kavandatavate/ümberehitatavate teede pikkus (ulatus) ja täpne asukoht projekteerimise tulemusena planeeringus 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 Päästametiga ning umbtee⁵⁷ korral näha ette ümberpööramise võimalus.

Teede ehitamine toimub raudtee väljaehitamise etapis samaaegselt muu raudteeinfrastruktuuri rajamisega.

⁵⁶ 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.

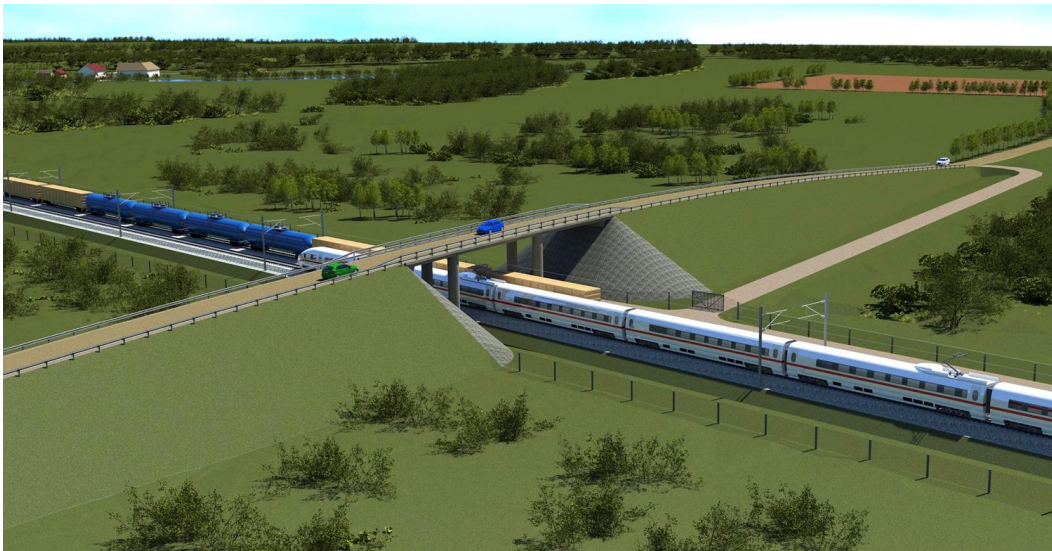
⁵⁷ Rail Baltic maakonna planeeringuga kavandatav/ümberehitatav tee, mille teises otsas puudub väljapääs (seotus olemasoleva teega).

3.2.6.1 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 3.2.6.1.1. 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 juurdepääs toimub värava kaudu. Teenindustee on mõeldud üksnes sihtotstarbeliseks kasutuseks.



Skeem 3.2.6.1.2. Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel teega ja/või jõega. Tee paikneb maapinnal ning raudtee on viidud kõrgele muldele. Konkreetsetes asukohas kulgevad tee ja jõgi suhteliselt lähedastikku, mis võimaldab lahendada tee ja jõe ületus ühe pika viaduktiga.

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 m⁵⁸ kõrguseni, kasutatakse lahenduses valdavalt käigutunnelit, kuid välistatud ei ole ka kergliiklussilla rajamine, kui maapinna reljeef seda soosib.

Kergliiklejate läbipääsud (põhimõttelised asukohad) on määratud arvestades kergliiklejate harjumuspäraseid liikumissuundi puhkealadele või marsruudil kodu-töö-kodu või kodu-teenus-kodu. Konkreetsete lahendused jalgratta- ja jalgteede ning läbipääsude (kas tunnel või sild) osas täpsustatakse projekteerimise käigus asukohapõhiselt.

⁵⁸ Kõrgus oleneb konkreetsest asukohast ja maapinna reljeefist.



Skeem 3.2.6.1.3. Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel jalgratta- ja jalgteega. Läbipääs kergliiklejale on tagatud tunneli kaudu.

Ristumised rööbasteega

Raudtee põhitrassi ristumised olemasoleva 1520 mm rööbasteega lahendatakse eritasandilisena. Projekteerimise käigus täpsustatakse, kumb raudtee projekteeritakse viaduktile.

Erandina kaalutakse samatasandilise riste rajamist Maardu linnas, kus Rail Baltic raudtee ristub ühe rööpapaariga olemasoleva 1520 mm raudteega (tupiktee).

Põllumajandusega seotud liikumine

Kõik eritasandilised risted lahendatakse normidest tulenevalt viisil, mis võimaldavad liikumist põllumajandustehnikaga.

Piirkonnas, kus põllumajandustegevus hõlmab ka loomakasvatust, tuleb säilitada loomapidamishoonete ja rohumaade ühendatus kahel pool raudteed ning tagada kariloomadele läbipääs. Täpne olukorrajeldus on esitatud peatükis 3.5.1.

3.2.6.2 RISTUMINE VOOLUVEEKOGUDEGA

Sillad

Raudtee viiakse suuremast vooluveekogust üle sillaga. Sildade konkreetsete asukohad ja lahendused (pikendatud sild, madal sild jne)

täpsustatakse projekteerimise käigus. Sildade lahenduste väljatöötamisel tuleb lähtuvalt KSH hinnangust jätta kergliiklejatele ja loomadele (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, tuleks 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 tulenevalt madal või kõrge sild vms).

Truubid

Planeeringu üldistusastet arvestades ei kajastu planeeringu põhijoonisel ega 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 täpsed 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.

3.2.6.3 ROHELISE VÕRGUSTIKU SIDUSUS. RAUDTEEÜLETUSVÕIMALUSED ULUKITELE

Üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ kohaselt ei jää Harju maakonnas Rail Baltic raudtee trassi koridori alla riigi tasandi suuri ja väikeseid tuumalasi ega riigi tasandi rohekoridore.

Harju maakonnaplaneeringus 2030+ näidatud väiksemate rohelise võrgustiku tuumalade ja rohekoridoride sidususe ja toimimise tagamise vajadusega on arvestatud. Kus Rail Baltic raudtee trassi koridor lõikab või läbib maakonna 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 eluslooduseuring⁵⁹, mis käsitles raudtee rajamisega kaasnevat ohtu ja konfliktkohti loomapopulatsioonide sidususele.

Toetudes läbiviidud uuringule, määratakse planeeringuga piirkonnad, kus suurimetajate⁶⁰ loomapopulatsioonide sidususe ja jätkusuutlikkuse tagamiseks ning piirkonnas välja kujunenud loomaelupaikade ja liikumisalade hoidmiseks tuleb tagada suurimetajatele läbipääs – rajada ökoduktid ehk rohesillad⁶¹ või leida alternatiivsed lahendused.

Ökodukti eeldatav asukoht (või alternatiivne lahendus) täpsemat lahendust kirjeldavatel kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistel tähistatud piirkonnas⁶² 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, kus jäetakse loomadele piki looduslikku vooluveekogu liikumiseks kaldariba (vt skeemi 3.2.6.1.2. Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel teega ja/või jõega).

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

⁵⁹ Koostaja OÜ Rewild, Jaanus Remm jt, 2013-2014, Tartu. Uuringus koosnes andmebaaside analüüsist, välisuuringutest ja looduslike elupaikade modelleerimisest.

⁶⁰ KSH raames läbiviidud eluslooduseuringus on suurimetajatena käsitletud sõralisi (põder, hirv, metskits, metssiga jt) ja suurkiskjad (karu, hunt, ilves).

⁶¹ 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).

⁶² Suurimetajate läbipääsu piirkond joonisel on määratud võrreldes ökodukti enda mõõtmetega kümneid kordi ulatuslikum, ca 600-700 m piki raudteed.

lähtuvalt. Analüüsi tulemustest lähtuvalt võib teha põhi- või tööprojekti faasis muudatusi eelprojekti lahenduse korrigeerimiseks.



Skeem 3.2.6.3.1. 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.

3.2.7 RAUDTEE TOIMIMISEKS VAJALIK ELEKTRITARISTU

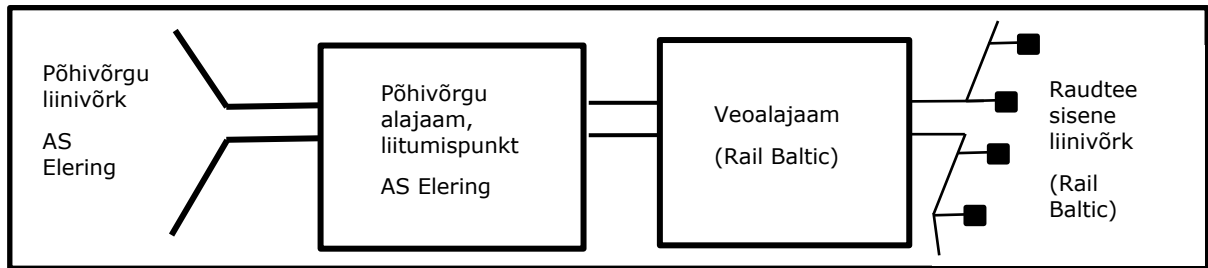
Planeeringuga määratakse liitumispunktid põhivõrguga ning liitumispunktidest lähtuvad liinikoridorid⁶³ raudteed teenindavate veolajaamadeni⁶⁴. Liitumispunkti ja veolajaama ühendavad 110 kV nimipingega liinid on raudteeinfrastruktuuri osaks ning nende põhimõttelised asukohad kavandatakse käesoleva planeeringuga.

Eesti territooriumil kulgeva trassi kohta on neli veolajaama ja liitumispunkti AS-i Elering hallatava põhivõrguga. Veolajaamast lähtub raudtee sisene liinivõrk. Veolajaamade asukohtade määramisel on lähtutud elektrivõrgu toimimise ökonomikat ja varustuskindlust tagavast vahemaast (vahekaugus ligikaudu 60-80 km) ning põhivõrguga liitumise võimaluse olemasolust. Raudtee sisene liinivõrk ja lokaalsed alajaamad ehitatakse raudteemaa ja selle kaitsevööndi koridori (vt alljärgnev selgitav skeem). Kuna liitumispunkt ei ole

⁶³ Veolajaam kavandatakse Rae valda Uuesalu külasse Järveküla 110/20 alajaama lähipiirkonda liitumisega nimetatud alajaamas ja elektri õhuliin rajatakse raudtee trassi koridori. Raudtee ja alajaama minimaalsest vahekaugusest tulenevalt puudub vajadus liinikoridori asukohta joonisel kajastada.

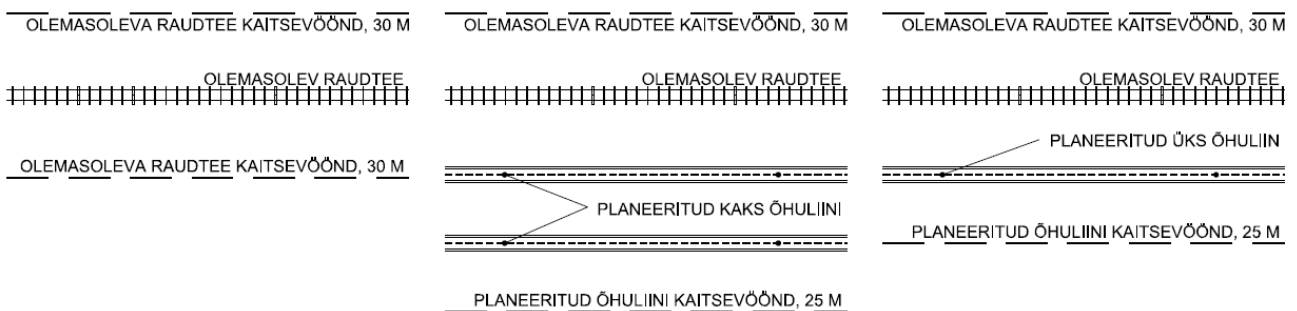
⁶⁴ Veolajaam on raudteerajatis raudteeseaduse mõistes.

raudtee liinivõrgu osa, siis liitumispunkti tugevdamisega seotud töid maakonnaplaneeringuga ei lahendata.



Harju maakonda on vajalik ehitada üks⁶⁵ veolajaam. Veolajaam kavandatakse Rae valda Uuesalu külasse Järveküla 110/20 alajaama lähipiirkonda liitumisega nimetatud alajaamas⁶⁶.

Töö käigus kaaluti kolme alternatiivset asukohta. Lisaks Järveküla alajaamale kaaluti veolajaama rajamist Aruküla ja Kiisa alajaamade lähipiirkonda. Aruküla alajaam oli parim elektritehniliste tingimuste poolest, kuid asus planeeritud trassist ja tarbimise keskmest eemal. Kiisa alajaama oleks vajanud Aruküla alajaamaga võrreldes suuremahulisi ümberehitustöid ning asunuks samuti tarbimise keskmest eemal. Veolajaama asukoht on planeeritud raudtee koridori. Veolajaama ehitamiseks on vajalik ligikaudu 1 ha suurune maa-ala. Kuna maakonnaplaneeringu üldistusaste ei võimalda veolajaama maa-ala suurust ja täpset asukohta määrata, antakse täpsed lahendused projekteerimise käigus.

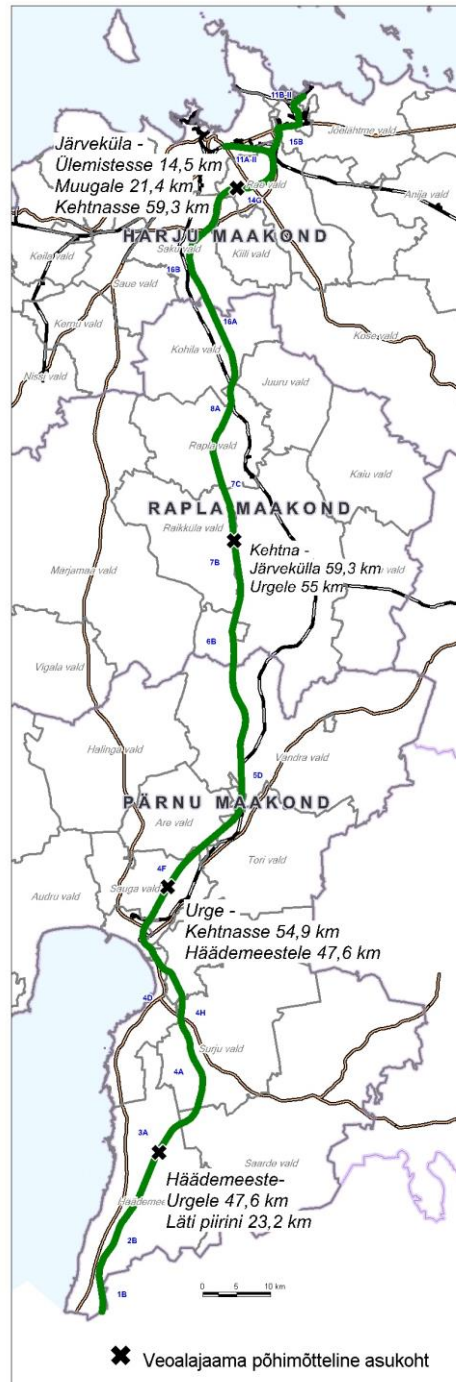


Skeem 3.2.7.1. Planeeritud õhuliini koridori paiknemine raudtee trassi koridori sees.

⁶⁵ Üks veolajaam on planeeritud Rapla ja kaks Pärnu maakonda.

⁶⁶ Alajaama valiku osas on tehtud koostööd AS-iga Elering ja OÜ-ga Elektrilevi. Järveküla piirkonna veolajaama valik põhineb AS Eleringi kirjas nr 27.10.2015 2-7/2015/606-2 toodud informatsioonil ning 11.04.2015 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis toimunud töökoosoleku tulemustel.

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 3.2.7.2. Veolajaamade põhimõttelised asukohad. Skeemil väljatoodud vahemaad kilomeetrites tähistavad veolajaama teenindusraadiusi.

3.2.8 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 alusel⁶⁷, 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 elamualade⁶⁸ 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

⁶⁷ Põhjalikum ülevaade müra ja vibratsiooni teemast on esitatud KSH aruande lisas 5. Planeeringu koostamise esimeses etapis viidi KSH raames läbi müra esmane hindamine, tulemused kajastusid planeeringu eskiislahenduses (selgitusena seletuskirjas ja kohalike omavalitsuste osas esitatud joonistel). Esmane müra hindamine tõi välja, et esineda võib müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 300-350 m ulatuses raudteest. Kuid samas selgitati, et olenevalt maastiku reljeefist, hoonestustihedusest, konkreetse lõigu sõidukiirusest ja võimalikust raudtee nihutamise vajadusest tingituna võib 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.

⁶⁸ Juhtudel, kus raudtee kulgeb läbi detailplaneeringutega kavandatud elamumaa kruntide, lähtub müra modelleerimine eeldusest, et vastavus elamumaal kehtivatele normatiividele tagatakse tavajuhul alates raudteemaal kaitsevööndi piirist, st äärmise rööpme teljest 30 m kaugusel. Erisused toodud peatükis 5.3.

müra leevendusvajadusega alasid, võtab normatiivset mürasaastet 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 opereerimisperioodil 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 Harju maakonnas trassi lähistel mürast mõjutatud kaitstavaid loodusobjekte, mille korral on vajadus leevendusmeetmeid rakendada.

Vibratsioon

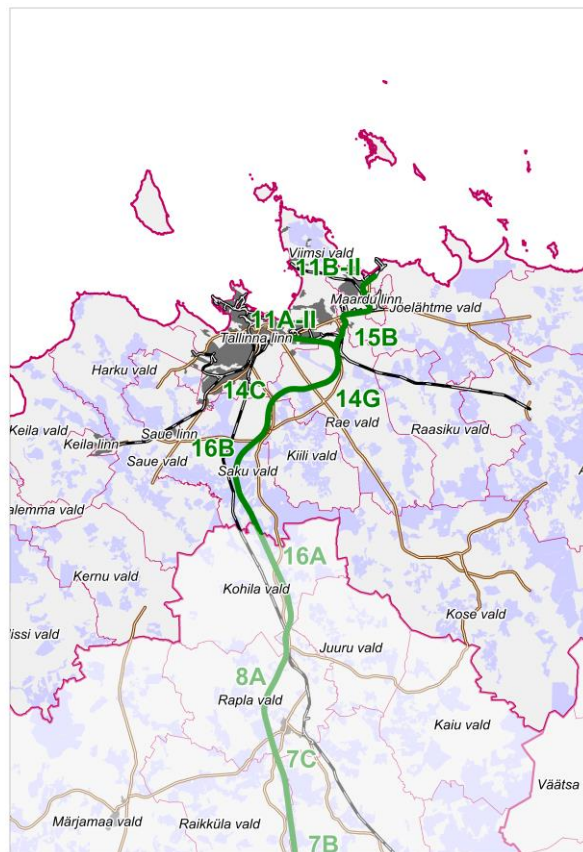
Vastavalt KSH raames teostatud vibratsiooni mõju hindamise tulemustele võib reaalseks mõjuala laiuseks kujuneda ca 30-70 m raudteest. Kui lähtuda ebasoodsatest oludest (head vibratsiooni leviku tingimused), reaalsest prognoosist tihedamast liiklusgraafikust ja tegelikust suuremast sõidukiirusest võib võimaliku vibratsiooni mõjualana käsitleda ca 100 m laiust tsooni raudteest, reeglina jääb mõjuala väiksemaks. Projekteerimise etapis tuleb rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad, vibratsiooni levikut piiravad ballastmatid ja muud vibratsiooni isoleerivad lahendused, 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 vundamenti isoleerimine elastse toetusmaterjaliga piiramaks hoonesse jõudvat vibratsiooni).

3.2.9 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 3.2.9.1. 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 raudteefrastruktuuri 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 üld- ja detailplaneeringute koostamisel.

Rail Baltic raudtee trassi koridori alal võib jätkuda olemasolevate katastriüksuste ja kinnistute maakatastri sihtotstarbe kohane maakasutus ning tuleb arvestada 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 küsida⁶⁹ tegevuse osas arvamust Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt.

3.3.2 RAUDTEE EHTAMISE AJAL KEHTIVAD TINGIMUSED

- I Kinnisasja omaniku või valdaja nõusolekul võib toimuda:
 - I ehitusmaterjalide ladustamine;
 - I ehitusmasinate liikumine ja erateede kasutamine.

⁶⁹ 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 lõigus, kus raudteemaad koos kaitsevööndiga ei ole üldjuhul võimalik püsielupaikade asukohast tulenevalt nihutada, on planeeringus markeeritud „kitsad olud”⁷⁰. Raudtee projekteerimise ülesanded:

- | täpsustada raudtee ja raudtee ehitamisest tingitud raudteeinfrastruktuuri (jaamad, elektrimastid ja –liinid, veoalajaamad, 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, jalgratta- ja jalgteed 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;
- | täpsustada vajadusel rööbastee tehnoloogilised lahendused (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad, vibratsioonitõkkematid ja muud vibratsiooni isoleerivad lahendused, elastsed kinnitused, ballastmatid) vibratsiooni tekke vähendamiseks;

⁷⁰ *Kitsad olud* on markeeritud selle olemasolu korral täpsemat planeeringulahendust kajastava kohaliku omavalitsuse joonisel ning kirjeldatud peatükis 3.5.1.

- | anda lahendused maaparandussüsteemide toimimiseks;
- | täpsustada raudteemaa ja kaitsevööndi ulatus;
- | raudtee projekteerimisel *kitsastes oludes* (joonisel tähistus „kitsad olud“) arvestada olemasoleva olukorraga püsielupaikade paiknemisel. Raudteed ei tohi nihutada püsielupaikade alale;
- | määrata Männiku harjutusvälja töövõime tagamiseks vajalike ehitiste (nt ohutusvallid, kuulipüüdjad) asukohad ja tehnilised lahendused ning ning tagada Raku järve kagu nurgas paikneva sõidutee säilitamine;
- | täpsustada sidemastide asukohad Kaitseministeeriumiga lähtudes riigikaitseliste ehitiste töövõime tagamise vajadusest.

Ülesanded lahendatakse üldjuhul eelprojekti staadiumis. Tehnilised lahendused võivad täpsustuda projekteerimise järgnevatel staadiumitel.

3.4 RAIL BALTIC TRASSI KASUTAMINE KOHALIKU TRANSPORTI EESMÄRGIL

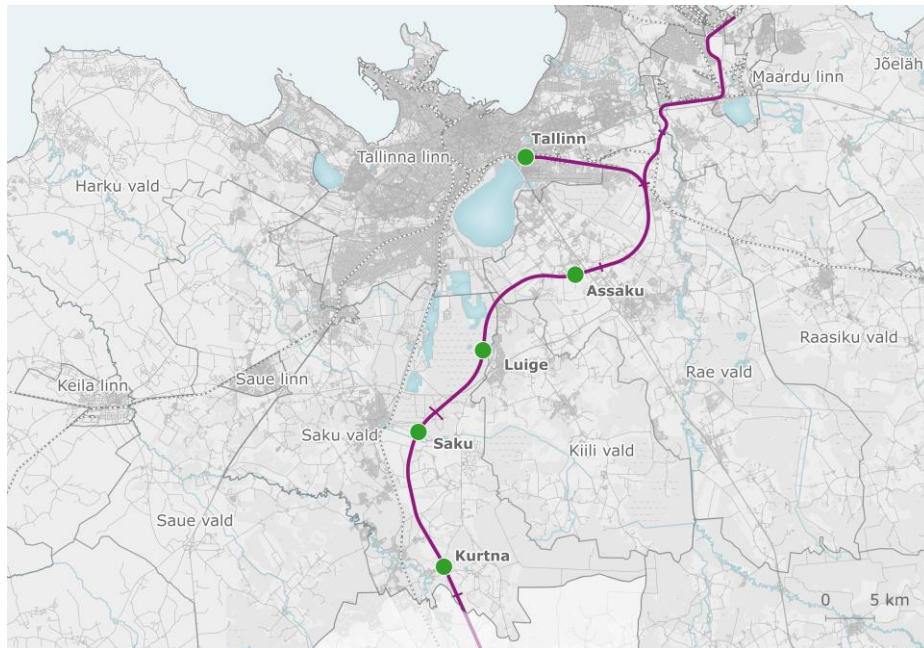
Reisirongiliiklus

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 peatuskohad⁷¹ kohaliku liikluse tarbeks näidatakse eraldiseisva koostatava Harju maakonna planeeringuga⁷². Harju maavalitsuse ettepanek peatuste põhimõtteliste asukohtade osas on esitatud skeemil 3.4.1.⁷³

⁷¹ 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“).

⁷² Planeerimisseaduse § 10 lõike 3 alusel algatas Vabariigi Valitsus maakonnaplaneeringute, sh Harju maakonna planeeringu, koostamine Vabariigi Valitsuse 18.07.2013 korraldusega nr 337.

⁷³ 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. Harju Maavalitsuse ettepanek võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas.

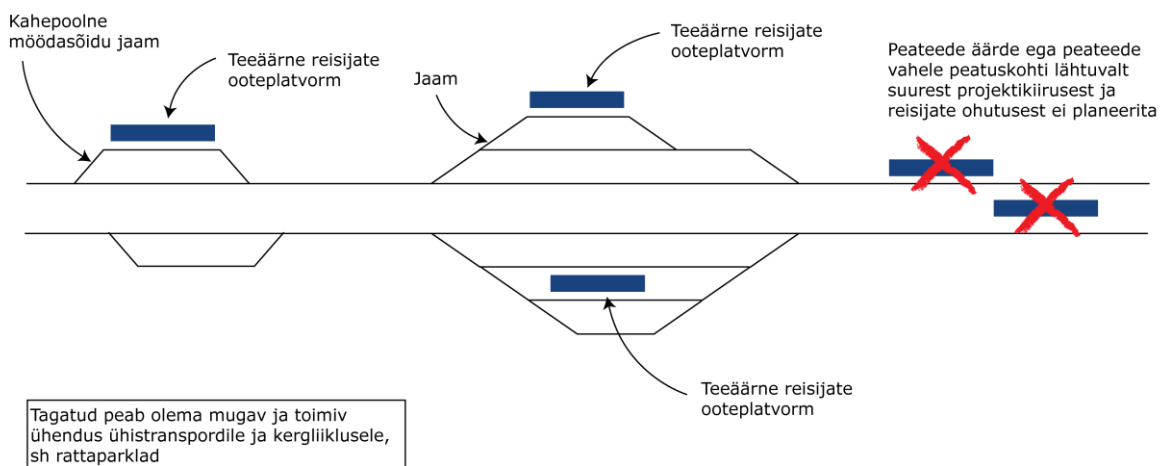
Reisirongide kohaliku liikluse arendamine Rail Baltic raudteel on perspektiivi arvestav, kuid see vajab käimasolevast planeeringust hilisemat eraldi riigipoolset otsust. Rail Balticu rajamisega seoses ei ole hetkel kavandatud rahalisi vahendeid kohaliku rongiliikluse peatuskohtade projekteerimiseks, 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) poolt 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.).

Peatuskoha võimalikkus Luige piirkonnas vajab lisaks täpsemat analüüsi lähtuvalt vajadusest säilitada Männiku harjutusvälja töövõime. Peatuskoha rajamine ei tohi vähendada harjutusvälja töövõimet ning peab ühtlasi olema reisijatele ohutu ja turvaline. Selleks, et harjutusväljal oleksid tagatud tingimused kavandatud väljaõppe, nt laskmiste ja õppuste korraldamiseks ning muuks

vajalikuks riigikaitseks tegevuseks, on vaja rajada täiendavaid ehitisi (nt ohutusvalle, kuulipüüdjad). Ehitised peavad tagama selle, et harjutusväljal kavandatud laskmiste ohualad ei kattu raudteefrastruktuuriga. Kirjeldatud vajalike täiendavate meetmete väljaehitamine vajab lisarahastust, riigikaitse eelarve vahendeid nimetatud otstarbeks ei kasutata. Männiku harjutusvälja tööviime tagamiseks sobivate lahenduste väljatöötamiseks tuleb teha koostööd Kaitseministeeriumiga. Samuti tuleb harjutusvälja tööviimet mõjutavad kavandatavad tegevused Kaitseministeeriumiga kooskõlastada.

Rail Baltic 1435 mm raudtee



Skeem 3.4.2. Põhimõtteline võimalik lahendus reisirongi peatuste 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+" ja Harju maakonnaplaneering 2030+ näevad ette regionaalse rongiliikluse säilimise Tallinn-Viljandi liinil. Harju maakonnaplaneeringus 2030 + kajastatud raudteekoridorid jätavad võimaluse Rail Balticu raudtee ning olemasoleva Tallinn-Viljandi raudtee rongiliikluse integreerimiseks. 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. aasta haldusreformi eelseid piire), mis täiendavad üksteist ja moodustavad ühtse terviku. Joonisel ⁷⁴ kajastatakse raudtee trassi koridori asukoht, planeeringuga määratud raudteefrastruktuuri põhimõttelised asukohad (sillad, viaduktid, tunnelid, alajaamad, reisijate raudteeterminal), raudtee trassi ehitamisest tingitud kavandatavad/ümberehitatavad teed, jalgratta- ja jalgteed ning läbipääsukohad kergliiklejatele, 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 on planeerimisprotsessis trassi koridori asukoha alternatiivide ja eelistatud trassi koridori osas täpsema lahenduse väljatöötamisel arvestatud⁷⁵.

⁷⁴ Täpsemat lahendust kirjeldavad joonised on koostatud iga kohaliku omavalitsuse kohta eraldi ja vormistatud mõõtkavas 1 : 20 000.

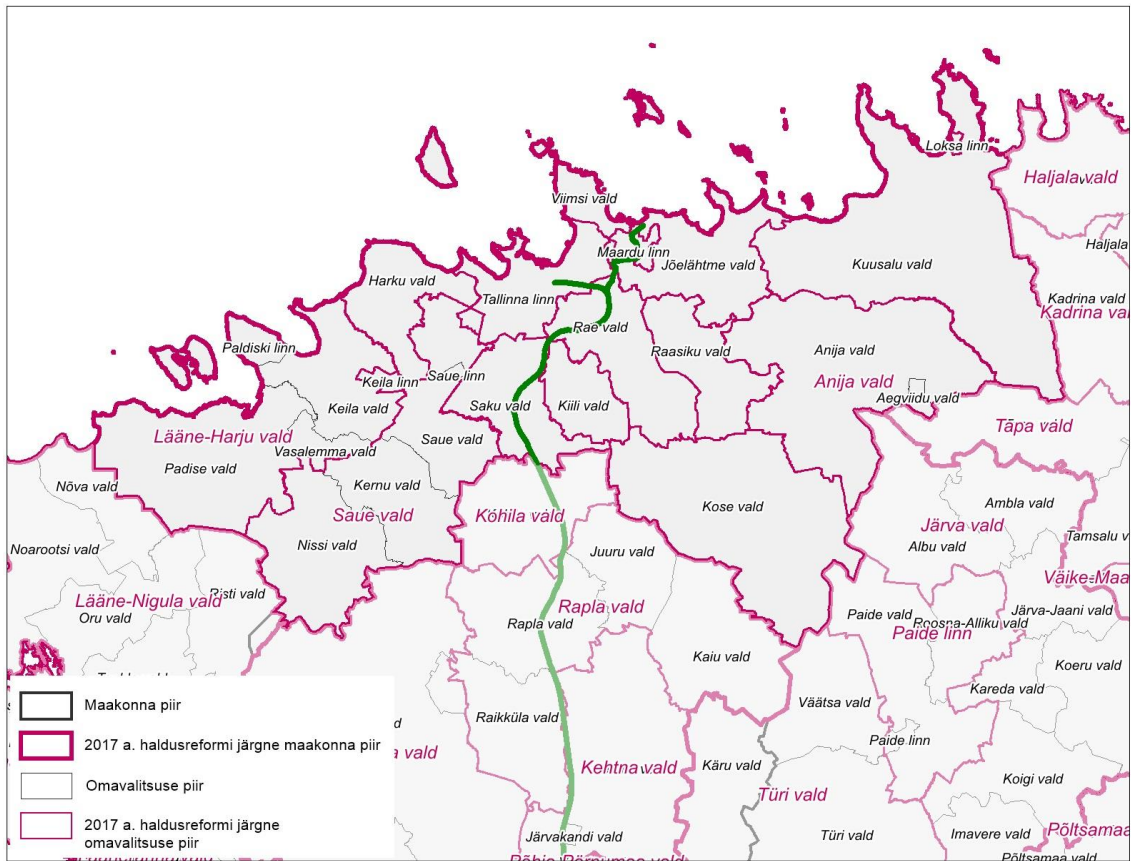
⁷⁵ Kasutatud on Keskkonnateabe Keskuse Keskkonnaregistri ja EELISE, Maa-ameti ETAK Põhikaardi, Kultuurimälestiste riikliku registri, Põllumajandusameti, Pärnu maakonna teemaplaneeringute andmeid ning võrguhaldajate poolt edastatud andmekihte tehnilise taristu paiknemise kohta. Kuna joonisel kajastuv taustainfo on ajas muutuv (andmed seisuga aastast 2013-2016), tuleb projekteerimise järgmistes etappides lähtuda ajakohasest infost ja registrite andmetest.

Tekstiosas kirjeldatakse planeeringuga välja valitud raudtee trassi koridori kulgemist kohaliku omavalitsuse territooriumil arvestades 2017. aasta haldusreformi eelseid piire. Selleks, et planeeringuga kavandatav oleks hästi jälgitav, on lahendust kirjeldatud iga kohaliku omavalitsuse osas eraldi. Nii on hõlpsamalt mõistetav, kuidas planeeritav raudteeinfrastruktuur konkreetse kohaliku omavalitsuse territooriumi ning seal elavaid inimesi ja paiknevaid objekte/ma-alasid mõjutab. Iga kohaliku omavalitsuse osas 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, kas ja 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. Kaitstavate loodusobjektide ja Natura alade loetelu on esitatud maakonna lõikes seletuskirja peatükis 3.6, täpsem ülevaade Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade osas on esitatud KSH aruande lisas IV Natura hindamine (vt tabel 1). Nimetatud lisas IV on Natura alade lõikes antud alade iseloomustus ning määratletud otsese ja kaudse mõju ilmnenise võimalused, soovitusel ja vajadus leevendusmeetmete rakendamiseks ning Natura eel- ja/või asjakohase hindamise vajadus.

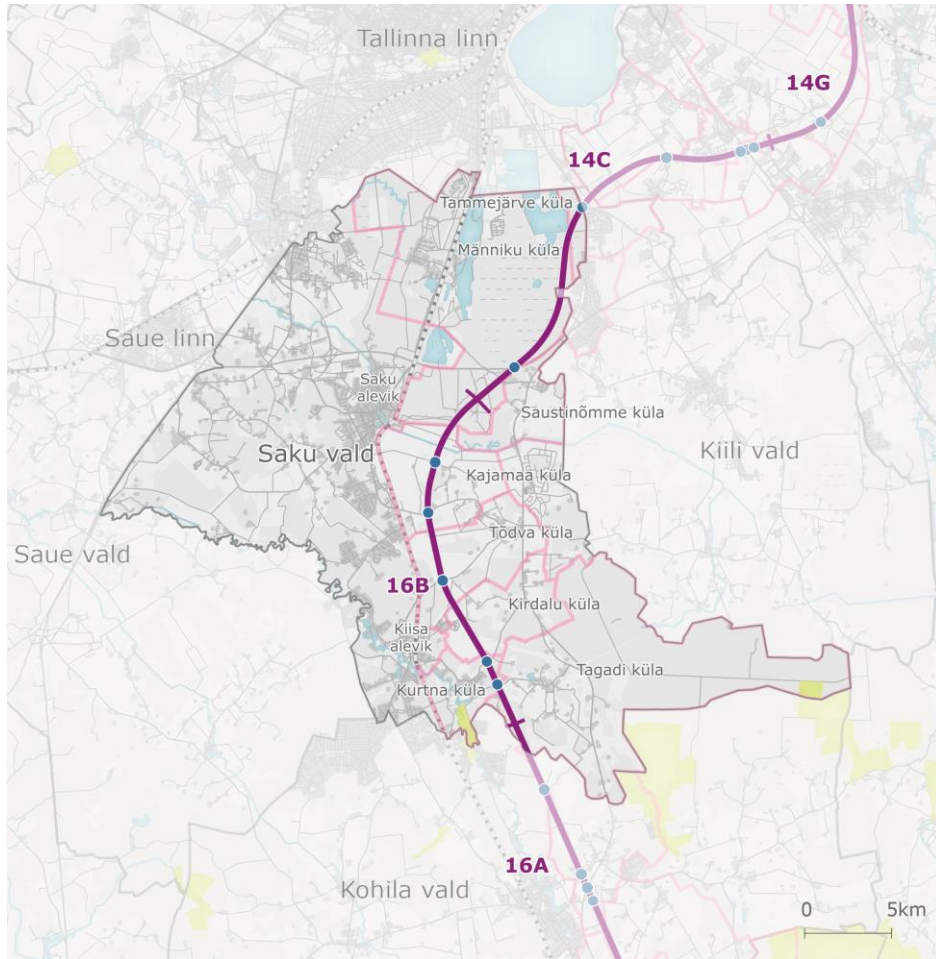
Piirkonnad, kus tuleb tagada suurulukite läbipääs, ökoduktide asukohad ning võimalikud müra leevendusvajadusega alad on planeeritud KSH tulemuste alusel. Põhjalikum ülevaade KSH käigus läbi viidud mõjude hindamisest, mõjude hindamise meetodikatest ning KSH-ga määratud leevendusmeetmetest on esitatud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



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

3.5.1 SAKU VALD

(vt joonis 3 Planeeringulahendus Saku valla osas)



Skeem 3.5.1.1. Rail Baltic trassi koridori asukoht Saku valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (osaliselt või kogu ulatuses lõigud 16A, 16B, 14C) kulgeb Saku valla territooriumil läbi Tagadi, Kurtna, Kirdalu, Tõdva, Kajamaa, Saustinõmme, Männiku ja Tammejärve küla. Kogu Saku valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m.

Trassi koridor läbib hajakülasid, kulgedes nii põllumajandus- kui metsamaadel. Lõuna poolt Rapla maakonna Kohila vallast Saku valda sisenedes kulgeb trassi koridor Tagadi ja Kurtna külade hoonestusalade vahelt läbi Kirdalu küla suunas. Ulatuslikumad hoonestusalad jäävad trassi koridorist (350 m) välja, ühele ja teisele poole, üksikud majapidamised ka trassi koridori sisse. Kurtna külas lõikab trassi koridor Kurtna kooli staadionilt algavaid terviseradasid. Kiisa avariielektrijaamast möödub trassi koridor ida poolt (väljas võimalike õnnetuste ja kütusetsisterni ohualast), avariielektrijaama ja Kõnnumäe turbakarjääri veehoidla vahelt läbi, lõigates põhjapool

paiknevad 110 ja 330 kV nimipingega õhuliine. Õhuliinid tuleb kas ümber ehitada või tõsta lääne poole uude asukohta. Kui Tagadi külas kulgeb trassi koridor valdavalt metsamaal, siis Kirdalu ja Tõdva külas paikneb trassi koridoris ka põllumajandusmaal. Tõdva külast kulgeb trassi koridor edasi põhja suunas, möödudes Kajamaa ja Saustinõmme külade hoonestusaladest lääne pool. Kajamaa küla osas järgib trassi koridor võimaluste piires põllu- ja metskõlviku piiri. Männiku külas läbib trassi koridor Saku rabametsa rekreatsiooniala ja lõikab alal kulgevaid terviseradasid. Tallinna ringteed ületades kulgeb trassi koridor läbi Männiku ja Tammejärve küla, Männiku raba serva mööda, lõigates vahepeal Kiili valla Luige aleviku lääneserva. Männiku piirkonnas paikneb trassi koridor Kaitseväe Männiku harjutusvälja idaservas, läbides ühtlasi ka Harju maakonnaplaneeringuga 2030+ kavandatavate väljaõppeehitiste ohualasid. Ohuala on ala, mille piires relva kuul, miin, mürsk, granaat vms võib tavalistes lasketingimustes lennata, tabada märki, plahvatada, rikošettida jne. Seetõttu tuleb Männiku harjutusväljal toimuva väljaõppe jm vajaliku riigikaitse tegevusega kaasneva ohu elimineerimiseks rajada ohtu välistavad ehitised (nt ohutusvallid, kuulipüüdjad). Raudtee projekteerimise käigus kaasatakse Kaitseministeerium täpsustamiseks meetmeid, millega tagatakse harjutusvälja töövõime nii raudtee ehitamise ajal kui ka ehitamise järgselt. Harjutusvälja töövõime on võime tagada tingimused kavandatud sõjaväelise väljaõppe ja õppuste korraldamiseks ning muuks vajalikuks riigikaitse tegevuseks.

Tallinn-Rapla-Türi teed (riigimaantee nr 15) ületades lõikab trassi koridor Kangru aleviku põhjaserva ja suundub Rae valda.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 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). Saku valla osas koostatud joonisel on müra leevendusvajadusega alad vastavalt tähistatud.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 3 *Planeeringulahendus Saku 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 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 Saku valla osas*.

Saku vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaanteedega, kohalike teede ja väiksemate juurdepääsuteedega. Eritasandilised lahendused planeeritakse ristumisel järgmiste teedega:

- | Tagadi-Kurtna tee (riigimaantee nr 11154) Kurtna ja Tagadi küla piiril;
- | Kirdalu-Kiisa tee (riigimaantee nr 11152) Kurtna külas;
- | Tõdva-Hageri tee (riigimaantee nr 11240) Tõdva külas;
- | Saku-Tõdva tee (riigimaantee nr 11342) Kajamaa külas;
- | Sootee (kohalik tee nr 7180280) Kajamaa külas;
- | Tallinna ringtee (riigimaantee nr 11) Männiku külas;
- | Tallinn-Rapla-Türi tee (riigimaantee nr 15) Tammjärve küla ning Kiili valla Kangru aleviku piiril.

Kajamaa küla piirkonnas hõlmab põllumajandustegevus ka loomakasvatust. Raudtee trassi kulgemine läbi Kajamaa küla toob kaasa olukorra, kus loomapidamishooned paiknevad ühel ja karjatamiseks kasutatavad rohumaad teisel pool raudteed. Selleks, et säilitada loomapidamishoonete ja rohumaade ühendatus kahel pool raudteed ning võimalus ajada kariloomad rohumaadele, tuleb tagada läbipääs kariloomadele raudtee ristumisel Sooteega (nr 7180280).

- | Rail Baltic trassi koridor ristub Tallinn – Rapla – Türi maantee Luige – Rapla lõigu eelprojekti lahendusega. 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. Saku valla osas koostatud joonisel on maantee ja raudtee trassi koridoride ristumine tähistatud kui eritasandiline ristumine perspektiivse teega.

Jalgratta- ja jalgteed ning läbipääsud kergliiklejatele

Juurdepääsuks Kurtna kooli staadionilt algavatele terviseradadele, Saku rabametsa rekreatsioonialale ning Raku järvele kavandatakse jalgratta- ja jalgteed tunnelid või –sillad. Saku rabametsa rekreatsioonialal kulgevad terviserajad tuleb samaaegselt raudtee ehitamisega ümber ühendada, et säilitada nende kasutamise võimalus ka tulevikus.

Kergliiklejate ohutuse tagamiseks on kavandatud jalgratta- ja jalgteed Tallinn-Rapla-Türi teega ristumise piirkonda, arvestades ka kergliiklejate liikumissuunda Raku järve äärde.

Raudteesild

Ristumisel Vääna jõega viiakse raudtee üle veekogu sillaga. Silla lahendus tuleb projekteerida ja valida selline, mis tagab silla alt läbipääsu ka mootorsõidukitele.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Trassi koridor ristub valla territooriumil kolmel korral maakonna piirkondliku taseme rohevõrgu koridoriga ning põhjaosas läbib rohevõrgu tuumala. Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks planeeritakse ökoduktid Tagadi, Kirdalu ja Saustinõmme küla piirkonda.

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.

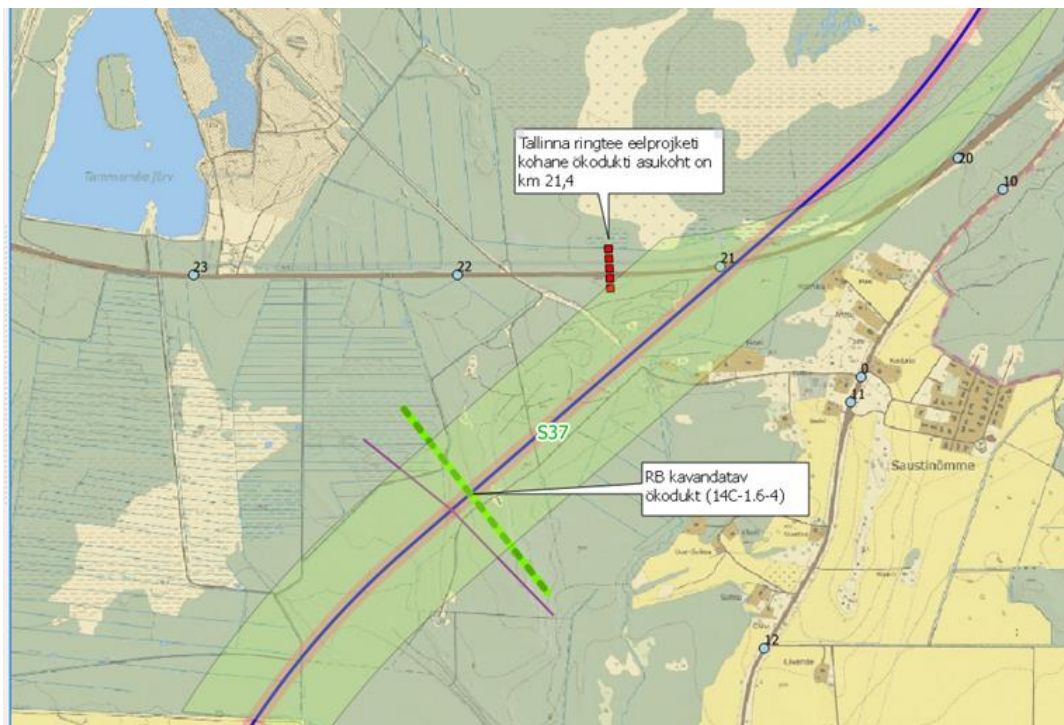
Tallinna ringtee km 21,4 on suurimetajate läbipääsuks kavandatud ökodukt. Tallinna ringtee II lõigu (km 12,6-29) kohta koostatud ekspertarvamus⁷⁶ toob välja, et maantee km 21 ja 22 vahel on antud lõigu kõige ohtlikum koht, kuna kogu Tallinna ringtee ulatuses on sellel lõigul kõige tihedam põdra liikumine. Ekspertarvamus anti projektlahendusele, kus 30 m lai ökodukt on kavandatud km 21,4. Vastav meede on ekspertarvamuse kohaselt üldiselt sobiv, kuid on välja toodud, et veelgi sobivam võiks olla vastava meetme rakendamine 22 kilomeetriposti lähiümbruses. Täpsemate hinnangute andmiseks peetakse vajalikuks täiendavate uuringute läbiviimist.

Rail Baltic KSH raames läbi viidud loodusväärtuste uuringu⁷⁷ käigus kaardistati kogu kavandatava raudteetrassi ulatuses loomade liikumisalad. Uuring toob välja, et kui ökodukt on kavandatud antud piirkonnas ka Tallinna ringteel, siis tuleks ökoduktide asukohad ringtee ja raudtee projektide osas tervikuna üle vaadata.

Tuginedes Tallinna ringtee projekti raames koostatud ekspertarvamusele ning Rail Baltic projekti raames läbi viidud eluslooduse uuringule, teeb Rail Baltic maakonnaplaneering Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ettepaneku kaaluda Tallinna ringtee km 21,4 kavandatud ökodukti nihutada ca 600 m lääne poole, km 22 lähedusse. Nihutades maanteele rajatavat ökodukti lääne poole, ei satuks ringtee ökodukti ületavad loomad kitsastesse oludesse, kus ökodukti ületamisel vaid mõnisada meetrit lõunapool on juba raudtee ja tarastus.

⁷⁶ Tallinna ringtee (T11) rekonstruktsiooni eelprojekti tehnilise lahenduse sobivus looduskeskkonda ja loomastiku vabaks liikumiseks vajalikud leevendusmeetmed. *Ekspertarvamus II teelõigu (12,6-29km) kohta. Lauri Klein ja Val Rajasaar.*

⁷⁷ Rewild OÜ. 2015. „Loomastiku uuring. Leevendavate meetmete vajadus ja paiknemine“. Planeeringu koostamise protsessi jooksul oli uuring kättesaadav Rail Baltic projekti portaalis <http://www.railbaltic.info/et/materjalid/keskkonnamoju-strateegiline-hindamine-ksh/category/31-ksh-uuringud>.



Skeem 3.5.1.2. Tallinna ringteele ja Rail Baltic raudteele kavandatud ökoduktid Saustiõmme piirkonnas

Maardlad

Raudtee trassi koridor kattub: Tallinna-Saku liivamaardla ehitusliiva aktiivse tarbevaru plokiga nr 8, 9, 66 ja 115, passiivse tarbevaru plokiga nr 62 ja aktiivse reservvaru plokiga nr 73, mäeeraldisega Männiku liivakarjäär (kaevandamisloa number KMIN-135); Saku turbamaardla hästilagunenud turba aktiivse reservvaru plokiga nr 3 ja passiivse reservvaru plokiga nr 5; Valdeku (Valdeki, Männiku) turbamaardla vähelagunenud turba aktiivse reservvaru plokiga nr 1, hästilagunenud turba aktiivse reservvaru plokiga nr 2, hästilagunenud turba passiivse reservvaru plokiga nr 3 ja vähelagunenud turba passiivse reservvaru plokiga nr 4.

Trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise käigus leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutusetapis 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

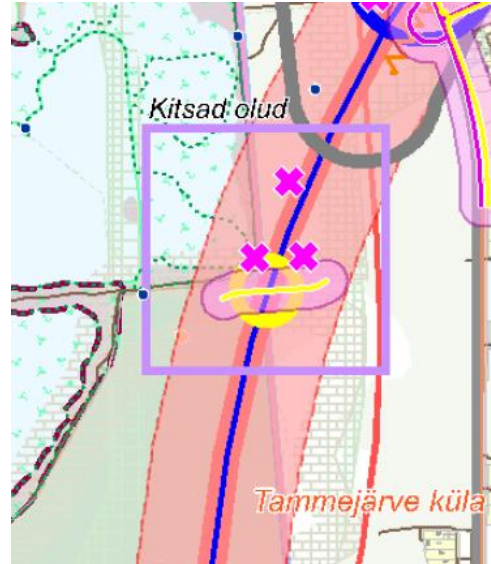
Saku vallas ei paikne trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi, need asuvad trassi koridorist enam kui 500 m kaugusel (Kajamaa külas).

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt jääb Kurtna külas trassi koridori Ohvrikivi. Vastavalt eeluuringu koostajate poolsele soovitusel tuleb objekt läbi kaevata, kui ei õnnestu seda ehituse käigus säilitada.

Kitsad olud Tammejärve külas

Trass külgneb **Männiku kõre ja kivisisaliku PEP-iga**⁷⁸.

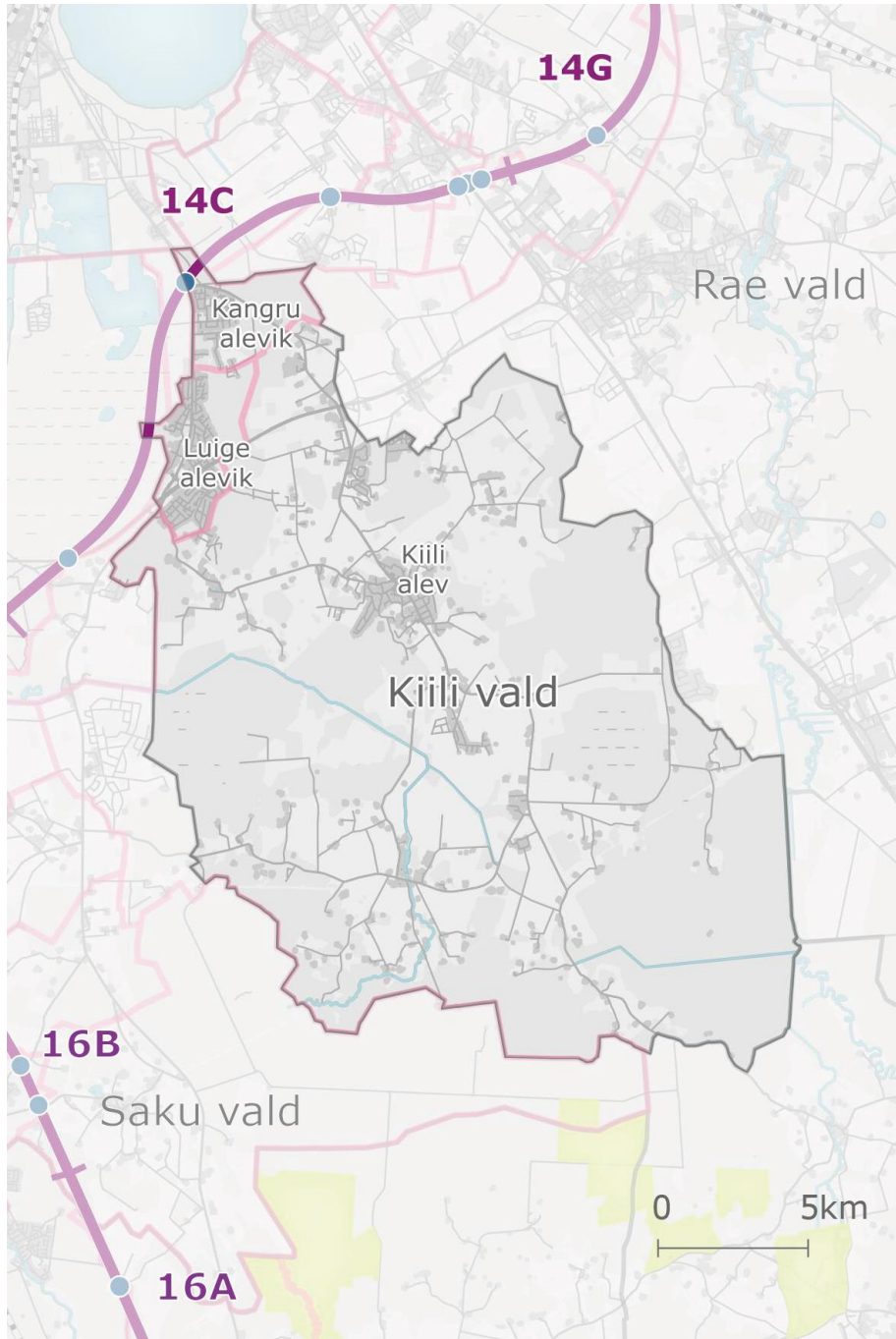
Püsielupaikade kaitseks tuleb hoida trassi koridor võimalikult kitsas. Raudteemaa nihutamist trassikoridori sees lääne suunas kaalutakse lähtudes ajakohastest andmetest, sh kaitstavate objektide andmetest, ning vastavate kooskõlastuste olemasolul.



⁷⁸ Algatatud on püsielupaiga muutmine, vt täpsem info
http://register.keskkonnainfo.ee/envreg/main?reg_kood=PLO1000893&mount=view

3.5.2 KIILI VALD

(vt joonis 4 Planeeringulahendus Kiili valla osas)



Skeem 3.5.2.1. Rail Baltic trassi koridori asukoht Kiili valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 14C) kulgeb Kiili valla territooriumil läbi Luige aleviku lääneservast ja Kangru aleviku põhjaservast, kulgedes metsamaal. Kogu Kiili valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 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). Kiili valla osas koostatud joonisel on müra leevendusvajadusega alad vastavalt tähistatud.

Teedevõrgu toimimine ning ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 4 *Planeeringulahendus Kiili 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 või rajad ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks elamualadele või majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad/ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 4 *Planeeringulahendus Kiili valla osas*.

Kiili vallas ristub Rail Baltic trassi koridor Saku ja Kiili valla piiril kulgeva riigimaanteedega ning metsaradadega. Eritasandiline lahendus planeeritakse ristumisel Tallinn-Rapla-Türi teega (riigimaantee nr 15).

Kangru aleviku piirkonnas tuleb eritasandilise liiklussõlme ehitusprojekt koostada nii, et Tallinn-Rapla-Türi tee ja Kurna-Tuhala tee (riigimaantee nr 11115) ei nihkuks olemasolevale hoonestusele lähemale, st teemaa ei laieneks hoonestatud kinnistutele. Sellest lähtuvalt peab vajadusel Tallinn-Rapla-Türi maantee telge projekteerimisel nihutama lääne suunas ja Kurna-Tuhala maantee telge põhja suunas.

Ristmiku täpne lahendus selgitatakse välja ehitusloa taotlemise aluseks oleva ehitusprojekti koostamise käigus, tuginedes asjakohastele liiklusuuringutele ⁷⁹ ja -vajadustele. Ristmiku lahendamise väljatöötamise raames tuleb projekteerijal teha

⁷⁹ Nt liiklusuuringu Kangru küla piirkonnas, vt <http://delta.andmevara.ee/harju/dokument/941160>

2017. a septembris Teede Tehnokeskuse AS poolt läbi viidud mõõtmiste tulemusel on liikluskoormus piirkonnas suurem kui maakonnaplaneeringus aluseks võetud andmetel ning 2017. a juulis Terviseameti poolt läbi viidud müra mõõtmine aadressil Karukella 4 Kangru alevik näitas, et eluhoone juures ületab liiklusmüra müranorme.

koostööd nii Maanteeameti kui ka kohaliku omavalitsusega enne kui ehitusprojekt esitatakse omavalitsusele arvamuse saamiseks.

Ristmiku lahenduse väljatöötamisel tuleb kaaluda erinevaid lahendusi, sh 19.12.2016.a Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis toimunud nõupidamisel Kangru Küla Seltsi poolt pakutud lahendust.

Jalgratta- ja jalgteed ning läbipääsud kergliiklejatele

Kergliiklejate ohutuse tagamiseks kavandatakse jalgratta- ja jalgteed Tallinn-Rapla-Türi ja Kurna-Tuhala tee äärde. Raudtee ristumisel Tallinn-Rapla-Türi teega tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada kergliiklejale juurdepääs Raku järvele (maanteeviadukti alt kulgev jalgratta- ja jalgteed tuleb ühendada Tallinn-Rapla-Türi ääres kulgeva jalgratta- ja jalgteega). Lisaks tuleb projekteerimise käigus koostöös Maanteeametiga kaaluda ja täpsustada täiendav läbipääsu vajadus ja asukoht Tallinn-Rapla-Türi tee ääres, et tagada ohutu juurdepääs maantee ääres asuvale bussipeatusele (raudtee ja maantee ristumiskohast lõunapool).

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Tallinn-Rapla-Türi tee ja Kurna oja vahel paiknev metsaala on sõraliste ja väikeimetajate elupaik ning oluline suurimetajate liikumiskoridor, mis ühendab Ülemiste järve rohevõrgustiku tuumikalaga. Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks planeeritakse piirkonda (Kiili ja Rae valla piirile/piirkonda) ökodukt.

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

Maardlad

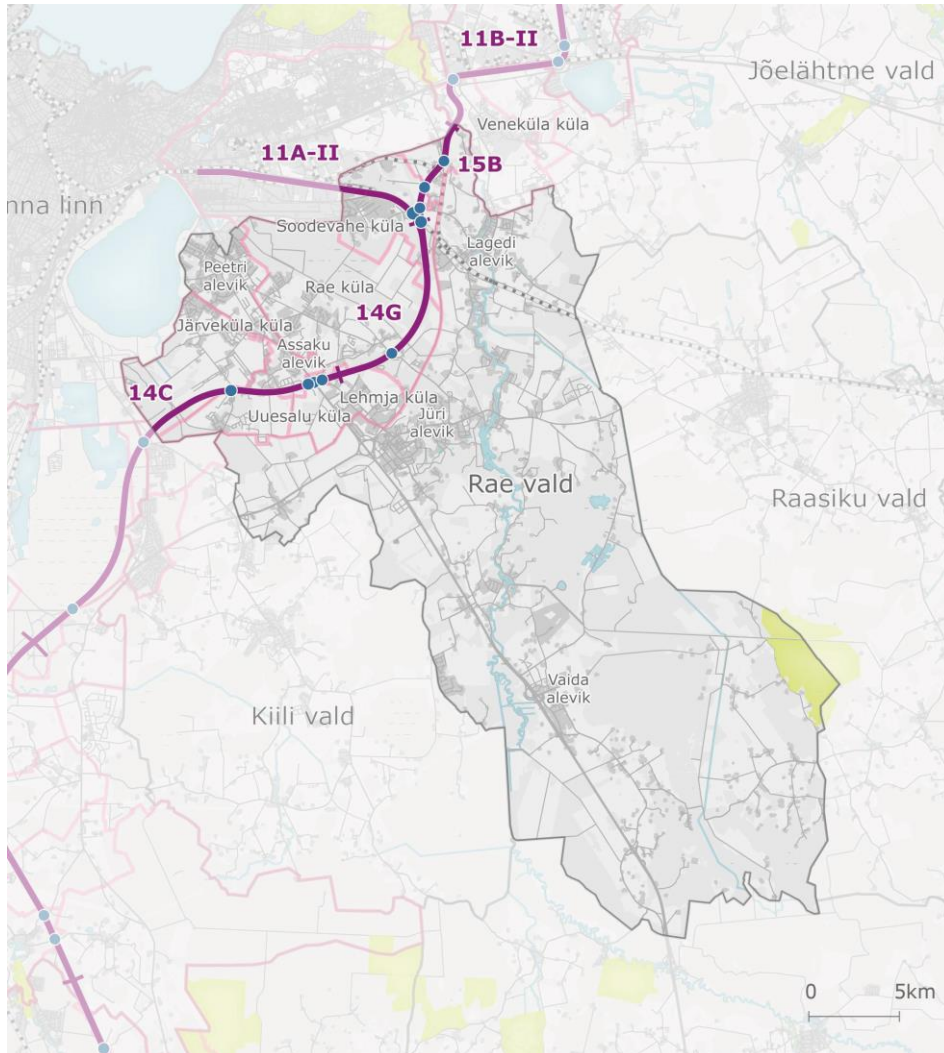
Kiili vallas ei asu trassi koridoris maardlaid.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärandid

Kiili vallas ei paikne trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi. Samuti ei ole arheoloogilise eeluuringu käigus tuvastatud arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid trassi koridoris.

3.5.3 RAE VALD

(vt joonis 5 Planeeringulahendus Rae valla osas)



Skeem 3.5.3.1. Rail Baltic trassi koridori asukoht Rae valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõigud 14C, 14G, 11A-II, 15B) kulgeb Rae valla territooriumil läbi Järveküla, Uuesalu, Lehmja, Rae, Soodevahe, Veneküla küla ja Assaku aleviku. Rae valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m, Soodevahe sõlmjaama piirkonnas kuni 700 m.

Järvekülas kulgeb trassi koridor üle metsa- ja põllumajandusmaade ning olemasolev hoonestus ja planeeringutega kavandatud asustusalad jäävad trassi koridorist (350 m) kaugemale (või välja). Järvekülast edasi kulgeb trassi koridor Uuesalu ja Assaku piirkonda detailplaneeringutega kavandatud asustusalade vahelt läbi, seetõttu

paikneb trassi koridoris ka elamumaa krunte (valdavalt hoonestamata). Lehmja küla põhjaosas ristub trassi koridor Tartu maanteega, suundudes Rae küla hoonestusalade vahelt läbi Soodevahe küla suunas. Tartu maantee ning Vaskjala-Ülemiste kanali vaheline maa-ala on samuti piirkond, kus trassi koridor läbib kehtestatud detailplaneeringutega kavandatud arendusalasid. Vaskjala-Ülemiste kanalist põhja suundudes kulgeb trassi koridor valdavalt metsamaal, kuni ristub Tallinn-Lagedi tee ja Tallinn-Tapa 1520 mm raudteega. Edasi kulgeb reisiringiharu olemasoleva 1520 mm raudtee kõrval Tallinna linna Ülemiste reiserterminali suunas, kaubaveoharu Soodevahe ja Veneküla läbides Muuga sadama suunas.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 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). Rae valla osas koostatud joonisel on müra leevendusvajadusega alad vastavalt tähistatud.

Teedevõrgu toimimine ning ristumine teede ja rööbasteedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 5 *Planeeringulahendus Rae 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 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 Rae valla osas*.

Rae vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaantee, kohalike teede ja väiksemate juurdepääsuteedega. Eritasandilised lahendused planeeritakse ristumisel järgmiste teedega:

- ┃ Orava teest idapoole rajatav uus tee Uuesalu külas;
- ┃ Assaku aleviku ja Lauda tee vahele jääva ala detailplaneeringuga kavandatud Rukki tee Lehmja küla;
- ┃ Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa tee (riigimaantee nr 2) Lehmja küla;
- ┃ Järveküla-Jüri tee (riigimaantee nr 11330) Lehmja külas;
- ┃ Assaku-Jüri tee (riigimaantee nr 11113) Rae küla;
- ┃ Tallinn-Lagedi tee (riigimaantee nr 11290) Soodevahe külas;
- ┃ Varivere tee (kohalik tee nr 6530347) Soodevahe külas;

- | Linnaaru tee (planeeritud Tallinna Vangla piirkonna ja lähiala detailplaneeringuga)
- | Tallinna ringtee (riigimaantee nr 11) Venekülas;
- | Tallinn-Tapa 1520 mm raudtee Soodevahe ja Venekülas;
- | Rail Baltic trassi koridor ristub Tallinna ringtee eelprojekti alternatiivse lahendusega. Maantee ristumine raudteega tuleb lahendada eritasandilisena, vastavad lahendused tuleb ette näha tee-ehitusprojektiga. Rae valla osas koostatud joonisel on maantee ja raudtee trassi koridoride ristumine tähistatud kui eritasandiline ristumine perspektiivse teega.

Veneküla teest viiakse raudtee üle raudteesillaga, mis kulgeb ühtlasi ka üle Pirita jõe.

Jalgratta- ja jalgteed ning läbipääsud kergliiklejale

Jalgratta- ja jalgteed läbipääs on planeeritud ristumisel Kurna ojaga paralleelselt kulgeva teega. Lisaks tagatakse kergliiklejatele läbipääs Vaskjala-Ülemiste kanalit ja Pirita jõge ületava silla lahendusega.

Kergliiklejate ohutuse tagamiseks on kavandatud jalgratta- ja jalgteed Orava teest idapoole rajatava uue tee, Rukki, Järveküla-Jüri, Assaku-Jüri ja Tallinn-Lagedi tee äärde.

Raudteesild

Ristumisel Vaskjala-Ülemiste kanali ja Pirita jõega viiakse raudtee üle veekogu sillaga.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Tallinn-Rapla-Türi tee ja Kurna oja vahel paiknev metsaala on sõraliste ja väikeimetajate elupaik ning oluline suurimetajate liikumiskoridor, mis ühendab Ülemiste järve rohevõrgustiku tuumikalaga. Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks planeeritakse piirkonda (Kiili ja Rae valla piirile/piirkonda) ökodukt.

Ulukite läbipääsu vajadusega peab arvestama Vaskjala-Ülemiste kanalit ületava silla lahenduse väljatöötamisel. Täpne lahendus, mis arvestab kõigi oluliste aspektidega (sõlmjaama rajamisest tingitud tehniliste lahenduste ja üksikasjadega, sillaaluse toimimise eluslooduse ühenduskoridorina), töötatakse välja projekteerimise käigus, seejuures vajadusel loomastikueksperte kaasates.

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

Reisijateveo veeremi hooldedepoo ja perspektiivne sõlmjaam

Reisijateveo veeremi hooldedepoo ja perspektiivse sõlmjaama põhimõttelised asukohad on planeeritud Soodevahe külasse (vt täpsemat kirjeldust peatükid 3.2.4 ja 3.2.5).

Veotalajaam

Liitumiseks põhivõrguga on planeeritud veotalajaama põhimõtteline asukoht Uuesalu külasse. Liitumispunktiks on Järveküla 110/20 kV alajaam.

Maardlad

Raudtee trassi koridor kattub Rae turbamaardla vähelagunenud turba aktiivse tarbevaru plokiga nr 1, 5 ja 7, hästilagunenud turba aktiivse tarbevaru plokiga nr 2, 6 ja 8, vähelagunenud turba passiivse tarbevaru plokiga nr 9, hästilagunenud turba passiivse tarbevaru plokiga nr 10, järvemuda (põlluväetiseks) passiivse reservvaru plokiga nr 18, kehtiva kaevandamisloaga mäeeraldisega Rae turbatootmisala (kaevandamisloa number HRAM-025 (L.MK.HA-169369)); Vão lubjakivimaardla ehituslubjakivi passiivse tarbevaru plokiga nr 29, ehituslubjakivi aktiivse tarbevaru plokiga nr 25, ehituslubjakivi plokiga nr 35, OÜ Vão Paas poolt taotletava Vão V lubjakivikarjääriga, kehtiva kaevandamisloaga mäeeraldisega Tondi-Vão III lubjakivikarjäär (kaevandamisloa number KMIN-128).

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

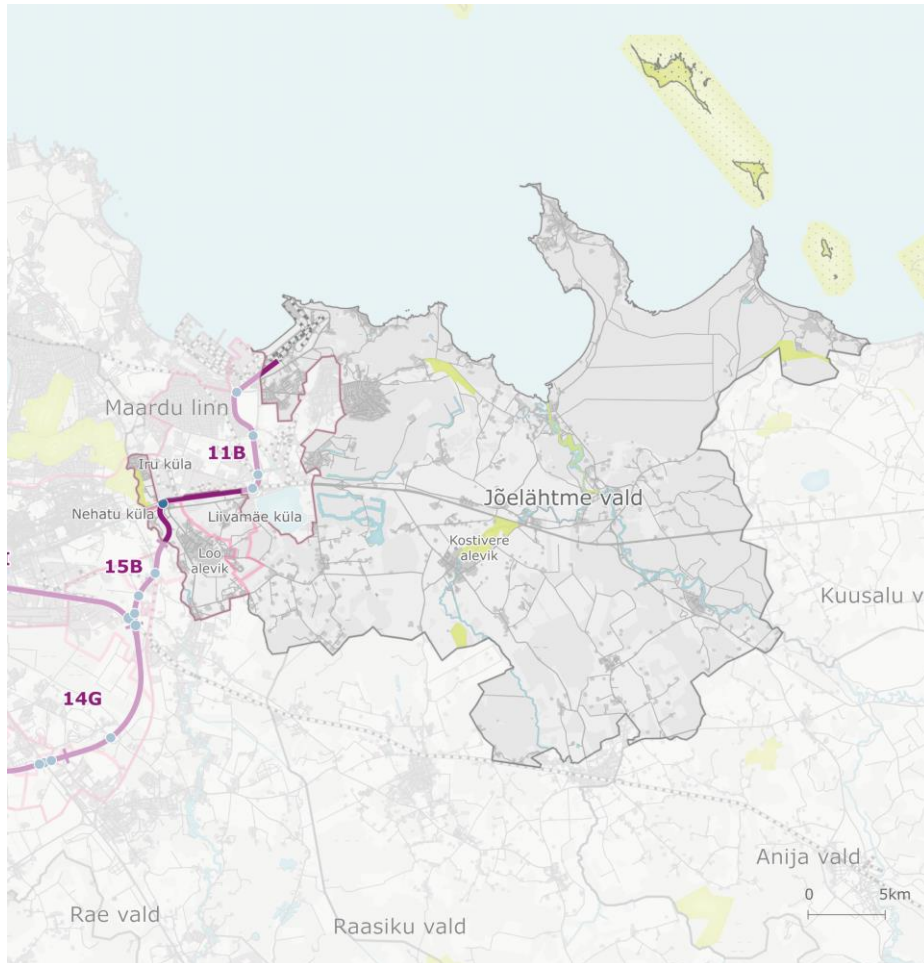
Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapäränd

Trassi 350 m koridori sees paiknevad arheoloogiamälestised Lohukivi (nr 18732), ohvrikivi "Tohtrikivi" (nr 18851) ning osaliselt asulakoht (nr 18828). Arheoloogiamälestised jäävad raudtee koridori nn „nihutamisruumi“, st mälestised ise asuvad väljaspool raudtee ehitustöödest mõjutatavat ala ning seega eeldatavalt otsene mõju objektidele puudub.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid Rae vallas trassi koridoris ei paikne.

3.5.4 JÕELÄHTME VALD

(vt joonis 6 Planeeringulahendus Jõelähtme valla osas)



Skeem 3.5.4.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Jõelähtme valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 11B-II) läbib Nehatu, Liivamäe ja Uusküla, kulgedes olemasolevate taristuobjektidega samas koridoris. Seetõttu on kogu valla ulatuses planeeritud trassi koridori laius 150 m. Tallinn-Narva maanteed ületades kulgeb trassi koridor Liivamäe küla põhjaosas Tallinn-Narva maanteest põhjapool, olemasoleva 1520 mm raudtee ja maantee vahel. Läbides Maardu linna, suundub trass uuesti Jõelähtme valda, suundudes Muuga sadama piirkonda Uusküla külas. Kuna planeeritav raudtee trassi koridor järgib olemasolevate infrastruktuuriobjektide (raudtee, maantee) kulgemise suunda ja koridori, ei too raudtee rajamine kaasa väljakujunenud keskkonna iseloomu muutust.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200-250 m raadiuses raudteest. Jõelähtme vallas ei ole Loo aleviku ja

Nehatu küla piirkonnas müratõrjerajatisi ette nähtud, kuna vastavalt modelleerimistulemustele on ohutud vahemaad (elamud Loo alevikus ja Nehatu külas asuvad raudteest 200-250 meetri kaugusel) ning vastavus normtasemetele tagatud⁸⁰.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 6 *Planeeringulahendus Jõelähtme valla osas*, tähistatud sinise rõngaga. Jõelähtme vallas kulgeb raudtee olemasolevate taristuobjektidega ühes koridoris, kus samatasandilised ülesõidud puuduvad. Seega raudtee rajamisest tingitud juurdepääsuteede planeerimise ja rajamise vajadus puudub, juurdepääsud hoonestusaladele ja kinnistutele säilivad tänases olukorras. Projekteerimise käigus võib juurdepääsuteede ja/või ümberehitatavate teede vajadus täpsustuda, millega tuleb raudtee ehitusetapis arvestada. Olemasolev teedevõrk ja muud taristuobjektid on kantud joonisele 6 *Planeeringulahendus Jõelähtme valla osas*.

Jõelähtme vallas ristub Rail Baltic trassi koridor Tallinn-Narva teega (riigimaantee nr 1), kust raudtee viiakse üle maantee raudteeviaduktiga.

Läbipääsud kergliiklejale

Olemasolev jalgratta- ja jalgte tunnel Nehatu küla ja Loo aleviku piiril rekonstrueeritakse (pikendatakse).

Raudteesild

Ristumisel Pirita jõega viiakse raudtee üle veekogu sillaga.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks ökodukte Jõelähtme valla territooriumile ei planeerita. Kuna Pirita jõe piirkond on nii väike kui suurimetajate liikumiskoridor, mis ühendab Viimsi poolsaare elupaiku

⁸⁰ Vastavalt Terviseameti seisukohtadele on piirkondades, kus olemasolev liiklusrada (Tallinna ringtee piirkond ning Muuga sadamasse viiva olemasoleva raudtee ümbrus) ületab uute planeeritavate alade jaoks kehtestatud taotlustaset, ei saa eesmärgiks seada kõige rangemate müraalaste nõuete täitmist ja tuleb lähtuda nõudest, et müraolukord ei halvene ehk liiklusrada summaarne tase ei tohi ületada liiklusrada taotlustaseme arvsuurust olemasolevatel aladel või liiklusrada piirtaseme arvsuurust olemasolevatel aladel. Rail Baltic raudtee kulgeb olemasoleva 1520 mm raudtee kõrval (kus nõuded on leebemad), lisaks on sõidukiirus selles raudteelõigus vähendatud, seega mõjuala on väiksem.

ülejäanud rohevõrgustikuga, tuleb jätta Pirita jõe kallastele silla alla loodusliku maapinnaga kallasrajad suurimetajate läbipääsuks.

Perspektiivne kaubaterminal

Perspektiivse kaubaterminali põhimõtteline asukoht koos kaubaveo veeremi hooldedepooga on planeeritud Muuga sadama piirkonda.

Maardlad

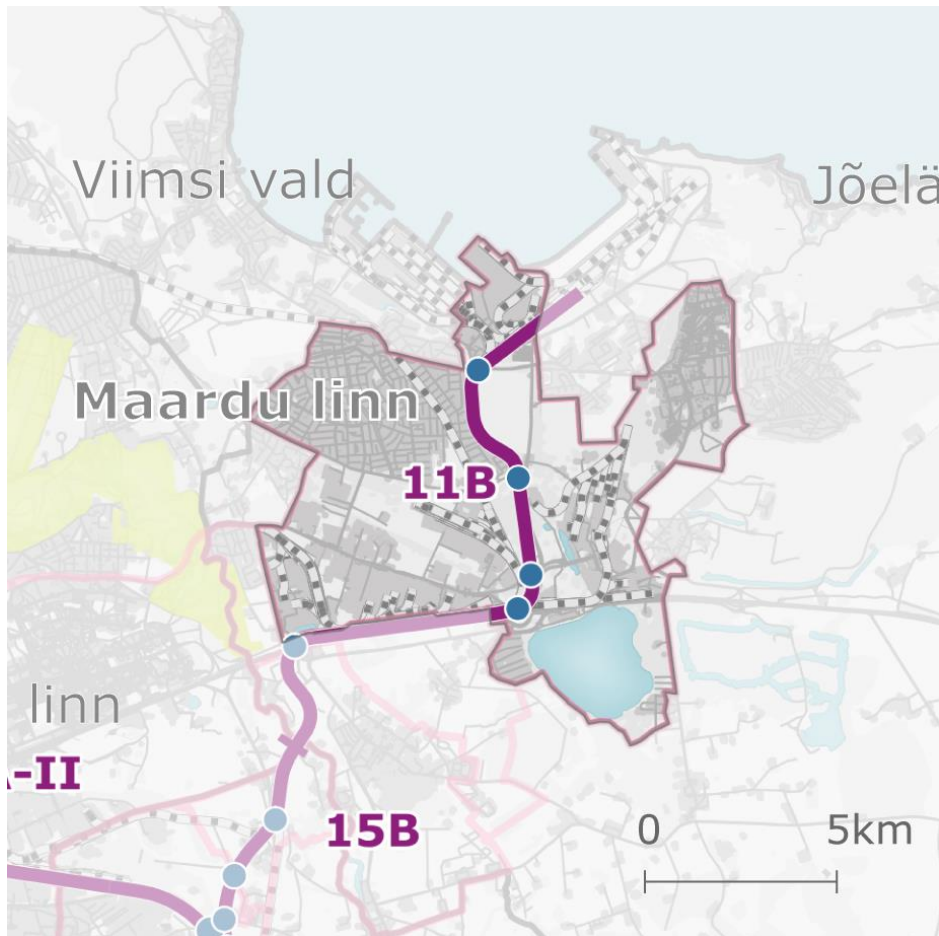
Jõelähtme vallas ei asu trassi koridoris maardlaid.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärandid

Jõelähtme vallas ei paikne trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi. Samuti ei ole arheoloogilise eeluuringu käigus tuvastatud arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid trassi koridoris.

3.5.5 MAARDU LINN

(vt joonis 7 Planeeringulahendus Maardu linna osas)



Skeem 3.5.5.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Maardu linna territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 11B-II) kulgeb Maardu linna territooriumil valdavalt olemasolevate taristuobjektide (1520 mm raudtee ja keskosas ka Põhjaranna tee) kõrval. Seetõttu on kogu linna ulatuses planeeritud trassi koridori laius 150 m.

Kuna raudtee trassi koridor järgib olemasolevate infrastruktuuriobjektide (maantee, raudtee) kulgemise suunda ja kulgeb valdavalt nende kõrval, ei too raudtee rajamine kaasa väljakujunenud keskkonna iseloomu muutust.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 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). Maardu linna osas koostatud joonisel on müra leevendusvajadusega alad vastavalt tähistatud.

Teedevõrgu toimimine ning ristumine teedega ja rööbastega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 7 *Planeeringulahendus Maardu linna osas*, tähistatud sinise rõngaga. Maardu linnas kulgeb raudtee olemasolevate taristuobjektidega ühes koridoris, kus ulatuslikud samatasandilised ülesõidud puuduvad. Seega on raudtee rajamisest tingitud juurdepääsuteede planeerimise ja rajamise vajadus eelkõige Maardu ja Altmetsa tee piirkonnas. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Planeeringuga kavandatavad/ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 7 *Planeeringulahendus Maardu linna osas*.

Maardu linnas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaantee ja kohalike teedega. Eritasandilisena lahendatakse ristumine järgmiste teedega ja rööbasteedega:

- Vana-Narva mnt (riigimaantee nr 11606);
- Kroodi III (ramp või ühendustee nr 1170);
- Maardu tee (kohalik tee nr 4462200);
- Altmetsa tee pikendus (kohalik tee nr 4462129);
- ristumine olemasoleva 1520 mm raudteega. Võimalusel ja vajadusel võib erandina ristumine raudteega lahendada samatasandilisena, kuna olemasolev 1520 mm raudtee on ühe rööpapaariga tupiktee.

Raudteesild

Seisuveekogust (tiigist) viiakse raudtee üle sillaga.

Perspektiivne kaubaterminal

Perspektiivse kaubaterminali põhimõtteline asukoht koos kaubaveo veeremi hooldedepooga on planeeritud Muuga sadama piirkonda.

Maardlad

Maardu linnas ei asu trassi koridoris maardlaid.

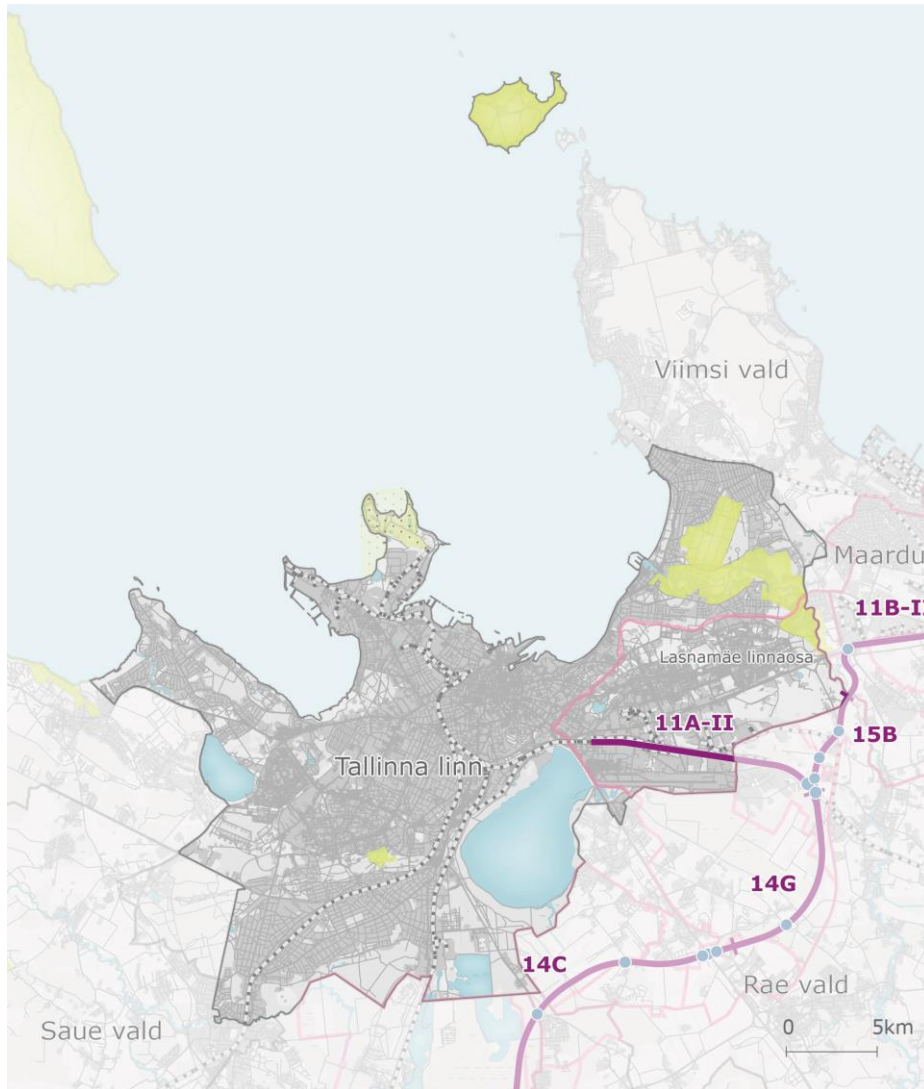
Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapäränd

Maardu linnas ei paikne trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Samuti ei ole arheoloogilise eeluuringu käigus tuvastatud arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid trassi koridoris.

3.5.6 TALLINNA LINN

(vt joonis 8 Planeeringulahendus Tallinna linna osas)



Skeem 3.5.6.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Tallinna linna territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 11A-II) kulgeb Tallinna linna territooriumil olemasoleva 1520 mm raudtee kõrval. Seetõttu on kogu linna ulatuses planeeritud trassi koridori laius 150 m. Kuna Rail Baltic raudtee trassi koridor kulgeb olemasoleva raudtee kõrval ja läbib linna ettevõtluspiirkonda, ei too raudtee rajamine kaasa väljakujunenud keskkonna iseloomu muutust.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200-250 m raadiuses raudteest. Tallinna linnas ei ole müratõkkeid ette nähtud, kuna vastavalt modelleerimistulemustele on müratundlike objektide asukohti arvestades ohutud vahemaad (elamud asuvad

raudteest 200-250 m kaugusel) ning vastavus normtasemetele tagatud⁸¹.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised avalikult kasutatavate teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 8 *Planeeringulahendus Tallinna linna osas*, tähistatud sinise rõngaga. Tallinna linnas kulgeb raudtee olemasoleva 1520 mm raudtee koridoris, kus ristumised sõiduteega puuduvad. Seega raudtee rajamisest tingitud juurdepääsuteede planeerimise ja rajamise vajadus puudub. Olemasolev teedevõrk on kantud joonisele 8 *Planeeringulahendus Tallinna linna osas*.

Läbipääsud kergliiklejale

Täiendav läbipääs kergliiklejatele kavandatakse Vesse põik tänava piirkonda⁸².

Reisiterminal

Reisiterminali põhimõtteline asukoht on planeeritud Ülemiste piirkonda Lasnamäe linnaosas.

Maardlad

Raudtee trassi koridor kattub osaliselt Vao lubjakivimaardla ehituslubjakivi passiivse tarbevaru plokiga nr 29.

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

⁸¹ Vastavalt Terviseameti seisukohtadele on piirkondades, kus olemasolev liiklusrüü (Tallinna ringtee piirkond ning Muuga sadamasse viiva olemasoleva raudtee ümbrus) ületab uute planeeritavate alade jaoks kehtestatud taotlustaset, ei saa eesmärgiks seada kõige rangemate müraalaste nõuete täitmist ja tuleb lähtuda nõudest, et müraolukord ei halvene ehk liiklusrüü summaarne tase ei tohi ületada liiklusrüü taotlustaseme arvsuurust olemasolevatel aladel või liiklusrüü piirtaseme arvsuurust olemasolevatel aladel. Rail Baltic raudtee kulgeb olemasoleva raudtee kõrval (kus nõuded on leebemad). Raudteelõigul sõidavad üksnes reisiringid, sõidukiirus on vähendatud, seega mõjuala on väiksem.

⁸² Tagatakse ülepääs Rail Baltic raudteest ja juurdepääs olemasoleva 1520 mm raudtee platvormile.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapäränd

Trassi koridori välispiirile jääb arheoloogiamälestis kultusekivi (nr 2619) ning ligikaudu 50 m kaugusele raudteeteljest ehitismälestis "Dvigatel" administratiivhoone (nr 8562). Kultusekivile eeldatavalt otsene mõju puudub, samas võib arheoloogiliselt huvipakkuv olla pinnas kultusekivi ning teiste läheduses asuvate kultusekivide (mälestised nr 2616-2618) ümbruses. Tehase "Dvigatel" administratiivhoone säilib, ilmnedavad võivad ehitus- ja kasutusaegsed mõjud seoses vibratsiooniga.

Vajalik on kultusekivi ümbruse läbi viia maastiku ülevaatus enne ehitustööde toimumist. Vastavalt ülevaatus tulemustele tuleb läbi viia arheoloogilised väljakaevamised, kui objekti ei õnnestu ehituse käigus puutumatusena säilitada või tagada ehitusaegne järelevalve.

Vibratsiooni tekke vähendamine tuleb tagada rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad).

Arheoloogilise eeluuringu käigus tuvastatud arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid trassi koridoris ei paikne.

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 linnukaitseliste 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 Harju 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 puvertsoonis⁸³.

⁸³ Loomastiku/linnustiku alaste analüüside läbi viimisel KSH raames lähtuti raudtee mõju ulatuse hindamisel raudtee eeldatavast ekvivalentsest müratasemest (LAeq, 24h), mis

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 sookurg	KLO9106041	Paikneb lõigu 14C 2. km 1000 m puhvris ja ulatub pea nihutusvööndi piirini (raudteest 190m)
2	Männiku kõre ja kivisisaliku PEP	KLO3000592	Paikneb lõigu 14C ca 6. km nihutusruumis ja ulatub ka kaitsevööndisse (raudteest ca 25 m)
3	Ülemiste väike-konnakotka PEP	KLO3001481	Paikneb lõigu 14C ca 8. km nihutusruumis (ca 150 m raudteest)
4	LK III hallkäpp soo-neiuvaip	KLO9312169 KLO9312194	Paikneb lõigu 11A 12. km. Raudtee kaitsevööndis.
5	LK III kahkjaspunane sõrmkäpp	KLO9312186	Paikneb lõigu 11A 12. km. Raudtee kaitsevööndis.
6	LK III balti sõrmkäpp	KLO9312166	Paikneb lõigu 11A 12. km. Raudtee koos kaitsevööndiga läbib kasvukohta.

Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad

Loetelu Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade osas on esitatud KSH aruande lisas IV Natura hindamine (vt tabel 1). Natura alade lõikes on lisaks antud alade iseloomustus ning määratletud otsese ja kaudse mõju ilmnemise võimalused, soovitusel ja vajadus leevendusmeetmete rakendamiseks ning Natura eel- ja/või asjakohase hindamise vajadus.

Harju maakonnas paikneb Kurtna-Viluvere loodusala (EE0020318) trassist enam kui 1,5 km kaugusel ja Pirita loodusala (EE0010120) ligikaudu 0,3 km kaugusel. Otsesest mõju kaitseväärtustele ei esine.

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 analüüsiti 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).

4 KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISEST HINDAMISEST TULENEVAD LEEVENDAVID MEETMED

Raudtee ja raudteerajatiste rajamisega 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 asukoha alternatiivide, 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 eel- 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 on planeerimisel arvestatud keskkonnatingimusi ja kasutatud järgmisi leevendavaid meetmeid:

- I trassi koridori asukohaalternatiivide väljatöötamisel on püütud 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;

- l liigikaitse nõuete järgimine lähtuvalt LKS §-st 55 ja Loodusdirektiivi⁸⁴ artiklitest 12-13. Aladel, kus isendi kaitset LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12-13 lähtuvalt pole võimalik tagada, pakutakse välja kompensatsioonimeetmed (ümberasustamise vajaduse kaalumise ja läbiviimise; asenduselupaiga loomine; tööde ajastamise nõue; keskkonnatingimuste tagamine vastavalt liigi nõudlusele) nende looduskaitsealade alusel kaitstavate loodusobjektide ja loodusdirektiivi lisas IV nimetatud liikide kohta, mille puhul kavandatud tegevus läheb isendikaitse nõuetega vastuollu;
- l määratud potentsiaalselt mõjutatavad alad/konfliktkohad seoses PEP-ga (nn *kitsad olud*), kus trassi nihutamine projekteerimise käigus ei ole soovitatav;
- l arvestatud rohevõrgustiku ning loomade liikumisteede sidususe säilimise vajadusega. Määratletud olulisemad loomade (suurimetajate) liikumiskoridorid ning selle alusel välja töötatud lahendused loomade liikumisvõimaluste tagamiseks (ökoduktid, taradest loobumine seal, kus ohutuse seisukohalt võimalik, kombineeritud lahendused vms);
- l arvestatud põllumajandustehnika ja kariloomade läbipääsuvajadusega;
- l määratud võimalikud müra leevendusvajadusega alad;
- l määratud ristete asukohad, kus eritasandiliste lahendustega (viaduktiga) tagatakse raudteest alt- või ülepääs; täiendavalt planeeritud teedevõrk (kavandatav/ümberehitatav teed) teedevõrgu sidususe, liikumisvõimaluste ja juurdepääsude tagamiseks;
- l määratletud riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised;
- l määratletud kaardistamata arheoloogiapärandi potentsiaalsed leiualad;
- l seatud tingimused Männiku harjutusvälja töövõime tagamiseks.

4.2 PROJEKTEERIMISEL ARVESTATAVAD KESKKONNAKAITSELISED MEETMED

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

⁸⁴ 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 paljunemispaike või puhkekohtade hävitamine või nende seisundi halvendamine.

- | 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 soovitud trassiäärsete alade taimkatte, metsa säilitamisele või kujundamisele);
- | 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;
- | vooluveekogude puhul hüdro-morfoloogilise režiimi ja seeläbi ökoloogilise seisundi säilitamiseks vajalike tingimustega arvestamine, sh nõuetega tööde ajastamise kohta;
- | lahenduste andmine kariloomadele 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 olulistest kahepaiksete ja roomajate elupaikades läbipääsude tagamiseks nende liikide rännete toimimiseks. Veekogude ristete lahendustega tagada vajadusel poolveeliste liikide jaoks sobivad läbipääsud, tagada vee-elustiku liikumisvõimalused;
- | lahenduse andmine vajadusel/võimalusel puurkaevude sanitaarkaitseala vähendamiseks (vastavalt veeseadusele on majandustegevus puurkaevu sanitaarkaitsealas keelatud) või puurkaevu tamponeerimiseks ning tarbijate joogiveega varustamiseks mõnel muul viisil;
- | tehniliste lahendustega maaparandussüsteemide toimimise tagamine. 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 või elustiku poolest tundlike veekogudega;
- | müratundlikel aladel, vastavalt modelleerimisetulemustele, näha ette müratõkkebarjäärid, muldvallid, haljastuslahendused, kiiruspiirang kaubarongidele, raudteetehnilised lahendused (elastsed rööpakinnitused, mürasummutusmatid);
- | rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad, vibratsioonitõkkematid ja muud

vibratsiooni isoleerivad lahendused, elastsed kinnitused, ballastmatid)
vibratsiooni tekke vähendamine;

- I lahenduste andmine (teed, sillad, tunnelid) ligipääsu tagamiseks päästevahenditele (ohtlike ettevõtete ohutsoonides summaarne riskimäär ei tohi kasvada). Antakse soovitusel raudtee kasutusfaasiks õnnetuseohu minimeerimiseks;
- I lahenduste andmine ehitusperioodiks infrastruktuuri (teed, trassid) toimimise tagamiseks. Likvideeritav infrastruktuur ei tohi takistada infrastruktuuri funktsioneerimist naaberaladel;
- I lahenduste andmine uuringute ja väljakaevamiste käigus tuvastatud kaardistamata arheoloogiapärandi kaitseks;
- I 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 spetsialisti kaasamist projekteerimise etapis;
- I Männiku harjutusväljal toimuva väljaõppe jm vajaliku riigikaitse tegevusega kaasneva ohu elimineerimiseks ohtu välistavate ehitiste (nt ohutusvallid, kuulipüüdjad) rajamine;
- I järgida keskkonnakorralduskava.

4.3 EHITAMISEL ARVESTATAVAD KESKKONNAKAITSELISED MEETMED

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

- I arvestatakse KSH-s seatud keskkonnatingimustega ehitustööde läbi viimisel, ehitusmaterjalide hankimisel, transpordil ja ladustamisel. Arvestatakse veekogude kaitsevajadusega, ladustamisel välditakse veekogude kaldavööndeid, märgalasid, regulaarselt üleujutatavaid või liigniiskuse all kannatavaid alasid, või rakendatakse vastavaid erimeetmeid;
- I liigikaitseõuete 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 naaberaladel (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

- | 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;
 - | 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 keskkonnaplaneeringu kava.
-

5 PLANEERINGU ELLUVIIMINE

5.1 ELLUVIIMISE ÜLDISED PÕHIMÕTTED

Rail Baltic maakonnaplaneeringuga on välja valitud raudtee trassi koridori asukoht Harju 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 sätestatule. 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 omandi-kuuluvust. 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:

- I kohalike omavalitsuste kehtestatud üldplaneeringutesse kanda trassi koridori asukoht vastavalt planeerimisseadusele koos reisi- ja kaubaterminaliga, reisijateveo veeremi hooldedepooga, sõlmjaamaga, veoalajaamaga ja suurimetajate läbipääsu piirkonnaga. Trassi koridoris tehniliste rajatiste (alajaamad, eritasandilised ristumised (viaduktid, sillad) jms) projekteerimiseks ei ole vajalik detailplaneeringu koostamine;
- I 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 kaitsevöönd, kus on lubatud tegevused vastavalt kehtivatele õigusaktidele;

- I kohalike omavalitsuste kehtestatud üldplaneeringutesse kanda Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatavad/ ümberehitatavad teed, sh trassi koridorist väljas asuv (kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistel kajastatud kui Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav tee), koos 100 m laiuse puhvriga ⁸⁵. Kavandatavate/ümberehitatavate teede rajamise vajadusega tuleb arvestada edasisel planeerimis- ja ehitustegevusel.

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. Maade omandamise käigus analüüsitakse detailplaneeringuga kavandatava tegevuse realiseeritavust Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt kohalikku omavalitsust kaasates. 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 koridoris⁸⁶. Paljudel juhtudel jääb raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd planeeringualast välja, kuigi detailplaneeringu ala paikneb kas osaliselt või kogu ulatuses trassi koridoris. Või ilmselt ei mõjuta raudtee rajamine detailplaneeringuga määratud kruntide ehitusõigust (ei läbi hoonestusalasid). Juhtudel, kus raudtee kulgeb läbi detailplaneeringutega kavandatud elamumaa kruntide, lähtub KSH müra modelleerimine eeldusest, et vastavus elamumaal kehtivatele normatiividele tagatakse tavajuhul alates raudteemaa kaitsevööndi piirist, st äärmise rööpme teljest 30 m kaugusel. Modelleerimise tulemuste alusel määrab maakonnaplaneering müra leevendusvajadusega alad, et tagada mürataseme alandamine vähemalt normidega ettenähtud tasemele.

Erisused, kus maakonnaplaneeringu tasandil on lähtunud vajadusest ilmselt detailplaneering tunnistada kehtetuks (olukorras, kus detailplaneering ei ole realiseeritav, kuna raudtee kulgeb detailplaneeringuga määratud hoonestusaladest keskelt läbi ja

⁸⁵ Kavandatavale/ümberehitatavale teele on kummalegi poole teed määratud puhver 50 m ulatuses, et tagada mulde rajamiseks vajaliku maa-ala olemasolu.

⁸⁶ KSH müra modelleerimisel ei lähtu üksnes trassi koridoris paiknevatest kehtestatud detailplaneeringutest, vaid vaatleb alasid vajadusel ulatuslikumalt.

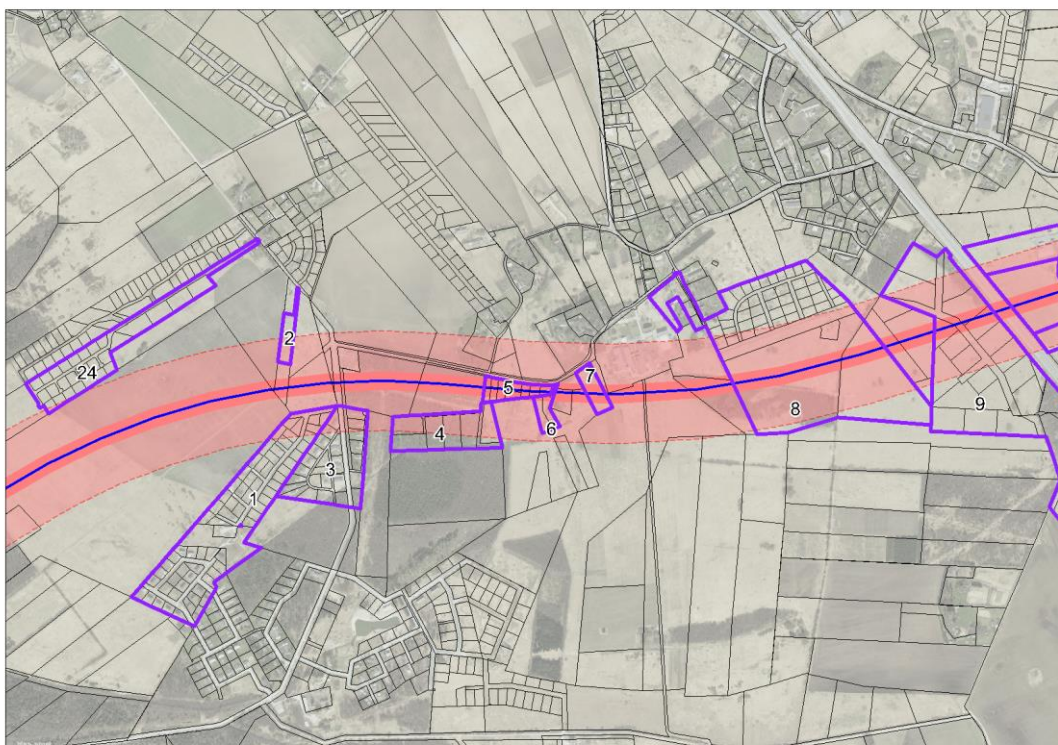
detailplaneeringu ala väiksuse tõttu ei ole selle ümberplaneerimine ja -kruntimine võimalik), on kirjeldatud allpool vastava detailplaneeringu punkti juures. Erisuste korral ei ole maakonnaplaneeringuga leevendusmeetmeid müratõkkerajatiste näol kavandatud.

Kui hilisemas, maade omandamise etapis, otsustatakse läbirääkimiste tulemusena eelpool kirjeldatud eelduseid muuta (ehitatakse müratundlik objekt raudteemaa kaitsevööndi piirist kaugemale kui 30 m või otsustatakse elamumaa väljaarendamisest loobuda) tuleb uuesti läbi viia müra modelleerimine ja määrata leevendusmeetmed vastavalt läbirääkimiste 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).

Rae vald



Skeem 5.3.1. Rail Baltic trassi koridorist puudutatud kehtestatud detailplaneeringud Rae valla Järveküla, Uuesalu ja Lehmja küla ning Assaku aleviku piirkonnas.

1. Inno-II kinnistu detailplaneering (Järveküla). Kehtestatud 11.12.2007 otsusega nr 339.

Planeeringuala piires on moodustatud 68 elamumaa, 3 transpordimaa ja 2 üldmaa krunti. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor läbib planeeringuala põhjaserva, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja. Elamukruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

2. Põllu kinnistu detailplaneering (Järveküla). Kehtestatud 21.12.2006 otsusega nr 207.

Planeeringuala piires on moodustatud 3 elamumaa ja 1 transpordimaa krunt. Planeeringuala on kruntideks jagamata, maa sihtotstarve maakatastris muutmata (endiselt maatulundusmaa). Ala on hoonestamata. Trassi koridor läbib planeeringuala lõunaosa, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja. Elamukruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

3. Karukella kinnistu ja lähiala detailplaneering (Uuesalu küla). Kehtestatud 21.12.2006 otsusega nr 208.

Planeeringuala piires on moodustatud 23 elamumaa, 4 transpordimaa ja 4 üldmaa krunti. Planeeringuala on osaliselt hoonestatud. Trassi koridor läbib planeeringuala põhjaserva, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja. Elamukruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

4. Otsa 11 kinnistu ja lähiala detailplaneering (Uuesalu külas).

Kehtestatud 15.08.2006 otsusega nr 140.

Planeeringuala piires on moodustatud 6 elamumaa ja 1 transpordimaa krunt. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor läbib planeeringuala põhjaserva, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja. Elamukruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

5. Otsa 10 kinnistu detailplaneering (Uuesalu küla).

Kehtestatud 21.03.2006 otsusega nr 96.

Planeeringuala piires on moodustatud 14 krunti ja lisaks Karja tee krunt – 8 elamumaa, 6 transpordimaa ja 1 alajaama krunt. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala.

Maakonnaplaneeringu tasandil on lähtutud eeldusest, et detailplaneering ei ole ilmselt realiseeritav. Raudtee kulgeb detailplaneeringuga määratud kruntidest ja hoonestusaladest keskelt läbi, detailplaneeringu ala väiksuse tõttu ei ole selle ümberplaneerimine ja -kruntimine võimalik. Eeltoodust tulenevalt leevendusmeetmeid müratõkete näol maakonnaplaneeringuga ei kavandata.

6. Herne kinnistu ja lähiala detailplaneering (Uuesalu küla).

Kehtestatud 10.02.2015 korraldusega nr 2017.

Planeeringuala piires on moodustatud 2 elamumaa ja 1 transpordimaa krunt. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib transpordimaa krunti.

Maakonnaplaneeringu tasandil on lähtutud eeldusest, et detailplaneering ei ole ilmselt realiseeritav. Raudtee läbib planeeringuala põhjaosa. Kuna lisaks raudteele läbivad planeeringuala ka 110-330 kV elektriliinid, ei ole selle ümberplaneerimine ja -kruntimine võimalik. Eeltoodust tulenevalt leevendusmeetmeid müratõkete näol maakonnaplaneeringuga ei kavandata.

7. Turu III kinnistu maaüksuse II detailplaneering (Järveküla). Kehtestatud 08.03.2005 otsusega nr 372.

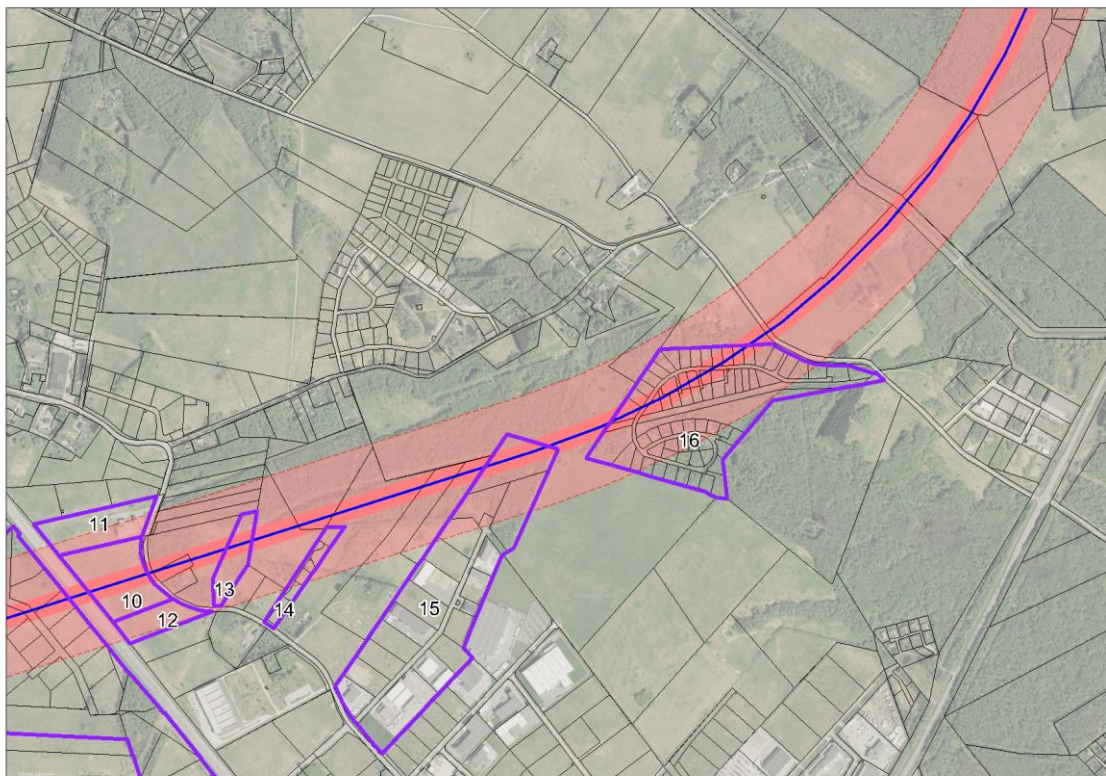
Planeeringuala piires on moodustatud ärimaa krunt. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala.

8. Uustalu kinnistu pereelamutegrupi 1. etapi detailplaneering (Assaku alevik). Kehtestatud 11.11.2003 otsusega nr 164.

Planeeringuala piires on moodustatud 43 elamumaa, 4 transpordimaa, 2 tootmismaa, 1 äri- ja tootmismaa, 1 maatulundusmaa ja 1 üldmaa krunt. Planeeringuala loodeservas üks krunt on hoonestatud. Trassi koridor läbib planeeringuala lõunaserva, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb elamukruntidest välja. Kruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

9. Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee ääres asuva Assaku aleviku ja Lauda tee vahele jääva ala detailplaneering (Lehmja küla). Kehtestatud 11.12.2007 otsusega nr 340.

Planeeringuala kinnistute piires on moodustatud 42 tootmis- ja ärimaa krunti ning transpordimaa krundid. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala põhjaosa.



Skeem 5.3.2. Rail Baltic trassi koridorist puudutatud kehtestatud detailplaneeringud Rae valla Lehmja ja Rae küla piirkonnas.

10.Platsi kinnistu detailplaneering (Lehmja küla). Kehtestatud 13.01.2009 otsusega nr 489.

Planeeringuga määratakse kinnistu maa sihtotstarbeks äri- ja tootmismaa. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala.

11.Lehmja küla ja Assaku aleviku detailplaneeringu I etapp (Lehmja küla). Kehtestatud 19.06.2001 otsusega nr 218.

Planeeringuala piires on moodustatud 1 tootmis- ja ärimaa krunt. Ala on hoonestatud. Trassi koridor läbib planeeringuala lõunaosa, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja.

12.Vaikepi kinnistu ja lähiala detailplaneering (Lehmja küla). Kehtestatud 26.08.2014 korraldusega nr 1128.

Planeeringuala piires on moodustatud 1 ärimaa, 2 äri- ja tootmismaa, 1 transpordimaa ja 1 tootmismaa krunt. Planeeringuala on kruntideks jagamata, ala on hoonestamata. Planeeringuala jääb peaaegu kogu ulatuses trassi koridori, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja. Kruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

13. Loopõllu kinnistu ja lähiala detailplaneering (Rae küla).

Kehtestatud 02.09.2014 korraldusega nr 1155.

Planeeringuala piires on moodustatud 4 elamumaa, 2 transpordimaa ja 2 üldmaa krunti. Planeeringuala on kruntideks jagamata ning maa sihtotstarve on endiselt maatulundusmaa. Ala on hoonestamata. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala.

14. Väljaotsa kinnistu detailplaneering (Lehmja küla).

Kehtestatud 28.12.2005 otsusega nr 56.

Planeeringuala piires on moodustatud 5 elamumaa, 1 tootmismaa, 2 maatulundusmaa ja 5 liiklus/transpordimaa krunti. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor läbib planeeringuala põhjaserva, kuid kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja. Kruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

15. Sinikivi kinnistu detailplaneering (Lehmja küla).

Kehtestatud 08.03.2005 otsusega nr 373.

Planeeringuala piires on moodustatud 16 äri- ja tootmismaa, 3 tootmismaa, 2 transpordimaa ja 3 maatulundusmaa krunti. Planeeringuala on osaliselt hoonestamata. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala põhjaosas maatulundusmaa krunti. Kruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

16. Lepiku kinnistu detailplaneering (Rae küla).

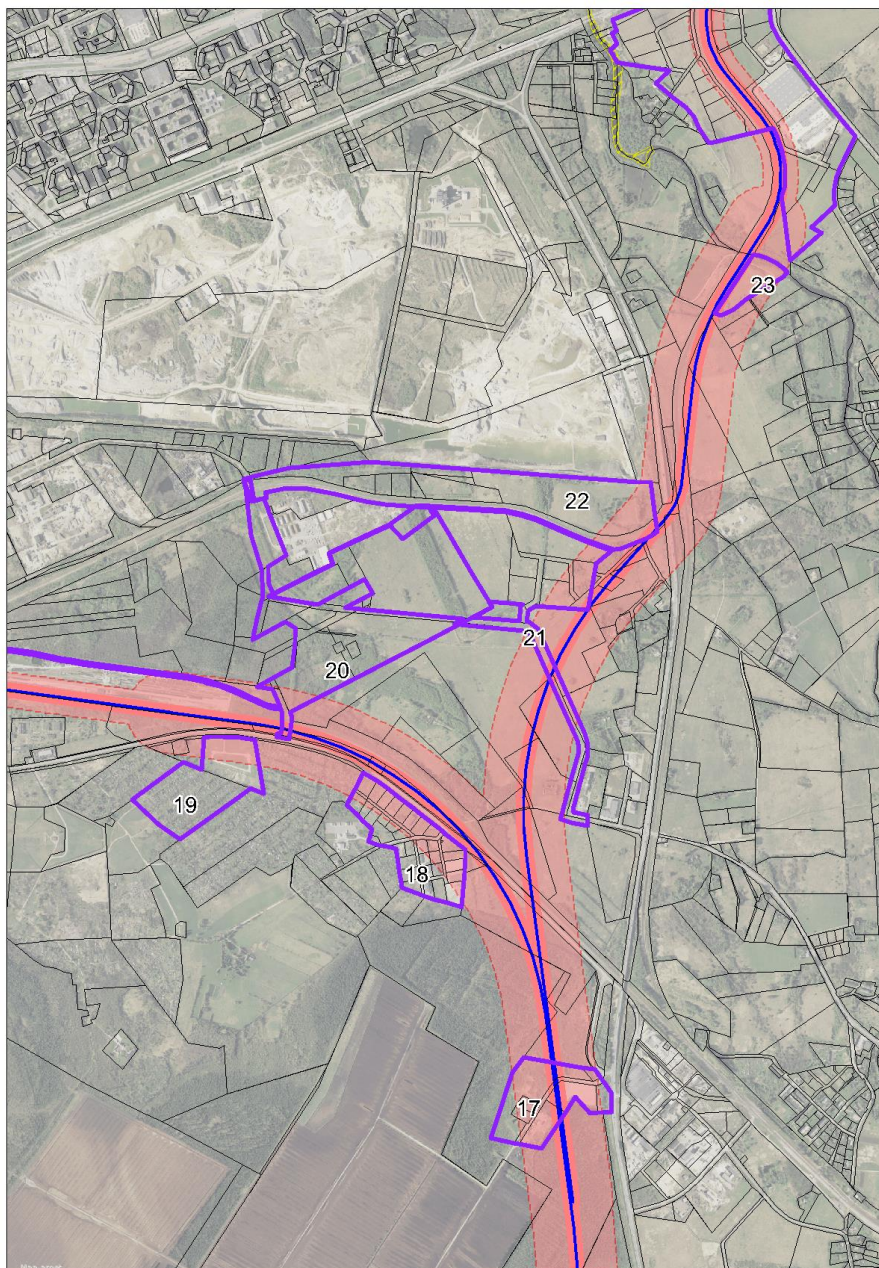
Kehtestatud 21.11.2006 otsusega nr 195.

Planeeringuala piires on moodustatud 67 elamumaa, 3 transpordimaa, 2 tootmismaa ja 4 maatulundusmaa krunti. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala põhjaosa, läbides detailplaneeringuga määratud krunte ja hoonestus alasid.

Detailplaneeringu ala realiseerimine elamumualana on põhimõtteliselt võimalik, kuid kuna raudtee läbib ala põhjaosa krunte ja hoonestus alasid, on vajalik ala ümberplaneerimine. Maakonnaplaneeringuga ei määrata kruntidele (kinnistutele) juurdepääsuteid, mis tuleb lahendada ala ümberplaneerimisel (uue detailplaneeringu koostamisel) vastavalt krundijaotusele. Kuna maakonnaplaneering lähtub eeldusest, et ümberplaneerimisel on ala elamualana põhimõtteliselt realiseeritav, määratakse müra leevendusvajadusega alad lähtudes KSH raames läbi viidud müra modelleerimise eeldustest. Seega vastavus elamumaal kehtivatele

normatiividele tagatakse tavajuhul alates raudteemaa kaitsevööndi piirist, st äärmise rööpme teljest 30 m kaugusel.

Maakonnaplaneeringuga määratakse raudteest lõunapoolsele alale detailplaneeringuga varem planeeritud juurdepääsute alternatiivne lahendus (kohaliku omavalitsuse osas koostatud joonisel tähistatud kui varem planeeritud/projekteeritud tee või selle alternatiivne lahendus), mida raudtee väljaehitamise etapis välja ei ehitata. Ala ümberplaneerimisel ja -kruntimisel on lubatud detailplaneeringuga alternatiivse lahenduse muutmise/ümber planeerimine vastavalt vajadusele ja detailplaneeringu lahendusele.



Skeem 5.3.3. Rail Baltic trassi koridorst puudutatud kehtestatud detailplaneeringud Rae valla Soodevahe ja Veneküla piirkonnas.

17.Sepa II kinnistu detailplaneering (Soodevahe küla).

Kehtestatud 13.05.2003 otsusega nr 83.

Planeeringuala piires on moodustatud 3 tootmismaa, 2 elamumaa ja 3 transpordimaa krunti. Planeeringuala on osaliselt hoonestatud. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala.

18.Vana-Uuetoa kinnistu detailplaneering (Soodevahe küla).

Kehtestatud 09.05.2006 otsusega nr 113.

Planeeringuala piires on moodustatud 31 äri- ja tootmismaa, 3 tootmismaa ja 5 transpordimaa krunti. Planeeringuala on osaliselt hoonestatud. Trassi koridori jäävad Tallinn-Lagedi tee (nr 11290) ääres paiknevad krundid, kuid kuna kavandatav raudtee kulgeb teest põhjapool, siis kruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

19.Laaneaia ja Uus-Kasemetsa kinnistute ja lähiala detailplaneering (Soodevahe küla).

Kehtestatud 13.01.2015 korraldusega nr 29.

Planeeringuga liidetakse kinnistud üheks tootmis-, lao- ning kontori- ja büroohoone maa krundiks. Kuna kavandatav raudtee kulgeb Tallinn-Lagedi teest (nr 11290) põhjapool, siis kruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

20.Soodevahe tööstuspargi detailplaneering (Soodevahe küla).

Kehtestatud 08.12.2009 otsusega nr 24.

Planeeringuala piires on moodustatud 6 tootmis- ja ärimaa, 1 ärimaa, 3 tootmismaa, 8 maatulundusmaa, 8 üldmaa ning 8 transpordimaa krunti. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib transpordimaa krunti.

21.Tallinna Vangla piirkonna ja lähiala detailplaneering (Soodevahe küla).

Kehtestatud 19.06.2012 otsusega nr 359.

Planeeringuala piires on moodustatud riigikaitsemaa, tootmismaa ja transpordimaa krundid. Planeeringuala on osaliselt hoonestatud. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala transpordimaa krunte. Ala idaosas paiknevad tootmismaa krundid jäävad trassi koridori, kuid kavandatav raudtee ilmselt ei mõjuta tootmismaa kruntide ehitusõigust.

22.Väljavahi kinnistu ja lähiala detailplaneering.

Kehtestatud 15.09.2009 otsusega nr 580.

Planeeringuala piires on moodustatud 14 äri- ja tootmismaa, 3 transpordimaa ja 2 üldmaa krunti. Planeeringuala on osaliselt hoonestatud. Trassi koridor (sh raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd) läbib planeeringuala kagunurka ja kagu-loodesuunalist transpordimaa krunti. Planeeringuala kagunurgas asuva äri- ja tootmismaa krundi ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

23.Lagedi 11c kinnistu ja lähiala detailplaneering.

Kehtestatud 25.06.2013 korraldusega nr 716.

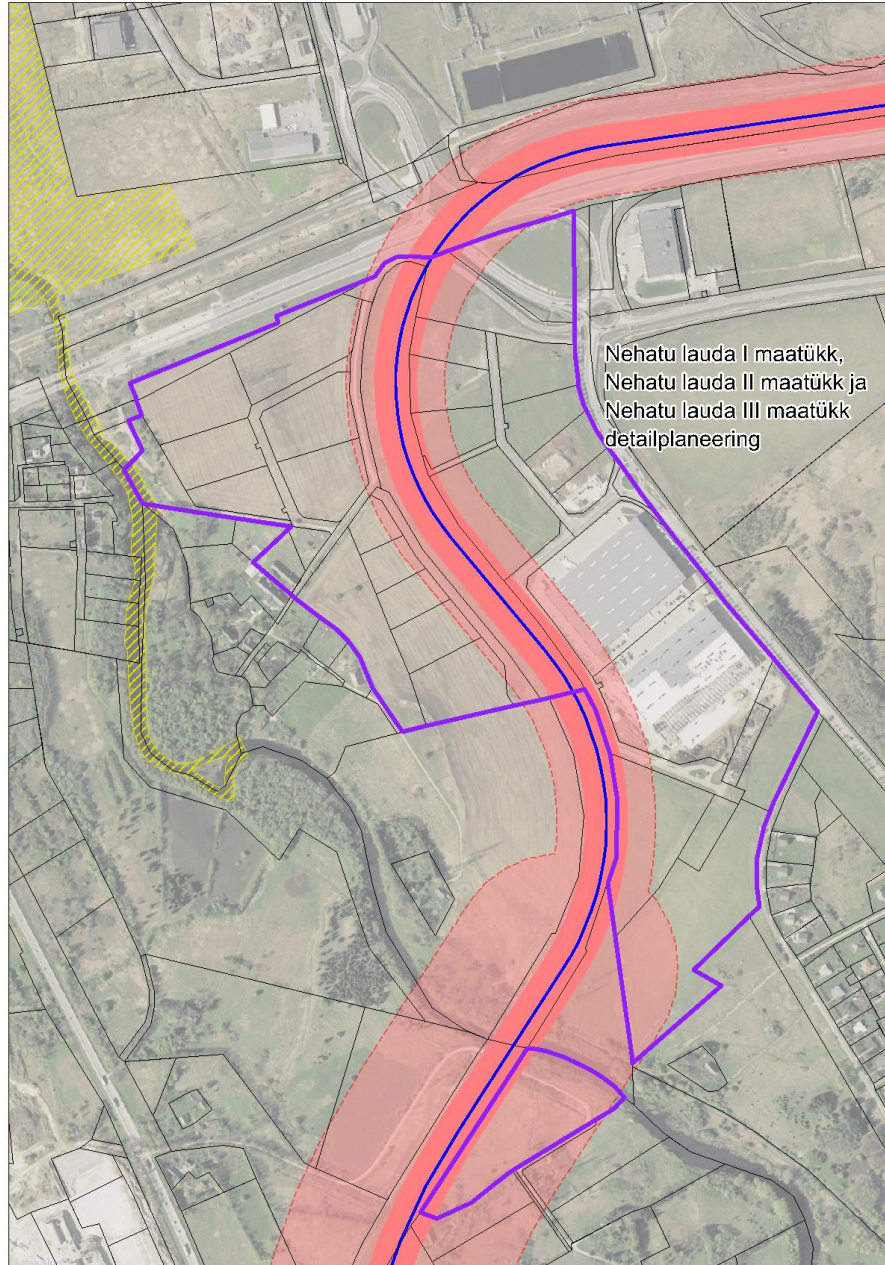
Planeeringuala piires on moodustatud 2 ärimaa, 2 liiklusmaa ja 1 üldmaa krunt. Planeeringuala on kruntideks jagamata ja hoonestamata. Planeeringuala jääb peaaegu kogu ulatuses trassi koridori, raudteemaa ja kaitsevöönd läbib küll planeeringuala lääneserva, kuid raudtee rajamine kruntide ehitusõigust ilmselt ei mõjuta.

24.Teoni IV kinnistu detailplaneering (Järveküla, vt skeem 5.3.1). Kehtestatud 14.02.2006 otsusega nr 80.

Planeeringuala piires on moodustatud 26 elamumaa, 1 transpordimaa, 1 üldmaa ja 1 maatulundusmaa krunt. Planeeringuala on hoonestamata. Trassi koridor riivab planeeringuala edelaserva, kavandatav raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jääb planeeringualast välja. Elamukruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

Jõelähtme vald

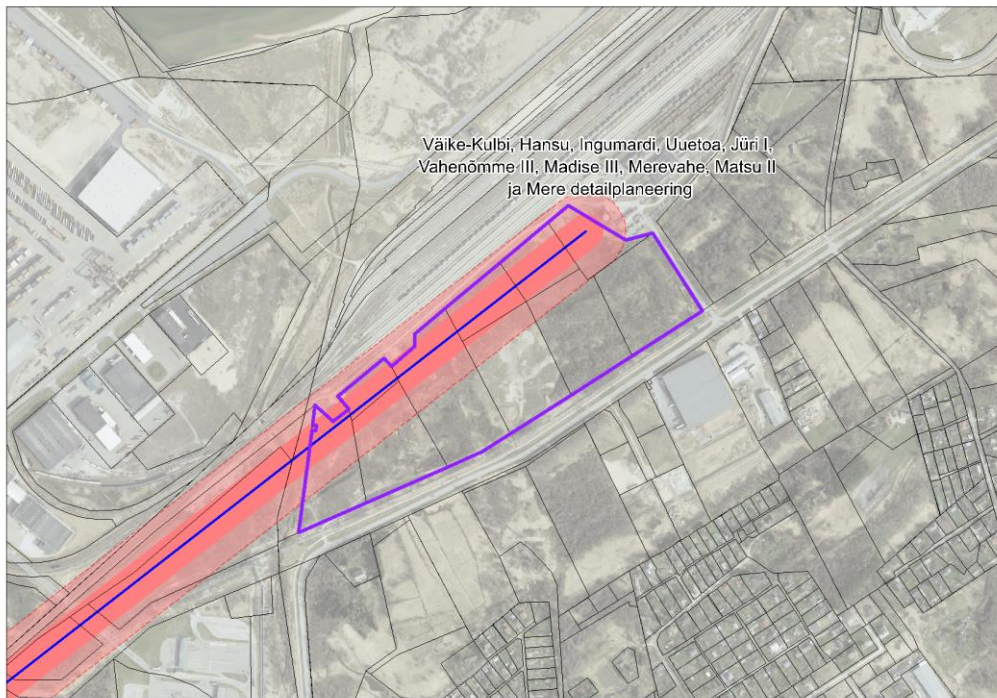
Nehatu lauda I maatükk, Nehatu lauda II maatükk ja Nehatu lauda III maatükk detailplaneering (Nehatu küla). Kehtestatud 27.09.2012 otsusega nr 324.



Skeem 5.3.4. Rail Baltic trassi koridorist puudutatud kehtestatud detailplaneeringud Jõelähtme valla Nehatu küla piirkonnas.

Planeeringuala piires on moodustatud 43 krunti, millest valdav osa on äri- ja tootmismaa krundid. Lisaks moodustatakse maatulundusmaa, transpordimaa ning üldmaa krundid. Planeeringuala on osaliselt hoonestatud. Ala läbib olemasolev 1520 mm Ülemiste-Maardu raudteeharu, kavandatava Rail Baltic raudtee trassi koridor kulgeb olemasoleva raudtee koridoris. Äri- ja tootmismaa kruntide ehitusõigust raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

Väike-Kulbi, Hansu, Ingumardi, Uuetoa, Jüri I, Vahenõmme III, Madise III, Merevahe, Matsu II ja Mere detailplaneering (Uusküla).
Kehtestatud 17.02.2009 otsusega nr 462.

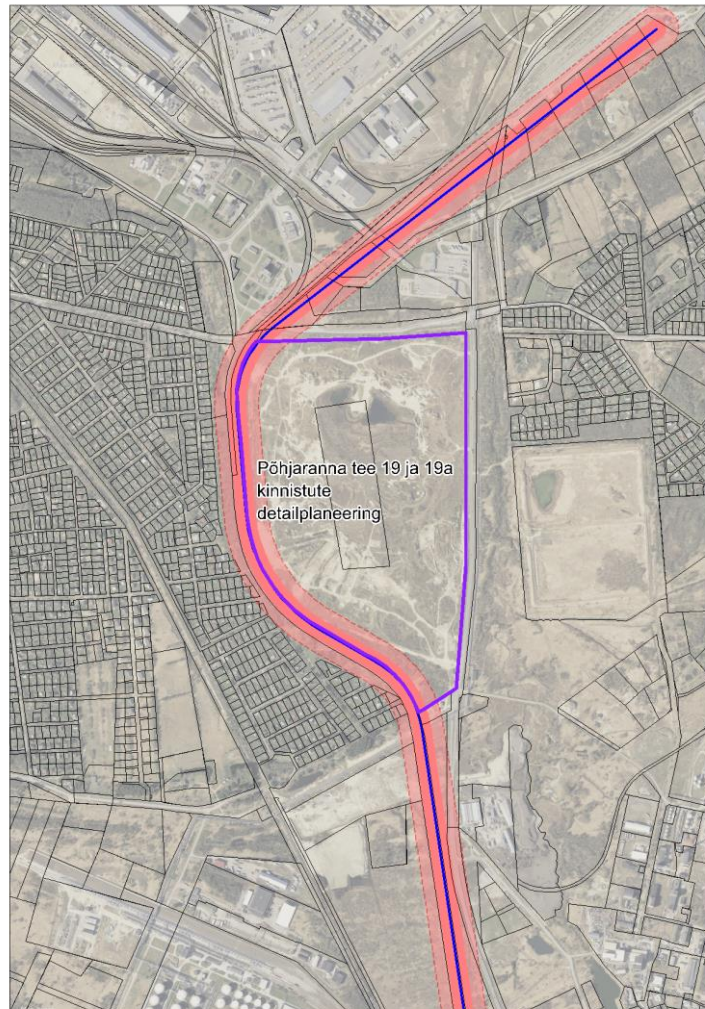


Skeem 5.3.5. Rail Baltic trassi koridorist puudutatud kehtestatud detailplaneering Jõelähtme valla Uusküla piirkonnas.

Kinnistud on planeeritud tootmiskaaks, transpordimaaks ja ärimaaks. Planeeringuala põhjaosas näeb planeeringulahendus ette paralleelselt olemasoleva raudteega transpordimaat. Transpordimaale kavandatud raudteed (4 haru) jäävad teenindama sellega piirnevaid tootmis- ja ärimaa krunte. Transpordimaat kattub maakonnaplaneeringuga kavandatava raudtee trassi koridoriga. Detailplaneeringu realiseerimise võimalus selgub pärast Muuga kaubaterminali detailplaneeringu koostamist/kehtestamist.

Maardu linn

Põhjaranna tee 19 ja 19a kinnistute detailplaneering. Kehtestatud 5.03.2008.



Skeem 5.3.6. Rail Baltic trassi koridorist puudutatud kehtestatud detailplaneering Maardu linnas.

Planeeringuala piires on moodustatud 62 äri- ja tootmismaa, 7 tootmismaa (alajaamad) ja 10 transpordimaa krunti. Planeeringuala on kruntideks jagamata ning endiselt jäätmeoidla maa sihtotstarbega. Ala on hoonestamata. Trassi koridor riivab planeeringuala lääneserva, kuid kruntide ehitusõigust kavandatava raudtee rajamine ilmselt ei mõjuta.

5.4 TRASSI KORIDORIS PAIKNEVATE MAAÜKSUSTE OMANDAMISE PÕHIMÕTTED

Käesolev 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 välja poole jäävat raudteemaad üldjuhul ei omandata, erisused (kui raudteemaad omandamise järgselt halveneb märgatavalt või muutub ebamõistlikuks järelejäänud kinnisasja kasutamine) lepitakse kokku raudteemaad omandamise etapis läbirääkimiste käigus. Riigile kuuluvate maade puhul lähtutakse riigivaraseadusest, mis võimaldab riigivara valitsejate vahel sõlmida ka asja kasutamise kokkuleppe, millega reguleeritakse asja või selle osa kasutamist teise riigivara valitseja poolt.

Maade omandamise menetlust alustades tellitakse litsentseeritud ja atesteeritud maa hindajalt eksperthinnang 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 eksperthinnangu 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 osapoolena riik.

5.5 SUNDVÕÕRANDAMINE

Vaid juhul, kui korduvad läbirääkimised vabatahtlikuks võõrandamiseks ei anna soovitud tulemusi ning maaomanik keeldub maa võõrandamisest, on Eesti Vabariigil õigus algatada 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 poolt 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 struktuurivahendite⁸⁷ kasutamise reegleid rikutud.

⁸⁷ 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	2017	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 ühissetevõte	<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	2016-2020	Rail Baltic rahvusvaheline ühissetevõte	<i>Lähtuvalt KSH/KMH aruandes ettenähtud</i>

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
	rajamine, metsa raadamine jms)			<i>tegevustest</i>
7.	Raudtee tehnilise projekti koostamine	2017-2018	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõte	<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 ühisettevõte	<i>Alustatakse pärast tehnilise projekti valmimist kolme Balti riigi ülesena</i>
	raudtee ja raudteinfrastruktuuri ehitamine			
	maaparandus- ja metsakuivendussüsteemide rekonstrueerimine			
	kavandatavate/ümberehitatavate teede (sh viaduktid, sillad, kergliiklejate läbipääsud, kergliiklusteed) ehitamine			
	ökoduktide, müratõrjevahendite			

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
	jt leevendusmeetmete ehitamine			
10.	Ehitustegevuse korraldus (nt liiklus), sh tööde järgne olukorra tagamine	2017-2026	Rail Baltic rahvusvaheline ühissetevõte	
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 ühissetevõte	
12.	Trassi mõjupiirkonda jäävate kaitstavate liikide elupaikade seire ja vajadusel täiendavate leevendusmeetmete rakendamine	2020- jooksvalt raudtee opereerimisel	Rail Baltic rahvusvaheline ühissetevõte	
13.	Kavandatav raudtee koridor ja määratud asukohta raudtee rajamine muudab oluliselt ruumilise arengu üldist perspektiivi ja põhimõtteid Rae vallas, kus võib vajalikuks osutuda piirkonna uue üldplaneeringu koostamine	2018-2022	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Harju Maavalitsus, Rae vald	<i>Eelarveliste vahendite olemasolul</i>

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
14.	Rail Balticu trassi koridori piiresse jäävate kehtivate detailplaneeringute realiseeritavuse analüüs	2017-2018	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	
15.	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	
16.	Rail Balticu ehitusliku kontseptsiooni loomine ja ehituslogistika lahendused	2016-2018	Rail Baltic rahvusvaheline ühissetevõte	
17.	Ehitusmaavarade varustuskindluse uuring ⁸⁸	2016-2017	Tehnilise Järelevalve Amet	
18.	Rail Baltic Muuga multimodaalse kaubaterminali tehnoloogiliste ja ruumiliste vajaduste analüüs	2016-2018	Rail Baltic rahvusvaheline ühissetevõte	

⁸⁸ <https://www.tja.ee/et/valdkonnad-teenused/rail-balticu-uuringud>

Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
19. Keskonnakorralduskava	2018- jooksvat raudtee opereerimisel	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõte	

6 PLANEERINGU JOONISED

LISAD

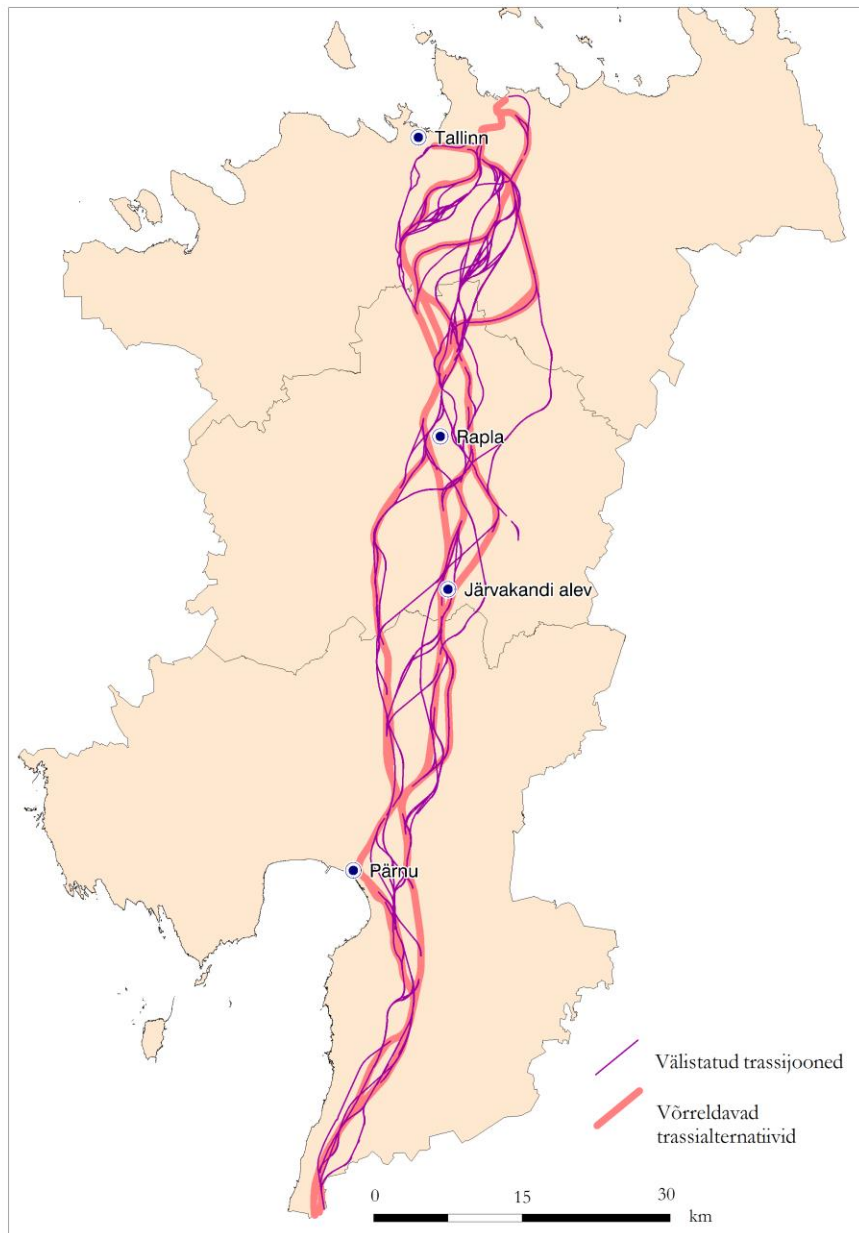
LISA 1. RAIL BALTIC 1435 MM HARJU, RAPLA JA PÄRNU MAAKONNAPLANEERINGUTE VÕRRELDAVATE TRASSIKORIDORIDE VÕRDLUSTULEMUSED

Esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 4. RAIL BALTICU HARJUMAA JA PÕHJA-RAPLAMA A KAHE TRASSIALTERNATIIVI TÄPSEM ANALÜÜS

Esitatud eraldiseisva köitena.

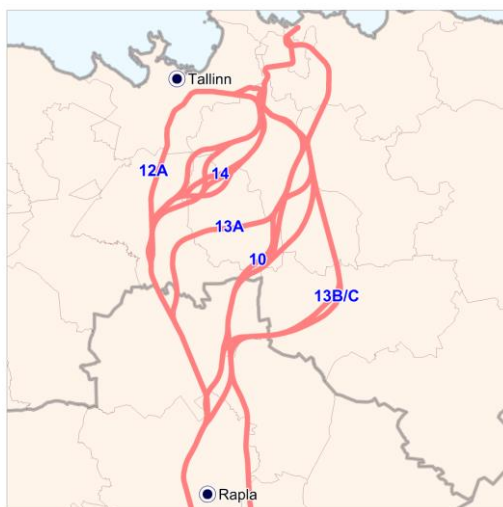
LISA 2. ÜLEVAATLIK SKEEMKAART TÖÖPROTSESSI JOOKSUL VISANDATUD TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDEST JA VÕRRELDUD ALTERNATIIVIDEST



LISA 3. LÜHIÜLEVAADE TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDE VÕRDLEMISE PROTSESSIST PÕHJA-RAPLAMAAL JA HARJUMAAL⁸⁹

Võrreldavate trassialternatiivide valik ja võrdlusesse lülitamine Harjumaal ja Põhja-Raplamaal on olnud 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 loodavast⁹⁰ 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.

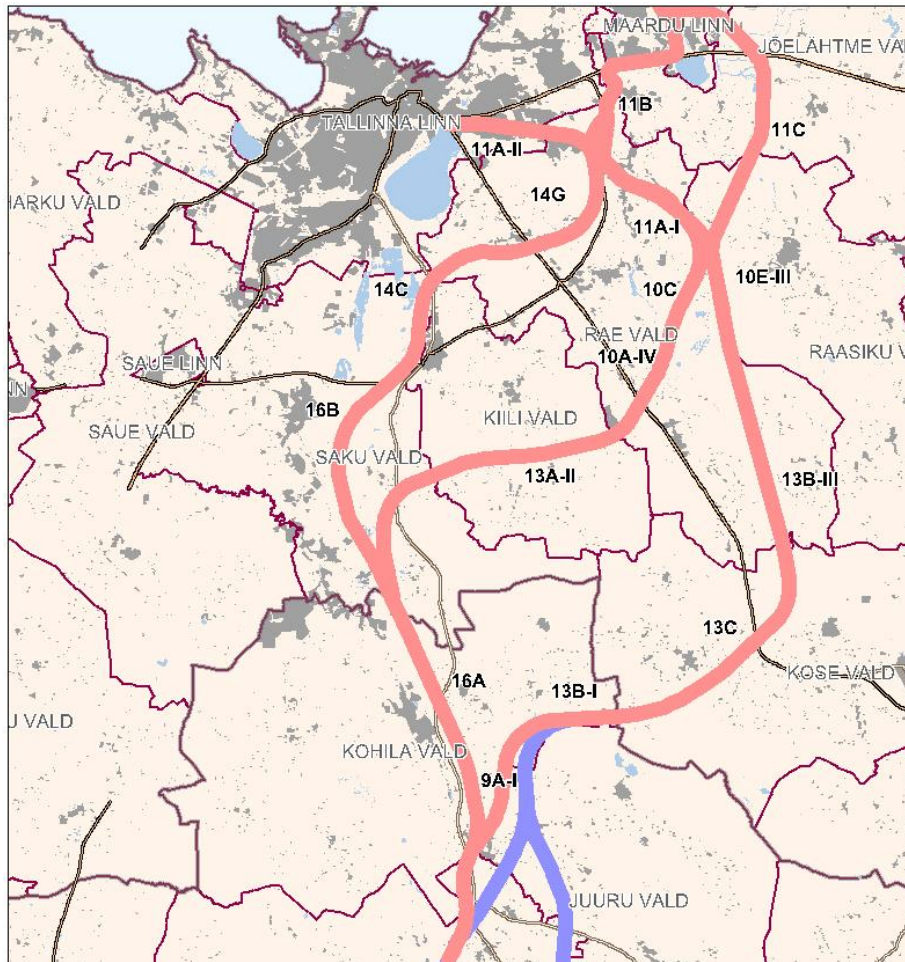


Skeem 3.1. Esiialgu väljatöötatud trassi koridori alternatiivid, mille osas andis seisukoha Valitsuskabinet 29.05.2014.

⁸⁹ 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.

⁹⁰ 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“.

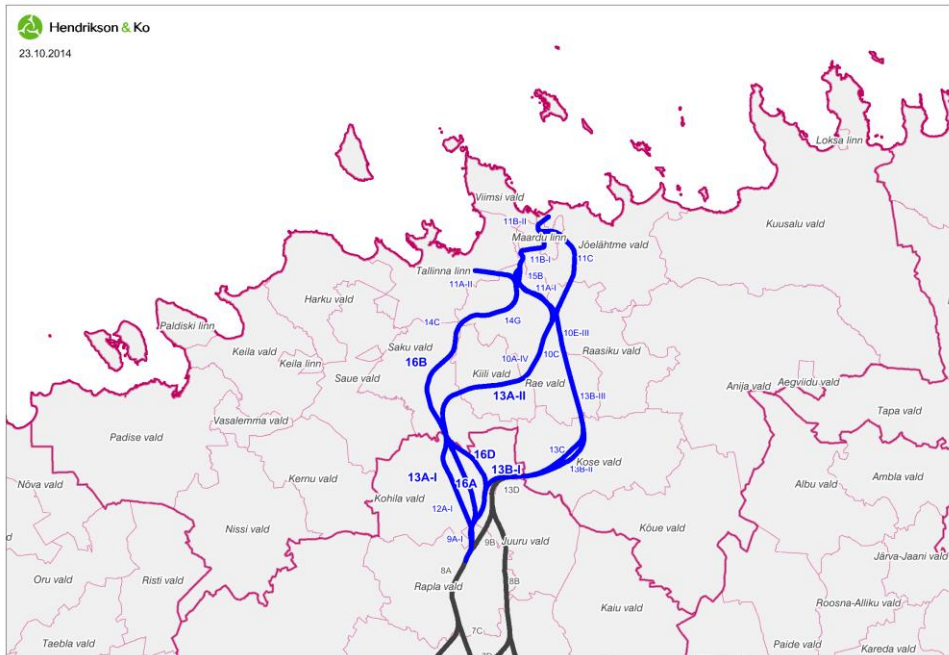
13ndate trassi koridori alternatiivide võrdlustulemusi tutvustati avalikkusele 2014. aasta suvel. Võrdlustulemuste tutvustamise jooksul esitati ettepanek täiendava trassi koridori alternatiivi (trassi koridori alternatiiv 16A + 16B ja siduda see varasemalt töös olnud 14C + 14G-ga) võrdlusesse võtmiseks 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.

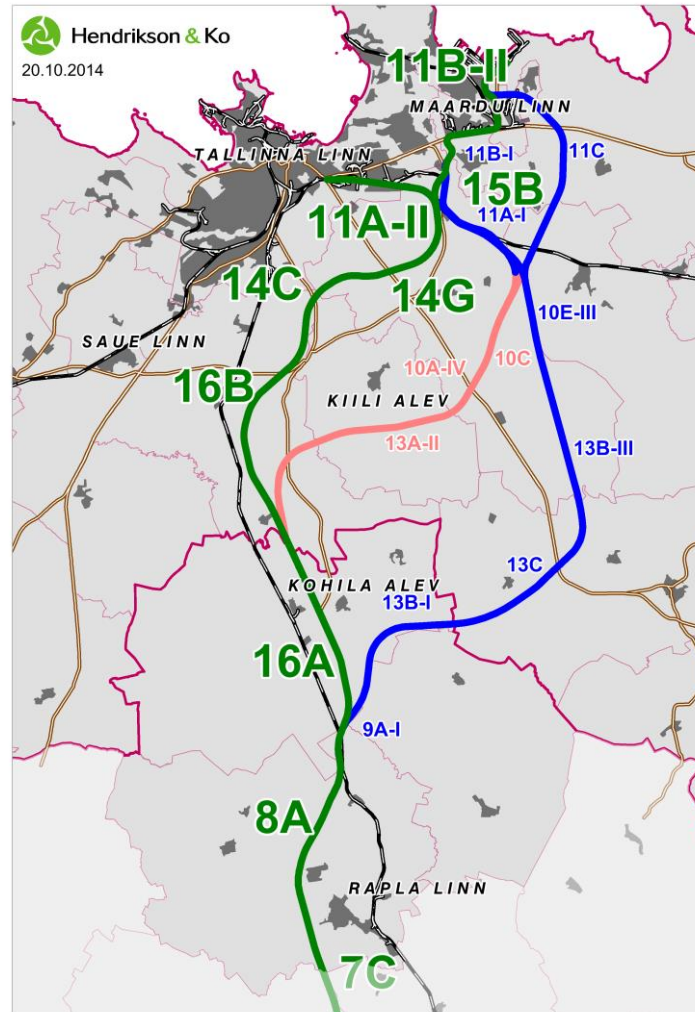
Planeeringueesmärgi saavutamiseks peeti vajalikuks täiendava trassi koridori alternatiivi töösse võtmist ja analüüsimist. Sellekohase otsuse langetamisel lähtuti projekti üldisest eesmärgist planeerida võimalikult otsekulgev trass kiire rongiühenduse loomiseks. Otsust mõjutas oluliselt asjaolu, et loodava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

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



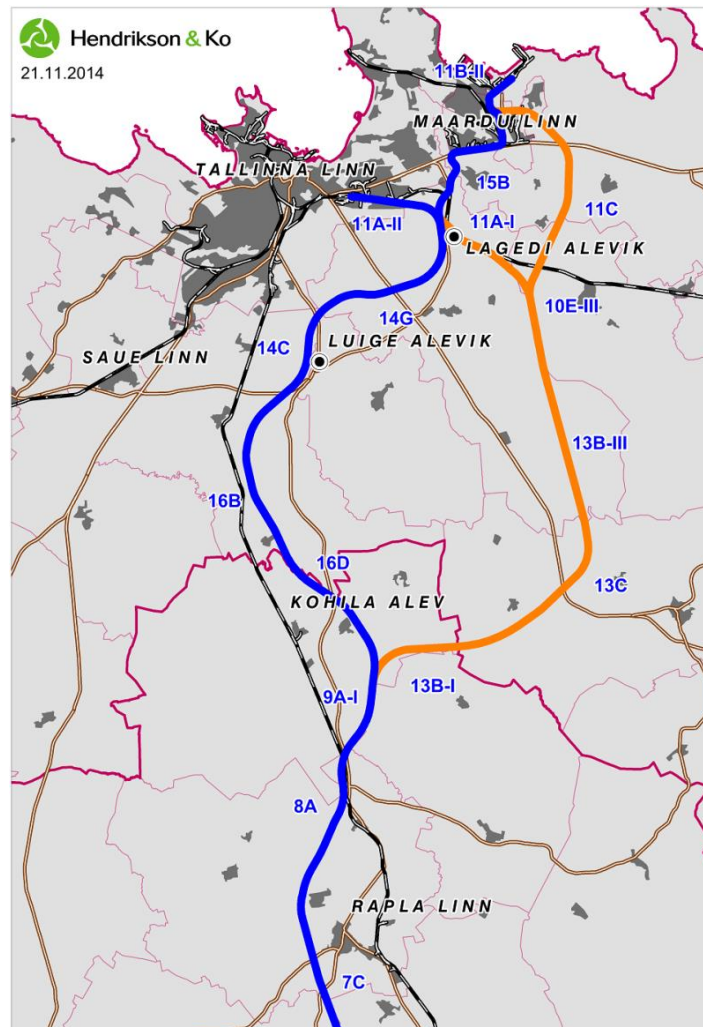
Skeem 3.4. Rail Balticu juhtkomitee otsusega 13.08.2014 võrreldavad trassi koridori alternatiivid Raplamaa põhjaosas ja Harjumaal (tähistatud sinise joonega).

Edasi jätkus töö trassi koridori alternatiivide võrdlemisega, võrdlustulemusi tutvustati avalikkusele 2014. aasta 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.

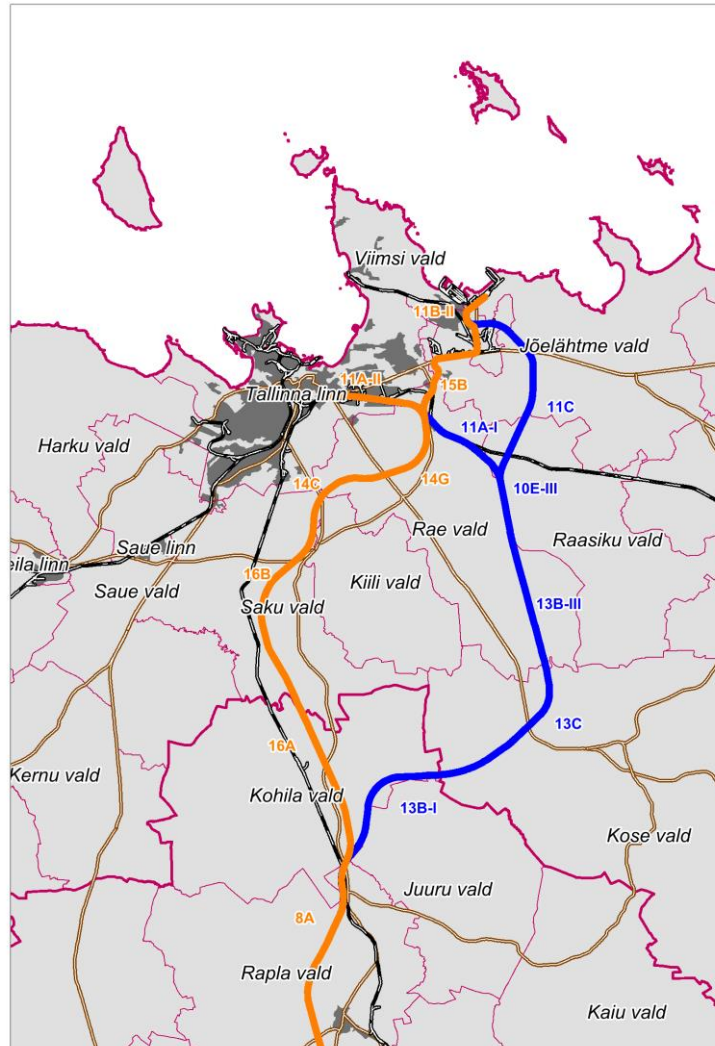
Täiendavalt läbi viidud trassi koridori alternatiivide võrdlustulemuste osas andis Valitsuskabinet seisukoha 20.11.2014, pärast võrdlustulemuste tutvustamist. Valitsuskabinet andis suunise, et Harjumaal ja Raplamaa põhjaosas jätkatakse põhjalikumalt tööd kahe erineva trassi koridori alternatiiviga. Kohila 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 põhjalikumat 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 ühissetepanekut tuginedes alternatiivide võrdlemise käigus kogutud andmetele 16A-le täpsema lahenduse koostamist. Juhtkomitee nõustus, et maakonnaplaneeringu täpsema lahenduse koostamine trassi koridori alternatiivile 16D ei ole otstarbekas. Lisaks töid maavanemad välja, et täpsema lahenduse koostamine idapoolsele alternatiivile ei ole perspektiivikas.

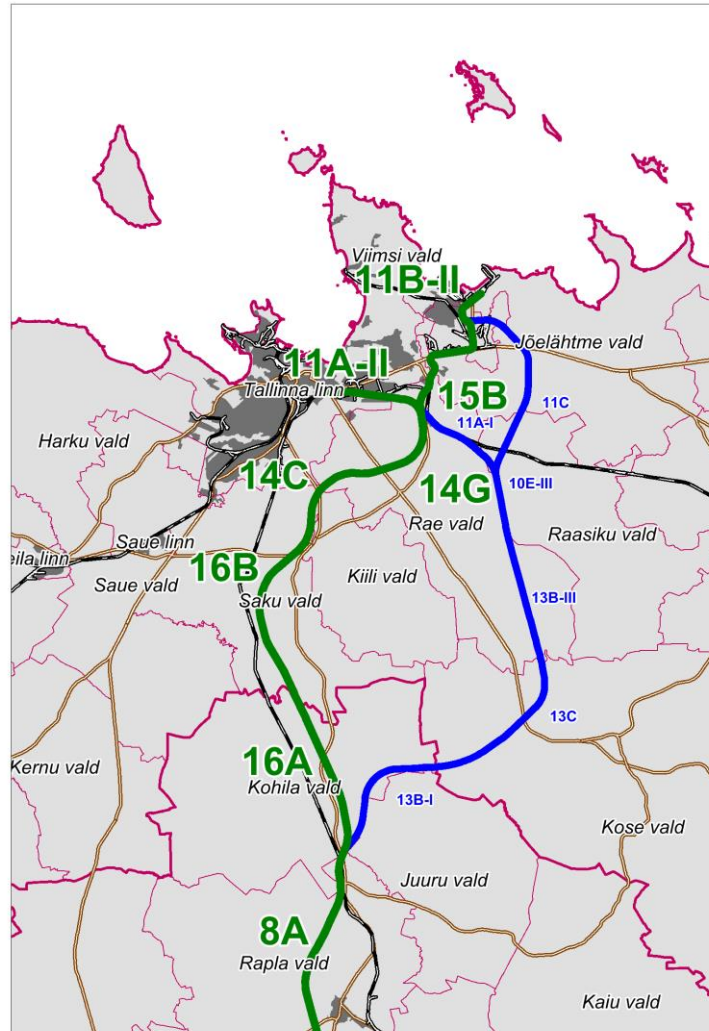
Võttes aluseks Valitsuskabineti suunist 20.11.2014 ning Rail Baltic juhtkomitee 14.05.2015 otsust asendada trassilõik 16D (nn Kohila "paun") võrdlustulemuste alusel eelistatud lõiguga 16A, viidi läbi täpsem analüüs kahe trassialternatiivi kohta.



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

Harjumaa ja Põhja-Raplamaa osas lõpliku eelistuse väljaselgitamine on olnud keerukas, kuna algne, AECOMi uuringu ja planeeringute lähteülesandega (tehnilise kirjeldusega) määratud lähenemine on muutunud loodava Nabala 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 sadam - 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 ⁹¹, 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 Raplammaa põhjaosas ja Harjumaal lõigu kombinatsioonides 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II.

⁹¹ Esitatud eraldiseisvate köitena ning planeeringu koostamise protsessi jooksul olid võrdlustulemused ja analüüs kättesaadav Rail Baltic projekti portaalis <http://railbaltic.info/et/>.