



KÄSKKIRI

14.02.2018 nr 1.1-4/43

Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ kehtestamine

I Asjaolud

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

Rail Baltic on rahvusvaheline raudteeühendus, mis ühendab Eesti Kesk- ja Lääne-Euroopa ning naaberriikidega, olles TEN-T põhivõrgustiku Põhjamere - Läänemere transpordikoridori osa. Kaherajaline elektrifitseeritud raudtee, rööpme laiusega 1435 mm, on kavandatud marsruudil Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas-Leedu/Poola piir.

Rail Balticu projektiga luuakse 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 29.04.2004), et Eesti, Läti ja Leedu riikide raudteetransport tuleb täielikult integreerida laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordi süsteemi. Rail Baltic projekt on seotud suure avaliku huviga kuna eesmärgiks on inimeste ja kaupade liikumisvõimaluste loomise ja parendamisega, mis omakorda mõjutab teravalt keskkonnanahoiu teemasid.

2012. aastani kehtinud üleriigiline planeering „Eesti 2010“, rõhutas rahvusvaheliste transpordisuundade arendamise olulisust ning tõi välja: „Koostöös Soome, Läti, Leedu ja Poolaga peab Eesti arendama välja kiiret reisirongiühendust võimaldava raudtee Rail Baltica, mille jätkuks põhja pool on raudteepraami ühendus(ed) Soome“. Aastatel 2010-2011 viis Briti konsultatsioonifirma AECOM läbi uuringu, mis hõlmas Rail Balticu trassi asukoha põhimõttelist valikut ja esialgset teostatavus-tasuvusanalüüsi. Selles leiti, et piisava kauba- ja reisijateveo mahu ning Euroopa Liidu (edaspidi EL) abi korral on Euroopa rööpmelaiusel uus Rail Balticu raudteeühendus läbi kolme Balti riigi teostatav ning kui rajamiseks saab kasutada ELi toetust, on kogu projekt sotsiaal-majanduslikult tulus.

Suunised Rail Balticu arendamiseks on antud Eesti Vabariigi Valitsuskabineti 22.09.2011 otsusega, 10.11.2011 Eestis allkirjastatud Eesti, Läti ja Leedu peaministrite ühisdeklaratsiooniga ning samade riikide transpordi eest vastutavate ministrite 07.12.2011 allkirjastatud kokkuleppega. Riigikogu ratifitseeris 31.01.2017 Eesti Vabariigi Valitsuse, Leedu Vabariigi Valitsuse ja Läti Vabariigi Valitsuse vahelise välislepingu Rail Balticu /

Rail Baltica raudteeühenduse arendamiseks, mis jõustus 24.10.2017. Kokkuleppe eesmärk on tagada ühishuvi projektina ehitatava reisijate- ja kaubaveoks mõeldud tõhusa ja kiire Euroopa rööpmelaiusega tavapärase raudtee valmimine ja toimimine kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega TEN-T võrgu Põhjamere-Läänemere põhivõrgu koridori kuuluval marsruudil.

Tallinn-Pärnu-Riia suunaline kiire raudtee kulgemise põhimõtte fikseeriti 2012. aasta augustis kehtestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“, milles muuhulgas tuuakse välja – „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“. Üleriigilisest planeeringust tuleneb ülesanne valida raudtee koridorile täpsem asukoht maakonnaplaneeringutega.

Rapla maakonnaplaneering (kehtestatud 1999. aastal) käsitles Rail Baltic raudtee põhimõttelist vajadust, kuid ei toonud välja paiknemist ja asjaolu, et tegemist võiks olla Euroopa standarditele vastava 1435 mm laiuse rööpavahega raudteega, mis on erinev kohalikust standardist. Üleriigilise planeeringu püstitatud ülesande lahendamiseks oli vaja täpsemat käsitlust.

Vabariigi Valitsuse poolt algatatud kolme maakonnaplaneeringuga kavandatakse uut 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 Läti riigipiirini. Trassikoridori pikkus kolmes maakonnas kokku on 213 km. Rail Balticu projekti elluviimine on seotud suure avaliku huviga, millega kaasneb keskkonnahoid ning inimeste ja kaupade paremad liikumisvõimalused.

Planeeringu koostamisel on algusest peale arvesse võetud ning tasakaalustatud riigi ja kohaliku omavalitsuse ruumilise arengu vajadused lähtuvalt planeeringuala majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise ja looduskeskkonna pikaajalistest suundumustest ning sujuvaks ja ohutuks liiklemiseks vajaliku raudtee väljaehitamise vajadusest. On tehtud mitmeid uuringuid: asustusstruktuuri, kultuuripärandi, arheoloogiaväärtuste, loodusväärtuste uuringud jt. Lisaks on erinevaid trassialternatiive võrreldud sotsiaal-majanduslike näitajate, müra- ja vibratsiooninäitajate alusel ning on hinnatud nende mõju Natura 2000 võrgustikule. Planeeringu elluviimisega kaasnevaid olulisi keskkonnamõjusid, võimalikke alternatiivseid lahendusi ning kavandatud negatiivsete mõjude leevendamise meetmeid on hinnatud KSH käigus. Need on planeeringulahenduse aluseks.

Lähtuvalt Vabariigi Valitsuse antud maakonnaplaneeringute algatamise korraldusest moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eestvedamisel 26.06.2013 ministri käskkirjaga nr 13-0227 juhtkomitee, kuhu kuulusid Keskkonnaministeeriumi ja Siseministeeriumi asekanstlerid ning Harju-, Rapla- ja Pärnumaa maavanemad. Juhtkomitee ülesandeks oli planeeringu koostamise protsessis oluliste otsuste tegemine ja probleemide lahendamine. Kolme maakonnaplaneeringu koostamise sujuvaks korraldamiseks loodi laiapõhjaline töögrupp. Selle tööd juhtisid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindajad ja osalesid nende nõusolekul asjaomased partnerid: Tehnilise Järelevalve Ameti, Keskkonnaministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Maa-ameti, Eesti Raudtee, Muinsuskaitseameti, Maanteeameti, Harju Maavalitsuse, Rapla

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

Maavalitsuse, Pärnu Maavalitsuse ametnikud ning planeeringukonsultandid ja KSH läbiviijad. Koosolekud toimusid regulaarselt (kord kuus).

Kavandatava raudtee kõrged tehnilised nõuded tingisid vajaduse arvestada tehniliste üksikasjadega juba üldise planeerimise staadiumis. Seetõttu olid planeeringu koostamise kaasatud insenerid, kes täpsemate analüüside ja uuringute tulemusena andsid sisendi trassi koridori asukoha valikuks, raudtee ja raudtee infrastruktuuri ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu planeerimiseks. Planeeringutes võeti raudtee trassi koridori asukoha määramisel arvesse majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud ning tehnilis-majanduslikud kaalutlused, mis kajastuvad planeeringulahenduses. Planeeringu konsultant valiti riigihanke käigus. Planeering koostati tihedas koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Tehnilise Järelevalve Ameti, Keskkonnaministeeriumi ja teiste asjaomaste riigiasutuste, Rail Balticu trassikoridori jäävate maavalituste, Rapla maakonna kohalike omavalitsuste, erinevate huvigruppidega ja avalikkusega.

II Menetluse käik

Planeeringulahenduse koostamine kuni vastuvõtmiseni

Planeering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012. a 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. a korraldusega nr 259. Sarnased menetlustoimingud viidi läbi ka Harju ja Pärnu maakondades. Paralleelselt planeeringu koostamisega viidi läbi KSH, mille eesmärk on maakonnaplaneeringu elluviimisega kaasnevate keskkonnamõjude prognoosimine ja hindamine, trassi koridori alternatiivide kirjeldamine ja hindamine (võrdlemine), positiivsete mõjude (alternatiivi eeliste) väljatoomine ning võimalike negatiivsete mõjude vältimine ja leevendavate meetmete kavandamine, et tagada keskkonnamõju kaalutluste integreerimine maakonnaplaneeringusse.

Tegemist on maakonnaplaneeringu erijuhtumiga (mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitisega). PlanS (RT I, 13.03.2014, 97) § 29¹ kohaselt kantakse pärast maakonnaplaneeringu kehtestamist raudteetrassi koridori asukoht ja maakonnaplaneeringuga kindlaks määratud maa- ja veealade üldised kasutustingimused Kohila, Rapla ja Kehtna valla üldplaneeringusse. Planeering täpsustab Kohila, Rapla ja Kehtna valla üldplaneeringuid raudtee trassikoridori osas.

Planeering koostati tihedas koostöös avalikkusega, kohalike omavalitsustega ja erinevate huvigruppidega. Paremaks kaasamiseks, informatsiooni edastamiseks ning planeeringu ja KSH materjalide kättesaadavuse tagamiseks loodi projekti alguses Rail Balticu projekti portaal <http://www.railbaltic.info/>. Koostamise ajal olid planeeringu materjalid kättesaadavad Rapla Maavalitsuse veebilehel <http://www.maavalitsus.ee/maakonna-planeeringud>. Protsessi erinevates etappides toimusid avalikustamised, viidi läbi töökoosolekuid ning huviliste kaasamiseks korraldati avalikke arutelusid. Avalikest väljapanekutest ja aruteludest teavitati lisaks maavalitsuse veebilehele ka Rail Balticu projekti portaalis, maakonnalehes Raplamaa Sõnumid, kohalike omavalitsuse ajalehtedes ja veebilehtedel. Ülevaate avalikest aruteludest planeeringu ja KSH protsessi jooksul on esitatud ka planeeringu seletuskirja tabelis 1.

Planeeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimus 02.09. - 30.09.2013 ning avalikud arutelud Rapla Maavalitsuses, Tohisoo mõisas, Kehtna põhikoolis

ning Raikküla Vallamajas ajavahemikul 07.10. - 09.10.2013. Elanike huvi planeeringu vastu oli suur ning aruteludest osavõtt arvukas.

Avalikustamisel esitatud ettepanekuid kaaluti ning selle tulemusena lisati koostatavasse planeeringusse täiendavad trassialternatiivid ning neid tutvustati 27.01.2014 Kohila Gümnaasiumis toimunud avalikel aruteludel. Arutelu toimus Kohila vallas, kuna uued trassialternatiivid teisi valdasid ei puudutanud.

Täiendava arutelude tulemusena esitati taas täiendavaid ettepanekuid, mida kaaluti ning sellest tulenevalt kavandati järgmised uued trassialternatiivid, mis lisati väljatöötavasse planeeringusse. Täiendatud planeeringulahendusega oli võimalik tutvuda elektrooniliselt ja paberkujul Kohila vallavalitsuses. Valminud trassialternatiivide kohta koostati KSH kohane võrdlus ning võrdlustulemusi koos KSH vahearundega tutvustati avalikel aruteludel ajavahemikul 27.06. - 02.07.2014 Rapla Kultuurikeskuses, Järvakandi Kultuurihallis ja Kohila Gümnaasiumis. Antud avalikest aruteludest võttis osa samuti rohkelt huvilisi, kes esitasid lisaks vastulausetele ja täpsustavatele küsimustele ka ettepanekuid, millised võiksid uued trassialternatiivid olla.

Uute trassialternatiivide asukoha ja võrdlustulemuste tutvustamiseks avaldati materjalid alates 23.10.2014 Rail Baltic projekti infoportaalis ja Rapla Maavalitsuse veebilehel ning korraldati avalik koosolek 29.10.2014 Kohila Gümnaasiumis Kohila, Juuru ja Rapla valla territooriumil kulgevate trassialternatiivide ning nende võrdlustulemuste tutvustamiseks. Koos võrdlustulemustega esitleti ka võrdlusest tulenevat soovituslikku eelistust trassi kulgemisele.

Võrreldavate trassikoridori alternatiivide valik ja võrdlusesse lülitamine Rapla maakonnas on olnud keerukas². Põhja- ja kesk Raplamaal on tegemist olnud tihedalt asustatud piirkonnaga, kus lisaks inimasustusele tuli arvestada arvukate tehniliste, majanduslike ja looduskeskkonna teguritega. Lõuna-Raplamaal, kus on asustus hõredam, oli vaja arvestada peamiselt majanduslike ja looduskeskkonna teguritega. Eesmärk oli põhjaliku analüüsi käigus välja selgitada parim võimalik trassi koridori asukoht, mis võimaldab rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist. Nii analüüsiti võrdlusetapi jooksul rohkem kui seitset alternatiivset trassikoridori asukohta (vt skeem seletuskirja lisa 2). Rail Baltic 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 on esitatud dokumendis „Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused“ (planeeringu lisana 1) ning KSH aruande lisa 1. Lühülevaade trassi koridori alternatiivide võrdlemise protsessist on esitatud ka planeeringu seletuskirja lisa 3.

Pika võrdlusprotsessi tulemusena, kus analüüsiti erinevaid trassi koridori 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 seletuskirja lisa 4 „Rail Balticu Harjumaa ja Põhja-Raplamaa kahe trassialternatiivi täpsem analüüs“), mille käigus võrreldi trassi koridori alternatiive eskiislahenduse täpsusastmes. Analüüsis kõrvutati alternatiive

² Kuna võrreldavad trassi koridori asukohtalternatiivid olid maakonnapiiride ülesed, hõlmas võrdlusprotsess lisaks Rapla maakonna territooriumile ka Harjumaaad.

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. Eelistus tulenes järgmistest asjaoludest (põhjalikum ülevaade dokumendis „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 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.

Maakonna keskosas võrreldi alternatiive 7C + 8A + 9B versus 7D + 8B. Eelistatuks kujunes 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. Juuru ja Raikküla vallad eksisteerisid enne 2017. aasta haldusreformi. Reformi järgselt ühinesid Juuru ja Raikküla vald Rapla vallaga.

Maakonna lõunaosas võrreldi lõppvõrdlusena trassi koridori alternatiive 5B + 6A + 7A versus 5C + 6B + 7B + 7C. Eelistatuks kujunes alternatiiv 5C + 6B + 7B + 7C, mis Rapla 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. Trassi koridori alternatiivide võrdlustulemuste alusel kujunes eelistatuks alternatiiv 6B + 7B + 7D, mis kulgeb Kehtna, Raikküla ja Järvakandi valla territooriumil. 2017. aasta haldusreformi järgselt ühines Järvakandi vald Kehtna vallaga.

Eelistatud trassikoridor annab võimaluse korraldada tulevikus Rail Balticu raudteel kohalikku rongiliiklust Harju, Rapla ja Pärnu maakondades. Selleks on näidatud võimalikud asukohad kohalike rongipeatuste rajamiseks Rail Balticu trassile (planeeringu seletuskirja ptk 3.4). Maakonnaplaneeringus kajastatud raudteerajatiste (sh kohalike peatuste) võimalikud asukohad on illustratiivsed ning nende asukoha täpsustamist ehitusprojekti koostamise käigus ei käsitleta maakonnaplaneeringu muutmisena kui nad jäävad planeeringukoridori sisse.

Alates 01.07.2015 hakkas kehtima uus planeerimisseadus. Kuna maakonnaplaneering algatati enne seda, siis tulenevalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lõikest 1 on planeeringu menetlemisel järgitud kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseadust.

Eelistatud trassivariandile koostati eskiislahendus ning KSH aruande eelnõu, mis avalikustati alates 31.08.2015 Rail Baltic projekti portaalis ning Rapla Maavalitsuse veebilehel. Lisaks ajalehtedes teavitamisele otsustati seekord kaasata rohkem trassi koridori jäävate kinnisasjade omanikke, kellele saadeti teade planeeringu eskiislahenduse avalikustamisest lihtkirjaga rahvastikuregistri või äriregistri järgsele aadressile. Avalikud arutelud eskiislahenduse kohta korraldati ajavahemikul 18.09. - 22.09.2015 Rapla Maavalitsuses, Kohila Gümnaasiumis ja Järvakandi Kultuurihallis. Esikiisi avalikustamise ajal ja järgselt saabus elanikelt ja teistelt huvitatud gruppidele tagasisidet kavandatava trassikoridori osas, kõiki ettepanekuid kaaluti ning ettepanekute esitajatele vastati ning selgitati antud lahenduse mõjusid. Kus see oli võimalik, seal arvestati vajadust täiendada leevendavaid meetmeid, et vähendada negatiivset mõju.

Trassikoridor on planeeringuga määratav maa-ala, kuhu mahub raudteetrass koos kaitsevööndi ja nihutamisruumiga. Üldjuhul on raudteekoridori laius 350meetrit, millest 66 meetrit on raudteetrass koos kaitsevööndiga ning kummalegi poole jääb lisaks 142 meetrit „nihutamisruumi“. Projekteerimise käigus raudtee asukohta täpsustades ei tohi raudteemaa koos kaitsevööndiga väljuda raudtee „nihutamisruumi“ välispiirist ehk planeeringuga määratud trassi koridorist. Eelistatud on jälgida edasisel projekteerimisel planeeringu koostamisega samal ajal valminud täpsemat tehnilist lahendust eelprojekti kujul.

Eelistatud trassi koridorile koostatud planeerimisettepanek on kooskõlastatud vastavalt planeerimisseadusele ametkondade ja kohalike omavalitsustega. Planeeringu kooskõlastasid märkusteta Põllumajandusamet (04.01.2016), Maaeluministerium (11.01.2016) Päästeamet (18.01.2016), Kaitseministerium (25.01.2016), Harju maavanem (13.01.2016), Järva maavanem (08.02.2016), Lääne maavanem (29.02.2016), Pärnu maavanem (10.02.2016), Järvakandi vald (01.02.2016), Käru vald (22.02.2016), Märjamaa vald (16.02.2016), Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium (25.02.2016), Tehnilise Järelevalve Amet (28.01.2016), Muinsuskaitseamet (22.01.2016), Keskkonnaamet (korrigeerimise järgselt 09.05.2016), Raikküla vald (02.02.2016), Kehtna vald (24.03.2016), Kaiu vald (09.03.2016). Planeeringu kooskõlastas märkustega/tingimusel Maa-amet (21.01.2016), Terviseamet (20.01.2016), Keskkonnaministerium (09.05.2016), Maanteeamet (20.01.2016). Rapla vald (25.02.2016) Kooskõlastusringil esitatud põhjendatud ettepanekuid on arvestatud, vastavalt põhjendatud ettepanekutele on planeeringu ja KSH materjale täpsustatud ja täiendatud. Planeering loetakse Kohila vallaga (26.01.2016), kooskõlastatuks vastavalt PlanS § 17 lg 4 ja EhSRS § 1 lõikele 3. Kohila valla poolt esitatud põhjendatud ettepanekuid on arvestatud ja planeeringut vastavalt täiendatud.

Kõik kooskõlastused on saadud enne planeeringu vastuvõtmist.

Maakonnaplaneeringu vastuvõtmine, avalikustamine ja järelevalve

Rapla maavanem võttis 29.06.2016 korraldusega nr 1-1/16/429 vastu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeeringu ning suunas koos KSH aruandega avalikule väljapanekule ajavahemikul 18.07 – 15.08.2016. Planeering koos lisade, KSH aruande ja kooskõlastustega avalikustati Rapla Maavalitsuse veebilehel ning Rail Baltic projekti portaalis. Avaliku väljapaneku ajal oli planeeringuga võimalik tutvuda trassikoridori asukoha kohalikes omavalitsustes ja Rapla Maavalitsuses tööpäeviti tööaegadel ka paberil.

Planeering koosneb seletuskirjast ja kaheksast joonisest. Koostatud on kolme maakonda hõlmav joonis (möötkava 1:220 000), Rapla maakonna planeeringuala hõlmav põhijoonis (möötkava 1:80 000) ja eraldi joonised erinevatesse Rapla maakonna kohalike

omavalitsusüksuste territooriumitele jäävate trassilõikude osas. Kohalike omavalitsusüksuste territooriumitele jäävate trassilõikude joonised on mõõtkavas 1:20 000, kuna need on aluseks trassikoridori kandmisele valdade üldplaneeringutesse.

Seletuskirjas on kirjeldatud planeeringulahendus kohalike omavalitsuste kaupa. Trassikoridori kasutamise põhimõtted ja tingimused on koostatud kogu planeeringuala kohta.

Planeering täpsustab kehtivaid üldplaneeringuid raudtee trassikoridori osas. Rail Balticu trassi koridor kulgeb Rapla maakonnas läbi 2017. aasta haldusreformi järgselt moodustatud kolme kohaliku omavalitsusüksuse: Kohila vald (jäi samaks), Rapla vald (enne haldusreformi Juuru, Raikküla ja Rapla vallad), Kehtna vald (enne haldusreformi Kehtna ja Järvakandi vallad).

Pärast planeeringu kehtestamist kantakse raudtee trassi koridor kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse koos Rapla raudteejaamaga ja suurimetajate läbipääsu piirkondadega. Lisaks kantakse kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav teedevõrk koos 100 m laiuse puhvriga, Rapla valla üldplaneeringusse kantakse planeeritava riigimaantee Tallinn-Rapla-Türi eelprojekti kohase I klassi maantee alternatiivsed asukohad Alternatiiv 1 ja Alternatiiv 2 ning Kehtna valla varem kehtestatud üldplaneeringusse kantakse elektrilahenduse liinikoridor koos vealajaamaga (põhivõrguga liitumispunkti ja raudteed teenindava vealajaama vaheline liinikoridor).

Uute üld- ja detailplaneeringute koostamisel, projekteerimistingimuste ja ehituslubade väljastamisel ning ehitusteatiste ülevaatamisel tuleb lisaks trassikoridorile arvestada ka väljapoole trassikoridori jäävate vealajaamade ühenduste, ümberehitatavate/uute teede ning peatuskohtasid teenindavate parklate jms võimalike asukohtadega.

Planeering on aluseks raudtee projekteerimisele, raudteemaa ulatus ja Eesti Vabariigile omandatava maa täpne vajadus määratakse ehitusprojektiga. Vajaliku maa omandamine toimub läbirääkimiste teel. Läbirääkimiste luhtumisel omandatakse maa sundvõõrandamise teel või sundvalduse seadmise protsessi kaudu. Maade omandamisel võib alternatiiviks ostmisele olla ka kinnisasja ümberkruntimine ja kinnisasja vahetamine.

Kuni planeeringu elluviimiseni saab trassikoridori jäävaid maaüksusi edasi kasutada nende senise sihtotstarbe järgi, senist maakasutust planeering koheselt ei kitsenda. Arvestada tuleb raudtee rajamisega kuni raudtee ehitustegevuse alguseni, seda ka maa ostmisel-müümisel või rentimisel. Rail Baltic maakonnaplaneeringuga määratud trassikoridoris sätestatud maakasutustingimused kehtivad kuni raudtee valmimiseni. Peale kavandatud raudtee kasutusloa väljastamist tulenevad kitsendused raudteest ja selle kaitsevööndist. Tegevusi raudtee kaitsevööndis reguleerib ehitusseadustik.

Teated planeeringu avalikust väljapanekust ilmusid ajalehes Nädaline 13.07.2016 ning 2016. a juulikuu Raplamaa Teatajas. Lisaks avaldati info maakonnaplaneeringu avalikustamisest ka maakonna kohalike omavalitsuste veebilehtedel. Planeeringu avalikust väljapanekust teavitas Rapla maavanem kohalikke omavalitsusi, asjaomaseid ministeeriumeid ja asutusi 07.07.2016 kirjaga. Kõigile kavandatava raudtee trassikoridori jäävate kinnisasjade omanikele saadeti tähitud kirjaga teade maakonnaplaneeringu vastuvõtmise ning avalikustamisest.

Planeeringu avaliku väljapaneku jooksul esitati 8 kirja, mis sisaldasid selgitustaotlusi, ettepanekuid ja vastuväiteid. Küsimused puudutasid müra ja kinnisvara hinna vähenemisega seotud probleeme ja ettepanek kogujatee ümberplaneerimiseks. Lisaks tehti ka ettepanekuid KSH aruande täiendamiseks. Kõikidele planeeringu avaliku väljapaneku käigus esitatud kirjadele on vastatud.

Avalikule väljapanekule järgnenud avalikud arutelud toimusid ajavahemikul 19.09 - 23.09.2016 Rapla Maavalitsuses, Raikküla Valla Vabaajakeskuses, Järvakandi Kultuurihallis, Kohila Gümnaasiumis ja Kehtna Kunstide Koolis. Arutelul andsid selgitusi ja vastasid küsimustele Rapla Maavalitsuse esindajad, konsultandid ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindajad.

Avalikel aruteludel selgitati selgitustaotluste, ettepanekute ja vastuväidete esitajatele veelkord planeeringulahendust ning selle mõju trassikoridori ja selle lähistele jäävatele kinnistutele.

Seoses muudatustega ja täiendava teavitusvajadusega Kehtna veoalajaama elektri õhuliini osas, korraldati maakonnaplaneeringu avalikku väljapanekut Kehtna ja Raikküla valdade osas perioodil 27.10 - 24.11.2016. Avalik arutelu toimus 08.12.2016 Purku raamatukogus.

Täiendava avaliku väljapaneku jooksul esitati 4 kirja, mis sisaldasid selgitustaotlusi, ettepanekuid ja vastuväiteid.

Rail Balticu maakonnaplaneeringu operatiivgrupp, kuhu kuulusid Rapla Maavalitsuse, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Tehnilise Järelevalve Ameti esindajad, kaalus esitatud ettepanekuid ja vastuväiteid, otsustati vastu tulla ettepanekute ja vastuväidete esitajatele. Avalikustamise tulemusena lahendamata vaideid ülesse ei jäänud. Planeeringu korrigeerimise ja täiendamise ega ei kaasnenud muudatusi planeeringu põhilahenduses.

Keskkonnaminister kiitis Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Rail Balticu maakonnaplaneeringute KSH heaks oma 09.08.2017 kirjaga nr 7-12/17/2834-7.

III Planeeringu järelevalve

Harju maavanem esitas 10.08.2017 oma kirjaga nr 12-4/2134 kõigi kolme maakonna planeeringumaterjalid Rahandusministeeriumile järelevalve teostamiseks.

Järelevalve toiminguid planeeringu üle teostas Rahandusministeeriumi planeeringute osakond, kes tuvastas, et avaliku väljapaneku ajal esitatud kirjalikest pöördumistest 2 sisaldasid ettepanekuid või vastuväiteid planeeringulahenduse kohta.

Planeeringu avalikul väljapanekul esitatud ja lahenduseta jäänud ettepanekute ja vastuväidete esitajate ja Rapla Maavalitsuse seisukohtade ärakuulamiseks korraldas järelevalve teostaja 26.09.2017, millest teavitati nii maavalitsust kui ka lahenduseta jäänud ettepanekute ja vastuväidete esitajaid.

Raigo Parts tegi 22.07.2016 oma kirjas ettepaneku nihutada Tallinn - Rapla kiirtee projektis projekteeritud kogujatee Loone küla territooriumil Rail Balticu trassikoridori serva.

Rapla maavanem selgitas oma vastuses, et Tallinn-Rapla-Türi eelprojekti järgne tee ja kogujatee asuvad Rail Baltic raudtee trassi koridorist väljas, st eelprojekti järgse kogujatee ja Rail Baltic raudtee trassi koridori osas kokkupuude puudub, seega ei saa Rail Baltica projekti käigus ettepanekuga arvestada.

Raigo Parts teavitas 21.09.2017. a kirjaga, et Rapla Maavalituse selgitus on põhimõtteliselt vastuvõetav. Seega loeti Raigo Parts vastuväitest loobunuks.

Kohila Vallavalitsus esitas 15.08.2016 seitse ettepanekut, millest kuus puudutasid KSH-d. Maakonnaplaneeringu osas esitas Kohila Vallavalitsus Rapla Maavalitusele vastuväite, mille kohaselt tuleks maakonnaplaneeringus eelistada trassivarianti 16D.

Rapla maavanem vastas 30.08.2016 kirjaga nr 12-3/16/1349-2 kõigile ettepanekutele ja vastuväidetele. Ettepanekuga eelistada trassialternatiivi 16D ei olnud võimalik arvestada, kuna eelistus on kujunenud erinevate trassialternatiivide võrdlemise tulemusena, arvestades nii inim- kui looduskeskkonna erinevate mõjuteguritega, tehnilis-majanduslike näitajatega ja sotsiaalmajandusliku tulu-kulu analüüsiga. Võttes arvesse nii võrdlustulemusi kui läbiviidud täpsemat analüüsi (Põhja-Raplamaa ja Harjumaa osas), ei ole eelistuse ümberkujundamine põhjendatud.

Kohila Vallavalitsuse vastuväite osas kompromissi ei saavutatud, sellest lähtuvalt kujundas järelevalve teostaja seisukoha ja esitas selle Kohila Vallavalitsusele ja Rapla Maavalitsusele.

Järelevalve teostaja tõi välja, et KSH aruandele andis heakskiidu Keskkonnaministeerium 09.08.2017, mistõttu planeeringu koostamise üle järelevalvet teostades KSH-d puudutavate küsimuste osas seisukohta ei esitata. Järelevalve teostaja on seisukohal, et Rapla maavanem on maakonnaplaneeringu koostamisel täitnud talle seadusega pandud kaalutlemisõigust ja -kohustust.

Järelevalve teostaja on kontrollinud maakonnaplaneeringu õigusaktidele vastavust ning on seisukohal, et planeerimiseaduses esitatud nõuded planeeringu avalikustamisele on menetlemisel täidetud, ega ole järelevalve käigus tuvastanud, et mõni seisukoht oleks tähtsaja möödalaskmise tõttu maavanema poolt läbivaatamatult tagastatud. Maavanem on maakonnaplaneeringu koostamisel täitnud talle seadusega antud kaalutlemiskohustust. Maakonnaplaneeringu põhilahendus on põhjendatud ja täidab seadusest tulenevaid maakonnaplaneeringu ülesandeid.

Planeeringujärelevalve teostaja esitatud kõikide märkustega on arvestatud ja planeeringut täpsustatud. Vastavad korrektuurid on tehtud planeeringu seletuskirja ja planeeringujoonistele.

Tulenevalt ülaltoodust ning lähtuvalt kuni 30.06.2015 kehtinud PlanS § 23 lõikest 6 kiitis riigihalduse minister Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ heaks 29.12.2017 oma kirjaga nr 12-3/17/1397-1.

Planeeringu kehtestamise põhjendused on lisaks toodud Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ seletuskirjas ja planeeringujoonistel, mis on käskkirja lahutamatud lisad.

IV Käskkirja õiguslikud alused

Planeering kehtestatakse lähtuvalt eeltoodud kaalutlustest ning võttes aluseks ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 11¹ lõike 1 ja kooskõlas sama seaduse § 1 lõikega 1 ning kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse § 23 lõikega 6, § 24 lõikega 6, § 291 lõikega 5 ning arvestades planeerimisseaduse § 71 lõikeid 2-4 ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 44 lõiget 1.

V Maakonnaplaneeringu kehtestamine

Otsus

1. Kehtestan Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Rapla maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ lisatud kujul.
2. Kehtestatud teemaplaneeringuga on võimalik tutvuda Rahandusministeeriumi veebilehel <http://www.maavalitsus.ee/maakonnaplaneeringud>.
3. Teen käesoleva korralduse koos planeeringuga teatavaks kõigile Rapla maakonna kohaliku omavalitsuste üksustele, Kaitseministeeriumile, Keskkonnaministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeeriumile, Siseministeeriumile, Maaeluministeeriumile, Keskkonnaametile, Maa-ametile, Maanteeametile, Tehnilise Järelevalve Ametile, Päästeametile, Põllumajandusametile, Terviseametile, Riigimetsa Majandamise Keskusele ning Muinsuskaitseametile seaduses sätestatud tähtaja jooksul.
4. Rahandusministeeriumil avaldada teade teemaplaneeringu kehtestamise kohta Avalikes Teadaannetes ja www.maavalitsus.ee veebilehel 14 päeva jooksul ning ajalehes Raplamaa Sõnumid ja Rapla, Kohila ja Kehtna vallalehtedes ühe kuu jooksul korralduse allakirjutamise päevast arvates.
5. Vastavalt planeerimisseaduse (RT I, 13.03.2014, 97) § 291 lõikele 5 kantakse pärast joonehitise asukohavaliku maakonnaplaneeringu kehtestamist joonehitise asukoht ja maakonnaplaneeringuga kindlaks määratud maa- ja veealade üldised kasutustingimused vastavasse varem kehtestatud üldplaneeringusse 30 päeva jooksul maakonnaplaneeringu kehtestamisest arvates.
 - 5.1. Planeeritud joonehitise asukoht kantakse 20.07.2006 kehtestatud Kohila valla üldplaneeringusse, 01.03.2011 kehtestatud Rapla valla üldplaneeringusse, 16.06.2009 kehtestatud Kehtna valla üldplaneeringusse, 04.09.2009 kehtestatud Järvakandi valla üldplaneeringusse, 25.03.2010 kehtestatud Juuru valla üldplaneeringusse ja 17.06.2002 kehtestatud Raikküla valla üldplaneeringusse.
 - 5.2. Pärast Rail Baltic raudteetrassi koridori asukoha kandmist Kohila, Rapla, Kehtna, Järvakandi ja Raikküla valla vastavatesse üldplaneeringutesse kehtivad trassikoridori asukohas planeeringus sätestatud maakasutustingimused.

VI Vaidlustamisviide

Käskkirja vaidlustamiseks on igal isikul, kes leiab, et korraldus on vastuolus seaduse või muu õigusaktiga või korraldusega on rikutud tema õigusi või piiratud tema vabadusi, õigus 30 päeva jooksul, arvates päevast, millal isik sai teada või pidi teada saama planeeringu kehtestamisest, esitada kaebus Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

(allkirjastatud digitaalselt)

Jaak Aab
riigihalduse minister

Lisa(d):
Planeeringu seletuskiri ja joonised