



Ülle Rajasalu
Harju Maavalitsus
Roosikrantsi 12
15077 Tallinn

19.06.14
nr 24.5-6/12-00374/113

Vabariigi valitsuse seisukoht Rail Balticu
planeerimisel

Austatud Ülle Rajasalu

29.05.2014 arutas Vabariigi Valitsus kabinetiistungil Rail Balticu trassialternatiivide küsimust. Valitsusele anti ülevaade võrdlustulemuste alusel selgunud eelistatuimast Rail Balticu trassist. Täpsemalt keskenduti Harjumaa trassialternatiividele ja sellega seoses ka kavandatavale Nabala looduskaitsealale.

Valitsuskabineti nõupidamisel otsustati võtta teadmiseks informatsioon, et võrdlustulemuste alusel on eelistatuim Rail Balticu trass Pärnu- ja Raplamaal lõikudel 1B+2B+3A+4A+4C+4D+4F+5C+6B+7B+7C+8A.

Peale põhjalikku arutelu jõuti valitsuskabinetis seisukohale, et Harjumaal jäävad võrdlusesse Rail Balticu trassialternatiivid, mis kulgevad Ülemisteni ja Muugani lääne ja ida poolt ümber kavandatava Nabala looduskaitse ala (13A, 13B, 13C ja 13D).

Valitsuskabineti nõupidamisel eelistatuima trassi osas seisukohta ei võetud. Otsustati, et majandus- ja kommunikatsiooniminister esitab 2014. aasta III kvartali jooksul pärast trassialternatiivide võrdlustulemuste tutvustamist avalikkusele ja trassialternatiivide eskiislahenduste koostamist valitsuskabineti nõupidamisele ettepaneku eelistatuima trassi kohta.

Valitsuskabinet võttis arvesse, et sobivaima trassialternatiivi valik Harjumaal on keerukas, kuna tegemist on tihedalt asustatud piirkonnaga, kus lisaks inimasustusele on mitmeid muid olulisi tegureid, millega tuleb arvestada (tihe teedevõrk, tootmis- ja ärimaad jms). Harjumaa trassivariantide võrdlemisel ei olnud planeerimiskonsultandil võimalik välja tuua ühest soovitud eelistatud koridori osas, kuna tehniliselt ja majanduslikult ning inimõjudele sobivaimad koridorid ei lange kokku looduskeskkonna eelistustega (vt Lisa 1 – Skeem 1).

Võrdlustulemuste alusel oli esialgne tehnilis-majanduslik eelistus trassialternatiiv 9A+10A+10B+10C+11A+11C ning keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) inimkeskkonna eelistus 9A+10E+11A+11C. Mõlemad trassid kulgesid läbi Nabala kavandatava looduskaitseala. KSH looduskeskkonna eelistus oli Nabala kavandatavast kaitsealast idapoole jääv trass 9A+13C+13B+10E+11A+11C. Kuna valitsuskabineti seisukoht oli, et trassid, mis läbivad Nabala kavandatavat looduskaitseala, tuleb võrdlusest välja võtta, siis tehnilis-majanduslikus ja KSH inimkeskkonna kategoorias kerkis võrdlustulemuste alusel eelistatud trassinäide 9A+13C+13B+10E+11A+11C (lühidalt 13C/B). Nimetatud trassile lisaks otsustati võrdlusesse jätta ka lääne poolt ümber plaanitava Nabala kaitseala kulgev 12A-I+13A+10A-IV+10C+11A+11C (lühidalt 13A) kui inimkeskkonnamõjude poolest järgmine sobivaim trass peale 13C/B trassi (350 m laiusesse trassikoridori jääb 1100 hoonet,

seevastu 12A puhul jääks 2354 ja 14ndate puhul vähemalt 1446). Täpsem tabel erinevate trassialternatiivide kohta on esitatud käesoleva kirja lisas (vt Lisa 1 – Skeem 2 ja Tabel 1). Valitsuskabinet otsustas võrdlusest välja jätta inimkeskkonna mõjude poolest negatiivseimad ning ehitushinna poolest kalleimad trassid 12A ja 14ndad.

12A 350 m laiusesse trassikoridori jäävaid hooneid oleks Tallinna linna piirini 953 tk ja Tallinnas kuni Muugani 1399 tk, potentsiaalselt lammutatavaid hooneid oleks 40 m laiusel raudteemaal 23 tk (sh 16 tk Tallinnas). Probleemaatilisteks mõjuteguriteks on siinkohal eelkõige müra, vibratsioon, õnnetuseoht, samuti mõju Ülemiste veehaardele (trass läbib Ülemiste järve sanitaarkaitseala). Eritasandiliste ristete rajamine alevikes tingiks ulatuslikke ümberkorraldusi ülesõidukohtade ümbruses. Kaubavedude läbi Tallinna suunamise plaanile on vastu Tallinna linnavalitsus. Äsja valminud ning Euroopa Liidu struktuurivahenditest kaasrahastatud Ülemiste ristmik tuleks osaliselt ümber ehitada, et võimaldada läänepoolset lähenemist Ülemiste terminalile ja kaubarongidele edasisõitu Muuga suunas läbi kavandatava Rail Balticu reisijateterminali ala. 12A ehitusmaksumus on 456 mln €, mis on 29 mln € kulukam kui 13A (427 mln €) ning 64 mln € kulukam kui 13C/B trass (392 mln €).

14ndate lõikude 350 m mõjutsooni jäävaid hooneid sõltuvalt alamlõikude kombinatsioonist on 1446 – 1840 tk ning 40 m raudteemaal potentsiaalselt lammutatavaid hooneid on 10-30 tk sõltuvalt alamlõikude kombinatsioonist. Alternatiivid kulgevad läbi asustatud ja kiirelt areneva Tallinna lähitagamaa. Seetõttu on olulised mõjud kogukonna jätkusuutlikkusele; müra ja õnnetusohu leevendamine on problemaatiline. Trassidele jääb Lehmja küla piirkonnas mitmeid muistseid asulakohti, mis tingib ulatuslike arheoloogiliste väljakaevamiste vajaduse. 14ndate trasside ehitusmaksumus, välja arvatud 14C/G, on tunduvalt kõrgemad 13ndate ehitusmaksumusest (28-101 mln € sõltuvalt kombinatsioonist). 14C/G on küll ehitushinna (423 mln €) poolest veidi odavam 13A-st (427 € mln), kuid inimkeskkonnaline mõju 13A-st on suurem – 350 m ulatusse jääb 346 hoonet rohkem kui 13A.

Lähtuvalt eelnevast otsustati jätkata trassialternatiividega 13A ja 13C/B seepärast, et nende mõju nii inim- kui looduskeskkonnale tervikuna on kõige väiksem ning nende ehitusmaksumus on soodsam kui 12A ja kõigil 14ndatel, välja arvatud 14C/G. 30 aasta perioodile jääv sotsiaalmajanduslik tinglik tulu on 13ndatel trassidel küll väiksem kui 12A ja 14ndatel, kuid valitsuskabinet võttis vastu kaalutletud seisukoha, mille kohaselt määrava tähtsusega kriteeriumiks antud juhul sai kombineeritult mõju inim- ja looduskeskkonnale ning ehitusmaksumus.

Palun Teil valitsuskabineti seisukohta arvestada edasises Rail Balticu planeerimises.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Urve Palo

majandus- ja kommunikatsiooniminister

Lisad: Lisa 1 (skeem 1 ja 2, tabel 1)

Koopiad:

- 1) Tiit Leier, Rapla maavanem
- 2) Andres Metsoaja, Pärnu maavanem