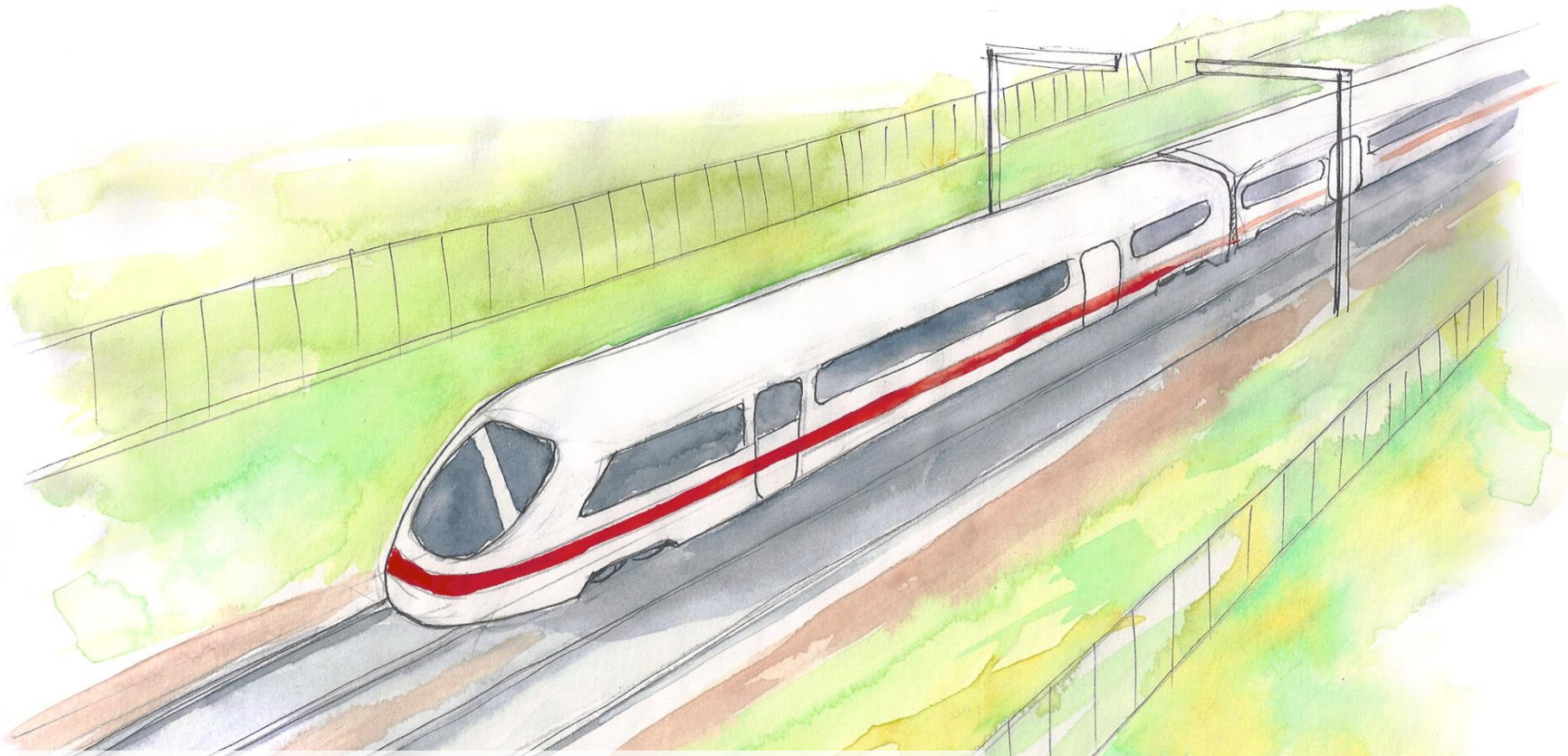
Kaasrahastatud Euroopa Liidu poolt
Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T)



Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine / The strategic environmental assessment of the Rail Baltic 1435 mm railway route county plans of Harju, Rapla and Pärnu counties.

Rail Baltic KSH Programm / The Scoping Report for the Rail Baltic SEA

06.06.2014

TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET
ESTONIAN TECHNICAL SURVEILLANCE AUTHORITY

Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeerium

Harju Maavalitsus

PÄRNU MAAVALITSUS

Rapla Maavalitsus
Rapla County Government

Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine / The strategic environmental assessment of the Rail Baltic 1435 mm railway route county plans of Harju, Rapla and Pärnu counties.

Rail Baltic KSH programm / The Scoping Report for the Rail Baltic SEA

Tartu, Tallinn, Stockholm 06.06.2014

Käesoleva väljaande autor on selle eest ainuisikuliselt vastutav. Euroopa Liit ei vastuta selles sisalduva teabe mis tahes kasutamise eest. / The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Reaalprojekt Hendrikson & Ko Reng KELPROJEKTAS WSP

SISUKORD / TABLE OF CONTENTS

1. Sissejuhatus / Introduction 7
2. Kavandatava tegevuse kirjeldus, trassivariandid / Description of proposed development, route alternatives 11
3. KSH protsessi osapooled / SEA process parties 12
3.1 Arendaja / Contracting authority 12
3.2 Planeeringu koostamise korraldaja ja kehtestaja / Planning authority 12
3.3 KSH koostaja ning KSH töörühm / Compiler of the SEA 13
3.4 KSH järelvalve teostaja / Supervision authority 17
3.5 Huvigrupid / Interest groups 17
4. KSH metoodika / SEA methodology 19
4.1 Kaasnevad mõjud, leevendusvõimalused ja seire põhimõtted/ Significant impacts, mitigation opportunities and monitoring principles 20
4.1.1 Kaasnevad mõjud, leevendusvõimalused ja seire põhimõtted/ Significant impacts, mitigation opportunities and monitoring principles 20
4.1.2 Piiriülesed mõjud/ Transboundary impacts 29
4.2 Lähteandmed, olemasolev olukord / Background data, present situation 30
4.3 Täiendavad uuringud / Additional surveys 30
4.3.1 Asustusstruktuuri uuring / Settlement structure baseline study 31
4.3.2 Kultuuripärandi uuring / Cultural Heritage Study 32
4.3.3 Loodusuuringud / Nature surveys 35
4.4 Mõju hindamine, Eelistatud trassivariandi valik / Impact assessment, Selection of preferred route alternatives 41
4.4.1 Mõjude hindamine, trassivariantide võrdlemine / Impact assessment, comparison of route alternatives 42
4.4.2 Natura 2000 hindamine / Natura2000 Assessment 73
4.4.3 Kumulatiivsete mõjude hindamine / Assessment of cumulative impacts 78
4.5 Mõjude hindamine KMH täpsusastmes / Assessment of impacts in EIA precision 78
4.6 Leevendavate meetmete määratlemine / Definition of mitigation measures 80
5. KSH ajakava ja huvigruppide kaasamise kava / SEA timeline and stakeholder involvement plan 81
6. KSH programmile laekunud ettepanekud/Suggestions received for SEA program 86
6.1 Ametiasutuste seisukohad / Statements of authorities 88
6.2 Avaliku väljapaneku ja arutelude käigus laekunud ettepanekud/ Recommendations received during public display and consultations 99
6.3 Piiriülese mõju kontekstis laekunud seisukohad/ Standpoints received regarding transboundary impact 101
7. Allikmaterjalid / References 102
Lisad / Appendices 107
Lisa / Appendix 1 KSH algatamisega seotud dokumendid / Documents related to initiation of SEA 107

Lisa / Appendix 2 Piirangute ja ressursside GIS kihid RB trassivariantide piirkonnas / GIS layers of restrictions and resources in the impact areas of RB route variants 109
Lisa / Appendix 3 Loodusväärtuste uuringu aruanne/ Report of Nature Values survey 112
Lisa / Appendix 4 Asustusstruktuuri uuringu aruanne/ Settlement Structure Baseline Study report 113
Lisa / Appendix 5 Kultuuripärandi uuringu aruanne/ Report Cultural Heritage Study 114
Lisa / Appendix 6 Arheoloogiaväärtuste uuringu aruanne/ Report of Archaeological Heritage Survey 115
Lisa / Appendix 7 Laekunud seisukohad ja vastused/Received standpoints and responses 116
Lisa / Appendix 8 Ametlike KSH programmi seisukohtade kirjad koos vastuskirjadega/ Opinion Letters and response letters 131
Lisa / Appendix 9 Avaliku väljapaneku ja arutelude perioodil laekunud kirjad ettepanekutega programmile koos vastuskirjadega /Letters received with propositions to the SEA program during public display and consultations and responses sent 132
Lisa / Appendix 10 Avaliku väljapaneku ja arutelude perioodil laekunud üldisemad kirjad koos vastuskirjadega/ Letters received and responses sent during public display and consultations 133
Lisa / Appendix 11 Avalike arutelude protokollid/ Protocols of public discussions 134
Lisa / Appendix 12 Avaliku väljapaneku ja arutelude teated ja kuulutused/ Notifications and announcements of public display and consultations 135
Lisa / Appendix 13 Riikide vastuskirjad piiriülese mõju seisukohtadega/ Response letters from other states regarding transboundary impact 160
Lisa / Appendix 14 Andmekaitse Inspektsiooni seisukoht eraiskute kirjade avalikustamise kohta/ Standpoint of Estonian Data Protection Inspectorate regarding public access to private persons letters 166
Lisa / Appendix 15 Juhteksperdi pädevust tõendavad dokumendid/ Evidence about Leading Expert Competence 168
Lisa / Appendix 16 Trassivariantide kaart/ Map of the Route Alternatives 177

1. SISSEJUHATUS / INTRODUCTION

Rail Baltic projekti üldiseks eesmärgiks on taasluua ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Siiani on Balti riikide raudteesüsteem (standardne rööpmelaius 1520 mm) mandri-Euroopa standarditega (rööpmelaius 1435 mm) ühildamatu, mistõttu on Euroopa Komisjon otsustanud (Euroopa Komisjoni otsus nr 884/2004 29. aprillist 2004), et Eesti, Läti ja Leedu riikide raudteetransport tuleb täielikult integreerida laiemasse Euroopa raudteetranspordisüsteemi. Rail Baltic on Euroopa Liidu üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) üks prioriteetsemaid projekte. Rail Baltic arendamiseks on muu hulgas antud suunised Eesti Vabariigi Valitsuse 22.09.2011 otsusega, Eestis 10.11.2011 allkirjastatud Eesti, Läti ja Leedu peaministrite ühisdeklaratsiooniga ning samade riikide transpordi eest vastutavate ministrite 07.12.2011 allkirjastatud kokkuleppega.

Rail Baltic raudtee rajamine peaks hõlbustama piirkonna lõimumist Helsingist algava raudtee abil, mis ühendaks Tallinna, Riiat, Panevežyst, Kaunast, Varssavit ja Berliini (joonis 1).

The general aim of Rail Baltic project is to re-create connection between Baltic states railway and European railway systems. Until now the Baltic railway system (track gauge 1520 mm) and continental Europe railroad system (track gauge 1435 mm) are not compatible with each other, wherefore it has been decided at European Commission level (European Commission's Decision No 884/2004 on 29th April 2004) that Estonia, Latvia and Lithuania should be fully integrated in a wider railway transport system. Rail Baltic is one of the priority projects of the European Union: Trans-European Transport Networks (TEN-T). Also guidelines for developing Rail Baltic have been given by Estonian Government with its decision adopted on September 22 20122, with the joint declaration in Estonia by Estonian, Latvian and Lithuanian Prime Ministers on November 10 2011 and with the agreement by the ministers who are responsible for transportation in the same states signed on December 7th 2011.

Construction of the Rail Baltic should facilitate integration of the region through the railway that starts from Helsinki and would connect Tallinn, Riga, Kaunas, Panevežys, Warsaw, Berlin (figure 1).

Joonis / Figure 1. Kavandatav Rail Balticu raudteetrass on Euroopa Liidu transpordi-infrastruktuuri TEN-T põhivõrgu osa/ Proposed Rail Baltic railway route forms the part of EU transport infrastructure TEN-T network.

Harju-, Rapla- ja Pärnumaa maakonnaplaneeringute eesmärgiks on leida sobivaim asukoht Rail Baltic raudteeliini Tallinn–Pärnu–Riia-Panevežys-Kaunas trassikoridorile Eesti osas. Maakonnaplaneeringute lahenduste põhjal toimub Rail Balticu Euroopa standardse rööpmelaiusega (1435 mm) raudtee rajamine Eesti piires. Trassikoridori asukohavalikul Eesti-Läti piiril tehakse tihedat koostööd Läti Vabariigiga. 18. juulil 2013 lepiti kokku raudtee trassi piiriületuse võimalik asukoht Eesti-Läti piiril.

Maakonnaplaneeringud on aluseks raudteeliini trassi projekteerimisele. Kuna kavandatava joonehitise keerukus tingib vajaduse arvestada tehniliste üksikasjadega juba üldise planeerimise staadiumis, koostatakse raudtee ja raudtee taristu eelprojektid ning keskkonnamõju (strateegiline) hindamine maakonnaplaneeringutega praktiliselt samaaegselt.

Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringud algatati (Planeerimisseaduse § 10 lõike 3 alusel ja kooskõlas § 7 lõikega 3, § 29^1 lõike 1 punktiga 2 ja lõikega 2 ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 35 lõikega 1) Vabariigi Valitsuse 12.04.2012. a. korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks". Sama korraldusega määrati, et Harju, Rapla ja Pärnu maavanemad algatavad planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise. Kõigis maakondades on vastavate korraldustega KSH ka algatatud:

Harju maavanema korraldus 19.04.2012 nr 1-1/661-k „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha mää-

The purpose of county plans under the county-wide plans of Harju, Rapla and Pärnu is to find the suitable location for the route corridor of railway line in Estonia for Tallinn-Pärnu-Riga-Panevežys-Kaunas of Rail Baltic. The construction of Rail Baltic´s railway, with European standard gauge width (1435 mm) will be carried out in Estonia on the basis of the solutions presented in the thematic plans. The process to find the suitable location for route corridor near Estonian and Latvian border is done by close cooperation with the Republic of Latvia. On 18th of July 2013 the potential crossing area for railway route on the Estonian-Latvian border was determined.

County plans provide the basis for engineering design process of the railway corridor. Due to the complexity of the project, it is necessary to consider the technical details already in general planning stages. Therefore the preliminary designs of the railway and railway infrastructure construction works and the strategic environmental assessment and environmental impact assessment in the thematic plans are done virtually at the same time.

County-wide spatial planning was started (according to Planning Act § 10 subsection 3 and in accordance with § 29^1 subsection 1 clause 2 and subsection 2 and Environmental Impact Assessment and Environmental Management System Act § 35 subsection 1) by the order nr 173 "Initiation of county-wide spatial plan to locate Rail Baltic railway route corridor" of Government of the Republic. In the same order it is determined that Harju, Rapla, and Pärnu county governor will initiate strategic environmental assessment of the spatial plan. SEAs are initiated in all the counties by county governors:

Ordinance nr 1-1/661-k by Harju county governor on 19th of April 2012 to start SEA on „Harju county-wide spatial plan to locate Rail Baltic railway route corridor".

ramine" keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine".

Rapla maavanema 25.04.2012 korraldus nr 259 „Rapla maakonna-planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine".

Pärnu maavanema 23.04.2012 korraldus nr 267 „Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine".

Algatamisega seotud dokumendid on toodud lisas 1.

Ordinance nr 259 by Rapla county governor on 25th of April 2012 to start SEA on „Rapla county-wide spatial plan to locate Rail Baltic railway route corridor".

Ordinance nr 267 by Pärnu county governor on 23th of April 2012 to start SEA on „Pärnu county-wide spatial plan to locate Rail Baltic railway route corridor".

Documentation associated with the initiation, is presented in appendix 1.

2. KAVANDATAVA TEGEVUSE KIRJELDUS, TRASSIVARIANDID / DESCRIPTION OF PROPOSED DEVELOPMENT, ROUTE ALTERNATIVES

KSH objektiks oleva planeeringu eesmärgid ja tehniline kirjeldus on toodud dokumendis "Rail Baltic 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad" (kättesaadav http://www.railbaltic.info/et/materjalid-4) peatükkides 2 ja 3.

KSH ruumiline ulatus on määratletud Harju, Rapla ja Pärnu maakondadega ja analüüsitud trassivariantidega. KSH ruumiline ulatus kriteeriumite lõikes on toodud tabelis 2. KSH ajaline ulatus on määratletud ehitusperioodiga (2018-2020) ja kasutusperioodiga. KSH käigus analüüsitavad trassivariandid on toodud eraldi dokumendina, mis lisatakse KSH programmile ja lähteseisukohtadele.

Trassivariantide võrdlemine toimub KSH protsessis ca 20-70 km pikkuste raudteelõikude kaupa.

Lisaks asukohavariantidele analüüsitakse valitud variandi puhul tehnoloogilisi lahendusvariante raudtee ja sellega seotud rajatiste puhul.

The goals and the technical description of the plan, object of current SEA, is described in the document "initial statements of the Harju, Rapla, Pärnu county plans of Rail Baltic 1435 mm route" (obtainable http://www.railbaltic.info/et/materjalid-4), in the paragraphs 2 and 3.

Spatial scope of SEA is defined by the spatial plans of Harju, Rapla and Pärnu county and and by the location of route corridors. The temporal scope for SEA is defined with the construction period (2018-2020) and operation period of the railway. Route corridors assessed during SEA are provided in the separate document, which will be added to the initial statement and SEA program.

The comparison of alternatives within SEA process will be performed by railroad sections with length between 20-70 km.

Aside to the location alternatives technological variants will be analyzed for the railway and related structures.

3. KSH PROTSESSI OSAPOOLED / SEA PROCESS PARTIES

3.1 ARENDAJA / CONTRACTING AUTHORITY

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Aadress: Harju 11, Tallinn, 15072
Infotelefon: +372 639 7652
Üldine e-posti aadress: info@mkm.ee
Kontaktisik: Andres Lindemann

Tehnilise Järelvalve Amet
Aadress: Sõle 23 A, Tallinn
Infotelefon: +372 667 2043
Faks: +372 667 2001
Üldine e-posti aadress: info@tja.ee
Kontaktisik: Jaak Simon

Estonian Ministry of Economics and Communication

Address: Harju 11, Tallinn, 15072
Info: +372 639 7652
General e-mail address: info@mkm.ee
Contact: Andres Lindemann

Estonian Technical Surveillance Authority
Address: Sõle 23 A, Tallinn
Info: +372 667 2043
Fax: +372 667 2001
General e-mail: info@tja.ee
Contact: Jaak Simon

3.2 PLANEERINGU KOOSTAMISE KORRALDAJA JA KEHTESTAJA / PLANNING AUTHORITY

Harju Maavalitsus
Aadress: Roosikrantsi tn 12, 15077 Tallinn
Infotelefon: +372 611 8640
Faks: +372 611 8602
Üldine e-posti aadress: info@mv.harju.ee
Kontaktisik: Joel Jesse; Alan Rood

Rapla Maavalitsus
Aadress: Tallinna mnt 14, 79513 Rapla
Infotelefon: +372 484 1100
Fax: +372 484 1130

Harju County Government
Address: Roosikrantsi tn 12, 15077 Tallinn
Info: +372 611 8640
Fax: +372 611 8602
General e-mail address: info@mv.harju.ee
Contact: Joel Jesse; Alan Rood

Rapla County Government
Address: Tallinna mnt 14, 79513 Rapla
Info: +372 484 1100
Fax: +372 484 1130

Üldine e-posti aadress: maavalitsus@raplamv.ee
Kontaktisik: Veiko Rakaselg

Pärnu Maavalitsus
Aadress: Akadeemia 2, 80088 Pärnu
Infotelefon: +372 447 9733
Faks: +372 447 9735
Üldine e-posti aadress: mv@mv.parnu.ee
Kontaktisik: Tiiu Pärn

Planeeringu koostamise konsultant on Hendrikson & Ko OÜ

Aadress: Raekoja plats 8, 51004 Tartu
Info: +372 742 7777
Faks:+372 738 4162
Üldine e-posti aadress: hendrikson@hendrikson.ee

General e-mail address: maavalitsus@raplamv.ee
Contact: Veiko Rakaselg

Pärnu County Government
Address: Akadeemia 2, 80088 Pärnu
Info: +372 447 9733
Fax: +372 447 9735
General e-mail address: mv@mv.parnu.ee
Contact: Tiiu Pärn

Planning consultant is Hendrikson & Ko Ltd

Address: Raekoja plats 8, 51004 Tartu
Info: +372 742 7777
Fax:+372 738 4162
General e-mail address: hendrikson@hendrikson.ee

3.3 KSH KOOSTAJA NING KSH TÖÖRÜHM / COMPILER OF THE SEA

KSH koostajaks on Hendrikson & Ko OÜ

Hendrikson & Ko OÜ
Aadress: Raekoja plats 8, 51004 Tartu
Info: +372 742 7777
Faks:+372 738 4162

SEA is compiled by Hendrikson & Ko Ltd

Hendrikson & Ko OÜ
Address: Raekoja plats 8, 51004 Tartu
Info: +372 742 7777
Fax:+372 738 4162

Üldine e-posti aadress: hendrikson@hendrikson.ee

Lähtudes projekti olulisusest ja mastaabist on KSH töörühm moodustatud ekspertidest, kellel on kogemus riiklike transpordiprojektide, sh. teede planeeringute ja projektide mõjude hindamisel. Teiseks oluliseks printsiibiks ekspertgrupi moodustamisel oli mõjuvaldkondade põhine kogemus. Uuringute läbiviijad on oma ala tunnustatud eksperdid vastavates valdkondades. Et raudteeprojektide mõju hindamise kodumaine kogemus on piiratud, on protsessi kaasatud vastava kogemusega spetsialistid Rootsist.

Töörühm:

Heikki Kalle- KSH juhtekspert, heikki@hendrikson.ee, GSM: +372 502 5563 (Hendrikson & Ko) KMH litsents KMH0039, välja andnud Keskkonnaministeerium, kehtiv kuni 30.04.2016, valdkond (sh): transport ja liiklus.

Charlotta Faith-Ell – KSH juhtekspert (WSP CivilS)

Tomas Andersson- KMH ekspert (WSP Civils)

Marianne Klimti- KMH ekspert (WSP Civils)

Martin Ruul- liiklusmõjude ekspert (Hendrikson & Ko)

Märt Öövel- looduskeskkonna ekspert (Hendrikson & Ko)

Epp Zirk- geoloogia ekspert (Hendrikson & Ko)

Priit Ilves – ehitusgeoloogia ja materjalikasutuse ekspert (Reaalpro-

General e-mail address: hendrikson@hendrikson.ee

Considering the importance of this project and its scope, the SEA team was formed so that it includes experts who possess experience regarding national transport projects, incl. road planning and project impact assessment. The second important principle on the basis of which the team was assembled: experience in the different areas of impact. The persons carrying out SEA are well-known experts in their own respective fields. Due to the fact that experience regarding impact assessment of railway projects in Estonia is limited, experts from Sweden with the relevant experience have been involved.

The Team:

Heikki Kalle- SEA leading expert, heikki@hendrikson.ee, GSM +372 502 5563 (Hendrikson & Ko) EIA licence KMH0039, issued by Ministry of Environment, valid thru 30.04.2016, subject (among others) transport and traffic.

Charlotta Faith-Ell – SEA leading expert (WSP Civils)

Tomas Andersson- EIA leading expert (WSP Civils)

Marianne Klimti- SEA leading expert ((WSP Civils)

Martin Ruul – traffic impact expert (Hendrikson & Ko)

Märt Öövel- environmental expert (Hendrikson & Ko)

Epp Zirk – geology expert (Hendrikson & Ko)

jekt)

Juhan Ruut- riskihindamise ekspert (Hendrikson & Ko)

Marie Louise Stenerud – maastikuliste mõjude ekspert, barjääriefektide leevendusmeetmete ekspert (WSP Civils)

Tiit Oidjärv- sotsiaalmajanduslike mõjude ekspert, asustusstruktuuri uuringu koostaja (Hendrikson & Ko)

Laura Uibopuu- kultuurikeskkonna ekspert, kultuuriväärtuste uuringu koostaja (Hendrikson & Ko)

Valter Lang – arheoloogiaväärtuste uuringu koostaja (Tartu Ülikool)

Riin Kutsar- Natura hindamise ekspert, KMH ekspert (Hendrikson & Ko)

Jaanus Remm- looduskeskkonna uuringute vastutav ekspert, loomastikuekspert (Rewild/ Tartu Ülikool)

Ülle Jõgar- taimestiku ekspert (Hendrikson & Ko)

Veiko Kärbla- tehiskeskkonna ja tervisemõjude ekspert, müra modelleerimine (Hendrikson & Ko)

Olav Kreen- põllumajanduskonsultant

Lisaks eelpoolnimetatutele osalevad KSH/KMH protsessis paljud spetsialistid alljärgnevatest organisatsioonidest:

Reaalprojekt – geoloogilised uuringud, materjalikasutus, insenertehnilised lahendused

Priit Ilves – geotechnical and materials use expert (Reaalprojekt)

Juhan Ruut – risk assessment expert (Hendrikson & Ko)

Marie Louise Stenerud – landscape impact expert, barrier effects mitigation measures expert (WSP Civils)

Tiit Oidjärv- socio-economic impact expert, responsible expert of Settlement Structure Baseline Study (Hendrikson & Ko)

Laura Uibopuu- cultural environment expert, responsible expert of Cultural Heritage Study (Hendrikson & Ko)

Valter Lang – responsible expert of Archaeological Heritage Survey (Tartu University)

Riin Kutsar- Natura2000 assessment expert, EIA expert (Hendrikson & Ko)

Jaanus Remm- responsible expert of natural environment studies, fauna expert (Rewild/Tartu University)

Ülle Jõgar- flora expert (Hendrikson & Ko)

Veiko Kärbla- artificial environment and health impact expert

Olav Kreen – agricultural consultant

In addition to the abovementioned, many experts from the following organisations participate in the SEA/EIA process:

Reaalprojekt – geological surveys, materials use, engineering and technical solutions

Tartu University – Archaeological Heritage Survey/Natural Values Survey

Tartu Ülikool – arheoloogiaväärtuste uuring/ loodusväärtuste uuring

OÜ Rewild – loodusväärtuste uuring

WSP Civils (Rootsi) – protsessi juhtimine, metoodilised küsimused, leevendusmeetmete lahendused

Töörühma koosseisu võidakse töö käigus vajadusel täiendada.

Hendrikson &Ko töötaja Heikki Kalle vastab *keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse* §34 lõikes 3 esitatud nõuetele:

1. Ekspert on lõpetanud Tartu ülikooli bioloogia erialal (MSc taimeökoloogias ja ökofüsioloogias) ja täiendanud ennast ajavahemikul 1993-1995 Oxfordi ülikoolis. Keskkonnamõju hindamine ja strateegiline planeerimine kuulusid õppekavasse (vastavad diplomid on lisatud).

2. Ekspert on keskkonnamõju hindamise valdkonnas töötanud alates 1992 aastast ja strateegilise planeerimise valdkonnas 1998. aastast. Strateegilise keskkonnamõju hindamise kogemus 15 aastat.

3. Ekspert on osalenud punktis 1 loetletud õppeasutustes kursustel, mis ületasid mahult nõutavat 40 tundi (vt lisatud tunnistusi).

4. Ekspert on osalenud valdkonda puudutavate õigusaktide ja käsiraamatute väljatöötamisel ja on valdkonnaga kursis.

Lisas 15 on toodud elulookirjeldus, diplomite, tunnistuste ja litsentside koopiad.

OÜ Rewild – Natural Values Survey

WSP Civils (Sweden) – process management, methodology issues, mitigation measures solutions

Composition of the workgroup might change during the project.

Heikki Kalle (Hendrikson & Ko) fulfils all the requirements stated by §34 subsecton 3 in the Environmental Impact Assessment and Environmental Management System Act:

1. Expert has graduated Tartu University in the major of biology (MSc in plant ecology and ecophysiology) and complemented himself in Oxford University in 1993 to 1995. Environmental impact assessment and strategic environmental assessment were part of the curriculum (corresponding diplomis are added to the dokument)

2. Expert has work in the field of environmental impact assessment form year 1992 and in the field of strategic planning from year 1998. Experience in strategic environmental assessment is over 15 years.

3. Expert has participated in the courses specified in the section 1. These courses surmount the required ammount of 40 hours.

4. Expert has been involved in the work process of compiling legal acts and guidebooks regarding the field and is familiaar with the field.

Curriculum Vitae, diplomas, certificates and licences are presented in the appendix 15.

3.4 KSH JÄRELVALVE TEOSTAJA / SUPERVISION AUTHORITY

Keskkonnaministeerium
Aadress: Narva mnt 7a, 15172 Tallinn
Infotelefon: +372 626 2802
Faks: +372 626 2801
Üldine e-posti aadress: keskkonnaministeerium@envir.ee
Kontaktisik: Maris Malva maris.malva@envir.ee

Estonian Ministry of the Environment
Address: Narva mnt 7a, 15172 Tallinn
Info: +372 626 2802
Fax: +372 626 2801
General e-mail address: keskkonnaministeerium@envir.ee
Contact: Maris Malva maris.malva@envir.ee

3.5 HUVIGRUPID / INTEREST GROUPS

Kohalikud omavalitsused:

Aegviidu vald, Anija vald, Harku vald, Jõelähtme vald, Keila vald, Kernu vald, Kiili vald, Kose vald, Kuusalu vald, Kõue vald, Nissi vald, Padise vald, Raasiku vald, Rae vald, Saku vald, Saue vald, Vasalemma vald, Viimsi vald, Tallinna linn, Keila linn, Paldiski linn, Loksa linn, Maardu linn ja Saue linn (Harju)

Kohila vald, Rapla vald, Järvakandi vald, Kaiu vald, Raikküla vald, Vigala vald, Kehtna vald, Märjamaa vald, Juuru vald ja Käru vald (Rapla)

Pärnu linn, Vändra alev, Vändra vald, Tootsi vald, Tori vald, Halinga vald, Sindi linn, Paikuse vald, Sauga vald, Are vald, Surju vald, Tahkuranna vald, Häädemeeste vald, Varbla vald, Tõstamaa vald, Paiku-

Municipalities:

Aegviidu municipality, Anija municipality, Harku municipality, Jõelähtme municipality, Keila municipality, Kernu municipality, Kiili municipality, Kose municipality, Kuusalu municipality, Kõue municipality, Nissi municipality, Padise municipality, Raasiku municipality, Rae municipality, Saku municipality, Saue municipality, Vasalemma municipality, Viimsi municipality, City of Tallinn, City of Keila, City of Paldiski, City of Loksa, City of Maardu and City of Saue (Harju)

Kohila municipality, Rapla municipality, Järvakandi municipality, Kaiu municipality, Raikküla municipality, Vigala municipality, Kehtna municipality, Märjamaa municipality, Juuru municipality and Käru municipality (Rapla)

City of Pärnu, Vändra municipalities, Tootsi municipality, Tori municipality, Halinga municipality, City of Sindi, Paikuse municipality, Sauga municipality, Are municipality, Surju municipality, Tahkuranna

se vald, Lavassaare vald, Koonga vald, Kihnu vald, Audru vald ja Saarde vald

Naabermaavalitsused:

Lääne maavalitsus, Lääne-Viru maavalitsus, Järva maavalitsus, Viljandi maavalitsus

Valitsusasutused:

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Siseministeerium, Keskkonnaministeerium, Kaitseministeerium, Põllumajandusministeerium, Sotsiaalministeerium, Kultuuriministeerium, Keskkonnaamet, Päästeamet, Muinsuskaitseamet, Tehnilise Järelevalve Amet, Põllumajandusamet, Terviseamet, Lennuamet, Maa-amet, Veeteede Amet, Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Keskkonnainspektsioon, Keskkonnaagentuur

Riiklikud äriühingud:

AS Elering, AS Eesti Energia, OÜ Elektrilevi, AS Eesti Gaas, Riigimetsa Majandamise Keskus

Valitsusvälised organisatsioonid:

Eesti Erametsa Liit, Eesti Põllumeeste Keskliit, keskkonnaorganisatsioonid (EKO)
Kohalikud ettevõtjad
Kohalikud elanikud mõjupiirkonnas (elanikud, töötajad, suvitajad)
Teadlaskond
Avalikkus

municipality, Häädemeeste municipality, Varbla municipality, Tõstamaa municipality, Paikuse municipality, Lavassaare municipality, Koonga municipality, Kihnu municipality, Audru municipality and Saarde municipality (Pärnu)

Neighbouring county administrations:

Lääne County Government, Lääne-Viru County Government, Järva County Government, Viljandi County Government

Governmental agencies:

Ministry of Economic Affairs and Communications, Ministry of the Interior, Ministry of the Environment, Ministry of Defence, Ministry of Culture, Ministry of Education, Aviation Board, Environmental Board, Estonian Rescue Board, National Heritage Board, Technical Surveillance Authority, Agricultural Board, Health Board, Land Board, Maritime Administration, Road Administration, The Environmental Inspectorate, The Environmental Agency

State commercial organizations:

AS Elering, AS Eesti Energia, OÜ Elektrilevi. AS Eesti Gaas, State Forest Management Centre (RMK)

Nongovernmental organizations:

Private Forest Centre, Centeral Union of Estonian Farmers
environmental organizations
Local entrepreneurs
Local people within area of influence (inhabitants, employees)
Scientific community
General public

4. KSH METOODIKA / SEA METHODOLOGY

Käesoleva KSH metoodika koostamisel on lisaks kehtivatele õigusaktidele kasutatud seni teostatud tee trassikoridoride maakonnaplaneeringute KSH ja teede eelprojektide KMH kogemust. Samuti on kasutatud teiste maade (sh Rootsi, Taani, Suurbritannia) raudteeprojektide KMH kogemust.

Käesolev KSH on algatatud eraldi protsessidena kolmes maakonnas. Tulenevalt objekti omapärast, kavandatakse antud juhul kõiki maakondi (ja lisaks piiriülese mõju hindamist) hõlmav mõju hindamine läbi viia integreeritult. KSH programm ning aruanne käsitlevad kogu trassi Eesti territooriumile jäävat osa ning need vormistatakse ühtsete dokumentidena.

Mõju hindamine on algatatud strateegilise keskkonnamõju hindamisena trassivalikute maakonnaplaneeringutele. Siiski on projekti ülesannete hulgas ette nähtud eelistataval trassialternatiivil kulgeva raudtee eelprojekti koostamine, mille rajamise ja hilisema kasutuse mõju tuleb hinnata ka eelprojekti täpsusastmes. Keskkonnamõju hindamise metoodika seisukohalt tähendab see esmalt strateegilise keskkonnamõju hindamise meetodeid kasutades eelistatuima trassivariandi valimist, millele järgneb valitud ja eelistatud variandi rakendamisega kaasneva keskkonnamõju detailne analüüs koos vajalike keskkonnamõju leevendavate meetmete (nt müratõkked, inimeste liikumisvõimaluste tagamine, ökoduktid jmt) väljatöötamisega.

Alljärgnevalt on kirjeldatud trassivaliku etappe ja neid mõjutavaid kriteeriume. Samuti antakse ülevaade reaalsete trassialternatiivide keskkonnamõju strateegilise hindamise sisu kohta (eeldatavad mõ-

Aside of the Estonian national legislature, the methodology is based on the Estonian practice of road alignment county plan SEA and preliminary project EIA. Also, the experience of international railroad project EIA-s is applied (including experience form Sweden, Denmark and United Kingdom).

The current SEA is initiated as separate assignments in three different counties. Due to the uniqueness of the object, is the impact assessment (and transboundary impact assessment) carried out as an integrated process. SEA program will cover the whole part of the route corridor located in Estonia and will be formed as integrated documents.

The impact assessment is initiated as strategic environmental assessment for county-wide spatial plans for choosing route corridors. However one of the tasks in the project is to compile a preliminary design for the most favorable route alternative and the impacts from constructing and using this route must be assessed preliminary design precision. This means, that using strategic environmental assessment methods, a favorable route alternative is chosen and after that a detailed assessment of environmental impacts is carried out and necessary measures for mitigating environmental impacts are developed (noise barriers, assuring movement options for people, ecoducts).

In the next sections different stages of locating the route corridor and criteria affecting them are described and an overview of the contents of environmental impact assessment (presumable impact

juallikad, mõjuala suurus, mõjutatavad keskkonnaelemendid).

sources, impact area, affected environmental elements) for realistic route alternatives is given.

4.1 KAASNEVAD MÕJUD, LEEVENDUSVÕIMALUSED JA SEIRE PÕHIMÕTTED/ SIGNIFICANT IMPACTS, MITIGATION OPPORTUNITIES AND MONITORING PRINCIPLES

Tulenevalt varasemate transpordiprojektide kogemusest (eelkõige maanteede trassikoridoride valik ja teeprojektide keskkonnamõju hindamine) on alljärgnevalt välja toodud Rail Baltic projekti olulisemad võimalikud keskkonnamõjud. Kuna Eestis on raudteede rajamisega kaasnevate keskkonnamõjude hindamise kogemus piiratud, on loetelu täiendatud ka käesoleva KSH töörühma kuuluvate Rootsi ekspertide kogutud kogemuste põhjal. Alljärgnevalt on alapeatükis 4.1.1 esitatud võimalikud mõjud koos praeguseks väljapakutud leevendusmeetmete ja seirepõhimõtetega.

Drawing upon previous experience in transport projects (especially regarding road route alternatives and strategic impact assessment of road projects), the more significant impacts arising from Rail Baltic project are presented below. Due to the fact that domestic experience regarding impact assessment of establishing railways is limited, the impacts have been supplemented with those based on the SEA team's Swedish experts' experiences. The more significant impacts have been presented with mitigation measures and monitoring principles in sub-chapter 4.1.1.

4.1.1 Kaasnevad mõjud, leevendusvõimalused ja seire põhimõtted/ Significant impacts, mitigation opportunities and monitoring principles

Inimeste liikumisvõimaluste muutus ja selle mõju.

Esialgsed raudtee ülepääsud olulisemate teede juures töötatakse välja kõigi väljapakutud trassivariantide puhul, mille lõikes viiakse läbi võrdlemine. Väiksemate ülesõidu-/-käigukohtade vajadus trassialternatiivide avalikustamisel esitatud ülepääsu ettepanekute ning asustusstruktuuri uuringu põhjal. Raudtee ülepääsud või ümbersõidud väiksemate teede puhul määratletakse täpsemalt väljavalitud

Change in people's mobility options and its impact.

Initial railway crossings near more important roads will be worked out for all proposedd route alternatives, which are included in the comparison. The need for smaller crossings will be assessed based on the proposals received during public consultation and the Settlement structure baseline study. Railway crossings or derouting of

trassil.

Leevendusvõimalused

- Juurdepääsude lahendamisel tehakse koostööd kohalike elanikega ning võetakse arvesse asustuse paiknemist, sh elamualade paiknemist, avalike teenuste kättesaadavust, päästevõimekuse säilimist jm;
- Teede ja raudtee ristumised kavandatakse eritasandiliste lahendustena, millega lisaks turvalisuse kaalutlustele välditakse ka kohaliku liiklusvoo takistamist raudtee poolt;
- Maakasutuse piirangute ebasoodsa mõju osas on vajalik ette näha kompensatsiooni mehhanismid

Seirepõhimõtted:

Projekteerimise käigus tuleb elanikelt väljavalitud trassi osas küsida tagasisidet, mille tulemuste alusel saab otsustaja nõuda leevendavate meetmete paketi korrigeerimist.

Mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvatele aladele.

Trassivariantide väljatöötamisel lähtuti põhimõttest, et raudteetrass ei läbiks Natura alasid. Sellega tagatakse kaitsealuste liikide ja elupaigatüüpide kaitse ja minimaalne häiring. Kõigi trassivariantide osas viidi läbi loodusuuring (elusloodus uuringu aruanne on üheks osaks KSH programmist ning on eraldi failina KSH programmi juurde kuuluv), mis annab infot olemasoleva olukorra ja potentsiaalsete konfliktalade kohta. Loodusuuringu tulemusi arvestatakse trassivariantide omavahelisel võrdlemisel ja leevendusmeetmete kindlaksmääramisel ning rakendamiseks.

smaller roads is specified for the preferred route alternative

Mitigation measures:

- Railway crossings or detours in case of smaller roads will be determined for each specified route. When planning access, local residents will be cooperated with and location of settlements will be taken into account, incl. locations and layout of residential areas, accessibility to public services, preservation of rescue capacity, etc.;
- Road and railway crossings will be planned as grade separated, which will ensure safety and the railway will not impede traffic flow.
- Regarding the unfavourable impact of land use restrictions, compensations should be provided.

Monitoring principles:

During designing, residents must be asked for feedback on the route. The feedback can be the basis for asking the mitigation package to be corrected.

Impact to areas within network of Natura2000 sites

The preliminary decisions made regarding the choice of route alternatives were based on the principle that the railway route should go through Natura sites to the minimum extent possible. This will ensure protection and minimum disturbance of species and types of habitat. Nature surveys were carried out regarding all the possible route alternatives, the former will provide information concerning the current situation and potential conflicts. The results of nature surveys will be taken into account when route alternatives are compared and mitigation measures determined and implemented.

Mitigation measures:

Leevendusvõimalused:

- Ehkki trassivalikuga tuleb tagada olukord kus Natura võrgustikku kuuluvatele aladele ja neil kaitstavatele elupaigatüüpidele otsest negatiivset mõju ei avaldada tuleb siiski jälgida, et välistatud oleks ka kaudsed mõjud, näiteks läbi veereziimi muutuste. Selleks tuleb valda lahendusvariandid, kus ka kaudne mõju on minimaalne (nt. piisav dreneerimine jne)

Seirepõhimõtted:

Arendaja korraldab leevendavate meetmete tõhususe osas regulaarselt kontrolli lähtudes seirekavast. Otsustaja saab Arendajale teha ettekirjutusi leevendavate meetmete tõhususe tõstmiseks.

Mõju looduskeskkonnale v.a. Natura 2000 alad (barjääriefekt, müra, elupaikade kadu jne).

Kõigi trassivariantide osas viidi läbi loodusuuring (elusloodus uuringu aruanne on üheks osaks KSH programmist ning on eraldi failina KSH programmi juurde kuuluv), mis annab infot olemasoleva olukorra ja potentsiaalsete konfliktalade kohta. Loodusuuringu tulemusi arvestatakse trassivariantide omavahelisel võrdlemisel ja leevendusmeetmete kindlaksmääramisel ning rakendamisel.

Leevendusvõimalused:

- Olulisemate rohevõrgustike koridoride ja loomade liikumisteede juurde rajatakse loomade ületuskohad- ökoduktid, tunnelid ning truubid koos nende juurde suunavate rajatistega ning tagatakse vee-elustiku ja poolveeliste loomade liikumisvõimalused;

- Kõrghaljastuse säilitamine või haljaskulisside kujundami-

- Although through careful route selection the direct impacts to valuable habitats preserved within Natura 2000 areas can be avoided there can occur also indirect impacts, for instance through changes in drainage conditions. Technical solutions should be selected preventing indirect impacts to the habitats (eg. more efficient drainage system should be selected).

Principles of monitoring:

Developer shall organise regular checks on the basis of monitoring plan and regarding mitigation measures. Decision maker can issue precepts to Developer regarding increasing the efficiency of mitigation measures.

Impact to natural environment (barrier effect, noise, loss of habitats, etc.).

Nature surveys were carried out regarding all the possible route alternatives, the former will provide information concerning the current situation and potential conflicts. The results of nature surveys will be taken into account when route alternatives are compared and mitigation measures determined and implemented.

Mitigation measures:

- Crossings for animals or ecoducts, tunnels and culverts with structures leading to these will be established near more important green network corridors and animal paths. Movement possibilities for semiacuatic animals and acuatic species must be assured;

- Preserving trees and greenery or making greenery curtains;

ne;

- Veekogude ja märgalade kaitse tagamiseks looduslike veekogude ületustel lahenduste kasutamine, mis tagab veekogude ökoloogilise ja morfoloogilise seisundi säilimise (vältida tuleb sillalahendusi, mis takistavad veeelustiku liikumist, nõuavad veekogu sängi või kaldavöönd i olulist ümberkujundamist, võivad põhjustada ohtu veekvaliteedile, sh settereostuse ohtu), trassi rajamisel tehniliste lahenduste kasutamine, mis tagab trassiäärsetel märgaladel veerežiimi säilimise;

- Veekogude ja märgalade kaitse tagamiseks kasutatakse ehitusmaterjalide ladustamisel geotekstiili, et vältida potentsiaalset heljumiga saastumist;

- Müratõkkeid kavandatakse ka looduskeskkonna vajadustest lähtuvalt (nt tedremängu alade läheduses).

Seirepõhimõtted:

Arendaja korraldab leevendavate meetmete tõhususe osas regulaarselt kontrolli lähtudes seirekavast. Otsustaja saab Arendajale teha ettekirjutusi leevendavate meetmete tõhususe tõstmiseks.

Müra ja vibratsiooni mõju.

Rail Baltic raudtee poolt põhjustatud müra ja vibratsioon on eeldatavalt väiksema mõjuga, kui hetkel kasutuses oleva raudtee poolt põhjustatu, sest tegemist on uuema ja kvaliteetsema taristuga ning elektrivedurid põhjustavad vähem müra. Eramute juures tuleb tagada normidele vastavad müra ja vibratsiooni tasemed (vastavalt sotsiaalministri 04.03.2002 määrusele nr 42 "Müra normtasemed elu-

- To protect water bodies and wetlands is is necessary to use solutions that retain ecological and morphological condition of water bodies (solutions that hinder movement of acuatic species, demand significant changes in the river beds or might cause changes in the water quality must be avoided) and use technical solutions that retain water regime for neighbouring wetlands.

- To ensure protection of waterbodies and wetlands, geomembrane is used for the purpose of storing construction materials to prevent potential contamination with suspended solids;

- Noise barriers are planned based on the needs of natural environment (for example, near the areas where grouse mate).

Principles of monitoring:

Developer shall organise regular checks on the basis of monitoring plan and regarding mitigation measures. Decision maker can issue precepts to Developer regarding increasing the efficiency of mitigation measures.

Impact of noise and vibration

Noise and vibration caused by Rail Baltic are estimated to have a lower impact than what the railway causes that is currently being operated. This is due to the fact that Rail Baltic is a newer infrastructure of higher quality and electric locomotives cause less noise. Noise and vibration levels in accordance with norms must be ensured in the vicinity of private houses (as specified in regulation

ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja müratasemе mõõtmise meetodid" ning sotsiaalministri 01.06.2002 määrusele nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid"). Nende normide ületamisel nähakse ette müra ja vibratsiooni levikut piiravad meetmed. Ilma leevendusmeetmeid rakendamata võib müra negatiivne mõju (sh terviserisk) avalduda analoogiliste projektide raames teostatud uuringute andmetel kuni ca 300 m kaugusel raudteest (erandjuhtudel suurusjärgus 500 m), sõltudes eelkõige maastikulistest tingimustest, kusjuures uute objektide puhul rakendatakse kõige karmimaid tingimusi.

Vibratsiooni puhul jääb mõjuala normaaltingimustel eeldavalt raudtee kaitsetsooni sisse, ulatudes sealt välja eelkõige ebasoodsate pinnasetingimuste tõttu, mis sõltuvad pinnase geoloogilistest eripäradest.

Leevendusvõimalused:

- Trassikoridoride sees olev nihutamisruum annab võimaluse paigutada raudtee elamutest ja muudest tähtsatest objektidest võimalikult kaugele.
- Vajadusel rajatakse müratõkkebarjäärid ja rakendatakse vibratsiooni leevendavaid meetmeid (näiteks pinnase kuivendamine, vibratsiooni vähendavad matid, erinevad tehnilised lahendused vähendamaks vibratsiooni ülekannet rööbastelt maapinnale);
- Ehitusfaasis on võimalik vastavalt vajadusele reguleerida müratasemeid ja tööaegu;
- Müratõkked rajatakse juba ehitusfaasis, et vähendada

no. 42 'Noise level norms in residential and recreational areas, in houses and joint use buildings, and methods for measuring noise levels' issued by the Minister of Social Affairs on March 4 2002, and regulation no. 78 'Limit values of vibration in dwellings and joint use buildings, and methods for measuring vibration' issued on June 1 2002 by the Minister of Social Affairs. When these norms are exceeded, measures for limiting the spread of noise and vibration must be taken as provided in the abovementioned regulation. The negative impact (incl. health risk) may reach as far as 300 m from the railroad (in rare cases even as far as 500 m on the basis of data from previous similar projects), depending on landscape conditions, whereas the strictest possible conditions are applied in case of new objects.

In regards to vibration in normal condition, its area of influence is estimated to remain within the railroad protection zone, exceeding its boundaries due to unfavourable soil conditions, which are dependent on geological peculiarities.

Mitigation measures:

- The shifting space in the route corridors enables the railroad to be located as far as possible from dwellings and other important objects.
- If it proves necessary, noise barriers will be erected and measures will be taken to alleviate vibration (for example, soil drainage, vibration reduction mats, a number of technical solutions for reducing vibration being transferred from rails to ground);
- In the construction stage, it is possible to regulate noise levels and working times as needed;
- Noise barriers will be erected already in the construction

ehitustööde müra levikut;

- Vastavalt vajadusele reguleeritakse kaubarongide kiirust ja signaale.

Seirepõhimõtted:

Arendaja korraldab leevendavate meetmete tõhususe osas regulaarselt kontrolli lähtudes seirekavast (nt. müra ja vibratsiooni mõõtmised). Otsustaja saab Arendajale teha ettekirjutusi leevendavate meetmete tõhususe tõstmiseks.

Mõju ettevõtlusele (põllumajandus, metsamajandus, maavarade kaevandamine) ja maa väärtusele.

Põhiliseks küsimuseks on maaüksuste killustumine ning kulutuste suurenemine ligipääsetavuse halvenemise tõttu. Trassialternatiivide omavahelisel võrdlemisel ja valikul arvestatakse mõjuga põllumajanduslikule ja metsamajanduslikule maakasutusele ning maavaradele. Valitud trassivariandil kasutatakse erinevaid meetmeid (täiendavad ülepääsud, haljaskulissid, mürabarjäärid jne), et vähendada raudtee mõju ettevõtlusele ning maa väärtusele.

<u>Leevendusvõimalused</u>

- Trassikoridoride sees olev nihutamisruum annab võimaluse raudtee paigutamiseks arvestades kohalikke olusid ja inimeste tagasisidet;
- Ületuskohtade asukohad ja dimensioonid planeeritakse arvestades kohalikku ettevõtluskeskkonda;
- Maardlate omanikke informeeritakse aegsasti ja antakse võimalus maavara enne trassi ehitust ära kasutada.

stage to reduce the spread of construction work noise;

- Speed and signals of freight trains will be regulated as needed.

Principles of monitoring:

Developer shall organise regular checks regarding the efficiency of mitigation measures on the basis of monitoring plan (for example, noise and vibration measuring). Decision maker can issue precepts to Developer regarding increasing the efficiency of mitigation measures.

Impact to entrepreneurship (agriculture, forest management, extraction of mineral resources) and value of land.

The main issue is fragmentation of land units and the increase in expenses due to deteriorating access. When comparing and choosing route alternatives, impact to agricutlural and forest management land use and mineral resources will be taken into account. Different measures (additional crossings, green curtains, noise barriers, etc.) will be taken to reduce impact to entrepreneurship and value of land.

<u>Mitigation measures:</u>

- Shifting space within route corridors enables the railroad to be located so that local situation and people's feedback are taken into consideration;
- Locations and dimensions for crossings will be planned taking into account local business environment;
- Owners of mineral deposits will be informed in good time and they can use up the mineral resource before the route will be built;

- Soovitavad on leevendavad meetmed läbi ettevõtlust toetavate programmide, kompenseerimaks raudtee poolt avaldatavat mõju

- Juhul kui tekib vajadus kompensatsioonialade määramiseks teeb KSH aruanne nende alade osas võimalikud ettepanekud, eelistatult riigimaadel.

Seirepõhimõtted:

Arendaja korraldab leevendavate meetmete tõhususe osas regulaarselt kontrolli lähtudes seirekavast (nt. regulaarne ettevõtlusuuring).

Mõju muinsuskaitselistele objektidele, kultuuripärandile, ajaloolistele küladele ning vaadetele.

Trassivariantide eelvalikul lähtuti põhimõttest, et muinsuskaitsealasid ja –objekte raudteetrass pigem ei läbi, millega tagatakse nende objektide ja alade kaitse. Trassivariantide väljatöötamisel tehakse tihedat koostööd Muinsuskaitseametiga. Trassialternatiivide omavahelisel võrdlemisel ja valikul arvestatakse mõjuga kultuurimälestistele, Muinsuskaitseameti poolt teistesse registritesse kantud objektidele (XX saj arhitektuuripärand, maaehituspärand, matmispaigad), pärandkultuuriobjektidele, seni kaardistamata arheoloogiapärandile (sh looduslikud pühapaigad), väärtuslikele maastikele, miljööväärtuslikele aladele, kohalike omavalitsuste poolt kaitse alla võetud väärtustele, kalmistutele, kirikutele. Valitud trassi puhul kasutatakse erinevaid mõju leevendamise või vältimise meetodeid.

<u>Leevendusvõimalused</u>

- Mitigation measures implemented through programmes supporting entrepreneurship are recommended to compensate for railroad impact;

- Should the need for specifying compensation areas arise, SEA report will make proposals regarding these areas, whereas state lands have an advantage.

Principles of monitoring:

Developer shall organise regular checks regarding the efficiency of mitigation measures on the basis of monitoring plan (for example, regular entrepreneurship surveys).

Impact to objects of value in terms of heritage conservation, cultural heritage, historical villages and views.

Preliminary choice of route alternatives was made based on the principle that, in general, the route alternative will not go through heritage conservation areas and objects protected under heritage conservation, which will ensure protection for these objects and areas. Route alternatives will be developed in close cooperation with National Heritage Board. When comparing and choosing route alternatives, impact to cultural monuments, other objects entered into registers by National Heritage Board (20th century architectural heritage, road construction heritage, burial sites), cultural heritage objects (incl. natural sanctuaries), valuable landscapes, areas of cultural and environmental value, heritage and graveyards and churches placed under protection by local governments will be taken into account. A variety of mitigation or prevention measures will be taken on the chosen route alternative.

<u>Mitigation measures:</u>

- Shifting space within route corridors enables the railroad

- Trassikoridoride sees olev nihutamisruum annab võimaluse raudtee paigutust planeerides arvestada kultuuripärandi objektidega;

- Raudteega seotud rajatised (mürabarjäärid, valgustus, aiad, kahetasandilised lahendused – nt ülepääsud) lahendatakse selliselt, et need sulanduvad paremini olemasolevasse ümbruskonda, selleks kaasatakse vajadusel projekteerimisse nt muinsuskaitsespetsialist ja/või (maastiku)arhitekt;

- Kui raudteetrassi piisav nihutamine ei ole võimalik ning kui kultuuripärandi olemus seda võimaldab (olenevalt konkreetsest objektist), võib Rail Baltic raudtee kui olulise riikliku huvi kontekstis lahenduseks olla pärandi ümberpaigutamine;

- Sõltuvalt kultuuripärandi olemusest võib pärandi säilimise tagamiseks olla piisav ka teabe dokumenteerimine/arhiveerimine.

Seirepõhimõtted:

Ehitusaegne seire säilitatavate kultuuripärandi objektide seisukorra kontrollimiseks toimub ehitusjärelevalve raames (sh kultuurimälestised). Arheoloogiliselt potentsiaalselt väärtuslikes piirkondades võib osutuda vajalikuks kaasata ehitustööde etapis arheoloog, kes viib läbi seiret väärtuslike leidude osas. Kasutusperioodil korraldab arendaja regulaarselt kontrolli leevendavate meetmete tõhususe osas, lähtudes seirekavast (sh. mõjupiirkonda jäävate mälestiste regulaarne ülevaatus). Otsustaja saab Arendajale teha ettekirjutusi leevendavate meetmete tõhususe tõstmiseks.

Ohtlike veostega kaasnev ja raudtee põhjustatud risk.

to be located so that cultural heritage objects are taken into consideration;

- Structures related to railroad (noise barriers, lighting, gardens, solutions with two levels– for example, crossings) will be developed so that these blend in with the surroundings, for this purpose, a heritage conservation specialist and/or a (landscape) architect will be included in planning if necessary;

- In case a route can not be shifted enough and the nature of cultural heritage allows this, the solution could be the relocating of the cultural heritage (in the context of Rail Baltic being nationally important object);

- depending on the nature of cultural heritage, documenting/archival processing of information regarding cultural heritage to ensure its preservation may be enough.

Principles of monitoring:

Monitoring during construction to check the condition of cultural heritage objects to be preserved will be carried out within construction supervision (incl. cultural monuments). There might be necessary to involve an archaeologist in construction stage in areas which are potentially valuable from the archaeological perspective. The archaeologist will monitor valuable findings. During operation, Developer shall organise regular checks regarding the efficiency of mitigation measures based on the monitoring plan (incl. regular inspection of monuments in the area of influence). Decision maker can issue precepts to Developer regarding increasing the efficiency of mitigation measures.

Risk arising from hazardous loads and railroad.

Trassialternatiivide omavahelisel võrdlemisel ja valikul hinnatakse ning arvestatakse õnnetuseohu võimalusega vastavalt hädaolukorra seaduses sätestatud metoodikale.

Leevendusvõimalused

- Tehnoloogiliste lahenduste valik lähtudes asukohast ja riskiaspektidest (et vältida rööbastelt mahasõitu ja muid õnnetusjuhtumeid),
- Piirdeaiad, vältimaks inimeste ja loomade sattumist raudteele.

Seirepõhimõtted:

Arendaja korraldab leevendavate meetmete tõhususe osas regulaarselt kontrolli lähtudes seirekavast (näiteks taristu ja veeremi regulaarne kontroll). Otsustaja saab Arendajale teha ettekirjutusi leevendavate meetmete tõhususe tõstmiseks.

When comparing and choosing route alternatives, risk of accidents will be assessed and taken into consideration in accordance with the methodology specified in the Emergency Act.

Mitigation measures:

- Choice of technological solutions depending on the location and risk aspect (to avoid becoming derailed and other accidents);
- Enclosures to prevent people and animals ending up on the railroad.

Principles of monitoring:

Developer shall organise regular checks regarding the efficiency of mitigation measures on the basis of monitoring plan (for example, regular checks of infrastructure and rolling stock). Decision maker can issue precepts to Developer regarding increasing the efficiency of mitigation measures.

4.1.2 Piiriülesed mõjud/ Transboundary impacts

Käesoleva KSH objektiks olev tegevus on piiriülese mõjuga, kuna Rail Baltic kulgeb läbi kolme Balti riigi Poola. Sadamaühenduste (parendamise vajaduste ja sellega kaasnevate mõjude) kaudu on võimalik mõju ka Soomele.

Eesti piiriülene KSH/KMH korraldatakse rahvusvahelistes kokkulepetes, piiriülese keskkonnamõju hindamise konventsioonis (Espoo konventsioonis) ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduses sätestatud korras.

Võimaliku piiriülese mõjuga on liikluskoormusest tingitud mõjud nii maanteedel (prognoositavalt kahanev) kui raudteedel. Võimalikud on barjääriefektist tulenevad mõjud nii inimeste liikumisele kui ka loodusväärtustele. Nimetatud mõjude hindamisel tehakse koostööd paralleelselt toimuva Rail Baltic projektiga, mis on käivitatud Läti Vabariigis. Projekti kaudsed mõjud avalduvad kogu Rail Baltic raudtee majanduspiirkonnas.

Piiriülese mõju kontekstis toimub koostöö peale Läti veel Leedu, Poola ja Soomega.

Rail Baltic has transboundary impacts, because it runs to Poland through three Baltic states. There are also possible impacts to Finland through marine connections.

Estonian SEA/EIA is carried out according to international agreements, Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo, 1991) and Environmental Impact Assessment and Environmental Management System Act.

Transboundary impacts arising from traffic load become evident on roads (estimated to decrease) and railroads. Impacts arising from barrier effect will possibly affect people's mobility as well as natural values. When assessing these impacts, the Rail Baltic project initiated in Latvia will be cooperated with. Indirect impacts of this project will manifest themselves in the whole economic area of the Rail Baltic railroad.

In the context of transboundary impacts, Lithuania, Poland and Finland will also be cooperation partners.

4.2 LÄHTEANDMED, OLEMASOLEV OLUKORD / BACKGROUND DATA, PRESENT SITUATION

Vastavalt lähteülesandele tuleb trassi valikul leida kõige otsem tee Läti piirilt läbi Pärnu maakonna Tallinnasse. Siiski tuleb trassi valikul arvestada asjaoluga, et asustust on soovitav vältida sotsiaalsete mõjude aspektist (kui välja arvata hilisem potentsiaalne raudtee-koridori kasutus kohaliku transpordi arendamiseks), samas on asustusest väljaspool suurem oht sattuda konflikti oluliste loodusväärtustega. Seega kulgeb trass väljaspool Tallinna ja Pärnut valdavalt inimtekkelise keskkonna ja looduskeskkonna piiril. Tallinnas ja Pärnus on trassivariantide asukoht seotud valdavalt olemasolevate raudteekoridoride paiknemisega.

Olemasoleva info peamised allikad on toodud peatükis 6.

It is necessary to find the shortest route alternative from Latvian border to Tallinn (through Pärnu) according to the initial task. From social impacts point of view it is also advisable to avoid settlements, unless it is used for future developments of local transport. On the other hand routes outside settlements are more likely to cause conflicts with important nature values. Therefore route will be running in the border area of anthropogenic and natural environment. Locations for route alternatives are mostly limited to existing railway corridors in Tallinn and Pärnu.

The main sources of existing data are presented in chapter 6.

4.3 TÄIENDAVAD UURINGUD / ADDITIONAL SURVEYS

Võttes aluseks Tabelis 1 määratletud kriteeriume, nende mõju ulatust ja mõju olemust, samuti problemaatiliste alade analüüsi tulemusi, määratletakse täiendavate uuringute vajadus ja viiakse läbi uuringud eelnevalt koostatud metoodika alusel. Uuringute metoodika kooskõlastatakse Tellijaga ja vajadusel akadeemilise nõustajatega (täpsustatud elusloodus uuringu aruandes, mis asub lisas 3). Uuringud viiakse läbi KMH täpsusastmes.

Considering criteria, listed in Table 2, such as scale and nature of the impacts and also the results from analyses of problematic areas, a need for additional surveys is determined and necessary surveys are carried out based on predefined methodology. The methodologies for the surveys have been presented for approval for client and in case of need to the academic advisors (the list of consultants is presented in the report of Survey of Biota in the Appendix 3). Surveys are carried out in the accuracy level of EIA.

4.3.1 Asustusstruktuuri uuring / Settlement structure baseline study

Eesmärk

Asustusstruktuuri uuringuga kogutavad andmed on aluseks planeeringualternatiivide täpsustamisel.

Edasise planeeringu ja KSH protsessi käigus täpsustatakse planeeringulahendust vastavalt avalikustamise käigus esitatavatele hinnangutele (asumite terviklikkus, ühenduskohtade vajadus, olulised sihtpunktid vm).

Uuringu sisu

Asustusstruktuuri uuringus kaardistatakse järgnevad valdkonnad:

- Asustuse paiknemine, tihedus ja aset leidnud muutused. Tuginedes 2011. aasta ning 2000. aasta rahva- ja eluruumide loenduste tulemustele, esitatakse piirkondlik rahvastiku tihedus ruutkilomeetri kohta, asustusüksuste rahvaarvu protsentuaalne muutus loenduste vahelise perioodi käigus;
- Töökohtade paiknemine. Tuginedes 2011. aasta rahva- ja eluruumide loenduse tulemustele, määratletakse asustusüksused, mis on töökohtade koondumispunktiks muudele asustusüksustele;
- Olulisemate avalike teenuste paiknemine. Näidatakse kohaliku omavalitsuse asutuste, koolide ja lasteaedade, huvikoolide asukohad;
- Turismi sihtkohtade ja olulisemate puhkealade paiknemine. Tuginedes avalikele allikatele, kaardistatakse maju-

Objective

In order to enable taking settlement structure into account during the comparison of the route alternatives, a settlement structure baseline study is made. The planning solution are then specified in the next stages of SEA and planning process according to information from public displays and discussions (settlement integrity, possible crossings, important destinations etc).

Content of the study

Settlement structure baseline study will map the following fields:

- Settlement structure, density and changes. Based on the results of 2011 and 2000 population and living space surveys the regional population density per square kilometer and changes in the settlement structures are presented.
- Location of jobs. Settelements, which are focuspoints of jobs are determined based on the results of 2011 population and living space survey the
- Location of main public services. Location of local administration institutions, schools, kindergardens,

tuskohtade ning olulisemate turismi sihtkohtade paiknemine;

- Maa väärtus. Tuginedes Maa-ameti hinnastatistikale, näidatakse uuringus aset leidnud tehingute ühikhindade keskväärtused erinevate maa otstarvete lõikes, võimaldamaks raudtee alternatiivsete asukohtade võrdlust maa otstarbest tuleneva maksumuse erinevuse lõikes;

- Olulised perspektiivsed muutused maakasutuses tulenevalt kohalike omavalitsuste planeeringutes sätestatust.

Uuringus ei käsitleta võimalikke asustusstruktuurile kaasnevaid mõjusid, vaid kaardistatakse olemasolev olukord.

Meetod

Uuringu andmestik koondatakse eelkõige kaardiandmestikuna erinevatest andmebaasidest. Kaardipõhine andmete esitamine võimaldab andmestikku hõlpsamini kasutada kogu projekti jooksul erinevate projektis osalejate poolt.

4.3.2 Kultuuripärandi uuring / Cultural Heritage Study

Lihtsustamaks trassialternatiivide valikut ja võrdlust ning hilisemat mõjude hindamist, koondatakse kultuuripärandi uuringus materjalid erinevat tüüpi pärandi kohta. Lisaks analüüsitakse uuringus erinevat tüüpi pärandi kaitsestaatust, samuti määratletakse põhimõtteline välistavus ja võimalikud leevendusmeetmed. Uuring tugineb olemasolevatele andmeallikatele. Käsitletavad päranditüübid:

- Kultuurimälestised (mälestiste register)

hobby groups will be determined.

- Location of tourist sites and main recreational areas. Location of touriset sites and main recreational areas are determined based on public information.

- Price of land. Unit prices for different types of land are determined based on the price statistics from Estoninan Land Board. This is used for comparing different route alternatives from the land cost point of view.

- Main perspective changes in land use compared to the principles stated in the local authorities spatial plans.

This survey is not analyzing possible impacts to the settlement structures, but only maps the existing situation.

Method

Data for the survey comes mostly as map information from different databases. Map based presentation of the information makes it easier to use the data by different parties of the project throughout the whole project.

In order to facilitate the selection and comparison of alternatives and later assessment of impacts, data on cultural heritage is gathered in the study. In addition, the protection status of different types of cultural heritage is analyzed. Types of heritage to be covered:

- National cultural monuments (National registry of cultural monuments)

- Muinsuskaitseameti poolt muudesse registritesse koondatud objektid (XX saj arhitektuur, maaehituspärand, matmispaigad)
- Pärandkultuuriobjektid
- Looduslikud pühapaigad
- Väärtmaastikud ja ilusad vaated
- Miljööalad
- Kohalike omavalitsuste poolt kaitse alla võetud objektid ja alad
- Kalmistud
- Kirikud ja muud pühakojad

Andmeallikad:

- Mälestiste riiklik register;
- XX saj arhitektuuri register;
- Maaehituspärandi andmekogu;
- Matmispaikade register;
- Pühapaikade andmekogu;
- EELIS;
- Maakonnaplaneeringute teemaplaneeringud "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused";
- Heritage gathered in other registries by National Heritage Board
- Heritage culture
- Natural sacred sites
- Valuable landscapes and views
- Valuable milieu areas
- Objects and areas protected on local government level

Data sources:

- national registry of cultural monuments;
- registry of the architecture of XX century;
- registry of rural architecture;
- registry of burial sites;
- registry of natural sacred sites;
- Estonian Nature Information System;
- regional thematic plans;
- Master plans and thematic plans of local governments.

- Kohalike omavalitsuste üld- ja miljööväärtuslike alade teemaplaneeringud;
- ETAK põhikaart;
- Siseministeeriumi Usuasjade osakonna teemakaart „Religioon ja kirikud".

Lisaks viiakse ajavahemikul september 2013 - mai 2014 läbi arheoloogiapärandi uuring. Uuring viiakse läbi etapiti, mis võimaldab esmaste tulemuste kasutamist juba trassivariantide võrdlemisel ja mõjude esialgsel hindamisel. Uuringu üldiseks eesmärgiks on selgitada välja arheoloogiliselt tundlikud piirkonnad ning määratleda neist tulenev täiendavate tööde vajadus, samuti tuua välja seni kaardistamata välistavad asjaolud, kui neid esineb. Arheoloogiline eeluuring viiakse läbi ajavahemikul september 2013-oktoober 2013, Muinsuskaitseameti poolt koostatud lähteülesande alusel. Uuringu eesmärgiks on:

1) olemasoleva arheoloogilise informatsiooni koondamine trasside kulgemise alal (st olemasolevate mälestiste ja kaitsmata kultuuripärandi kohta arhiivides (Muinsuskaitseameti arhiiv, Ajaloo Instituudi arhiiv jne) ning teaduskirjanduses oleva info kogumine ja süstematiseerimine);

2) töö ajaloolise kaardimaterjaliga.

Samuti määratletakse eeluuringus edasise uurimistöö vajadus, eesmärgid ning üldine metoodika.

In addition, the Survey of Archaeological Heritage will be performed along the route alternatives from Sept 2013 to May 2014. The Survey will involve different stages, which will enable the preliminary results to be used when comparing route alternatives and performing preliminary impact assessment. The general aim of the Survey is to determine archaeologically sensitive areas and to identify the need for additional works arising from those areas, also to determine preclusive situations if these appear. The methodology will be prepared by the National Heritage Board. The goal of the study will be:

1) The collection and analysis of archaeological data along the routes (including heritage information and information about un-protected heritage in archives (Archive of the heritage Board, Archive of the Institute of History etc., collection and review of scientific data).

2) Review of historical maps.

The need for additional surveys and the goals and methodology for them are specified in this study.

4.3.3 Loodusuuringud / Nature surveys

Eesmärk

Eesmärk on teha raudteetrassi valik elusloodus seisukohast paremini kui tavaliselt on vaid Keskkonnaregistri andmeid arvestades tehtud – st. arvestades rohkem kui vaid Natura alasid ja kaitsealuseid liike. Lisaks inventuuridele viiakse läbi ka elupaikade modelleerimist.

Aim

As to this day, most of SEAs and EIAs have been based primarily on information from Environment register (i.e. Natura 2000 and protected species). We aim to perform the selection between railway alternatives additionally considering general impacts on biodiversity, habitats, dispersal possibilities and other aspects. Aside to the surveys, the habitat modeling was performed.

Metoodika

Trassi valiku ja mõjude hindamise põhilised tööetapid:

1) Eeltööd ja olemasolevate infoallikate koondamine. Määratletakse peamised konfliktpiirkonnad ja võimalike raudteetrasside hulgast valitakse edasiseks analüüsiks vähesed (vt ptk 4.1). Võimalusel arvestatakse ka teisi kõrge loodusväärtusega alasid ja objekte. Trassialternatiivide eelvaliku aluseks olevad infoallikad on:

EELIS (keskkonnaregister jm. Keskkonnaagentuuri allikad) – info kaitsealustest aladest ja liikide leiukohtadest ning muudest objektidest.

Maakonna rohevõrgustik – see on oluline liikide (eelkõige loomade) rände- ja levikukoridoride seisukohalt ning raudtee populatsioone isoleeriva mõju hindamiseks. Kasutatakse eelkõige jämedakoelist maakonnatasemel rohevõrgustiku skeemi.

Metsaregister - info vanade metsade ja nende kasvukohatüüpide kohta, mis on trassi valikul küll "pehme argument", kuid on

Methods

Main stages of the nature survey and selection of route variants:

1) Preliminary work and gathering of existing data. Defining of main conflict regions, and selecting out of few alternatives (according to chapter 4.1). Where possible, other areas and objects of high natural value will be considered. Data sources that will be base for pre-selection of the railway path are:

EELIS (Environment register and other sources of Environment agency) – data of species, areas, and other objects under protection by law.

Green network – it is important in detection of animals' dispersal and migration paths, and assessment of population fragmentation by the railway.

Forest register – data of old forests and habitat types.

teadaolevalt hästi korreleeritud elupaiga väärtuslikkusega.

Loodusväärtuste koondandmestikud – erinevate organisatsioonide tehtud inventuurialad, sh. VEP, soode, niitude, poollooduslike elupaikade jm. inventuurid.

Täiendavate infokihtide kasutust vt p. 8, need kogutakse kokku ja liidetakse ühtseks GIS-ks.

2) Nende allikate alusel luuakse GIS ning huvipakkuvate alade kaart, kust selguvad:

a) välistavate objektide paiknemine, mis võimaldab osa raudteetrasse järgnevast protsessist kohe välja jätta;

b) **kohad, mille kohta on infot liiga vähe, et saaks otsuse usaldusväärselt langetada ning kus on vajalik välitööde läbiviimine** (sh. selleks, et kinnitada p. 8 nimetatud allikate info aktuaalsust). Võimalike konfliktalade määratlemisel pööratakse tähelepanu eelkõige:

- Looduskaitseseaduse alusel kaitstavatele objektidele (keskkonnaregister),
- rohevõrgustiku aladele,
- jõgede, ojade ja allikate kaldavöönditele,
- madalsoodele,
- liigirikastele rohumaadele,
- vanadele metsadele,

Register of other nature values – inventories made by different organisations, incl. valued habitats, mires, meadows, semi-natural habitats *etc*.

Additional data layers are presented in subsection 8.

2) Based on these sources, composition of GIS, that reveal:

a) locations of critical objects, that enable to exclude some alternatives;

b) **locating of conflict sites with too little information about them and where field surveys are necessary.** It is important to consider abilities of following habitat modeling. Special attention will be turned on:

- natural objects that are protected by law
- parts of green network
- riparian zones of rivers, streams and springs
- wetlands
- grasslands with high species richness
- old forests
- areas with various ground relief
- other areas that factually have high natural value.

- mitmekesise reljeefiga aladele,
- teistele teadaolevalt kõrge loodusväärtusega aladele,

Välitöödel jäetakse tähelepanuta põllumaad, kuid nende viljakuse näitajaid võidakse hiljem siiski kasutada (PRIA ja mullakaardi andmed).

Less attention will be turned on agricultural fields, but those can be taken into consideration later.

3) Puuduliku infoga piirkondades määratletakse vajaliku uuringu iseloom johtuvalt olemasolevast ja puudulikust infost. Selle juures on kriitilise tähtsusega järgneva modelleerimismetoodikaga arvestamine. Väliuuringute esialgses plaanis nimetatakse kohtade kaupa: **a**) probleemi iseloom, **b**) enim mõjutatud liigirühmad ning **c**) metoodika lühike üldkirjeldus.

3) Detailing of fieldwork methodology for the areas with limited data, incl.: **a**) character of the possible problem, **b**) most affected species group, and **c**) short overview of survey method.

Määratletud väliuuringute kohad on välja toodud elusloodu uuringu aruandes (Lisa 3).

Defined sites of filed surveys are presented in the report of Survey of Biota (Appendix 3).

KSH alusuuringute läbiviimiseks vajalik aeg on väga lühike, eriti loodusuuringute osas, kus kasutada on pool vegetatsiooniperioodist, mis tähendab nii lähteandmete, kui ka uuringute ja uurimisandmete analüüsi osas hea metoodilise baasi rakendamist. Selleks konsulteeritakse loodusvaldkonna väliuuringute metoodika ja lähteandmete teemal akadeemiliste konsultantidega (täpsustatud elusloodu uuringu aruandes, mis asub lisas 3).

Time for carrying out SEA underlying surveys, especially nature surveys (only half of the vegetation period can be assessed), is very limited, which means that very good methodology basis is necessary for making assessments. For this purpose academic consultants are consulted on the subject of fieldwork methodology and background data (the list of consultants is presented in the report of Survey of Biota in the Appendix 3).

4) Valitud trassialternatiive ja valminud uuringute plaani tutvustatakse akadeemilistele konsultantidele selleks, et tagada loodusuuringute kõrge usaldusväärsus ning vältida vigu, mis võivad saada takistuseks mõjude hindamise aruande aruteludel ja kinnitamisel.

4) Introduction of the survey plan and route alternatives to academic board to certify credibility on the surveys defining natural values.

5) Nõunikelt saadud info läbivaatamine ning lisainfo väljaotsimine ning uuringute kava täpsustamine (ja täiendav alternatiivide välistamine).

6) Esimese välitööringi alustamine, mille käigus vaadatakse trassialternatiivid koos Keskkonnaameti kohalike spetsialistidega võimalikult suures ulatuses üle; registreeritakse info, mis on kiiresti võimalik ning pannakse paika kohad täpsemateks inventuurideks. Alustatakse trasside Pärnumaa otsast.

7) Teine välitööring – täpsemad inventuurid, vajadusel koos liigirühmade spetsialistidega, mille käigus **kogutakse aktuaalne informatsioon ohustatud liikide, elurikkuse ja koosluste kohta, mis registrites ei kajastu ja mis on hädavajalikuks sisendiks elupaikade ja elurikkuse leviku modelleerimisel**. Andmed kogutakse nii, et neid saab kasutada ka leevendavate meetmete vajaduste selgitamisel ja ettepanekute tegemisel.

8) Andmeanalüüs, elupaikade modelleerimine ja ühe trassialternatiivi väljavalimine. Selle juures kasutatakse lisaks eelnimetatud allikatele (vt. p. 1) täiendavalt:

Seireandmed riiklikust seireandmebaasist – kõige olulisem valdkond on jahiulukite ruutloendus, mille põhjal on võimalik hinnata suurte ja keskmiste imetajate arvukust raudteetrassi läbitavates elupaikades ning liikumiskoridoride tähtsust. Seejuures on oluline, et ruutloenduse andmed võimaldavad seda teha kogu planeeringuala ulatuses.

Loodusvaatluste andmebaas – taustinfo

5) Analyzing of opinions and recommendations of the advisors and detailing of survey plan.

6) First stage of field survey of flora and fauna – fast inventories, which are determined in cooperation with Estonian Environmental Board. Process will be starting from Pärnu side of the route.

7) Second stage of field survey – special studies, which are conducted in cooperation with specialist to gather relevant information about endangered species, biodiversity and biotic communities that are not covered in registers. This is vital information for modeling distribution of natural habitat and biotic communities and the data is gather in a way that it is usable for identifying the need of mitigation measures.

8) Data analysis and habitat (biodiversity) modeling of the conflict areas and comparison of the railway alternatives. The data sources (in addition to ones in subsection 1) that will be used are:

Data of state monitoring program – most important information is about game, which allows to assess the numbers of big and medium sized mammals and to locate important movement paths crossing the route. It is important to note that this data is available throughout the whole planned route.

Database of nature observations – background information.

e-Elurikkus – taustinfo eelkõige lindude kohta.

Keskkonnaameti tellitud/koostatud konkreetseid kaitse- või hoiualasid käsitlevad uuringud

Kaitsekorralduskavad – neist tuleb info loodus- ja liigikaitse olemasolevate plaanide ja perspektiivide kohta. Ilmselt on oodatud koostöö Keskkonnaametiga.

Mullakaart – annab olulise sisendi kasvukohatüüpide jaotusest ja mitmekesisusest ning niiskusrežiimist ning on ülepinnaline alus elupaikade modelleerimiseks.

Corine – on ülepinnaline alus elupaikade modelleerimiseks.

ETAK (ja Maa-ameti kaardiserver) – on ülepinnaline alus elupaikade modelleerimiseks.

Metsaregister – lisaks p. 1 nimetatule sisaldab infot metsaelupaikade omadustest. Kaetud on enamus metsasid ja tõenäoliselt saab kasutada elupaikade modelleerimiseks.

PRIA kallete kiht – on täiendav alus elupaikade modelleerimiseks ning võimaldab tuvastada heterogeense reljeefiga alasid, mis on ühtlasi ka mitmekesise elupaikade koosseisuga.

Aero- ja Satelliidifotod – koos teiste infoallikatega (nt. metsaregister) annavad võimaluse saada täpsustatud ülevaate metsaelupaikade jaotusest ja konfiguratsioonist.

Konfliktalade elurikkuse ning ohustatud ja lipuliikide (karismaatilised, tihti sümboolse tähendusega liigid, kes köidavad avalikkust ja kellele seetõttu pööratakse ka looduskaitses rohkem tähelepanu) elupaikade leviku modelleerimine. Selle tulemusena saadakse raudteetrassi alternatiivide võrdlus numbrilisel skaalal ning leevendavaid meetmeid vajavate konfliktkohtade täpne positsioneering. Hinnangu andmise aluseks

Database of e-Elurikkus – mostly background information about birds.

Study reports of specific protected areas ordered by The Environmental Board

Protection plans of areas and species – information about the existing plans and perspectives. Most likely in cooperation with The Environmental Board.

Soil map – important data about distribution of natural habitats, biodiversity and moisture regime.

Corine habitat map – general basis for modeling natural habitats.

ETAK (and Land Board map server) – general basis for modeling natural habitats.

Forest register – data about the characteristics of forest habitats (in addition to the information mentioned in subsection 1). Most of the forest are covered and most probably be used for modeling natural habitats.

PRIA database of ground inclination – additional basis for modeling natural habitats and allows to determine areas with heterogeneous relief, which have great diversity of habitats.

Aerial and satellite photos – together with other sources of data (Forest register for example) provides a detailed overview about distribution and configuration of forest habitats.

Locating sites for compensating measures. The final selection of railway bath will be based on:

- habitats with high natural value
- isolating effect of the railway on habitats and

on:

- kõrge väärtusega elupaikade ja kasvukohtade hulk, mida raudteetrass läbib,
- raudteetrassi isoleeriv mõju kahele poole trassi jäävatele elupaikadele ja kasvukohtadele (populatsioonidele),
- läbilõikav mõju liikide suureulatuslikele rände- ja levikukoridoridele.
- Hinnang trassivariantide vahetusse lähedusse jäävate looduskaitseobjektide kaitseväärtustele ja kaitsealuste liikide elupaikadele-kasvukohtadele

populations on sides of it.

- cutting effect on large scale dispersal of animals and plants
- protected objects near the selected alternative

9) **Kui modelleerimisest selgub kriitilisi kohti, mis on jäänud varem tähelepanuta, siis kolmandal välitööringil nende inventeerimine.**

9) **Additional fieldworks if habitat modeling reveals new areas where conflicts probably appear.**

10) Leevendavate meetmete vajaduste tuvastamine, positsioneerimine ja võimaluste ettepanekud.

10) Selection of compensating measures.

4.4 MÕJU HINDAMINE, EELISTATUD TRASSIVARIANDI VALIK / IMPACT ASSESSMENT, SELECTION OF PREFERRED ROUTE ALTERNATIVES

KSH toetub üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ ja selle raames läbi viidud KSH-le, kus on kajastatud ka põhimõttena Rail Baltic kiirraudtee trassil Tallinn-Pärnu-Ikla. Et põhimõtteline lahendus on käsitletud ja ka hinnatud kehtivas üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ teostatakse vastavusanalüüs mahus, mis on kirjeldatud KeHS §40 lõikes 4 punktis 5.

SEA is based on Estonia 2030+ and the SEA carried out during its planning stage. These include Rail Baltic high-speed rail on the route Tallinn-Pärnu-Ikla. As the solution has been addressed in the National Spatial Plan Estonia 2030+, the compliance analysis will be carried out to the extent specified in §40 subsection 4 clause 5 in the Environmental Impact Assessment and Environmental Management System Act.

Et olemasolevat kiirraudteed selles suunas ei ole, peab 0-variandi käsitlemiseks Rail Baltic trassivariante võrdlema olemasoleva kauba- ja reisijateühendusega, milleks on olemasoleva raudtee, kaupade meretranspordi ja maantee kombinatsioon. Siin on vastavusanalüüsi käigus võimaik variante võrrelda üksnes üleriigilise planeeringu täpsusastmes. Võrdluses tuuakse välja trassivariantide vahel erisused, toetudes tabelis 1 toodud kriteeriumitele. Näiteks mõju kliimale ja materjalikasutusele on kriteeriumid, kus mõju ilmneb eeldatavalt eelkõige 0-variandi ja kiire raudtee variantide (sõltumata lahendusest) võrdluses.

As there is no existing high-speed rail on this route, Rail Baltic route alternatives must be compared to existing freight and passenger connection, a combination of existing railroad, sea transport of goods and roads, in order to address the variant 0. The compliance analysis can include only comparison of alternatives of the same accuracy value as in the National Spatial Plan. The comparison points out differences of the route alternatives based on the criteria specified in Table 2. For example, impact to climate and use of materials are criteria in case of which impact will become evident especially in the comparison of variant 0 and high-speed rail (not depending on the solution).

Võttes aluseks määratletud kriteeriume (vt Tabel 1), samuti probleemaatiliste alade analüüsi tulemusi, viiakse läbi mõju hindamine, mis sisaldab mõjude prognoosi, variantide võrdlemist, kumulatiivsete aspektide arvestamist ja leevendavate meetmete väljatöötamist.

Considering the defined criteria (see Table 2), the scale and nature of the impacts and also the results from analyses of problematic areas impact assessment will be carried out. This includes impact predictions, comparison of alternatives, analyses of cumulative aspects and development of mitigation measures.

Natura 2000 võrgustiku aladele avalduvate mõjude väljaselgitami-

seks ja hindamiseks viiakse läbi Natura hindamise protseduur.

Natura2000 assessment procedure will be carried out to identify and assess impacts to Natura2000 sites.

4.4.1 Mõjude hindamine, trassivariantide võrdlemine / Impact assessment, comparison of route alternatives

Mõjude hindamisel rakendatakse hindamismaatriksi meetodit, kasutades hindamiskriteeriume, mis on toodud tabelis 1. Lähtuvalt asjaolust, kas kriteerium on rakendadav võrdluses nullvariandiga, variantide omavahelisel võrdlemisel või tehnillise teostatavuse hindamiseks valitud variandi lõikes, on kriteeriumid jaotatud 3 alatüübiks ja esitatud värvikoodiga:

Kriteeriumid, mis on olulised Tallinn-Pärnu-Riia kiirraudtee võrdlemisel 0-variandiga (olemasoleva transpordiühendusega Kesk Euroopa suunal),

Kriteeriumid, mis on olulised trassivariantide võrdlemisel,

Kriteeriumid, mis on olulised trassivariandi tehnilisel teostatavuse hindamisel.

Assessment matrix method is used to compare route alternatives employing the criteria in Table 2. Depending on whether a criterion can be compared to alternative 0, when comparing the alternatives to each other and for the purpose of technical feasibility within the selected alternative, the criteria have been divided into 3 subtypes and presented in the Table 2 using colour codes:

Criteria which are relevant for the purpose of comparing Tallinn-Pärnu-Riia high-speed rail to alternative 0 (existing transport connection with Central Europe),

Criteria which are relevant when comparing route variants,

Criteria which are relevant when assessing the technical feasibility of a route alternative.

Tabel / Table 1. Hindamiskriteeriumid / Assessment criteria

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
	1. LOODUSKESKKOND / NATURAL ENVIRONMENT				
1.1 Mõju kliimale /Impact to climate	Mõjul kasvuhoonegaasidele. Trassivariantide lõikes eeldatavalt ei ole, kuid vahe on oluline võrreldes nullvariandiga. / Impact to greenhouse gases. In case of any of the route alternatives there is no perceived impact, whereas the difference with alternative 0 is significant.	Numbrilliline/ numerical	Mõju avaldub globaalselt / Impact is manifested globally	Ehitusaegne / during construction; Kasutusaegne / During operation	Leevendusvõimalused on tagasihoidlikud. / Possibilities for mitigation are limited.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
1.2 Natura 2000 võrgustiku alad / Natura 2000 habitats	Otsene mõju Natura 2000 võrgustikku kuuluvale elupaigale avaldub läbi elupaiga hävimise või killustumise. Kaudne mõju elupaigale avaldub läbi tingimuste (nt. vee- või valgusrežiimi) muutuste (mõju Natura-alade kaitseväärtustele, mis selgub Natura-hindamise protsessis on teiste aspektidega võrreldes prioriteetne). Mõju on oluline nii trassivaliku aspektist, kui ka leevendavate meetmete väljatöötamise etapis. / Direct impact to Natura2000 habitat is manifested as loss or fragmentation of habitat. Indirect impact is manifested via changes in conditions (i.e. those pertaining to water or light regime) (impact to Natura2000 protected values will reveal itself during Natura assessment and takes priority over other aspects). Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/ Descriptive	Mõju avaldumine sõltub kaitstavast väärtusest. Elupaikadele avalduv mõju on enamasti lokaalne (kümnetes meetrites), kuid läbi veerežiimi muutuste ka suurem (kilomeetrites) / Impact depends on the specific protected value. Impact to habitats is mainly local (reaching tens of metres), but in case of changes to water regime, it can be wider (reaching kilometres).	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Leevendada saab tõhusalt kaudset mõju (näiteks mõju elupaiga veerežiimile), otsese mõju (nt elupaiga hävimine) leevendamisvõimalused on pigem piiratud. / Indirect impact can be mitigated efficiently (for example, impact to water regime), mitigation possibilities regarding direct impact are rather limited (i.e. habitat loss).

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
1.3 Suremus / Mortality	Loomaisendite raudtee ehitamisest ja kasutamisest tingitud suremuse kaudu avalduv mõju elurikkusele. Mõju on oluline leevendavate meetmete väljatöötamisel nii ehitus- kui kasutusetapiks. / Impact to biodiversity manifested via animal mortality arising from railway construction and operation. Impact is significant for the development of mitigation measures during construction and operation.	Numbriline (tõenäosus)/ Numerical (probability)	Sõltuvalt elustikurühmast lokaalne kuni üle-eestiline / Local to nation-wide depending on biota class	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Keskmised kuni head (piirded) / Average to good (barriers)
1.4 Häiringud / Disturbance (noise etc.)	Elustikule avalduvad häiringud, näiteks läbi kommunikatsiooni halvenemise (müra segab metsisemängu jne). Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Disturbances on biota, for example, via deteriorating communication (noise disturbing Western Capercaillie mating games, etc.). Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Numbriline/ Numerical	Lokaalne, kuni 1 km trassist / Local, up to 1 km from the route	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Tuleb trassi nihutada või rakendada mürabarjääre. / Route must be moved or noise barriers implemented.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
1.5 Elupaikade kadu / Habitat loss	Looma- ja taimeelupaikade kadu, muud väärtuslikud elupaigad peale Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Loss of flora and fauna habitats, other valuable natural habitats in addition to Natura2000 sites. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Ehitusaegne / During construction	Puuduvad / Not existing
1.6 Elupaikade killustumine (sh barjäärіefektid) / Habitat fragmentation (incl. barrier effects)	Looma- ja taimeelupaikade killustumine, muud väärtuslikud elupaigad v.a. Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatööta-misel. / Fragmentation of fauna and flora habitats, other valuable natural habitats in addition to Natura2000 sites. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Numbriline / Numerical	Lokaalne / Local Piirkondlik / Regional	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Olulisemates kohtades tuleb kavandada ökodukte, tunneleid ja muid loomaläbipääse ning ristumiskohad vooluveekogudega peavad olema kaladele läbitavad-Summaarselt on leevendusvõimalused vähesed kuni keskmised. / More significant sites require the planning of ecoducts, tunnels and other passages for animals .Crossings with watercourses must allow free passages for fish.Mitigation possibilities range from limited to average.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
1.7 Mõju põhjavee kvaliteedile / Impact to groundwater quality	Mõju põhjaveele avaldub peamiselt veehaarete ja kaevude piirkonnas ning on seotud õnnetusriskidega. Kriteerium arvestab põhjavee kaitstust, põhjaveehaarete asukohti ning sanitaarkaitsealasid. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Impact to groundwater, it is manifested mainly in the area of water intakes and wells, connected with risk of accidents. Criterion takes into account protection levels of groundwater, water scoop areas and sanitary protection zones. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Lokaalne / Local Lokaalne ja piirkondlik / Local and regional	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Materjali hankimisel, transpordil ja ladustamisel tuleb kasutada selleks ettenähtud piirkondi ja võtteid, vältida tuleb veehaarete sanitaarkaitsealasid. On ohutusmeetmete rakendamisega leevendatav. / When obtaining, transporting and storing materials, areas specified for this purpose must be used and sanitary protecton zones of water scoop areas must be avoided.Can be mitigated by implementing safety measures.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
1.8 Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele / Impact to surface water quality and mobility	Raudteetammi mõju pinnavee liikuvusele ning ehitamisest ja kasutamisest (nt maalihete tõenäosus) pinnavee kvaliteedile avalduv mõju. Trassialternatiivide võrdlemisel ning mõju hindamisel arvestatakse pinnaveehaaretega ja nendega seotud kitsendustega. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Railway dam barrier effect to surface water mobility and impact to surface water quality arising from construction and use (for example, possible landslides). Criterion takes into account scoop areas of surface water and restrictions associated with them. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Lokaalne / Local Piirkondlik / Regional	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	On ehitustehniliste võtetega leevendatav. Materjali hankimisel, transpordil ja ladustamisel tuleb kasutada selleks ettenähtud piirkondi ja võtteid, mille puhul mõju on väiksem. Leevendusvõimalused on summaarselt head. / Can be mitigated using specific construction technology techniques. When obtaining, transporting and storing materials, areas specified for this purpose must be used and techniques must be employed that ensure lower impact. Mitigation possibilities are good.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
1.9 Mõju pinnasele ja reljeefile / Impact to surface and relief	Ehitusaegne ja eriti kasutusaegne mõju loodusmaastikule avaldub läbi maastikupildi muutuse, muutuvad ka reljeef ja pinnaseomadused. Mõju on oluline leevendavate meetmete väljatöötamisel nii ehitus- kui kasutusetapiks. / Impact to natural landscape during construction and especially use is manifested as changes to landscape, relief and soil properties will change. Impact is significant for the development of mitigation measures during construction and operation.	Kirjeldav/ Descriptive	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Mõju reljeefile on raske leevendada. / Mitigating impact to relief is difficult.
	2.KESKKONNATERVIS / ENVIRONMENTAL HEALTH				

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
2.1 Müra / Noise	Tevisemõjude seisukohalt olulise müranivoo mõjupiirkonda jäävate hoonete arv. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Pertaining to impact to health, number of buildings in the area of influence of significant noise level. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Leevendusvõimalused on üldiselt head, rakendades müratõkkebarjääre, haljastuslahendusi ning raudteetehnilisi lahendusi. / Mitigation possibilities are generally good, implementing noise barriers, landscaping and railway solutions.
2.2 Välisõhu kvaliteet / Quality of ambient air	Tervisemõjude seisukohalt olulise õhusaaste mõjupiirkonda jäävate hoonete arv. Mõju on oluline leevendavate meetmete väljatöötamisel nii ehitus kui kasutusetapiks. / In view of health impact, number of buildings in the area of influence of significant air pollution. Impact is significant for the development of mitigation measures during construction and operation.	Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Rahvusvahelise praktika järgi rongide põhjustatud õhusaastet ei leevendata, kuna mõju on äärmiselt väike. / According to international practice, air pollution caused by trains is not subject to mitigation due to its impact being minor.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
2.3 Vibratsioon / Vibration	Tervisele ja hoonetele ohtlikku piirkonda jäävate hoonete arv. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Number of buildings in the area where there is a threat to health and buildings Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga (ca 30-50, erandjuhtudel kuni 100 m) / Local, next to route corridor (approx. 30-50 m, there are exceptions of upto 100 m)	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	On leevendatav pinnase kuivendamise teel, igal pool ei pruugi siiski õnnestuda. Kasutusel on ka tehnilised leevendusmeetmed nagu vibratsioonitõkkematid ja muud vibratsiooni isoleerivad lahendused. Summaarselt on keskmiselt leevendatav. / Mitigation possible via soil drainage, it may not yield favourable results everywhere. Also, technological mitigation measures such as vibration barrier mats and other vibration isolation solutions will be implemented. Mitigation possibilities are average.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
2.4 Elektro-magnetiline mõju / Impact of electromagnetic fields	Mõju avaldub läbi sideseadmete, elektriülekandesüsteemide, trafode. Mõju tervisele on paljuski ebaselge ja on oluline eelkõige kasutusaegsete leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Impact is manifested via communication devices, power transmission systems, transformers. Impact to health is unclear to a large extent and this is relevant mainly when developing mitigation measures for period of operation.	Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga (ca 30-50) / Local, next to route corridor (approx. 30-50 m)	Kasutusaegne / During operation	Ei ole leevendatav. / Not existing.
	3. EHITATUD KESKKOND / CONSTRUCTED ENVIRONMENT				

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
3.1 Jäätmeteke ja käitlusvõimalused / Waste generation and management	Tuuakse välja trassivariantide realiseerimisel võimalikud erinevused jäätmetekke seiukohalt, teema on oluline eelkõige ehitusaegsete leevendavate meetmete väljatöötamisel, sh. materjalide ladustamisega seotud mõjude seisukohalt. / Potential differences that may arise in waste generation in case of different route alternatives, this issue is especially significant for developing mitigation measures for the period of construction, incl. the impact of materials storage.	Kirjeldav/ Descriptive	Piirkondlik, maakonna tasand / Regional, county level	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Leevendusvõimalused on korrektseid meetmeid rakendades head. / When applying correct mitigation measures, mitigation possibilities are good.
3.2 Säästlik materjalikasutus / Sustainable use of materials	Trassivariantide vahel olulisi erinevusi ei ole, kuid aspektid on olulised nii võrdluses 0-variandiga kui KMH mastaabis. / There are no significant differences between route alternatives, whereas the aspects are important when compared to alternative 0 and regarding the scope of EIA.	Kirjeldav/ Descriptive	Piirkondlik, maakonna tasand / Regional, county level	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Leevendusvõimalused on korrektseid meetmeid rakendades head. / When applying correct mitigation measures, mitigation possibilities are good.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
3.3 Õnnetuseoht / Risk of accidents	Õnnetuseoht sõltub trassi tehnilisest lahendusest ja asukohast asustatud alade suhtes. Samuti on oluline päästevahendite ligipääs raudteele ja raudtee asukohast sõltuvalt. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Risk of accidents is dependent on the technical solutions of the route and its location in relation to populated areas, also, access for lifesaving equipment and vehicles to railway depending on its location is of importance. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/ Descriptive	Õnnetuse ulatusest lähtuvalt on raudteed ümbritsev ala võimalik jagada kolme tsooni[1] / Based on the range of the accident it is possible to divide the area alongside the railway to three zones.	Ehitusaegne / During construction Kasutusaegne / During operation	Kaasaaegsete tehnoloogiliste ja administratiivsete meetmete rakendamisel on leevendusvõimalused head, ligipääs tagatakse vajalike tehniliste lahendustega (sillad, tunnelid). / When implementing modern technological and administrative measures, mitigation possibilities are good, access will be guaranteed via necessary ways of access (bridges, tunnels).

[1] I **tsoon** - trassikoridori ala 350 m (175 m mõlemale poole raudtee keskteljest). Veeremi rööbastelt mahasõidul füüsiline oht, sh sissesõit hoonesse. Kemikaaliõnnetuse puhul arvestatakse eriti ohtliku alana, kus põlengust lähtuv soojuskiirgus või ülerõhk võivad põhjustada inimeste hukkumist ja ehitiste kahjustusi. Võimalik doominoefekti tekkimine ; **II tsoon** - 500 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse ohtlike veostega toimuda võiva õnnetuse ohtliku alana, kuhu võivad ulatuda ohtlik soojuskiirgus, plahvatuse ülerõhk ja killud ; **III tsoon** - 1000 m mõlemale poole raudtee keskteljest. Arvestatakse kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
	4. KOGUKONNA JÄTKUSUUTLIKKUS / COMMUNITY RESILIENCE				
4.1 Elutingimused / Liveability	Elamute ning elanike hulk, kes paiknevad kavandatava raudtee mõjuvööndis. Raudtee mõjuvööndi ulatus ning mõju olulisus sõltub rakendatavast tehnilisest lahendusest, leevendavatest meetmetest ning kohalikest oludest. / Number of dwellings and inhabitants within the area of influence of railway. Range of area impacted depends on technical solutions, mitigation measures and local conditions.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Mõju olulisuse tajumine on osaliselt subjektiivne, mistõttu ka leevendavate meetmete rakendamisel võib tajutav mõju püsida. / The perceived significance of impacts is partly subjective, therefore impacts may be perceived also when mitigation measures are applied.
4.2 Kohalik identiteet / Local identity	Trassikoridorile või selle lähedusse jäävate kogukondade hulk ja suurus. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Number of active communities and their size within route corridor or in its vicinity. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Kasutusaegne / During operation	Mõju olulisuse tajumine on osaliselt subjektiivne, mistõttu ka leevendavate meetmete rakendamisel võib tajutav mõju püsida. / The perceived significance of impacts is partly subjective, therefore impacts may be perceived also when mitigation measures are applied.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
4.3 Rahvastiku areng / Demographic developments	Eeldatavad regionaalsed muutused rahvastiku paiknemises. Muutused sõltuvad osaliselt eelnenud kriteeriumide lõikes avalduvate mõjude tajumise olulisusest. / Potential regional level changes in population. Changes partly depend on the perceived impacts described in previous criteria	Kirjeldav/Descriptive;	Regionaalne / Regional	Kasutusaegne / During operation	Raudteega kaasnevate mõjude olulisuse tajumine on osaliselt subjektiivne, mistõttu ka leevendavate meetmete rakendamisel võib tegevus mõjutada hinnanguid, mis kujundavad elukohaeelistusi. / The perceived significance of railway-related impacts is partly subjective, therefore decisions affecting preferences regarding area of residence may be influenced by railway also after mitigation measures are applied.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
4.4 Kogukonna taluvusvõime[2] / Tolerance ability of the community	Potentsiaalselt mõjutatavate kogukondade hulk ja iseloom. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Number and character of communities potentially impacted. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Kasutusaegne / During operation	Raudteega kaasnevate mõjude olulisuse tajumine on osaliselt subjektiivne, mistõttu ka leevendavate meetmete rakendamisel võib tegevus mõjutada hinnanguid, mis kujundavad elukohaeelistusi. / The perceived significance of railway-related impacts is partly subjective, therefore decisions affecting preferences regarding area of residence may be influenced by railway also after mitigation measures are applied.
	5. JUURDEPÄÄS / ACCESSIBILITY				

[2] Raudteega kaasnevat õnnestuste riski ja potentsiaalselt mõjutatava elanikkonna hulka võetakse arvesse kriteeriumi „Õnnetuse oht" käsitlemisel / Railroad-related risk of accidents and population potentially impacted will be considered in the criteria „Risk of accidents"

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
5.1 Liikumis-võimalused, barjäärid / Mobility possibilities, barriers	Ligipääsud olulistele sihtpunktidele (teenused, puhkealad ja muud võimalikud sihtpunktid). Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Access to points of interest (public services, recreational areas and other possible points of interest). Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Piirkondlik / Regional	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Ülepääsud raudteest kavandatakse, kuid ligipääsud võivad pikeneda. / Crossings will be planned but distances may increase.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
5.2 Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses / Possibilities of appication of railroad for local transport under the conditions of available capacity	Trassivariantide võimalused kohaliku transpordi rakendamiseks Rail Baltic trassil vaba läbilaskevõime ulatuses on erinevad tulenevalt asukohast asulate suhtes. Soodsaimad on asulatest läbi või nende lähinaabruses kulgevad trassid, samuti on oluline laiem elanike ja ettevõtete ligipääs[3]. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Route variants for implementing local transport on the Rail Baltic route under the conditions of available capacity can vary depending on their location in relation to locations of settlement areas. The most favourable are routes in the vicinity, also , wider access for residents and enterprises is important). Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Numbrilliline/numerical	Mõju avaldub maakonna ulatuses / Impact is manifested on county level	Kasutusaegne / During operation	Leevendusvõimalused on keskmised ning seotud eelkõige kohaliku teedevõrguga ja ühistranspordiga. / Possibilities of mitigation are average, related first and foremost to local road structure and public transport.

[3] Kriteeriumi käsitlemisel lähtutakse eeldusest, et Rail Balticu rajamisel seni renoveerimata Lelle-Pärnu raudteetrass pikas perspektiivis likvideeritakse ning vedu hakkab toimuma piki rajatavat Rail Baltic raudteetrassi. Samuti lähtutakse eeldusest, et juhul, kui Tallinna ja Rapla vahelises lõigus ei rajata Rail Baltic raudtee olemasolevasse trassi, säilib rongiliiklus ka tänasel raudteel./ This criterion is based on the prerequisite that, when Rail Baltic is built, in long-term perspective, the unrenovated Lelle-Pärnu railway route will be eliminated and carriage will be organised on the Rail Baltic railroad route. Another prerequisite is that if Rail Baltic railroad is not established on the existing route in the section between Tallinn and Rapla, railroad traffic on today`s railroads will be maintained.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
	6. VARA / PROPERTY				
6.1 Ehitised lähinaabruses / Buildings in the neighbouring environment	Eeldatavalt võõrandatavate ja mõjualasse jäävate hoonete hulk. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Number of buildings within area of influence to be expropriated. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Hüvitamine toimub vastavalt seaduses ette nähtud korrale. / Compensation will be arranged pursuant to applicable law.
6.2 Kinnistute väärtus - elamumaa / Value of land plots – dwelling land	Maa paiknemine potentsiaalses raudtee mõjuvööndis. Teatud juhtudel võib kaasneda risk maa väärtuse vähenemiseks. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Land located in the potential area of influence of the railroad. In certain cases, risk of loss in value of land may occur. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Tehinguväärtust mõjutavad ka subjektiivsed hinnangud, mis ei pruugi sõltuda objektiivsete mõjude leevendamisest. Vajadusel toimub hüvitamine vastavalt seaduses ette nähtud korrale. / Transaction values are influenced by subjective factors that may be independent of mitigation of objective impact. Compensation is arranged pursuant to applicable law.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
6.3 Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed / Value of land plots – other land uses	Maa paiknemine potentsiaalses raudtee mõjuvööndis. Osade maakasutusotstarvete puhul võib maa väärtus suureneda tulenevalt raudtee kasutuspotentsiaalist. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Land located in potential railroad area of influence. For some land uses, the value of land may increase due to potential access to railroad. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Kasutusaegne / During operation	Vajadusel toimub negatiivsete mõjude leevendamine vastavalt seaduses ette nähtud korrale. / If necessary, compensation is arranged according to procedures specified in legislation.
	7. MAAKASUTUSE STRUKTUUR / LAND USE STRUCTURE				

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
7.1 Asustuse struktuur / Settlement structure	Muutused maakasutusfunktsioonides. Mõju on oluline leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Changes in land use. Impact is significant for the development of mitigation measures during construction and operation.	Kirjeldav/Descriptivedescriptive	Piirkondlik / Regional	Kasutusaegne / During operation	Negatiivsete mõjude leevendamine ning positiivsete suurendamine on osaliselt võimalik läbi raudtee kasutuselevõtu kohalikuks liikluseks. Pikaajalised muutused asustusstruktuuris sõltuvad sellest, mil määral õnnestub leevendavate meetmetega vähendada lokaalseid mõjusid (ligipääsud, vaadeldavus, müra). / Mitigation of negative impacts and enhancement of positive impacts is partly possible by using railroad for local traffic. Long-term changes in settlement structure depend on to what extent local negative impacts (access, visibility issues, noise) can be mitigated.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
7.2 Maa põllumajanduslik kasutus / Agricultural land use	Põllumajandusliku maa hõlmamine. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Total of the agricultural land covered. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Piirkondlik / Regional	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Põllumaadele tuleb tagada ligipääs. Põllu- ja metsamajandusettevõtluse puhul on tehtud ettepanek uuringu koostamiseks, mis võimaldaks täpsemini määratleda mõju ettevõtluse jätkamise majandusliku jätkusuutlikkuse kohta. / Access to agricultural plots should be ensured. A proposition regarding forestry and agriculture related companies to conduct a study has been made to define resilience of related enterprises.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
7.3 Põllumajandus-maade terviklikkus / Integrity of agricultural land	Tervikuna haritavate põllumaade tükeldamine. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Dividing agricultural land which is cultivated as one unit into smaller units. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/Descriptive; Numbriline/ Numerical	Lokaalne / Local	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Põllumaadele tuleb tagada ligipääs. Põllu- ja metsamajandusettevõtluse puhul on tehtud ettepanek uuringu koostamiseks, mis võimaldaks täpsemini määratleda mõju ettevõtluse jätkamise majandusliku jätkusuutlikkuse kohta. / Access to agricultural plots should be ensured. A proposition regarding forestry and agriculture related companies to conduct a study has been made to define resilience of related enterprises.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
7.4 Maa metsamajanduslik kasutus / Forestry – related land use	Metsamaa hõlmamine, vaadeldes ka metsamaa omandit. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Total forestry-related land covered, taking into account actual use of land. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Numbriline/ Numerical	Piirkondlik / Regional	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Metsamaale tuleb tagada ligipääs. Põllu- ja metsamajandusettevõtluse puhul on tehtud ettepanek uuringu koostamiseks, mis võimaldaks täpsemini määratleda mõju ettevõtluse jätkamise majandusliku jätkusuutlikkuse kohta. / Access to agricultural plots of land should be ensured. A proposition regarding forestry and agriculture related companies to conduct a study has been made to define resilience of related enterprises.
7.5 Maavarad / Mineral resources	Esitatakse trassialternatiivide vahelised erinevused maardlate hõlmamise osas. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Differences regarding the covering of areas of mineral deposits between route alternatives are pointed out. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/ descriptive	Piirkondlik / Regional	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Maavaradele tuleb tagada ligipääs ja aegsasti teavitades anda võimalus omanikele maavara enne raudtee ehitust kasutusele võtta. /Access to mineral resources must be ensured and, by notifying owners in good time, they are given the opportunity to use the mineral resource before railroad construction starts.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
7.6 Taristu / Infrastructure	Raudtee rajamine raskendab või muudab võimatuks teatud asukohtades olemasoleva tehnilise infrastruktuuri toimimise. Mõju on oluline leevendavate meetmete väljatöötamisel. / The perspective railroad may complicate or make impossible the use of existing technical infrastructure. Impact is significant for the development of mitigation measures.	Kirjeldav/ description	Piirkondlik / Regional	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Tehnilise infrastruktuuri kasutatavus tuleb tagada raudtee rajamisel. / Useability of technical infrastructure must be guaranteed during construction.
7.7 Mõju kohalikule majanduskeskkonnale / Impact to local business environment	Trassivariantidel on erinev mõju trassivariantide asukohast, peatuste arvust ja asukohast tulenevalt. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / The impacts of route alternatives vary due to their location, number and locations of stops. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/ descriptive	Piirkondlik / Regional	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Teatud juhtudel võib mõju kohalikule majandustegevusele olla negatiivne, mille jaoks hüvitamisvõimalusi seadus ette ei näe. / In certain cases, impact to local economy can be negative, no monetary compensations are made provision for by law.
	8. KULTUURIKESKKOND / CULTURAL ENVIRONMENT				

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
8.1 Kultuuri-mälestised / Cultural monuments	Kriteeriumi sisuks on erinevate trassivariantide lõikes kultuurimälestiste riiklikusse registrisse kantud objektide/alade arv ja olemus. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel./ Criterion takes into account quantity and nature of objects and areas in the national heritage database. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/ Descriptive; Numbriline/ numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga. Vaadeldavuse osas varieeruv (sõltuvalt maastikust) / Local, next to route corridor. It varies in view to observability (depending on landscape)	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	MuKS kohaselt on vaja tagada mälestiste säilimine, samuti vaadeldavus. Tagamise võimalused, st leevendavate meetmete tõhusus, sõltuvad objekti olemusest ning laiemast kontekstist. / Pursuant to Heritage Conservation Act, preservation of monuments must be ensured, also observability. Possibilities to guarantee this, or the efficiency of mitigation measures, depend on the nature of the object and wider context.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
8.2 Kaardistamata arheoloogiapärand / Unmapped archaeological heritage	Arheoloogiapärandi eeluuringu tulemuste alusel tuuakse välja erinevate trassivariantide puhul hinnanguliselt vajalik arheoloogiliste uuringute ulatus (uuritavate alade arv, tegevuse hinnanguline mahukus), samuti probleemkohad (nt kattuvus looduslike pühapaikadega). Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / On the basis of the ex-ante Survey of Archaeological Heritage, the estimated scope of archaeological surveys (number of areas studied, estimated scope of activities), also problematic areas (for example, overlapping with natural sanctuaries), are pointed out for each route alternative. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/ Descriptive; Numbriline/ Numerical	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga / Local, next to route corridor	Ehitusaegne / During construction	Valdavalt on leevendamisvõimaluseks uuringute ja väljakaevamiste läbi viimine. Probleemkohtades on leevendamise võimalused piiratud, kuivõrd eelistatav on olukord, kus looduslik pühapaik vmt väärtus jääb puutumata. / Prevailing mitigation possibilities are carrying out surveys and excavations.. Regarding problematic areas, mitigation possibilities are limited, whereas leaving a natural sanctuary or the like untouched is always the preferred course of action.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
8.3 Väärtuslik maastik ja miljöö / Valuable landscape and surroundings	Maakondade teemaplaneeringute „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" põhjal tuuakse erinevate trassivariantide puhul välja kattuvus väärtuslike maastikega, kohalike omavalitsuste üld- ja teemaplaneeringute põhjal kattuvus miljööväärtuslike aladeganing üldine hinnang väärtusele avalduva mõju kaalukuse osas. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel./ On the basis of thematic planning in counties, Environmental conditions for the development of settlement and land use, overlapping with valuable landscapes is pointed out for different route alternatives. On the basis of general and thematic planning in counties – overlapping with areas of cultural and environmental value, , and general estimate given regarding the significance of the impact to the object. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/ Descriptive; Numbriline/ Numerical	Regionaalne / Regional	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Eelistatud on olukord, kus olemasolevad väärtused (väärtust moodustavad struktuurid, terviklikkus) säilivad võimalikult suures ulatuses. Mõju leevendamise võimalused on keskmised, kuluefektiivsed võimalused piiratud. / Existing heritage (structures that constitute heritage, integrity) should always be preserved to the largest possible extent. Mitigation possibilities are average, cost-effective possibilities are limited.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
8.4 Visuaalsed aspektid / Visual aspects	Kasutades GIS-analüüsi, leitakse trassilõikude kaupa, kas eluhoonete juurest avanevaid vaateid mõjutatakse või mitte. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel./ For each alternative number of households with views affected is determined using GIS-analysis.Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Descriptive, number of objects (bridges)	Varieeruv (sõltuvalt maastikust) /Varies (depending on the landscape)	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Eelistatud on olukord, kus eluhoonete juurest avanevaid vaateid ei mõjutata. Võrdluses, kus kõikide võrreldavate trassivariantide puhul mõjutatakse vaateid eluhoonete juurest, ei ole eelistust välja toodud, kuivõrd tegelik visuaalse mõju olulisus sõltub subjektiivsetest hinnangutest. Eeldatakse, et juhul, kui eluhoonete juurest avanevaid vaateid mõjutatakse, kaasneb igal juhul visuaalne häiring, sõltumata mõjutatavate vaatajate arvust. Mõju leevendamise võimalused on keskmised, kuluefektiivsed võimalused piiratud. / Preferred is the option when views are not affected for households. In case all alternatives affect views, it is not possible to give a preference, because it would be subjective estimation. Mitigation possibilities are average, cost-effective possibilities are limited.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
8.5 Muu kriitilise või tähelepanu vajava iseloomuga kultuuripärand / Other cultural heritage of critical or sensitive nature	Erinevate trassivariantide puhul tuuakse välja mõjutatavad objektid, mis on kultuuripärandi uuringus määratletud kriitiliste või tähelepanu vajavatena, kuid ei kajastu kultuurimälestiste, kaardistamata arheoloogiapärandi ega väärtuslik maastik ja miljöö kriteeriumite all. Siia hulka kuuluvad: kirikud ja kalmistud, matmispaigad, XX sajandi arhitektuuripärand, maaehituspärand. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Impacted objects that have been identified as critical or requiring attention in Cultural Heritage Study but are not included in the criteria of cultural monuments, unmapped archaeological heritage or valuable landscape and surroundings, are pointed out. The following are included here: churches and graveyards, burial places, 20th century architecturral heritage, rural construction heritage. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Descriptive, number of objects	Lokaalne, piirneb trassikoridoriga. Vaadeldavuse osas varieeruv (sõltuvalt maastikust) / Local, next to route corridor. Varies (depending on the landscape)	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Eelistatud on olukord, kus pärand säilib kahjustamata kujul algses asukohas. / Preferred option is that heritage will be retained in the original location unharmed.

KESKONNAVALDKOND JA MÕJU / ASPECT OF ENVIRONMENT AND IMPACT	SELGITUS / DESCRIPTION	KRITEEUMI TÜÜP/ TYPE OF CRITERIA	MÕJUPIIRKOND / AREA OF INFLUENCE	MÕJU AVALDUMINE-KAS EHITUS- VÕI KASUTUSETAPIS / THE IMPACT PERIOD-BUILDING OR APPLICATION PHASE	LEEVENDAMISE VÕIMALUSED / POSSIOBILITIES OF MITIGATION
8.6 Muu leevendatava iseloomuga kultuuripärand / Other cultural heritage of less sensitive nature	Erinevate trassivariantide puhul tuuakse välja mõjutatavad objektid, mis on kultuuripärandi uuringus määratletud leevendatava iseloomuga pärandina. Siia hulka kuuluvad (kultuuripärandi uuringus kasutatud jaotuse ja allikate põhjal): pärandkultuuriobjektid, kohaliku omavalitsuse poolt väärtustatavad objektid, maakondlike teemaplaneeringutega „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" lisaks väärtuslikele maastikele määratletud maastikulised väärtused. Mõju on oluline nii trassivariantide valikul kui ka leevendavate meetmete väljatöötamisel. / Impacted objects on different route alternatives are pointed out. In Cultural Heritage Study, these objects have been identified as heritage which can be mitigated. The following are included here (based on the classification and sources in the Study): cultural heritage objects, objects valued by local governments, landscape values identified in thematic planning of counties (Environmental conditions for the development of settlement and land use) in addition to valuable landscapes. A general estimate of the significance of the impact to the heritage object is provided. Impact is significant considering route alternatives and also development of mitigation measures.	Kirjeldav/ Descriptive; Numbriline/ Numerical	Varieeruv, sõltuvalt objekti iseloomust / Varied, depending on the object	Ehitusaegne, kasutusaegne / During construction, during operation	Eelistatud olukorraks on määratletud väärtuse säilimine. Sealjuures ei pruugi väärtuse säilimise eelduseks olla objekti füüsiline puutumatus (nt pärandkultuuriobjektide puhul võib peamiseks väärtuseks lugeda teadmise elushoidmist). / The heritage object should be preserved, whereas a prerequisite for preservation of the object is not necessarily that it is left untouched (for example, in case of cultural heritage objects, the main value could be preservation of knowledge).

4.4.2 Natura 2000 hindamine / Natura2000 Assessment

Natura 2000 on üle-Euroopaline kaitstavate alade võrgustik, mille eesmärk on tagada haruldaste või ohustatud lindude, loomade ja taimede ning nende elupaikade ja kasvukohtade kaitse. Natura 2000 loodusalad ja linnualad on moodustatud tuginedes Euroopa Nõukogu direktiividele 92/43/EMÜ ja 2009/147/EÜ. Planeeringutega tegevuste kavandamisel tuleb võimalikke otseseid ja kaudseid mõjusid Natura aladele arvesse võtta.

Natura hindamine on menetlusprotsess, mida viiakse läbi vastavalt loodusdirektiivi artikli 6 lõigetele 3 ja 4. Käesolevas töös tuginetakse Euroopa Komisjoni juhendile „Natura 2000 alasid oluliselt mõjutavate kavade ja projektide hindamine. Loodusdirektiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigete 3 ja 4 tõlgendamise metoodilised juhised" ja juhendile "Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis" (KeMÜ, koost 2013). Lisaks arvestatakse juhendmaterjaliga „Juhised loodusdirektiivi artikli 6 lõigete 3 ja 4 rakendamiseks Eestis" (Kaja Peterson, SEI Tallinn, 2006),

Natura hindamise juures on oluline, et hinnatakse tõenäoliselt avalduvat negatiivse mõju lähtudes **üksnes ala kaitse-eesmärkidest**. Tegevuse mõjud loetakse oluliseks, kui tegevuse elluviimise tulemusena kaitse-eesmärkide seisund halveneb või tegevuse elluviimise tulemusena (kaitsekorralduskavas sätestatud) ei ole võimalik kaitse-eesmärke saavutada.

Arvestamaks kavandatava tegevuse võimalikku mõju Natura 2000 võrgustiku alade kaitse-väärtustele ning vältimaks võimalikku konflikti, arvestatakse loodus- ja linnudirektiivide põhimõtetega alates trassialternatiivide valiku algetapist. Esmalt lähtudes trassikoridoride

Natura 2000 is Pan-European network of protected areas with the purpose of protecting rare and dangered birds, animals, plants and their habitats. Natura 2000 habitats directive sites and birds directive sites are established based on the directives 92/43/EEC and 2009/147/EC by the European Council. In the planning phase all direct and indirect impacts has to be taken into consideration.

Natura assessment is a procedure which is carried out according to guidelines by European Commission "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites. Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC" and guidelines by KeMÜ (2013) "Guidelines for implementing Habitats Directive article 6 subsection 3 to compile a Natura assessment in Estonia". Also "Guidelines for implementing Article 6 paragraphs 3 and 4 in the Nature Directive in Estonia" (Kaja Peterson, 2006).

It is important to note that Natura assessment is **only assessing impacts that potentially have negative impact to the protection plans of the areas.** Impacts caused by the planned activities are considered significant if implementing the protection plans are hindered or obstructed by carrying out the activities.

Habitats Directive and Birds Directive principles are taken into account form the first stages of route alternative selection to avoid potential conflicts with protection plans of Natura 2000 areas. Base criteria used in the earlier stages of locating route alternatives assured that in general route alternatives are not planned through Natura 2000 areas (excluding crossings of Natura 2000 rivers) and

asukohavaliku baasteguritest reeglina ei kavandatud trassikoridore Natura-aladele (välja arvatud loodusalade hulka kuuluvate jõgede ületused), mistõttu valdavalt otseseid kaitseväärtusi avalduvaid mõjusid ei esine. Mitmete loodus- ja linnualade puhul kulgevad analüüsitavad trassialternatiivid alade välispiiri vahetus läheduses, seega võivad võimalikud mõjud avalduda kaudselt (nt läbi veerežiimi muutuste, häiringute). Sellest lähtudes võib eeldada, et kavandatav tegevus võib avaldada olulist mõju erinevate Natura 2000 võrgustiku alade kaitseväärtustele, mistõttu KSH raames viiakse läbi nn Natura-hindamine.

Esialgse info baasil on Natura 2000 võrgustiku aladeks, mille kaitseväärtustele avalduvaid mõjusid hinnatakse, vähemalt: Põhja-Liivimaa, Luitemaa, Taarikõnnu-Kaisma linnualad; Lemmejõe, Nepste, Laiksaare, Tolkuse, Luitemaa, Valgeraba, Metsaääre, Pärnu, Pärnu jõe, Reiu jõe, Mõrdama, Taarikõnnu, Kaisma, Nõlvasoo, Salavalge - Tõrasoo, Kuusiku, Raikküla - Paka ja Rabivere loodusalad ning Reiu Jõeküla, Kõrsa, Salavalge - Tõrasoo, Limu varinimekirja alad. Toodud nimekiri pole täielik ning KSH-s käsitletakse asjakohase hindamise faasis kõiki alasid, mille puhul ei saa negatiivsete mõjude ilmnemist välistada.

Kavandatav tegevus ei ole seotud või vajalik ühegi eespool nimetatud ala kaitsekorraldusega.

Potentsiaalselt mõjutatavaid alasid uuritakse asjakohase hindamise etapis, mis viiakse läbi täpsusastmes, mis võimaldab teha järeldust, kas Natura-väärtusi arvestades on vaadeldavas lõigus raudteetrassi rajamine ja selle hilisem kasutus aktsepteeritav või mitte. Selle käigus vaadeldakse vajadusel leevendavaid meetmeid ja võimalusel lokaalseid alternatiivseid lahendusi. Natura-hindamise lõppjäreldus iga ala kohta peab olema lõpliku täpsusega (vältima peab maakonnaplaneeringute KSH-de tavapärast täpsusastet ning järeldust, mis objekti rajamist ei välista ega luba ning nõuab täpsemat hindamist

therefore direct impacts to protected values stated in protection plans are generally avoided. Multiple route alternatives lay near habitats directive and birds directive areas and might cause indirect impacts (through changes in water regime or disturbances). Because of this assumption a Natura assessment is carried out in the SEA.

Based on preliminary information available Natura 2000 areas that will be assessed are at least Põhja-Liivimaa, Luitemaa, Taarikõnnu - Kaisma SPAs; Lemmejõe, Nepste, Laiksaare, Tolkuse, Luitemaa, Valgeraba, Metsaääre, Pärnu, Pärnu River, Reiu River, Mõrdama, Taarikõnnu, Kaisma, Nõlvasoo, Salavalge-Tõrasoo, Kuusiku, Raikküla-Paka, Rabivere SCIs, and Reiu Jõeküla, Kõrsa, Salavalge-Tõrasoo, Limu areas on the shadow list. The above list is not absolute – all sites that might be affected will be assessed during SEA.

Planned activity is not associated or necessary for implementing protection plans for areas specified before.

Potentially affected areas are assessed in the appropriate assessment phase, which is carried out in the amount of precision necessary for making conclusions whether building and operating a railway is possible considering specific Natura area and its protection plan. If necessary mitigation measures and local scale alternatives are also taken into consideration during the assessment. Conclusion about each Natura area has to be conclusive (usual scope of county plan SEA, that does not allow or rule out an action and states that more precise assessment has to be done in next stages, must be avoided). Cumulative impacts are taken into account in the appropriate assessment (cumulative impact of Via Baltic road is taken into account for Pärnu habitats directive site).

Assessment (including evaluations about quality of different protected values) is compiled using existing data of inventories and surveys

järgmistes arendusetappides). Asjakohase hindamise raames arvestatakse ka koosmõjude ja kumuleeruvate mõjudega (näiteks Pärnu loodusala puhul kumuleeruv mõju Via Baltica kavandatava maanteekoridoriga).

Sisuline panus hindamisse (sh hinnangud erinevate alade kaitseväärtuste seisundile) tuleneb nii varem teostatud inventuuridest ja uuringutest ning neid koondavatest materjalidest (nt kaitsekorralduskavad) kui konkreetsete välitööde käigus kogutavast infost (loodusuuringute metoodikast vt 4.4.2). Juhul kui teatud alade puhu olemasolevast infost ei piisa, viiakse konkreetse trassi asukoha määratlemiseks ning negatiivse mõju leevendamise meetmete määratlemiskeks läbi ka täiendavad uuringud või inventuurid.

Strateegilise planeerimisdokumendi võib kehtestada juhul, kui seda lubab Natura 2000 võrgustiku ala kaitsekord ja otsustaja on veendunud, et kavandatav tegevus ei mõju kahjulikult selle Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkusele ega mõjuta negatiivselt selle ala kaitse eesmärki. Kui Rail Baltic maakonnaplaneeringute koostamise käigus selgub vajadus kaaluda ja eelistada alternatiive, mis avaldavad negatiivset mõju Natura 2000 võrgustiku alal kaitstavatele väärtustele, on tegemist erandliku juhtumiga, mille tingimused on sätestatud KeHJS § 45 lõigetes 3 ja 4. Selle järgi võib strateegilise planeerimisdokumendi kehtestada Vabariigi Valitsuse nõusolekul juhul, kui puuduvad teised mõistlikud alternatiivid ja tegevus on vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsatel põhjustel.

KSH protsessis tuuakse sellisel juhul välja avalikkuse jaoks esmatähtsad põhjused, miks on vajalik kavandatavat tegevust negatiivsete mõjude tingimustes siiski ellu viia ning töötatakse välja hüvitusmeetmed ja nende rakenduskava vastavalt looduskaitseseaduse § 70^1.

Kui kavandatav tegevus mõjutab eeldatavalt negatiivselt esmatähtand related documentation (protection plans) and data gathered from field surveys (methodology for nature survey is specified in chapter 4.4.2). If this data is not sufficient additional surveys or inventories are carried out to specify a route alternative location or mitigation measures.

It is only possible to approve a strategic planning document if it is in accordance with the protection plans of a Natura 2000 areas and decider is convinced that the planned activity is not harming the integrity or protected values stated in the protection plan of the Natura area. If during the Rail Baltic planning process necessity to assess alternatives that might have negative impacts to Natura 2000 sites arises, it is considered an exceptional case and rules for these kind of circumstances are presented in the Environmental Impact Assessment and Environmental Management System Act § 45 subsections 3 and 4. According to these subsections a planning document can only be accepted by Estonian Government in case there are no meaningful alternatives and the activity is necessary for publicly vital and especially urgent reasons.

These publicly vital and especially urgent reasons are specified in the SEA process and mitigation measures and an action plan for implementing them are compiled according to Nature Conservation Act § 70^1. A planned activity that has a negative impact to priority natural habitat type or priority species (marked with an asterisk in documents) can only be allowed by Estonian Government if the planned activity is related to human health, safety of the people or has a significant positive impact to environment. Other publicly vital and especially urgent reasons must be accepted by the European Commission.

SEA will make a proposal for changing protection plan of a specific protection status area, special conservation area or species protection site (formed based on Natura 2000 principles or Nature Conser-

sat elupaigatüüpi või liiki (märgitud dokumentides tärniga), võib Vabariigi Valitsus anda nõusoleku ainult juhul, kui tegevus on seotud inimese tervise, elanikkonna ohutuse või olulise soodsa mõjuga keskkonnaseisundile. Teiste avalikkuse jaoks esmatähtsate põhjuste korral võib planeerimisdokumendi kehtestada ainult pärast Euroopa Komisjonilt arvamuse saamist.

Juhul kui maakonnaplaneeringute koostamise käigus selgub vajadus kaaluda ja variantide võrdluse tulemusena eelistada alternatiive, mis läbivad Natura 2000 võrgustiku põhimõtete või Looduskaitseseaduse alusel moodustatud kaitseala, hoiuala või püsielupaika, teeb KSH ettepaneku vastava kaitse-eeskirja muutmiseks.

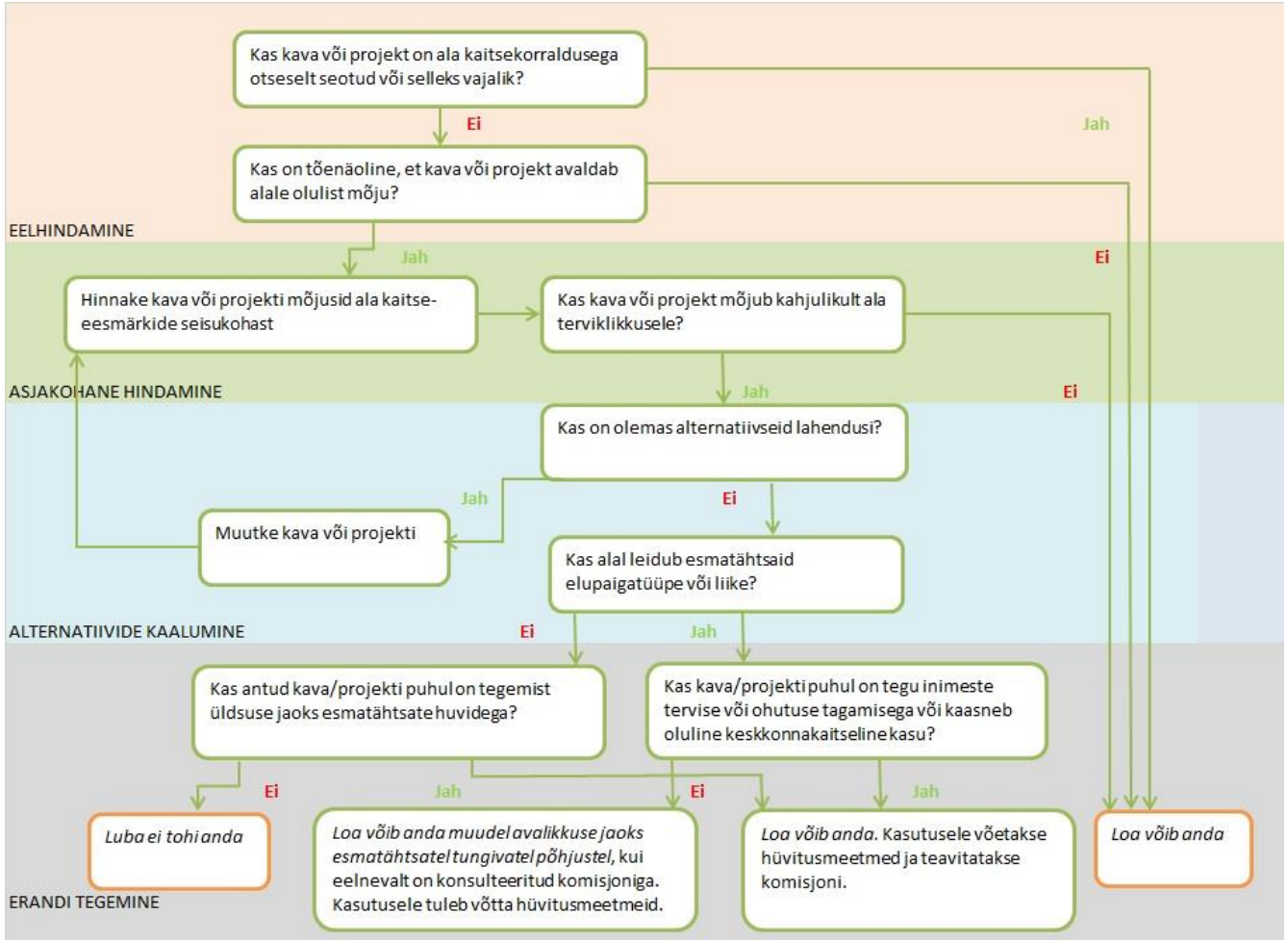
Juhul kui teatud alade puhu olemasolevast infost ei piisa, viiakse konkreetse trassi asukoha määratlemiseks ning negatiivse mõju leevendamise meetmete määratlemiskeks läbi ka täiendavad uuringud või inventuurid.

Hindamisprotsessi üldine käik on toodud joonisel 4.

vation Act) if a need, during the compilation of county plans, becomes obvious to prefer a route alternative that has to go through them.

In case there is too little information about an assessed area, additional surveys or inventories are carried out to specify a route alternative location or mitigation measures.

General stages of Natura assessment process are presented in the figure 2.



Joonis / Figure 4. Natura hindamise etapid ning oodatav sisu ja väljundid (allikas: KeMÜ, 2013[4]) / Various stages of Natura assessment process (source: KeMÜ, 2013[4])

[4] Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõige 3 rakendamisel Eestis / Guidlelines for Natura assessment in Estonia according to Habitats Directive article 6 subsection 3.

4.4.3 Kumulatiivsete mõjude hindamine / Assessment of cumulative impacts

Mõju hindamisel pööratakse tähelepanu ka mõju erinevale avaldumisviisile – kumulatiivsusele. Inimkonna tegevuse ühendatud ja kuhjunud mõjud, mida väljendatakse kumulatiivsete mõjudena, võivad põhjustada keskkonnale tõsist ohtu. Kuigi nad võivad olla eraldiseisvalt väheolulised, võivad ühest või mitmest allikast pärinevad kumulatiivsed mõjud aja jooksul koguneda ja see võib põhjustada oluliste väärtuste ning ressursside hävinemise.

Kumulatiivsete mõjude analüüs hõlmab mõjusid, mis avalduvad aja jooksul kõikide tegevuste mõjude liitumisel. Seetõttu võib tegevuse kumulatiivseid mõjusid vaadelda kui konkreetse tegevuse kogumõju ressursile, ökosüsteemile või inimühiskonnale, seda koos kõigi teiste seda ressurssi mõjutavate tegevustega sõltumata tegevuse läbiviija olemusest (riik, kohalik omavalitsus, eraettevõtja).

During the impact assessment process, cumulative impacts, as a special form of impacts, are also considered. Joint and accumulated impacts by mankind which are considered as cumulative impacts, can cause serious harm to environment. Individually they might be insignificant, but over time cumulative impacts may pile up and this will lead to loss of important values and resources.

Cumulative impact analysis involves impacts, which appear over time due to a combination of impacts resulting from different actions. Therefore, cumulative impacts from a specific action can be viewed as a package of impacts with impacts from other sources to a resource, ecosystem or human society, no matter who is carrying out the action (state, local authority, private enterprise).

4.5 MÕJUDE HINDAMINE KMH TÄPSUSASTMES / ASSESSMENT OF IMPACTS IN EIA PRECISION

Valitud trassivariandi osas viiakse läbi täpsem hindamine KMH täpsusastmes, mille peamiseks eesmärgiks on anda sisend leevendavate meetmete väljatöötamiseks. Täpsemas astmes sisalduvad analüüsid:

- Tervisele avalduvate mõjude (müra, vibratsioon, välisõhu saastamine) hindamine, kus peamiseks meetodiks on modelleerimine, et selgitada välja, kas raudtee võib põhjustada ülenormatiivseid reostusolukordi, ja leeven-

More detailed assessment (in EIA precision) is carried out for selected route alternative, with the purpose of providing input for developing mitigation measures. Analyses in the detailed assessment stage involve:

- Assessment of unhealthy impacts (noise, vibration, air pollution). Main method is modeling to find out if railway can cause pollution levels that surpass standards. These models are used to develop mitigation measures (noise

davate meetmete paketi väljatöötamine (nt. müratõkkeseinad jne.).

- Õnnetuste riskide hindamine ja leevendavate meetmete (näiteks päästevahenditega ligipääsetavuse) ning ettepanekute väljatöötamine riskide ennetamise tegevuskava koostamiseks.

- Olulistele liikidele ja elupaikadele avalduvate mõjude täpsustamine ja leevendavate meetmete (truubid, ökoduktid), vajadusel hüvitusmeetmete (taimede ümberistutused, elupaikade rajamised) väljatöötamine.

- Kogukonna toimivust toetavate füüsiliste meetmete väljatöötamine (ühendusteed ja sillad), tehnilise infrastruktuuri toimivuse säilimine. Oluline on ka sisendi andmine kompensatsioonimeetmete väljatöötamiseks raudtee poolt mõjutatud elanikele ja ettevõtjatele (põllumehed, metsakasvatajad).

- Pinna- ja põhjavee seisundile avalduvate mõjude täpsustamine ja leevendavate meetmete väljatöötamine (sh trassilähedaste puurkaevude kaitsetsoonide tagamine, maapinnalähedase põhjavee ja pinnasevee liikumistingimuste tagamine, pinnaveekogude ökoloogilise ja morfoloogilise seisundi hoidmise tagamine ning veekogude füüsiliste muutuste vältimine või nende muutuste mõju vähendamine).

barriers etc).

- Risk assessment of accidents and development of mitigating measures (like accessibility of rescue equipment) for risk prevention activity plan.

- Specification of impacts and development of mitigation measure (culverts, ecoducts etc) and compensation measures (re-plantation of flora, foundation of new habitats) for important species and habitats.

- Development of measures for preserving integrity of local communities and technical infrastructure (connection roads, bridges).

- Specification of the impacts to groundwater and water bodies, analysis of needed mitigation measures (including impacts to groundwater wells and their protection zones, impacts to groundwater movement conditions and soil moisture conditions, impacts to water bodies ecological, and hydromorphological state and impacts to physical changes to the water bodies.)

4.6 LEEVENDAVATE MEETMETE MÄÄRATLEMINE / DEFINITION OF MITIGATION MEASURES

Esialgsed leevendavad meetmed töötatakse välja trassialternatiivide lõikes ja neid täpsustatakse eelistatud alternatiivi osas.

Initial mitigation measures will be defined for the alternatives within SEA process, refined set of mitigation measures will be provided for the preferred alternative.

5. KSH AJAKAVA JA HUVIGRUPPIDE KAASAMISE KAVA / SEA TIMELINE AND STAKEHOLDER INVOLVEMENT PLAN

Tegemist on esialgse ajagraafikuga, mis võib protsessi käigus täpsustuda.

This is an estimated timeline which might change during the process.

Aasta / Year 2013			
Aeg / Time	**Planeeringu tegevused / Planning actions**	**KSH tegevused / SEA actions**	**Osalised / Participants**
Mai-Juuni / May-June	Ettevalmistavad tööd / Preparatory works Lähteseisukohtade ja trassialternatiivide väljatöötamine / Process to determine basic positions and route variants		Planeerijad, KSH töögrupp /SEA team
10. juuni / 10th of June	Planeeringuid ja KSH ettevalmistav koosolek Pärnu Maavalitsuses / Preparation meeting for the spatial plans and SEA in Pärnu County Administration		Planeerijad, KSH töögrupp, maavalitsused, omavalitsused / Planner, SEA team, county administrations, local authorities
20. juuni / 20th of June		Valmib välitööde kava ja metoodika / Fieldwork schedule and methodology is finished	KSH töögrupp / SEA team
27. juuni / 27th of June	Planeeringuid ja KSH ettevalmistav koosolek Harju ja Rapla Maavalitsuses / Preparation meeting for spatial plans and SEA in Harju and Rapla County Administration		Planeerijad, KSH töögrupp, maavalitsused, omavalitsused / Planner, SEA team, county administrations, local authorities
Juuli-August / July-August	Lähteseisukohtade ja trassialternatiivide täpsustamine / Specification of basic positions and route variants	Välitööde läbiviimine / Fieldworks are carried out	KSH töögrupp / SEA team
	Programmi ja lähteseisukohtade koostamine / Compiling of the program and basic positions		KSH töögrupp, Planeerijad / SEA team
20. juuli /	Lähteseisukohad ja trassialternatiivid on valmis esi-	KSH programm on valmis esitamiseks	Planeerijad, KSH töögrupp / SEA team

20th of July	tamiseks Tellijale ja maavalitsustele / Basic positions and route variants are ready to be presented to the Customer and to county governments	ametiasutustele tutvumiseks / The SEA program is ready to be presented to the parties	
September / September	Lähteseisukohtade ja trassialternatiivide avalikustamine / Publication of the basic positions and route variants	KSH programmi eelnõu avalikustamine/ Publication of the SEA programm draft	Planeerijad, KSH töögrupp, maavalitsused / SEA team, county administrations
Oktoober / October	Lähteseisukohti ja trassialternatiive tutvustavad avalikud arutelud maavalitsustes ja kohalikes omavalitsustes / Discussions about the basic positions and route variants in county governments and local authorities	KSH programmi eelnõud tutvustavad avalikud arutelud maavalitsustes ja kohalikes omavalitsustes/ Discussions about the SEA programm in county governments and local authorities	Planeerijad, KSH töögrupp, maavalitsused / SEA team, county administrations
	Ettepanekute läbiarutamine, eskiislahenduse koostamine / Discussion about the proposals and compiling of the sketches	Ettepanekute arutamine ja vajadusel KSH täiendamine / Discussions about the proposals and additions to the SEA if needed	Planeerijad, KSH töögrupp / SEA team
		KSH erinevad uuringud, andmete analüüs ja süstematiseerimine / Different surveys for the SEA and the analyses of the results	KSH töögrupp / SEA team
November-Detsember / November- December	Esialgsete eskiislahenduse koostamine / Compiling preliminary sketches	Variantide võrdluse koostamine / Compiling of the comparisons report	Planeerijad, KSH töögrupp / SEA team

Aasta / Year 2014			
Aeg / Time	**Planeeringu tegevused / Planning actions**	**KSH tegevused / SEA actions**	**Osalised / Participants**
Jaanuar-Veebruar / January-February	Esialgsete eskiislahenduste koostamine, võrdlustulemuste analüüs / Preparation of preliminary sketches, analyses of comparison results	Alternatiivide hindamine KSH aruande koostamisel, esialgstete valikute tutvustamine maakonnakeskustes / Assessment of alternatives in the process of compiling report, presentation of initial selections of variants.	Planeerijad, KSH töögrupp / SEA team
17. veebruar / 17th of February	Maakonnaplaneeringute esialgsete eskiislahenduste ja võrdlustulemuste esitamine Tellijale ja vastavale maavalitsusele / Sketches for county-wide plans are presented to the Customer and to appropriate county administrations	Vahearuande eelnõu (sisaldab nn. variantide võrdlust) esitamine Tellijale ja vastavatele maavalitsustele / Draft report is presented to Customer and to appropriate county administrations	Planeerijad, KSH töögrupp, maavalitsused, Tellija / SEA team, county administrations, Customer
Aprill-Mai / April-May		KSH programmi heakskiitmine/ Approval of the SEA Scoping Report	Keskkonnaministeerium/ Environmental Ministry
	KSH vahearuande ja võrdlustulemuste väljapanek ning avalikud arutelud vastavates kohalikes omavalitsustes / Public displays and dicussions of SEA preliminary report in appropriate local municipalities		Planeerijad, KSH töögrupp, maavalitsused, kohalikud omavalitsused, avalikkus, riigiasutused, Tellija / SEA team, planning team, county administrations, general public, local authorities, public institutions, Customer
	Võrdlustulemuste täpsutamine / Additions to the comparison results	Vahearuande täiendamine / Additions to the preliminary report	KSH töögrupp / SEA team
Juuni-August / June-August	Eskiislahenduste koostamine / Compiling sketches	Vajadusel täiendavate välitööde läbiviimine, KSH aruande koostamine/ Additional surveys, if needed; compiling SEA report	Planeerijad, KSH töögrupp / SEA team

August-September /August-September	Seisukohtade ja arvamuste küsimine ametkondadelt ja kohalikelt omavalitsustelt / Asking positions and opinions from state institutions and local authorities	KSH aruande koostamine /Compiling SEA report	KSH töögrupp, planeerijad, kohalikud omavalitused, ametkonnad / SEA team, planning team, local authorities, public institutions
Oktoober / October	Eskiislahenduste täiendamine vastavalt arvamustele ja seisukohtadele / Additions to the sketches, based on opinions and positions	KSH aruande täiendamine / Additions to the SEA report	Planeerijad, KSH töögrupp, maavalitsused, kohalikud omavalitsused, riigiasutused / SEA team, county administrations, local authorities, public institutions
Oktoober - November / Oktoober-November	Eskiislahenduste ja KSH aruande väljapanek ja avalikud arutelud		Planeerijad, KSH töögrupp, maavalitsused, kohalikud omavalitsused, avalikkus / SEA team, county administrations, local authorities, general public
Detsember / December	Eskiislahenduste täiendamine, kirjadele vastamine / Additions to the sketches, compiling response letters	KSH aruande täiendamine, kirjadele vastamine / Additions to the SEA report, compiling response letters	Planeerijad, KSH töögrupp / SEA team, planning team

Aasta / Year 2015			
Aeg / Time	**Planeeringu tegevused / Planning actions**	**KSH tegevused / SEA actions**	**Osalised / Participants**
Jaanuar / January	Planeeringulahenduse koostamine / Compiling planning solutions	KSH aruande esitamine Keskkonnaministeeriumile heakskiitmiseks / SEA report is presented to Ministry of Environment for approval	Planeerijad, KSH töögrupp, Keskkonnaministeerium / SEA team, planning team, Ministry of Environment
Veebruar / February	Planeeringulahenduse koostamine / Compiling planning solutions	KSH heakskiitmine / SEA acceptance	Planeerijad, KSH töögrupp, Keskkonnaministeerium / SEA team, planning team, Ministry of Environment
Märts / March	Planeeringulahenduse koostamine / Compiling planning solutions		Planeerijad / Planning team
Aprill-Juuli / April-July	Planeeringulahenduste kooskõlastamine / Getting approvals for the planning solutions		Ametkonnad vastavalt PlanS § 17 / Different institutions according to Planning Act § 17
August / August	Planeeringulahenduste vastuvõtmine ja avalikustamise ettevalmistamine / Acceptance and publication of planning solutions		Maavalitsused / County administrations

6. KSH PROGRAMMILE LAEKUNUD ETTEPANEKUD/SUGGESTIONS RECEIVED FOR SEA PROGRAM

Käesolevale KSH programmile küsiti ametiasutustelt ja kohalikelt omavalitsuselt seisukohti Harju maavalitsuse kirjaga 06.08.2013, Pärnu maavalitsuse kirjaga 06.08.2013 ja Rapla maavalitsuse kirjaga 09.08.2013 . Ülevaade laekunud seisukohtadest on toodud allpool peatükis 6.1. Ajavahemikul 02.09.2013-30.09.2013 toimus KSH programmi avalik väljapanek. Samuti toimusid avalikud arutelud:

1. **Maardu linn** - 01.10.2013 kell 13.00 (asukoht Maardu Linnavalitsuses, Kallasmaa tn 1 Maardu, nõupidamiste saalis);

2. **Harju maavalitsus** - 01.10.2013 kell 18.00 (asukoht Harju Maavalitsuses, Roosikrantsi 12 Tallinn, A korpuse III korruse saalis) Harju maakonda puudutavas osas, sh Tallinna linna maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

3. **Saku vald** - 02.10.2013 kell 13.00 (asukoht Saku Valla Majas, Teaduse 1 Saku, II korruse suures saalis);

4. **Jõelähtme vald** - 02.10.2013 kell 18.00 (asukoht Kostivere Kultuurimõisas, Mõisa tee 2 Kostivere 74204 Harjumaa) oodatud on eelkõige Jõelähtme ja Raasiku valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

5. **Kiili vald** - 03.10.2013 kell 13.00 (asukoht Kiili Vallavalitsuses; Nabala tee 2a, Kiili 75401, II k. nõupidamiste ruumis);

6. **Rae vald** - 03.10.2013 kell 18.00 (asukoht Rae kultuurikeskus, Aruküla tee 9, Jüri alevik)

7. **Kose vald** - 04.oktoobril 2013 kell 16:00 (asukoht Oru Külakeskus, Oru küla)

Authorities and local governments were asked for their statements regarding the current SEA program via letters sent by Harju County Government (August 6 2013), Pärnu County Government (August 6 2013) and Rapla County Government (August 9 2013). An overview of the opinions received has been provided below in Chapter 6.1. In the period between September 2 and 30 2013, SEA program was publicly accessible. In addition, there were held public consultations:

1. **Town of Maardu** – October 1 2013 at 13.00 (location - Maardu City Government, Kallasmaa Street 1 Maardu, conference hall);

2. **Harju County Government** – October 1 2013 at 18.00 (location - Harju County Government, Roosikrantsi 12 Tallinn, in the hall on the third floor in section A) regarding Harju County, incl. land owners in Tallinn City and other interested persons;

3. **Saku Rural Municipality** – October 2 2013 at 13.00 (location - Saku Rural Municipality building, Teaduse 1 Saku, large hall on the second floor);

4. **Jõelähtme Rural Municipality** – October 2 2013 at 18.00 (location - Kostivere Manor, Mõisa tee 2 Kostivere 74204 Harjumaa) land owners in Jõelähtme and Raasiku Rural Municipalities are especially welcome but also other interested persons;

5. **Kiili Rural Municipality** - October 3 2013 at 13.00 (location - Kiili Rural Municipality; Nabala tee 2a, Kiili 75401, conference hall on the second floor);

6. **Rae Rural Municipality** – October 3 2013 at 18.00 (location - Rae Cultural Centre, Aruküla tee 9, Small Town of Jüri)

8. **Rapla Maavalitsus** - 07.10.2013 kell 18.00 (asukoht Rapla Maavalitsus, asukoht Tallinna mnt 14, Rapla) Rapla maakonda puudutavas osas, sh Rapla valla maaomanikud ja teised huvitatud sikud;

9. **Kehtna vald** - 08.10.2013 kell 18.00 (asukoht Kehtna Põhikool II korruse saal, Staadioni 16, Kehtna) oodatud on eelkõige Kehtna ja Järvakandi valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

10. **Raikküla vald** - 09.10.2013 kell 18.00 (asukoht Raikküla valla Vabaajakeskus (Lipa kool), Lipa küla);

11. **Märjamaa vald** - 10.10.2013 kell 18.00 (asukoht Valgu Põhikool, Valgu küla);

12. **Kohila vald** - 11.10.2013 kell 18.00 (asukoht Kohila Gümnaasium, Kooli 1, Kohila) oodatud on eelkõige Kohila ja Juuru valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

13. **Vändra vald** - 14.10.2013 kell 13.00 (asukoht Pärnjõe koolimaja, Pärnjõe küla); oodatud on eelkõige Vändra, Tootis ja Tori valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

14. **Are vald** - 14.10.2013 kell 18.00 (asukoht Are vallamaja, Pärivere 17, Are alevik); oodatud on eelkõige Are ja Halinga valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

15. **Surju vald** - 15.10.2013 kell 13.00 (asukoht Surju rahvamaja; Surju küla) oodatud on eelkõige Surju, Saarde ja Tahkuranna valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

16. **Sauga vald** - 15.10.2013 kell 18.00 (asukoht Sauga Avatud Noortekeskus, Põõsalinnu 2, Sauga alevik) oodatud on eelkõige Sauga ja Paikuse valla ning Sindi linna maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

17. **Häädemeeste vald** - 17.10.2013 kell 13.00 (asukoht Häädemeeste Seltsimaja, Suurküla 2) oodatud on eelkõige Häädemeeste ja Tahkuranna valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

7. **Kose Rural Municipality** – on October 4 2013 at 16:00 (location - Oru Village Centre, Oru Village)

8. **Rapla Maavalitsus** - 07.10.2013 kell 18.00 (asukoht Rapla Maavalitsus, asukoht Tallinna mnt 14, Rapla) Rapla maakonda puudutavas osas, sh Rapla valla maaomanikud ja teised huvitatud sikud;

9. **Kehtna vald** - 08.10.2013 kell 18.00 (asukoht Kehtna Põhikool II korruse saal, Staadioni 16, Kehtna) oodatud on eelkõige Kehtna ja Järvakandi valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

10. **Raikküla vald** - 09.10.2013 kell 18.00 (asukoht Raikküla valla Vabaajakeskus (Lipa kool), Lipa küla);

11. **Märjamaa vald** - 10.10.2013 kell 18.00 (asukoht Valgu Põhikool, Valgu küla);

12. **Kohila vald** - 11.10.2013 kell 18.00 (asukoht Kohila Gümnaasium, Kooli 1, Kohila) oodatud on eelkõige Kohila ja Juuru valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

13. **Vändra vald** - 14.10.2013 kell 13.00 (asukoht Pärnjõe koolimaja, Pärnjõe küla); oodatud on eelkõige Vändra, Tootis ja Tori valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

14. **Are vald** - 14.10.2013 kell 18.00 (asukoht Are vallamaja, Pärivere 17, Are alevik); oodatud on eelkõige Are ja Halinga valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

15. **Surju vald** - 15.10.2013 kell 13.00 (asukoht Surju rahvamaja; Surju küla) oodatud on eelkõige Surju, Saarde ja Tahkuranna valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

16. **Sauga vald** - 15.10.2013 kell 18.00 (asukoht Sauga Avatud Noortekeskus, Põõsalinnu 2, Sauga alevik) oodatud on eelkõige Sauga ja Paikuse valla ning Sindi linna maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

17. **Häädemeeste vald** - 17.10.2013 kell 13.00 (asukoht Hääde-

18. **Pärnu Maavalitsus** - 17.10.2013 kell 17.00 (asukoht Pärnu Maavalitsus, Akadeemia 2, Pärnu linn) Pärnu maakonda puudutavas osas, sh Pärnu linna maaomanikud ja teised huvitatud isikud.

meeste Seltsimaja, Suurküla 2) oodatud on eelkõige Häädemeeste ja Tahkuranna valla maaomanikud ja teised huvitatud isikud;

18. **Pärnu Maavalitsus** - 17.10.2013 kell 17.00 (asukoht Pärnu Maavalitsus, Akadeemia 2, Pärnu linn) Pärnu maakonda puudutavas osas, sh Pärnu linna maaomanikud ja teised huvitatud isikud.

6.1 AMETIASUTUSTE SEISUKOHAD / STATEMENTS OF AUTHORITIES

Seisukohti küsiti järgmistelt ametiasutustelt: Keskkonnaministeerium, Siseministeerium, Põllumajandusministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Kaitseministeerium, Sotsiaalministeerium, Kultuuriministeerium, Keskkonnaamet, Keskkonnaameti Harju-Rapla-Järva regioon, Päästeamet, Muinsuskaitseamet, Tehnilise Järelevalve Amet, Põllumajandusamet, Terviseamet, Lennuamet, Maa-amet, Veeteede Amet, Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Järva Maavalitsus, Lääne Maavalitsus, Lääne-Viru Maavalitsus, Pärnu Maavalitsus, Rapla Maavalitsus, Viljandi Maavalitsus, Riigimetsa Majandamise Keskus, Eesti Keskkonnaühenduste Koda (EKO), AS Elering, AS Eesti Energia, OÜ Elektrilevi, Eesti Gaas AS, MTÜ Eesti Erametsaliit, Aegviidu vald, Anija vald, Harku vald, Jõelähtme vald, Keila linn, Keila vald, Kernu vald, Kiili vald, Kose vald, Kõue vald, Kuusalu vald, Loksa linn, Maardu linn, Nissi vald, Padise vald, Paldiski linn, Raasiku vald, Rae vald, Saku vald, Saue linn, Saue vald, Tallinn, Vasalemma vald, Viimsi vald, Kohila vald, Rapla vald, Järvakandi vald, Kaiu vald, Raikküla vald, Vigala vald, Kehtna vald, Märjamaa vald, Juuru vald, Käru vald, Pärnu linn, Vändra alev, Vändra vald, Tootsi vald, Tori vald, Halinga vald, Sindi linn, Paikuse vald, Sauga vald, Are vald, Surju vald, Tahkuranna vald, Häädemeeste vald, Varbla vald, Tõstamaa vald, Paikuse vald, Lavassaare vald, Koonga vald, Kihnu vald, Audru vald ja Saarde vald

Statements were sought from the following authorities: Ministry of the Environment, Ministry of the Interior, Ministry of Agriculture, Ministry of Economic Affairs and Communications, Ministry of Defence, Ministry of Social Affairs, Ministry of Culture, Environmental Board, Environmental Board Harju-Rapla-Järva Region, Estonian Rescue Board, National Heritage Board of Estonia, Estonian Technical Surveillance Authority, Agricultural Board, Health Board, Estonian Civil Aviation Administration, Estonian Land Board, Estonian Maritime Administration, Estonian Road Administration, Police and Border Guard Board, Järva County Government, Lääne County Government, Lääne-Viru County Government, Pärnu County Government, Rapla County Government, Viljandi County Government, State Forest Management Centre, Estonian Council of Environmental NGOs (EKO), AS Elering, AS Eesti Energia, OÜ Elektrilevi, Eesti Gaas AS, Estonian Private Forest Union, Aegviidu Rural Municipality, Anija Rural Municipality, Harku Rural Municipality, Jõelähtme Rural Municipality, Town of Keila, Keila Rural Municipality, Kernu Rural Municipality, Kiili Rural Municipality, Kose Rural Municipality, Kõue Rural Municipality, Kuusalu Rural Municipality, Town of Loksa, Town of Maardu, Nissi Rural Municipality, Padise Rural Municipality, Town of Paldiski, Raasiku Rural Municipality, Rae Rural Municipality, Saku Rural Municipality, Town of Saue, Saue Rural Municipality, Tallinn, Vasalemma Rural Municipality, Viimsi Rural Municipality, Kohila Rural Municipality, Rapla Rural Municipality, Järvakandi Rural Municipality,

Laekunud sisulised seisukohad:

Terviseamet - Trassikoridori asukoha valimisel lähtuda põhimõttest, et raudtee kaitsevööndisse ei jääks eluhooneid.

Sotsiaalministeerium - KSH aruandes tuua eraldi peatükina välja tuua mõju inimese tervisele.

Rae vald – Põhjendada, kuidas on maa hinna languse leevendusmeetmed keskmised (Tabel 1). Maakasutuse struktuuri ühe mõjuna peaks hindamiskriteeriumiks võtma ka mõju põllumajandusmaastikele ning leidma nende kasutamise jätkumisele ka võimalikke leevendusmeetmeid.

Audru vald - on seisukohal, et reisiterminal peab asuma Pärnu linnas.

AS EG Võrguteenus - Kõrgsurve (D-kat) maagaasi ülekandetorustikega ja nende kaitsevööndite haakumisel on nendes piirkondades vajalik planeeringutes ette näha torustike ümberehitamist uude asukohta. Soovivad teha koostööd kõikides KSH ja planeeringu etappides.

Halinga vald - Ettepanek lisada täiendavalt mõjude hindamine tulenevalt olemasoleva rohevõrgustiku läbilõikamisest Eametsa-Pööravere piirkonnas. Samuti ei ole selged põllumassiividele juurdepääsu tingimused.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium – kooskõlastavad programmi.

Maa-amet – Tagada tuleb maavarade kaevandamisväärsena säilimine ja juurdepääs maavarale. Maavara säästva kasutamise põhimõtet järgides on raudtee trassi rajamisel vajalik arvelolev maavara väljata selliselt, et oleks tagatud maavara kasutuskõlblikkus ning väljatud maavara tuleb kasutada sihtotstarbeliselt.

Erametsa Liit - Kogu protsessi peaks olema kaasatud ka kohalikud maaomanikud. Analüüsida põllu- ja metsamaade ligipääsetavust ja võimalike piirangute poolt põhjustatud täiendavaid kulutusi. Hooldusteed võiks olla määratud kasutamiseks ka kohalikele elanikele.

Kaiu Rural Municipality, Raikküla Rural Municipality, Vigala Rural Municipality, Kehtna Rural Municipality, Märjamaa Rural Municipality, Juuru Rural Municipality, Käru Rural Municipality, Town of Pärnu, Small Town of Vändra, Vändra Rural Municipality, Tootsi Rural Municipality, Tori Rural Municipality, Halinga Rural Municipality, Town of Sindi, Paikuse Rural Municipality , Sauga Rural Municipality, Are Rural Municipality, Surju Rural Municipality, Tahkuranna Rural Municipality, Häädemeeste Rural Municipality, Varbla Rural Municipality, Tõstamaa Rural Municipality, Paikuse Rural Municipality, Lavassaare Rural Municipality, Koonga Rural Municipality, Kihnu Rural Municipality, Audru Rural Municipality, and Saare Rural Municipality

Võõrandamise või sundvõõrandamise puhul tuleks maaomanikele kompenseerida ühekordsed kulud (sh lepinguga tutvumine kas ise või kasutades selleks juristi abi, notaris käimine, maamõõtmise järgselt piiripunktide ülevaatamine looduses, kinnistu hilisem ülevaatamine). Võõrandamise puhul tuleks maaomanikele turuhinnast kõrgemat hinda maksta, kuna maaomanikud ei soovi maad müüa ja seda veel turuhinnaga. Soovivad osaleda kinnisasja sundvõõrandamise uue seaduse eelnõu väljatöötamisel. Ebaselged on raudtee kaitsevööndi piirangud. Kas ja millises ulatuses on planeeritud loomade ülekäigukohti või tunneleid?

Päästeamet - Elupäästekvaliteedi tagamiseks on vaja analüüsida päästekomandode paiknemist ülesõidukohtade suhtes ja tulemusi arvestada maakonnaplaneeringutes. Uuringu läbiviimisesse kaasata Päästeamet. Kui eksisteerib võimalus, et raudteel hakatakse transportima ja kaubajaamas hoiustama ka ohtlikke kaupu, tuleks teostada riskide hindamine.

Siseministeerium - Täpsustada, kas vastavusanalüüs koostatakse kõigi trassialternatiivide lõikes, arvestades muuhulgas ka kohalike omavalitsuste üldplaneeringutega. Täpsustada, kuidas rakendatakse punktis 4.4. tabelis 1 toodud hindamiskriteeriume 0-alternatiivi hindamisel ja selle võrdlemisel teiste trassialternatiividega. Täpsustada kas ja millisel määral analüüsitakse raudteetrassi rajamisega kaasnevate hoonete ja rajatiste (reisiterminalid, jaamad) mõjusid ja nende erinevaid alternatiive? Ühe kriteeriumina võiks olla nimetatud ka asukoht haritavate maade suhtes. Seisukohal, et trassivariantide eelvalikul ei saa lähtuda üksnes asustuse paiknemisest kasutades seda välistava kriteeriumina. Ei nõustu, et loodusväärtuste paiknemine peaks olema esmaseks kriteeriumiks trassialternatiivi valikul teiste kriteeriumite ees. Käsitleda ka asustuse ja maakasutusstruktuuri (nt põllumajanduskõlvikud) terviklikkust. Täiendavalt KSH-s arvestada ka raadiomastide mõjuga.

Põllumajandusamet –Käsitleda maaparandussüsteemidega kaasnevaid piiranguid ja täiendada selles osas KSH programmi eelnõud punktis 4.1.

Kehtna vald - Asustusstruktuuri uuringusse lisada: olulised pers-

pektiivsed muutused maakasutuses ning põllumajandusettevõtluses kui ka majapidamislikus üksuses. Kultuuripärandi uuringusse lisada: miljööalad, s.h. miljööväärtuslikud põliskülad. Viia läbi trassi riskihindamine kemikaaliseaduse mõistes. 2014 aastaks planeeritavad eskiislahenduste avalikustamine ja avalikud arutelud juuli-augusti kuus võiksid olla nihutatud (tulenevalt valdavast puhkuseperioodist ametkondades) augustisse-septembrisse. Väliuuringute teemal leida võimalus kaasata Eesti Maaülikool põllumajanduse spetsialisti põllumajandustootmise ja maaviljeluse mõjude hindamiseks.

Riigimetsa Majandamise Keskus – Sobivaimad on alternatiivid, mis hõlmavad võimalikult vähe riigimetsamaad. Oluline on olemasolevate kuivendussüsteemide ja metsateede jätkuv toimimine.

Rapla vald - Peaks hindama: "nt. uued kohalikud teed, pikemad koolibussiringid, muudatused teatud teenustes, aga ka trassi piirkonda jäävate elanike kui maksumaksjate kolimine omavalitsuse territooriumilt mujale (nii otseselt raudteetrassi piirkonda jäänud elanike ümberkolimise kui ka raudteetrassi tõttu elukoha kvaliteedis kaotavate inimeste tõttu". Peaks hindama ka kemikaalide ja muude keskkonnaohtlike ainete transportimist.

Muinsuskaitseamet – Vajalik on teostada arheoloogilised eeluuringud kahes etapis (kameraaltööd ja eeluuringu välitöö osa).

Vigala vald - kooskõlastavad eelnõu tingimusel, et KSH käigus analüüsitakse raudteega ristuvate teede võrku ja nende kasutuskoormust, et rajataks viaduktid (tunnelid) elanike ja majanduse seisukohalt olulistesse kohtadesse.

AS Elering - Eleringi seisukoht on, et võimalusel peaks raudteemaa koos kaitsevööndiga jääma väljapoole Eleringi olemasolevate ja/või ehitatavate õhuliinide kaitsevööndeid (välja arvatud ristumised õhuliinidega). Juhul kui raudtee trassi koridori ei ole võimalik selliselt valida, tuleks arvestada, et liini mistahes äärmine element ei tohi paikneda lähemal kui 10 m (arvestades horisontaalvahemikku) tee kindlustatud peenra, väljaku, parkla vms servast.

Keskkonnaamet – Kuna tegemist on piiriülese mõjuga, siis järeleval-

ve teostajaks Keskkonnaministeerium. Programmis näidata, mille alusel ekspertgrupp on moodustatud. Programm peab vastama seadusest tulenevatele KSH kui ka KHM nõuetele. Huvigrupiks lisada Keskkonnainspektsioon. Välja tuua, millised uuringud viiakse läbi KMH täpsusastmes. KSH programmis puuduvad selgitused strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega eeldatavalt kaasnevate keskkonnamõjude, sealhulgas mõju inimese tervisele, piiriülese keskkonnamõju esinemise võimalikkuse ja võimaliku mõju Natura 2000 võrgustiku alale, osas. Täpsustada, milline on mõju hindamise raadius ja detailsusaste. Märgalade puhul – millises ulatuses hinnatakse mõju nt. veerežiimi muutustele? Keskkonnaametile teadaolevalt ei eksisteeri Väärtuste registrit. Trassialternatiivide kaalumisel arvesse võtta ka keskkonnaseire seaduse alusel kaitstavad seirejaamade asukohad, samuti moodustatavad või muudetava kaitsekorraga alad. Keskkonnaameti hinnangul võib konfliktipiirkonnaks kujuneda ka perspektiivne Nabala maastikukaitseala. Punktis 4.3.3 ”Loodusuuringud” ei nõustu Keskkonnaamet, et analüüsiks kasutatakse ainult maakonna rohevõrgustikku, kasutada tuleb ka kohalike omavalitsuste rohevõrgustiku täpsusastet, kuna üldplaneeringutega on maakonna rohevõrgustikku täpsustatud. KeHJS § 36 lg 3 p 4 järgi koostatakse KSH ajakava lähtudes strateegilise planeerimisdokumendi koostamise ajakavast. Siin oleks mõistlik panna strateegilise planeerimisdokumendi koostamise ja KSH etapid koos tähtaegadega kõrvuti, sidudes need omavahel ühtseks protsessiks. Probleemiks on olnud planeeringute koostamise ja KSH menetluse ühildamine, mida praktikas on lahendatud erinevalt. Esitades ajakavas nii strateegilise planeerimisdokumendi kui ka KSH etapid, on hea võimalus ühildamise osa läbi mõelda ja osaliste vahel selles kokku leppida (eelistatuna lahendus, kus KSH ei lõppe enne planeeringu kooskõlastamist, vaid planeering ja KSH aruanne avalikustatakse koos ja aruanne kiidetakse heaks enne planeeringu järelevalvet/kehtestamist). Vastasel juhul jäävad hindamata planeeringu avalikustamise tulemusel planeeringus tehtavad muudatused, millega jääks täitmata KeHJS § 2 lg-ga 2 seatud KSH eesmärk. Palume peatükki 5 „KSH ajakava ja huvigruppide kaasamise kava“ korrigeerida. Esitatud KSH programmis ei kajastu KeHJS § 13 p 2 tulenevalt kavandatava

tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus. Teeme ettepaneku programmis kirjutada alternatiivide sisu võimalikult täpselt lahti (nii palju kui on antud hetkel infot) ning põhjendada sisuliselt käsitletavate alternatiivide valikut. Eelnõust ei selgu, kas see tähendab, et vaid eelistatumale trassivariandile leitakse negatiivsete mõjude leevendusmeetmed ning teistele alternatiividele meetmeid välja ei pakuta? Keskkonnaamet peab vajalikuks, et leevendusmeetmed pakutakse välja kõikidele alternatiividele, et otsustaja saaks teha teadliku otsuse kõikide alternatiivsete lahenduste vahel. Leevendusmeetmete analüüsimisel palume loodusväärtustele avalduvate mõjude leevendamisel kaaluda ökodukti alternatiivina ka raudtee viimist maa alla või viaduktile. Juhime tähelepanu, et KeHJS § 45 lg 2 kohaselt võib strateegilise planeerimisdokumendi kehtestada juhul, kui seda lubab Natura 2000 võrgustiku ala kaitsekord ning strateegilise planeerimisdokumendi kehtestaja on veendunud, et kavandatav tegevus ei mõju kahjulikult selle Natura 2000 võrgustiku ala terviklikkusele ega mõjuta negatiivselt selle ala kaitse eesmärki. Seetõttu kavandatava tegevuse alternatiivide kaalumisel ei tohi mõju Natura kaitse-eesmärkidele hinnata samaväärse tegurina teiste tegurite seas. Kõigepealt tuleb hinnata alternatiivide mõju Natura 2000 ala kaitse-eesmärkide ja ala terviklikkuse säilimisele ning selle käigus leida alternatiivid, mille puhul oluline mõju Natura väärtustele on välistatud. Alles seejärel saab kaaluda nende alternatiivide mõju, kus oluline mõju Natura 2000 alale on juba välistatud, teistele teguritele. Programmi eelnõu kohaselt kasutatakse hindamiseks Saaty meetodit. Teeme ettepaneku kirjeldada programmis meetodi olemust, et ka laiem avalikkus saaks sellest aru. Punkti 4.4.1 tabelis 1 on kirjeldatud hindamiskriteeriume. Üheks hindamiskriteeriumiks peab olema ka trassi mõjuulatuses paiknevate Natura 2000 elupaikade seisund lähtuvalt Natura 2000 standardandmevormile (millele võib avaldada mõju nt veerežiimi muutuste või servaefekti kaudu). Tabelis 1 toodud suremuse puhul on asjakohane ka mõju avaldumine ehitusetapis. Raudtee servas olevatele loodusväärtustele võib mõju olla ka kasutusaegne, näiteks raudtee ja ümbruse hooldamisel (nt tallamine, herbitsiidide kasutamine). Talvel ei ole võimalik teha mitmeid uuringuid, nt. botaanilisi

uuringuid. Lisaks näib uuringute läbiviimise aeg liialt lühike, nt. loomastiku rände tuvastamiseks. Keskkonnaameti hinnangul tuleb siiski riskihindamine läbi viia, kui kemikaalide transport ei ole täielikult välistatud. Müra hindamise osas märgime, et 12.03.2011 jõustus keskkonnaministri 04.03.2011 määrus nr 16 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamisele esitatavad nõuded“, kus on kehtestatud nõuded planeeringule, millega kaasneb oluline mürahäiring. Kuna KSH aruanne kavatsetakse koostada KMH mahus, siis juhime tähelepanu, et KeHJS kohaselt algatatakse KMH tegevusloa taotlusele, iga uue loa taotluse laekumisel otsustatakse uuesti KMH algatamise vajalikkuse üle (KeHJS § 11 lg 6). Seetõttu tuleb käesoleva KSH programmi koostamisel arvestada kogu tegevuse mõjuga, mitte vaid seda, mis on oluline ühe loa andmiseks, et tulevikuks ei peaks eraldiseisvaid KMH-sid erinevatele lubadele koostama. Lisas 3 on toodud määratletud väliuuringute kohad tähistega „L“. Keskkonnaametile jäävad arusaamatuks viidatud punktide asukohad (puudub seos joonisega). Paluvad teha tihedat koostööd Keskkonnaameti ja Keskkonnaministeeriumiga ja mh tutvustada loodusuuringute metoodikat ja modelleerimise tulemit, et vajadusel täpsustada täiendavate inventuuride vajadus/ulatus.

Kose vald - Lähtuda kultuurmaastiku ajaloolisest mitmekihilisusest. Juhime tähelepanu, et analüüsimist vajavad ajaloolise asustusstruktuuri ning loodus- ja kultuurmaastiku objektide ja elementide (hooned, monumendid, sillad, teed, tähised, kiviaiad, ajaloolised piirikivid jne) väärtuse väljaselgitamine ja nende säilimiseks vajalike tingimuste seadmine. Palume tähelepanu pöörata muuhulgas ajalooliste külade krundistruktuurile, mis on üks osa ajaloolisest asustuspildist. Maastikupilt, sh vaated kultuurilooliselt olulistele objektidele, vaatekoridoride määratlemine.

Tallinna Linnaplaneerimise Amet - Tallinna linn ei toeta kaubarongide transiiti läbi Tallinna tiheasustusala. Lisaks tekkivale mürale ning täiendavale liiklusohtlikkusele piiraks läbi linna kulgev trass ka kaubarongide liikumiskiirust. Analüüsida kaubarongiliikluse Tallinnast möödajuhtimist lõuna poolt Ülemiste järve.

Võimalusel lisada KSH programmi Tallinnas Ülemistelt Balti Jaama viiv raudtee lõik, mis kuulus AECOMi poolt koostatud parimaks osutunud trassivaliku koosseisu koos reisiterminaliga Balti Jaamas. Nimetatud trassiosa välja jätmine vajab täiendavat analüüsi ning põhjendamist.

Pärnu maavalitsus - Ühe trassikoridori alternatiivina analüüsitakse olemasoleva raudteekoridori kasutamise võimalikkust Rail Balticu trassi jaoks Tallinna ja Röa küla vahelisel lõigul. Sealt edasi kuni Läti piirini on olemasolevast trassikoridorist loobutud ja toodud väga üldised selgitused, mis on läbi analüüsimata ja seetõttu ebapiisavad. Leian, et lähteseisukohtades toodud selgitused ei saa olla olemasoleva raudtee trassi variandist loobumise aluseks, vaid olemasolevat raudteekoridori tuleb käsitleda võrdsetel alustel koos uute väljapakutud variantidega. Kuna planeeringu hankedokumentides on ühe variandina ette nähtud käsitleda olemasolevat raudteekoridori, siis on meie imperatiivne nõue lisada see nii planeeringu lähteseisukohtadesse ja joonistele kui ka keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi.

Keskkonnaministeerium - Keskkonnaministeerium peab Rail Balticu rajamist oluliseks ja õhku saastava maanteetranspordi võimaliku asendamise tõttu ka keskkonnasõbralikuks projektiks. Sama tähtis kui Rail Balticu rajamine on aga ka sellise raudteetrassi valik, mis viiks negatiivse mõju Eesti loodusele miinimumini ning ei ohustaks sümboliks muutunud loodusväärtusi. Teavitasime juba eelmisel aastal Rail Balticu rajamise eestvedajaid, et Keskkonnaministeerium ei saa nõustuda sellise trassiga, mis seab ohtu kaitsealuse Tuhala nõiakaevu ning kavandatava Nabala maastikukaitseala säilimise. Seetõttu juhime Teie tähelepanu sellele, et lisaks olemasolevatele kaitstavatele loodusobjektidele tuleb KSH käigus arvestada ka projekteeritavate kaitsealadega, sh kavandatava Nabala maastikukaitsealaga, mida läbivad KSH programmile lisatud koondkaardi kohaselt mitu trassialternatiivi. Kuna Nabala kaitseala moodustamise kohta on tehtud ettepanek ning kaitseala moodustamise ettevalmistustöö on käimas, palume juba KSH programmi etapis välistada trassialternatiivid, mis vastavat ala läbivad. KSH programmi peatükis 4.4.2 on nimetatud Natura 2000 alad,

millele kavandatav tegevus võib avaldada olulist mõju. Seejuures juhime Teie tähelepanu KeHJS § 45 lõikele 3, mille kohaselt on negatiivne mõju Natura 2000 võrgustikule lubatav ainult juhul, kui tegevus on alternatiivsete lahenduste puudumise tõttu siiski vajalik avalikkuse jaoks esmatähtsatel, sh sotsiaalset või majanduslikku laadi põhjustel. Juhime Teie tähelepanu sellele, et kõnealuse KSH järelvalvaja on KeHJS § 38 lg 1 kohaselt Keskkonnaministeerium. Lisada huvigruppide nimekirja ka Eesti Põllumeeste Keskliit. KeHJS § 36 lg 2 p 2 kohaselt peab KSH programm selgitama ja nimetama planeeringu elluviimisega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju. KSH programmis ei ole toodud konkreetset peatükki, kus oleks selgitatud ja nimetatud eeldatavaid mõjusid. Hindamiskriteeriumite hulka tuleks lisada ka „elupaikade killustumine". KSH peab käsitlema ka mõju kliimale ning sisaldama planeerimisdokumendi elluviimisega kaasneva olulise keskkonnamõju seireks kavandatud meetmete ja mõõdetavate indikaatorite kirjeldust. Programmi täiendada nii, et KSH käigus analüüsitakse Rail Baltic raudtee trassi koridori asukohavalikul üleujutusohtu ning seda, kui palju metsamaad raudteetrassi ehitamisega maakasutusest välja viiakse. Programmi peatükis 4.4.1 toodud tabelis on öeldud, et müra ja vibratsioon on lokaalsed ning need mõjud piirnevad trassikoridoriga – juhime tähelepanu sellele, et neid ei saa käsitleda lokaalsena, nt olenevalt pinnasest võib vibratsioon kanduda trassist küllaltki kaugele. Lisaks tuleb KSH käigus käsitleda ehitamise ajal suurenenud õhusaastust (nt materjalide veost tingitud). Kuna töö ülesanne näeb ette käsitleda KSH käigus välja valitud trassialternatiivi KMH täpsusastmes, teeme ettepaneku täiendata KSH programmi hüvitusmeetmete osas lähtuvalt KeHJS § 20 lõike 1 punktist 71 ning peatükki 4.5 täiendada hinnanguga leevendusmeetmete tõhususele. Palume korrigeerida KSH programmi peatüki 4.3 sõnastust („läbi viidud metoodika alusel") ning muuta see arusaadavaks. Ühtlasi jääb selgusetuks, mida on mõeldud programmi peatükis 4.3.3 leheküljel 25 nimetatud „lipuliikide" all. Palume kasutada üheselt arusaadavat terminit. Lisaks teeme ettepaneku kasutada sama peatüki leheküljel 26 mõiste „rände- ja hajumiskoridorid" asemel sõnastust „rände- ja levikukoridorid". Teeme ette-

paneku käsitleda KSH käigus ka ohtlike kemikaalide veoga kaasnevaid mõjusid. Lisaks palume kõnealuses peatükis leheküljel 34 kasutada mõiste ”kompenseerimismeetmed” asemel terminit ”hüvitusmeetmed” nagu on kasutatud ka KeHJS § 20 lõike 1 punktis 71. Ühtlasi palume samal leheküljel mõiste „taimekooslustele ja loomakooslustele” asemel kasutada sõnastust ”liikidele ja elupaikadele”. KSH programmi peatükis 5 on toodud KSH ja planeeringumenetluse ajakava. Selle kohaselt kiidetakse KSH aruanne heaks juba planeeringu kooskõlastamise etapis ning enne planeeringu vastuvõtmist ja avalikustamist. Juhime Teie tähelepanu sellele, et KSH-d korraldatakse planeeringu koostamise käigus ja seejuures tuleb arvestada KSH tulemusi. Planeeringu koostamine ei ole planeeringu kooskõlastamise ja vastuvõtmise ajaks veel täielikult lõppenud, kuna planeeringu avalikustamisel on veel õigus esitada ettepanekuid ja vastuväiteid planeeringu kohta. Kui KSH aruanne kiita heaks enne planeeringu kooskõlastamist või vastuvõtmist, jäävad hindamata potentsiaalsed planeeringu avalikustamisel tehtavad muudatused planeeringulahenduses. KSH eesmärk on hinnata ka põhilahendust muutvaid seisukohti, mida aga ei saa teha, kui KSH aruanne on juba eelnevalt heaks kiidetud. KeHJS § 40 lg 1 kohaselt on KSH aruanne planeeringu osa ning KeHJS § 2 lg 2 p 1 sätestab KSH eesmärgi arvestada keskkonnakaalutlusi nii planeerimisdokumendi koostamisel kui ka kehtestamisel. Seetõttu peavad KSH aruanne ja planeerimisdokument üksteist vahetult mõjutama. Kuigi hetkel ei ole KeHJS-s selgelt välja toodud planeeringu ja KSH ühildamise etappe, siis KeHJS § 41 viitab sellele, et, mis muudab planeerimisprotsessi optimaalsemaks ning avalikkuse jaoks ka arusaadavamaks. Eeltoodust tulenevalt palume korrigeerida KSH programmis toodud ajakava nii, et vastuvõetud planeering ja KSH aruanne avalikustatakse koos ning KSH aruanne esitatakse heakskiitmiseks pärast planeeringu ja KSH aruande avalikustamist (kuid enne planeeringu järelevalvesse esitamist). Palume KSH programmis toodud ajakava üle vaadata ja täiendada, kuna selles puudub näiteks KSH programmi avalikustamise etapp (samas kui planeeringu lähteseisukohtade ja trassialternatiivide avalikud arutelud on ära märgitud). Lisada KSH programmi lisasse 2

(piirangute ja ressursside GIS kihid) kohaliku omavalitsuse tähtsusega kaitsealused objektid ja loomade liikumisteed, millele programmis ka viidatud.

Jõelähtme vald - Programmi eelnõu näeb ette kasutada ühe hindamiskriteeriumina barjäärefekti. Meie arvates tuleks seda näitajat kasutada väga intensiivselt ka inimmõju (mõju inimesele) hindamisel. Eeldatavasti kujuneb sellest raudteest oluline barjäär mitte ainult loomadele (ja taimedele), vaid ka inimestele. Jõelähtme valla kultuurilooliseks ja looduslikuks aktsendiks on Rebala muinsuskaitseala ning Harju maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" määratud rohevõrgustiku tuumala T9. Alternatiivsete raudteetrasside keskkonnamõju hindamisel palume mõlemat aktsenti käsitleda väga põhjalikult. Teeme ettepaneku kanda nii muinsuskaitseala kui ka rohevõrgustiku tuumala T9 KSH programmi vastavale kaardimaterjalile ja lisasse 3, määratletud väliuuringukohtade nimistusse. Uuringute tegemisse palume kaasata antud kohtades varem töötanud spetsialiste, Jõelähtme piirkonnas näiteks Dr Siim Veski Geoloogia Instituudist. Palume KSH programmis enam rõhutada võimalikku mõju inimesele ja olevate trasside eelistatust ning Rebala muinsuskaitseala ja rohevõrgustiku tuumala T9 olulisust.

Põllumajandusministeerium - Eelvaliku peamiste kriteeriumidena tuleb käsitleda: **1)** maakasutus (põllumajandus- ja metsamaa, elamu- ja tootmismaa läbimisega seotud probleemid jms) ja selle muutused. Seejuures on vajalik analüüsida üksikasjalikult põllumajandusmaid (põllumaa, püsirohumaa, viljapuu- ja marjaaiad, puukoolid, koduaiad), mis seoses trassi rajamisega jääksid põllumajanduslikust kasutusest välja. **2)** maaparandus (maaparandussüsteemide reguleeriva võrgu ja eesvoolude, s.h ühiseesvoolud, toimimise tagamisega seotud küsimused); **3)** maaelu ja selle taristuga seotud muudatused 4) maaomanikud ja põllumajandustootjad, kelle omandit ja tootmistegevust trassi rajamine mõjutab. Asustusstruktuuri uuring: KSH programmi eelnõust ei nähtu, millal uuring läbi viia kavandatakse. Lisaks sellele oleme seisu-

kohal, et uuritavate valdkondadena tuleks tingimata lisada põllumajandusmaade kasutusest väljaminek, maade ümberkruntimise võimalused, samuti maaparandussüsteemide, mida trassikoridoride läbimine mõjutab, toimimise küsimused. Võimalike konfliktalade määratlemisel tuleks kindlasti teiste hulgas erilist tähelepanu pöörata põllumajandusmaade ja maaparandussüsteemi maa-aladele (eelnõus on märgitud, et välitöödel jäetakse tähelepanuta põllumaad, kuid nende viljakuse näitajaid võidakse hiljem siiski kasutada).Leiame, et leevendamise võimalused (head, keskmised, puuduvad, tagasihoidlikud jne) peaksid olema üksikasjalikumalt põhjendatud ja argumenteeritud. Lisaks sellele peame oluliseks, et hinnatavate mõjude hulgas oleksid ka põllumajandusmaad, põllumajanduslik tegevus, põllumajandustootjad, maaparandussüsteemid, külade läbivus, samuti võimalikud mõjud põhjaveele. Vajalik on riskianalüüsi läbiviimine.

Vasalemma vald - Kooskõlastavad KSH programmi eelnõu.

Ametkondade ja kohalike omavalitsute kirjad seisukohtadega ja vastuskirjad neile on üheks osaks KSH programmist ning on eraldi failidena KSH programmi juurde kuuluvad.

6.2 AVALIKU VÄLJAPANEKU JA ARUTELUDE KÄIGUS LAEKUNUD ETTEPANEKUD/ RECOMMENDATIONS RECEIVED DURING PUBLIC DISPLAY AND CONSULTATIONS

Kokku laekus perioodil 02.09.2013 – 20.10.2013 (ajavahemik programmi avaliku väljapaneku algusest kuni KSH programmile esitatavate seisukohtade lõpptähtajani) 273 kirja koos küsimuste, ettepa-

273 letters with questions, proposals and recommendations came in during the period of 02.09.2013 – 20-10-2013 (from the start of public display to the official end date of recommendation submis-

nekute ja seisukohtadega. Ettepanekutele vastati avalike arutelude käigus ja kõikidele laekunud vastati ka kirjalikult. Igat kirja ei tooda isikuliselt välja vastavalt Andmekaitse Inspektsiooni seisukohale, et olenemata dokumendi liigist või menetlusest, millega seonduvalt dokument on koostatud, on isiku nimi ja nimega seostatud e-posti aadress isikuandmed. Olukorras, kus seadusandja on ette näinud keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessi avalikkuse ning planeeringute koostamise, sh planeerimisprotsessi käigus esitatud ettepanekute ja vastuväidete avalikkuse, ei hõlma niisugune avalikkuse printsiip isikuandmete avalikustamist. Isikuandmete avalikustamiseks peab esinema eraldi selge eesmärk ja õiguslik alus (vt lisa 11).

Kirjades käsitetud teemad ja vastused on toodud lisas 9.

sion). Answers were given during public meetings and all received letters got a written response. Every single letter is not presented in the SEA program because of official standpoint of Estonian Data Protection Inspectorate (presented in the appendix 11), which states that no matter the nature of the document or plan, person name and email address associated with it are still private information and they are not allowed to be made public. There must be a clear purpose and legal basis to make private information publicly available.

Topics from the letters and answers to them are presented in the appendix 9.

6.3 PIIRIÜLESE MÕJU KONTEKSTIS LAEKUNUD SEISUKOHAD/ STANDPOINTS RECEIVED REGARDING TRANSBOUNDARY IMPACT

Keskkonnaministeeriumi 30.08.2013 kirjaga nr 11-2/13/6294-9 küsiti piiriülese mõju kontekstis seisukohta Poola, Leedu, Läti ja Soome vastavatelt ametiasutustelt. Edasises protsessis soovis osaleda Läti Vabariik. Laekunud vastused on toodud lisas 13.

Respective authorities in Poland, Lithuania, Latvia and Finland were asked for their standpoints regarding transboundary impact in the letter no. 11-2/13/6294-9 sent on August 30 2013 by the Ministry of the Environment. The Republic of Latvia wished to participate in the process to come. The received answers can be found in Appendix 13.

7. ALLIKMATERJALID / REFERENCES

Metoodikad / Methodological guidelines

Dalal-Clayton, B. & Sadler, B. 2005. Strategic Environmental Assessment. A Sourcebook and reference Guide to International Experience. Earthscan, London, Sterling (VA).

Swedish Environmental Protection Agency. 2010. Practical guidelines on strategic environmental assessment of plans and programs. http://www.naturvardsverket.se/Om-Naturvardsverket/Publikationer/ISBN/6300/978-91-620-6383-2/

Therivel, R. 2004. Strategic Environmental Assessment in Action. Earthscan, London, Sterling (VA)

Looduskeskkonna registrid ja andmebaasid / Natural Environment Registries and Databases

EELIS (Keskkonnaregister jm. Keskkonnaagentuuri allikad) – info kaitsealadest, kaitsealustest aladest ja liikide leiukohtadest ning muudest objektidest.

Maakonna rohevõrgustik – see on oluline liikide (eelkõige loomade) rände- ja hajumisteede seisukohalt ning raudtee populatsioone isoleeriva mõju hindamiseks. Kasutatakse eelkõige jämedakoelist maakonnatasemel rohevõrgustiku skeemi.

Metsaregister – info vanade metsade ja nende kasvukohatüüpide kohta, mis on trassi valikul küll "pehme argument", kuid on teadaolevalt hästi korreleeritud elupaiga väärtuslikkusega. Saab kasutada elupaikade modelleerimise alusena

Loodusväärtuste inventuurid – erinevate organisatsioonide tehtud inventuurialade andmed, sh. VEP, soode, niitude, pool-looduslike elupaikade jm. inventuurid.

EELIS (Environment register and other sources of Environment agency) – data of species, areas, and other objects under protection by law.

Green network – it is important in detection of animals´ dispersal and migration paths and assessment of population fragmentation by the railway.

Forest register – data of old forests and habitat types. Can be used as a basis for modeling natural habitats.

Register of other values – inventories made by different organizations incl. valued habitats, mires, meadows, semi-natural habitats *etc*.

Data of state monitoring program – most important information is about game, which allows to assess the numbers of big and medium sizes mammals and to locate important movement paths

Seireandmed riiklikust seireandmebaasist – kõige olulisem valdkond on jahiulukite ruutloendus, mille põhjal on võimalik hinnata suurte ja keskmiste imetajate arvukust raudteetrassi läbitavates elupaikades ning liikumiskoridoride tähtsust.

Loodusvaatluste andmebaas – on võimalik kasutada taustinfo allikana erinevate liikide kohta

e-Elurikkus – on võimalik kasutada taustainfo allikana lindude kohta.

Kaitsekorralduskavad – neist tuleb info loodus- ja liigikaitse olemasolevate plaanide ja perspektiivide kohta. On oodatud koostöö Keskkonnaametiga.

Mullakaart – annab olulise sisendi kasvukohatüüpide jaotusest ja mitmekesisusest ning niiskusrežiimist ning on ülepinnaline alus elupaikade modelleerimiseks.

CORINE – on ülepinnaline alus elupaikade modelleerimiseks.

ETAK (ja Maa-ameti kaardiserver) – on ülepinnaline alus elupaikade modelleerimiseks.

PRIA kallete kiht – täiendav alus heterogeensete alade määratlemisel ja elupaikade modelleerimisel

Aero- ja Satelliidifotod – koos teiste infoallikatega (nt. metsaregister) annavad võimaluse saada täpsustatud ülevaate metsaelupaikade jaotusest ja konfiguratsioonist.

Maaparandussüsteemide register – informatsioon maaparandus-

crossing the route. It is important to that this data is available throughout the whole planned route.

Database for nature observations – background information about different species.

Database of e-Elurikkus - background information about birds.

Protection plans of areas and species – information about the existing plans and perspectives. Most likely in cooperation with The Environmental Board.

Soil map – important data about distribution of natural habitats, biodiversity and moisture regime.

CORINE habitat map – general basis modeling natural habitats.

ETAK (and Land Board map server) – general basis for modeling natural habitats.

PRIA database of ground inclination – additional basis for modeling natural habitats and allow to determine areas with heterogeneous relief, which have great diversity of habitats.

Aerial and satellite photos – together with other sources of data (forest register for example) provides a detailed overview about distribution and configuration of forest habitats.

Amelioration system database - information about amelioration systems.

Archives and other sources of data about geological conditions from Geological Survey of Estonia and Estonian Land Board.

süsteemide kohta.

Eesti Geoloogiakeskuse ja Maa-ameti arhiivid ja materjalid geoloogiliste tingimuste osas.

Loodusväärtuste uuring (juuli-september 2013, täiendused mai-juuni, 2014)

Sotsiaalmajanduslik uuring (juuni-juuli, 2013)

Arheoloogiliste väärtuste uuring (september-november, 2013, täiendused mai-juuni, 2014)

Geoloogia ülevaade trassivariantide osas ja ehitusgeoloogiline uuring eelistatud trassivariandi osas (Reaalprojekt)

Survey of natural values (July-September 2013, updating May-June 2014).

Socio-economical survey (June-July 2013).

Survey of archaeological values (September-November 2013, updating May-June 2014)

Geological overview of route alternatives and geological studies for preferred route alternative (Reaalprojekt Ltd).

Sotsiaalmajanduslike aspektidega seotud registrid ja andmebaasid / Socio-economic aspects-related Databases and Registries

Mälestiste riiklik register – sisaldab Muinsuskaitseametile teadaolevaid ning riiklikul tasandil kaitstavaid (muinsuskaitseseadus) kultuurimälestisi (objektid, alad) ning nende kaitsevööndeid. Arheoloogiamälestiste puhul on registris määratletud piirid indikatiivsed, enamasti ei ole täpsemaid uuringuid läbi viidud.

National registry of cultural monuments – contains data on cultural monuments (objects and areas) protected on national level by law of heritage protection and their protection belts. Generally the location and boundaries of archaeological monuments are indicative; no elaborate research has been done.

XX saj arhitektuuri register – sisaldab Muinsuskaitseameti poolt inventeeritud ning väärtuslikuks tunnistatud 20. saj. arhitektuuri objekte, millest ligikaudu 100 objekti (kokku registris 1722 objekti) on kavas võtta riikliku kaitse alla, st. tunnistada mälestiseks. Kaitse alla võtmise plaaniga objektid ei ole registris eristatud. Objektid ei ole otseselt seaduslikul tasandil kaitstavad.

Registry of the architecture of XX century – contains data on valuable 20th century architecture, about 100 of which are on the list to be protected on national level (no indication in the registry).

Registry of rural architecture – contains data on valuable rural architecture, precisely one type of dwelling (rehielamu).

Maaehituspärandi andmekogu – sisaldab Eesti Vaba-

Registry of burial sites – contains data on the burial sites of

õhumuuseumi poolt inventeeritud ning väärtuslikuks tunnistatud rehielamuid (kokku 505 objekti). Objektid ei ole otseselt seaduslikul tasandil kaitstavad.

Matmispaikade register – sisaldab Eesti Muinsuskaitse Seltsi juures tegutseva ümarlaua poolt kogutud andmeid silmapaistvate Eesti kultuuri- ja ühiskonnategelaste matmispaikade kohta, sh väljaspool Eestit. Eestis paikneb 30 objekti. Objektid ei ole otseselt seaduslikul tasandil kaitstavad.

Pühapaikade andmekogu – sisaldab kogumisel olevaid andmeid Eestis leiduvate looduslike pühapaikade paiknemise kohta. Inventeerimisega tegeleb TÜ looduslike pühapaikade keskus koos Hiite Maja SA ning Maavalla Kojaga. Andmekogu on seotud Kultuurimälestiste registri ning Tartu Ülikooli pärimusliku kohateabe andmebaasiga. Osa looduslikest pühapaikadest on kaitstavad looduskaitsealuste objektidena, osa mälestistena, osa ei ole otseselt seaduslikul tasandil kaitstavad.

EELIS – kultuuriväärtuste osas on olulised EELIS-es sisalduvad andmed pärandkultuuri objektide paiknemise kohta. Objektide kaardistamist koordineerib Riigimetsa Majandamise Keskus, kaardistamine ei ole teadaolevalt 100 % lõppenud. Objektid ei ole otseselt seaduslikul tasandil kaitstavad.

Maakonnaplaneeringute teemaplaneeringud "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" – sisaldavad andmeid maakondlikul tasandil määratletud väärtuslike maastike, osaliselt ka ilusate teelõikude ja oluliste vaadete paiknemise kohta, määratletud väärtuse üldisel tasandil kirjeldust, kaitsetingimusi ning muid asjakohaseid maakonnaplaneeringuid.

Kohalike omavalitsuste üld- ja miljööväärtuslike alade

noteworthy persons from Estonia, also in and outside Estonia. 30 objects are located in Estonia.

Registry of natural sacred sites – contains data on the location of natural sacred sites in Estonia. Gathering of the data is in process.

Estonian Nature Information System – in the context of cultural heritage data on heritage culture objects is paid attention to. The gathering of data on heritage culture objects is not 100 % complete.

Regional thematic plans – contain information about the location of valuable landscapes, also roads and views on regional level. Also contain the general descriptions of values and general terms of protection.

Comprehensive plans and thematic plans of local governments – contain information about valuable areas and objects protected on local level. Also contain general terms of protection. Sometimes contain specification of regional thematic plans.

teemaplaneeringud – sisaldavad andmeid kohalikul tasandil väärtuslikuks tunnistatud alade ja objektide paiknemise kohta ning üldisi kaitsetingimusi, samuti maakonnaplaneeringute teemaplaneeringute täpsustusi osaliselt.

Kohalike omavalitsuste üldplaneeringud

LISAD / APPENDICES

LISA / APPENDIX 1
KSH ALGATAMISEGA SEOTUD DOKUMENDID / DOCUMENTS RELATED TO INITIATION OF SEA

HARJUMAA	
Algatamisotsus	Harju maavanema korraldus 19. 04. 2012 nr 1-1/661-k „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine"
Avalikkuste teavitamine algatamisest	Ametlikud Teadaanded 24.04.2012 ajalehtedes Aegviidu Aeg (mai 2012), Harju Elu (27.04.2012), Harku Valla Teataja (10.05.2012), Keila Leht (27.04.2012), Kiili Leht (25.04.2012), Koduvald (mai, 2012), Kose Teataja (mai, 2012), Paldiski Linnaleht (4/2012, eesti- ja venekeelsena), Pealinn (30.04.2012), Saku Sõnumid (apr, 2012, veeb), Saue Sõna (mai, 2012) ja Sõnumitooja (25.04.2012).
Ametkondade teavitamine algatamisest	Kirjalik teated 19.04.2012: Harju maakonna omavalitsused, Rapla Maavalitsus, Siseministeerium, Tehnilise Järelvalve Amet, Keskkonnaamet, Lääne Maavalitsus, Lääne-Viru Maavalitus, Järva Maavalitsus, Maanteeamet, Muinsuskaitseamet.
RAPLAMAA	
Algatamisotsus	Rapla maavanema 25.04.2012 korralduse nr 259 „Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine".
Avalikkuste teavitamine algatamisest	Ametlikud teadaanded 04.05.2012 Raplamaa Sõnumid 19.05.2012, täiendavalt Raplamaa Sõnumid 19.06.2013.
Ametkondade teavitamine algatamisest	Kirjalikud teated 25. 04. 2012 Juuru, Järvakandi, Kaiu, Kehtna, Kohila, Käru, Märjamaa, Raikküla, Rapla ja Vigala Vallavalitsustele, Keskkonnaministeeriumile, Kaitseministeeriumile, Kultuuriministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Põllumajandusministeeriumile, Siseministeeriumile, Sotsiaalministeeriumile, Harju Maavalitsusele, Pärnu Maavalitsusele, Tehnilise Järelevalve Ametile ja Keskkonnaametile.

PÄRNUMAA	
Algatamisotsus	Pärnu maavanema 23.04.2012 korraldus nr 267 „Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine".
Avalikkuste teavitamine algatamisest	Ametlikud teadaanded 27.04.2012 Pärnu Postimees 28. 04. 2012.
Ametkondade teavitamine algatamisest	Kiri 03. 05. 2012 Keskkonnaministeeriumile, Pärnumaa kohalikud omavalitsused, Harju Maavalitsus, Rapla Maavalitsus, Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium, Siseministeerium, Põllumajandusministeerium, Sotsiaalministeerium, Kaitseministeerium, Kultuuriministeerium, Keskkonnaamet, Keskkonnaameti Pärnu-Viljandi regioon, Maa-amet, Muinsuskaitseamet, Terviseameti Lääne talitus, Maanteeamet, Maanteeameti Lääne Regioon, Lääne-Eesti Päästekeskus, Riigimetsa Majandamise Keskus, Põllumajandusameti Pärnu keskus, Tehnilise Järelevalve Amet ja AS Eesti Raudtee.

LISA / APPENDIX 2
PIIRANGUTE JA RESSURSSIDE GIS KIHID RB TRASSIVARIANTIDE PIIRKONNAS / GIS LAYERS OF RESTRICTIONS AND RESOURCES IN THE IMPACT AREAS OF RB ROUTE VARIANTS

Objektid / Objects	**Piirangu- või kaitsevöönd; rakendatav puhver / / protection zone; buffer**	**Kriitiline / Critical**	**Tähelepanu vajav / Needs attention**	**Andmeallikas / Source of information**
Looduskeskkond / Natural environment				
Natura 2000 loodusala / Natura2000 habitats directive site		*		Keskkonnaregister
Natura 2000 linnuala / Natura 2000 birds directive site		*		Keskkonnaregister
Kaitsealune liik, I ja II kaitsekategooria ja nende püsielupaik / Protected species, I and II category, species protection site	sümbolobjektil 20 m	*		Keskkonnaregister
Kaitsealune liik, II ja III kaitsekategooria / Protected species, II and III category			*	Keskkonnaregister
Projekteeritav kaitsealune object / Under creation protected natural object		*	*	Keskkonnaregister
Kaitseala / Protected area			*	Keskkonnaregister
Hoiuala / Special conservation area			*	Keskkonnaregister
Vääriselupaik / Key biotope			*	Keskkonnaregister
Looduskaitsealune üksikobjekt / Individual protected natural object	kaitsevöönd	*		Keskkonnaregister
Veekogude ehituskeeluvööndid Coastal / Shore building	ehituskeeluvöönd		*	Keskkonnaregister, MPS

prohibition zone				eesvoolud
Lõheliste jõed / Rivers of protected salmonids	jäävad veekogu ehituskeeluvööndi sisse		*	Keskkonnaregister
Ürgloodusraamatu objekt / Object of primitive nature			*	
Loomade liikumisteed/Animal movement paths				
Elukeskkond / human living environment				
Kultuurimälestis / Cultural monument	kaitsevöönd 50 m (va erisused)			Kultuurimälestiste register
Kalmistu / Cemetery		*		Kü sihtotstarve + põhikaart + ÜP
Elu- ja ühiskondlikud hooned / Dwelling or public house		*		ETAK, ehitusload, DP
Elamumaa / Land of dwellings		*		Kü sihtotstarve + ÜP
Ühiskondlike ehitiste maa / Land of public buildings		*		Kü sihtotstarve + ÜP
Üldkasutatav maa / General purpose land		*		Kü sihtotstarve + ÜP
Puhkemaa / Recreational land		*		RMK puhkealad, ÜP
Jäätmehoidla maa / Land designated for land disposal site		*		Kü sihtotstarve + ÜP
Riigikaitsemaa / Land of national defence			*	Kü sihtotstarve + ÜP
Roheline võrgustik / Green network			*	ÜP, Maakonna teemaplaneering
Väärtuslik maastik / Valuable landscape			*	ÜP, Maakonna teemaplaneering
Miljööväärtuslik hoonestusala / Built-up area of cultural and environmental value			*	ÜP
Pärandkultuuriobjektid / Object of Estonia's heritage culture			*	EELIS
Kohaliku omavalitsuse tähtsusega kaitsealused objektid/Local authority level protected objects				

Taristu / Infrastructure				
Maardlad / Mineral deposit		*		Maa-amet
Gaasitrass (D kategooria) / Gas pipeline (D category)	2 x 10 m		*	Eesti Gaas
Gaasitrass (C kategooria) / Gas pipeline (C category)	2 m		*	Eesti Gaas
110 kV - 330 kV elektriliinid (sh projekteeritav) / Electrical overhead line, 110 - 330kV	25-40 m		*	Elering, Ramboll
Riigimaanteed / National road	50 m		*	Maa-amet ETAK
Sillad-viaduktid (mnt- rdt) / Bridges			*	Maa-amet ETAK
Raudtee Railway	50 m		*	Maa-amet ETAK
Lennujaamad		*		
Suurõnnetusohuga ettevõtted / Enterprise with catastrophe (chemicals) risk	ohu raadius		*	Maa-amet
Logistikakeskused / Center of logistics			*	
Maaparandusüsteemide alad ja eesvoolukihid				Põllumajandusamet

LISA / APPENDIX 3
LOODUSVÄÄRTUSTE UURINGU ARUANNE/ REPORT OF NATURE VALUES SURVEY

Loodusväärtuste uuringu aruanne on üheks osaks KSH programmist ning on eraldi failina KSH programmi juurde kuuluv. Loodusväärtuste uuringu aruanne on kättesaadav ka aadressil www.railbaltic.info.

The Report of Nature Values Survey is a part of the SEA programme and is attached as a separate file to the SEA programme. The Report is available at www.railbaltic.info.

LISA / APPENDIX 4
ASUSTUSSTRUKTUURI UURINGU ARUANNE/ SETTLEMENT STRUCTURE BASELINE STUDY REPORT

Asustusstruktuuri uuringu aruanne on üheks osaks KSH programmist ning on eraldi failina KSH programmi juurde kuuluv. Asustusstruktuuri uuringu aruanne on kättesaadav ka aadressil www.railbaltic.info.

The Report of Settlement Baseline Study is a part of the SEA programme and is attached as a separate file to the SEA programme. The Report is available at www.railbaltic.info.

LISA / APPENDIX 5
KULTUURIPÄRANDI UURINGU ARUANNE/ REPORT CULTURAL HERITAGE STUDY

Kultuuripärandi uuringu aruanne on üheks osaks KSH programmist ning on eraldi failina KSH programmi juurde kuuluv. Kultuuripärandi uuringu aruanne on kättesaadav ka aadressil www.railbaltic.info.

The Report of the Cultural Heritage Study is a part of the SEA programme and is attached as a separate file to the SEA programme. The Report is available at www.railbaltic.info.

LISA / APPENDIX 6
ARHEOLOOGIAVÄÄRTUSTE UURINGU ARUANNE/ REPORT OF ARCHAEOLOGICAL HERITAGE SURVEY

Arheoloogiaväärtuste uuringu aruanne on üheks osaks KSH programmist ning on eraldi failina KSH programmi juurde kuuluv. Arheoloogiaväärtute uuringu aruanne on kättesaadav ka aadressil www.railbaltic.info.

The Report of the Archaeological Heritage Survey is a part of the SEA programme and is attached as a separate file to the SEA programme. The Report is available at www.railbaltic.info.

LISA / APPENDIX 7
LAEKUNUD SEISUKOHAD JA VASTUSED/RECEIVED STANDPOINTS AND RESPONSES

KSH programmile esitatud küsimused, ettepanekud ja seisukohad on käesolevas peatükis teemade kaupa välja toodu ning iga teema juurde on lisatud vastus ja vajadusel kirjeldatud vastavaid muudatusi programmis või põhjendatud nende mittearvestamist.

Inimeste liikumisvõimalused, risted:

On tõenäoline, et raudtee pikendab teatud harjumuspäraseid teekondi. Selleks, et raudtee poolt põhjustatud barjääriefekti leevendada, tuleb rajada piisavalt alt- ja ülepääse (sh kergliiklusteid ja juurdepääse põllumajandus- ja metsamajandusmaadele). Täpsemad lahendused töötatakse välja eelistatud trassivariandi puhul ja väga tähtsaks sisendiks seal juures on kohalik inimeste tagasiside tegelike vajaduste osas. Esialgne nägemus ristete paiknemisest on kättesaadav aadressil www.railbaltic.info. Tuleb rõhutada, et tegemist on väga esialgse nägemusega ja kindlasti lisandub risteid kohalikest vajadustest lähtuvalt ning ühtegi majapidamist juurdepääsuta ei jäeta.

Mõju inimese tervisele:

Keskkonnamõju strateegiline hindamine käsitleb ka mõju inimese tervisele ning vastavate KSH programmi tabelis 1 välja toodud hindamiskriteeriumite (müra, välisõhu kvaliteet, vibratsioon, elektromagnetiline mõju, õnnetuseoht, mõju pinnavee ja põhjavee kvaliteedile) alusel võrreldakse trassivariante omavahel.

Loodusväärtustega arvestamine:

Trassivariantide omavahelisel hindamisel on üheks hindamiskriteeriumite valdkonnaks ka mõju looduskeskkonnale. Selleks, et omada piisavat informatsiooni viidi läbi loodusväärtuste uuring, kasutati

erinevaid olemasolevaid andmeid ning konsulteeriti mitmete liigirühma ekspertidega. Tartu Ülikooli teadlaste poolt läbiviidud loodusväärtuste uuringu üheks eesmärgiks oli muuhulgas loomade liikumisteede kaardistamine ning leevendavate meetmete (sh ökoduktide ja lahendused väiksematele loomadele) välja pakkumine. Uuringu metoodika on kirjeldatud KSH programmis ja uuringu aruanne tehakse valmimisel kättesaadavaks aadressil www.railbaltic.info . Ökoduktide ja teiste leevendavate meetmete osas on meil kasutada ka Rootsi partnerite pikaaegne kogemus kiirraudtee poolt looduskeskkonnale avaldatavate mõjude leevendamisel.

Mõju põhja- ja pinnaveele:

Keskkonnamõju strateegilise hindamise raames on üheks oluliseks teemaks pinna- ja põhjavee veerežiim ja selle säilitamise tagamine. See on oluline nii inimeste veevarustuse seisukohalt kui looduslike koosluste kaitseks ning põllu- ja majandusmaa kasutustingimuste säilitamiseks. Antud aspektis saab keskkonnamõju strateegilise hindamise üheks nõudeks olema, et raudteetrassi projekteerimisel ja selle hilisemal rajamisel saab olema aktsepteeritav üksnes selline lahendus, mis ei riku trassiäärsete piirkondade veerežiimi. Konkreetsed tehnilised ja ehituslikud võtted, kuidas seda nõuet saab täita, selguvad täpsete projekteerimistööde käigus. Projekteerimistööde osaks on ka väljavalitud trassi täpsemad geoloogilised uuringud, milles käsitletakse ka veerežiimi küsimusi.

Ohtlikud veosed Rail Baltic raudteel:

Seisukoht, et tõenäoliselt ei kasutata Rail Baltic raudteed ohtlike kemikaalide (sh vedelkütuste) transpordiks, on vahepeal muutnud ning sellest tulenevalt võrreldakse trassivariante omavahel ka riskide aspektist.

Riskianalüüs Kemikaaliseaduse mõistes:

Kemikaaliseaduse alusel tehtav riskianalüüs ei hõlma endas transpordiriske ja seetõttu ei koostata riskianalüüsi Rail Balticu-l veetavate veoste osas kemikaaliseaduse kohaselt. Küll aga hinnatakse need

riskid eelnevalt transpordiriskide kogumis üldisena ning hilisemas faasis saab Tehnilise Järelevalve Amet kui ohutustunnistuse väljastaja vedajale, nõuda riskianalüüsi koostamist ohtliku kauba transportijalt.

Leevendusmeetmete tõhususe hinnang:

KSH programmi tabel 1 toodud hindamiskriteeriumid ning nende leevendamise võimalused on töö käigus täpsustunud ja vastavad muudatused on programmi sisse viidud. Samuti on leevendamise võimalused KSH programmis paremini välja toodud.

Välisõhu saastamine:

Võib eeldada, et väljaspool aedadega piiratud ala(üle 10m äärmisest rööpmest) õhusaaste normatiivseid tasemeid ei ületada. Rahvusvahelises praktikas raudtee poolt põhjustatud välisõhu saastamise puhul leevendavaid meetmeid ei rakendata. Täpsemalt hinnatakse võimalikku muutusi välisõhu kvaliteedis juba eelistatus trassivariandi KMH raames. Oluline on siinjuures mainida, et uus raudtee on kavandatud kogu pikkuses elektrifitseeritult. See aitab oluliselt vähendada raudteelt lähtuvat välisõhu saastamist.

Mõju Nabala karstialale:

Nabala piirkonna osas käib hetkel tihe koostöö Keskkonnaministeeriumiga. Hetkel ei ole võimalik lõplikult öelda kas uus raudtee saab piirkonda läbida või mitte ja milliseid lisauuringuid on vajalikud. Ühtlasi on otsustatud laiendada Nabala kavandatavat maastikukaitseala läbivatele trassidele 10A, 10B ja 10E alternatiivsete trasside võrdlusbaasi kahe uue trassiga. Maavalitsused koos konsultandiga korraldavad täiendavalt lisanduvate trassialternatiivide avalikud tutvustused piirkondades, mida alternatiivsed trassid läbivad. Lähteandmete koondamine ja avalikud trassi tutvustused viiakse läbi 2014. aasta alguses. Senised trassid (12A, 10A, 10B ja 10E) jäävad võrdlusesse koos kahe täiendava trassiga kuni eelistatuima trassi valikuni.

Karst on Eesti põhja- ja keskosa ning läänesaartel, kus purdsete

pinnakattesetete all lamavad lubjakivi ja dolomiit, laialt levinud. Seetõttu puututakse nende piirkondade ehitustegevuses karstiga paratamatult ikka aeg-ajalt kokku. Karst ei ole nähtus, mille esinemine välistaks ehitustegevuse. Karsti esinemise kahtluse korral tuleb probleemi vajalikul tasemel uurida ja kavandada vajalikud ehituslikud meetmed, mis väldivad ühelt poolt kahjustuste tekkimise ehitistele ja teiselt poolt hoiavad ära ka karsti, kui looduskeskkonna osa kahjustamise.

Maaparandussüsteemid:

Trassivariantide omavahelisel võrdlemisel ei ole ühe hindamiskriteeriumina käsitletud mõju maaparandussüsteemidele kuna tehnilise projektiga tuleb tagada nende toimimine vähemalt samal tasemel ka raudtee ehituse järgselt.

Kultuuriväärtustega arvestamine:

Ajalooliste ja muinsuskaitseliste väärtuste osas viiakse läbi kultuuriväärtuste uuring ja arheoloogiaväärtuste uuring, muuhulgas arvestatakse kultuurimälestiste, pärandkultuuriobjektide, maakonna- ja kohalike omavalitsuste üldplaneeringutes määratletud väärtustega. KSH programmi peatüki 4.4.1 tabelis 1 on välja toodud hindamiskriteeriumid, mille alusel mõju kultuurikeskkonnale hindama hakatakse. Vahepeal on programmi täpsustatud leevendavate meetmete ning seirepõhimõtete osas. Täpsem, objektipõhine lähenemine ning ka vastavalt täpsemate leevendusmeetmete väljatöötamine toimub trassivariantide võrdlemise ja välja valitud trassialternatiivi elluviimisega potentsiaalselt kaasneva keskkonnamõju hindamise käigus.

Müra:

Ükski müratõke (kui välja arvata raudtee viimine tunnelisse, mis ei ole valdavalt reaalne variant) ei taga täielikku vaikust. Planeeritava tegevusega kaasneva müra hindamisel võetakse aluseks Eestis kehtivad müra normtasemed (sotsiaalministri 04.03.2002 määrus nr 42

määruse "Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid"), mis lähtuvad inimese tervise kaitsest ning häiringute minimeerimisest. Mis puutub piirkondadesse, kus seni on valdavalt esinenud vaiksed tingimused, siis nendes piirkondades võetakse aluseks rangemad normväärtused kui näiteks linnakeskkonnas, kus varasem selge mürahäiring juba esineb. Täpsemad tehnilise lahendused (müratõkkebarjääride parameetrid, haljastuse kasutamine, hoonete fassaadise ja akende vahetamine tagamaks müra vähenemise siseruumides) selguvad projekteerimise faasis.

Vibratsioon:

Vibratsiooni tasemed elamualade juures tuleb tagada vastavalt sotsiaalministri 01.06.2002 määrusele nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid". Vibratsiooni mõjuala on üldjuhul 30-50 m, erandjuhtudel kuni 100 m. Normväärtuste eeldatava ületamise korral nähakse ette vibratsiooni levikut piiravad meetmed. Parimad tehnilised lahendused (pinnase kuivendamine, vibratsiooni vähendavad matid, muud tehnilised lahendused vähendamaks vibratsiooni ülekannet rööbastelt maapinnale) valitakse projekteerimise faasis asukohapõhiselt üksikjuhtudena.

Raudtee kaitsevööndi piirangud:

Raudteeseaduse § 37 lg 2 ütleb, et Raudtee kaitsevööndis võib maaparandussüsteemide rajamine, maavara kaevandamine, kaevamistööde tegemine, metsaraie ja muud looduskeskkonda muutvad tööd, kergestisüttivate ainete ja lõhkematerjali tootmine ja ladustamine toimuda ainult Tehnilise Järelevalve Ameti ja vastava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee muu omaniku või valdaja eelneval kirjalikul nõusolekul. Täiendavaid piiranguid raudteeseadus ei sea ja pole ka senises praktikas rakendatud. Otsest seadusest tulenevat näiteks puude kõrguse regulatsiooni ei ole. Sellest tulenevalt kujundatakse antud küsimustes seisukohad igakord eraldi. Küll aga annab sama paragrahv võimaluse ohu tekkimisel nõuda metsa raadamist. Sarnaselt ei ole ette nähe erilisi piiranguid põllumajanduslikule tegevusele.

Maa omandamisest Rail Balticu realiseerimiseks

Uue raudtee rajamiseks vajaliku maa omandamine Eesti Vabariigile Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kaudu toimub kehtestatud üldplaneeringu ja ehitusprojekti alusel, mis määrab raudtee ja selle toimimiseks vajalike rajatiste täpsed asukohad. Eelprojekt valmib 2015. aasta lõpuks ning ehitusprojekt eeldatavalt 2017. aasta lõpuks. Maa omandamisel lähenetakse igale juhtumile individuaalselt ja püütakse leida mõlemaid pooli rahuldav kokkulepe.

Maa riigile omandamise menetlust alustades tellitakse litsentseeritud ja atesteeritud maa hindajalt eksperdihinnang raudtee ehitamiseks vajaliku maa turuväärtuse leidmiseks, mille alusel toimuvad läbirääkimised maaomanikega. Läbirääkimiste käigus kuulatakse maaomanike selgitusi ja põhjendusi, tutvustatakse maa hindaja koostatud eksperdihinnangu sisu ning täpsustatakse maa omandamise tingimusi (hind, valduse üleandmise aeg, saagi koristamise ja metsa raiumise võimalus, muud tingimused). Läbirääkimistel protokollitakse maaomaniku soovid ja omandamise tingimused. Kui maaomaniku soovid ja taotlused on põhjendatud ning maa omandamises jõutakse kokkuleppele, sõlmitakse notariaalselt tõestatud leping maa võõrandamiseks Eesti Vabariigile. Kõik maa omandamisega seotud kulutused (maamõõdutööd, müügilepingute notaritasud ja riigilõivud) tasub huvitatud pool ehk Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Kui läbirääkimised vabatahtlikuks võõrandamiseks ei anna soovitud tulemusi ning maaomanik keeldub maa võõrandamisest Eesti Vabariigile, on Majandus ja Kommunikatsiooniministeeriumil õigus algatada sundvõõrandamismenetlus. Sundvõõrandamine toimub vastavalt kinnisasja sundvõõrandamise seadusele ning selle viib läbi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Sundvõõrandamise menetluse alustamisel saadetakse kinnisasja omanikule teade sundvõõrandamise taotluse esitamise kavatsusest, mille peale on omanikul õigus esitada arvamus ja vastuväited. Sundvõõrandamise taotlus saadetakse majandus- ja kommunikatsiooniministri kaudu Vabariigi Valitsusele, kelle pädevuses on sundvõõrandamise otsuse tegemine. Nimetatud otsus edastatakse tähitud kirjaga sundvõõrandatava kinnisasja omanikule ja piiratud asjaõiguste omajatele.
Pärast sundvõõrandamise otsustamist toimub kinnisasjade erakorraline hindamine, mida reguleerib Vabariigi Valitsuse

19.06.2001. a määrus nr 203 „Maa erakorralise hindamise kord". Erakorralist hindamist teostab Maa-ameti väljastatud litsentsi omav maa hindaja koostöös kinnisasja asukohajärgse kohtutäituriga ning hindamine toimub sundvõõrandamise otsuse vastuvõtmise hetke seisuga.
Pärast erakorralist hindamist korraldab majandus- ja kommunikatsiooniminister kokkuleppemenetluse, mille eesmärgiks on kokkuleppe sõlmimine sundvõõrandatava kinnisasja eest makstava sundvõõranditasu ja teistele isikutele sundvõõrandamisega tekitatud kahju hüvitamise suuruse ning maksmise ning kinnisasja valduse üleandmise tingimuste kohta. Kokkuleppemenetluses on kinnisasja omanikul ja teistel isikutel õigus teatada sundvõõrandamisega tekitatud kahjudest, mis ei kajastu erakorralise hindamise käigus koostatud hindamisaktis.

Juhul, kui kinnisasja omanik ei ole sundvõõranditasu ja hüvitise määramise otsusega nõus, on tal võimalik see vaidlustada kohtus.

Rongide kiiruse piiramine elumajade läheduses:

Elumajadest möödumisel rongi liikumiskiirust üldjuhul ei piirata. Rongi liikumist piiratakse erandjuhtudel (raudteel toimuvad teetööd, veeremi tehnilistest iseärasustest tulenevad kiirusepiirangud, raudtee projekteerimisel seatud tehnilised iseärasused vms.). Rail Baltic raudteega kaasneb vähem müra ja vibratsiooni kui praeguse raudtee kasutamisel, kuna kogu pikkuses kasutatakse pikkrööpaid (omavahel kokku keevitatud rööpaid) ning rongid on kergemad kui hetkel kasutuses olevad. Mõju elamutele püütakse maksimaalselt leevendada erinevate meetmetega.

Gaasitrassiga ristumine/kõrvuti kulgemine:

Raudtee planeerimisel ja ehitamisel tehakse tihedat koostööd gaasivõrkude haldajaga, kes määrab vajalikud kaitsevööndid ning tehnilised lahendused ristumisel raudteega, selleks et ei suureneks oht gaasitrassidele. Raudtee ja gaasitrassi kõrvuti kulgemine lahendatakse vastavalt kehtivatele seadustele ja normidele.

Piisava hulga ekspertide kaasamine (sh põllumajanduse ja taimestiku ekspert):

KSH programmi on vahepeal täiendatud ja muuhulgas on täiendatud ka projektis osalevate ekspertide loetelu. Põllumajandusekspertiina on kaasatud Olav Kreen ja taimestiku ekspert on Ülle Jõgar.

Vile kasutamine:

Vastavalt õigusaktidele peab vedurijuht andma vilet järgmistel juhtudel: vile andmise kohta pannakse märk (joonis 100) ning see asetatakse ennem tunnelit, silda, ülesõidukohta või muud rajatist ja kohta, millele lähenemisel tuleb vedurijuhil anda tähelepanusignaal (pikk heli). Lisaks võib esineda olukordi, kus tekib vile andmise vajadus erinevate ehitustööde vms tööde tõttu. Rail Baltic uuel raudteel väheneb vajadus rongivile kasutamiseks oluliselt. Puuduvad ühel tasandil asuvad raudteeületuskohad (ülesõidud ja ülekäigud), kõrvaliste isikute pääs raudteele on tehtud võimalikult keeruliseks ning on ka vähem muid signaali andmist nõudvaid rajatisi. Seega võib öelda, et rongivilet kasutatakse ainult erandjuhtudel ning võrreldes olemasoleva raudteega on rongisignaalidest tulenev müra oluliselt väiksem.'

Rail Balticu üldine mõttekus/tasuvusanalüüs:

Rail Baltic trassi võimalikkust analüüsiti 2011. aastal valminud AECOM´i uuringus, mille käigus uuriti ka Rail Baltic raudtee majanduslikku teostatavust. Uuringuga on võimalik tutvuda: http://www.tja.ee/index.php?id=13460 . Lisaks kuulub ka käesoleva projekti koosseisu juba täpsema teostatavus-tasuvusanalüüsi läbi viimine, mille tulemusena leitakse Rail Baltic raudtee rajamise majanduslik tasuvus täpsema informatsiooni põhjal (eelistatud trassivariandi eskiislahendus). Ühtlasi on Eesti, Läti, Leedu, Soome ja Poola esindajate vahel kokku lepitud Rail Baltic ühisettevõtte loomine, mille eesmärgiks on paljude muude ettevalmistustööde hulgas ka Rail Baltic äriplaani koostamine.

Miks ei eelistata X varianti, kus "mõju on palju väiksem":

KSH ülesanne ongi hinnata kõiki olulisi mõjusid ning soovitada trassivariant, mille puhul kõikide hinnatavate mõjude lõikes on negatiivne efekt kõige väiksem (sh mõju inimestel ning looduskeskkonnale). Hetkel trassivariantide võrdlemisega alles alustatakse ning seetõttu on raske täpset hinnangut konkreetsete trassivariantide kohta välja tuua.

Natura eelhindamise vajadus:

Tõepoolest tuleb lugeda parimaks praktikaks kui juba KSH programmi koostamisele eelnevalt on viidud läbi Natura eelhindamine, mille tulemused leiaksid konkreetset kajastust KSH programmis. Käesoleval juhul on tegemist äärmiselt mastaapse projektiga, mille puhul saab detailset eelhindamist koostamata väita, et kavandatakse tegevust, mis võib üksi või koostoimes teiste tegevustega eeldatavalt oluliselt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala. See tähendab, et KSH raames kindlasti viiakse läbi nn Loodusdirektiivi põhimõtetel baseeruv Natura-hindamine, mille raames käsitletakse kõiki projekti mõjupiirkonda jäävaid Natura alasid. KSH programmis välja toodud nimekiri Natura aladest, mille kaitseväärtustele ja ala terviklikkusele avalduvat mõju kindlasti hinnatakse asjakohase hindamise täpsusastmes. Toodud nimestik ei pruugi olla lõplik – käsitleda tuleb kõiki potentsiaalselt mõjutatavaid alasid, mis tähendab, et kui KSH raames selguvad tegurid, mis võivad nimetamata Natura-alasid mõjutada, tuleb vastavaid alasid ka käsitleda. Antud punkti sõnastust on programmist täpsustatud. Mis puudutab eelnevalt kaasnevasse Natura-alasid mõjutavasse keskkonnamõjusse siis võib selgituseks lisada, et üldjuhul saab Natura-aladega seonduvalt olema tegemist kaudsete mõjudega (mis võivad avalduda näiteks läbi veerežiimi muutuste, häiringute jne). Praeguseks väljavalitud trassialternatiivid üldjuhul Natura-alasid ei läbi (välja arvatud erand Pärnu loodusala ning mõne nn. variala osas), välja arvatud loodusaladeks olevate jõgede ületused (n Pärnu ja Reiu jõed).

Protsessi kaasamine:

Käesolev planeerimisprotsess ja KSH on avalikud protsessid, milles on võimalik kõigil soovijatel osaleda ning oma seisukohti väljendada.

Loomulikult teavad kohalikud maaomanikud piirkonna eripärasid kõige paremini ning nendelt saadav informatsioon on meile suureks abiks. Tihedama koostöö soovi korral tuleks maaomanike ühendustel ise initsiatiivi üles näidata ja sellest meile teada anda.

Rail Baltic läbi Tartu:

Otsus, kas Rail Balticu kulgemise suund peaks olema Tallinn-Tartu või Tallinn-Pärnu, ei ole käimasolevate maakonnaplaneeringute ülesanne. Põhimõtteline otsus on langetatud eelnevate eksperttööde põhjal ja kinnistatud üleriigilise planeeringuga „Eesti 2030+". Üleriigilise planeeringu koostamine oli avalik protsess, milles kaasarääkimise võimalused olid läbi üleriigilise meedia väljakuulutatud avalikel aruteludel kõikidel huvilistel.

Liiga lühike periood uuringuteks:

Uue raudtee planeerimiseks ja KSH uuringuteks jääv aeg on töö lähteülesande tingimustes tõepoolest piiratud, kuid on täielikult kooskõlas kehtivate seadustega. Olulist rolli kannavad antud ülesandes ka välisriikidest spetsialistid, kelle varasemad kogemused ning oskused olulisel määral aitavad kõik vajalikud tegevused läbi viia. Väliuuringud kestsid reaalselt olulisemas mahus juulis ja augustis, mõnede üksikute episoodidega enam tähelepanu vajanud uuringualade puhul ka juunis ja septembris. Ei saa välistada täiendavate uuringute toimumist 2014. aastal, mille eesmärgiks on loodusväärtuste täpsustamine trassivariantide kohendamise või valitud trassivariandil täpsemate vältimis-, leevendus- ja kompensatsioonimeetmete väljatöötamisel.

Umbrohu tõrje raudteel:

Eesti raudtee kasutab umbrohurohutõrjeks keemilist tõrjet (Roundup). Sama ühendit kasutatakse ka koduaedades umbrohu tõrjeks. Pritsi teostamisel kasutatakse meetodit, kus prits satuks võimalikult vähe selleks mitte soovitud aladele (pritsimist teostatakse võimalikult maapinna kohal). Juhtudel kui tuule kiirus on üle 4 m/s umbrohutõrjet ei teostata. Senise praktika põhjal teavitatakse ka puudutavaid inimesi enne pritsimise teostamist. Olulisi negatiivseid mõjusid sellisest umbrohutõrjest tulenevalt täheldatud ei ole.

Sõltumatuse küsimus olukorras, kus Hendrikson & Ko on samaaegselt nii planeeringute koostaja, kui KSH läbiviija:

Eesti keskkonnamõju hindamise süsteemi ajalukku kuulub tõesti praktika, kus keskkonnaeksperdid kontrollisid projekti koostamise järgselt selle vastavust keskkonnanõuetele. Alates Eesti vabariigi esimesest keskkonnamõju hindamise seadusest 2000. aastast on jõutud tegeliku keskkonnamõju (strateegilise) hindamiseni selle rahvusvahelises tähenduses, mille peamine eesmärk on varustada otsustajat (ja avalikkust) keskkonnakaalutlustega eelistatud variandi valikul. Sarnaselt rahvusvahelise praktikaga toimub mõju hindamine koos kava/planeeringu/ projekti koostamisega, olles selle orgaaniliseks osaks. Keskkonnamõju hindamine on oma ajaloo, metoodika, õiguslike regulatsioonide ja väärtustega tegevusvaldkond, kus sarnaselt teiste valdkondadega tuleb oma tööd teha vastutustundega ja kvaliteetselt.

Liiga pealiskaudne informatsioon:

Praegusel hetkel ollakse keskkonnamõjude hindamise ning planeeringute algstaadiumis ning käesoleval hetkel teadaolev informatsioon on ka avalikustatud. Projekti edasistes etappides infomatsioon järjest täpsustub ja see tehakse ka avalikult kättesaadavaks. 2 septembrist kuni 30. septembrini toimus KSH programmi ja maakonnaplaneeringute lähteseisukohtade avalik väljapanek. See andis võimaluse tutvuda metoodikaga, mille alusel praegused trassialternatiivid on välja valitud ning mille alusel neid omavahe võrdlema hakatakse. Hetkel on kõige täpsem ja värskem uuring, milles on prognoositud Rail Baltic kulud ning tulud, AECOMi 2011 aasta uuring, mis on kättesaadav aadressil www.railbaltic.info. Lisaks kuulub ka käesoleva projekti koosseisu juba täpsema teostatavustasuvusanalüüsi läbi viimine, mille tulemusena leitakse Rail Baltic raudtee rajamise majanduslik tasuvus. Ühtlasi on Eesti, Läti, Leedu, Soome ja Poola esindajate vahel kokku lepitud Rail Baltic ühisettevõtte loomine, mille eesmärgiks on paljude muude ettevalmistustööde hulgas ka Rail Baltic äriplaani koostamine.

Programmile ettepanekute tegemise tähtaja pikendamine:

Kahjuks ei ole programmile ettepanekute esitamise tähtaega enam võimalik pikendada tulenevalt protsessi tihedast ajagraafikust. KSH programmi avalik väljapanek algas 2.septembril ja ettepanekute esitamise tähtaega on ametlikul juba üks kord pikendatud (20. oktoobrini). Selline ajavahemik peaks tagama piisava aja, et programmiga tutvuda ja sellele ettepanekuid esitada. Siiski ei ole ametlik tähtaeg takistuseks ettepanekute ja seisukohtade saatmisele. Kõik laekunud kirjad analüüsitakse põhjalikult läbi ja võimalusel võetakse seisukohad arvesse.

Raudtee maa alla viimine:

Raudtee viimine maa alla ei ole välistatud, kuid tegemist on konkreetse, kohapõhiseid geoloogia- ja reljeefiandmeid nõudva tehnilise lahendusega. Sellist üksikasjalikku lahendust ei ole võimalik praeguses, põhimõtteliste koridoride võrdlemise faasis täpsemalt analüüsida.

Kaasamise nimekiri:

Käesolev planeerimisprotsess ja KSH on avalikud protsessid, milles on võimalik kõigil soovijatel osaleda ning oma seisukohti väljendada. Tihedama koostöö soovi korral tuleks protsessis osaleda soovivatel ühendustel ise initsiatiivi üles näidata ja sellest teada anda. Programmis mitte nimetamine ei tähenda kuidagi seda, et nimetamata ühenduste seisukohtadega arvestatakse vähem või ei saa sellisel juhul koostööd teha.

Mõju põllumajandusele ja metsamajandusele:

Hindamiskriteeriumitena on KSH programmi lisatud „Maa põllumajanduslik kasutus" ja „Maa metsamajanduslik kasutus", mille raames analüüsitakse mõjusid nendele valdkondadele ja võrreldakse trassivariante omavahel. Andmeid selle teostamiseks pärinevad avalikest andmebaasidest, KSH käigus läbiviidavast asustusstruktuuri uuringust ning kohalike inimeste ning ettevõtete tagasisidest. Lisaks sellele on KSH protsessi kaasatud põllumajandusekspert. Kavandatava tegevusega kaasneva mõju analüüsimiseks põllumajandusettevõtlusele on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil plaanis tellida valdkonda täpsustav uuring, mis toob täpsemalt välja põllumajanduse valdkonna jätkusuutlikkuse seisukohalt olulised mõjurid.

Päästevõimekuse säilimine:

KSH raames analüüsitakse päästekomandode paiknemist, selles täpsusastmes, et trassivariante omavahel võrrelda ja vajadusel kaasatakse ka Päästeamet. Täpsem analüüs on kavas läbi viia KHM raames eelistatud trassivariandile. Selles etapis on vajalik koostöö Päästeametiga, et selgitada välja täpsemad lahendused (alt- ja ülepääsud ning juurdepääsuteed), mis on vajalikud päästevõimekuse säilitamiseks.

Vastutus:

Projekti elluviimisega kaasnevate kahjude eest vastutab Eesti riik ja kompenseerib need vastavalt kehtivatele normidele ja kokkulepetele.

Kohalike teede seisukord ehituse ajal/järgselt:

Raudtee ehitaja vastutab kohalikke teede seisukorra eest ehituse ajal ja peab tagama nende ehitusele eelneva seisukorra taastamise ehituse lõppedes.

Kumulatiivsed mõjud:

KSH metoodikas tuuakse kumulatiivsed mõjud selgelt välja, kuid seda KSH aruande etapis, mis vastab nii Eesti kui ka rahvusvahelisele parimale praktikale. Kumulatiivsete mõjude hindamisele eelneb kavandatavate tegevuste põhjalik analüüs, mida on sõelumisfaasi täpsusastet arvestades raske, kui mitte võimatu läbi viia. KOV-de üldplaneeringud töötatakse läbi eelkõige maakonnaplaneeringu(te) koostajate poolt ning võetakse seejärel arvesse ka KSH läbiviimisel

(sh. kumulatiivsete mõjude aspektist).

Geoloogilise uuringu mõju:

Geoloogilised uuringud viiakse läbi oma ala asjatundjate poolt, arvestades kohalikke olusid ja mitte kahjustades olemasolevat olukorda.

Üldine mõju ja regionaalpoliitika:

Nimetatud küsimused on oma mastaabilt suunatud pigem üleriigilise planeeringule, mille eesmärgiks on Eesti regionaalpoliitika ja ruumilise arengu suunamine. Põhimõtteline otsus, et Rail Baltic kiirraudtee trass kulgeb suunal Tallinn – Pärnu- Ikla on langetatud eelnevate eksperttööde põhjal ja kinnistatud üleriigilise planeeringuga „Eesti 2030+". Üleriigilise planeeringu koostamine oli avalik protsess, milles kaasarääkimise võimalused olid läbi üleriigilise meedia väljakuulutatud avalikel aruteludel kõikidel huvilistel.

Via Baltica trassi kõrvale:

Olemasolev raudteetrass (12A) on trassialternatiivina võrdluses. Kuna praegustele maakonnaplaneeringutele on seatud ülesandeks luua ühendusvõimalus Raplaga, ei ole kaalutud kulgemist ViaBaltica koridoris. Raudtee- ja maanteekoridoride ühendamine võib tunduda ühelt poolt küll mõistlik, kuid teisalt võib ühendamisega kaasneda ka barjäärefekti võimendumine, kuna „lõhestavaid jooni" on üksteise kõrval mitu. ViaBaltica kasutamisega kaasneksid ka olulised tehnilised probleemid (kohatine kolmetasandiliste sõlmede vajalikkus).

Graptoliitargiliit (diktüoneemakilt):

Diktüoneemakildaga seotud probleemistikku on varasemalt mitmel korral uuritud. Näiteks viidi läbi põhjalik uuring seoses Jõelähtme

prügila ehitusega, mis paikneb graptoliitargiliidi puistangu alal. Nende uuringute vältel uuriti kilda põlemisega seotud probleeme (vaatlused, temperatuuri mõõtmised puuraukudes jne.), ala hüdrogeoloogiat ja puistangu alale ehitamisega seotud geotehnilisi probleeme. Uuringud näitasid, et põlengu alas on põlemine lõppenud ja toimub massiivi jahtumine. Käesolevas projekti käimasolevas staadiumis on varasemate uuringute järeldusi kasutatud selleks, et hinnata kas puistangualalt raudtee läbiviimine on põhimõtteliselt võimalik. Kui otsustatakse diktüoneemakilta ületava trassivariandi kasuks, tehakse alal spetsiaalsed uuringud, millede käigus selgitatakse välja võimalikud ohud ja probleemid ning projekteeritakse vastavad meetmed nende vältimiseks.

Saaty meetod:

Algselt oli kavas tõe poolest Saaty meetodit võrdlemisel kasutada valikukriteeriumite suhtelisel indikatiivsel kaalumisel, kuid sellest loobuti. Peamised kaalutlused olid seotud eeldatava avalikus protsessis osalejate suure hulgaga, mis muutaks meetodi rakendamise avalikel aruteludel võimatuks (mis leidis ka praktikas kinnitust). KSH raames toimub variantide võrdlemine kvalitatiivsete meetodite alusel, välditakse kriteeriumitele omavaheliste kaalude andmist. Taolist lähenemist rakendatakse ka käesoleva KSH protsessi puhul.

Elektriliinidega ristumine ja võimalik liinitasude tõus:

Raudtee planeerimisel ja ehitamisel tehakse tihedat koostööd elektrivõrkude haldajaga, kes määrab vajalikud kaitsevööndid ning tehnilised lahendused ristumisel raudteega. Kõik elektriliinide valdajale tekitatud kulud kompenseeritakse Rail Baltic projekti raames ja liinitasud sellega seoses ei suurene.

LISA / APPENDIX 8
AMETLIKE KSH PROGRAMMI SEISUKOHTADE KIRJAD KOOS VASTUSKIRJADEGA/ OPINION LETTERS AND RESPONSE LETTERS

Ametlikke seisukohti KSH programmi osas küsiti peatükis 3.5 täpsustatud valitsusasutustelt, kohalikelt omavalitustelt, naabermaavalitsustelt ning riiklikelt äriühingutelt. Kõik KSH programmi osas laekunud seisukohtade kirjad ning nendele saadetud vastused, milles põhjendatakse ettepaneku arvestamist või mittearvestamist antakse üle järelvalvajale (Keskkonnaministeerium) heakskiitmiseks.

Official opinion about the SEA programm was asked from govenmental agencies, local municipalities, neighbouring county administrations and state commercial organizations specified in the section 3.5.

LISA / APPENDIX 9
AVALIKU VÄLJAPANEKU JA ARUTELUDE PERIOODIL LAEKUNUD KIRJAD ETTEPANEKUTEGA PROGRAMMILE KOOS VASTUSKIRJADEGA /LETTERS RECEIVED WITH PROPOSITIONS TO THE SEA PROGRAM DURING PUBLIC DISPLAY AND CONSULTATIONS AND RESPONSES SENT

Andmekaitseinspektisoon on seisukohal, et isikuandmeid (sh nime ja emaili aadressi) ei tohi avalikustada ja seetõttu ei avalikustata neid. Kõik KSH programmi osas laekunud kirjad ning nendele saadetud vastused, milles põhjendatakse ettepaneku arvestamist või mittearvestamist antakse üle järelvalvajale (Keskkonnaministeerium) heakskiitmiseks.

Estonian Data Protection Inspectorate is of the standpoint that personal data (incl. name and e-mail address) must not be made public, and therefore these will not be made public. All letters received and responses sent (with argumentation about accepting or declining the proposals) regarding SEA programme will be transferred to supervising authority (Ministry of the Environment) for approval.

LISA / APPENDIX 10
AVALIKU VÄLJAPANEKU JA ARUTELUDE PERIOODIL LAEKUNUD ÜLDISEMAD KIRJAD KOOS VASTUSKIRJADEGA/ LETTERS RECEIVED AND RESPONSES SENT DURING PUBLIC DISPLAY AND CONSULTATIONS

Andmekaitseinspektisoon on seisukohal, et isikuandmeid (sh nime ja emaili aadressi) ei tohi avalikustada ja seetõttu ei avalikustata neid. Kõik KSH programmi osas laekunud kirjad ning nendele saadetud vastused antakse üle järelvalvajale (Keskkonnaministeerium) heakskiitmiseks.

Estonian Data Protection Inspectorate is of the standpoint that personal data (incl. name and e-mail address) must not be made public, and therefore these will not be made public. All letters received and rresponses sent regarding SEA programme will be transferred to supervising authority (Ministry of the Environment) for approval.

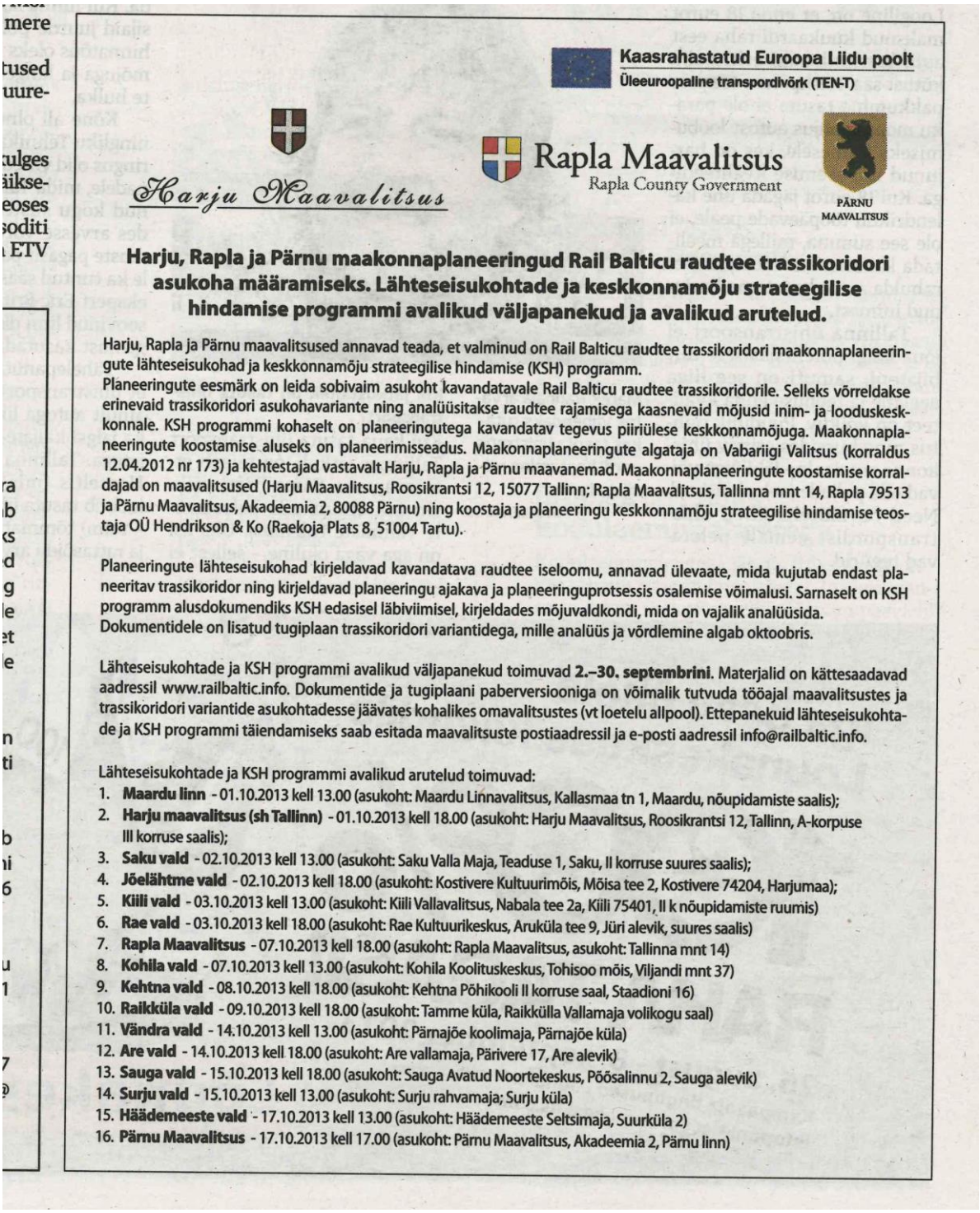
LISA / APPENDIX 11
AVALIKE ARUTELUDE PROTOKOLLID/ PROTOCOLS OF PUBLIC DISCUSSIONS

Avalike arutelude protokollid on üheks osaks KSH programmist ning on eraldi failidena KSH programmi juurde kuuluvad

Protocols of public consultations are a part of the SEA programme and are attached as a separate file to the SEA programme.

LISA / APPENDIX 12
AVALIKU VÄLJAPANEKU JA ARUTELUDE TEATED JA KUULUTUSED/ NOTIFICATIONS AND ANNOUNCEMENTS OF PUBLIC DISPLAY AND CONSULTATIONS

Avalikustamise teade üleriigilises ajalehes Postimees, 27. august 2013



Kaasrahastatud Euroopa Liidu poolt
Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T)

Harju Maavalitsus

Rapla Maavalitsus
Rapla County Government

PÄRNU MAAVALITSUS

Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringud Rail Balticu raudtee trassikoridori asukoha määramiseks. Lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalikud väljapanekud ja avalikud arutelud.

Harju, Rapla ja Pärnu maavalitsused annavad teada, et valminud on Rail Balticu raudtee trassikoridori maakonnaplaneeringute lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.
Planeeringute eesmärk on leida sobivaim asukoht kavandatavale Rail Balticu raudtee trassikoridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. KSH programmi kohaselt on planeeringutega kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringute koostamise aluseks on planeerimisseadus. Maakonnaplaneeringute algataja on Vabariigi Valitsus (korraldus 12.04.2012 nr 173) ja kehtestajad vastavalt Harju, Rapla ja Pärnu maavanemad. Maakonnaplaneeringute koostamise korraldajad on maavalitsused (Harju Maavalitsus, Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn; Rapla Maavalitsus, Tallinna mnt 14, Rapla 79513 ja Pärnu Maavalitsus, Akadeemia 2, 80088 Pärnu) ning koostaja ja planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise teostaja OÜ Hendrikson & Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringute lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ning kirjeldavad planeeringu ajakava ja planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida.
Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud väljapanekud toimuvad **2.–30. septembrini**. Materjalid on kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info. Dokumentide ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsustes ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes (vt loetelu allpool). Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada maavalitsuste postiaadressil ja e-posti aadressil info@railbaltic.info.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:

1. **Maardu linn** - 01.10.2013 kell 13.00 (asukoht: Maardu Linnavalitsus, Kallasmaa tn 1, Maardu, nõupidamiste saalis);
2. **Harju maavalitsus (sh Tallinn)** - 01.10.2013 kell 18.00 (asukoht: Harju Maavalitsus, Roosikrantsi 12, Tallinn, A-korpuse III korruse saalis);
3. **Saku vald** - 02.10.2013 kell 13.00 (asukoht: Saku Valla Maja, Teaduse 1, Saku, II korruse suures saalis);
4. **Jõelähtme vald** - 02.10.2013 kell 18.00 (asukoht: Kostivere Kultuurimõis, Mõisa tee 2, Kostivere 74204, Harjumaa);
5. **Kiili vald** - 03.10.2013 kell 13.00 (asukoht: Kiili Vallavalitsus, Nabala tee 2a, Kiili 75401, II k nõupidamiste ruumis)
6. **Rae vald** - 03.10.2013 kell 18.00 (asukoht: Rae Kultuurikeskus, Aruküla tee 9, Jüri alevik, suures saalis)
7. **Rapla Maavalitsus** - 07.10.2013 kell 18.00 (asukoht: Rapla Maavalitsus, asukoht: Tallinna mnt 14)
8. **Kohila vald** - 07.10.2013 kell 13.00 (asukoht: Kohila Koolituskeskus, Tohisoo mõis, Viljandi mnt 37)
9. **Kehtna vald** - 08.10.2013 kell 18.00 (asukoht: Kehtna Põhikooli II korruse saal, Staadioni 16)
10. **Raikküla vald** - 09.10.2013 kell 18.00 (asukoht: Tamme küla, Raikkülla Vallamaja volikogu saal)
11. **Vändra vald** - 14.10.2013 kell 13.00 (asukoht: Pärnajõe koolimaja, Pärnajõe küla)
12. **Are vald** - 14.10.2013 kell 18.00 (asukoht: Are vallamaja, Pärivere 17, Are alevik)
13. **Sauga vald** - 15.10.2013 kell 18.00 (asukoht: Sauga Avatud Noortekeskus, Põõsalinnu 2, Sauga alevik)
14. **Surju vald** - 15.10.2013 kell 13.00 (asukoht: Surju rahvamaja; Surju küla)
15. **Häädemeeste vald** - 17.10.2013 kell 13.00 (asukoht: Häädemeeste Seltsimaja, Suurküla 2)
16. **Pärnu Maavalitsus** - 17.10.2013 kell 17.00 (asukoht: Pärnu Maavalitsus, Akadeemia 2, Pärnu linn)

Avalikustamise teade ajalehes Harju Elu, 30. august 2013

HARJU MAAVALITSUS TEATAB:

Harju maakonna maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud.

Harju maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale RailBaltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus. Maakonnaplaneeringu algatajaks on Vabariigi Valitsus (korraldus 12.04.2012 nr 173) ja kehtestajaks Harju maavanem. Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Harju maavalitsus (Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn) ja koostajaks ning planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).
Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida.
Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub 2.-30.09. Materjalid on kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info. Dokumentide ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes (vt loetelu allpool). Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Harju maavalitsuse postiaadressil, e-posti aadressil info@railbaltic.info ja info@mv.harju.ee.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:

1. Maardu linn, 01.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Maardu linnavalitsus, Kallasmaa tn 1, Maardu, nõupidamiste saalis)
2. Harju maavalitsus (sh Tallinn), 01.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Harju maavalitsus, Roosikrantsi 12, Tallinn, A korpuse III korruse saalis);
3. Saku vald, 02.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Saku Valla Maja, Teaduse 1, Saku, II korruse suures saalis)
4. Jõelähtme vald, 02.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Kostivere kultuurimõis, Mõisa tee 2, Kostivere 74204 Harjumaa)
5. Kiili vald, 03.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Kiili vallavalitsus, Nabala tee 2a, Kiili 75401, II korruse nõupidamiste ruumis)
6. Rae vald, 03.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Rae kultuurikeskus, Aruküla tee 9, Jüri alevik, suures saalis)

Avalikustamise teade ajalehes Kiili Leht, 28. august 2013

Harju maakonna maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud.

Harju maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale RailBaltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus. Maakonnaplaneeringu algatajaks on Vabariigi Valitsus (korraldus 12.04.2012 nr 173) ja kehtestajaks Harju maavanem. Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Harju maavalitsus (Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn) ja koostajaks ning planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida.

Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub 02.-30.09. Materjalid on kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info. Dokumentide ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes (vt loetelu allpool). Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Harju maavalitsuse postiaadressil, e-posti aadressil info@railbaltic.info ja info@mv.harju.ee.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:

1. Maardu linn, 01.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Maardu linnavalitsus, Kallasmaa tn 1 Maardu, nõupidamiste saalis);
2. Harju maavalitsus (sh Tallinn), 01.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Harju maavalitsus, Roosikrantsi 12 Tallinn, A korpuse III korruse saalis);
3. Saku vald, 02.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Saku Valla Maja, Teaduse 1 Saku, II korruse suures saalis);
4. Jõelähtme vald, 02.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Kostivere Kultuurimõis, Mõisa tee 2 Kostivere 74204 Harjumaa);
5. Kiili vald, 03.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Kiili vallavalitsus; Nabala tee 2a, Kiili 75401, II korruse nõupidamiste ruumis);
6. Rae vald, 03.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Rae Kultuurikeskus; Aruküla tee 9, Jüri alevik, suures saalis)

Avalikustamise teade ajalehes Kose Teataja, september 2013.

MAAVALITSUS TEATAB

Harju maakonna maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud.

Harju maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale RailBaltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus. Maakonnaplaneeringu algatajaks on Vabariigi Valitsus (korraldus 12.04.2012 nr 173) ja kehtestajaks Harju maavanem. Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Harju maavalitsus (Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn) ja koostajaks ning planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida.

Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub 2.-30.09. Materjalid on kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info. Dokumentide ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes (vt loetelu allpool). Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Harju maavalitsuse postiaadressil, e-posti aadressil info@railbaltic.info ja info@mv.harju.ee.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:

1. Maardu linn, 01.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Maardu linnavalitsus, Kallasmaa tn 1 Maardu, nõupidamiste saalis)

2. Harju maavalitsus (sh Tallinn), 01.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Harju maavalitsus, Roosikrantsi 12, Tallinn, A korpuse III korruse saalis)

3. Saku vald, 02.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Saku Valla Maja, Teaduse 1, Saku, II korruse suures saalis)

4. Jõelähtme vald, 02.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Kostivere kultuurimõis, Mõisa tee 2, Kostivere 74204 Harjumaa)

5. Kiili vald, 03.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Kiili vallavalitsus, Nabala tee 2a, Kiili 75401, II korruse nõupidamiste ruumis)

6. Rae vald, 03.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Rae kultuurikeskus, Aruküla tee 9, Jüri alevik, suures saalis)

7. Kose vald, 04.10.2013 kell 16.00 (asukoht – Oru külakeskuses, Oru küla, Kose vald 75103 Harjumaa)

Avalikustamise teade ajalehes Rae Sõnumid, september 2013

Mõigus ja seejärel lõpp-peatuses Peetri kool. Peatustesse paigaldati 30.augustil ka sõidu- RS

Teade Rail Baltic raudtee trassi koridori lähte-seisukohtade avaliku väljapaneku kohta Rae vallas

Harju maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonna-planeeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale RailBaltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus. Maakonnaplaneeringu algatajaks on Vabariigi Valitsus (korraldus 12.04.2012 nr 173) ja kehtestajaks Harju maavanem. Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Harju Maavalitsus (Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn) ja koostajaks ning planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida.

Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub 2.-30. septembrini 2013. Materjalid on kättesaadavad aadressil *www.railbaltic.info*. Dokumentide ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes. Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Harju Maavalitsuse postiaadressil Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn, e-posti aadressil *info@railbaltic.info* ja *info@mv.harju.ee*.

Rail Baltica trassi koridori lähte-seisukohtade ja KSH programmi

AVALIK ARUTELU

Rae vallas toimub

3.oktoobril 2013 kell 18.00

Asukoht –
Rae Kultuurikeskuse suures saalis.

Rae kultuurikeskus asub Aruküla tee 9, Jüri alevik.

september 2013 ▪ Rae Sõnumid

saku.ee (vabaaeg, ongusaktid, uhekordse toetuse taotluse vorm).

Harju maakonna maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud.

Harju maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärk on leida sobivaim asukoht kavandatavale RailBaltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus. Maakonnaplaneeringu algataja on Eesti Vabariigi valitsus (korraldus 12.04.2012 nr 173) ja kehtestaja Harju maavanem. Maakonnaplaneeringu koostamise korraldaja on Harju maavalitsus (Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn) ja koostaja ning planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviija OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Samaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub 2.-30. septembrini. Materjalid on kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info. Dokumentide ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes (vt loetelu allpool). Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Harju maavalitsuse postiaadressil, e-posti aadressil info@railbaltic.info ja info@mv.harju.ee.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad: Maardu linn – 1. oktoobril kell 13 (asukoht – Maardu linnavalitsuses, Kallasmaa tn 1 Maardu, nõupidamiste saalis); Harju maavalitsus (sh Tallinn) – 1. oktoobril kell 18 (asukoht – Harju maavalitsuses, Roosikrantsi 12 Tallinn, A korpuse III korruse saalis); Saku vald – 2. oktoobril kell 13 (asukoht – Saku vallamajas, Teaduse 1 Saku, II korruse suures saalis); Jõelähtme ja Raasiku vallad – 2. oktoobril kell 18 (asukoht – Kostivere kultuurimõisas, Mõisa tee 2 Kostivere 74204 Harjumaa); Kiili vald – 3. oktoobril kell 13 (asukoht – Kiili vallavalitsuses; Nabala tee 2a, Kiili 75401, II k. nõupidamiste ruumis); Rae vald – 3. oktoobril kell 18 (asukoht – Rae kultuurikeskuses; Aruküla tee 9, Jüri alevik, suures saalis).

Kuusalu vallavolikogu 28.08.2013 otsusega nr 43 on kehtestatud Pe-

Avalikustamise teade ajalehes Raplamaa Sõnumid, 28. august 2013

Raplamaa maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi AVALIK VÄLJAPANEK JA AVALIKUD ARUTELUD.

Rapla maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale Rail Baltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga.

Maakonnaplaneeringu algatas Vabariigi Valitsus oma 12.04.2012 korraldusega nr 173 ning koostamise aluseks on „Planeerimisseadus". Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Rapla Maavalitsus (Tallinna mnt 14, Rapla, 79513) ning selle kehtestajaks Rapla maavanem. Planeeringu koostajaks ning selle keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks on OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

2.-30. septembrini 2013 toimub maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade, keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi ning võrreldavate trassialternatiivide avalik väljapanek. Materjalid on digitaalselt kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info ning paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassialternatiivide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes.

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Rapla Maavalitsuse postiaadressil ning e-posti aadressidel info@railbaltic.info ja info@rapla.maavalitsus.ee.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:

1. **Kohila ja Juuru valla ühine avalik arutelu toimub 7.10.2013 kell 13** (asukoht Kohila Koolituskeskus (Tohisoo mõis) - Viljandi mnt 37, Kohila)
2. **Rapla valla ja maakonna ühine avalik arutelu toimub 7.10.2013 kell 18** (asukoht Rapla Maavalitsus - Tallinna mnt 14, Rapla)
3. **Kehtna ja Järvakandi valla ühine avalik arutelu toimub 8.10.2013 kell 18** (asukoht Kehtna Põhikooli II korruse saal - Staadioni 16, Kehtna)
4. **Raikküla ja Märjamaa valla ühine avalik arutelu toimub 9.10.2013 kell 18** (asukoht Raikküla Vallamaja volikogu saal - Tamme küla)

Rapla Maavalitsus

Artikkel Rail Balticust koos informatsiooniga avaliku arutelu toimumise kohta ajalehes Raplamaa Sõnumid, 11. september 2013

Märkamise grupp kutsus raudtee rahvaülikooli

Reet Saar

Kavandatava Rail Balticu trassivariant 6A puudutab kaheksat Märjamaa valla Valgu piirkonna küla. Siin tuli esmalt kokku nn märkamise grupp, kes korraldas 4. septembri õhtul Valgu koolimajas koosoleku, et saada vastuseid paljudele tekkinud küsimustele.

Enne Valgu koolis peetud koosolekut uuriti kaartidele kantud trassivariante. Foto: REET SAAR

„Tere tulemast raudtee rahvaülikooli!" ütles koosoleku üks algatajatest Kalev Tihkan Valgu koolimaja saali kogunenud arvukale rahvahulgale – registreerimislehel oli lõpuks kirjas koguni 70 nime.

Oma küsimustele vastuste saamiseks kutsuti rahva ette Rapla maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna juhataja Ülo Pees ja nõunik Veiko Rakaselg. Planeeringu koostajad ei saanud seekord kohale tulla.

Kalev Tihkan nentis, et Kehtna rahvas alustas oma arutelusid juba varem, seal on tema sõnul nn edasijõudnute klass, „meil tuleb teema kuu ajaga läbi võtta". Muide, kohal oli ka Valtu-Nurme külavanem Helen Link, just see küla tõstatas raudtee teema suvel esimesena.

Ülo Pees andis oma slaidiettekandes ülevaate kavandatavast kiirraudteest arvudes ja ettevõtmise taustast. Peetsi sõnul on rahvaga rääkimine nüüd alanud ja kõik need kokkusaamised on väga olulised: kohalikel inimestel on välja kujunenud oma liikumisteed, millest kaugeltki kõiki arendajad ei tea ja selline info on neile valitsuse tegemiseks väga vajalik. „Iseasi, kui palju sellest lõpuks kaardile kantakse," lõpetas ta.

Igal sellisel rahvakoosolekul soovitakse vastuseid üsna konkreetsetele küsimustele, millele praeguses faasis veel vastuseid pole, aga mõlemad esinejad kordasid, et iga järgmine arutelu on juba detailsem.

Veiko Rakaselg põhjendas, miks trassikoridor on 350 m laiune – praeguses etapis märgitakse koridor teadlikult suure varuga: raudteemaa ja kaitsevööndi laiuseks jääb tegelikult 66 m, aga varumaa võimaldab projekteerimise faasis vajaduse korral raudtee maa-ala nihutada (mõlemale poole 142 m).

„Parem kuulame praegu suurema osa inimeste pahameelt kui tagasijärele mõne üksiku inimese oma, kes täna pole aruteludega kursis, kuna see teda ei puudutа," sõnas Rakaselg.

Ikka ja jälle küsitakse sellistel koosolekutel, miks on Natura alad inimesest tähtsamad? Keskkonnateenistuses töötav Kalev Tihkan ütles, et meie eesmärk on loodusväärtuste kaitse, mitte Natura ala kaitsmine üldiselt ja selle ala sees on teatud puhverdamisruumi. Rakaselja sõnul on looduskaitsealadest üle minnes ohi jäädа lima KL-i toetusrahast, mistõttu arendajad neid alasid pigem väldivad. Küll aga kinnitas ta: „Kui inimene poleks tähtis, siis ei oleks me siin ja ei räägiks telega. Me anname tele ettepanekud planeeringu koostajatele edasi."

Pisut musta huumorina kõlas Rakaselja mõte, et raudteest on juba kasu – see on pannud kogukonnad tihedamalt suhtlema, näiteks Kehtna rahvas on juba 13 korda koos käinud.

Septembrikuu jooksul toimub maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade, keskkonnamõju strateegilise hindamise ja trassialternatiivide avalik väljapanek, oktoobris algavad avalikud aruelud. Talunik Meelis Burmeister kutsus üles, et iga talu kaardistab oma olukorra ja majandustike argumentide kõrval ei jäeta kõrvale ka pehmeid väärtusi (valkus, privaatsus). „Just sellist kirjeldust – mis võib halveneda, mis võib juhtuda – me tellt ootame," kinnitas Rakaselg.

Valgu rahva järgmine kohtumine peetakse 11. septembri õhtul kell 19 Valgu koolimajas. Märgukiri oma ettepanekutega saadetakse ka Märjamaa vallavolikogule. Suur hulk inimesi jäigi pärast kaks ja pool tundi kestnud koosolekut veel kokku panema pöördumist Märjamaa vallavolikogule.

Arvestades Valgus olnud suurt kuulajaskonda, ei peetud õigeks, et Raikküla ja Märjamaa valla ühine avalik arutelu toimub Raikküla volikogu väikeses saalis, kuhu kõik huvilised kindlasti ära ei mahu. Nüüd on teada, et eraldi koosolek tuleb Valgus 10. oktoobril kell 18.

Välja tänava rekonstrueerimise ümber siiani segadused

Katri Reinsalu

Rapla vallas ei ole siiani otsustatud, kuidas hakkavad välja nägema tööd Välja tänaval.

Eelmisel nädalal oli arutusel, et vald oma laenukoormust ei suurenda ning vabaritgi valitsuse eraldatud rahaga tehakse korda vald osa Välja tänavast. See tähendab, et oleks rekonsrueeritud Välja tänav Tallinna maanteest Koidu tänava ristini, ehk korda oleks tehtud see teelõik täielikult koos loodava kõnnitee ja Mahlamäe bussipeatuse taguse parklaga.

Ülejäänud osa jaoks oleks taotletud lisaraha.

Pärast eile toimunud koosolekut ütles aga vallavolikogu majanduskomisjoni esimees Ain Täpsi, et midagi pärtis kindlalt veel palka ei pandud, kuid kaldutakse siiski eelalgse variandi poole, mis näeb ette terve tänava rekonstrueerimise korraga. Täpsi ütles, et tõenäoliselt hakatakse töödega peale juba järgmisel nädalal. Plaani järgi pannakse eelalgu maha kaks kihti asfalti ning viimane kiht jääks järgmisse aastasse. Samuti jääb järgmisse aastasse lisaraha osamine.

Siiani ei ole allkirjastatud ehituslepingut. Täna saadakse taas kokku, et langetada lõplikud otsused.

Lahkuv Vigala vallavolikogu püüab veel päästa apteegi

Vivika Veski

Kuigi Vana-Vigala apteegi juhid ja omanikud Vigala vallavolikogu istungile ei tulnud, arutas volikogu seda küsimust ometi ja otsustas sellega edasi tegelda, et Vigala rahvas saaks ükskord tagasi apteegi, millest neil ka abi on.

„Me teadsime, et nad ei tule," tõdes volikogu liige Antis Ojavee. Istungile olid kutsutud Vana-Vigala apteegi juhataja ja OÜ Vigala Apteek juhatuse liige Ingrid Lõuk ning omanikufirma esindaja Martin Hillemaa.

Ojavee sõnul oli volikogu istungil apteegi-teemalist mõteid seinast seina, kuid ta ei kuulnud ühtegi, mille kohaselt oleks praegune olukord normaalne. „Pahameelt oli palju," tõdes Ojavee. Tema sõnul pole praegusest apteegist Vigala inimestele abi, pigem on see asutus ise kui lonkav invalliid.

Alates sellest nädalast peaks Vana-Vigala apteek jälle olema lahti n-ö tavaliselt, see tähendab kaks korda nädalas. Peaaegu terve suve oli apteek avatud vaid korra nädalas või hoopis puhkuseks suletud. Probleemid Vigala apteegiga algasid 2010. aasta sügisest, varem töötas apteek viis päeva nädalas ja lisaks oli samal firmal avatud apteek Kivi-Vigalas. OÜ Vigala Apteek suuromaniku OÜ Lääne Finants esindaja ja tema tööle võetud uus juhataja Ingrid Lõuk lubasid jätkata viie päevaga nädalas ja teenindust veelgi parandada. Omal ajal sai Vigala Apteek osta hoone soodustingimustel, andes volikogule vastu lubadusi. Nüüd peab Vigala vallavalitsus nõu juristidega, et uurida, kas ostu-müügilepingu tingimuste rikkumise korral on võimalik seda tagasi pöörata.

Samuti on Vigala vallavanem Priit Kärsna pöördunud PRIA-sse ja ravimiametisse. Esimesse seetõttu, et Vigala Apteek sai PRIA kaudu toetust apteegimaja remondiks teatud tingimustel. Ravimiameti huvi võiks olla Vana-Vigala apteegi kui ettevõtte põhiapteegi lahtiolekuajad.

„Häbiväärselt nutune seis on," ütles Ojavee, kelle hinnangul peeti volikogu.

Küsimus võetakse uuesti päevakorda septembri viimasel neljapäeval peeaval volikogu istungil, mis jääb selle koosseisu jaoks viimaseks. Antis Ojavee avaldas lootust, et selleks ajaks on ka PRIA ja ravimiamet oma seisukohad öelnud.

Artiklid Rail Balticust koos informatsiooniga avalike arutelude toimumise kohta ajalehes Raplamaa sõnumid, 02. oktoober 2013

Juuru vallavolikogu otsus päädis aplausiga

Katrin Helend-Aaviku

Juuru vallavolikogus ühe päevakorrapunktina arutlusel olnud Rail Balticu arutelu lõppes üksmeelse otsusega koostada ja saata maavalitsusele märgukiri, milles ei eelistata ühtegi trassivarianti.

Volikogu istungil jagas mõtteid ja infot värskelt aset leidnud Raplamaa Omavalitsuste Liidu Rail Balticu teemalisest kokkusaamisest osa võtnud Juuru vallavanem Margus Jaanson. Ülevaate oma seisukohtadest esitas ka vallavolikogu aseesimees Margus Ruus. Samuti avaldasid oma Rail Balticuga seotud mõtteid ja seisukohti volikogu istungile kutsutud geoloogiaprofessor Rein Einasto ning ajaloolane Jüri Meissalu.

Einasto tõstatas kaks olulist küsimust: miks on trassi kinnitamisega nii kiire ja kelle huvides see nõnda on?

„Miks ei ole kõiki kolme trassivarianti toodud avalikule arutelule? Need kõik peaksid olema lahti seletatud ja võrdselt põhjendatud," ütles Einasto. Ta lisas, et seejärel peaks olema põhiseaduslikel häälestamisõigus, mille tulemus peaks olema määrava tähtsusega.

„Kõik, mis põhiseaduslike elu häirib, peab olema välistatud," sõnas Einasto. Ta kutsus üles oma õiguste eest seisma: „Kui me enda õigust ei kasuta, on see meie enda tõlpius."

Einasto avaldas nördimust, et valitsus on isoleerunud ja kuuleb vaid iseenda hääle. „Me kõik peaksime olema sellise võhiklikkuse vastu," oli Einasto sirgjooneline. Ta rõhutas, et oluline oleks praegu aeg maha võtta, seda enam, et spetsialistide ja oma ala eksperide arvamust pole veel ära kuulatud.

Ka Jüri Meissalu oli seda meelt, et Rail Balticu projektiga kiirustatakse ja selle läbiviimisel kasutatakse jõudu. Ta tõi välja, et isegi kui Eestit lõhestava trassi ehitust ei ole võimalik ära hoida, tuleb igal juhul arvestada trassile jäävate muististe ja pühakohtadega ning tingimata hoiduda külade lõhkumisest.

Volikogu esimees Sirje Endre väljendas hämmastust selle üle, et ostusajad ministeeriumis on inimesed, kes justkui ei elaksi Eestis, mõeldes ainult majandusliku kasu peale. Endre juhtis tähelepanu volikogu põhikirjast tulenevale õigusele, mille kohaselt ei saa kohalikku võimu tahte vastaselt piirkonnas midagi korda saata.

Jüri Meissalu tundis huvi, kas keegi on mõelnud majandusliikuli ka veidi kaugemale, sest kui trass tuleb, on reaalne oht, et kohapealsed elanikud lahkuvad.

Ta ütles, et valitsusel oleks kõige mõistlikum võtta aeg maha ja minna selle projektiga edasi järgmisse eurotoeuste taotlusvooru.

Volikogu esimees tegi ettepaneku saata maavalitsusele märgukiri, milles ei eelistata ühtegi trassivarianti, vaid ollakse nende kõigi vastu. Põhjenduseks lisas Sirje Endre, et ühe või teise trassi eelissamine oleks liialt oma piirkonna keskne, aga nii olulistes küsimustes tuleb kaugemale vaadates mõelda suurelt ja julgeda teha valikuid, mis oleks parimad kogu maakonna jaoks.

Volikogu oli ühehäälselt ettepaneku poolt. Volikogu istungit kuulamas olnud vallavalitsuse liikmed tunnustasid otsust aplausiga.

PETITSIOON

Oleme vastu Rail Balticu trassikoridori määramisele Rae valla territooriumile

Ruumilise planeerimise üheks põhimõtteks on säästev ja tasakaalustatud ruumiline areng. See tähendab muu hulgas seda, et ka Rail Balticu kavandamisel tuleb leida inimesi ja loodust säästvad lahendused. Leiame, et Rail Balticu planeeringu koostamisel eirastakse neid põhimõtteid juba planeeringu koostamise algstaadiumis.

Oleme seisukohal, et Rail Balticu planeeringu koostamisel tuleb eelkõige kaaluda Rail Balticu paigutamist olemasolevatesse transpordikoridoridesse. Näiteks võiks kaaluda Rail Balticu rajamist kas täielikult või osaliselt Via Baltica maantee trassikoridori, milleks vastavate planeeringutega nähakse ette 650 meetri laiune ala.

Vajadusel saab raudtee tiheasustusalal rajada ka postidele – tehnilisi võimalusi raudtee rajamiseks on tänapäeval palju. Seda varianti ei ole aga planeeringu lähteseisukohtades arvestatud, kuigi raudtee ja maantee koosmõjus tekkivad negatiivsed mõjud oleks sel juhul kordades väiksemad kui raudtee rajamiseks koridori määramine täiesti uude asukohta.

Samuti on põhjendamatult kõrvale heidetud Rail Balticu rajamise võimalused Tallinna-Tartu suunal. Ka see peaks olema üks Rail Balticu planeerimismeneiluses läbi kaalutud variantidest ning selle kõrvalejätmine peab tuginema põhjalikule analüüsile. Täna sellist analüüsi meile teadaolevalt tehtud ei ole ja vastavate otsuste tegemisse ei ole Eesti rahvast kaasatud.

Leiame, et Rail Balticu planeeringu lähteseisukohtades välja pakutud trassivariandid lõhuvad Rae vallas sajandite jooksul välja kujunenud asustusstruktuuri ning Rail Balticu rajamine läbi Rae valla tekitab korvamatut kahju selle elanikele: paljude inimeste elukeskkond saab kahjustatud, inimesed lahutatakse kogukonnast, põllumehed ei saa enam harjunud viisil põldu harida ning jahimehed jahti pidada, maaomanikud ei pääse oma metsadesse jne.

Täna puuduvad mehhanismid, kuidas inimestele selliseid kahjusid korvatakse. Seda ei selgitata ka Rail Balticu planeeringu lähteseisukohtades. Hüvitist on võimalik saada vaid neil inimestel, kelle kinnisasjad jäävad tulevikus rajatava raudtee ja selle kaitsevööndi alasse, kuid see ei ole piisav. Kahju kannatavad ka need inimesed, kelle vara otseselt raudtee alla ei jää. Lisaks rikub raudtee rajamine läbi soode ja rabade pöördumatult loodusliku tasakaalu ja algatab protsessid, mis võivad viia looma- ja taimeliikide hävinemiseni.

Rail Balticu rajamisest peavad enneköike saama kasu Eesti inimesed. See peab võimalikult vähe väljakujunenud elukeskkonda muutma ning võimalusel toetama regionaalarengut. Uus raudtee ühes sellega kaasneva barjäärieffektiga ei vasta eelloodud tingimustele.

Ruumiline planeerimine on demokraatlik, erinevate elualade arengukavasid koordineeriv ja integreeriv, funktsionaalne, pikaajaline ruumilise arengu kavandamine, mis tasakaalustatult arvestab majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalisi suundumusi ja vajadusi. See tähendab ka seda, et võimalikult paljude ühiskonnaliikmete vajadused ja huvid oleksid planeerimise käigus arvesse tatud. Rail Balticu planeeringu koostamisel lähtutakse aga hoopis teistest eeldustest: trassivaliku baaskriteeriumiks on teostatavus-tasuvusanalüüsi tulemused.

Samuti rõhutatakse, et raudtee rajamise eelduseks on lühim võimalik teekond, trassi geomeetrianõuded ning majanduslik tasuvus. Kõik muu - sh ühiskonnaliikmete vajadused – on selles planeeringus teisejärgulised.

Eesti riigi eesmärk ei saa olla oma elanike heaolu arvel majandusliikuli kõige soodsama raudtee rajamine. Eesti Vabariigi põhiseaduse järgi peab olema tagatud Eesti rahvuse ja kultuuri säilimine läbi aegade.

Rail Baltic on toonud aegade võimsaima pöördumistetulva

Vivika Veski

Rail Balticu planeering on oma esimesel avalikustamisperioodil toonud Rapla maavalitsusse rohkem pöördumisi ja küsimusi kui ükski varasem planeering kunagi.

Rapla maavalitsuse planeeringute nõunik Velko Rakaselg ütles, et varasematest planeeringutest, millega tema on tegelenud, on olnud kõige võimsam tagasiside Via Baltica maanteetrassi planeeringul, kuid Rail Balticu omast oli see siiski märksa tagasihoidlikum.

Lisaks on oktoobris algavate avalike arutelude eel peetud mitmeid koosolekuid, kuhu on kutsutud küsimustele vastama ka Rapla maavalitsuse esindajaid.

Näiteks arutleti Rail Balticu teemal Raikkküla vallavolikogu septembrikuisel istungil Lipa koolimajas, kuhu oli kutsutud ka Velko Rakaselg teemat tutvustama. Samuti olid sinna kutsutud kohalikud elanikud, keda üks või teine trassialternatiiv rohkem puudutab. Rapla vallavalitsuse algatusel peeti Rapla haldushoones Rail Balticu teemaline arutelu. Rakaselg ja maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna juhataja Ülo Peets on käinud vastamas ka Juuru valla Sell ja Pirgu elanike ning Märjamaa valla Valgu piirkonna elanike küsimustele jm.

Oktoobris algab Rail Balticu planeeringute ajakava järgi Rakaselja sõnul lisaks avalikele aruteludele ka trassivarianitde võrdlemine keskkonnamõjude strateegilise hindamise programmi põhjal. Esimesi tulemusi võib sealt oodata järgmise aasta alguses, kuid ametlikult on ette nähtud võrdluseulemusi tutvustada järgmise aasta aprillis, selgitas Rakaselg. Enne seda, jaanuaris-veebruaris, on tema sõnul veel kavas omavalitsused ühe laua taha tuua võrdlustulemusi arutama.

2015. aasta sügisel peavad nende maakondade maavanemad, mida Rail Baltic läbib, ajakava kohaselt kehtestama Rail Balticu maakonnaplaneeringud. Kuigi praegu selgub trassivarianitde tõsisem võrdlemine veel ees, on Rapla maavalitsusel kujunenud oma eelisused.

Rakaselja sõnul tuleks selleks, et Rapla maakond Rail Balticust mingitki kasu saaks, viia raudteetrass läbi maakonna tööstusalade lähedalt. See tähendab nõuniku sõnul Raplat, Järvakandit ja miks mitte ka Kohilat. Kuigi praeguse projekti käigus ei ole plaanis haruteesid uuelt raudteelt tööstustesse ehitada, on need võimalik planeerida näiteks järgmise maakonnaplaneeringuga, ütles nõunik.

Teine asi, mida Raplamaa planeeringu eestvedajad on kõrgema tasandi otsustajate suunas survestanud ja kavatsevad seda ka edaspidi teha, on Rapla peatus. Seda pole samuti praeguse planeeringuga ette nähtud, kuid lähteseisukohtades on öeldud, et töö käigus kaalutakse Raplasse võimaliku peatuse rajamist.

Rail Balticu lähteseisukohtade, trassialternatiivide ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalikustamisperiood kestis 30. septembrini, selle jooksul sai esitada oma kirjalikke ettepanekuid maavalitsuste postiaadressil ja e-posti aadressil info@rapla.maavalitsus.ee või info@railbaltic.info.

Avalikud arutelud Rapla maakonnas tulevad 7.-11. oktoobrini, sinna on oodatud kõik huvilised.

Avalikustamise teade ajalehes Raplamaa Sõnumid, 25. september 2013

Rapla Maavalitsus

Rail Baltic maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja muutunud avalike arutelude toimumisajad ja -kohad.

Rapla Maavalitsus annab teada, et muutunud on mitmed Rail Baltic maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programmi avalike arutelude toimumisajad ja -kohad.

2.-30. septembrini 2013 toimub maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade, keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi ning võrreldavate trassialternatiivide avalik väljapanek. Materjalid on digitaalselt kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info ning paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassialternatiivide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes.

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Rapla Maavalitsuse postiaadressil (Tallinna mnt 14, 79513 Rapla) ning e-posti aadressidel info@rapla.maavalitsus.ee või info@railbaltic.info.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:

1. **Rapla valla ja maakonna** ühine avalik arutelu toimub **7.10.2013 kell 18.00** (asukoht Rapla Maavalitsus - Tallinna mnt 14, Rapla)
2. **Kehtna ja Järvakandi valla** ühine avalik arutelu toimub **8.10.2013 kell 18.00** (asukoht Kehtna Põhikooli II korruse saal - Staadioni 16, Kehtna)
3. **Raikküla valla** avalik arutelu toimub **9.10.2013 kell 18.00** (asukoht Raikküla Valla Vabaajakeskus (Lipa kool) - Lipa küla)
4. **Märjamaa valla** avalik arutelu toimub **10.10.2013 kell 18.00** (asukoht Valgu Põhikool - Valgu küla)
5. **Kohila ja Juuru valla** ühine avalik arutelu toimub **11.10.2013 kell 18.00** (asukoht Kohila Gümnaasium – Kooli 1, Kohila)

Raplamaa Uudiskiri 2013. aasta oktoobris.

RAPLAMAA — RAPLAMAA.EE UUDISKIRI

Sellel nädalal Raplamaal:

- 07.10.2013 - Rail Baltic - Rapla valla ja maakonna ühine avalik arutelu
- 07.10.2013 - Algab 40-tunnine vene keele kursus taasalustajatele
- 07.10.2013 - Algavad joogatunnid algajatele Raplas
- 08.10.2013 - Rail Baltic - Kehtna ja Järvakandi valdade ühine avalik arutelu
- 08.10.2013 - Doonoripäev Raplas
- 08.10.2013 - Rahvusvaheline koostööseminar "Tugev koostöövõrgustik on kvaliteetse hariduse ja sotsiaalhoolekande alus"
- 08.10.2013 - Algavad joogatunnid algajatele Järvakandis
- 09.10.2013 - Rail Baltic - Raikküla valla avalik arutelu
- 09.10.2013 - Käsitöö - Amigurumi töötuba
- 09.10.2013 - Raplamaa terviseradade jooksusari- Paluküla terviserada
- 09.10.2013 - Kino Märjamaal - film "Vererupp"
- 09.10.2013 - Lasteetendus "Sööbik ja Pisik" Raplas
- 09.10.2013 - Algavad joogatunnid algajatele Kehtnas
- 10.10.2013 - Rail Baltic - Märjamaa valla avalik arutelu
- 10.10.2013 - Raplamaa Reumaseltsi teabepäev
- 10.10.2013 - Kino Raplas- film "Varjatud kuningriik"
- 11.10.2013 - Rail Baltic - Kohila ja Juuru valdade ühine avalik arutelu
- 11.10.2013 - Õpituba "Korvid trash art stiilis"
- 11.10.2013 - Tantsuõhtu ansambliga MAMA Kuimetsas
- 11.10.2013 - Kino Märjamaal- film "Kertu"
- 11.10.2013 - Pere-hommik Piilupardi Mängutoas "Lapsed ja meedia"
- 11.10.2013 - Club Cinema - Sanatoorium
- 11.10.2013 - Ööklubis MadHouse - Smilers LIVE
- 12.10.2013 - Vibuturniir "Lumemängud"
- 12.10.2013 - Etendus "Nüüd tõesti aitab jamast" Märjamaal
- 12.10.2013 - Etnokampsuni koolitus
- 12.10.2013 - 35+ korvpalliturniir Raplas
- 12.10.2013 - Ööklubis Cinema DJ Kaspar Pokk
- 12.10.2013 - Ööklubis MadHouse - Õlleralli
- 13.10.2013 - Kapa stuudium - Peeter Liiv "Tervise viis tasandit"
- 13.10.2013 - Kino Märjamaal- film "Kertu"
- 13.10.2013 - Sügislaat Raplas

Raplamaa uudiskirja saab tellida või sellest loobuda www.raplamaa.ee või e-kirjaga aadressil raplamaa@raplamaa.ee

Avalikustamise teade ajalehes Pärnu Postimees, 27. august 2013

Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks koostatava maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud

Pärnu Maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks koostatava maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärk on leida sobivaim asukoht kavandatavale Rail Balticu raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale.
Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. KSH programm on alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori esialgsete variantidega, mille analüüs ja võrdlemine jätkub planeeringu edasisel koostamisel. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus.
Planeering on aluseks 1435 mm standardil põhineva uue Rail Balticu raudtee rajamiseks, mis võimaldab raudteel sõita kiirusega kuni 240 km/h suunal Tallinn-Pärnu-Riia ning sealt edasi Kesk-Euroopasse. Planeeringut Rail Balticu trassi asukoha määramiseks koostatakse samaaegselt Pärnu, Rapla ja Harju maakondades.

Planeering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173. Planeeringu koostamise korraldajaks Pärnu maakonna osas on Pärnu Maavalitsus (Akadeemia 2, 80088 Pärnu) ja kehtestajaks Pärnu maavanem. Planeeringulahenduse koostaja ja selle KSH läbiviija on OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub ajavahemikul 2.–30. september 2013. Materjalid on kättesaadavad planeeringu veebilehel: www.railbaltic.info.
Planeeringu KSH programmi, lähteseisukohtade ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal Pärnu Maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes. Küsimusi, vastuväiteid ja ettepanekuid lähteseisukohtade või KSH programmi täiendamiseks saab esitada e-posti aadressil info@railbaltic.info või mv@mv.parnu.ee.

Avalike arutelude käigus tutvustatakse planeeringu lähteseisukohti ja KSH programmi. Küsimusi, vastuväiteid ja ettepanekuid KSH programmile ja planeeringu lähtesisukohtade kohta saab esitada ka avalikel aruteludel.

Avalikud arutelud Pärnumaal toimuvad:
- **14.10.2013 kell 13 Pärnjõe koolimajas**
  (Pärnjõe küla, Vändra vald)
- **14.10.2013 kell 18 Are vallamajas**
  (Pärivere 17, Are alevik)
- **15.10.2013 kell 13 Surju rahvamajas**
  (Surju küla, Surju vald)
- **15.10.2013 kell 18 Sauga Avatud Noortekeskuses**
  (Põõsalinnu 2, Sauga alevik)
- **17.10.2013 kell 13 Häädemeeste seltsimajas**
  (Suurküla 2, Häädemeeste alevik)
- **17.10.2013 kell 17 Pärnu Maavalitsuses**
  (Akadeemia 2, Pärnu)

Täiendavat infot planeeringu kohta saab Pärnu Maavalitsuse planeeringute talitusest: **Tiiu Pärn, tel 447 9761 ja e-post tiiu.parn@mv.parnu.ee.**

Pärnu Maavalituse avalikustamise teade Ametlikes Teadaannetes, 30. august 2013

eRIK Registrite ja Infosüsteemide Keskus

AMETLIKUD TEADAANDED

eRIK | Kinnistusraamat | Äriregistri teabesüsteem | Äriregistri ettevõtjaportaal

30.08.2013 **Keskkonnamõju hindamise teated**

Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks koostatava maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud

Pärnu Maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks koostatava maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale Rail Baltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. KSH programm on alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori esialgsete variantidega, mille analüüs ja võrdlemine jätkub planeeringu edasisel koostamisel. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus. Planeering on aluseks 1435 mm standardil põhineva uue Rail Balticu raudtee rajamiseks, mis võimaldab raudteel sõita kiirusega kuni 240 km/h suunal Tallinn-Pärnu-Riia ning sealt edasi Kesk-Euroopasse. Planeeringut Rail Balticu trassi asukoha määramiseks koostatakse samaaegselt Pärnu, Rapla ja Harju maakondades.

Planeering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173. Pärnu maakonna osas planeeringu koostamise korraldajaks on Pärnu Maavalitsus (Akadeemia 2, 80088 Pärnu) ja kehtestajaks Pärnu maavanem.
Planeeringulahenduse koostaja ja selle KSH läbiviijaks on OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub ajavahemikul 2-30. september 2013. Materjalid on kättesaadavad planeeringu veebilehel: www.railbaltic.info.
Planeeringu KSH programmi, lähteseisukohtade ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal Pärnu Maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes. Küsimusi, vastuväiteid ja ettepanekuid lähteseisukohtade või KSH programmi täiendamiseks saab esitada e-posti aadressil info@railbaltic.info või mv@mv.parnu.ee.

Avalike arutelude käigus tutvustatakse planeeringu lähteseisukohti ja KSH programmi. Küsimusi, vastuväiteid ja ettepanekuid nii KSH programmile kui ka planeeringu lähtesisukohtade kohta saab esitada ka avalikel aruteludel.

Avalikud arutelud Pärnumaal toimuvad:
14.10.2013 kell 13.00 Pärnjõe koolimajas (Pärnjõe küla, Vändra vald);
14.10.2013 kell 18.00 Are vallamajas (Pärivere 17, Are alevik);
15.10.2013 kell 13.00 Surju rahvamajas (Surju küla, Surju vald);
15.10.2013 kell 18.00 Sauga Avatud Noortekeskuses (Põõsalinnu 2, Sauga alevik);
17.10.2013 kell 13.00 Häädemeeste seltsimajas (Suurküla 2, Häädemeeste alevik);
17.10.2013 kell 17.00 Pärnu Maavalitsuses (Akadeemia 2, Pärnu).
Täiendavat infot on võimalik saada tööpäevadel Pärnu Maavalitsuse planeeringute talitusest, Tiiu Pärn, tel 447 9761 ja e-post tiiu.parn@mv.parnu.ee.

Teadaande avaldamise alus: keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 37 lg 1.

Registrite ja Infosüsteemide Keskus - Lõkke 4, 19081 Tallinn. Tel. 6 636 322 Faks 646 0165 rik.info@just.ee Kasutustingimused

Harju Maavalituse avalikustamise teade Ametlikes Teadaannetes, 02. september 2013

eRIK Registrite ja Infosüsteemide Keskus

AMETLIKUD TEADAANDED

eRIK | Kinnistusraamat | Äriregistri teabesüsteem | Äriregistri ettevõtjaportaal

02.09.2013 **Keskkonnamõju hindamise teated**

Harju maakonna maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud. Harju maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm. Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale RailBaltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus. Maakonnaplaneeringu algatajaks on Vabariigi Valitsus (korraldus 12.04.2012 nr 173) ja kehtestajaks Harju maavanem. Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Harju Maavalitsus (Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn) ja koostajaks ning planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu). Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris. Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub 2.-30.septembrini. Materjalid on kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info. Dokumentide ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes (vt loetelu allpool). Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Harju Maavalitsuse postiaadressil, e-posti aadressil info@railbaltic.info ja info@mv.harju.ee.
Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:
1. Maardu linn - 01.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Maardu Linnavalitsuses, Kallasmaa tn 1 Maardu, nõupidamiste saalis);
2. Harju maavalitsus (sh Tallinn) - 01.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Harju Maavalitsuses, Roosikrantsi 12 Tallinn, A-korpuse III korruse saalis);
3. Saku vald - 02.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Saku Valla Majas, Teaduse 1 Saku, II korruse suures saalis);
4. Jõelähtme ja Raasiku vallad - 02.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Kostivere Kultuurimõisas, Mõisa tee 2 Kostivere 74204 Harjumaa);
5. Kiili vald - 03.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Kiili Vallavalitsuses; Nabala tee 2a, Kiili 75401, II k. nõupidamiste ruumis);
6. Rae vald - 03.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Rae Kultuurikeskuses; Aruküla tee 9, Jüri alevik, suures saalis)

Registrite ja Infosüsteemide Keskus - Lõkke 4, 19081 Tallinn. Tel. 6 636 322 Faks 646 0165 rik.info@just.ee Kasutustingimused

Harju maavalitsuse poolt omavalitsustele saadetud avalikustamise teade, 27. august 2013

HARJU MAAVALITSUS

Harju maakonna kohalikud omavalitsused

Meie 27.08.2013 nr 12-4/2013/3666

Harju maakonna maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud

Austatud omavalitsusjuht

Harju maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.
Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale RailBaltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus. Maakonnaplaneeringu algatajaks on Vabariigi Valitsus (korraldus 12.04.2012 nr 173) ja kehtestajaks Harju maavanem. Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Harju Maavalitsus (Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn) ja koostajaks ning planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub **2. - 30.septembrini 2013.** Materjalid on kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info. Dokumentide ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes (vt loetelu allpool). Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Harju Maavalitsuse postiaadressil, e-posti aadressil info@railbaltic.info ja info@mv.harju.ee.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:

1. **Maardu linn** - 01.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Maardu Linnavalitsuses, Kallasmaa tn 1 Maardu, nõupidamiste saalis);

Roosikrantsi tn 12
15077 TALLINN
Telefon 611 8640
Faks 611 8602
Registrikood 70002452
info@mv.harju.ee
www.harju.maavalitsus.ee

2. **Harju maavalitsus (sh Tallinn) -** 01.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Harju Maavalitsuses, Roosikrantsi 12 Tallinn, A korpuse III korruse saalis);
3. **Saku vald** - 02.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Saku Valla Majas, Teaduse 1 Saku, II korruse suures saalis);
4. **Jõelähtme ja Raasiku vallad** - 02.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Kostivere Kultuurimõisas, Mõisa tee 2 Kostivere 74204 Harjumaa);
5. **Kiili vald -** 03.10.2013 kell 13.00 (asukoht – Kiili Vallavalitsuses; Nabala tee 2a, Kiili 75401, II k. nõupidamiste ruumis);
6. **Rae vald** - 03.10.2013 kell 18.00 (asukoht – Rae Kultuurikeskuses; Aruküla tee 9, Jüri alevik, suures saalis).

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Ülle Rajasalu
maavanem

Alan Rood 6118789
alan.rood@mv.harju.ee

Harju maavalitsuse poolt saadetud avalikustamise teade, 27. august 2013

HARJU MAAVALITSUS

Vastavalt nimekirjale

Meie 27.08.2013 nr 12-4/2013/3665

Harju maakonna maakonnaplaneering Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud

Austatud koostööpartner

Harju maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.
Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale Rail Baltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus. Maakonnaplaneeringu algatajaks on Vabariigi Valitsus (korraldus 12.04.2012 nr 173) ja kehtestajaks Harju maavanem. Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Harju Maavalitsus (Roosikrantsi 12, 15077 Tallinn) ja koostajaks ning planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub **2. - 30.septembrini 2013.** Materjalid on kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info. Dokumentide ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes (vt loetelu allpool). Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Harju Maavalitsuse postiaadressil, e-posti aadressil info@railbaltic.info ja info@mv.harju.ee.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:

1. **Maardu linn** - 01.10.2013 kell 13:00 (asukoht – Maardu Linnavalitsuses, Kallasmaa tn 1 Maardu, nõupidamiste saalis);

Roosikrantsi tn 12
15077 TALLINN
Telefon 611 8640
Faks 611 8602
Registrikood 70002452
info@mv.harju.ee
www.harju.maavalitsus.ee

2. **Harju Maavalitsus (sh Tallinn) -** 01.10.2013 kell 18:00 (asukoht – Harju Maavalitsuses, Roosikrantsi 12 Tallinn, A korpuse III korruse saalis);
3. **Saku vald** - 02.10.2013 kell 13:00 (asukoht – Saku Valla Majas, Teaduse 1 Saku, II korruse suures saalis);
4. **Jõelähtme vald** ja **Raasiku vald** - 02.10.2013 kell 18:00 (asukoht – Kostivere Kultuurimõisas, Mõisa tee 2 Kostivere 74204 Harjumaa);
5. **Kiili vald -** 03.10.2013 kell 13:00 (asukoht – Kiili Vallavalitsuses; Nabala tee 2a, Kiili 75401, II k. nõupidamiste ruumis);
6. **Rae vald** - 03.10.2013 kell 18:00 (asukoht – Rae Kultuurikeskuses; Aruküla tee 9, Jüri alevik, suures saalis).

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Ülle Rajasalu
maavanem

Alan Rood 6118789
alan.rood@mv.harju.ee

Rapla maavalitsuse poolt omavalitsustele saadetud avalikustamise teade, 30. august 2013

RAPLA MAAVALITSUS

Raplamaa kohalikud omavalitsused

30.08.2013 nr 12-3/1391-1

Teade Raplamaa maakonnaplaneeringu
lähteseisukohtade ning keskkonnamõju
strateegilise hindamise programmi avalikustamisest

Lugupeetud vallavanemad,

Saadame teile teate Raplamaa maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ lähteseisukohtade, keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi ning võrdlusesse minevate trassialternatiivide avalikust väljapanekust ning avalikest aruteludest. Palume Teil avaldada teade valla kodulehel ning võimalusel ka vallalehes (isegi, kui see ilmub alles septembrikuus).

Lisaks palume trassialternatiivide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes mitte algatada uusi detailplaneeringuid ega väljastada projekteerimistingimusi trassialternatiivide koridorides ning võimalusel peatada juba menetluses olevad detailplaneeringud, millega kavandatakse arenguid ja tegevusi eelpool mainitud koridorides. Piirangud võiksid kesta vähemalt senikaua kui pole tehtud otsust eelistatud trassikoridori osas.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Ülo Peets
Arengu-ja planeeringuosakonna juhataja

Saata: Juuru Vallavalitsus; Järvakandi Vallavalitsus; Kaiu Vallavalitsus; Kehtna Vallavalitsus; Kohila Vallavalitsus; Käru Vallavalitsus; Märjamaa Vallavalitsus; Raikküla Vallavalitsus; Rapla Vallavalitsus; Vigala Vallavalitsus

Lisa: Teade 1 lehel 1 eks

Veiko Rakaselg 4841141
Veiko.Rakaselg@rapla.maavalitsus.ee

RAPLA MAAVALITSUS
Tallinna mnt 14
79513 Rapla, ESTONIA

Tel +372 484 1100
Faks +372 484 1130

Registri nr 70002880
e-mail info@rapla.maavalitsus.ee

Raplamaa maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalik väljapanek ja avalikud arutelud.

Rapla maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale Rail Baltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga.

Maakonnaplaneeringu algatas Vabariigi Valitsus oma 12.04.2012 korraldusega nr 173 ning koostamise aluseks on „Planeerimisseadus“. Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Rapla Maavalitsus (Tallinna mnt 14, Rapla, 79513) ning selle kehtestajaks Rapla maavanem. Planeeringu koostajaks ning selle keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks on OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

2.-30. septembrini 2013 toimub maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade, keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi ning võrreldavate trassialternatiivide avalik väljapanek. Materjalid on digitaalselt kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info ning paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassialternatiivide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes.

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Rapla Maavalitsuse postiaadressil ning e-posti aadressidel info@railbaltic.info ja info@rapla.maavalitsus.ee.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud toimuvad:

1. **Kohila ja Juuru valdade ühine avalik arutelu** toimub 07.10.2013 kell 13.00 (asukoht Kohila Koolituskeskus (Tohisoo mõis) - Viljandi mnt 37, Kohila)
2. **Rapla valla ja maakonna ühine avalik arutelu** toimub 07.10.2013 kell 18.00 (asukoht Rapla Maavalitsus - Tallinna mnt 14, Rapla)
3. **Kehtna ja Järvakandi valdade ühine avalik arutelu** toimub 08.10.2013 kell 18.00 (asukoht Kehtna Põhikooli II korruse saal - Staadioni 16, Kehtna)
4. **Raikküla ja Märjamaa valdade ühine avalik arutelu** toimub 09.102013 kell 18.00 (asukoht Raikküla Vallamaja volikogu saal - Tamme küla)

Rapla maavalitsuse poolt saadetud avalikustamise teade, 2. september 2013

RAPLA MAAVALITSUS

Vastavalt nimekirjale

02.09.2013 nr 12-3/1397-1

Teade Raplamaa maakonnaplaneeringu
lähteseisukohtade ning keskkonnamõju
strateegilise hindamise programmi avalikustamisest

Lugupeetud koostööpartner!

Rapla maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.

Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale Rail Baltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga.

Maakonnaplaneeringu algatas Vabariigi Valitsus oma 12.04.2012 korraldusega nr 173 ning koostamise aluseks on „Planeerimisseadus". Maakonnaplaneeringu koostamise korraldajaks on Rapla Maavalitsus (Tallinna mnt 14, Rapla, 79513) ning selle kehtestajaks Rapla maavanem. Planeeringu koostajaks ning selle keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks on OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

2.-30. septembrini 2013 toimub maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade, keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi ning võrreldavate trassialternatiivide avalik väljapanek. Materjalid on digitaalselt kättesaadavad aadressil www.railbaltic.info ning paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal maavalitsuses ja trassialternatiivide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes.

Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. Sarnaselt on KSH programm alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori variantidega, mille analüüs ja võrdlemine algab oktoobris.

Ettepanekuid lähteseisukohtade ja KSH programmi täiendamiseks saab esitada Rapla Maavalitsuse postiaadressil ning e-posti aadressidel info@railbaltic.info ja info@rapla.maavalitsus.ee.

Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud Raplamaal toimuvad:

RAPLA MAAVALITSUS
Tallinna mnt 14
79513 Rapla, ESTONIA

Tel +372 484 1100
Faks +372 484 1130

Registri nr 70002880
e-mail info@rapla.maavalitsus.ee

1. **Kohila ja Juuru valdade ühine avalik arutelu** toimub 07.10.2013 kell 13.00 (asukoht Kohila Koolituskeskus (Tohisoo mõis) - Viljandi mnt 37, Kohila)
2. **Rapla valla ja maakonna ühine avalik arutelu** toimub 07.10.2013 kell 18.00 (asukoht Rapla Maavalitsus - Tallinna mnt 14, Rapla)
3. **Kehtna ja Järvakandi valdade ühine avalik arutelu** toimub 08.10.2013 kell 18.00 (asukoht Kehtna Põhikooli II korruse saal - Staadioni 16, Kehtna)
4. **Raikküla ja Märjamaa valdade ühine avalik arutelu** toimub 09.102013 kell 18.00 (asukoht Raikküla Vallamaja volikogu saal - Tamme küla)

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Tiit Leier
Maavanem

Saata: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Siseministeerium, Keskkonnaministeerium, Põllumajandusministeerium, Sotsiaalministeerium, Kaitseministeerium, Kultuuriministeerium, Keskkonnaamet, Keskkonnaamet Harju-Rapla-Järva regioon Rapla kontor, Maa-amet, Muinsuskaitseamet, Terviseamet, Terviseameti Põhja talitus, Maanteeamet, Maanteeameti Põhja regioon, Põllumajandusamet, Põllumajandusameti Rapla keskus, Lennuamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet, Päästeameti Lääne päästekeskus, Harju Maavalitsus, Järva Maavalitsus, Pärnu Maavalitsus, Lääne Maavalitsus, Elektrilevi OÜ, Elering AS, Eesti Energia AS, Riigimetsa Majandamise Keskus, Eesti Gaas AS, Eesti Erametsaliit MTÜ, Eesti Keskkonnaühenduste Koda, Raplamaa Talupidajate Liit, Eesti Põllumeeste Keskliit, Raplamaa Põllumeeste Liit, Raplamaa Omavalitsuste Liit

Veiko Rakaselg 4841141
Veiko.Rakaselg@rapla.maavalitsus.ee

Pärnu maavalitsuse poolt saadetud avalikustamise teade, 27. august 2013

PÄRNU MAAVALITSUS

Pärnumaa kohalikud omavalitsused 27.08.2013 nr 12-2/2013/1617-1

Teavitamine Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks koostatava maakonnaplaneeringu lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise programmi avalikust väljapanekust ja avalikest aruteludest

Pärnu Maavalitsus annab teada, et valminud on Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks koostatava maakonnaplaneeringu lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm.
Planeeringu eesmärgiks on leida sobivaim asukoht kavandatavale Rail Baltic raudtee trassi koridorile. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale. Planeeringu lähteseisukohad kirjeldavad kavandatava raudtee iseloomu, annavad ülevaate, mida kujutab endast planeeritav trassikoridor ja kirjeldavad planeeringu ajakava ning planeeringuprotsessis osalemise võimalusi. KSH programm on alusdokumendiks KSH edasisel läbiviimisel, kirjeldades mõjuvaldkondi, mida on vajalik analüüsida. Dokumentidele on lisatud tugiplaan trassikoridori esialgsete variantidega, mille analüüs ja võrdlemine jätkub planeeringu edasisel koostamisel. Vastavalt KSH programmile on planeeringuga kavandatav tegevus piiriülese keskkonnamõjuga. Maakonnaplaneeringu koostamise aluseks on planeerimisseadus.
Planeering on aluseks 1435 mm standardil põhineva uue Rail Balticu raudtee rajamiseks, mis võimaldab raudteel sõita kiirusega kuni 240 km/h suunal Tallinn-Pärnu-Riia ning sealt edasi Kesk-Euroopasse. Planeeringut Rail Balticu trassi asukoha määramiseks koostatakse samaaegselt Pärnu, Rapla ja Harju maakondades.

Planeering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173. Pärnu maakonna osas planeeringu koostamise korraldajaks on Pärnu Maavalitsus (Akadeemia 2, 80088 Pärnu) ja kehtestajaks Pärnu maavanem. Planeeringulahenduse koostaja ja selle KSH läbiviijaks on OÜ Hendrikson&Ko (Raekoja Plats 8, 51004 Tartu).

Planeeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek toimub ajavahemikul 2 - 30. september 2013. Materjalid on kättesaadavad planeeringu veebilehel: www.railbaltic.info.
Planeeringu KSH programmi, lähteseisukohtade ja tugiplaani paberversiooniga on võimalik tutvuda tööajal Pärnu Maavalitsuses ja trassikoridori variantide asukohtadesse jäävates kohalikes omavalitsustes. Küsimusi, vastuväiteid ja ettepanekuid lähteseisukohtade või KSH programmi täiendamiseks saab esitada e-posti aadressil info@railbaltic.info või mv@mv.parnu.ee.

Akadeemia 2
80088 Pärnu
Reg. nr 70000603

Tel 447 9733
Faks 447 9735
e-mail: mv@mv.parnu.ee

Avalike arutelude käigus tutvustatakse planeeringu lähteseisukohti ja KSH programmi. Küsimusi, vastuväiteid ja ettepanekuid nii KSH programmile kui ka planeeringu lähtesisukohtade kohta saab esitada ka avalikel aruteludel.

Avalikud arutelud Pärnumaal toimuvad:
14.10.2013 kell 13.00 Pärnjõe koolimajas (Pärnjõe küla, Vändra vald);
14.10.2013 kell 18.00 Are vallamajas (Pärivere 17, Are alevik);
15.10.2013 kell 13.00 Surju rahvamajas (Surju küla, Surju vald);
15.10.2013 kell 18.00 Sauga Avatud Noortekeskuses (Põõsalinnu 2, Sauga alevik);
17.10.2013 kell 13.00 Häädemeeste seltsimajas (Suurküla 2, Häädemeeste alevik);
17.10.2013 kell 17.00 Pärnu Maavalitsuses (Akadeemia 2, Pärnu).

Täiendavat infot on võimalik saada tööpäevadel Pärnu Maavalitsuse planeeringute talitusest, Tiiu Pärn, tel 4479761 ja e-post tiiu.parn@mv.parnu.ee.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andres Metsoja
Maavanem

Sama: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium info@mkm.ee; Siseministeerium info@siseministeerium.ee; Keskkonnaministeerium keskkonnaministeerium@envir.ee; Põllumajandusministeerium pm@agri.ee; Sotsiaalministeerium info@sm.ee; Kaitseministeerium info@kaitseministeerium.ee; Kultuuriministeerium min@kul.ee; Keskkonnaamet info@keskkonnaamet.ee; Keskkonnaameti Pärnu-Viljandi regioon parnu@keskkonnaamet.ee; Maa-amet maaamet@maaamet.ee; Muinsuskaitseamet info@muinas.ee; nele.rent@muinas.ee; Terviseamet kesk@terviseamet.ee; Terviseameti Lääne talitus peeter.piik@terviseamet.ee; Maanteeamet info@mnt.ee; Maanteeameti Lääne Regioon parnu@mnt.ee; Põllumajandusameti Pärnu keskus parnu@pma.agri.ee; Tehnilise Järelevalve Amet info@tja.ee; Lennuamet ecaa@ecaa.ee Veeteede Amet eva@vta.ee; Politsei- ja Piirivalveamet ppa@politsei.ee; Päästeameti Lääne päästekeskus laane@rescue.ee; Järva Maavalitsus jmv@jarvamv.ee; Viljandi Maavalitsus info@viljandi.maavalitsus.ee; Lääne Maavalitsus info@laane.maavalitsus.ee; Rapla Maavalitsus info@rapla.maavalitsus.ee; AS Elering info@elering.ee; AS Eesti Energia info@energia.ee; Elektrilevi OÜ elektrilevi@elektrilevi.ee; RMK mk@rmk.ee; jaan.kagu@rmk.ee; heiki.arm@rmk.ee; MTÜ Eesti Erametsaliit erametsaliit@erametsaliit.ee; Rohelise Jõemaa Koostöökogu merle@joemaa.ee; MTÜ Pärnu Lahe Partnerluskogu plpparnu@gmail.com; Pärnu Lennujaam parnu.info@tll.aero; Kaubanduskoja Pärnu esindus parnu@koda.ee; Eesti Roheline Liikumine info@roheline.ee; Eestimaa Looduse Fond info@eko.org.ee; Pärnumaa Kodukant MTÜ kodukant@parnumaa.ee; Pärnumaa Ettevõtlus- ja Arenduskeskus info@peak.ee; MTÜ Eesti Ornitoloogia Ühing eoy@eoy.ee; MTÜ Kodanikujulgus astrid.hindriks@gmail.com; Pärnumaa Talupidajate Liit taluliit@nouanne.ee; SA Pärnumaa Turism kaire.ilus@parnumaa.ee

Tiiu Pärn 4479761
tiiu.parn@mv.parnu.ee

LISA / APPENDIX 13 RIIKIDE VASTUSKIRJAD PIIRIÜLESE MÕJU SEISUKOHTADEGA/ RESPONSE LETTERS FROM OTHER STATES REGARDING TRANSBOUNDARY IMPACT

Finland, Ministry of the Environment, October 28 2013

Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

Date
28.10.2013
YM3/5522/2013

Mr. Ado LÕHMUS
Ministry of the Environment
Narva mnt 7a
15172 TALLINN
ESTONIA

Response to the notification in accordance with Article 10 of the Protocol on Strategic Environmental Assessment to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (Espoo Convention) for the SEA of the Rail Baltic

Finland has received a notification from Estonia concerning the Strategic Environmental Assessment (SEA) of the Rail Baltic 1435 mm railway county plans of the Harju, Rapla and Pärnu counties. Finland has the possibility to participate in the assessment procedure in accordance with Article 10 of the Protocol on Strategic Environmental Assessment to the UN/ECE Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context.

Along with the notification letter Finland has received a SEA Programme of the county plans. It is mentioned in the SEA Programme that there are also possible impacts to Finland trough marine connections. From the material received, it does not however appear that the implementation of the plan in question will likely have significant environmental effects on Finland.

The Ministry of the Environment would like to inform Estonia that, at the moment, Finland does not intend to participate further in the planning procedure for the Rail Baltic. However, we would like to reserve the opportunity to participate in the assessment procedure and submit comments on the draft plans and the environmental report, if the environmental assessment of the plans indicates that implementing the proposed plan is likely to have significant environmental effects on Finland for example through changes in amount and modes of cargo transport in Finland. In such a case, Finland would also appreciate the relevant material being provided in Finnish.

Permanent Secretary — Hannele Pokka

Ministerial Adviser — Lasse Tallskog

For information
Ministry for Foreign Affairs of Finland
Ministry of Transport and Communications

• PO Box 35, FI-00023 GOVERNMENT, FINLAND • www.environment.fi

Poland, General Directorate for Environmental Protection, 2.10.2013

GENERALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA

Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko

GENERAL DIRECTORATE FOR ENVIRONMENTAL PROTECTION

Department of Environmental Impact Assessment

Warsaw, 02.10.2013 r.

DOOŚ-tos.442.2.4.2013.wn.2

Mr Ado Lõhmus
Deputy Secretary General
Point of Contact under the Espoo Convention
Ministry of the Environment
Narva mnt 7a
15172 Tallinn, Estonia

In response to the letter dated August 30th 2013, no. 11-2/13/6294-9, concerning the notification about the initiation of strategic environmental assessment in a transboundary context for the Rail Baltic railway county plans of the Hraju, Rapla and Pärnu counties I would like to present the following.

Firstly I would like to thank you for the documentation submitted along with the inquiery about Polish Party's participation in the transboundary strategic environmental impact assessment for the abovementioned plans. In accordance with art. 118 of the *Act of 3 October 2008 on the provision of information about the environment and its protection, public participation in environmental protection and environmental impact assessment*, further referred to as the *EIA Act*, the documentation was forwarded to the Regional Director for Environmental Protection in Białystok, the competent environmental authority for the area of the possible transboundary environmental impact.

In his statement dated September 20th 2013, no. WOOŚ-I.442.2.2013.AR the Regional Director for Environmental Protection in Bialystok didn't indicate the need for Polish Party's participation in the transboundary procedure. The Regional Director for the Environmental Protection in Białystok pointed out that in the case of implementation of the project of the railway within the counties Hraju, Rapla and Pärnu the transboundary impact would concern particularly the countries directly neighboring with these counties.

The Regional Director for the Environmental Protection in Białystok also stressed that the matter of transboundary environmental impact assessment was analized by Poland and Lithuania within the *modernization of the E -75 railway , section Białystok - Suwałki - Trakiszki - state border* project, which is a part of the Rail Baltic project. Neither Poland nor Lithuania have identified the need to participate in the transboundary environmental impact assessment procedure for said project.

Analysis of the documentation indicates that the potential impact of the implementation of the Rail Baltic railway county plans of the Hraju, Rapla and Pärnu counties, due to the nature, location and the type and scale of projected impacts, it will not generate significant negative impact on the environment of Polish Party.

ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa, tel. (22) 57 92 105, fax (22) 57 92 126, kancelaria@gdos.gov.pl, www.gdos.gov.pl

Accordingly, pursuant to *Art. 10 Paragraph 3 of the Protocol on Strategic Environmental Assessment to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context, signed in Kiev on May 21, 2003*, and *Art. 119 Paragraph 3 of the EIA Act* and in accordance with *Art. 3 of the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context, done at Espoo on 25 February 1991*, **Polish Party states the lack of justifiability of participation in the transboundary strategic environmental impact assessment** for the abovementioned plans.

Yours sincerely,

Deputy Director,
Department of Environmental Impact Assessment

Ms. Katarzyna Twardowska

Läti, Ministry of Environmental Protection and Regional Development of the Republic of Latvia, 28.10.2013

Ministry of Environmental Protection and Regional Development of the Republic of Latvia

ENVIRONMENTAL STATE BUREAU

Reg.Nr. 90000628077, 23 Rupniecibas street, Riga, LV - 1045 (phone: + 371 67321173; fax: +371 67321049)

Riga, 28 October 2013 No 7-01/1394

On 30 August 2013 No 11-2/13/6294-9

Mr Ado Lõhmus
Deputy Secretary General
Point of Contact of the Espoo Convention in Estonia
Narva mnt 7a
15172 Tallinn
Estonia

Regarding the notification in accordance with the Article 10 of the Protocol on Strategic Environmental Assessment to the Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context

The Environmental State Bureau (hereinafter – the Bureau) as a competent institution on the environmental impact assessment in Latvia would like to thank the Ministry of the Environment of the Republic of Estonia for informing the Republic of Latvia regarding the strategic environmental assessment (hereinafter – SEA) of the Rail Baltic 1435mm railway county plans of the Harju, Rapla and Pärnu counties (hereinafter – the Plans) and sending us a summary of the current state and the SEA programme.

The Bureau acknowledges the receipt of the notification and informs you about it's wish to enter into transboundary consultations before the adoption of the Plans according to the Article 10 of the Protocol on strategic environmental assessment to the Convention on environmental impact assessment in a transboundary context (hereinafter – the Protocol).

The Bureau has informed the Ministry of Transport of the Republic of Latvia, the Administration of Riga Planning Region and the Municipality of Salacgriva about the current state and has put the information in the website of the Bureau. The Ministry of Transport of the Republic of Latvia acknowledges that recommendations of the AECOM`s Feasibility Study on the European gauge railway line in Estonia, Latvia and Lithuania (2011) as well as the results of the discussion (in Salacgriva on June 2013) about the territory of research at the Estonian – Latvian border are taken into consideration preparing the Plans. The Ministry of Transport of the Republic of Latvia, the Administration of Riga Planning Region and the Municipality of Salacgriva highlight the need and importance of cooperation in planning the possible/optimal position of the railway route, taking into account such questions as fragmentation of the agricultural and forest lands, crossing the protected natural areas etc. According to a publicly available information about the possible location for the Rail Baltic route in the territory of Estonia (http://www.railbaltic.info/en/public-documents/maakonna planeeringud-1), the Bureau informs, that a specially protected nature territory of the

European significance (Natura 2000) - nature reserve "Mērnieku dumbrāji" is located near the Estonian – Latvian border; this territory is designated for the protection of specially protected habitats.

We kindly ask you to send us the draft of the Rail Baltic 1435mm railway plan of the Pärnu county (especially about the situation near the Estonian – Latvian border) and the environmental report in English to initiate the consultation process in a transboundary context concerning the likely transboundary environmental impacts, including impacts on health, effects of implementing the Plan and the measures envisaged to prevent, reduce or mitigate adverse effects.

According to the Article 10 of the Protocol, transboundary consultations provide information to the public concerned as well as authorities about the prepared draft plan and the environmental report, giving them the opportunity to state their opinion about the draft plan and the environmental report.

Concerning the SEA programme, the Bureau asks to include detailed information about possible significant transboundary environmental effects (int.al. on the above mentioned protected territory nature reserve "Mērnieku dumbrāji") in the environmental report.

Sincerely yours,

Director Arnolds Lukšēvics

Arnolds Luksevics +371 67321173, arnolds.luksevics@vpvb.gov.lv
Una Zilbere +371 67770808, una.zilbere@vpvb.gov.lv

Leedu, The Ministry of Environment of the Republic of Lithuania, 09.12.2013

LIETUVOS RESPUBLIKOS APLINKOS MINISTERIJA
THE MINISTRY OF ENVIRONMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA
A. Jakšto St 4/9, LT-01105 Vilnius, tel: (+370 5) 266 35 39, fax: (+370 5) 266 36 63, e-mail: info@am.lt http:/www.am.lt

Ministry of the Environment of Estonia
Narva mnt 7a, Tallinn
15172 Estonia

2013-12- 09 No. (10-3)-D8- 10481

REGARDING NOTIFICATION OF STRATEGIC ENVIRONMENTAL ASSESSMENT OF THE RAIL BALTIC RAILWAY COUNTY PLANS OF THE HARJU, RAPLA AND PARNU COUNTIES

Thank you for notification dated 30 August 2013 No.11-2/13/6294-9 regarding strategic environmental assessment (SEA) of the Rail Baltic 1435 mm railway county plans of the Harju, Rapla, Parnu counties and SEA program.

In case of undetermined transboundary negative impact of proposed activity on Lithuania, we have no intentions to participate in the strategic environmental assessment procedures in Estonia.

Taking into account that Rail Baltic is joint project of Estonia, Latvia and Lithuania we would like to be informed about the results of strategic environmental assessment and further actions of the developer.

Yours faithfully,

Almantas Petkus
Vice-Minister

V. Kalpokas, (+370 5) 266 3653, e-mail: v.kalpokas@am.lt

LISA / APPENDIX 14 ANDMEKAITSE INSPEKTSIOONI SEISUKOHT ERAISKUTE KIRJADE AVALIKUSTAMISE KOHTA/ STANDPOINT OF ESTONIAN DATA PROTECTION INSPECTORATE REGARDING PUBLIC ACCESS TO PRIVATE PERSONS LETTERS

ANDMEKAITSE INSPEKTSIOON
Valvame, et isikuandmete kasutamisel austatakse eraelu ning et riigi tegevus oleks läbipaistev

Lp Raigo Uukkivi
Peadirektor

Tehnilise Järelevalve Amet
info@tja.ee

09.07.2013 nr 2.1.-5/13/1175

Vastus nõudekirjale

Andmekaitse Inspektsioonis on 21.06.2013 registreeritud Tehnilise Järelevalve Ameti pöördumine, milles palutakse inspektsiooni seisukohta isikuandmete avaldamise osas Rail Baltic maakonnaplaneeringute koostamisel.

Olenemata dokumendi liigist või menetlusest, millega seonduvalt dokument on koostatud, on isiku nimi ja nimega seostatud e-posti aadress isikuandmed.[1]

Olukorras, kus seadusandja on ette näinud keskkonnamõju strateegilise hindamise protsessi avalikkuse ning planeeringute koostamise, sh planeerimisprotsessi käigus esitatud ettepanekute ja vastuväidete avalikkuse, ei hõlma niisugune avalikkuse printsiip isikuandmete avalikustamist. Isikuandmete avalikustamiseks peab esinema eraldi selge eesmärk ja õiguslik alus.

Kui erinorm isikuandmete avalikustamiseks puudub, peab isikuandmete töötlemiseks olema nõusolek.[2] Siinkohal tuleb aga silmas pidada, et reeglina võib haldusorgan isikuandmeid töödelda üksnes avaliku ülesande täitmise käigus seadusega ettenähtud kohustuse täitmiseks.[3] Nõusolekul põhinev andmetöötlus haldusorgani poolt on aktsepteeritav eelkõige asutuse poolt pakutavate mugavusteenuste osas (näiteks e-posti aadressile või telefonile saabuvad meeldetuletused). Seetõttu on küsitav, kas Tehnilise Järelevalve Amet kui vastutav töötleja võib nõusoleku alusel isikuandmeid nende hilisema avalikustamise eesmärgil töödelda. Isegi, kui nõusolek antakse Rail Baltic portaali haldamisega tegelevale töövõtjale, ei muuda see olukorda, sest töövõtja on üksnes volitatud töötleja, kelle õigused ei saa olla ulatuslikumad, kui vastutavale töötlejale seadusandja poolt omistatud isikuandmete töötlemise õigused.

Peale selle, kui nõusolek antakse koos teise tahteavaldusega, peab isiku nõusolek olema selgelt eristatav.[4] Kasutajatingimustega, mis reguleerivad ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste esitamist, ei saa samaaegselt hõlmata ka nõusoleku võtmist isikuandmete avalikustamiseks. Nõusolek isikuandmete avalikustamiseks peab olema antud eraldiseisvana. Samas, nagu inspektsioon eelnevalt

[1] Isikuandmete kaitse seadus (IKS) § 4 lg 1.
[2] IKS § 10 lg 1.
[3] IKS § 10 lõige 2.
[4] IKS § 12 lg 2 teine lause.

Väike-Ameerika 19
10129 TALLINN
Reg nr 70004235

Telefon 627 4135
Faks 627 4137
e-post info@aki.ee
www.aki.ee

konto nr 10220027689012
viitenumber 1200004180
Rahandusministeerium
AS SEB Pank

mainis, on üldse kaheldav, kas taoliste nõusolekute võtmine inimestelt oleks õiguspärane. Peaksite arvestama ka võimalusega, et inimene ei pruugi anda nõusolekut isikuandmete avalikustamiseks ja kuidas sel juhul tagatakse tema privaatsus ettepanekute, vastuväidete või küsimuste esitamise korral. Seega, isegi juhul, kui isikuandmete töötlemine nõusoleku alusel oleks antud juhul lubatud, peaksite igal konkreetsel juhul kontrollima isikuandmete avalikustamiseks nõusoleku andmist või mitte andmist, mistõttu soovitab inspektsioon kaaluda võimalusi alternatiivse lahenduse loomiseks, mis koheselt isikuandmete avalikustamise ettepanekute, vastuväidete ja küsimuste esitamisel välistaks. Sel juhul oleks isikute privaatsusõigus kõige paremini kaitstud.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Kristiina Laanest
õigusnõunik
peadirektori volitusel

Kristiina.Laanest@aki.ee; tel 627 4136

LISA / APPENDIX 15 JUHTEKSPERDI PÄDEVUST TÕENDAVAD DOKUMENDID/ EVIDENCE ABOUT LEADING EXPERT COMPETENCE

CURRICULUM VITAE

Roll projektis: **juhtekspert, projektijuht, KSH koostamise eest vastutav**

CURRICULUM VITAE

1.Perekonnanimi: **Kalle**

2.Eesnimi: **Heikki**

3.Sünniaeg:28.03.1968

4.Haridus: Kõrgharidus, teadusmagister

Haridusasutus:	Tartu Ülikooli Botaanika ja Ökoloogia Instituut
Ajaperiood: *Alates (kuu/aasta)* *Kuni (kuu/aasta)*	 Alates september/1986 Kuni mai/1992
Kraad: *Kutsetunnistus*	BSc bioloogias,
Haridusasutus	Oxfordi Ülikool, School of Geography

Ajaperiood: *Alates (kuu/aasta)* *Kuni (kuu/aasta)*	september/1993 kuni mai/1995
Kraad: *Kutsetunnistus*	Täiendõppe tunnistus
Haridusasutus	Tartu Ülikooli Botaanika ja Ökoloogia Instituut
Ajaperiood: *Alates (kuu/aasta)* *Kuni (kuu/aasta)*	September/1992 kuni Mai/2006
Kraad: *Kutsetunnistus*	MSc (taimeökoloogia ja ökofüsioloogia)

5.Keelteoskus (1-5, kus 5 on kõrgeim hinne):

Keel	*Rääkimine*	*Kirjutamine*
Eesti	*emakeel*	*emakeel*
Inglise	*5*	*5*
Soome	*5*	*4*
Vene	*4*	*3*

6. Kutsealastesse organisatsioonidesse kuulumine:

2012 – Eesti Keskkonnmõju Hindajate Ühing, asutajaliige

2011 – Eesti Keskkonnainstituut, KMH/KSH suunajuht

2010 – Rahvusvahelise Keskkonnamõju Hindamise Assotsiatsiooni (IAIA), Koolituse toimkonna liige (DPDC)

2003 – Eesti Planeerijate Ühing, asutajaliige ja esimene esimees

7. Muud oskused (nt arvutioskus jm):

MS Office (väga hea), MapInfo, MicroStation (algtase)

8. Praegune töökoht:

OÜ Hendrikson&Ko juhatuse liige, keskkonnaosakonna peaspetsialist, KSH ja KMH ekspert (litsents KMH0039)

9. Võtmeoskused, tööstaaž:

16 aastat kogemust keskkonnamõju (strateegilise) hindamise valdkonnas, 22 aastat kogemust keskkonnakorralduse valdkonnas

10. Töökogemused:

Ajaperiood: alates (kuu/aasta) kuni (kuu/aasta)	September/1993 kuni sept/1997
Asukoht	Tartu
Ettevõte / organisatsioon	AS Quercus
Amet	Keskkonnakorralduse spetsialist, juhatuse liige
Töökirjeldus	Keskkonnakorralduslikud tööd, sh, keskkonnaekspertiisid
Ajaperiood: alates (kuu/aasta) kuni (kuu/aasta)	september/1997….
Asukoht	Tartu/Tallinn
Ettevõte / organisatsioon	OÜ Hendrikson&Ko
Amet	Keskkonnaosakonna peaspetsialist, juhatuse liige

Töökirjeldus	Üldjuhtimine, Keskkonnamõju hindamine, keskkonnamõju strateegiline hindamine, üldplaneeringute protsessijuhtimine

11. Erialane kogemus

Alates - Kuni	Asukoht	Organi-satsioon/ettevõte	Ametikoht/roll projektis	Tööülesannete või rolli kirjeldus projektis
2005 mai-2008 det-sember	Eesti	Hendrikson & Ko/WSP	KSH Eesti poolne ek-spert, vastutav KSH ekspert	Töö sisuks oli projekti "Sõitjate ja veoste üle Suure väina veo perspektiivse korraldamise kava KSH" Eesti poolne protsessijuhtimine ja ka KSH sisulise kooostamise juhtimine. KSH projekti hinnanguliseks mahuks oli 800 000 eurot.
Oktoober 2010-november 2011	Eesti	Hendrikson & Ko	Vastutav KSH ekspert	Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020 keskkonnamõju strateegiline hindamine, mahuks oli 8300 eurot
Juuni 2010-destember 2010	Eesti	Hendrikson & Ko	Vastutav KSH ekspert	„Eesti metsanduse arengukava aastani 2020" keskkonnamõju strateegilise hindamine , mahuks oli 16000

12. Muud oskused:

Omab nii teoreetilist kui praktilist rahvusvahelist kogemust keeruliste planeeringuprotsesside ülesehitamisel. Oli projektijuht esimese Eestis teostatud maakonnaplaneeringu teetrassi teemaplaneeringu koostamisel (Ida-Virumaa maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu "Liikluskorraldus E20 Tallinn-Narva maantee Kukruse - Jõhvi teelõigul (km 155,9-163,2), Maanteeamet / Ida-Viru Maavalitsus, 2008). On töögrupi liige rahvusvahelise ruumilise planeerimise ja transpordiplaneerimise integreerimise võrgustikus TIILUP (http://www.foreveropenroad.eu/?m=3&a=content&id=688).

13. Muu oluline teave: (avaldatud tööd)

•Keskkonnakaitse ökoloogilised alused, autor: Timo Vuorisalo, Eestisse puutuva kirjutanud Loit Reintam ja Heikki Kalle; Tallinna Tehnikaülikool, 1999.

•Soovitusi planeerimisprotsessi ülesehitamiseks Töögrupi juht ja koostaja: Heikki Kalle; Käsiraamat, Siseministeerium, 2004.

•Linnaruumi funktsioonide kaardistamine Tallinna kesklinna näitel; Silm, Siiri ; Ahas, Rein ; Kalle, Heikki ; Mark, Ülar; Keskkonnasäätlik planeerimine ja ehitus - Suistanable spatial planning and construction; Tartu Ülikooli Kirjastus, Tartu 2005.

•Pendelrändajate ajalis-ruumiline käitumine Tallinnas, juhtumiuuring mobiilpositsioneerimise meetodiga; Ahas, Rein; Aasa, Anto; Kalle, Heikki; Nuga, Mari; Järv, Olle; Silm, Siiri; Mark, Ülar; Tallinna Ülikooli Kirjastus, Tallinn, 2007.

•Spatial pattern and species richness of boreonemoral forest understorey and its determinants – a comparison of differently managed forests; Moora, M., Daniell, T. J., Kalle, H., Liira, J., Püssa, K., Roosaluste, E., Öpik, M., Wheatley, R. & Zobel, M.; Forest Ecology and Management 250: 64-70; 2007.

•Soovitused rahvusparkide ja teiste suurte kaitsealade kaitsekorralduskavade koostamiseks. Töögrupi juht: Kalle, Heikki. Keskkonnaamet, 2012.

Allkiri: _____

Keskkonnamõju hindamise litsents

Keskkonnamõju hindamise

LITSENTS

Litsentsi nr KMH0039 28.märts 2011 . a.

Litsentsi omaniku andmed:

Ees- ja perekonnanimi: Heikki Kalle

Isikukood: 36803282714

Elukoha aadress: Hiie 38, 51006 Tartu

Muud kontaktandmed:

Litsents annab õiguse hinnata järgmiste tegevus- ja mõjuvaldkondade keskkonnamõju:

Tegevusvaldkonnad:
1) põllumajandus 2) maaparandus 3) jahindus 4) metsamajandus 5) kalandus 6) tööstus 7) tooraine ja muu materjali töötlemine 8) tselluloosi-, paberi- ja tekstiilitööstus 9) energeetika 10) jäätmekäitlus 11) reoveekäitlus 12) vesi ja kanalisatsioon 13) veeteede ja sadamate ehitus, veekogu süvendamine ning veekogusse tahkete ainete kaadamine 14) ehitus 15) turism 16) puhkemajandus ja haljastus 17) transport ja liiklus 18) tervisekaitse 19) asumite sanitaarkaitse 20) teenindus 21) geneetiliselt muundatud organismid 22) ohuallikate riskianalüüs 23) kaevandusalade rekultiveerimine

Mõjuvaldkonnad:

1) inimese tervis 2) pinnas ja maastik 3) veesaaste ja veetase 4) õhusaaste 5) jäätmeteke 6) müra ja vibratsioon 7) valgus 8) soojus 9) lõhn 10) maismaa taimestik 11) maismaa loomastik 12) mets 13) vee-elustik 14) kaitstavad looduseobjektid 15) kultuuripärand

Litsents kehtib kuni: 30.04.2016

Litsentsi andja: Keskkonnaminister Jaanus Tamkivi

/Litsentsi andja, ametinimetus ja allkiri/

KESKKONNAMINISTEERIUM

Keskkonnaministeeriumi pitsati jäljend

Haridust tõendav dokument

UNIVERSITY OF OXFORD

CERTIFICATE OF STUDIES

This certificate confirms that

Heikki Kalle

has pursued a course of study and research at the University of Oxford successfully and that a full report to that effect can be supplied, in confidence, on request.

Chairman
Management Committee for Visiting Graduate Students and Postdoctoral Scholars from Eastern Europe
(Soros/FCO Scholars)

30 June 1994

Haridust tõendav dokument

EESTI VABARIIK

TARTU ÜLIKOOL

ASUTATUD 1632

D I P L O M

Tartu Ülikool tunnistab, et

Heikki Kalle,

isikukood 36803282714,

on täitnud

bioloogia-geograafiateaduskonna

botaanika ja ökoloogia

teadusmagistri õppekava täies mahus ning on kaitsnud magistritöö

"Metsa alustaimestiku liigirikkuse ja biomassi sõltuvus

koosluse ja keskkonna heterogeensusest erineva inimmõju tingimustes"

ja talle on antud *magister scientiarum*i kraad

taimeökoloogia ja ökofüsioloogia erialal.

Rektor

Dekaan

Tartus 8. juunil 2006. aastal

TARTU ÜLIKOOL UNIVERSITAS TARTUENSIS

CA 004388

Haridust tõendav dokument

Hendrikson & Ko

TUNNISTUS

Heikki Kalle

On läbinud OÜ Hendrikson & Ko koolitusprogrammi „Üldplaneering – õiguslik raamistik, protsess, metoodika" mahuga 52 tundi ajavahemikul 18.01.-1.03.2006.

Tunnistusele on lisatud koolitusprogrammi loengute kava.

Pille Metspalu
Hendrikson&Ko üldplaneeringute osakonna juhataja

Tartu-Põlva, 1.märts 2006

LISA / APPENDIX 16 TRASSIVARIANTIDE KAART/ MAP OF THE ROUTE ALTERNATIVES

Trassivariantide kaart on üheks osaks KSH programmist ning on eraldi failina KSH programmi juurde kuuluv.

The Report of the Cultural Heritage Study is a part of the SEA programme and is attached as a separate file to the SEA programme.