



KESKKONNAAMET

Kati Tamtik  
ehitusosakonna juhataja  
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet  
info@ttja.ee

Teie 18.10.2019 nr 16-6/19-2051-025

Meie 06.11.2019 nr 6-3/19/11981-4

**Ettepanekud Rail Balticu raudteetrassi lõigu  
„Harju ja Rapla maakonna piir –  
Hagudi“ ehitusprojekti keskkonnamõju  
hindamise programmi kohta**

Austatud Kati Tamtik

Keskkonnaamet on tutvunud avalikul väljapanekul oleva Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti (edaspidi *RB ehitusprojekt*) keskkonnamõju hindamise (edaspidi *KMH*) programmiga. Keskkonnaamet esitab järgmised ettepanekud KMH programmi täiendamiseks:

1. Keskkonnaamet esitas 14.08.2019<sup>1</sup> oma seisukoha RB ehitusprojekti KMH programmi eelnõu kohta. Keskkonnaamet oli seisukohal, et RB ehitusprojekti KMH käigus tuleb komplekselt hinnata raudtee rajamisega kaasneva raadamise keskkonnamõju, sh Eesti territooriumil asuvate Rail Balticu raudteetrasside lõikude koosmõju (14.08.2019 kirja p 2). Avalikul väljapanekul oleva RB ehitusprojekti KMH programmi lk 86 kohaselt on ettepanekuga arvestatud, kuid programmi lk 59 järgi „*Otseselt käesoleva KMH kontekstis on võimalik hinnata vaid käesoleva projektilõigu mõju, aga võimalusel arvestatakse ka kogu Rail Balticu trassi jaoks vajalike kumulatiivsete raadamismahtudega*“.

Keskkonnaamet on seisukohal, et RB ehitusprojekti KMH käigus tuleb hinnata kogu joonobjekti koosmõju, vähemalt põhimõttelises täpsusastmes, mitte üksnes võimaluse korral. Keskkonnaamet palub selles osas korrigeerida RB ehitusprojekti KMH programmi lk 59 sõnastust.

Kõikidel lõikudel on oma erisused (kaitstavad loodusobjektid, maastiku avatus jne), kuid tervikuna on vajalik saada tervikpilt raadamise mõju kohta. Arendajal peaks olema teada, kui suurt ala võib metsa raadamine puudutada ja selle alusel tuleb RB ehitusprojektide KMH-de käigus anda ka koosmõju hinnang. Rail Balticu raudteetrassi projekteerimine, ehitamine kui ka mõjude hindamine käib lõikude kaupa, kuid RB ehitusprojekti KMH käigus tuleb analüüsida ka tervikut (Rail Balticu raudteetrassi kogu raadamise maht ja mõju). Kõik RB ehitusprojekti KMH osapooled peavad tegema omavahel koostööd, et koosmõju/kumulatiivne mõju saaks hinnatud.

<sup>1</sup> Registreeritud Keskkonnaameti dokumendihaldussüsteemis (edaspidi *DHS*) 14.08.2019 nr 6-3/19/11981-2 all: <https://dhs-adr-kea.envir.ee/Display.aspx?ID=299766&Root=299766>

Sama põhimõtte kehtib teiste oluliste mõjude korral.

2. Keskkonnaamet tegi 14.08.2019 ettepaneku, et RB ehitusprojekti KMH aruandele lisada raudteetrassi asukohta täpsemaks vaatamiseks MapInfo kaardikiht ning RB ehitusprojekti KMH käigus tuleb hinnata kavandatava tegevuse mõju vooluveekogudele, eriti Keila jõe (14.08.2019 kirja p-d 2 ja 4). Selguse huvides kanda MapInfo kaardikihi lisamine RB ehitusprojekti KMH aruandele ja Keila jõgi RB ehitusprojekti KMH programmi tabelisse 5.
3. Keskkonnaamet esitas 18.10.2019<sup>2</sup> osaühingule Rail Baltic Estonia oma seisukoha Rail Baltica raudtee eelprojekti lõikude 01-03 kohta.

Keskkonnaamet märkis 18.10.2019 kirja p-s 4.2, et Rail Balticu projekti edasistes etappides, sh KMH-de läbiviimisel, tuleb lähtuda Keskkonnaameti 28.05.2019 kirja<sup>3</sup> ptk-s IV „Ökoduktide parameetrid“ toodust. Lisaks sellele tuleb RB ehitusprojektide KMH-de käigus läbi vaadata uuring „Rail Baltic samatasandiliste ulukiläbipääsude tehniline teostatavus“ (OÜ Rewild ja OÜ Hendrikson & Ko, 13.12.2017)<sup>4</sup> ja esitada konkreetne loomaläbipääsude lahendus ning hinnata nende võimalikke riske ja mõju. Seejuures tuleb arvestada eelnimetatud uuringus ja keskkonnaministri 17.10.2019 kirjas nr 7-12/19/5598<sup>5</sup> toodud seisukohti.

Eelnimetatu kehtib kõikide RB ehitusprojektide ja nende KMH-de korral. Keskkonnaamet palub sellega arvestada RB ehitusprojekti KMH programmi juures.

Lugupidamisega

*(allkirjastatud digitaalselt)*

Toomas Padjus  
keskkonnakasutuse juhtivspetsialist  
Lääne regioon

Irma Pakkonen 6807403  
irma.pakkonen@keskkonnaamet.ee

---

<sup>2</sup> Registreeritud DHS-is 18.10.2019 nr 6-3/19/6674-5 all:  
<https://dhs-adr-kea.envir.ee/Display.aspx?ID=314601&Root=314601>

<sup>3</sup> Registreeritud DHS-is 28.05.2019 nr 6-3/19/6674-2 all:  
<https://dhs-adr-kea.envir.ee/Display.aspx?ID=283840&Root=283840>

<sup>4</sup> <https://pilv.mkm.ee/s/J8YXBXHeIuELnbm#pdfviewer>

<sup>5</sup> Keskkonnaministri kiri majandus- ja taristuministrile, tuues välja teemad ning küsimused, mida tuleb enne Rail Balticu raudtee rajamist puudutavate otsuste tegemist kaaluda ja arvesse võtta. Kiri on leitav: <https://dhs-adr-kem.envir.ee/Display.aspx?ID=78532&Root=78532>



## KESKKONNAINSPEKTSIOON

Liina Roosimägi  
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve  
Amet  
liina.roosimagi@ttja.ee

Teie 21.10.2019

Meie 13.11.2019 nr 8-3/19/6312-3

Teade KMH programmi avaliku väljapaneku ja  
avaliku arutelu kohta

Keskkonnainspeksioon tutvus Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojektiga ja esitab selle kohta järgmised ettepanekud:

- 1) soovitame täiendada lk 29 punkti 5.4 välja toodud maardlate kirjeldust jääkvaru suuruste ja kohalike kriitiliste maavaravarude võrra, sealhulgas välja tuua, milliseid maavarasid on vajadus transportida enam kui 50 km kauguselt.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Olav Avarsalu  
peadirektor

Reeli Sildnik  
696 2269 reeli.sildnik@kki.ee



MAANTEEAMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve  
Amet  
info@ttja.ee  
Sõle 23A  
10614, Tallinn

Teie 18.10.2019 nr 16-6/19-2051-025

Meie 12.11.2019 nr 15-5/19/48234-2

**Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla  
maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti KMH  
programmi eelnõu**

Esitasite parandatud ja täiendatud Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõu (ver 06.09.2019).

Maanteeamet, tutvunud esitatud dokumentidega, nõustub Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõuga.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)  
Villu Lükk  
keskkonnatalituse juhataja

Rein Kallas  
6119377 Rein.Kallas@mnt.ee



MAJANDUS- JA  
KOMMUNIKATSIOONI-  
MINISTEERIUM

Kati Tamtik  
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve  
Amet  
info@ttja.ee  
Sõle 23A  
10614, Tallinn

Meie 13.11.2019 nr 24.5-6/18-0240/8414

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla  
maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti KMH  
programm

Austatud Kati Tamtik

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet saatis Majandus- ja Kommunikatsiooniministariumile (edaspidi MKM) Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti KMH programmi ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste esitamiseks.

Käesolevaga teavitame, et MKM-il puuduvad ettepanekud nimetatud projekti KMH programmi täiendamiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)  
Ando Leppiman  
kantsler

Triin Orav  
6256459 Triin.Orav@mkm.ee

MTÜ ARB

Mardi talu, Pirgu küla  
79401 Raplamaa  
[www.avalikultrailbalticust.ee](http://www.avalikultrailbalticust.ee)  
[toimkond@avalikultrailbalticust.ee](mailto:toimkond@avalikultrailbalticust.ee)

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

Teie: 18.10.2019 nr 16/6&19/2051/025

Meie: 12.11.2019

Ettepanekud Rail Baltica (RB) KMH programmi

Austatud proua Kati Tamtik

Kõigepealt juhime Teie tähelepanu asjaolule, et otsus 29.03.2019 nr 16-6/19-0535-002 „Rail Baltica raudtee keskkonnamõju hindamiste algatamine“ tugineb ebaõigel faktil. Nimelt on otsuse lk 5 kirjas: „Olukorras, kus kogu RB ehitusprojektile on tehtud KMH aruande detailsusega KSH, on võimalik RB ehitusprojekti keskkonnamõjusid täiendava KMH käigus hinnata ka osade kaupa.“ Samas on üldteada, et:

- 1) RB-l ei ole seni ehitusprojekti olemas ja seega ei olnud võimalik sellele KSH-d teha ning
- 2) KSH viidi läbi maakonnaplaneeringutele Rail Baltica raudtee trassi koridori asukoha määramiseks ja KMH-d Rail Balticu raudteele pole tehtud.

Seega peab koostatav KMH käsitlema Rail Baltica raudtee kui tervikliku tegevuse keskkonnamõjusid, nagu taotlejagi on oma taotluses märkinud: „et kuigi KSH on teostatud põhjalikult, näeb projekti arendaja ette, et teatud juhtudel võib olla otstarbekas läbi viia täiendav keskkonnamõju hindamine, et minimeerida raudtee rajamise mõju keskkonnale.“ Juhul kui KMH osadeks jagamine takistab tervikliku kavandatava tegevuse kohta keskkonnamõju hinnangu koostamist, tuleb loobuda KMH osadeks jagamisest.

Meil on programmi alljärgnevad märkused ja ettepanekud:

1. Mõju kliimale: "Raudtee rajamisest tulenevat negatiivset süsinikuheidet kompenseerib eelkõige liiklemisviisides saavutatav modaalne nihe".

Analüüsida numbriline mõju, millistel põhjustel Eesti ja Euroopa vahel kaubavedu raudteel üldse praegu puudub? Kas on uue raudtee rajamine kõrvaldab need põhjused, miks kaup liigub praegu maanteel?

Vastav analüüs pole konkreetse lõigu spetsiifiline, kuid on seni tegemata. Kui analüüs teha selle konkreetse lõigu kohta, on tulemused kasutatavad ka järgmiste lõikude puhul. Autoriteetseid

lubadusi, et mingi takistuse kõrvaldamine toob osa Eesti ja Euroopa vahelisest kaubaliiklusest raudteele, on korduvalt antud<sup>1</sup>.

2. Analüüsida uue raudteega seoses rajatavate kohalike peatuste mõju, mille tõenäoliseks tagajärjeks on praegusel trassil liikluse vähenemine ja lõppemine. Kui palju seniseid raudteekasutajaid jätkab raudtee kasutamist, kui kohalikud peatused saavad olema asulatest kaugemal ja Tallinna mitme peatuse asemel on peatus ainult Ülemistel?

Milline on reisijate arvu muutumisega kaasnev mõju kliimale, õnnetustega kaasnev mõju ja mõju inimeste liikumisvõimalustele?

3. Miks on KMH programmis p. 5.4 "Geoloogia ja maavarad" kirjas käsitletavale trassilõigule kõige lähemate hulgas nimetatud ka Nabalat? Lisada programmi, et on välistatud kaevandamise võimalused Nabala lubjakivimaardlast.

4. Programmis hinnatavate mõjuvaldkondade mõjuallikate hulka palume lülitada ka ehituse ettevalmistamise perioodil juba toimunud ja veel toimuv kohalike teede ehitamine/tugevdamine (seoses ehitusmaterjalide veoga, liikluse ümberkorraldusteks seoses raudtee rajamisega, kohalike peatuste teenindamiseks jne).

5. Programmi mõjuvaldkondades arvestada ka ökosüsteemide teenuste vähenemise ökosüsteemide teenuste kättesaadavuse vähenemise ja kvaliteedi langusega RB ehitamisel ja selle kasutamise perioodil.

6. Kasutusaegse mõjuhinnangu juures palume arvestada ka raudtee hooldamiseks ette nähtud herbitsiidide kasutamise mõjuga.

7. Nii ehitus kui kasutusaegsete keskkonnamõjude kohta anda rahaline hinnang. Samuti anda hinnang KMH poolt soovitatud leevendusmeetmete maksumusele.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Priit Humal

Tel 5037227

---

<sup>1</sup> Järgnevas viites 2015. aastal antud lubadused on osutunud ekslikeks <http://bit.ly/32A78r9>

Tere!

Soovin esitada omapoolse vastulause Rail Baltica rajamise plaani suhtes.

Leian, et Rail Balticat ei või rajada järgmistel põhjustel, sest sellel on järgnevad negatiivsed mõjud (elu)keskkonnale:

1. Halvendab majapidamistele ja taludele juurdepääsu.
2. Suureneb mürakoormus. Väga ohtlik on see lasteaedade ja koolide ümbruses. Kasvatab mitmekordseks südame- ja veresoonkonna haigustesse haigestumise riski ja põhjustab ärevushäireid.
3. Kasvab vibratsioon raudtee ümbruses. Kasvatab mitmekordselt südame- ja veresoonkonna haigustesse haigestumise riski ja põhjustab ärevushäireid.
4. Kasvab õhus lenduvate peenosakeste ja mürgiste gaaside kontsentratsioon. Viimased on aga maailmas põhilisteks vähi tekitajateks.
5. Vähendab võimalusi liigelda jalgsi või jalgrattaga eri sihtpunktidesse.
6. Paljude laste liikumine lasteaedadesse ja koolidesse saab takistatud.
7. Kasvatab töötust, sest paljudel inimestel muutub tööle liikumine ebamõistlikult pikaks (kõigil ei ole raha pidada autot).
8. Hävitab piirkondlikku miljööd, raiutakse maha palju metsa, mille tõttu inimesed on tihti antud piirkonda elamise soetanud. Läbi selle Rail Baltica omab väga halba mõju regionaalpoliitikale, millega on Eestis juba niigi halvad lood. Väheneb märkimisväärselt ümbruskonnas olevate majade ja kinnistute väärtus.
9. Kasvab õnnetussurmade arv, sest juba hetkel võib igal pool raudteed ümbritsevates aedades näha auke, kust inimesed on loonud otseteed.
10. Suureneb loomade hukkumine, kes jäävad rongide alla.
11. Vähendab võimalusi tegeleda tervisepordiga, sest raudtee lõikab paljud populaarsed terviserajad pooleks. See kasvatab rasvumist, mis on juba Eestis niigi kasvavaks probleemiks.
12. Planeeritav raudtee lõikab läbi loomade rohekoridorid.
13. Piirkonnas on mitmeid kaitselauseid linde.
14. Piirkonnas on mitmeid kaitsealuseid taimi.
15. Piirkonnas on mitmeid kaitsealuseid loomi.
16. Kohalikud väärtused nagu Keila jõe looduskaunis ümbrus saab suuresti moonutatud.
17. Piirkonnas on looduskaitsealuseid objekte, piirkondi ja kaitsevööndeid.
18. Ulatuslikud kaevetööd ohustavad põhjavett.

Kui kavatsete antud projektiga edasi minna siis nõuan, et läbi viidaks allolevad uuringud.

1. Kuidas välistada juurdepääsu halvenemine majapidamistele ja taludele? Palun põhjendada ja näidata lahendused kaardil.
2. Kui palju kasvab müra raudtee ümbruses ja kuidas see mõjutab inimeste tervist piirkonnas? Palun ära näidata arvutamise metoodika.
3. Kui palju kasvab vibratsioon raudtee ümbruses ja kuidas see mõjutab inimeste tervist piirkonnas? Palun ära näidata arvutamise metoodika.
4. Kui palju suureneb peenosakeste ja muu õhusaaste raudtee ümbruses ning kuidas see mõjutab inimeste tervist piirkonnas? Palun ära näidata arvutamise metoodika.
5. Kui palju halvendab rajatav raudtee piirkonnas elavate inimeste liikumist jalgsi ja jalgrattaga? Palju pikema maa nad peavad varasemaga võrreldes sihtkohta jõudmiseks läbima? Palun näidata ära arvutamise metoodika ja liikumistrajektoorde muutused kaardil.
6. Kui palju raskemaks muutub laste liikumine koolidesse ja lasteaedadesse? Palun välja tuua koolide ja lasteaedade kaupa.



7. Kui palju raskemaks muutub inimestel, kes piirkonnas elavad, tööle jõudmine? Palun lähtuda konkreetsetest elanikest ja tööandjatest.
8. Kui palju raiutakse maha metsa piirkonnas? Palun tuua välja liigiti.
9. Kui palju kasvab inimestega seotud õnnetussurmade arv piirkonnas? Palun lahti kirjutada arvutamise metoodika.
10. Kui palju kasvab loomadega seotud õnnetussurmade arv piirkonnas? Palun tuua välja liigiti.
11. Kui palju tevisespordi radasid lõikab läbi planeeritav raudtee? Palun kaardil ära näidata.
12. Kui palju loomade rohekoridore lõikab läbi planeeritav raudtee? Palun kaardil ära näidata.
13. Kui palju väheneb kaitsealuste lindude arvukus piirkonnas? Palun tuua välja liigiti.
14. Kui palju väheneb kaitsealuste taimede arvukus piirkonnas? Palun välja tuua liigiti.
15. Kui palju väheneb kaitsealuste loomade arvukus piirkonnas? Palun välja tuua liigiti.
16. Kui palju saavad kannatada kohalikud looduskaunid kohad? Palun tuua välja iga koha puhul eraldi, kui suured saavad olema kahjustused.
17. Kui palju läheb osaliselt või täielikult likvideerimisele looduskaitsealuseid objekte, piikondi ja kaitsevööndeid? Palun tuua välja iga koha puhul eraldi, kui suured saavad olema kahjustused?
18. Kui palju saab põhjavesi kahjustatud piirkonnas? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.
19. Kui palju saab kahjustatud põhjavesi loodavate ja laiendatavate karjääride ümbruses? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.
20. Kui palju saavad kahjustatud rabad ja sood raudtee ümbruses? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.
21. Kui palju saavad kahjustatud rabad ja sood loodavate ja laiendatavate karjääride ümbruses? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.
22. Kui palju muudetav veerežiim ohustab piirkonnas olevaid taimi? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.
23. Kui palju muudetav veerežiim ohustab piirkonnas olevaid puid? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.
24. Kui palju muudetav veerežiim ohustab piirkonnas olevaid veekogusid? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.
25. Kui palju muudetav veerežiim ohustab piirkonnas olevaid jõgesid? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.

Lugupidamisega,

Indrek Hein

Sõeru kinnistu, Rapla maakond

## Hendrik Puhkim

---

**From:** Liina Roosimägi <Liina.Roosimagi@ttja.ee>  
**Sent:** kolmapäev, 13. november 2019 09:45  
**To:** Hendrik Puhkim  
**Cc:** Roland Müür; Karmo Kõrvek  
**Subject:** 4. lõigu KMH programmile  
**Attachments:** Küsimused RB ehitusprojekti KMH programmi kohta.docx

**Follow Up Flag:** Follow up  
**Flag Status:** Completed

Saadan vastuskirja.

Lugupidamisega



### Liina Roosimägi

Ehitusosakonna peaspetsialist

+372 66 72 004 | [liina.roosimagi@ttja.ee](mailto:liina.roosimagi@ttja.ee)

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

[www.ttja.ee](http://www.ttja.ee) | Sõle 23A, 10614 Tallinn

**Subject:** Küsimused RB ehitusprojekti KMH programmi kohta

Tere!

Olen tutvunud 101 lk-lise RB Harju-Rapla mk piirist Hagudini ehitusprojekti KMH programmi eelnõuga.

Nimetatud eelnõu tekitas mitmeid küsimusi (lisatud), milledele loodan saada vastused.

P.s. Kuna Nabala karstiaala kohta on meedias ja mujalgi ilmunud väga palju valeväiteid, (näit. alles 28. okt. 2019. Riigikogu konverentsisaalis toimunud konverentsil "Eesti perspektiivid" rääkis H. H. Luik oma sõnavõttus jälle Nabala olematust karstialast), siis lisan kirjale veel lühikese selgituse tegeliku olukorra kohta.

Ausale suhtlemisele lootma jäädes ja kõike head soovides  
Salme Väljataga Nabalast

## Küsimused RB ehitusprojekti KMH programmi kohta.

Väljavõte lk. 29: „Käsitletavale trassilõigule kõige lähemad on Nabala, Sutlema, Kiisa ja Reinu lubjakivimaardlad, Kõrnumäe, Seli, Künka, Purila ja Mustu kruusamaardlad ning Tallinna-Saku liivamaardla” ja

lk. 30 joonisel 14. ”Kavandatava tegevuse lähiala geoloogia ja maardlad” on märgitud ka Nabala maardla. **Kavandatav tegevus on teatavasti antud juhul RB ehitus.**

KMH programmis lk. 90 on Keskkonnainspeksioon teinud ettepaneku täpsustada punkti 5.4 „Geoloogia ja maavarad“ ning tuua seal välja lühikirjeldus trassi ümbruses leiduvatest maapõueressurssidest ja nende kasutuselevõtu võimalustest.

RB 11.10.2019. TTJA-le saadetud kirja põhjal peaks käesolev KMH programm olema täiendatud asjakohastelt asutustelt saadud seisukohtasid arvesse võttes.

### **Milline seos on sellel kavandataval tegevusel Nabala lubjakivimaardlaga? Kas sellisel kujul p. 5.4 rahuldab Keskkonnainspeksiooni?**

2017. a. lõpparuanne „Rail Balticu ehitamiseks vajalike ehitusmaavarade varustuskindluse uuring“: <https://rbestonia.ee/wp-content/uploads/2017/08/170403-RB-varustuskindlus-ARUANNE.pdf>

Väljavõte lk. 114: “Antud uurimustöös potentsiaalse varustuskindluse arvestuses Maidla ja Nabala maardlatega arvestatud ei ole, kuna praeguse teabe juures ei ole nendes maardlates kaevandamine tõenäoline”.

### **Miks siis on käesolevas KMH programmis RB kõrval endiselt kaartidel Nabala maardla?**

Nabala maardla varud on 100% põhjavee all ja sellistes oludes kaevandamiseks puudub tehnoloogia. Sellele vaatamata on mitmel korral kohtu kaudu üritanud Nabala maardlast kaevandamisuba saada Paekivitoodete Tehas OÜ, AS Kiirkandur ja Merko Kaevandused OÜ (alates 2009. aastast valdusfirma AS Riverito). Viimasena jäi Tallinna Halduskohtu poolt rahuldamata AS Riverito kaebus, mis jõustus 03. mail 2019.

**Vastavalt Nabala-Tuhala LKA moodustamise seletuskirjale on maavarade kaevandamine nimetatud LKA-I keelatud:** [https://www.envir.ee/sites/default/files/nabala\\_seletuskiri1311.pdf](https://www.envir.ee/sites/default/files/nabala_seletuskiri1311.pdf)

Veidi selgituseks:

Riigiarhiivis on 1786. a. Nabala kaart EAA.854.4.127a leht 1:

<http://www.ra.ee/kaardid/index.php/et/map/viewImage?id=16156&page=1>

mille aluskaardiks on 1687. a. kaart.

Kaardil on Kurevere külas Möldri kurisu juures rootsikeelne kiri, mis tõlgituna järgmine: „**Siin jookseb vesi maa alla ja tõuseb üles Nappel'i küla lähedal**“ (selleaegne Nabala küla kuulub praegu Paekna küla koosseisu). Sealt Kurevere külast saabki alguse Väana jõgi, kuigi silmaga on nähtav Väana jõe algus Paekna külas s.o. Möldri kurisust ca 2 km kaugusel. Praeguse seisuga on Keskkonnaregistris <http://register.keskkonnainfo.ee/> Nabalas 8 toimivat allikat (Allikmäe, Haljamardi, Kalamäe, Koppelmanni, Mäe, Niiliski, Palkaru ja Tärnpuu). Allikate nimekiri ei ole veel täielik. Peale selle on Nabalas kurisud (Möldri, Kuristiku, Kõrgemäe ja Hundikurk), Tagalepa karstijärvik ning muidugi maa-alustest jõgedest toituv Paekna allikajärv.

Vaatamata eelmisel sajandil tehtud ümberkorraldustele (Angerja jõe suunamine Pirita jõkke, tihedalt pikitud kuivenduskraavid jne.) on huvilistel võimalik ka praegu tutvuda ca 10 km pikkuse Nabala-Paekna matkarajaga, kus 15 punktist 5 on väga omapäraseid karstinähtused. Matkarajast on ülevaade aadressidel <http://xn--smerukla-e4a9e.ee/matkarajad/nabala-paekna-matkarada/> ja

<http://www.luigekandikeskus.ee/kylalisele> Oma silm on kuningas!

**Aga “Narrid loodust üks kord, ta narrib sind üheksa korda vastu!” Pealegi ei ole ju Harjumaal vähemalt lubjakivivarusid küll mitte sellisel määral, et raisata neid meie imepärasest loodust rikkuva BAMi peale! Loodan südamest, et lõpetatakse raha raiskamine RB-le!**

Tarbijakaitse ja  
Tehnilise Järelevalve Amet

Teie nr 16-6/19-2969-002  
Meie 21.11.2019 nr 5-7/3-13

**Ettepanekud Rail Balticu raudteetrassi  
lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir -  
Hagudi“ ehitusprojekti keskkonnamõju  
hindamise programmi eelnõu  
täiendamiseks**

Esitasite Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir - Hagudi“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi eelnõu Rapla vallale arvamuse avaldamiseks. Ettepanekud eelnõu täiendamiseks on allpool. Ettepanekud on rasvases kirjas ning alla joonitud.

Osad KMH programmis väljapakutud leevendusmeetmed pole arvestatava keskkonnamõju ärahoidmiseks piisavad, näiteks „**keemiliste taimetõrjevahendite kasutamisest hoidumine**“ ja „**pestitsiidi kasutamine võimalikult kitsal alal**“. Pestitsiidide kasutamist on tauninud europarlament <sup>1</sup>, samuti arutletakse europarlamendis glüfosaatide keelustamise üle <sup>2</sup> ning Prantsusmaal on seda tehtud <sup>3</sup>. Keemiliste tõrjevahendite kahjulik mõju on tõendatud <sup>4</sup>. Olemas on alternatiivsed lahendused <sup>5</sup>. Kuna keemiliste tõrjevahendite pikaajalist mõju keskkonnale pole piisavalt uuritud ja pole ka teada, kuivõrd ulatuslikule alale need reostusallikast levivad, on ainus tõhus leevendusmeede „**keemiliste taimetõrjevahendite kasutamisest loobumine**“. Kui siiski ei soovita Rail Baltic raudteetrassil keemiliste taimetõrjevahendite kasutamisest loobuda, tuleb projekti jätkusuutlikkuse tõstmiseks **raudteetaristuga koos välja ehitada taimetõrjevahendite**

<sup>1</sup> Allikas: europarlamenti pestitsiidide säästvat kasutamist käsitleva direktiivi raport 30.01.2019  
[http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0045\\_ET.html#title2](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2019-0045_ET.html#title2)

<sup>2</sup> Allikas: 20.11.2017 Euroopa kodanikualgatus  
<http://www.europarl.europa.eu/committees/et/itre/events-citizint.html?id=20171110ECI00001>

<sup>3</sup> Allikas: France24 <https://www.france24.com/en/20190116-weedkiller-roundup-banned-france-after-court-ruling>

<sup>4</sup> Leitud on seoseid näiteks Parkinsoni tõve, vähkkasvajate, putukate väljasuremise ja muude oluliste mõjudega. Vastavad uuringud on avalikest allikatest hõlpsasti leitavad. Lühike loetelu allikatest sisaldub näiteks Sirbi 11.01.2019 artiklis <https://www.sirp.ee/s1-artiklid/c21-teadus/monsanto-dokumendid-iv/>

<sup>5</sup> Näiteks Šveitsi SBB, Saksa Deutsche Bahn ja Belgia operaator Infrabel plaanivad umbrohutõrjeks kasutada vett või roboteid, samuti on olemas mitmed võimalused raudtee vahetu ümbruse pinnakatte kujundamisel. Allikas: RailTech <https://www.railtech.com/infrastructure/2019/07/10/new-trend-in-track-maintenance-water-instead-of-herbicide/?gdp=accept>

**jääkide tõhusad kogumis- ja käitlussüsteemid**, et väheneks mürkainete kandumise tõenäosus veekogudesse ja piirkonna kaevudesse.

Rail Baltic raudteetaristu tükeldab rohevõrgustiku ja lõikab läbi rohevõrgustiku koridorid <sup>6</sup>, mille leevendusmeetmena on välja pakutud ökodukti rajamine ja truupide kujundamine viisil, mis võimaldab neid kasutada ka ulukitel. Materjalist ei selgu truupide ja ökodukti soovituslikud mõõdud. Loomad eelistavad altpääse. Ülapääs hakkab toimima vaid siis, kui see on laiem kui 50 meetrit <sup>7</sup>.

#### **Käsitleda rohevõrgustiku sidusust.**

Vaadeldavas lõigus kulgeb paralleelselt lähestikku neli taristuobjekti (lisaks Rail Balticule olemasolev raudtee, olemasolev maantee ja kavandatav maanteekoridor, mis iseäranis Rõa külas moodustab tiheda barjääri). **Arvestada taristuobjektide kumulatiivse mõjuga.** Vajalik on analüüsida, millistes kohtades maakonnaplaneeringuga ettenähtud rohevõrgustik katkeb ja millistes kohtades on võimalik rohevõrgustiku sidusus säilitada. Vajalik on **hinnata täiendavate ökoduktide või rohevõrgustiku piirkonnas piilaritele tõstetud raudteetrassi leevendavat mõju.**

KMH aruande eelnõus tuleks leevendusmeetmete mõju hinnata ka **looduskeskkonna mitmekesisuse ja elurikkuse säilitamise aspektist.**

KMH aruande eelnõus on käsitletud mõju maakasutusele ja mõju inimeste liikumisvõimalustele, kuid ei ole käsitletud **raudteetrassi mõju asustuse sidususele** ning sellega seotud majanduslikule, sotsiaalsetele ja kultuurilistele mõjudele. Vajalik on kaaluda truupide, loomaläbipääsude, tunnelite, sildade ja viaduktide kujundamisvõimalusi viisil, mis lubaks neid kasutada ka kohalikul kergliiklejal.

KMH aruande eelnõu käsitleb maavarasid varustuskindluse ja transpordi kauguse aspektist. Lisaks sellele on vajalik mõelda ka **vedudega kahjustatud teede taastamisele, tühjakskaevatud alade rekultiveerimisele ja nendele piirkondadele uute kasutusviiside leidmisele, samuti analüüsida mõju veerežiimile ja asustusele.**

Väljapakutud leevendusmeetmed „hoonete heliisolatsiooni parandamine“ ja „hoonete konstruktsiooni (piirded ja vundament) tugevdamine“ on raudteetaristu rahastusvõimalusi ja -mudelit arvestades ebarealistlikud, kuigi meetmena kahtlemata efektiivsed. Ei ole tõenäoline, et riigil leidub vahendeid raudteeäärsete hoonete suuremahuliseks ümberehitamiseks. **Ettepanek: mitte käsitleda utoopilisi leevendusmeetmeid.**

Ehitusprojekti KMH puhul **ei ole asjakohane kajastada varasemate etappide leevendusmeetmeid** (näiteks trassivalikut, mis on planeeringu kehtestamisega ammu tehtud), kuna meede antud etapis ei kohaldu ja selle kirjeldamine teenib vaid lugeja tähelepanu hajutamise eesmärki.

Eelnõus on käsitletud õnnetusohust tulenevaid vahetuid riske inimesele, kuid mitte kaudseid mõjusid läbi õnnetuse tulemusel saastunud keskkonna. Asjakohane on **analüüsida õnnetusega kaasnevaid riske laiemalt.** Kemikaalilastiga veeremi raudteelt väljasõidu korral näiteks kaitsmata

<sup>6</sup> Ülevaade seotud küsimustest leidub näiteks Keskkonnaagentuuri lehel <https://www.keskkonnaagentuur.ee/et/projektid/elme/materjalid/rohevorgustiku-toimivuse-analuis-ja-planeerimisjuhendi-koostamine>, Euroopa Komisjoni materjalides “Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure“ <http://www.iene.info/cost-341-action/>

<sup>7</sup> Allikas: [https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2019/28/mateconf\\_bd18\\_02018.pdf](https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2019/28/mateconf_bd18_02018.pdf)

põhjaveega alal Kõnnu rabas on mõjutatud piirkond eelnõus väljapakutust märkimisväärselt ulatuslikum. Õnnetusohuga kaasnevaid riske tuleb analüüsida **reaalsest päästevõimekusest ja reageerimisajast lähtuvalt**.

Küsisite hinnangut ka ekspertrühma koosseisule.

Ekspertrühma koosseis tundub olema piisav, kuigi on mõnevõrra imekspandav, et ekspertrühm pole iseseisvalt jõudnud teemade käsitlemiseni, millele käesoleva kirjaga tähelepanu juhitakse. Rapla vald kutsub KMH tellijat ja ekspertrühma üles hoolsusele küsimuste käsitlemisel.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Meelis Mägi  
vallavanem

Koostaja: Cerly-Marko Järvela  
marko.jarvela@rapla.ee, tel +3724890519



PÕLLUMAJANDUSAMET

Pr Kati Tamtik  
Tarbiakaitse ja Tehnilise  
Järelevalve Amet  
liina.roosimägi@ttja.ee

Teie 22.10.2019  
Meie 28.11.2019 nr 14.5-1/1937 /-1

## **Põllumajandusameti arvamus**

Austatud Kati Tamtik

RB Rail AS Eesti filiaal edastas Tarbiakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile (edaspidi TTJA) 15.10.2019 Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu.

Tuginedes KeHJS §151 lõigetele 1 ja 2 on Põllumajandusamet Teie poolt esitatud KMH eelnõu läbi vaadanud.

Rail Balticu raudteetrassi projekteerija „Reaalprojekt OÜ“ on esitanud Põllumajandusametile eelnevalt eelnimetud raudteetrassi eelprojekti läbivaatamiseks. Põllumajandusamet kontrollis projektis tehtud ettepanekuid maaparandussüsteemide ja kooskõlastas projektis toodud maaparandussüsteemi rekonstrueerimise ettepanekud.

Põllumajandusameti esindaja võttis osa 25.11.2019 Kohilas toimunud KMH avalikustamise koosolekust. Koosolek oli väga konstruktiivne ja hästi korraldatud. Jääme endiselt oma seisukoha juurde, et KMH hindamine on hästi koostatud.

Põllumajandusamet, tulenevalt KeHJS §151 lõikest 4, kooskõlastab Rail Baltic raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu.

Koosolekul märgitud informatsioonile, palume kindlast jälgida, et raudtee ja maantee ristumiskohtades, viaduktide alustes kohtades ei tekiks ülejutusi juhul kui maantee tasapind tuleb ehitada kõrval olevast maapinnast allapoole.

Lugupidamisega  
(allkirjastatud digitaalselt)

Imbi Silde  
juhataja  
PMA, Põhja regioon

Koostas: Mati Tõnismäe  
[mati.tonismae@pma.agri.ee](mailto:mati.tonismae@pma.agri.ee), tel. 5380 4208

Teaduse tn 2/75501 Saku Harjumaa / 671 2602/ [pma@pma.agri.ee](mailto:pma@pma.agri.ee) / [www.pma.agri.ee](http://www.pma.agri.ee)  
Registrikood 70000071

## Eike Riis

---

**From:** Hendrik Puhkim  
**Sent:** 2. detsember 2019. a. 14:38  
**To:** Eike Riis  
**Cc:** Andres Brakmann  
**Subject:** FW: Rail Baltica esimene trassilõik - KMH

Arvestame sellega kui KMH programmi avaliku arutelu käigus laekunud ettepanekuga.

Hendrik

**From:** Allar Haljasorg <allar.haljasorg@gmail.com>  
**Sent:** kolmapäev, 27. november 2019 08:41  
**To:** Hendrik Puhkim <Hendrik.Puhkim@skpk.ee>  
**Subject:** Rail Baltica esimene trassilõik - KMH

Lugupeetud, Hendrik Puhkim!

Kohila Gümnaasiumis toimus avalik arutelu Rail Baltica esimese trassilõigu keskkonnamõju hindamise programmi üle. Pean oluliseks, et kohalik kogukond on aktiivselt kaasatud menetluseprotsessi, et üheskoos ja konstruktiivselt leida parim lahendus kogu Rail Baltica projektile. Teen ettepaneku, et Te planeeriksite täiendava koosoleku 2020. aasta märtsis-aprillis Kohilas (koht ja aeg täpsustamisel). Vastavalt tutvustatud ajakavale on sel perioodil kavandatud KMH läbiviimine ja aruande koostamine. On täiesti arusaadav, et märtsis-aprillis ei ole lõplik aruanne valmis, aga kokkusaamise mõte seisnebki nn Kohila trassiosa detailsemas ülevaatamises. Esialgse plaani kohaselt oleks Kohila poolt kaasatud huvitatud Volikogu liikmed ja asjasse puutuvad komisjonid (eelarve-, maa-, külade komisjon).

Lugupidamisega,

Allar Haljasorg

Kohila Vallavolikogu

Eelarvekomisjoni esimees

52 16 345



## Eike Riis

---

**From:** Hendrik Puhkim  
**Sent:** 30. november 2019. a. 11:55  
**To:** Eike Riis  
**Cc:** Andres Brakmann  
**Subject:** FW: Rail Baltic Rõa külas  
**Attachments:** asukoht.png; rb\_roa\_ristmik.jpg; metsis.jpg

Ma arvan, et võiksime seda kirja käsitleda, kui KMH programmi avalikul arutelul esitatud küsimusi ja teeme siia kirjaliku vastuse.

Hendrik

**From:** Margo Koppelmann <margo.koppelmann@gmail.com>  
**Sent:** reede, 29. november 2019 19:52  
**To:** Hendrik Puhkim <Hendrik.Puhkim@skpk.ee>  
**Subject:** Rail Baltic Rõa külas

Tere!

Saadan kirjalikult need küsimused, mis esmaspäeval koosolekul Kohilas küsisin. Nagu ma ütlesin, ma olen neid küsimusi küsinud ja ettepanekuid teinud juba aastaid igal koosolekul. Igakord on olnud uued inimesed. Igakord on öeldud, et ei osata minu küsimustele vastata ja on lubatud need edastada õigetele inimestele. Alati olen ka andnud oma kontaktandmed ja on lubatud minuga ühendust võtta, kui midagi selgub. Aga seda pole siiani tehtud.

Jutt on Rail Balticu ja Viljandi maantee ristumiskohast Rõa külas Rapla vallas. Panen manusena kaasa pildi asukoht.png, kus on punase noolega näidatud koht, millest jutt.

Minu küsimused:

1. Kas see Viljandi maantee osa, mis hakkab minema üle raudtee, saab olema jalakäijate jaoks ületatav? Sepa talu eraldatakse kogu ülejäänud Rõa külast raudteega. Kuidas hakkavad nad saama jalgsi ligi ülejäänud külale? Kuidas saavad hakata Rapla poole Rail Balticut jäävate talude inimesed käima jalgsi Lohu jaama? Variant, et üldse ei saa, ei ole mõeldav! See on meie küla inimeste jaoks ülimalt oluline ja siiani oleme täielikus teadmatuses selle koha pealt. Panen manusena kaasa pildi rb\_roa\_ristmik.jpg. Seal on kujutatud seda ristmikku. Lisasin omalt poolt selgitused juurde ja musta joonega märkisin ära, kust võiks minu arvates olla võimalik jalgsi liikuda.
2. Kuhu tuleb Kärneri bussipeatus? Ma väga loodan, et see jääb ikka alles.
3. Kas oleks võimalik saada mingit kinnitust, et need küsimused ja ettepanekud jõuavad õigete inimesteni ja neid arvestatakse? Kas kõigil nendel eelmistel kordadel, kui olen küsinud, on need küsimused kuhugi jõudnud? Mida ma selleks tegema peaksin, et see info jõuaks sinna kuhu vaja ja et ma saaks mingi vastuse? Ma ei räägi ainult enda eest, vaid kogu küla eest ja kui MTÜ Rõa küla esindaja. Oleme seda kõike külaelanikega arutanud ja inimesed soovivad selgust saada. Kas peaksin kuhugi mujale ka kirjutama? Või peaksin saatma oma küsimused digiallkirjastatult?

Lisaks panen kirja veel mõned punktid, mida ilmselt ammu teatakse ja millega arvestatakse. Aga igaksjuhuks ikka.

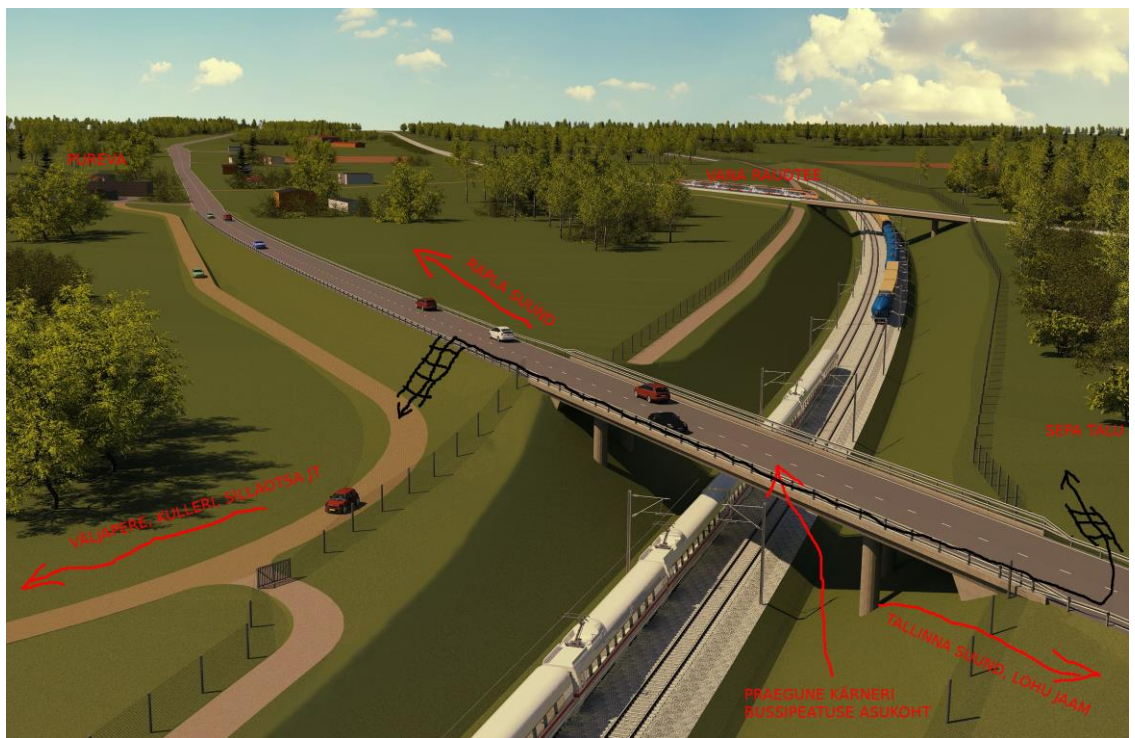
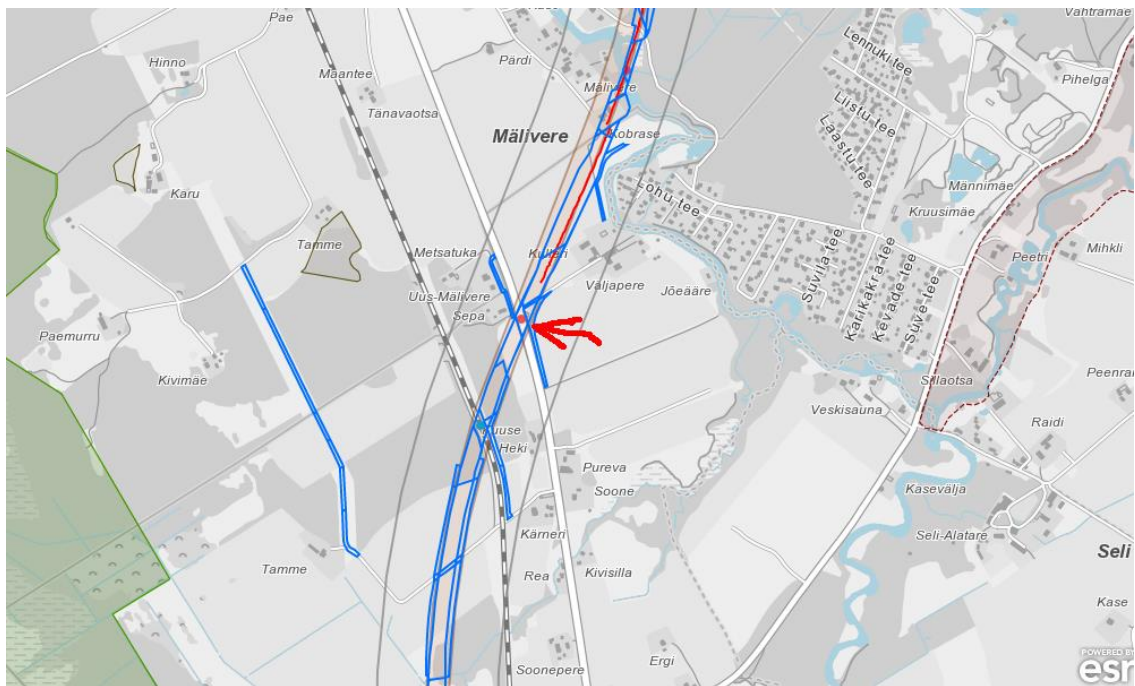
1) Rõa küla Väljapere katastriüksusel elavad mitmed II kategooria kaitsealused liigid (suurvivedlane, põhja-nahkhiir, veelendlane, pargi-nahkhiir). See info peaks olema katastriüksuste kitsenduste kaardil kirjas. Loodetavasti sellega arvestatakse.

2) Väljapere metsas, kust Rail Baltic hakkab üle minema, on metsiste elupaik. Metsised on ka kaitsealune liik. Minu teada seda infot kuskil registrites kirjas pole, et nad siin elavad. Aga ma arvan, et seda on oluline teada. Panen manusena kaasa pildi metsis.jpg. See pilt on pildistatud Tõniste tee ääres täpselt selles kohas, kust Rail Baltic hakkab üle minema.

- 3) Endisel Väljapere heinamaal, kus praegu kasvavad noored kuused ja kust hakkab Rail Baltic üle minema, on mingi kummaline ring, kus ükski puu ei kasva. Seda tasuks uurida. Ja huvitav oleks teada, mis seal on. Otselink sellele kohale Maa-ameti kaardil - <https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/link/zjhgagpS>
- 4) Seda ilmselt paljud ei tea, et Väljapere põllu all on maaalused jõed ja karstid. On teada juhus, kui põllul töötav traktor vajus maa alla, nii et ainult korsten paistis välja. Ja kui siia kunagi praegust Viljandi maanteed ehitati, siis Tõnise talu kelder valgus vett täis. Seda tasuks uurida ja arvestada.

Tervitades

Margo Koppelmann





Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet  
Sõle tn 23a  
10614 Tallinn  
[info@ttja.ee](mailto:info@ttja.ee)

Teie: 21.10.2019 nr 16-6/19/19-2051-025

Meie: 04.12.2019 nr 9.3-4/19/4144-4

## **Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programm**

Teavitasite Terviseametit (edaspidi amet) Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest ning olemasolu korral ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste esitamise võimalusest. KMH programmi materjalidega sai tutvuda aadressil: <https://adr.mkm.ee/?id=TJA-JVIS-26805>. Amet juhib tähelepanu asjaolule, et Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti poolt 21.10.2019 saadetud kirja sai amet kätte 26.11.2019.

Rail Baltic on raudteetaristu projekt, mille eesmärk on rajada marsruudil Tallinn–Pärnu–Riia–Kaunas–Leedu/Poola piir kahe rööpmeline 1435 mm rööpmelaiusega elektrifitseeritud kiire raudtee (projektkiirusega 249 km/h). Maakonna-planeeringutega on Eesti territooriumil kehtestatud põhja-lõuna suunalisena läbi Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Riia suunal kulgev ca 213 km pikkune trassi koridor, mille planeerimisel on tulenevalt kavandatavale raudteele seatud kõrgetest tehnilistest nõuetest arvestatud ka tehniliste üksikasjadega. Käesolev KMH viiakse läbi 17,5 kilomeetri pikkusele lõigule Harju ja Rapla maakonna piirist Hagudini. Raudteelõik kulgeb algusega Harju ja Rapla maakonna piirilt lõuna-kagu suunas, möödudes Kohilast ida poolt, läbides Keila jõe ületusel Mälivere küla tiheasustusega osa, ületades Tallinn–Rapla–Türi maantee ning Tallinn–Lelle–Pärnu olemasoleva raudteekoridori. Edasi kulgeb hinnatav raudteelõik Tallinn–Lelle–Pärnu raudtee ja Rabivere maastikukaitseala vahelt lõuna suunas, pöörates kaitseala kagunurga lähistel lõuna-edelasse. Lõigu lõunapiiriks on Rapla valda jääv Hagudi–Kodila maantee.

KMH programmi eelnõu peatükis 4.1 *Alternatiiv 1: eelprojekti lahendus* ning peatükis 8. *Eeldatavalt kaasnev oluline keskkonnamõju, mõjuallikad, mõjuala ning mõjutatavad keskkonnamelemendid* on välja toodud alljärgnev:

- Mõju põhjavee kvaliteedile ja veetaseme muutustele (lk 60) - KMH käigus hinnatakse, kui kaugele võib ulatuda Rail Balticu raudteetrassi mõju põhjaveele, kaardistatakse raudteetrassi mõjualale jäävad puur- ja salvkaevud ning hinnatakse raudteetrassi mõju nendele (veetase ja -kvaliteet). Vajadusel pakutakse välja keskkonnameetmed nende salv- ja puurkaevude osas, millele RB ehitusprojekti KMH käigus selgub eeldatavalt olulise negatiivse keskkonnamõju kaasnemine. KMH käigus hinnatakse ja vajadusel leitakse võimalikud leevendavad meetmed raudtee ehituse ja piirkonnas maavarade kaevandamise koosmõjule põhjavee taseme säilitamiseks. Mõju hindamisel kasutatakse eksperthinnangut ning asjakohastel juhtudel ka modelleerimist ja omavahelist kombineerimist eksperthinnanguga.
- Mürä mõju (lk 62) - Raudteelt tulenevad müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 "Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid" lisas 1 kehtestatud liiklusrumürä normtasemetele. Ehitustegevusega kaasnevad müratasemed ei tohi planeeritava ala lähedusse jäävatel elamualadel ületada kella 21.00-07.00 vahel eelnimetatud määruse nr 71 lisas 1 kehtestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest.
- Mürä mõju (lk 62-63) - Alade ulatus, kus on võimalik müra normtasemete ületamine, sõltub peamiselt raudtee liiklusköormusest ning veeremi seisukorrast. KMH käigus hinnatakse müra mõju aladeni, kus täidetakse müra normtasemeid, kuid mitte vähem kui 300–500 m ulatuses raudtee teljest. Vajadusel

*(nt kui modelleerimine näitab piirnormi ületamist kaugemal, sh koosmõjus mõne teise müraallikaga), käsitletakse mõjuala vajaliku kauguseni. Raudteelt tuleneva müra mõju hindamisel arvestatakse müra modelleerimisel maanteeliikluse koosmõjuga vähemalt neis asukohtades, kus maantee- ja raudteetrass on teineteisele lähemal kui 500 m ning maantee ja raudtee ristumistel.*

- Müra mõju (lk 62-63) - Mõju hindamise aluseks on KMH käigus läbiviidava müra modelleerimise tulemused. Hinnatakse raudteeliiklusest tulenevaid müratasemeid nii päevasel kui ka öisel ajal. Müra modelleerimisel arvestatakse ja käsitletakse ka leevendavate meetmete mõju müratasemetele.
- Alternatiiv 1: eelprojekti lahendus (lk 16-17) - Mürahäiringu leevendamiseks on eelprojekti kavandatud müraleevendusmeetmed (nt müraseinad), mida antud lõigus on projekteeritud ligi 4 km. . Müraseinte asukohti ja mõõtmeid täpsustatakse põhiprojekti koostamise käigus lähtuvalt müra modelleerimise tulemustest. Lisaks on toodud joonis, millel on näidatud müratõkete asukohad vastavalt eelprojektile (asukohti täpsustatakse põhiprojekti koostamise käigus).
- Vibratsiooni mõju (lk 63-64) - Vibratsiooni mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge. Vibratsiooni tasemete hindamisel arvestatakse kavandatava raudteelõigu lisandumisel tekkiva vibratsiooniga. (võimaliku koosmõjuga). Vajadusel esitatakse KMH aruandes leevendavad meetmed ning ehitustööde ja rongiliikluse tagajärjel tekkiv vibratsioon peab vastama sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtustele.
- Elektromagnetiline mõju (lk 64) - Elektromagnetilise kiirguse mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge.
- Valgusreostus (lk 64) - Valgusreostuse mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge.
- Õnnetustega kaasnev võimalik mõju (lk 65) - KMH käigus hinnatakse õnnetustega kaasnevat võimalikku mõju inimese tervisele ja keskkonnale. Keskendutakse tundlike objektide (asustus, veekogud, põhjavee kaitstus, kaitstavad objektid, märgalad jms) olemasolule ja kaugusele trassist.
- Mõju inimeste heaolule, tervisele ja varale (lk 66-67) - Raudtee rajamisega võib kaasneda vajadus hoonete lammutamiseks. Samuti võib kavandatava tegevusega kaasneda mõju läbi mõjutatava keskkonna (mürataseme muutus, vibratsioon, joogiveeks kasutatava põhjavee kvaliteedi muutus, maastikupildi muutus jms). Mõju inimeste tervisele ja heaolule hinnatakse mõjutatava keskkonna muutuste kaudu, arvestades kavandatava tegevusega kaasnevat mürataset, välisõhu kvaliteeti, joogiveeks kasutatava põhjavee kvaliteeti, vaateid jms.

Amet on varasemalt (16.08.2019 kirjas nr 9.3-4/19/4144-2) andnud Rail Balticu lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõu osas oma seisukoha ning käesolevas programmi eelnõus (versioon 06.09.2019) on arvestatud ameti poolt 16.08.2019 esitatud märkuste ja ettepanekutega. Amet on tutvunud täiendatud Rail Balticu lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ KMH programmi materjalidega ning ei esita täiendavaid märkuseid ega ettepanekuid.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Deve Andreson

inspektor

Põhja regionaalosakond

794 3729, [deve.andreson@terviseamet.ee](mailto:deve.andreson@terviseamet.ee)



## Hendrik Puhkim

---

**From:** Liina Roosimägi <Liina.Roosimagi@ttja.ee>  
**Sent:** teisipäev, 10. detsember 2019 10:08  
**To:** Hendrik Puhkim  
**Cc:** Roland Müür; Karmo Kõrvek  
**Subject:** FW: Rail Balticu raudteetrassi lõigu "Harju ja Rapla maakonna piir - Hagudi" KMH programm

**Follow Up Flag:** Follow up  
**Flag Status:** Completed

Tere

Saadan Kohila Vallavalituse vastuse 4. lõigule.

Lugupidamisega



### Liina Roosimägi

Ehitusosakonna peaspetsialist

+372 66 72 004 | [liina.roosimagi@ttja.ee](mailto:liina.roosimagi@ttja.ee)

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

[www.ttja.ee](http://www.ttja.ee) | Sõle 23A, 10614 Tallinn

---

**From:** Sille Rõõmus <sille.roomus@kohila.ee>  
**Sent:** Monday, December 9, 2019 4:35 PM  
**To:** Liina Roosimägi <Liina.Roosimagi@ttja.ee>  
**Cc:** Villu Karu <villu.karu@kohila.ee>; Uku Torjus <uku.torjus@kohila.ee>  
**Subject:** RE: Rail Balticu raudteetrassi lõigu "Harju ja Rapla maakonna piir - Hagudi" KMH programm

Tere!

Kohila Vallavalitsusel puuduvad Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu, selle asjakohasuse ja piisavuse kohta täiendavad ettepanekud ja märkused.

Lugupidamisega

Sille Rõõmus  
Vallaarhitekt  
Kohila Vallavalitsus  
Tel. (+372) 55 531 769,  
(+372) 48 94 870  
[sille.roomus@kohila.ee](mailto:sille.roomus@kohila.ee)

Kodanike vastuvõtt vallavalitsuses  
teisipäev kell 9.00-12.00