

Tallinn

19.12.2019

Nr: 6.6/46

**Keskkonnaamet**

Narva maantee 7a

Tallinn 15172

E-post: [info@keskkonnaamet.ee](mailto:info@keskkonnaamet.ee)

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

Käesoleva kirjaga edastame kommentaarid teie ettepanekutele keskkonnamõju hindamise programmi osas.

**Ettepanek nr 1:**

Keskkonnaamet esitas 14.08.2019 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.

Sama põhimõte kehtib teiste oluliste mõjude korral.

#### **Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse. KMH programmi lk 59 (ptk 8) sõnastust korrigeeritakse järgmiselt: raadamise kumulatiivsete mõjude osas jäetakse ära sõna „võimalusel“ ning lisatakse täiendus: „Raadamise kumulatiivset mõju hinnatakse konkreetse lõigu KMH-s sellise täpsusega, nagu seda võimaldab teiste RB lõikude vastava info, sh vajadusel eelprojekti materjale kasutades (st vähemalt põhimõttelises täpsusastmes).“

Sama põhimõtet rakendatakse kumulatiivse mõju hindamisel ka teiste oluliste mõjude korral.

#### **Ettepanek nr 2:**

Keskkonnaamet tegi 14.08.2019 ettepaneku, et RB ehitusprojekti KMH aruandele lisada raudteetrassi asukoha 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.

#### **Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse. KMH programmi ptk 8 tabelis 5 täiendatakse „Mõju vooluveekogudele“ osa, nimetades eraldi ära Keila jõe. Ptk 8 tekstiosas nimetatakse ära, et MapInfo kaardikiht raudteetrassi täpse asukohaga lisatakse KMH aruandele.

#### **Ettepanek nr 3:**

Keskkonnaamet esitas 18.10.2019 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 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) ja esitada konkreetne looma-läbipääsude lahendus ning hinnata nende võimalikke riske ja mõju.

Seejuures tuleb arvestada eelnimetatud uuringus ja keskkonna-ministri 17.10.2019 kirjas nr 7-12/19/5598 toodud seisukohti.

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

**Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse. KMH programmi ptk 8 tabelis 5 täiendatakse „Mõju loomastikule” osa vastavalt. Viidatud kirjades toodud seisukohtadega arvestatakse KMH läbiviimise käigus.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

Tallinn

19.12.2019

Nr: 6.6/45

## **Keskkonnainspeksioon**

Roheline 64

80010 Pärnu

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

Käesoleva kirjaga edastame teile kommentaarid teie ettepanekutele keskkonnamõju hindamise programmi osas.

Ettepanek:

Keskkonnainspeksioon esitab järgmise ettepaneku: 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.

Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:

Ettepanekuga arvestatakse. Ptk 5.4 täiendatakse vastavalt.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

Tallinn

19.12.2019

Nr: 6.6/47

**Maanteeamet**

Teelise 4

Tallinn 10916

[info@mnt.ee](mailto:info@mnt.ee)

**Rail Baltica raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi” ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programm**

Käesoleva kirjaga edastame kommentaarid teie ettepanekule keskkonnamõju hindamise programmi osas.

Ettepanek:

Maanteeamet nõustub Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi” ehitusprojekti KMH programmi eelnõuga.

Kommentaar:

Võetud teadmiseks.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

Tallinn

19.12.2019

Nr: 6.6/48

**Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium**

Suur-Ameerika 1, Tallinn, 10122

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

Käesoleva kirjaga edastame kommentaarid teie ettepanekutele keskkonnamõju hindamise programmi osas.

Ettepanek:

MKM-il puuduvad ettepanekud nimetatud projekti KMH programmi täiendamiseks.

Kommentaar:

Võetud teadmiseks.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

Tallinn

20.12.2019

Nr: 6.6/50

**MTÜ Avalikult Rail Balticust**

Mardi, Pirgu küla Rapla vald 79401

[toimkond@avalikultrailbalticust.ee](mailto:toimkond@avalikultrailbalticust.ee)

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

Käesoleva kirjaga edastame kommentaarid teie ettepanekutele keskkonnamõju hindamise programmi osas:

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.

Kommentaar:

Nimetatud analüüsi koostamine ei kuulu RB konkreetse trassilõigu ehitusprojekti KMH mahtu.

Raudteest ja sellel veetavast kaubamahtusest ning reisijatest tulenev süsinikuheite arvutused on tehtud 2017 aastal E&Y poolt kostatud tasuvusanalüüsis. Koos müra saaste vähenemisega on numbriline tulu süsinikuheite vähendamise osas tänu Rail Baltica raudteele 7,1 miljardit EURi.

Uue raudtee rajamine kindlasti ei kõrvalda kogu kaubaveo kadumist maanteedel, aga ta soodustab kaubavahetust eriti suurte koguste osas. Samas tasuvusuuringus on äratoodud number 3 Miljardit EUR mis on saadud tänu kaubaveo vähenemisele teedel ja sellest tingitud liiklusõnnetuste vähenemise, inimeste ja materjaalse kahju vähenemisega järgmise 30 aasta perioodi jooksul.

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?

Kommentaar:

Kohalike peatuste rajamisega kaasneva mõju hindamine raudteekasutusele ja reisijate arvu muutusele ei ole RB ehitusprojekti KMH ülesanne.

Kohalike peatuste asukohad RB trassil on määratud maakonnaplaneeringutega. Kohaliku liikluse arendamine Rail Balticu raudteel on perspektiivi arvestav, kuid see vajab eraldi riigipoolset otsust. Käesoleva KMH aluseks oleva projekteerimise raames lahendatakse kohalike peatuste põhimõttelised asukohad eskiisi detailsusega. Kohalike peatuste detailne projekteerimine ja ehitamine ei ole kiire rahvusvahelise raudteeliini osa ning lahendatakse vajalike otsuste ja rahastuste saamisel eraldi projektiga.

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.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH programmi ptk 5.4 täiendatakse järgmiselt: „RB ehitamiseks vajalike maavarade potentsiaalse varustuskindluse arvestuses Nabala maardlaga ei arvestata, sest praeguse teabe juures ei ole selles maardlas kaevandamine tõenäoline. Nabala maardla asub Nabala-Tuhala looduskaitsealal ning vastavalt ala kaitse-eeskirjale on kaevandamine looduskaitsealal keelatud.”

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



Kommentaar:

Ettepanekuga ei arvestata. Tee korrashoiu eest vastutab tee omanik. Teede koormuse ja kandevõime hindamine ei kuulu KMH ülesannete hulka.

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

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. Läbi keskkonnamõju hindamise käsitletakse valdavalt samu teemasid, ökosüsteemiteenuste kattuvus KMH valdkondadega on suur). Ökosüsteemiteenuste analüüsimine täies mahus vastavalt ökosüsteemiteenuste analüüsi metoodikale ei kuulu KMH ülesannete hulka.

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

Kommentaar:

Ettepanekuga on arvestatud. Hooldustöödest (nt taimestiku tõrje) tulenevate mõjude hindamine on ptk 8 tabelis 5 nimetatud.

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

Kommentaar:

Ettepanekuga ei arvestata. Mõjude rahalise hinnangu ja leevendusmeetmete maksumuse andmine ei ole KMH ülesanne.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

Tallinn

23.12.2019

Nr: 6.6/53

Indrek Hein

[indrek\\_hein@hotmail.com](mailto:indrek_hein@hotmail.com)

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

Lugupeetud Indrek Hein

Käesoleva kirjaga edastame kommentaarid teie ettepanekutele keskkonnamõju hindamise programmi osas:

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.

Kommentaar:

Võetud teadmiseks.

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.

Kommentaar:

Selgituseks: piirkonna teedevõrgu lahendus seoses RB rajamisega on esitatud RB Rapla maakonnaplaneeringus (kehtestatud 14.02.2018.a). Planeeringuga on määratud Rail Balticu raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu rajamise vajadus ja nende põhimõttelised asukohad. Vastavad selgitused on toodud RB maakonnaplaneeringu seletuskirja peatükis 3.2.4.

Eritasandiliste ristete asukohtade määramisel on maakonna-planeeringus lähtunud eelkõige põhimõttest tagada liikumis-võimalused ja piirkonna teedevõrgu toimimine ja sidusus, samuti on arvestatud liiklussagedust teedel ning asustuse paiknemist. Madalama liiklussagedusega teede (kinnistutele juurdepääsuteed, osad kohalikud teed ja metsateed) ristumisel raudteega läbipääsud üldjuhul suletakse, kuna samatasandilised ristumised kiirraudteega ei ole ohutuse tagamiseks lubatud. Läbipääsude sulgemine toob kaasa vajaduse uute teede rajamiseks uues asukohas. Kavandatavate või ümberehitatavate teede kaudu tagatakse teedevõrgu üldine sidusus ning rajatakse juurdepääsud majapidamistele ja kinnistutele.

Teede konkreetsed asukohad, pikkus, metsakvartalite majandamiseks vajalikud tagasipöördekohad, tehnilised lahendused ja maavajadus täpsustatakse projekteerimise käigus.

Teede ehitamine toimub raudtee väljaehitamise etapis samaaegselt raudteeinfrastruktuuri rajamisega.

Kavandatavad/ümberehitatavad teed ning madalama liiklussagedusega teede sulgemised mõjutavad paratamatult senist teedevõrku kasutavate inimeste harjumuspäraseid liikumisteid.

2. Kui palju kasvab müra raudtee ümbruses ja kuidas see mõjutab inimeste tervist piirkonnas? Palun ära näidata arvutamise metoodika.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. Ehitusprojekti KMH käigus viiakse läbi müra modelleerimine ja mõju hindamine. Müra modelleerimise metoodika kirjeldus on antud KMH programmi ptk 8 tabelis 5, täpsem kirjeldus esitatakse koostatavas mürauuringu aruandes.

3. Kui palju kasvab vibratsioon raudtee ümbruses ja kuidas see mõjutab inimeste tervist piirkonnas? Palun ära näidata arvutamise metoodika.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. Vibratsiooni mõju hindamise metoodika kirjeldus on antud KMH programmi ptk 8 tabelis 5, täpsem kirjeldus esitatakse KMH aruandes. Vibratsioonitase kavandatava raudtee piirkonnas asuvates elamutes peab vastama sotsiaalministri 01.06.2002 määrusele nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid” .

4. Kui palju suureneb peenosakeste ja muu õhusaaste raudtee ümbruses ning kuidas see mõjutab inimeste tervist piirkonnas? Palun ära näidata arvutamise metoodika.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. Välisõhu saaste metoodika kirjeldus on antud KMH programmi ptk 8 tabelis 5, täpsem kirjeldus esitatakse KMH aruandes.

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 liikumistrajektooride 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.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH käigus hinnatakse mõju inimeste liikumisvõimalustele ning RB raudteetrassi kui barjääri mõju (vt ptk 8 tabel 5). RB maakonnaplaneeringu käigus on kaardistatud olulisemad sihtkohad, millest lähtuvalt on otsustatud eritasandiliste ristmike rajamine ja väiksemate teede sulgemised. Ehitusprojekti koostamisel ja mõju hindamisel lähtutakse nendest varemtehtud otsustest. Vt ka vastus punktile 1. Konkreetsetest elanikest ja tööandjatest lähtumine ei ole asjakohane, sest need näitajad on väga muutlikud.

Kavandatavad/ümberehitatavad teed ning madalama liiklussagedusega teede sulgemised mõjutavad paratamatult senist teedevõrku kasutavate inimeste harjumuspäraseid liikumisteid, sh liikumist jalgsi ja jalgrattaga. Mõju avaldub peamiselt kohalikul tasandil, sest enamkasutatavate teede puhul nähakse ette läbipääsud.

8. Kui palju raiutakse maha metsa piirkonnas? Palun tuua välja liigiti.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH käigus hinnatakse mõju taimestikule, sh metsadele ning RB rajamisega kaasneva raadamise mõju (vt KMH programmi ptk 8 tabel 5). Mõju hinnatakse eelkõige looduskeskkonna mitmekesisuse ja elurikkuse säilitamise aspektist, võttes aluseks oluliselt mõjutatud elupaikade ulatust (pindala) ning nende väärtuslikkust. Raadamise mõju hinnatakse komplekselt, s.o mõju elupaikadele, kaitsealustele liikidele, taimestikule ja loomastikule, maastikule, metsamajandamisele, mürale, kliimale, ümbritsevate allesjäävate metsaosade tormikindlusele, kaitsealadele (kui raadamine puudutab kaitsealasid, siis hinnatakse mõju kaitseala kaitse eesmärkidele), metsa vääriselupaikadele jne. Kavandatava tegevusega seotud raadamise ja selle võimalike leevendusmeetmete mõju hinnatakse ka

looduskeskkonna mitmekesisuse ja elurikkuse säilitamise aspektist, kuid liigiti seda välja ei tooda.

9. Kui palju kasvab inimestega seotud õnnetussurmade arv piirkonnas? Palun lahti kirjutada arvutamise metoodika.

Kommentaar:

Selgitus: RB projekteerimisel on eesmärgiks, et inimestega seotud õnnetussurmasid raudteel ei toimu. Ehitusprojekti koostamise üks põhiohje on, et kõik teede ristumised raudteega peavad olema kahetasandilised, mis välistab sõidukite ja inimeste sattumise raudteele. Raudteetrass on valdavas enamuses (v.a inimasustusest eemal asuvad tarakatkestused loomade läbipääsuks) piiratud mõlemalt poolt taraga, mis takistab inimeste sattumist raudteele.

TTJA poolt läbi viidava raudteeõnnetuste statistika põhjal on õnnetuste peamiseks põhjuseks liiklejate hooletus ning liiklus- ja ohutusreegleid eirav käitumine. Palju on õnnetusjuhtumeid, mis leiavad aset inimeste viibimise tõttu raudteel selleks mitte ettenähtud kohas. Selles osas peab paranema inimeste teadlikkus raudtee ohtlikkusest.

10. Kui palju kasvab loomadega seotud õnnetussurmade arv piirkonnas? Palun tuua välja liigiti.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH käigus hinnatakse kavandatava raudtee võimalikku mõju piirkonna loomapopulatsioonidele ning rakendatavate leevendusmeetmete tõhusust.

Selgituseks, et RB projekteerimise eesmärk on viia loomaõnnetuste arv miinimumiini. Raudteetrass on valdavas enamuses piiratud mõlemalt poolt taraga, mis takistab loomade (eelkõige suurulukite) sattumist raudteele. Inimasustusest eemal asuvad samatasandilised loomapääsud on kavas varustada loomapeletitega, mis hoiatavad loomi rongi saabumisest.

11. Kui palju tervisespordi radasid lõikab läbi planeeritav raudtee? Palun kaardil ära näidata.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH koostamise käigus täpsustatakse kohaliku omavalitsusega, kus asuvad RB trassikoridoriga lõikuvad rajatud või planeeritud tervisespordirajad, ning hinnatakse, kas ja kuidas kavandatav raudtee neid mõjutab. Seejuures ei loeta tervisespordirajaks iga teed või metsarada, kus võidakse samuti jooksmas/jalutamas käia.

12. Kui palju loomade rohekoridore lõikab läbi planeeritav raudtee? Palun kaardil ära näidata.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. Selgituseks: RB mõju rohekoridoridele ja loomade liikumisteedele on põhjalikult hinnatud RB maakonnaplaneeringu ja eelprojekti koostamise käigus, samuti on koostatud täiendav uuring tarakatkestuste rakendamise võimaluste kohta RB trassil. RB trassilõigu ehitusprojekti KMH käigus täpsustatakse loomapääsude asukohti ja tüüpe, et leevendada kavandatava raudteetrassiga kaasnevat mõju loomade liikumisteedele. Loomapääsude asukohad ja projektlahendused kajastuvad koostatavas ehitusprojekti.

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.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH läbiviimise käigus hinnatakse mõju RB võimalikku mõjualasse jäävatele kaitstavatele loodusobjektidele, sh liikidele (vt ptk 8 tabel 5). KMH aruandes tuuakse välja hindamise tulemused eraldi iga kaitstava loodusobjekti, sh liigi kohta ning vajadusel töötatakse välja leevendavad meetmed olulise negatiivse mõju vältimiseks ja vähendamiseks.

16. Kui palju saavad kannatada kohalikud looduskaunid kohad? Palun tuua välja iga koha puhul eraldi, kui suured saavad olema kahjustused.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH läbiviimise käigus hinnatakse mõju RB võimalikku mõjualasse jäävatele väärtuslikele maastikele (määratud maakonnaplaneeringuga; vt ptk 8 tabel 5). KMH aruandes tuuakse välja hindamise tulemused ning vajadusel töötatakse välja leevendavad meetmed olulise negatiivse mõju vältimiseks ja vähendamiseks.

17. Kui palju läheb osaliselt või täielikult likvideerimisele looduskaitsealuseid objekte, piirkondi ja kaitsevööndeid? Palun tuua välja iga koha puhul eraldi, kui suured saavad olema kahjustused?

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH läbiviimise käigus hinnatakse mõju RB võimalikku mõjualasse jäävatele kaitstavatele loodusobjektidele (vt ptk 8 tabel 5). KMH aruandes tuuakse välja hindamise tulemused eraldi iga kaitstava loodusobjekti kohta ning vajadusel töötatakse välja leevendavad meetmed olulise negatiivse mõju vältimiseks ja vähendamiseks.

18. Kui palju saab põhjavesi kahjustatud piirkonnas? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH läbiviimise käigus hinnatakse RB võimalikku mõju piirkonna põhjaveele (vt ptk 8 tabel 5). KMH aruandes tuuakse välja hindamise tulemused ning vajadusel töötatakse välja leevendavad meetmed olulise negatiivse mõju vältimiseks ja vähendamiseks.

19. Kui palju saab kahjustatud põhjavesi loodavate ja laiendatavate karjääride ümbruses? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.

Kommentaar:

Ettepanekuga ei arvestata. Loodavate ja laiendavate karjääride keskkonnamõju hinnatakse vajadusel konkreetsete kaevanduste (karjääride) maavara kaevandamise lubade menetlemise käigus.

20. Kui palju saavad kahjustatud rabad ja sood raudtee ümbruses? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH läbiviimise käigus hinnatakse RB võimalikku mõju elupaikadele (vt ptk 8 tabel 5), sh raudtee ümbruse soodele ja rabadele. KMH aruandes tuuakse välja hindamise tulemused ning vajadusel töötatakse välja leevendavad meetmed olulise negatiivse mõju vältimiseks ja vähendamiseks.

21. Kui palju saavad kahjustatud rabad ja sood loodavate ja laiendatavate karjääride ümbruses? Konkreetselt piirkonniti palun välja tuua ja kaardil näidata.

Kommentaar:

Ettepanekuga ei arvestata. Loodavate ja laiendavate karjääridega kaasnevat keskkonnamõju, sh soodele ja rabadele nende ümbruses hinnatakse vajadusel konkreetsete kaevanduste (karjääride) maavara kaevandamise lubade menetlemise käigus.

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.



Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH läbiviimise käigus hinnatakse RB võimalikku mõju piirkonna taimestikule, sh puudele (vt ptk 8 tabel 5). KMH aruandes tuuakse välja hindamise tulemused ning vajadusel töötatakse välja leevendavad meetmed olulise negatiivse mõju vältimiseks ja vähendamiseks.

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.

Kommentaar:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH läbiviimise käigus hinnatakse RB võimalikku mõju piirkonnas olevatele veekogudele, sh jõgedele (vt ptk 8 tabel 5). KMH aruandes tuuakse välja hindamise tulemused ning vajadusel töötatakse välja leevendavad meetmed olulise negatiivse mõju vältimiseks ja vähendamiseks.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

From: Karmo Kõrvek  
Sent: 20. detsember 2019. a. 13:01  
To: Liina Roosimägi  
Subject: RB lõigu Harju- ja Rapla maakonna piir – Hagudi keskkonnamõju hindamise programmi avalikul arutelul esitatud küsimuse vastus

Tere,

Palun edastada ülaltoodud KMH programmi osas vastus küsimuse esitajale Salme Väljatagale.

Salme Väljataga esitas 11.11.2019 KMH programmi kohta küsimuse:

Küsimused RB ehitusprojekti KMH programmi kohta.

Väljavõte lk. 29: „Käsitletavale trassilõigule kõige lähemad on Nabala, Sutlema, Kiisa ja Reinu lubjakivimaardlad, Körnumäe, 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?

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)

RB Rail AS (arendaja) vastus:

Ettepanekuga arvestatakse. KMH programmi ptk 5.4 täiendatakse järgmiselt: „RB ehitamiseks vajalike maavarade potentsiaalse varustuskindluse arvestuses Nabala maardlaga ei arvestata, sest praeguse teabe juures ei ole selles maardlas kaevandamine tõenäoline. Nabala maardla asub Nabala-Tuhala looduskaitsealal ning vastavalt ala kaitse-eeskirjale on kaevandamine looduskaitsealal keelatud.”

Joonisele 14 jääb Nabala maardla asukoht alles, sest see maardla on jätkuvalt riiklikus maardlate registris (maardla paiknemine looduskaitsealal ei tee maardlat olematuks).

Lugupidamisega,

Karmo Kõrvek  
Technical Project Manager  
Estonia



Mob.: +372 53423015  
E-mail: [karmo.korvek@railbaltica.org](mailto:karmo.korvek@railbaltica.org)  
Skype: [karmo.korvek@railbaltica.org](https://www.skype.com/people/karmo.korvek@railbaltica.org)  
Endla 16, second floor, Tallinn, 10142, Estonia  
RB Rail AS  
<http://www.railbaltica.org>

Tallinn

23.12.2019

Nr: 6.6/52

**Rapla Vallavalitsus**

Viljandi mnt 17

Rapla 79511

e-post: [rapla@rapla.ee](mailto:rapla@rapla.ee)

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

Käesoleva kirjaga edastame teile kommentaarid teie ettepanekutele keskkonnamõju hindamise programmi osas.

**Ettepanek nr 1:**

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

---

<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> Leitnud 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/?gdpr=accept>

siiski ei soovita Rail Baltic raudteetrassil keemiliste taimetõrjevahendite kasutamisest loobuda, tuleb projekti jätkusuutlikkuse tõstmiseks raudteetaristuga koos välja ehitada taimetõrjevahendite jääkide tõhusad kogumis- ja käitlussüsteemid, et väheneks mürkainete kandumise tõenäosus veekogudesse ja piirkonna kaevudesse.

#### **Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

KMH programmi lisas toodud leevendavad meetmed on välja töötatud RB teemaplaneeringu KSH koostamise käigus ja on käesoleva KMH programmi kontekstis informatiivsed. Keemiliste taimetõrjevahendite kasutamise mõju RB trassil analüüsitakse põhiprojekti KMH läbiviimise käigus ning vajadusel täpsustatakse ja täiendatakse ka leevendusmeetmeid.

#### **Ettepanek nr 2:**

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 m<sup>7</sup>. Käsitleda rohevõrgustiku sidusust.

#### **Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse. Rohevõrgustiku sidusust käsitletakse KMH aruandes seoses loomapopulatsioonide sidususega (sh loomapääsudega) – vt KMH programmi ptk 8 Tabel 5, mõjuvaldkond „Mõju loomastikule“. Loomapääsude tüüplahendused (koos soovituslike mõõtudega) on välja töötatud Rail Balticu maakonnaplaneeringu KSH käigus – Lisa III-2. Rail Baltic raudteetrassile rajatavate loomaläbipääsude tüüplahendused (4. aprill 2016). Nendest on lähtutud RB eelprojekti koostamisel ning lähtutakse põhiprojekti koostamisel ja KMH läbiviimisel.

#### **Ettepanek nr 3:**

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.

#### **Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse. Taristuobjektide kumulatiivset mõju käsitletakse KMH aruandes.

#### **Ettepanek nr 4:**

Vajalik on analüüsida, millistes kohtades maakonnaplaneeringuga ettenähtud rohevõrgustik katkeb ja millistes kohtades on võimalik rohevõrgustiku sidusus säilitada. Vajalik on hinnata

---

<sup>6</sup> Ülevaade seotud küsimustest leidub näiteks Keskkonnaagentuuri lehel <https://www.keskkonnaagentuur.ee/et/projektid/elme/materjalid/rohevorgustiku-toimivuse-analuus-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)

täiendavate ökoduktide või rohevõrgustiku piirkonnas piilaritele tõstetud raudteetrassi leevendavat mõju.

**Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse. Rohevõrgustiku sidususe tagamiseks vajalikke leevendavaid meetmeid käsitletakse KMH aruandes.

**Ettepanek nr 5:**

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

**Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse. Teemat käsitletakse KMH aruandes. KMH aruande ptk 8 on vastavalt täiendatud.

**Ettepanek nr 6:**

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

**Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. Asustuse sidusus on ruumilise planeerimise teema. Kavandatava raudteetrassi mõju sellele on käsitletud RB maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu KSH aruandes (ptk 9.8.1). RB teemaplaneeringu KSH aruandes nähakse maakasutuse struktuuri seisukohast olulise leevendusmeetmena kõikide oluliste liikumissuundade säilimist. Seetõttu käsitletakse KMH aruandes mõju inimeste liikumisvõimalustele, et võimalikult parandada asustuse sidusust. Sealhulgas kaalutakse koostöös projekteerijaga erinevate läbipääsu-rajatiste kujundamist viisil, mis lubaks neid kasutada ka kohalikul kergliiklejal.

**Ettepanek nr 7:**

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.

**Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. KMH aruandes juhitakse tähelepanu vedudega kahjustatud teede taastamise vajadusele. Ehitusmaavarade kaevanduste (karjäärade) mõju ning rekultiveerimise teemasid käsitletakse iga konkreetse kaevanduse kaevandusloa menetluse käigus.

#### **Ettepanek nr 8:**

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.

#### **Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

KMH programmi lisas toodud leevendavad meetmed on välja töötatud RB teemaplaneeringu KSH koostamise käigus ja on käesoleva KMH programmi kontekstis informatiivsed. Mära mõju analüüsitakse põhiprojekti KMH läbiviimise käigus ning vajadusel täpsustatakse ja täiendatakse ka leevendusmeetmeid.

#### **Ettepanek nr 9:**

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.

#### **Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

KMH programmi lisas toodud leevendavad meetmed on välja töötatud RB teemaplaneeringu KSH koostamise käigus ja on käesoleva KMH programmi kontekstis informatiivsed.

#### **Ettepanek nr 10:**

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

#### **Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

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. Samuti antakse ülevaade raudtee riskikäsitlemist puudutavatest nõuetest

Selgitus: kemikaalide veoga seotud riske käesoleva KMH käigus ei käsitleta, sest:

1. Rail Balticu projekti Eesti osa planeerimis- ja ehitusfaasi riskianalüüs on koostatud ja selle kokkuvõtte avaldatud RB Estonia veebilehel. Riskianalüüsi üks järeldustest oli, et koostada tuleb ka RB opereerimisfaasi riskianalüüs. Otstarbekas on see koostada raudteerajatisel valmimisel. Muuhulgas on seal asjakohane käsitleda kemikaalide veoga seotud riske.
2. Raudteeohutuse küsimused on reguleeritud raudteeseaduse nõuetega. Seaduse § 34 kohustab raudtee-ettevõtjat kehtestama ohutusjuhtimise süsteemi. Selle oluline osa on

kemikaalide raudteel veo riskide käsitus. Ohutusjuhtimise süsteem kehtestatakse enne kemikaalide veo alustamist RB-l.

Vastavalt päästeseadusele on hädaolukordade lahendamine ja nende ennetamine Päästeameti ülesanne. Muuhulgas analüüsib Päästeamet oma pädevuse piires päästevõimekust ja hädaolukordadele reageerimisaegu. Vajadusel täiendab Päästeamet neid analüüse.

**Ettepanek nr 11:**

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

**Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Võetud teadmiseks.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

Tallinn

23.12.2019

Nr: 6.6/54

**Põllumajandusamet**

**Teaduse 2, Saku**

**Harjumaa 75501**

**e-post: [pma@pma.agri.ee](mailto:pma@pma.agri.ee)**

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

Käesoleva kirjaga edastame kommentaari teie ettepanekule keskkonnamõju hindamise programmi osas.

**Ettepanek:**

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 üleujutusi juhul kui maantee tasapind tuleb ehitada kõrval olevast maapinnast allapoole.

**Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Võetud teadmiseks ja arvestatakse projektlahenduse koostamisel. Projekteerija võtab arvesse eelprojektis tehtud maaparandussüsteemide rekonstrueerimise ettepanekud ning lahendab raudtee ja maantee ristumised vältides üleujutuste teket.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

Tallinn

23.12.2019

Nr: 6.6/55

**Hr. Allar Haljasorg**

e-post: [allar.haljasorg@gmail.com](mailto:allar.haljasorg@gmail.com)

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

Käesoleva kirjaga edastame kommentaari teie ettepanekutele keskkonnamõju hindamise programmi osas.

**Ettepanek:**

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).

**Kommentaari ettepanekuga arvestamise kohta:**

Ettepanekuga arvestatakse.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projekti juht

Tallinn

23.12.2019

Nr: 6.6/56

**Margo Koppelman**

e-post: [margo.koppelman@gmail.com](mailto:margo.koppelman@gmail.com)

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

Käesoleva kirjaga edastame kommentaarid teie ettepanekutele keskkonnamõju hindamise programmi osas.

**Ettepanek nr 1:**

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?

### **Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Vastus küsimusele 1 - Maantee nr 15 ja Rail Balticu raudtee ristumisel saab raudtee olema süvendis ja maantee jääb profiililiselt (kõrguslikult) suhteliselt tänasesse tasapinda. Maanteeamet on maantee nr 15 ristumise lahendamiseks väljastanud tehnilised tingimused, mis muuhulgas näevad ette maantee serva 3 m laiuse jalgteede kavandamise, et tagada jalakäijate liikumine piki maanteed. Täna nimetatud asukohas ülekäigukohta ei ole ja kuna maantee lahendus jääb sarnaseks, siis seda, kas koos Rail Balticu rajamisega rajatakse maanteele ülekäigukoht, ei oska praeguses projekteerimise staadiumis öelda.

Vastus küsimusele 2 - Bussipeatuse ei ole kavas likvideerida. Bussipeatuste täpne paiknemine pole praeguses projekteerimise staadiumis teada, kuid mõnevõrra tuleb neid nihutada arvestades situatsiooni muutumist. Täpsem lahendus selgub järgneva projekteerimise käigus.

Vastus küsimusele 3 – Käesoleva kirjaga vastame teie KMH programmi avalikustamise etapis esitatud küsimustele (vastuskiri lisatakse ka KMH programmile). Ka edaspidi võib edastada RB projektiga seonduvaid küsimusi allakirjutanule ning püüame kõigile neile leida vastused.

### **Ettepanek nr 2:**

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 (suurvivevlane, 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.

**Kommentaar ettepanekuga arvestamise kohta:**

Vastus küsimusele 1) ja 2) - Täname info eest. Kaitstavate liikide elupaikadega arvestatakse KMH läbiviimise käigus ning hinnatakse kavandatava tegevusega kaasnevat mõju neile.

Vastus küsimusele 3) ja 4) - Projekteerija on teadlik, et tegemist on karstipiirkonnaga. Seetõttu tehakse projekteerimise käigus täpsed geoloogilised uuringud ning töötatakse välja vastavad lahendused. Ei ole tõenäoline, et Teie kinnistul asuvat kummalist ringi eraldi uurima hakatakse, kuid raudtee süvendi lõigus tehakse geoloogilised uuringud, nagu ka mujal trassil, ja raudtee süvendis lisaks ka pumpamiskatse, et selgitada, kuidas vesi puuraukudes taastub. Teie kirjas toodud tähelepanekud edastatakse ka geoloogidele, et nad saaksid neid oma uuringute käigus vajadusel täiendava infona arvestada.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

Tallinn

23.12.2019

Nr: 6.6/57

**Terviseamet**

Paldiski mnt 81

10617 Tallinn

e-post: [kesk@terviseamet.ee](mailto:kesk@terviseamet.ee)

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

Käesoleva kirjaga edastame kommentaari teie seisukohale keskkonnamõju hindamise programmi osas.

**Seisukoht:**

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 KMH programmi materjalidega ja ei esita täiendavaid märkuseid ega ettepanekuid.

**Kommentaari seisukohaga arvestamise kohta:**

Võetud teadmiseks.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

Tallinn

23.12.2019

Nr: 6.6/58

**Kohila Vallavalitsus**

Vabaduse 1

Kohila 79804

E-post: [vallavalitsus@kohila.ee](mailto:vallavalitsus@kohila.ee)

**Rail Baltica raudteetrassi lõigu „Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi” ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programm**

Käesoleva kirjaga edastame kommentaari teie seisukohale keskkonnamõju hindamise programmi osas.

**Kohila vallavalitsuse seisukoht:**

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.

**Arendaja RB Rail AS kommentaar seisukohaga arvestamise kohta:**

Võetud teadmiseks.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Karmo Kõrvek

Projektijuht

From: Karmo Kõrvek  
Sent: 19. detsember 2019. a. 15:01  
To: knigesen@gmail.com  
Subject: RB lõigu Harju- ja Rapla maakonna piir – Hagudi keskkonnamõju hindamise programmi avalikul arutelul esitatud küsimuse vastus

Tere,

Edastate 25.11.2019 Kohila gümnaasiumis toimunud arutelul küsimuse, millele soovisite kirjalikku vastust. Edastame teie küsimuse ja vastuse kirjalikult.

K.-K. Nigesen küsimus:

- Kas tasuvusuuringu tasandil on uuritud kahjusid, mis tekivad seoses trassi muutuste, transpordivõimaluste kadumiste, ümberpaiknemiste, kaevandustega?

RB vastus:

- Tasuvust ehitusprojekti KMH käigus ei hinnata.
- Projekteerimise käigus tehakse igas projekteerimislõigus multikriteeriumanalüüs, kus arvestatakse konkreetse raudteetrassi keskkonnamõjuaspekte, investeeringu- ning hooldusaegseid kulusid, kasutus- ja opereerimismugavust, ohutust ning teisi tegureid. 2017.a. valminud Rail Baltica tasuvusanalüüsis käsitleti transpordimahtusid, planeeringuid, keskkonnamõjudest tulenevaid saastekvoote, transpordipargi uuendamist. Eraldi on läbi viidud maavarade uuring ning tuvastatud, et Põhja-Eestis ei ole Rail Balticu tarbeks ühtegi uut kaevandust vaja avada. Piisab sellest liiva ja kruusa kogusest, mis on olemasolevates kaevandustes olemas. RB Rail AS on kavandamas täiendavat Rail Baltica tasuvusanalüüsi, mis täpsustab kõiki investeeringuga kaasnevaid mõjusid ja detaile, kaasa arvatud sotsiaal-majanduslikku tasuvust.

Lugupidamisega,

Karmo Kõrvek  
Technical Project Manager  
Estonia



Mob.: +372 53423015  
E-mail: [karmo.korvek@railbaltica.org](mailto:karmo.korvek@railbaltica.org)  
Skype: [karmo.korvek@railbaltica.org](https://www.skype.com/people/karmo.korvek@railbaltica.org)  
Endla 16, second floor, Tallinn, 10142, Estonia  
RB Rail AS  
<http://www.railbaltica.org>

**SAVE THE DATE**



**23 APRIL, 2020 | RIGA, LATVIA**

This electronic communication, which includes any files or attachments thereto, contains proprietary or confidential information and may be privileged and otherwise protected under copyright or other applicable intellectual property laws. All information contained in this electronic communication is solely for the use of the individual(s) or entity to which it was addressed. If you are not the intended recipient(s), you are hereby notified that distributing, copying, or in any way disclosing any of the information in this e-mail is strictly prohibited. If you have received this e-mail in error, please notify the sender immediately, and destroy the communication and any files or attachments in their entirety, whether in electronic or hard copy format.