



MAAVANEMA KORRALDUS

29.06.2016 nr 1-1/16/429

**Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine**

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

Rail Balticu projekt on seotud suure avaliku huviga. Rail Balticu projektiga luuakse ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Rail Balticu projekti elluviimisega kaasneb inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus ning keskkonnahoid. 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 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“. Rapla maavanem algatas maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi *KSH*) 25.04.2012 korraldusega nr 259 „Rapla maakonnaplaneeringu Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine keskkonnamõjude strateegilise hindamise algatamine“. Sarnased menetlustoimingud viidi läbi Harju 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 Eesti piires<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> Sarnased ettevalmistustööd toimuvad uue rahvusvahelise raudtee rajamiseks ka Lätis ja Leedus.

ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse (edaspidi EhSRS) § 1 lõikele 1 planeeringu menetlemisel kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseadust (RT I 2002, 99, 579).

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

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

Maakonnaplaneeringus raudtee trassi koridori 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. Kavandatava raudtee kõrged tehnilised nõuded tingivad vajaduse arvestada insener-tehniliste üksikasjadega juba maakonnaplaneeringu koostamise staadiumis. Seetõttu on planeeringu koostamise töögrupp kaasatud insenerid, kes täpsemate analüüside ja uuringute tulemusena annavad sisendi trassikoridori asukoha valikuks, raudtee ja selle infrastruktuuri ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu planeerimiseks.

Trassi koridori asukoha määramiseks analüüsiti võrdlusetapi jooksul ligikaudu kümnet alternatiivset trassi koridori asukohta (skeem planeeringu seletuskirja lisa 2). Eesmärk oli põhjaliku analüüsi käigus välja selgitada parim võimalik trassi koridori asukoht, mis võimaldab rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist. Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks võrreldi trassi koridori asukoha alternatiive kriteeriumigruppide lõikes:

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

Põhjalikum ülevaade võrdlustulemustest (sh lühemate lõikude osas) on esitatud dokumendis „Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused“ (planeeringu lisa 1) ning KSH aruande lisa 1. Lühiülevaade trassikoridori alternatiivide täiendavast võrdlemise protsessist Rapla maakonna põhjaosas on esitatud planeeringu seletuskirja lisa 4.

Lõppvõrdlusena võrreldi maakonna lõunaosas trassi koridori alternatiive 5B + 6A + 7A versus 5C + 6B + 7B + 7C. Võttes aluseks projekti üldist eesmärki ja trassi koridori alternatiivide võrdlustulemusi, kujunes<sup>2</sup> eelistatuks alternatiiv 5C + 6B + 7B + 7C, mis Rapla

---

<sup>2</sup> Kuna võrreldavad trassikoridori asukohaalternatiivid olid maakonnapiiride ülesed, hõlmas võrdlusprotsess lisaks Rapla maakonna territooriumile ka Pärnu maakonda.

maakonnas kulgeb Kehtna, Raikküla ja Järvakandi valla territooriumil. Eelistus kujunes järgmistest asjaoludest:

- eelistatud trass on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale;
- eelistatud trass on alternatiiviga võrreldes ühe kilomeetri võrra lühem, ehitusmaksumuselt soodsam ligikaudu 11 miljonit eurot ning sotsiaal-majanduslik tulu võrdluses 30 aasta lõikes ligikaudu 3 miljoni euro võrra tinglikult tulusam;
- kuna trassi koridor on sirgem, vastab see paremini ka lähteülesandele trassigeomeetria nõuete osas.

Maakonna lõunaosas olid võrdluses ka trassi koridori alternatiivid 6B + 7B + 7D versus 6B + 7G. Võttes aluseks projekti üldist eesmärki ja trassi koridori alternatiivide võrdlustulemusi, kujunes eelistatuks alternatiiv 6B + 7B + 7D, mis kulgeb Kehtna, Raikküla ja Järvakandi valla territooriumil. Eelistus kujunes järgmistest asjaoludest:

- eelistatud trass on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale;
- eelistust toetasid tehnilise teostatavuse kriteeriumid, kus määravaks sai trassigeomeetria.

Maakonna keskosas võrreldi alternatiive 7C + 8A + 9B versus 7D + 8B. Võttes aluseks projekti üldist eesmärki ja trassi koridori alternatiivide võrdlustulemusi, kujunes eelistatuks 7C + 8A + 9B, mis kulgeb Kehtna, Raikküla, Rapla ja Juuru valla territooriumil. Eelistus kujunes järgmistest asjaoludest:

- eelistatud trass on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale;
- eelistatud trassi koridor on alternatiiviga võrreldes ligikaudu 0,3 km lühem, ehitusmaksumuselt ligikaudu 4,5 miljonit eurot soodsam ning sotsiaal-majanduslik tulu võrdluses 30 aasta lõikes ligikaudu 2,6 miljoni euro võrra tinglikult tulusam;
- vastavalt lähteülesandele tuli arvestada perspektiivse Rapla reisijate raudteejaama integreerimise võimalusega. Seetõttu on eelistatud trassi koridori alternatiiv tehnilise teostatavuse kriteeriumi osas tugevalt eelistatud - trassi koridor jääb Rapla linnale lähemale ja on paremini seotud Rapla linnaga.

Lõppvõrdlusena võrreldi maakonna põhjaosas kahte trassi alternatiivi<sup>3</sup> (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 5 „Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs“), mille käigus võrreldi trassikoridori alternatiive detailsemas, 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 trassi koridori alternatiivide võrdlustulemusi, sh koostatud täpsemat analüüsi, kujunes eelistatuks trassi koridori asukoht 16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II, mis Rapla maakonnas kulgeb Rapla, Juuru ja Kohila valla territooriumil. Eelistus tulenes järgmistest asjaoludest (põhjalikum ülevaade planeeringudokumendis „Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs“):

<sup>3</sup> Kuna võrreldavad trassikoridori asukohtalternatiivid olid maakonnapiiride ülesed, hõlmas võrdlusprotsess lisaks Rapla maakonna territooriumile ka Harjumaad.

- eelistatud trass on väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale;
- mõju on väiksem Natura 2000 võrgustikku kuuluvatele aladele ja laiemalt loodusliku pinnakattega 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 trassi koridor võimaluse korraldada tulevikus Rail Balticu raudteel kohalikke rongiliiklust suunal Tallinn-Rapla-Pärnu. Selleks on kavandatud perspektiivsed asukohad regionaalsete rongipeatuste hilisemaks rajamiseks Rail Balticu trassile.

Eelistatud trassi koridorile koostatud planeerimisettepanek on vastavalt planeerimisseadusele kooskõlastatud ametkondade ja kohalike omavalitsustega. Planeeringu kooskõlastasid märkusteta Maaeluministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Päästeamet, Põllumajandusamet, Kaitseministeerium, Terviseamet, Muinsuskaitseamet, Maanteeamet (täiendamise järgselt), Järva Maavalitsus, Lääne Maavalitsus, Harju Maavalitsus, Pärnu Maavalitsus, Raikküla vald, Järvakandi vald, Kehtna vald, Kaiu vald, Kärü vald, Märjamaa vald ja Vigala vald. Planeeringulahenduse kooskõlastasid märkustega/tingimustega Tehnilise Järelevalve Amet, Maa-amet, Keskkonnaamet, Keskkonnaministeerium, Rapla vald. Kooskõlastusringil esitatud põhjendatud ettepanekuid on arvestatud ning vastavalt on planeeringu ja KSH materjale täpsustatud ja täiendatud. Planeering loetakse Kohila vallaga kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lõikele 4 ja EhSRS § 1 lõikele 3. Planeering loetakse Siseministeeriumi, Viljandi Maavalitsuse ja Juuru vallaga kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lõikele 5. Maanteeameti esitatud ettepanekuid on arvestatud ja planeeringut vastavalt täiendatud.

Pärast planeeringu kehtestamist kantakse Rail Balticu raudtee trassikoridor ja maa- ja veealade üldised kasutustingimused kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse. 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 keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 41 alusel

1. Võtan vastu Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (joonised ja seletuskiri lisatud).

## 2. Rapla Maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonnal:

2.1 korraldada planeeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avaliku väljapaneku läbiviimine vastavalt planeerimisseadusele Rapla maakonnas ajavahemikul 18.07.2016 – 15.08.2016;

2.2 korraldada planeeringu avalikustamisest teavitamine Rapla Maavalitsuse veebilehel, maakonnalehes Raplamaa Sõnumid ja kohalike 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 Rapla Maavalitsuses (Rapla valla ja kogu maakonna osas), Kohila alevis (Kohila valla ja Juuru valla osas), Järvakandi alevis, Raikküla vallas ja Kehtna vallas.

3. Korraldust on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul arvates korralduse teatavakstegemisest, esitades vaide Rapla Maavalitsusele haldusmenetluse seaduse §-des 74-76 sätestatud korras või kaebuse Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustiku §-des 37-40 ja §-des 44-46 sätestatud korras.

(allkirjastatud digitaalselt)

Tõnis Blank