



HARJU MAAVANEMA KORRALDUS

Tallinn

13.06.2016 nr 1488-k

Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine

Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (edaspidi *planeering*) eesmärk on leida sobivaim asukoht kavandatavale Rail Baltic raudtee trassi koridorile.

Rail Balticu projektiga luuakse ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Rail Balticu projekti elluviimisega kaasneb inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus ning keskkonnahoid, mis on seotud suure avaliku huviga. Siiani on Balti riikide raudteesüsteem (standardne rööpmelaius 1520 mm) mandri-Euroopa standarditega (rööpmelaius 1435 mm) ühildamatu, mistõttu on Euroopa tasandil otsustatud (Euroopa Komisjoni 29.04.2004 otsus nr 884/2004), et Eesti, Läti ja Leedu raudteetransport tuleb täielikult integreerida laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordisüsteemi. Rail Balticu arendamiseks on antud suunised valitsuskabineti 22.09.2011 otsusega, 10.11.2011 allkirjastatud Eesti, Läti ja Leedu peaministrite ühisdeklaratsiooni ning Balti riikide transpordi eest vastutavate ministrite 07.12.2011 kokkuleppega.

Planeering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks“. Harju maavanem algatas maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi *KSH*) 19.04.2012 korraldusega nr 661-k. Sarnased menetlustoimingud viidi läbi Rapla ja Pärnu maakondades. Maakonnaplaneeringutega planeeritakse Rail Baltic raudteeliini mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitisena ning planeeringulahenduste põhjal toimub Rail Balticu Euroopa standardse rööpmelaiusega (1435 mm) avaliku raudtee projekteerimine ja rajamine Eesti piires¹. Kavandatav raudtee läbib Eestit põhja-lõuna suunalisena, kulgedes Muuga sadama piirkonnast Eesti-Läti riigipiirini.

Alates 01.07.2015 jõustus uus planeerimisseadus (RT I, 26.02.2015, 3). Kuna maakonnaplaneering algatati enne uue planeerimisseaduse jõustumist, järgitakse vastavalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse (edaspidi *EhSRS*) § 1 lõikele 1 planeeringu menetlemisel kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseadust (RT I 2002, 99, 579).

Maakonnaplaneering koostati tihedas koostöös avalikkuse, kohalike omavalitsuste ja erinevate huvigruppidega. Paremaks kaasamiseks, informatsiooni edastamiseks ning planeeringu ja *KSH* materjalide kättesaadavuse tagamiseks on planeeringu materjalid kättesaadavad Harju Maavalitsuse koduleheküljel <http://harju.maavalitsus.ee/rail-baltic-raudtee-trassikoridori-asukoha-maaramine1>, lisaks loodi Rail Balticu projekti portaal <http://www.railbaltic.info/et/>. Planeerimisprotsessi erinevates etappides viidi läbi töökoosolekuid ning korraldati avalike arutelusid. Ülevaade avalikest aruteludest planeeringu ja *KSH* protsessi jooksul on esitatud planeeringu seletuskirja tabelis 1.

Paralleelselt maakonnaplaneeringu koostamisega viiakse läbi *KSH*, mille eesmärk on keskkonnanakaalutlustega arvestamine maakonnaplaneeringute koostamisel ja kehtestamisel. Ühtlasi annab *KSH* sisendi leevendusmeetmete väljatöötamiseks.

1 Sarnased ettevalmistustööd toimuvad uue rahvusvahelise raudtee rajamiseks ka Lätis ja Leedus.

Kavandatava raudtee kõrged tehnilised nõuded tingivad vajaduse arvestada erinevate üksikasjadega juba maakonnaplaneeringu koostamise staadiumis. Seetõttu on planeeringu koostamise töögruppi kaasatud insenerid, kes täpsemate analüüside ja uuringute tulemusena annavad sisendi trassikoridori asukoha valikuks, raudtee ja selle infrastruktuuri ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu planeerimiseks. Maakonnaplaneeringutes raudtee trassikoridori asukoha määramisel on võetud arvesse majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud ning tehnilis-majanduslikud kaalutlused, mis kajastuvad planeeringu tekstilises osas (leitav planeeringu seletuskirja ptk 2.2 ja 2.3) ja joonistel.

Võrreldavate trassikoridori alternatiivide valik ja võrdlusesse lülitamine Harju maakonnas on olnud keerukas². Tegemist on tihedalt asustatud piirkonnaga, kus lisaks inimasustusele tuli arvestada arvukate tehniliste, majanduslike ja looduskeskkonna teguritega. Eesmärk oli põhjaliku analüüsi käigus välja selgitada parim võimalik trassikoridori asukoht, mis võimaldab rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist. Nii analüüsiti võrdlusetapi jooksul rohkem kui kümnet alternatiivset trassikoridori asukohta (skeem planeeringu seletuskirja lisa 2). Rail Balticu raudtee trassikoridori asukoha määramiseks võrreldi trassikoridori asukoha alternatiive kriteeriumigruppide lõikes:

- inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud,
- tehniline teostatavus,
- ehitusmaksumus ning
- sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu.

Põhjalikum ülevaade võrdlustulemustest on esitatud dokumendis „Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused“ (planeeringu lisa 1) ning KSH aruande lisa 1. Lühülevaade trassikoridori alternatiivide võrdlemise protsessist on esitatud planeeringu seletuskirja lisa 3.

Pika võrdlusprotsessi tulemusena, kus analüüsiti erinevaid trassikoridori asukoha alternatiive, jäi lõppanalüüsi kaks alternatiivi (16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II *versus* 9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C). Nimetatud alternatiivide osas viidi läbi täpsem analüüs (vt planeeringu lisa 4 „Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs“), mille käigus võrreldi trassikoridori alternatiive eskiislahenduse täpsusastmes. Alternatiive kõrvutati olulisemate näitajate lõikes nii tehnilise teostatavuse kui maksumuse osas, samuti toodi välja keskkonnamõju strateegilise hindamise olulisemad mõjutegurid ja eelistused.

Võttes aluseks projekti üldist eesmärki ja trassikoridori alternatiivide võrdlustulemusi, sh koostatud täpsemat analüüsi, kujunes eelistatuks trassi koridori asukoht 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II. Eelistus tulenes järgmistest asjaoludest (põhjalikum ülevaade planeeringudokumendis „Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs“):

- eelistatud trass on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale;
- mõju on väiksem Natura 2000 võrgustikku kuuluvatele aladele ja laiemalt loodusliku pinnakatttega aladele ning kultuuriväärtustele;
- rööbastee pikkuselt on eelistatud lõik kõige lühem – alternatiiviga võrreldes ligikaudu 8 km lühem;
- eelistatud trass on sotsiaal-majandusliku tulukuse võrdluses 30 aasta lõikes alternatiivist tulusam.

Lisaks annab eelistatud trassikoridor võimaluse korraldada tulevikus Rail Balticu raudteel kohaliku rongiliiklust suunal Tallinn-Rapla-Pärnu. Selleks on kavandatud perspektiivsed asukohad regionaalsete

2 Kuna võrreldavad trassikoridori asukohtalternatiivid olid maakonnapiiiride ülesed, hõlmas võrdlusprotsess lisaks Harju maakonna territooriumile ka Põhja-Raplamaad.

rongipeatuste rajamiseks Rail Balticu trassile. Samuti kattub eelistatud trassikoridor Iru küla piirkonnas Tallinn-Helsingi perspektiivse raudteekoridoriga, mis võimaldab tulevikus nende trasside ühendamise.

Eelistatud trassikoridorile koostatud planeerimisettepanek on vastavalt planeerimisseadusele kooskõlastatud ametkondade ja kohalike omavalitsustega. Planeeringu kooskõlastasid märkusteta Maaeluministerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, Keskkonnaamet (korrigeerimise järgselt), Muinsuskaitseamet, Põllumajandusamet, Järva Maavalitsus, Lääne Maavalitsus, Lääne-Viru Maavalitsus, Rapla Maavalitsus, Harku vald, Kuusalu vald, Maardu linn, Padise vald, Saue vald ja Vasalemma vald. Planeeringulahenduse kooskõlastasid märkustega/tingimustega Kaitseministerium, Keskkonnaministerium, Maa-amet, Maanteeamet, Tehnilise Järelevalve Amet, Terviseamet, Päästeamet, Jõelähtme vald, Kiili vald ja Tallinna linn. Kooskõlastusringil esitatud põhjendatud ettepanekuid on arvestatud ning vastavalt on planeeringu ja KSH materjale täpsustatud ja täiendatud. Planeering loetakse Rae vallaga kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lõikele 4 ja EhSRS § 1 lõikele 3. Rae valla esitatud põhjendatud ettepanekuid on arvestatud ja planeeringut vastavalt täiendatud.

Pärast planeeringu kehtestamist kantakse Rail Balticu raudtee trassikoridor kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse koos reisi- ja kaubaterminalide, reisijate veeremi hooldedepoo, perspektiivse sõlmjaama, veoalajaama ja suurimetajate läbipääsupiirkondadega. Lisaks kantakse kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav teedevõrk koos 100 m laiuse puhvriga. Rail Baltic maakonnaplaneeringuga määratud trassikoridoris sätestatud maakasutustingimused kehtivad kuni raudtee valmimiseni. Pärast kavandatud raudtee koos sellega kaasneva taristu väljaehitamist ning kasutusloa väljastamist kehtivad Rail Baltic raudteel ja selle kaitsevööndis seadusest tulenevad kitsendused.

Planeering on aluseks raudtee projekteerimisele, eelprojektiga määratakse raudteemaa ulatus ja võõrandatava maa täpne vajadus. Vajaliku maa võõrandamine toimub läbirääkimiste või vajadusel sundvõõrandamise ja sundvalduse seadmise protsessi kaudu.

Lähtuvalt eeltoodust ning Vabariigi Valitsuse seaduse § 87, ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lõigete 1, 2 ja 3, planeerimisseaduse (kuni 30.06.2015 kehtinud redaktsioon) § 18 lõike 3, § 19 punkti 3 ja § 21 lõike 1 ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnanuhtimissüsteemi seaduse § 41 alusel

1. Võtan vastu Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (joonised ja seletuskiri lisatud).
2. Harju Maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna arengutalitusel:
 - 2.1 korraldada planeeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avaliku väljapaneku läbiviimine vastavalt planeerimisseadusele Harju maakonnas ajavahemikul 04.07.2016 – 08.08.2016;
 - 2.2 korraldada planeeringu avalikustamisest teavitamine Harju Maavalitsuse veebilehel, maakonna-lehes Harju Elu ja vastavates kohaliku omavalitsuse lehtedes. Planeeringuga kavandatava raudtee trassi koridori ja Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatava või ümberehitatava tee koridori jäävate kinnistute omanikke teavitada tähtkirjaga;
 - 2.3 korraldada planeeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avalikud arutelud Harju Maavalitsuses (Tallinna linna ja kogu maakonna osas), Maardu linnas (Maardu linna ja Jõelähtme valla osas), Rae valla, Kiili valla ja Saku valla keskustes.
3. Korraldust on võimalik vaidlustada Tallinna Halduskohtus halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud alusel ja korras 30 päeva jooksul korraldusest teada saamisest.

/allkirjastatud digitaalselt/

Ülle Rajasalu
Maavanem