



Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

Teie: 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie: 25.06.2020 nr 4.1-5/1574-1

**Seisukoht Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga“
ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise
programmi eelnõu kohta**

Austatud proua Roosimägi

Esitame oma seisukohad Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi (*edaspidi programmi*) eelnõu kohta.

Programmi eelnõu jooniselt 11 selgub, et võrreldes eelprojektiga on Rail Balticu raudteetrassi asukohta Soodevahe-Muuga lõigus oluliselt muudetud. Selgusetuks jääb, millisest trassi koridorist programmi eelnõus lähtutakse. Leiame, et kui raudteetrassi asukohta on oluliselt muudetud, tuleks ehitusprojekti keskkonnamõju programmi koostamisel lähtuda täpsustatud raudteetrassi asukohast (põhiprojekti lahendus) ja kajastada see ka programmi joonistel (7, 8, 12, 13, 17, 18, 14, 20).

Programmi eelnõus esineb kaks joonist numbriga 14 (lk 28 ja 22). Teeme ettepaneku korrastada programmi eelnõus jooniste numeratsiooni.

Rail Balticu trass kulgeb üle erinevate põllumassiivide. Leiame, et ühe olulise mõjuvaldkonnana tuleks keskkonnamõju hindamise aruandes käsitleda ka mulla teemat (nt katmine, eemaldamine, taaskasutamine muu põllumaa parandamiseks jm). Keskkonnaministri 9. septembri 2017. a määruse „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“ §-s 5 on ühe valdkonnana toodud ka muld, mis on praegusest programmi eelnõust põhjendamatult kõrvale jäetud.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Siim Tiidemann

Kalanduspoliitika ja välissuhete asekanstsler

kantsleri ülesannetes

Hannes Puu, 625 6241, hannes.puu@agri.ee

Lai tn 39 // Lai tn 41 / 15056 Tallinn / 625 6101/ info@agri.ee / www.agri.ee

Registrikood 70000734



MAA-AMET

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

Teie 19.06.2020 nr 6-6/20-07294-002

Meie 30.06.2020 nr 6-3/20/9246-2

**Rail Baltica raudtee lõigu Soodevahe –
Muuga ehitusprojekti keskkonnamõju
hindamise programmi eelnõu**

Austatud Kati Tamtik

Olete edastanud Maa-ametile kui asjaomasele asutusele 19.06.2020 kirjaga nr 16-6/20-07294-002 seisukoha kujundamiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe – Muuga“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi eelnõu. Maa-amet tutvus KMH programmi dokumentidega Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti dokumendiregistris.

Lisades on märgitud, et hinnatav lõik kulgeb algusega Maardu linnas maaüksuse Veehoidla tn 39 põhjapiirilt piki planeeringukoridori kuni Rae vallas asuva Varivere teeni. Lõik jääb Maardu linna, Jõelähtme valla ja Rae valla haldusterritooriumile. Trassikoridor kulgeb Maardu linnas, Jõelähtme vallas ja osaliselt Rae vallas piki olemasolevat raudteekoridori, suundudes sellest lääne poole vahetult pärast olemasoleva Ülemiste-Maardu raudtee haruteed ning lõppedes kohas, kus raudteekoridor ühineb ka reisirongliikluseks kavandatud Rail Baltica raudteekoridoriga. Lõik eristub ülejäänud trassist, kuna on ette nähtud vaid kaubaveoks ning kulgeb valdavalt olemasoleva raudteetrassi vahetus läheduses.

Maa-ametil puuduvad täiendavad märkused ja ettepanekud 19.06.2020 seisukoha kujundamiseks edastatud ehitusprojekti KMH programmi eelnõu osas. Palume hoida Maa-ametit kursis projektide menetlemise edasise käiguga.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kadri Tani

maatoimingute osakonna planeeringute ja ehitusprojektide büroo peaspetsialist büroo juhataja
ülesannetes

Kadri Tani
5697 1416 kadri.tani@maaamet.ee



MAANTEEAMET

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve
Amet
info@ttja.ee
Endla 10a
10142, Tallinn

Teie 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie 30.06.2020 nr 15-5/20/29419-2

**Rail Baltica raudtee lõigu Soodevahe-
Muuga ehitusprojekti KMH programmi
eelnõu**

Olete esitanud seisukoha võtuks Rail Baltica raudtee lõigu Soodevahe-Muuga ehitusprojekti KMH programmi eelnõu.

Maanteeamet, tutvunud esitatud dokumendiga, märgib järgmist:

- lk 20 p 5.3 märgitakse ehitusmaavarade defitsiiti piirkonnas, aga ei anta infot võimalike varustuspiirkondade kohta. Ka Maanteeametil on piirkonnas suured ehitusobjektid, seega on vajalik esitada võimalikud meetmed ehitusmaavarade defitsiidi lahendamiseks;
- lk 23-24 märgitakse mitmete joogivee kaevude olemasolu ja seire vajadust, ka esineb piirkonnas karstinähte. Vajalik on esitada loend joogiveekaevudest koos nende paiknemisega ning anda analüüs karsti ja raudtee koosmõjule.

Anname teada, et Maanteeamet kavandab Rail Balticu trassiga seotud maanteeviaduktide ehitust ja seoses sellega on Maanteeamet nõudnud Rail Baltic Estonia OÜ kavandatava tegevusega kaasnevate keskkonnamõjude kirjeldust (vajadusel täiemahulist KMH), millega tuleb raudtee põhiprojekti keskkonnamõjuhindamisel arvestada. Samuti peame vajalikuks mõjude hindamisel maakasutusele hinnata põllumajandustehnika ja loomade juurdepääsetavust äralõigatavatele maaüksustele. Kavandatava tegevuse vastavuse hindamisel kehtivatele planeeringutele palume analüüsi kaasata kõik asjakohased kehtivad planeeringud, nt Harju maakonnaplaneering 2030+ koos lisadega.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Villu Lükk
juhataja
keskkonnatalitus

Rein Kallas
6119377 Rein.Kallas@mnt.ee



PÄÄSTEAMET

Liina Roosimägi
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie 19.07.2020 nr 7.2-2.1/5652-3

**Seisukoht esitamine Rail Baltica raudtee
lõigu Soodevahe – Muuga ehitusprojekti
keskkonnamõju hindamise programmi
eelnõule**

Austatud Liina Roosimägi

Soodevahe – Muuga ehitusprojekti keskkonnamõjude hindamise (edaspidi KMH) kohaselt läbib trass mitme B suurõnnetuse ohuga ning ohtliku ettevõtte ohuala. KMH-s on kirjeldatud, et halvimal juhul (kemikaalileke) võib ohuala ulatuda kuni ca 1000 m mõlemale poole raudteed. Seda on arvestatud kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi, mõjuala ulatus võib suureneda tulenevalt koosmõjust teiste ohtlike objektidega. KMH kirjelduses on välja toodud, et kavandatava tegevusega suureneb suurõnnetuse risk või õnnetuse tagajärgede raskus. Sellest lähtuvalt peavad planeeringus või ehitusprojektiis õnnetuste ennetamiseks kavandatud meetmed olema piisavad (ennetus- ja leevendusmeetmed, ohutud vahemaad, avalikkuse ja käitisest lähtuva õnnetuse mõju piirkonda jääda võivate isikute teavitamine) ning vastama parimale võimalikule tehnikale.

Juhul, kui toimub ohualasse planeerimine, tuleb vajadusel ka olemasolevas suurõnnetuse ohuga ja ohtlikkus ettevõttes rakendada ohutuse tagamiseks täiendavaid meetmeid.

Lisaks tuleb koostada riskianalüüs võimalike ohtlike veoste kohta, hindamaks, kas 1000 m ohuala mõlemale poole raudteed on piisav ning millised on võimalikud doomino stsenaariumid, mis võivad kaasneda raudteelõigu ehitamise ja ohtlike veoste transpordiga raudteel.

KMH lk 8 kirjeldatakse, et lisaks ligipääsuteedele, mis planeeritakse kahe kuni kolme kilomeetri tagant, projekteeritakse kohati ka hooldusteed, mis jäävad piirdeaia sisse. Hooldusteed kavandatakse möödasojdujaamade ja peatuste juurde ning kohtadesse, kus on vaja tagada juurdepääs teenindatavatele objektidele, kuid kus ei ole võimalik kasutada ligipääsuks avalikku teede võrku. Mõlemal pool rööbastee kõrval (ca 3 m kaugusel rööbastee teljest) kulgeb kogu pikkuses 0,8 m laiune hooldusrada. KMH kohaselt rajatakse hooldusteed vaid jaamade juurde, mistõttu on alust arvata, et päästevõimekus ja juurdepääsetavus sündmuskohtadele jääb olulisel määral häirituks kuna 0,8m laiune hooldusrada kahe kuni kolme kilomeetri vahedega ei võimalda juurdepääsu päästetehnikaga õnnetuskohtadele.

Lisaks on vajalik kontaktjuhtme riputamise kõrguse kohane märgistus teedega ristumise kohtades.

Ehitusprojekti KMH koostamisel ei ole piisaval määral arvestatud Päästeameti ettepanekutega, mis on kirjeldatud dokumendis 30.01.2019 nr .2-1/1127-1 „Päästeameti ettepanekud Rail Baltica põhiprojekti koostamiseks“ saadetud punktides 2,3,4,5, 8 ja 10.

Selgituses alamärkus 61, kemikaalide veoga seotud riske käesoleva KMH käigus ei käsitleta punktid:

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 selles asjakohane käsitleda kemikaalide veoga seotud riske. Päästeameti Põhja päästkeskuse seisukoht on, et riskianalüüs ohualasse ehitamisel ja planeerimisel tuleb koostada KSH/KMH käigus selgitamiseks välja võimalikud tekkivad riskid, ohualad ja keskkonnamõjud.

3. 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.

Juhime tähelepanu, et Päästeseaduse § 5 lg 6 alusel on päästeameti ülesandeks hädaolukorraks valmistumine ja selle lahendamise tagamine hädaolukorra seaduse alusel. Hädaolukorrad ja ning hädaolukordade lahendamist juhtivad asutused on loetletud Vabariigi Valitsuse määruses „Hädaolukorrad, mille kohta tuleb koostada nende lahendamise plaan ja mille puhul korraldada riskikommunikatsiooni, ning hädaolukordade lahendamist juhtivad asutused“.

Päästeamet juhib järgmiste hädaolukordade lahendamist ja nende kohta hädaolukorra lahendamise plaani koostamist:

- 1) üleujutus tiheasustusel;
- 2) paljude kannatanutega hoonetulekahju;
- 3) ulatuslik tööstusõnnetus

Kemikaaliseaduse alusel Tehnilise Järelevalve Amet koostöös Päästeametiga koostöös kooskõlastab ettevõtte riskianalüüsi.

Eelpoolnimetatud ettepanekuid tuleb arvesse võtta mõlema KMH põhi- ja alternatiivprojektide lahendustes.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Urmas Grüning

Ohutusjärelevalve büroo peainspektor

Põhja päästkeskus

Urmas Grüning

+372 5182740

urmas.gryning@rescue.ee



KAITSEMINISTEERIUM

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie 07.07.2020 nr 12-3/20/2068

Seisukoht Rail Balticu raudteetrassi lõigu Soodevahe-Muuga ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu kohta

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet on esitanud Kaitseministeeriumile Rail Balticu raudteetrassi lõigu Soodevahe-Muuga ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi (edaspidi KMH) eelnõu seisukoha esitamiseks.

KMH viiakse läbi ca 12 kilomeetri pikkusele lõigule Soodevahe külast Muugale. Käesolev Rail Balticu trassilõik kulgeb Maardu linna, Jõelähtme valla ja Rae valla territooriumitel.

Kaitseministeerium on tutvunud Rail Balticu raudteetrassi lõigu Soodevahe-Muuga ehitusprojekti KMH programmi eelnõuga. KMH programmi eelnõu on asjakohane ning piisav. Kaitseministeerium ei esita selle kohta märkuseid ega ettepanekuid.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andres Sang

Kaitseinvesteeringute osakonna juhataja

Mati Kuppar 7170225

mati.kuppar@kaitseministeerium.ee

Priit Alekask 717 0536

priit.alekask@kaitseinvesteeringud.ee



Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie: 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie: 08.07.2020 nr 9.1-1/20/5822-2

Rail Balticu raudteetrassi lõigu "Soodevahe - Muuga" ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu seisukoht

Esitasite Terviseametile (edaspidi amet) keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 15¹ lõigetele 1 ja 2 tuginedes seisukoha, ettepanekute ja märkuste esitamiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe - Muuga“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi eelnõu.

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). Raudtee ja sellega seonduva taristu rajamine võimaldab integreerida Balti riigid, sealhulgas Eesti, Euroopa raudteevõrguga. Rail Balticu raudtee rajamine loob võimalused inimeste ja kaupade paremaks liikumiseks. Projekti elluviimiseks Eestis on kehtestatud maakonnaplaneeringud Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas, mille koostamisel viidi läbi keskkonnamõjude strateegiline hindamine (edaspidi KSH). KSH viidi läbi KMH täpsusastmes.

Rail Balticu kaheksale raudteelõigule algatati ehitusprojekti KMH. KMH-d viiakse läbi ehitusprojektide koostamise käigus ning KMH eesmärk on minimeerida raudtee rajamise ja kasutamise mõju keskkonnale. Käesolev KMH viiakse läbi ca 12 kilomeetri pikkusele lõigule Soodevahe külast – Muugale. Raudteelõik Soodevahe - Muuga on ette nähtud ainult kaubaveoks ja projekteeritakse kiirusele kuni 120 km/h ning kulgeb osaliselt olemasoleva raudtee koridoris. Raudteelõik kulgeb Maardu linna, Jõelähtme ja Rae valla territooriumil, läbides Liivamäe ja Iru küla, kulgedes Loo aleviku ning Nehatu küla piirialal ning jätkudes Veneküla ning Soodevahe küla territooriumil.

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe – Muuga“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõus on välja toodud järgnev:

- Raudteelt tulenevad müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 "Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid" (edaspidi KeM määrus nr 71) lisas 1 kehtestatud liiklusrünnakumüra normtasemetele.
- Ehitustegevusega kaasnevad müratasemed ei tohi planeeritava ala lähedusse jäävatel elamualadel ületada ajavahemikul 21.00-07.00 KeM määrus nr 71 lisas 1 kehtestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasemet.
- Alade ulatus, kus on võimalik müra normtasemet ületamine, sõltub peamiselt raudtee liikluskorraldusest ning veeremise seisukorrast. Müra mõju hinnatakse aladeni, kus täidetakse müra normtasemeid, kuid mitte vähem kui 300-500 m mõlemal pool raudtee teljest. Vajadusel (nt kui modelleerimine näitab piirnormi ületamist kaugemal, sh koosmõjus mõne teise müraallikaga), käsitletakse mõjuala vajaliku kauguseni.
- Mõju hindamise aluseks on KMH käigus SMR mudeliga läbiviidava müra modelleerimise tulemused. Hinnatakse raudteeliiklusest tulenevaid müratasemeid nii päeval kui ka öisel ajal. Müra modelleerimise läbiviimisel arvestatakse ja käsitletakse ka leevendavate meetmete mõju müratasemetele.

- Mürahäiringu leevendamiseks on projekteeritud müraseinad. Müraseinte asukohti ja mõõtmeid täpsustatakse põhiprojekti koostamise käigus lähtuvalt müra modelleerimise tulemustest.
- Peamiselt ehitustegevusest tuleneva tolmu mõju välisõhu kvaliteedile hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ja analooge.
- 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.
- Raudteeliikluse vibratsiooni häiringupiiri võimalik teoreetiline mõjuala heades levikutingimustes võib eeldatavalt ulatuda 70-75 m kaugusele raudteest. Vajadusel (nt kui hinnang näitab piirnормi ületamist kaugemal), käsitletakse mõjuala vajaliku kauguseni.
- 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.
- KMH käigus hinnatakse, kui kaugemale 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. Mõju hindamisel on võimalik kasutada eksperthinnangut ja modelleerimist ning nende omavahelist kombineerimist.
- Elektromagnetilise kiirguse mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge. Raudtee elektrirajatiste mõju on uuritud ja ulatub varasemate Rootsi näidete alusel kuni 10 m kaugusele rajatistest.
- Valgusreostuse mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge.
- 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. Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil kasutades olemasolevaid allikaid, projekti täpsusastmes infot raudtee lahenduste kohta, analoogiaid.
- 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 tutvunud aadressil <https://adr.mkm.ee/?id=TJA-JVIS-257188> asuvate materjalidega ja märgib täiendavalt järgmist:

- Liiklusrumra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada päeval 85 dB(A) ja öösel 75 dB(A) (KeM määrus nr 71 § 6 lg 3).
- Impulssmüra põhjustavat tööd, näiteks lõhkamine, rammimine jne, võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest.
- Amet soovib pärast raudtee valmimist hinnata müra ja vibratsiooni raudteeliiklusest enim mõjutatud müratundlikel maa-aladel ning vajadusel rakendada täiendavaid müra- ja vibratsiooni leevendavaid meetmeid.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kristiina Seiton

inspektor

Põhja regionaalosakond

58224434

kristiina.seiton@terviseamet.ee



KESKKONNAINSPEKTSIOON

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve
Amet
info@ttja.ee

Teie 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie 9.07.2020 nr 8-3/20/4133-2

Vastuskiri

Edastasite Keskkonnainspeksioonile Rail Baltica raudtee lõigu Soodevahe – Muuga ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu seisukoha esitamiseks. Palute esitada programmi kohta oma pädevusvaldkonnast lähtudes seisukoht, sealhulgas hinnang programmi asjakohasuse ja piisavuse kohta ning kontrollida ekspertrühma koosseisulist piisavust.

Keskkonnainspeksioon tutvus kooskõlastamiseks esitatud programmi eelnõuga ning esitab omapoolsed kommentaarid. Kuigi hinnatavaid mõjusid on käsitletud, siis sellegipoolest tuleks KMH aruandes täiendavalt selgitada:

- 1) Kas kavandatava raudteelõigu rajamisel kavandatakse avada graptoargiliitkivimi kiht, juhul kui, siis millist mõju see põhjustab ümbruskonna põhjaveele ja kuidas kivim utiliseeritakse?
- 2) Lisada loetelu ja asukohaskeem karjäärdest, millest on otstarbekas raudteelõigu jaoks materjale vedada, näiteks EGT 2018 uurimistöö „Harjumaa ehitusmaavarade levikust, kaevandamisest ja kasutamisest“ põhjal.
- 3) Kui raudteetrassi kavandatakse läbima Vao lubjakivimaardlat, siis kuidas on see kooskõlas maapõueseaduses toodud maavara kaitse põhimõtetega. Palume lisada KeM kooskõlastus maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavale tegevusele (planeeringule).

Vastuväiteid ekspertrühma koosseisu osas Keskkonnainspeksioonil ei ole.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Merili Ring
Harjumaa büroo juhtivinspektor büroojuhataja ülesannetes

Ulrika Tambur
696 2293 ulrika.tambur@kki.ee



POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMET

Liina Roosimägi
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee
Endla 10a
10142, Tallinn

Teie 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie 09.07.2020 nr 1.11-11/392-2

Vastus Rail Baltic raudteetrassi lõigu
"Soodevahe-Muuga" ehitusprojekti
keskkonnamõju hindamise kohta

Põhja prefektuuril ei ole Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõu kohta oma ettepanekuid, vastuväited ja täiendavaid küsimusi.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Ivo Roosimägi
Ida-Harju piirkonnagrupp
piirkonnavanema ülesannetes

Ivo Roosimägi, 6124637, ivo.roosimagi@politsei.ee



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

Teie 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie 16.07.2020 nr 7-12/19/3993-30

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe – Muuga“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu kohta seisukoha andmine

Austatud proua Tamtik

Esitasite keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 15¹ alusel Keskkonnaministeeriumile kui asjaomasele asutusele seisukoha andmiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe – Muuga“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi eelnõu.

Tabelis 1 on kaitstav loodusobjekt veelendlane määratletud kui kaudse mõju alas asuv objekt, mitte otsese mõju alas asuv objekt. Palume täpsustada, millest on antud määratluse puhul lähtutud. Programmis on viidatud juhendile „Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis“ (KeMÜ, 2016). Juhime tähelepanu, et juhendit on 2019. aastal uuendatud ning see on kättesaadav Keskkonnaministeeriumi veebilehel¹.

Tabelis 3 on mõjuvaldkonna „Mõju välisõhu kvaliteedile“ puhul selgitatud, et seda hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ja analooge. Kuna raudteelõik läbib tiheda asustusega alasid ja raudteetrassi ehitamisel suureneb oluliselt alade liiklusköormus, tuleb mõju välisõhule hinnata modelleerides kõigi võimalike õhusaasteainete levikut ning vajadusel hinnata ka saaste vähendamise meetmete efektiivsust.

Mõjuvaldkonna „Raadamise mõju“ puhul on toodud, et raadamise mõju avaldub komplekselt ning seda mõju hinnatakse komplekselt. Kuna raadamise mõju avaldub ka maakasutuse muutustes, teeme ettepaneku KMH käigus käsitleda võimalikku mõju raudteetrassiga piirneva maa väärtusele ning maa sihtotstarbelisele kasutamisele. Samuti teeme ettepaneku täiendada mõjuvaldkonda „Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele“ selliselt, et asjakohasel juhul esitataks KMH aruandes ka vajalikud leevendusmeetmed.

Joonise 17 kontekstis märgime, et põhjavee kaitstuse hindamisel on vajalik kasutada geoloogilise baaskaardi 1:50 000 põhjavee kaitstuse kaarti. Tabelis 7 (kaasamise põhjendus) tuleb korrigeerida viidet KeHJS-ile: asjaomased asutused on toodud §-s 2³.

¹ https://www.envir.ee/sites/default/files/KKO/KMH/natura_hindamise_juhend_taiendatud_2020.pdf

Projekteeritav raudteetrassi lõik kattub Vão lubjakivimaardlaga, sealhulgas töötava Tondi-Vão III lubjakivikarjääriga ning taotletava Vão V lubjakivikarjääri alaga. Juhime tähelepanu, et maapõueseaduse § 14 lõike 2 punkti 3 alusel võib Keskkonnaministeerium või valdkonna eest vastutava ministri volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta.

Leiame, et KMH eksperdirühm on piisav.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kaupo Heinma
asekantsler

Annika Mikomägi, 626 2899, annika.mikomagi@envir.ee

Harry Kuivkaev, 626 2964, harry.kuivkaev@envir.ee

Kersti Türk, 626 2809, kersti.turk@envir.ee

Kris Heinsoo, 626 2878, kris.heinsoo@envir.ee

Priit Põllumäe, 626 0749, priit.pollumae@envir.ee

Rainer Persidski, 626 2973, rainer.persidski@envir.ee

Reet Pruul, 626 0731, reet.pruul@envir.ee



MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

Kati Tamtik
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve
Amet
info@ttja.ee
Endla 10a
10142, Tallinn

Teie 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie 16.07.2020 nr 24.5-6/18-0240/4636

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi
seisukoht Rail Baltica raudtee lõigu Soodevahe –
Muuga ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise
programmi eelnõule

Austatud Kati Tamtik

Olete esitanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile (edaspidi MKM) Rail Baltica raudtee lõigu Soodevahe – Muuga ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu seisukohtade esitamiseks. Käesolevaga teavitame, et MKMil puuduvad ettepanekud eelnõu täiendamiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Viljar Lubi
majandusarengu asekanstler kantsleri ülesannetes

Triin Orav
625 6459 Triin.Orav@mkm.ee



KESKKONNAAMET

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

Teie 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie 17.07.2020 nr 6-5/20/10569-2

Seisukoht Rail Baltica raudtee lõigu Soodevahe – Muuga ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu kohta

Austatud Kati Tamtik

Esitasite 19.06.2020¹ keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 15¹ lg-te 1 ja 2 alusel Keskkonnaametile seisukoha andmiseks Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Sodevahe – Muuga“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi eelnõu (edaspidi KMH programm).

KeHJS § 15¹ lg 4 kohaselt asjaomane asutus esitab otsustajale 30 päeva jooksul KMH programmi saamisest arvates programmi kohta oma pädevusvaldkonnast lähtudes seisukoha, sh hinnangu programmi asjakohasuse ja piisavuse kohta. Dokumentatsiooni läbivaatamisel peab asutus kontrollima ka eksperdirühma koosseisulist piisavust.

Keskkonnaamet on seisukohal, et esitatud KMH programm on asjakohane ja piisav, kui KMH programmi täiendamisel arvestatakse järgmiste ettepanekutega:

1. KMH programmi lk 25 kohaselt: „*KMH aruandes tuuakse vajadusel välja pinna- ja põhjaveekogumite veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmise vajadus ning põhjendused. Kui projekti elluviimine kõnealuses lõigus ei too kaasa ühegi veemajanduskava põhjaveekogumi seisundi halvenemist, siis kinnitatakse seda KMH aruandes. Kui KMH käigus ilmneb, et vaatamata leevendusmeetmete rakendamisele tekib siiski vajadus veekogumitele veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmiseks, looduslike veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamiseks või põhjaveekogumite seisundi halvendamiseks, siis tuuakse KMH aruandes välja asjakohaste erandite seadmise põhjendused vastavalt veepoliitika raamdirektiivi 2000/60/EÜ artiklile 4 ning veeseadusele. Juhul, kui raudtee ja vooluveekogu ristumisel on vajalik vooluveekogu ümber suunamine, või juhitakse veekogusse saasteaineid, mis võivad halvendada veekogumi seisundit, tuleb selleks tegevuseks taotleda veeluba vastavalt veeseaduses sätestatule.*“

Keskkonnaamet rõhutab, et ennekõike peab lähtuma veeseaduse (edaspidi VeeS) ja veekogumite hea seisundi tagamise eesmärgist. Veemajanduskava erandite tegemine ja veekogu tugevalt muudetuks tunnistamine on väga suur erand. **KMH käigus tuleb sellega arvestada. KMH aruandes tuleb välja tuua meetmed, mis aitavad vältida ja leevendada raudteetrassi rajamisest tekkivat negatiivset mõju pinna- ja põhjaveele ning võimalikku veekogumite veemajanduskavade eesmärkide erandite seadmist, ammugi veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamist või seisundi halvenemist.**

¹ Registreeritud Keskkonnaameti dokumendihaldussüsteemis 22.06.2020 nr 6-5/20/10569 all
Narva mnt 7a / 15172 Tallinn / Tel 680 7438 / Faks 680 7427 / e-post: info@keskkonnaamet.ee /
www.keskkonnaamet.ee / Registrikood 70008658

Vastavalt VeeS § 129 lg-tele 1 ja 3 tuleb sademevee käitlemisel eelistada lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda selle tekkekohas, vältides sademevee reostumist saasteainetega. Suublasse juhitud sademevesi peab vastama VeeS § 129 lg 5 alusel kehtestatud sademevee saasteainesisalduse piirväärtustele. Sademeveest vabanemiseks kasutatavaid looduslähedasi lahendusi, nagu rohealad, viibetiike, vihmaaedadid, imbkraave ja muid lahendusi, mis võimaldavad sademeveest vabaneda eelkõige maastikukujundamise kaudu, vältides sademevee reostumist saasteainetega, ei käsitata sademevee suublasse juhtimisena VeeS tähenduses. **Keskkonnaamet märgib, et KMH käigus tuleb kindlasti hinnata raudteelt ära juhitud saasteainete esinemistõenäosust, hulka, nende võimalikku mõju pinna- ja põhjaveele, lähipiirkonnas paiknevatele veekogudele ja märgalale ning pakkuda välja võimalikud keskkonnameetmed. Keskkonnaamet soovib KMH käigus hinnata raudteelt ära juhitud sademeveest vabanemiseks looduslähedasi lahendusi, mis võimaldaks vähendada sademevee saasteainete sisaldusi tekkekohas ja võimaldaksid sademeveel puhastuda enne pinnasesse või veekogusse suunamist.**

Kui KMH käigus ilmneb, et vaatamata keskkonnameetmete rakendamisele tekib siiski vajadus veekogumitele veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmiseks, looduslike veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamiseks või põhjaveekogumite seisundi halvendamiseks, siis tuleb KMH aruandes välja tuua asjakohaste erandite seadmise põhjendused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/60/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse veepoliitika alane tegevusraamistik, artiklile 4 ning VeeS-ile.

Ühtlasi tuleb arvestada, et kui sademevett juhitakse suublasse kohtadest, kus on saastatuste risk, on tegevuseks vaja veeluba vastavalt VeeS § 187 p-le 6. Ka vooluveekogu ümber suunamiseks on vastavalt VeeS § 187 p-le 18 vajalik veeloa olemasolu. Seejuures on Keskkonnaametil vastavalt VeeS § 192 lg-le 1 õigus veeloa andmisest keelduda keskkonnaseadustiku üldosa seaduse § 52 lg 1 p-des 3-10 sätestatud juhtudel.

2. Keskkonnaamet palub Natura hindamise läbiviimisel võtta aluseks juhendi „Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis“ kõige uuem versioon (valminud 2019)². Ajakohastada viide KMH programmi lk 28.
3. KMH programmi ptk-s 7.5 (lk 36) tuleb välja tuua ka seos hetkel kehtivate üldplaneeringutega, mitte üksnes algatatud või koostamisel olevatega.
4. Keskkonnaamet palub KMH aruandele lisada Rail Balticu raudteetrassi asukoha täpsemaks vaatamiseks MapInfo kaardikihi. See lihtsustaks hiljem Keskkonnaametil raadamise metsateatiste menetlemist. Keskkonnaamet palub selles osas täiendada KMH programmi lk 41. Keskkonnaamet rõhutab, et MapInfo kaardikiht peab kajastama KMH aruande lõppversiooni, mitte nt KMH aruande vaheversioonide tulemusi.
5. KMH programmi ptk 11 tabel 6 (lk 58) on öeldud, et otsustaja kontrollib KMH aruande vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks 14 päeva jooksul KMH aruande saamisest. Korrektne on, et otsustaja kontrollib aruande vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks 21 päeva jooksul KMH aruande saamisest arvates (tulenevalt KeHJS § 20¹ lg-st 2). Sama märkus kehtib tabeli 6 lk 58 kolmanda veeru kohta (teises veerus peab olema 14 päeva asemel 21 päeva vastavalt KeHJS § 20¹ lg-le 2). Üle tuleb vaadata ka tabelis 6 tärniga märgitud kohad (KeHJS § 2⁴ alusel tärn lisada lk 57 reale 2, lk 58 reale 6). Keskkonnaamet palub KMH programmi korrigeerida.
6. KMH programmi tabelis 7 (lk 60 ja 61) on trükivead – KeHJS § 23 lõigete 1 ja 2 asemel peab olema viide KeHJS § 2³ lõigetele 1 ja 2.

² Kutsar, R.; Eschbaum, K. ja Aunapuu, A. Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis. Tellija: Keskkonnaamet. Juhend on leitav: https://www.keskkonnaamet.ee/sites/default/files/KMH/natura_hindamise_juhend_taiendatud.pdf

7. Keskkonnaamet annab teada, et Rail Balticu raudtee kavandatav trassikoridor jääb taotletava Vão XII uuringuruumi teenindusala lõunaservast ~973 m kaugusele ja taotletava Maardu V uuringuruumi teenindusala loode nurgast ~4,3 km kaugusele. Samuti on mitteavatud menetlusena (pooleli) olemasoleva Rae turbatootmisala maavara kaevandamise keskkonnala nr HRAM-025 (L.MK.HA-169369) muutmine. Keskkonnaamet palub KMH programmis sellega arvestada.
8. Keskkonnaamet rõhutab siinjuures ka järgmist. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet algatas 29.03.2019 otsusega nr 16-6/19-0535-002 „Rail Baltica raudtee keskkonnamõju hindamiste algatamine“³ kaheksale Rail Balticu raudteelõigule ehitusprojektide KMH-d. RB Rail AS Eesti filiaali 07.02.2019 kirja nr 6.6/2019-2⁴ lk 2 kohaselt: „*Projekteerimise etapis keskkonnamõjude hindamine võimaldab loa taotlemise eelselt arvestada piisvas täpsuses lahendustega kaasnevate mõjudega ning töötada välja asjakohased tehnilised lahendused või leevendusmeetmed. Seepärast soovime algatada KMH põhi- ja tööprojekti koostamisega paralleelselt.*“ See vastab ka KMH algatamisel kehtinud KeHJS redaktsiooni (RT I, 12.12.2018, 45; redaktsiooni kehtivusaeg 01.01.-30.09.2019) § 26 mõttele.

Selleks, et kogu protsess oleks efektiivne ja eesmärgipärane, peab toimuma pidev koostöö projekteerija ja KMH ekspertiisühikute vahel, et projekteerimisel oleks võimalik jooksvalt arvestada kavandatava tegevuse keskkonnamõjude ja vajalike keskkonnamõjuhindamistega. KMH peab mängima aktiivset rolli projekteerimisel, mitte piirduma üksnes projekteerimisel pakutud lahenduste mõjude hindamise, tagantjäreli korrigeerimise ja leevendusmeetmete väljapakkumisega. Samuti peab KMH aruandest selguma, kuidas on KMH tulemused vorminud ehitusprojekti. Seetõttu ei ole KMH programmi lk 31 kohane ka kirjutada: „*Natura eelhindamine tuvastas, et objektiivse teabe põhjal ei saa välistada ebasoodsa mõju avaldumist kavandatava tegevuse (RB raudtee ja sellega seotud taristu rajamine) elluviimisel Pirita loodusala kaitse-eesmärkidele, mistõttu on KMH aruande etapis vajalik Natura asjakohase hindamise läbiviimine tuginedes välja töötatud projektlahendusele.*“

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Rein Kalle
juhataja
keskkonnaosakond

Irma Pakkonen 680 7403
irma.pakkonen@keskkonnaamet.ee

³ KMH programmi lisa 2

⁴ KMH programmi lisa 1, RB Rail AS Eesti filiaali taotlus Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile Rail Baltica raudteelõigude ehitusprojektide KMH-de algatamiseks



PÄÄSTEAMET

Liina Roosimägi
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 19.06.2020 nr 16-6/20-07294-002

Meie 19.07.2020 nr 7.2-2.1/5652-3

**Seisukoht esitamine Rail Baltica raudtee
lõigu Soodevahe – Muuga ehitusprojekti
keskkonnamõju hindamise programmi
eelnõule**

Austatud Liina Roosimägi

Soodevahe – Muuga ehitusprojekti keskkonnamõjude hindamise (edaspidi KMH) kohaselt läbib trass mitme B suurõnnetuse ohuga ning ohtliku ettevõtte ohuala. KMH-s on kirjeldatud, et halvimal juhul (kemikaalileke) võib ohuala ulatuda kuni ca 1000 m mõlemale poole raudteed. Seda on arvestatud kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi, mõjuala ulatus võib suureneda tulenevalt koosmõjust teiste ohtlike objektidega. KMH kirjelduses on välja toodud, et kavandatava tegevusega suureneb suurõnnetuse risk või õnnetuse tagajärgede raskus. Sellest lähtuvalt peavad planeeringus või ehitusprojektiis õnnetuste ennetamiseks kavandatud meetmed olema piisavad (ennetus- ja leevendusmeetmed, ohutud vahemaad, avalikkuse ja käitisest lähtuva õnnetuse mõju piirkonda jääda võivate isikute teavitamine) ning vastama parimale võimalikule tehnikale.

Juhul, kui toimub ohualasse planeerimine, tuleb vajadusel ka olemasolevas suurõnnetuse ohuga ja ohtlikkus ettevõttes rakendada ohutuse tagamiseks täiendavaid meetmeid.

Lisaks tuleb koostada riskianalüüs võimalike ohtlike veoste kohta, hindamaks, kas 1000 m ohuala mõlemale poole raudteed on piisav ning millised on võimalikud doomino stsenaariumid, mis võivad kaasneda raudteelõigu ehitamise ja ohtlike veoste transpordiga raudteel.

KMH lk 8 kirjeldatakse, et lisaks ligipääsuteedele, mis planeeritakse kahe kuni kolme kilomeetri tagant, projekteeritakse kohati ka hooldusteed, mis jäävad piirdeaia sisse. Hooldusteed kavandatakse möödasõiduaja ja peatuste juurde ning kohtadesse, kus on vaja tagada juurdepääs teenindatavatele objektidele, kuid kus ei ole võimalik kasutada ligipääsuks avalikku teede võrku. Mõlemal pool rööbastee kõrval (ca 3 m kaugusel rööbastee teljest) kulgeb kogu pikkuses 0,8 m laiune hooldusrada. KMH kohaselt rajatakse hooldusteed vaid jaamade juurde, mistõttu on alust arvata, et päästevõimekus ja juurdepääsetavus sündmuskohtadele jääb olulisel määral häirituks kuna 0,8m laiune hooldusrada kahe kuni kolme kilomeetri vahedega ei võimalda juurdepääsu päästetehnikaga õnnetuskohtadele.

Lisaks on vajalik kontaktjuhtme riputamise kõrguse kohane märgistus teedega ristumise kohtades.

Ehitusprojekti KMH koostamisel ei ole piisaval määral arvestatud Päästeameti ettepanekutega, mis on kirjeldatud dokumendis 30.01.2019 nr .2-1/1127-1 „Päästeameti ettepanekud Rail Baltica põhiprojekti koostamiseks“ saadetud punktides 2,3,4,5, 8 ja 10.

Selgituses alamärkus 61, kemikaalide veoga seotud riske käesoleva KMH käigus ei käsitleta punktid:

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 selles asjakohane käsitleda kemikaalide veoga seotud riske. Päästeameti Põhja päästkeskuse seisukoht on, et riskianalüüs ohualasse ehitamisel ja planeerimisel tuleb koostada KSH/KMH käigus selgitamiseks välja võimalikud tekkivad riskid, ohualad ja keskkonnamõjud.

3. 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.

Juhime tähelepanu, et Päästeseaduse § 5 lg 6 alusel on päästeameti ülesandeks hädaolukorraks valmistumine ja selle lahendamise tagamine hädaolukorra seaduse alusel. Hädaolukorrad ja ning hädaolukordade lahendamist juhtivad asutused on loetletud Vabariigi Valitsuse määruses „Hädaolukorrad, mille kohta tuleb koostada nende lahendamise plaan ja mille puhul korraldada riskikommunikatsiooni, ning hädaolukordade lahendamist juhtivad asutused“.

Päästeamet juhib järgmiste hädaolukordade lahendamist ja nende kohta hädaolukorra lahendamise plaani koostamist:

- 1) üleujutus tiheasustusel;
- 2) paljude kannatanutega hoonetulekahju;
- 3) ulatuslik tööstusõnnetus

Kemikaaliseaduse alusel Tehnilise Järelevalve Amet koostöös Päästeametiga koostöös kooskõlastab ettevõtte riskianalüüsi.

Eelpoolnimetatud ettepanekuid tuleb arvesse võtta mõlema KMH põhi- ja alternatiivprojektide lahendustes.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Urmas Grüning

Ohutusjärelevalve büroo peainspektor

Põhja päästkeskus

Urmas Grüning

+372 5182740

urmas.gryning@rescue.ee



RAE VALLAVALITSUS

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 19.06.2020 nr 16-6/19-07294-018

Meie *kuupäev digiallkirjas* nr 6-1/5717-1

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmist

Esitasite keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 15¹ lg 1 alusel Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks.

Rae Vallavalitsuses tutvuti esitatud programmiga. Alljärgnevalt toome välja probleemid, millega peab ehitusprojekti ja KMH aruande juures arvestama:

1. KMH programmi peatükis 5.5 „Loomastik ja rohevõrgustik“ kajastatakse raudtee paiknemist Harju maakonna roheline võrgustiku suhtes. Palume arvestada Rae valla territooriumil kehtestatud üldplaneeringu kohase rohevõrgustikuga¹.
2. Palume koostatava ehitusprojekti raames arvestada kehtestatud ja algatatud detailplaneeringutega. Informatsioon Rae valla detailplaneeringute kohta on avalikult kättesaadav Rae valla geoportaalis².
3. Palume ehitusprojekti koostamisel arvestada, et metsloomade ja inimeste suunamine ühistele käiguradadele ei ole asjakohane. Palume projekt lahendada selliselt, et inimesed ja metsloomad eraldada.
4. Eritasandiliste ristmike osas tagada, et kergliiklusteed moodustaksid terviku olemasolevate teede ja planeeritavate teedega ning vältida olukordi, kus kergliiklustee lõpeb ootamatult.
5. Varivere tee ja Rail Balticu ristumise osas märgime, et Rae valla üldplaneering näeb antud alal ette perspektiivse tootmisala, seega on Rae Vallavalitsus seisukohal, et jätkama peab eritasandilise ristmiku lahendusega.

¹ <https://www.rae.ee/rae-valla-uldplaneering>

² <https://map.rae.ee/gis/apps/sites/#/data/>

6. Veneküla viadukti alla peab arvestama vajaliku ruumiga kergliiklustee rajamiseks. Palume projekti koostamisel tagada ruum kergliiklustee rajamiseks.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Madis Sarik
vallavanem

Pille Vals, 5559 6795
pille.vals@rae.ee