



KÄSKKIRI

13.02.2018

nr 1.1-4/41

**Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic
raudtee
trassi koridori asukoha määramine“
kehtestamine**

I Asjaolud

Harju 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. Kahe rajaline elektrifitseeritud raudtee, rööpmelaiusega 1435 mm, on kavandatud marsruudil Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas- Leedu/Poola piir.

Rail Balticuga 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 raudteetranspordisüsteemi. Rail Baltic projekt on seotud suure avaliku huviga, kuna eesmärgiks on inimeste ja kaupade liikumisvõimaluste loomise ja parandamisega, 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 ühishuviprojektina 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 suunalise 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.

Harju maakonnaplaneeringu I etapp (kehtestatud 1999. aastal) käsitles Rail Baltic raudtee põhimõttelist paiknemist, kuid ei toonud välja, et tegemist võiks olla Euroopa standarditele vastava 1435 mm laiuse rööpavahega raudteega. Üleriigilise planeeringu püstitatud ülesande lahendamiseks oli vaja täpsemat käsitlust.

Vabariigi Valitsuse 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 keskkonnanahoid 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 keskkonna 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 kaasnevat olulisi keskkonnamõjusid, võimalikke alternatiivseid lahendusi ning kavandatud negatiivsete mõjude leevendamise meetmeid on hinnatud keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus. Need on planeeringulahenduse aluseks

Lähtuvalt Vabariigi Valitsuse maakonnaplaneeringute algatamise korraldusest moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eestvedamisel juhtkomitee (ministri 26.06.2013 käskkiri nr 13-0227), kuhu kuulusid veel Keskkonnaministeeriumi, ja Siseministeeriumi esindajad ning Harju, Rapla ja Pärnu maavanemad. Juhtkomitee ülesandeks oli planeeringu koostamise protsessis oluliste otsuste tegemine ja probleemide lahendamine. Kolme maakonnaplaneeringu koostamise sujuvaks korraldamiseks loodi laiapähealine töögrupp. Selle tööd juhtisid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ametnikud ja osalesid asjaomased partnerid: Tehnilise Järelevalve Ameti, Keskkonnaministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Maa-ameti, Eesti Raudtee,

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

Muinsuskaitseameti, Maanteeameti, Harju, Rapla, Pärnu maavalitsuste ametnikud ning planeeringukonsultandid ja keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijad. Koosolekud toimusid regulaarselt (kord kuus).

Kavandatava raudtee kõrged tehnilised nõuded tingisid vajaduse arvestada tehniliste üksikasjadega juba planeerimise staadiumis. Seetõttu olid planeeringu koostamisse algusest peale 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 koostamise konsultant valiti riigihanke käigus. Planeering koostati tihedas koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Tehnilise Järelevalve Ameti, Keskkonnaministeeriumi ja teiste asjaomaste riigiasutuste, Rail Balticu trassikoridori jäävate maavalitsuste, Harju 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”. Maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) algatas Harju maavanem 19.04.2012 korraldusega nr 1-1/661-k „Harju maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõjude strateegilise hindamise algatamine“. 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 keskkonnamõjude 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 veelade üldised kasutustingimused planeeringuala kohaliku omavalitsuse üldplaneeringusse. Planeering täpsustab Jõelähtme, Rae, Kiili ja Saku valla ning Maardu ja Tallinna linna 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 planeeringumaterjalid kättesaadavad Harju Maavalitsuse veebilehel, alates 01.01.2018 (maavalitsused lõpetasid tegevuse 31.12.2017) on kättesaadavad maakonnaplaneeringute koduleheküljel <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 Harju Elu, kohalike omavalitsuse

ajalehtedes ja veebilehtedel. Ülevaate avalikest aruteludest planeeringu ja KSH protsessi jooksul on esitatud ka planeeringu seletuskirja tabelis 1.

Planeeringu lähtesekohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimus 02.09. - 30.09.2013 ning avalikud arutelud Harju Maavalitsuses, Maardu Linnavalitsuses, Kostivere Kultuurimõisas Jõelähtme vallas, Rae Kultuurikeskuses, Oru külakeskuses Kose vallas, Kiili Gümnaasiumis ning Saku Valla Majas toimusid ajavahemikul 01.10. - 04.10.2013. Elanike huvi planeeringu vastu oli suur ning aruteludest osavõtt oli arvukas.

Avalikustamisel esitatud ettepanekuid kaaluti ning selle tulemusena lisati koostatavasse planeeringusse täiendavad trassialternatiivid, mida tutvustati ajavahemikul 28.01. - 30.01.2014 Rae Kultuurikeskuses, Kose Kultuurikeskuses, Kiili Gümnaasiumis ning Kiisa Rahvamajas Saku vallas toimunud avalikel aruteludel. Arutelud toimusid neis omavalitsustes, mida uued trassialternatiivid läbisid.

Täiendavate 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 alates 02.04.2014 ja paberkuul alates 09.04.2014 kohalikes omavalitsustes, keda trassikoridori alternatiivid puudutasid. Avalikud arutelud lisandunud trassialternatiivide osas toimusid 15.04. - 16.04.2014 Kiili Gümnaasiumis ja Rae Kultuurikeskuses. Valminud trassialternatiivide kohta koostati KSH kohane võrdlus ning võrdlustulemusi koos KSH vahearuandega tutvustati avalikel aruteludel ajavahemikul 16.06. - 01.07.2014 Harju Maavalitsuses, Maardu Linnavalitsuses, Oru Külakeskuses Kose vallas, Jõelähtme vallamajas, Rae Kultuurikeskuses, Kiili Gümnaasiumis ja Saku Valla Majas. Avalikest aruteludest võttis osa rohkelt huvilisi, kes esitasid lisaks vastulausetele ja täpsustavatele küsimustele ka ettepanekuid, millised võiksid uued trassialternatiivid olla. Esitatud ettepanekute alusel töötati veel läbi täiendavad trassialternatiivid ning koostati ka nende kohta võrdlused.

Uute trassialternatiivide asukoha ja võrdlustulemuste tutvustamiseks avaldati materjalid alates 23.10.2014 Rail Baltic projekti infoportaalil ja Harju Maavalitsuse veebilehel ning korraldati avalikud koosolekud ajavahemikul 27.10. - 29.10.2014 Jõelähtme vallamajas, Rae Kultuurikeskuses, Kiili Rahvamajas, Saku Valla Majas ja Kose Kultuurikeskuses. Koos võrdlustulemustega esitleti ka võrdlusest tulenevat soovituslikku eelistust trassi kulgemisele.

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 trassi koridori asukoht, mis võimaldab rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist. Nii analüüsiti võrdlusetapi erinevaid trassikoridori asukoha alternatiive (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

² Kuna võrreldavad trassi koridori asukohtalternatiivid olid maakonnapiiride ülesed, hõlmas võrdlusprotsess lisaks Harju maakonna territooriumile ka Põhja-Raplamaad.

võrdlustulemused“ (planeeringu lisa 1) ning KSH aruande lisa 1. Lühiülevaade 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 olulisemate näitajate lõikes nii tehnilise teostatavuse kui maksumuse osas. Samuti toodi välja KSH olulisemad mõjutegurid ja eelistused.

Võttes aluseks Rail Baltic projekti üldist eesmärki ja trassi koridori alternatiivide võrdlustulemusi, sh koostatud täpsemat analüüsi, kujunes Harju maakonnas 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.

Eelistatud trassikoridor annab võimaluse korraldada tulevikus Rail Balticu raudteel kohalikku rongiliiklust suunal Tallinn-Rapla-Pärnu. Selleks on kavandatud perspektiivsed asukohad kohalike rongipeatuste rajamiseks Rail Balticu trassile (planeeringu seletuskirja ptk 3.4). Planeeringus kajastatud raudteerajatiste (sh kohalike peatuste) võimalikud asukohad on illustreeritud ning nende asukoha täpsustamist ehitusprojekti koostamise käigus ei käsitleta maakonnaplaneeringu muutmisenähtena kui nad jäävad trassikoridori sisse. Samuti kattub eelistatud trassikoridor Iru küla piirkonnas Tallinn-Helsingi perspektiivse raudteekoridoriga, mis võimaldab tulevikus nende trasside ühendamise.

Alates 01.07.2015 hakkas kehtima uus planeerimisseadus. Kuna planeering 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 Harju Maavalitsuse veebilehel. Lisaks ajalehtedes teavitamisele, otsustati seekord kaasata põhjalikumalt trassi koridori jäävate kinnisasjade omanikke, kellele saadeti teade planeeringu eskiislahenduse avalikustamisest lihtkirjaga rahvastikuregistri või äriregistri järgsele aadressile. Avalikud arutelud eskiislahenduse kohta korraldati ajavahemikul 14.09. - 17.09.2015 Harju Maavalitsuses, Loo Kultuurikeskuses Jõelähtme vallas, Rae Kultuurikeskuses, Kiili Gümnaasiumis ja Saku Valla Majas. Eskiisi 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. Tagasisidena saadud ettepanekute põhjal kavandati negatiivsete mõjude vähendamiseks täiendavaid leevendavaid meetmeid, seal kus see oli võimalik.

Trassikoridor on planeeringuga määratav maa-ala, kuhu mahub raudteetrass koos kaitsevööndi ja nihutamisruumiga. Üldjuhul on trassikoridori laius 350 meetrit, millest 66

meetrit on raudteetrass koos perspektiivse kaitsevööndiga ning kummalegi poole jääb lisaks 142 meetrit „nihutamisruumi“. Tiheasustust läbides kitsastes oludes on raudteekoridori laiuseks 150 meetrit, koridor on sellisel juhul kitsam väiksema „nihutamisruumi“ võrra. Erandina on ulatuslikum trassi koridor määratud sõlmjaama piirkonnas Rae valla Soodevahe külas, kus trassikoridori laius 700 meetrit on põhjendatud vajadusega võimaldada perspektiivis trassikoridori sees raudteemaa ja raudteeinfrastruktuuri asukohtade ja lahenduste täpsustamist vastavalt sõlmjaama funktsionaalsusele. Projekteerimise käigus raudtee asukohta täpsustades ei tohi perspektiivne raudteemaa koos kaitsevööndiga väljuda planeeringuga määratud Rail Balticu trassi koridorist. Eelistatud on jälgida edasisel projekteerimisel planeeringu koostamisega samal ajal valminud täpsemat tehnilist lahendust eelprojekti kujul.

Planeering kooskõlastati vastavalt planeerimisseadusele ametkondade ja Harjumaa kohalike omavalitsustega. Planeeringu kooskõlastasid märkusteta Põllumajandusamet (29.12.2015), Maaeluministeerium (11.01.2016), Rapla maavanem (13.01.2016), Järva maavanem (09.02.2016), Lääne maavanem (28.01.2016), Lääne-Viru maavanem (23.02.2016), Maardu Linnavalitsus (15.01.2016), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (26.02.2016), Terviseamet (14.01.2016), Tehnilise Järelevalve Amet (25.01.2016), Muinsuskaitseamet (22.01.2016), Keskkonnaamet (korrigeerimise järgselt – 22.04.2016), Kuusalu Vallavalitsus (06.04.2016), Harku Vallavalitsus (25.02.2016), Padise Vallavalitsus (25.02.2016), Saue Vallavalitsus (16.02.2016), Vasalemma Vallavalitsus (25.02.2016). Planeeringu kooskõlastas märkustega/tingimusel Maa-amet (11.01.2016), Kaitseministeerium (14.01.2016), Tallinna Linnavalitsus (26.01.2016), Jõelähtme Vallavalitsus (15.02.2016), Kiili Vallavalitsus (15.01.2016), Keskkonnaministeerium (09.05.2016), Maanteeamet (15.01.2016), Päästeamet (20.01.2016). Kooskõlastusringil esitatud põhjendatud ettepanekuid arvestati ning planeeringu ja KSH materjale täpsustati ja täiendati vastavalt. Planeering loetakse kooskõlastatuks vastavalt EhSRS § 1 lõikele 3 ning kuni 30.06.2015 kehtinud PlanS § 17 lõikele 5 Siseministeeriumiga, Saku Vallavalitsusega, Aegviidu Vallavalitsusega, Anija Vallavalitsusega, Keila Linnavalitsusega, Keila Vallavalitsusega, Kernu Vallavalitsusega, Kose Vallavalitsusega, Loksa Linnavalitsusega, Nissi Vallavalitsusega, Paldiski Linnavalitsusega, Raasiku Vallavalitsusega, Viimsi Vallavalitsusega ning Saue Linnavalitsusega. Planeering loetakse Rae Vallavalitsusega kooskõlastatuks vastavalt EhSRS § 1 lõikele 3 ja kuni 30.06.2015 kehtinud PlanS § 17 lõikele 4. Rae Vallavalitsuse poolt 26.02.2016 esitatud põhjendatud ettepanekuid on arvestatud ja planeeringut vastavalt täiendatud.

Kõik kooskõlastused saadi enne planeeringu vastuvõtmist.

Planeeringu vastuvõtmine ja avalikustamine

Harju maavanem võttis 13.06.2016 korraldusega nr 1488-k vastu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeeringu ning suunas koos KSH aruandega avalikule väljapanekule ajavahemikul 04.07 – 08.08.2016. Planeering koos lisade, KSH aruandega ja kooskõlastustega avalikustati Harju Maavalitsuse kodulehel ning Rail Baltic projekti portaalis. Avaliku väljapaneku ajal oli planeeringuga võimalik tutvuda lisaks Harju Maavalitsuse kodulehele ja Rail Baltic projekti infoportaalile ka paberil trassikoridori asukoha kohalikes omavalitsustes ja Harju Maavalitsuses tööpäeviti tööaegadel.

Planeering koosneb seletuskirjast ja kaheksast joonisest. Seletuskirjas on kirjeldatud planeeringulahendus kohalike omavalitsuste kaupa, trassikoridori kasutamise põhimõtted ja

tingimused on koostatud kogu planeeringuala kohta. Koostatud on kolme maakonda hõlmav joonis (mõõtkava 1:220 000), Harju maakonna põhijoonis (mõõtkava 1:80 000) ja eraldi joonised erinevatesse Harju 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 ja linnade üldplaneeringutesse.

Pärast planeeringu kehtestamist kantakse raudtee trassi koridor kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse koos reisi- ja kaubaterminaliga, reisijate veeremi hooldedepooga, perspektiivse sõlmjaamaga, veolajaamaga ja suurimetajate läbipääsu piirkondadega. Lisaks kantakse kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandata- või ümberehitata- teedevõrk koos 100 m laiuse puhvriga.

Uute üld- ja detailplaneeringute koostamisel, projekteerimistingimuste ja ehituslubade väljastamisel ning ehitusteatiste ülevaatamisel tuleb lisaks trassikoridorile arvestada ka väljapoole trassikoridori jäävate veolajaamade 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. Planeeringuga 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 ja avalike arutelude toimumisest ilmusid ajalehes Postimees 21.06.2016, maakonnalehes Harju Elu 17.06.2016 ning 2016. a juuni lõpust kuni juuli keskpaigani ilmunud kohalikes ajalehtedes vastavalt planeerimisreedusele. Lisaks avaldati info planeeringu avalikustamisest ja avalike arutelude toimumisest ka Rail Baltic projekti infoportaalil, Harju Maavalitsuse ja maakonna kohalike omavalitsuste veebilehtedel. Planeeringu vastuvõtmisest ja avalikust väljapanekust teavitas Harju maavanem 13.06.2016 korralduse nr 1488-k koopiaga kohalikke omavalitsusi, asjaomaseid ministeeriumeid ja asutusi. Kõigile kavandatava raudtee trassikoridori jäävate kinnisasjade omanikele saadeti tähtitud kirjaga teade planeeringu vastuvõtmisest ning avalikustamisest.

Planeeringu avaliku väljapaneku jooksul esitati 19 kirja, mis sisaldasid selgitustaotlusi, ettepanekuid ja vastuväiteid. Valdav osa kirjadest puudutasid trassikoridori kavandatavat asukohta erinevates lõikudes ning neis sooviti selgitusi, mil moel hakkab kavandatav raudtee mõjutama kinnisasja kasutamist ja milliseid leevendusmeetmeid on kavas rakendada. Lisaks tehti ka ettepanekuid raudtee trassi kulgemise ning ristuvate maanteed ümberehitamise osas. Selgitusi vajasisid ka maade võõrandamise ja KSH-s ettenähtud leevendavate meetmete rakendamisega seotud küsimused. Kõiki planeeringu avaliku väljapaneku käigus esitatud ettepanekuid kaaluti põhjalikult ning kõikidele esitatud kirjadele vastati. Harju maavanem põhjendas igakülgset oma vastustes trassikoridori asukohavalikut ning selgitas raudtee

rajamisega kaasnevaid asjaolusid, sealhulgas ka leevendavaid meetmeid. Põhjendatud ettepanekuid on arvestatud, vastavad parandused ja täiendused viidud planeeringusse ja KSH materjalidesse.

Kuue isiku selgitustaotlustele on vastatud ning selgitatud põhjalikult muudatusi, mida raudtee rajamine kaasa toob. Samuti arvestati Maardu Linnavalitsuse, Terviseameti, Kaitseministeeriumi ja AS Tallinna Sadama ettepanekutega. Önne Lompi, Jõelähtme Vallavalitsuse Osatühingute Vintselle ja Wevelde Kaubandus, AS Eesti Raudtee, Gunnar ja Kadri Eensalu, AS Mainor Ülemiste, MTÜ Kangru Küla Selts ning Kangru aleviku elanike esitatud ettepanekute ja vastuväidetega ei olnud võimalik arvestada.

Avaliku väljapaneku järgselt toimus ajavahemikul 29.08 - 01.09.2016 viis avalikku arutelu: Harju Maavalitsuses, Maardu Vaba Aja Keskuses, Rae Kultuurikeskuses, Kiili Gümnaasiumis ja Saku Valla Majas.

Avalikel aruteludel tutvustati planeeringulahendust ning avalikustamise tulemusi, maavanema ja KSH juhteksperdi seisukohti ning maade omandamisega seonduvat. Selgitusi andsid ja küsimustele vastasid Harju Maavalitsuse esindajad, konsultandid ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindajad. Avalikul väljapanekul ettepanekuid ja vastuväiteid esitanud isikutele selgitati veelkord planeeringulahendust ning selle mõju trassikoridori ja selle lähisteleväivatele kinnistutele.

Avaliku väljapaneku tulemustest teavitas maavalitsus 09.09.2016 maakonnalehes Harju Elu.

Planeeringu koostamise käigus viidi Harju maakonnas läbi 36 avalikku arutelu kokku ligi 2000 osalejaga.

Täiendav nõupidamine toimus MTÜ Kangru Küla Seltsi ning Kangru aleviku elanike esindajatega 19.12.2016 Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis, kus MTÜ Kangru Küla Selts ning Kangru aleviku elanike esindajad tegid kompromissettepaneku planeeringu seletuskirja täiendamiseks. Antud kompromiss nägi ette täpsema alternatiivse lahenduse kajastamist planeeringu seletuskirjas Kiili valla Kangru aleviku piirkonnas nii raudtee kulgemise osas trassikoridoris kui ka eritasandilise ristumise rajamisest tuleneva ümberehitatava Tallinn-Rapla-Türi maanteelõigu osas. Kompromissettepanekut kaaluti, kuid leiti, et lahenduse sellises täpsusastmes maakonnaplaneeringus kajastamine on ebaproportsionaalne ning see taga sellise lahenduse kasutamist projekteerimisfaasis, kuna maanteed ja raudteede ristumise asukohad ning kujud on maakonnaplaneeringus indikatiivsed.

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 (edaspidi maavanem) esitas 10.08.2017 kirjaga nr 12-4/2134 planeeringumaterjalid ja menetlusdokumendid järelevalve teostamiseks ning seisukoha võtmiseks planeeringu avalikustamisel arvestamata jäänud vastuväidetel osas. Järelevalve toiminguid planeeringu koostamise üle teostas Rahandusministeeriumi planeeringute osakond.

Järelevalve teostaja tuvastas, et avaliku väljapaneku ajal esitatud kirjalikest pöördumistest 6 sisaldas ainult selgitustaotlust, viie isiku ettepanekutega arvestati ning kaheksa isiku ettepanekute ja vastuväitega ei arvestatud.

Planeeringu avalikul väljapanekul esitatud ja lahenduseta jäänud ettepanekute ja vastuväidete esitajate ja Harju Maavalitsuse esindajate seisukohtade ärakuulamiseks korraldas järelevalve teostaja 19.09.2017 ärakuulamised, millest teavitati eelnevalt kirjalikult nii maavanemat kui ka lahenduseta jäänud ettepanekute ja vastuväidete esitajaid.

Vastuväidete ärakuulamisel kompromissi ei saavutatud ning sellest lähtuvalt kujundas järelevalve teostaja seisukohad ja esitas need Harju maavanemale ja avalikul väljapanekul kirjalikke vastuväiteid esitanud järgmistele isikutele: Jõelähtme vald, OÜ Vintselle ja OÜ Wevelde Kaubandus, Örne Lomp, Gunnar ja Kadri Eensalu, Mainor Ülemiste AS, MTÜ Kangru Küla Selts, Kangru aleviku elanikud.

Jõelähtme Vallavolikogu poolt esitatud vastuväidetest olid planeeringu Rahandusministeeriumile järelevalvesse esitamise ajaks lahendamata kolm vastuväidet, millele maavanem on esitanud oma seisukohad 24.08.2017 kirjaga nr 12-4/2364:

Planeeringus tuleb kajastada kõik olemasolevad ohtlikud ettevõtted, sh planeeritud, koos ohutsooniga planeeringujoonisel ja kajastada vastav analüüs ka KSH aruandes.

Harju maavanema seisukoht oli, et kehtestatud detailplaneeringutega kavandatud ohtlike ettevõtete ohutsoonide planeeringu joonisele kandmine ei ole põhjendatud, kuna see ei pruugi olla lõplik informatsioon ohutsooni ulatuse osas. Planeeringu ja KSH koostamise käigus on arvestatud tegutsevate ettevõtete ohutsoonidega, kuid ei viida läbi riskianalüüsi kuna (muu hulgas) puuduvad hetkel vajaliku täpsusega andmed liikluse, veeremi ja riskidega seotud haldusprotseduuride osas. Riskianalüüsi läbiviimine Rail Baltic raudtee osas sisaldub KSH keskkonnakorralduskavasse pakutud tegevuste hulgas ja koostatakse arendustegevuse hilisemas etapis. Nimetatud teema osas toimub koostöö Päästeameti ning Tehnilise Järelevalve Ametiga. Planeeringu joonist täpsustatakse olemasolevate ohtlike ettevõtete ja nende ohutsoonidega, tehes koostööd Päästeametiga.

Järelevalve teostaja nõustus maavanema poolt Jõelähtme vallale 24.08.2016 kirjas nr 12-4/2769 ja 19.09.2017 toimunud ärakuulamisel antud selgitustega ohtlike ettevõtete kajastamise kohta planeeringus.

Planeeringus tuleb anda vähim vajalik ruumivajadus nt silla alla, seda eelkõige suurimetajate osas, kuna see ei sõltu konkreetsest asukohast vaid looma suurusest ja arvestama peab sellisel juhul ikka kõige suurema looma gabariitidega ja ruumist, mida ta vajab et läbipääsu ka reaalselt kasutama hakata.

Harju maavanema seisukoht oli, et läbipääsude kavandamisel arvestatakse konkreetsete asukohtade ning loomaliikidega. Läbipääsude soovituslikud minimaalsed gabariidid on välja toodud KSH aruande lisas loomaläbipääsude tüübid. Planeeringus ei ole nende kajastamine otstarbekas, kuna tegemist on kohapõhiste ning loomaliikidest sõltuvate lahendustega.

Rahandusministeeriumis 19.09.2017 toimunud vastuväidete esitajate ja Harju Maavalitsuse esindajate ärakuulamisel Jõelähtme valla esindaja nõustus ja pidas piisavaks Harju Maavalitsuse esindajate poolt suurimetajate läbipääsude kohta antud selgitusi. Sellest tulenevalt ei esitanud järelevalve teostaja selle vastuväite kohta seisukohta.

Planeeringus tuleb kirjeldada alternatiive trassi valikule ja selle realiseerimise võimalikkusele, kui maavara varu jääb kaevandamata.

Harju maavanema seisukoht oli, et protsessi käigus on koostöös Maa-ametiga asunud seisukohale, et väide, justkui on maavara säästlik ja sihtotstarbeline kasutus ning kasutuskõlblikkus saavutatav üksnes maavara väljamise teel, ei ole alati õigustatud ja põhjendatud. Maavara väljamine ei ole alati parim ja ainuke viis maavara säästlikkuse seisukohalt (nii majanduslikus mõttes kui looduskeskkonnale avalduvate mõjutuste tõttu). Koostöös ja kokkuleppel Maa-ametiga on planeeringuga seatud tingimus: trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik projekteerimise käigus leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus-ja kasutusetapis oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.

Järelevalve teostaja nõustus maavanema poolt Jõelähtme vallale 24.08.2016 kirjas nr 12-4/2769 ja 19.09.2017 toimunud ärakuulamisel antud selgitustega. Lisaks juhtis järelevalve teostaja maavanema poolt esitatud selgitustele tähelepanu, et kuigi maapõueseaduse üldpõhimõte on maavara kaevandamisväärsena säilimine, on võimalik teatud juhtudel ka tegevuse lubamine (MaaPS § 14 lg 2 p 3).

Wevelde Kaubandus OÜ ja Vintselle OÜ tegid ettepaneku *arvestada maakonnaplaneeringus trassikoridori määramisel kehtestatud detailplaneeringuga ja näha ette kavandatavalt 1435 mm rööpmelaiusega raudteelt harutee(de) ehitamise võimalus detailplaneeringuga ettenähtud transpordimaale.*

Harju maavanema seisukoht Wevelde Kaubandus OÜ ja Vintselle OÜ ettepanekule esitati 23.08.2016. a kirjaga nr 12-4/2765. Maavanema hinnangul ei olnud ettepanekuga võimalik arvestada, kuna planeeringu ülesanne ei ole lahendada olemasolevate tootmis-ja tööstusalade liitumisi Rail Baltic põhitrassiga, sh anda lahendusi kohalikuks liikluseks. Rail Baltic maakonnaplaneeringu ülesanne on Rail Baltic raudtee trassi asukoha määramine. Planeeringuga ei kavandata integreerimiseks vajalikke raudteeharusid. Küll loob Rail Baltic raudtee trassi olemasolu eeldused tulevikus olemasolevate ja kavandatavate tööstusalade ning logistikakeskuste ühendamiseks Rail Baltic raudteega. Lisaharusid logistikaparkide või tootmisalade ühendamiseks Rail Balticuga on huvitatud osapoolte soovil võimalik hiljem lisada, kuid ühendamised tuleb lahendada eraldiseisvalt, teiste eraldiseisvate planeeringutega. Maakonnaplaneeringu koostamise etapis ei ole seega täpselt teada, kuidas raudtee ja kaubaterminali rajamine Wevelde Kaubandus OÜ-le ja Vintselle OÜ-le kuuluvat maaüksust puudutab. Täpsemaid vastuseid on maavanema hinnangul võimalik anda pärast kaubaterminali uuringu esimeste järelduste ja raudtee eelprojekti valmimist. Raudtee eelprojekti valmimise tähtaeg on märtsis 2018.

Järelevalve teostaja nõustus 23.08.2016. a kirjaga nr 12-4/2765 Harju maavanema poolt esitatud selgitusega Wevelde Kaubandus OÜ-le ja Vintselle OÜ-le. Täiendavalt rõhutati, et maakonnaplaneeringu täpsusastmele ei vasta täpsete raudteeühenduste kavandamine, mis võib saada takistuseks planeeringu elluviimisel, kui järgnevate etappide käigus ilmneb täpsemat ja täiendavate teavet. Planeeringu seletuskirjas (ptk 3.2.3) on selgitatud, et antud asukohas sõltuvad järgmised sammud koostamisel oleva analüüsi tulemustest.

Õnne Lomp esitas vastuväite, milles *ei nõustu Rail Baltic raudtee trassi ehitamisega läbi talle kuuluvate kinnistute, kuna sellega seoses kaoks tema esivanemate maa ning võimalused ettevõtlusega tegelemiseks.*

Harju maavanema seisukoht Õne Lombi vastuväitele esitati 24.08.2016 kirjaga nr 12-4/2740. Maavanem ei pidanud võimalikuks antud vastuväitega arvestada, kuna avalikes huvides oleva kiire raudteeühenduse rajamisel ei ole võimalik vältida eraomandisse kuuluvat maad. Õne Lombile kuuluvad kinnistud asuvad trassikoridoris, mille laius on 350 meetrit. Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala ulatus on aga oluliselt väiksem, üldjuhul 30-40 meetrit. Raudtee ehitamiseks vajalik maa-ala täpne ulatus ja asukoht täpsustatakse eelprojektiga, mille valmimise tähtaeg on märtsis 2018.

Rahandusministeeriumis 19.09.2017. a toimunud vastuväidete esitajate ja Harju Maavalitsuse esindajate ärakuulamisel Õne Lomp oma vastuväitest ei loobunud, kuna pole selge kuidas toimub kinnistute väärtuse vähenemise hüvitamine. Ärakuulamise protokoll on järelevalve teostaja osapooltele edastanud e-kirjaga 23.11.2017. Ärakuulamise järgselt edastas järelevalve teostaja Õne Lombile e-kirjaga 26.09.2017. a Maa-ameti selgitused, millega tutvununa teavitas vaidlustaja järelevalve teostajat e-kirjaga 08.10.2017, et vastav info ei ole piisav, et olla valmis vastuväitest loobuma. Sellest tulenevalt andis järelevalve teostaja esitatud vastuväite osas seisukoha, milles nõustus maavanema poolt Õne Lombile 24.08.2016 kirjas nr 12-4/2740 ja 19.09.2017. a toimunud ärakuulamisel antud selgitustega raudteetrassi kavandamise kohta.

Gunnar ja Kadri Eensalu vastuväite kohaselt ei olnud maakonnaplaneeringus ette nähtud kinnistu nr 11584702 teenindamiseks vajalikku ligipääsuteed nii, et poolitamise tulemusena oleks tagatud ligipääs trassist Saku poole jäävale kinnistu osale ning ka trassist Tõdva poole jäävale kinnistu osale.

Harju maavanema seisukoht esitati 23.08.2016 kirjaga nr 12-4/2769, milles ta asus seisukohale, et planeeringu korrigeerimine ei ole vajalik ega põhjendatud. Maavanem selgitas, et Rail Baltic raudtee rajamisega olemasolevat olukorda teedevõrgu osas ei muudeta. Soo tee (kohalik tee nr 7180280) kaudu on mahasõidud mõlemale poole raudteed tagatud. Lisaks sisaldab planeering tingimust, et ristumisel Vääna jõega viiakse raudtee üle veekogu sillaga, mille lahendus tuleb projekteerida ja valida selline, mis tagab silla alt läbipääsu ka mootorsõidukitele ja kariloomadele.

Rahandusministeeriumis toimus 19.09.2017. a vastuväidete esitajate ja Harju Maavalitsuse esindajate ärakuulamine, millel vastuväite esitajad ei osalenud. Samuti ei ole nad oma vastuväitest loobunud. Sellest tulenevalt andis järelevalve teostaja esitatud vastuväite osas seisukoha, milles ta nõustub maavanema poolt Gunnar ja Kadri Eensalule 23.08.2016 kirjaga nr 12-4/2769 antud selgitustega raudteetrassi kavandamise kohta.

Mainor Ülemiste AS esitas planeeringulahenduse osas vastuväite, nõudes Mainor Ülemiste AS-ile kuuluvate kinnistute eemaldamist trassikoridori alast.

Harju maavanema seisukoht esitati 23.08. 2016 kirjaga nr 12-4/2280, kus maavanem asus seisukohale, et Suur-Sõjamäe tänava äärsete kinnistute eemaldamine trassikoridori alast ei ole vajalik ja põhjendatud. Maavanem selgitas, et raudtee trassi koridor Tallinna linnas (ja olemasoleva 1520 mm raudtee koridoris Rae vallas) on planeeringus määratud ulatusega 150 m, hõlmates ka Suur-Sõjamäe tänavast lõuna pool asuvaid hoonestamata ja hoonestatud kinnistuid. Trassi koridori sees paikneb raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga, mille ulatus on 66 m. Raudtee ehitamiseks vajaliku maa-ala ulatus on aga veelgi väiksem. Kui raudtee kulgeb maapinnal asuval muldkehal, on see orienteerivalt 30-40 m. Trassi koridori kitsendamise ei ole põhjendatud, kuna liigilt täpsem planeering täpsustab liigilt üldisemat

planeeringut. Maavanem täpsustas, et teadaolevalt rajatakse raudtee Suur-Sõjamäe tänava ja olemasoleva 1520 mm raudtee vahelisele alale. Seega Suur-Sõjamäe tänavast lõunapoolsete kinnistute ehitusõigust raudtee rajamine ei mõjuta. Raudtee ja raudteemaa ulatus ja asukoht täpsustatakse eelprojektiga, mille valmimise tähtaeg on hiljemalt märts 2018.

Järelevalve teostaja nõustus maavanema poolt Mainor Ülemiste AS-le 23.08.2016 kirjas nr 12-4/2280 ja 19.09.2017 toimunud ärakuulamisel antud selgitustega planeeringuga kavandatava trassikoridori suuruse kohta.

MTÜ Kangru Küla Selts esitas planeeringu avaliku väljapaneku käigus 08.08.2016 mitmeid ettepanekuid ja vastuväiteid, millest suur osa puudutasid KSH aruannet või sisaldasid selgitustaotlusi.

Harju maavanema seisukohad vastuväidetele ja ettepanekutele esitati 24.08.2016 kirjaga nr 12-4/2280, kus maavanem vastas kõigile küsimustele, selgitustaotlustele ning andis oma seisukoha vastuväidete osas. KSH osas esitatud ettepanekute ja vastuväidete osas leidis ka KSH koostamise üle järelevalvet teostanud Keskkonnaministeerium, et esitatud ettepanekutega on arvestatud või arvestamata jätmist põhjendatud ning KSH aruannet on asjakohaselt täiendatud ja parandatud ning sellest tulenevalt on KSH aruande avalikustamise menetlus olnud õiguspärane.

Järelevalve teostaja selgitustaotluste ja KSH aruannet puudutavate ettepanekute ja vastuväidete osas seisukohta ei esitanud. Järelevalve teostaja on planeeringu õigusaktidega kooskõla tuvastamiseks tutvunud projekti raames koostatud uuringute ja analüüsides, mille kohaselt arvestati liiklussageduse ja sellega kaasneva müra prognoosimisel viidatud uuringus esitatud andmeid. Planeeringu seletuskirjas on nähtavad kaalutluse alused, seega on maavanem järelevalve teostaja hinnangul kaalutluse sisustajana täitnud talle seadusega pandud kaalutluskohustust.

Kangru aleviku elanikud J.Abrossimov, A.Raudsaar, I.Raudsaar, V.Volt, M.Rämmi, A.Annus, H.Suurman, K.Laikre, T.Orutar, K.Pärnpuu-Kasemaa, M.Montvila, A.Perv, A.Leht, E.Ilves, S.Suurraid, T.Nõmm, M.Šokman, L.Kõrsmäe, U.Ruus, K.Loob, E.Leht, K.Šokman, G.Kuiger, V.Jõeorg, K.Laikre, O.Kask, H-M.Öhlund, A.Kask, M.Mõis, I.Välja, O.Rebane, M.Montvila, M.Montvila, I.Talur, M.Rehepapp, K.Talur, A.Liiva, J.Ligi, A.Rannik, S.Rannik, M.Tamm, K.Kruusvald, U.Ilves, P.Koobas, A.Saar, M-M.Tikenberg, M.Tomingas, P.Tomingas, A.Mägi, M.Mägi, T.Koobas, R.Tikenberg, G.Kõrsmäe, K.Kõrsmäe, K.Kõrsmäe, T.Volmer, Ü.Rannik, K.Rannik, H.Kuhlberg, K.Kuhlberg, T.Tallinn, K.Riikoja, M.Riikoja, U.Graff, J.Jahson, H.Tallinn, K-A.Kasemaa, E.Ilves, K.Kaasik, L.Remmelkoor, A.Remmelkoor, K.Remmelkoor, V.Kallion, R.Tali, R.Kuhlberg, A.Tumanov, M.Haruoja, T.Tikenberg, M.Volt esitasid planeeringu avaliku väljapaneku käigus 07. augustil 2016. a ettepanekud ja vastuväited planeeringulahenduse ja KSH aruande kohta. Ettepanekutest ja vastuväidetest kaks puudutasid planeeringulahendust: *lahendada Kangru-Uuesalu tee ristmik vastavalt planeeringu kooskõlastamise ajal Kiili valla poolt tehtud ettepanekule ning ehitada Viljandi maanteele uus viadukt kohe uue Viljandi maantee asukohale ja mahasõit Kangru teele koos viaduktiga Tallinna poole Rail Balticu trassikoridori*. Mõlemad lahendused oleks ettepanekute esitajate hinnangul Eesti riigile pikaajaliselt kõige soodsamad ja vähendaksid oluliselt Kangru aleviku elanike elukeskkonna halvenemist seoses uue raudtee rajamisega. Ülejäänud ettepanekud ja vastuväited puudutasid KSH aruannet ja selle koostamise raames tehtud uuringuid.

Harju maavanema seisukohad vastuväidetele ja ettepanekutele esitati 25.08.2016 kirjaga nr 12-4/2280, kus ta vastas kõigile küsimustele, selgitustaotlustele ning andis oma seisukoha vastuväidete osas. Ettepanekuga lahendada Kangru-Uuesalu tee ristmik vastavalt Kiili Vallavalitsuse poolt planeeringu kooskõlastamisel esitatud ettepanekule ei arvestatud, kuna planeeringu-lahendus võimaldab erinevate ristmikulahenduste väljatöötamist projekteerimise faasis ning praeguses etapis täpsemaks minna ei ole otstarbekas.

Ettepanekuga ehitada Viljandi maanteele uus viadukt kohe uue Viljandi maantee asukohale ja mahasõit Kangru teele koos viaduktiga Tallinna poole Rail Balticu trassikoridori ei arvestatud seetõttu, et tegemist on Tallinn-Rapla-Türi maantee Luige-Rapla lõigu eelprojekti lahendusega, mis ei ole olemasolev tee ning mille väljaehitamise vajadus ega iseloom ei ole käesoleval ajal täiesti selge.

Kangru aleviku elanike kirjas toodud ülejäänud ettepanekutele ja vastuväidetele, mis puudutasid KSH aruannet ja selle koostamise raames tehtud uuringuid ega sisaldanud seisukohti planeeringulahenduse muutmiseks, on maavanem oma seisukohad andnud 25.08.2016 vastuskirjas. KSH osas esitatud ettepanekute ja vastuväidete osas leidis ka KSH koostamise üle järelevalvet teostanud Keskkonnaministeerium, et esitatud ettepanekutega on arvestatud või arvestamata jätmist põhjendatud ning KSH aruannet on asjakohaselt täiendatud ja parandatud ning sellest tulenevalt on KSH aruande avalikustamise menetlus olnud õiguspärane.

Rahandusministeeriumis 19.09.2017. a toimunud vastuväidete esitajate ja Harju Maavalitsuse esindajate ärakuulamisel arutati võimalikku kokkuleppelist planeeringulahendust. Läbirääkimiste kokkuvõttena esitas järelevalve teostaja 13.10.2017 Harju maavanemale ja Kangru aleviku elanike esindajatele planeeringu sõnastusettepaneku, mille sisseviimisega maavanem nõustus, kuid Kangru aleviku elanike esindajad sellega täielikult ei nõustunud, ning tegid oma 27.10.2017 kirjaga ettepaneku määratleda täpselt, millisele vähimale kaugusele ümberehitatavad teed peavad jääma asustusest. Maavanem teatas 01.11.2017 kirjaga nr 12-4/3011, et Kangru aleviku elanike poolt esitatud täiendustega sõnastus on joonobjekti trassikoridori maakonnaplaneeringus kajastamiseks liialt detailne ja seab liialt jäigad piirid järgnevale projekteerimisetapile olukorras, kus alusuuringuid vastavas täpsusastmes tehtud ei ole. Planeeringu seletuskirjas kasutatakse järelevalve teostaja kompromiss-sõnastust.

Kangru aleviku elanikud esitasid 13.11.2017. a kirjaga selgitava info seoses enda seisukohtadega, seal hulgas hiljutised liiklussageduse ja liiklusrõhke mõõtmise tulemused. Maavanem esitas 01.12.2017. a kirjaga nr 12-4/3011 seisukoha, mille kohaselt, olles konsulteerinud Maanteeameti esindajatega, jääb ta oma varasema seisukoha juurde. Maavanema hinnangul ei ole niivõrd suurte piirangute kirjeldamine maakonnaplaneeringus, mille peamine ülesanne on määrata raudtee trassi koridor, põhjendatud ega õigustatud, kuna hetkel puuduvad täpsemad uuringud, mis kinnitaks, et nimetatud teelõike on võimalik selliste kriteeriumite järgi projekteerida.

Järelevalve teostaja esitas tulenevalt asjaolust, et kõiki osapooli rahuldava kompromissini ei jõutud, oma 20.12.2017 kirjaga nr 15-2/3258-1 seisukoha, kus leidis, et Rail Balticu raudteetrassi koridor on planeeringus määratud maakonnaplaneeringule asjakohases täpsusastmes. Näidatud on põhimõttelised võimalikud ristumised teedega ning selgitatud, et üksikasjalikum lahendus kujuneb välja projekti koostamise etapis (planeeringu seletuskiri ptk 5.1). Rail Baltic raudtee ja Viljandi mnt ristmiku lahendamise väljatöötamise raames tuleb projekteerijal teha koostööd nii Maanteeameti kui ka kohaliku omavalitsusega enne kui

ehitusprojekt esitatakse omavalitsusele arvamuse saamiseks (planeeringu seletuskiri ptk 3.5.2). Planeeringu lisaks oleva KSH aruande lisa 5 materjalidest (müra modelleerimine) nähtub käsitletava piirkonna kõrgendatud müratase nii 2015. aasta olemasoleva olukorra kui prognoositava mürataseme näol. Müra levikut takistavate leevendamismeetmete lahenduse väljatöötamine toimub projekti koostamisel (planeeringu seletuskiri ptk 4.2); Kangru aleviku piirkond on planeeringu joonisel määratud müra leevendusvajadusega alaks, kus kumulatiivne liikluse müra normväärtus võib saada ületatud (planeeringu seletuskiri ptk 3.2.8). Samas tuleb isikul leppida võimalusega, et teda ümbritsev elukeskkond võib muutuda.

Lähtuvalt ärakuulamisel antud selgitustest, on Kangru aleviku elanike vastuväide esitatud osaliselt Tallinn-Rapla-Türi tee ja Kurna-Tuhala tee asukohale ja nendest lähtuvalle mürale, mitte kavandatava raudtee kulgemisele. Ilmselt ei ole käesolevaks ajaks Tallinn-Rapla-Türi teel ja Kurna-Tuhala teel suurenenud liikluskoormus seotud Rail Baltic raudtee võimaliku asukohaga, vaid pigem asustustiheduse suuremisega Tallinna lähitagamaal ja selle aluseks olevate kohalike omavalitsuste planeerimisotsustega.

Rail Balticu raudteetrass projekteeritakse ja ka hilisem kasutamine peab toimuma nii, et summaarne müra tase Kangru külas ei ületaks kehtestatud norme. Maakonnaplaneeringu täpsustamises ei ole mõistlik ega põhjendatud detailsete lahenduste kajastamine, kuna see seaks hilisemale ehitusprojekti koostamise etapile liiga jäigad raamid.

Järelevalve teostaja on seisukohal, et maavanem on planeeringu koostamisel täitnud talle seadusega antud kaalutlemiskohustust. Planeeringu põhilahendus Kangru küla lähiala osas on põhjendatud ja täidab seadusest tulenevaid maakonnaplaneeringu ülesandeid.

AS Eesti Raudtee teatas 08.09.2017 kirjaga, et loobub esitatud vastuväitest.

Järelevalve teostaja on kontrollinud planeeringu õigusaktidele vastavust ning on seisukohal, et planeerimisseaduses 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 planeeringu koostamisel täitnud talle seadusega antud kaalutlemiskohustust. Planeeringu põhilahendus on põhjendatud ja täidab seadusest tulenevaid maakonnaplaneeringu ülesandeid.

Kõikide järelevalve teostaja esitatud märkustega on arvestatud ja planeeringut täpsustatud. Vastavad korrektuurid on tehtud planeeringu seletuskirja ja joonistele.

Tulenevalt ülaltoodust ning lähtuvalt kuni 30.06.2015 kehtinud PlanS § 23 lõikest 6 kiitis riigihalduse minister Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ heaks oma 28.12.2017 kirjaga nr 15-5/3481-1.

Planeeringu kehtestamise põhjendused on lisaks toodud Harju 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 Planeeringu kehtestamine

Otsus

1. Kehtestan Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ lisatud kujul.
2. Kehtestatud planeeringuga on võimalik tutvuda veebilehel: <http://www.maavalitsus.ee/maakonna-planeeringud>.
3. Teen käesoleva käskkirja koos planeeringuga teatavaks kõigile Harju maakonna kohaliku omavalitsuse üksustele, Kaitseministeeriumile, Keskkonnaministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Maaeluministeeriumile, Siseministeeriumile, Keskkonnaametile, Maa-ametile, Maanteeametile, Tehnilise Järelevalve Ametile, Päästeametile, Muinsuskaitseametile, Põllumajandusametile, Terviseametile ning Riigimetsa Majandamise Keskusele seaduses sätestatud tähtaja jooksul.
4. Rahandusministeeriumi ühisosakonnal avaldada teade planeeringu kehtestamise kohta Ametlikes Teadaannetes ja www.maavalitsus.ee veebilehel 14 päeva jooksul ning ajalehetes Postimees, Harju Elu ja planeeringuala kohaliku omavalitsuse üksuse valla- või linnalehes 30 päeva jooksul käskkirja allakirjutamise päevast arvates.
5. Vastavalt kuni 30.06.2015 kehtinud 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 25.03.2008 kehtestatud Maardu linna üldplaneeringusse, 01.10.2015 kehtestatud Lasnamäe tööstusalade üldplaneeringusse, 28.08.2011 kehtestatud Loo aleviku, Liivamäe küla, Saha küla ja Nehatu küla osaüldplaneeringusse, 21.05.2013 kehtestatud Rae valla üldplaneeringusse, 16.05.2013 kehtestatud Kiili valla üldplaneeringusse ja 09.04.2009 kehtestatud Saku valla üldplaneeringusse.
 - 5.2. Pärast Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha kandmist Maardu ja Tallinna linna ning Jõelähtme, Rae, Kiili ja Saku valla vastavatesse üldplaneeringutesse kehtivad trassikoridori asukohas maakonnaplaneeringus sätestatud maakasutustingimused.

VI Vaidlustamisviide

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

(allkirjastatud digitaalselt)

Jaak Aab
riigihalduse minister

Lisa(d):
Planeeringu seletuskiri ja joonised