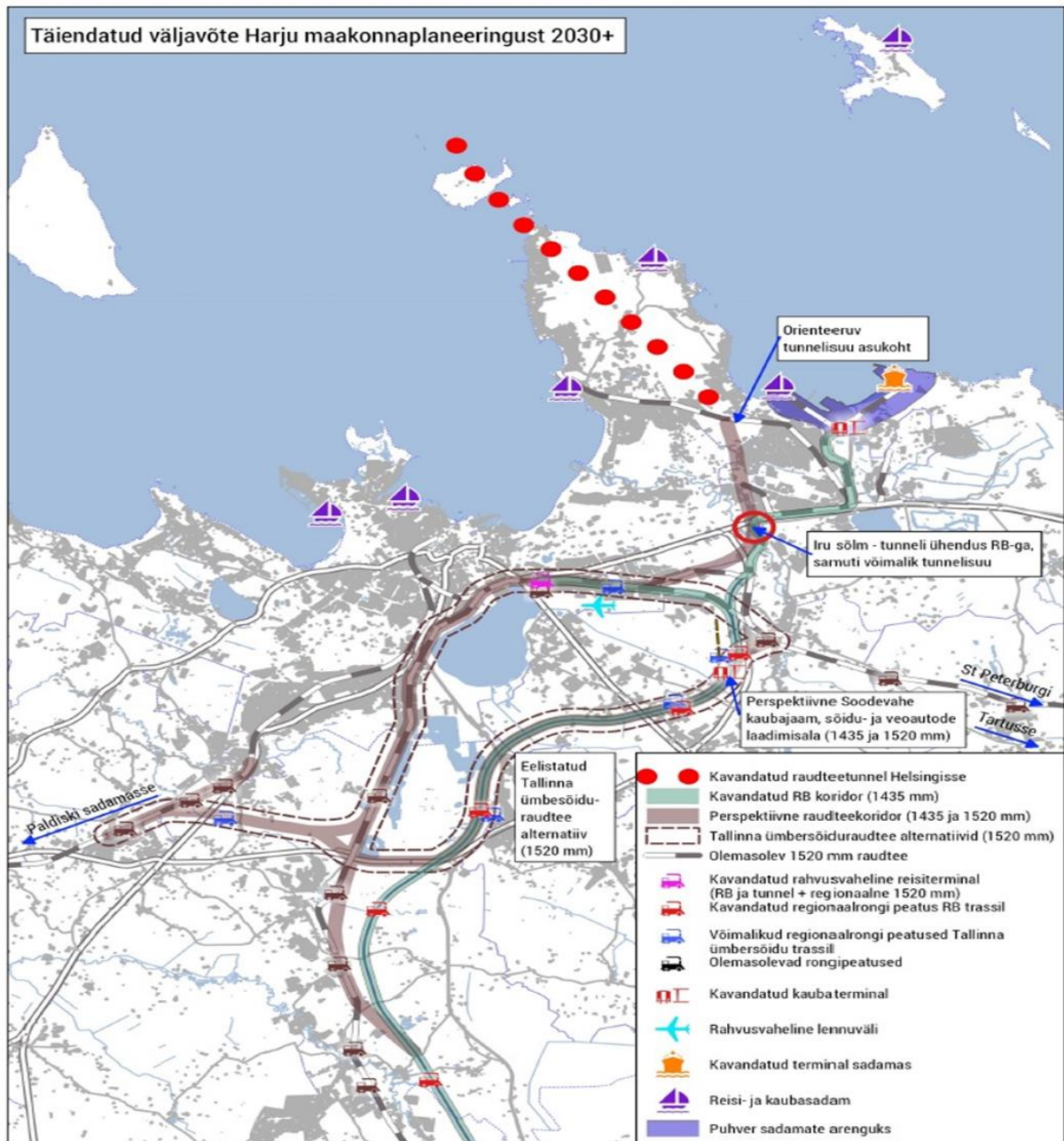


TAOTLUS RIIGI ERIPLANEERINGU JA KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE ALGATAMISEKS (lähteülesanne)



SISUKORD

Sisukord	2
1. Sissejuhatus	3
1.1. Ringraudtee kavandamisega seonduvad alusdokumendid.....	4
1.2. Ringraudtee kavandamisega seotud õigusaktid.....	6
1.3. Ringraudtee kavandamisest puudutatud isikute ja asutuste ring	6
2. Riigi eriplaneeringu algatamise taotluse esitamise eesmärk	8
3. Ringraudtee kui riigi eriplaneeringu objekt	9
3.1. Ringraudtee kui riigi eriplaneeringuga kavandatav ehitis	9
3.2. Oluline ruumiline mõju	10
3.3. Suur riiklik huvi ringraudtee vastu	10
3.4. Ringraudtee otstarve ja sellega seonduva tegevuse kirjeldus	11
3.4.1. Ringraudtee rajamine.....	11
3.4.2. Kaubarongiliikluse väljaviimine Tallinna kesklinnast	11
4. Planeeringuala ning trassialternatiivid	13
4.1. Trassialternatiivide kirjeldus	14
4.1.1. Trassialternatiivide kirjeldus	14
4.1.2. Ringraudtee trassialternatiivid planeeringudokumentides.....	16
4.1.3. Rööpmelaius	22
4.1.4. Kattuvus Rail Balticuga.....	22
4.2. Ringraudteega seotud rajatised, sealhulgas ümbritsev transpordivõrgustik	24
5. Riigi eriplaneeringu koostamine	25
5.1. Kavandatavad uuringud ja nende ala.....	25
5.2. Keskkonnauuringud.....	28
5.3. Rahastamisetapid ja hinnakalkulatsioon.....	29
5.3.1. Asukoha eelvalik	29
5.3.2. Detailne lahendus	30
5.3.3. Hinnakalkulatsioon.....	31
5.4. Projekti ajakava ja riskianalüüs	35
6. Riigi eriplaneeringu elluviimine, sh elluviimiseks vajalikud tegevused ja nende järjekord.	35
KAASAMISKAVA	37
RISKIANALÜÜS	41

1. SISSEJUHATUS

Tallinna ringraudtee, kui avalik raudtee (erinevates alusdokumentides ka ümbersõiduraudtee või möödaskõigud-raudtee) on olnud taristu kavandamist puudutavates dokumendites käsitluse all üle 20 aasta. Tallinna ringraudtee all peetakse silmas raudteeühendust, mis kulgeb suunal Paldiski-Saue-Lagedi-Tapa ja lisaks haru Soodevahest/Lagedilt Ülemiste suunas, mis võimaldaks Ülemiste-Paldiski suunalist reisirongiliiklust, perspektiivis ka Ülemiste-Haapsalu/Rohküla suunalist reisirongiliiklust. Ringraudtee on vajalik Paldiski sadamate arenguks ja Tallinna-siseste riskide vähendamiseks, kuna sellega juhitaks Tallinnast mööda idasuunalised kaubaveod, sh ohtlikud veosed ning ühendaks omavahel ohutuma, suurema läbilaskevõimega ning jätkusuutliku ühendusega Muuga ja Paldiski sadamad. Erinevate tasandite planeeringud on kirjeldanud Tallinna ringraudtee asukohta ning selle võimalikke mõjusid.

13.09.2019 tegi MTÜ Harjumaa Omavalitsuste Liit¹ (HOL või Taotleja) koos raudteest huvitatud ettevõtjatega ühispöörumise MKM-le, kus selgitati vajadust riigi eriplaneeringu järele Tallinna ringraudtee asukoha määramiseks ja selle sotsiaalmajanduslike mõjude analüüsiks. Seni koostatud dokumendid ei anna Tallinna ringraudtee kavandamisega seonduvatest asjaoludest terviklikku ülevaadet ega vaatle projekti kinnisasja täpsusastmes. Tallinna ringraudtee kavandamisega seonduv informatsioon on killustatud ning pärineb erinevatest ajajärkudest. Õigustatult on tekkinud ka küsimusi perspektiivse raudteekoridori muul otstarbel kasutamise osas, näiteks tekitab küsimusi raudteekoridori laius, mis kohati takistab kohalike omavalitsuste elukorraldust ja arendustegevust. Sellest tulenevalt on vaja koostada riigi eriplaneering, et selgitada välja Tallinna ümbersõiduraudtee asukoht, parim võimalik lahendus ning luua terviklik nägemus ringraudtee rajamisega kaasnevatest küsimustest ja mõjudest.

18.10.2019 vastas MKM HOL 13.09.2019 ühispöörumisele, paludes selgitada kuidas on omavalitsustes tagatud raudtee eluviimise võimalused, rõhutati teostatavus-tasuvusanalüüsi läbiviimise vajadust, millega seoses paluti ka esitada kirjalikud ettepanekud nii erinevate trassialternatiivide kui ka tehniliste parameetritega (nt raudtee projektkiirus, rööpalaius jmt), arvestades kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ seatud eesmärki viia kaubaveod välja Kopli ja Ülemiste kaubajaamast.

06.11.2019 esitas HOL MKM-le nõutud informatsiooni, selgitades et maakonnaplaneeringus on perspektiivne ringraudtee koridor määratud liiga laiana (ca 500 m), omavalitsuste üldplaneeringutes ei ole arvestatud ringraudtee lõunapoolse alternatiiviga, üldplaneeringu täpsusastmes ei ole võimalik määrata omavalitsusi läbiva raudtee täpset asukohta ega reaalselt maavajadust. REP-iga on vaja määrata omavalitsuste jaoks aktsepteeritava laiusega trassikoridor, raudtee täpne asukoht ja tehniline lahendus, projektkiirus, kohalikud peatused reisirongiliikluse tarbeks (nt Tännassilmas, Luigel, Assakul, Lagedil) ning teostada sotsiaalmajanduslik mõjuanalüüs mis arvestab mõjusid laiemalt kui ainult kaubavedude kontekstis. Tulevikus võimaliku reisijateveo osas on määrava tähtsusega võimaluse säilitamine selleks, et Lagedil saaks Tapa suunalise pöörde kõrval ehitada ka ringraudtee pöörde Ülemiste suunal. Vaid selle pöörde olemasolu annab reisirongiliiklusele perspektiivi. Eriplaneeringust lähtuvalt avaneb omavalitsustele võimalus kujundada rööbastranspordi kasutajate hulga kasvu

¹ HOL on Harju maakonna omavalitsusüksuste poolt asutatud koostöö- ja esindusorganisatsioon, mille eesmärgiks on omavalitsuste vaheline koostööökonomika ja koostegevuse areng. Lisaks vastutab HOL maakonna arengustrategia koostamise eest vastavalt KOKS-ile.

toetav asustus ringraudtee regionaalrongi peatuste ümbruses Ülemiste-Lagedi-Saue-Paldiski/Turba (perspektiivis ka Haapsalu-Rohuküla) suunal.

Ühtlasi võimaldab eriplaneering piiritleda tulevase raudtee täpse asukoha ja see läbi reaalse maavajaduse, mis annaks kohalikele omavalitsustele ja arendajatele tulevaste toimingute paikapanekuks vajaliku selguse.

Planeerimisseaduse (PlanS) §-st 55 lg 2 tulenevalt on maakonnaplaneering üldplaneeringute koostamise alus. Kuna võimalikud trassialternatiivid on näidatud Harju maakonnaplaneeringus, siis tuleb täpsemate planeeringute koostamisel maakonnaplaneeringust lähtuda. Küll aga ei näe PlanS ette otsest võimalust maakonnaplaneeringuga kinnisomandile kitsenduste seadmiseks. Tallinna ringraudtee elluviimiseks on aga vajalik õiguslikult kindlam lahendus trassikoridori säilitamiseks. Maakonnaplaneeringu ja kinnisomandi kitsenduste temaatika õiguslik ebakindlus on kinnitust leidnud ka kohtupraktikas.

Tallinna Ringkonnakohtu halduskolleegium on asunud seisukohale, et erinevatel planeeringuliikidel on diskretsiooni ulatus erinev, mis on sõltuvuses planeeritava ala ulatusest. Liigilt üldisemas maakonnaplaneeringus ei pea kajastama konkreetseid omandiõiguse piiranguid kinnistute täpsusega, seda ei nõua PlanS ega ükski teine õigusakt.² Seega ei kohaldu maakonnaplaneering otseselt KOV-i väljastatavatele projekteerimistingimustele, mistõttu pole KOV-il alust trassikoridori otsi vabana hoida. Kuna planeeritavates trassikoridorides on aga suur arendussurve, siis on üksnes riigi eriplaneeringuga võimalik selgeks teha, millise ala hõlmab Tallinna ringraudtee trassikoridor ning milline ala on vaba muuks arengutegevuseks, sest riigi eriplaneering on planeeringuliik, mis võimaldab teha strateegilisi otsuseid suurel maaalal kinnisasja täpsusega.

Riigi eriplaneeringu tegemata jätmise võib pädida olukorraga, kus Rail Baltica kavandamise raames arvestatakse küll täiendava ruumivajadusega eritasandilistel ristumistel ringraudteega kattavas lõigus, kuid samas ehitatakse ringraudtee trassikoridori otstes võimalikud raudtee kulgemiskohad täis. Niisugusel juhul ei oleks Rail Baltica projekteerimisel ringraudteega arvestamisest kokkuvõttes aga mingit tulemust ning tehtavad jõupingutused ja kantud kulud oleksid asjatud.

Lähtuvalt eeltoodust ja seoses üha kasvava vajadusega tõhustada liikuvust Harjumaal ja pakkuda erinevaid keskkonnasõbralikke transpordialternatiive ning leida kaubavedudeks kiiremaid ning vähemohtlikumaid võimalusi ning arvestades Rail Balticaga seonduvat, on sobilik alustada arutelusid ja täpsemaid uuringuid Tallinna ringraudtee kavandamiseks ühtse ja tervikliku projektina.

1.1. Ringraudtee kavandamisega seonduvad alusdokumendid

Ringraudtee tähtsust on rõhutatud erinevates dokumentides alates 1998 Harju maakonnaplaneeringust³, sh:

1. Eesti üleriigiline planeering 2030+⁴
2. Harju maakonnaplaneering 2030+⁵

² TlnRnKo 30.09.2014, 3-13-20/96 p 14.

³ Harju Maakonnaplaneering 1998, PDF lk 143 (145) 6. lõik (Tallinna möödaskõidu-raudtee).

⁴ [Eesti üleriigiline planeering](#), lk 37 (punkt 4.3.3.), 6. lõik.

⁵ [Harju maakonnaplaneering 2030+](#), seletuskiri lk 55 punkt c, lk 57 KSH Tabel 6, lk 73 ja 76 KSH, lk 82 KSH Tabel 8. Lisaks vt [Lisa 9. Maakonnaplaneeringu elluviimise tegevuskava](#), lk 4.

3. Tallinna üldplaneering⁶
4. Lääne-Harju (koostatav) üldplaneering⁷, Paldiski linna üldplaneering⁸
5. Saue Valla üldplaneering⁹
6. Rae Valla üldplaneering¹⁰
7. Saku Valla üldplaneering¹¹
8. Kiili valla üldplaneering¹²
9. Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024¹³
10. Tallinna strateegiad «Tallinn 2025»¹⁴ ja «Tallinn 2030»¹⁵
11. Harju maakonna arengustrateegia 2035+¹⁶
12. Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035¹⁷
13. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) 19.08.2019 suunis arvestada Rail Baltic raudtee eritasandiliste ristumiste projekteerimisel ja ehitamisel Tallinna lõunapoolse ringraudtee tarbeks täiendava ruumivajadustega ning näha ristumistes ette täiendav vaba gabariit viaduktide all.¹⁸
14. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 eelnõu, mis käsitleb Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu vajadust (*avalikustatud 23.09.2020*).¹⁹

Tallinna ringraudtee kavandamisel tuleb arvesse võtta nii Rail Baltica projekti kui ka olemasolevat avalikku raudteed, samuti teadaolevaid ja plaanitud muudatusi. Nimelt tegi Vabariigi Valitsus 2019. a I otsuse elektrifitseerida kogu Eesti avalik raudtee perspektiiviga viia elektrile üle nii reisijate- kui kaubavedu. Tallinna ringraudtee planeerimisel tuleb vastavate arengutega arvestada, eesmärgiga leida projektide vahel võimalikult suur sünergia. Samuti tuleks arvesse võtta potentsiaalset Tallinna-Helsingi tunnelit, mille kokkupuutekoht Tallinna ringraudteega on Soodevahe kaubajaamas.

⁶ [Tallinna üldplaneering](#), peatükk 6.2. Raudteevõrgu ümberkujundamine.

⁷ [Lääne-Harju koostatav üldplaneering](#), seletuskiri lk 21.

⁸ [Paldiski linna üldplaneering](#), seletuskiri lk 21 ja 38.

⁹ [Saue Valla üldplaneering](#), seletuskiri lk 17 punkt 9.

¹⁰ [Rae Valla üldplaneering](#), seletuskiri lk 38 punkt 4.9. ja 5.6.2.

¹¹ [Saku Valla üldplaneering](#), seletuskiri lk 19 punkt 2.2., lk 26 punkt 2.3.7.2., lk 32-33 punkt 2.3.7.1.1., lk 39 punkt 2.3.7.19., lk 40-41 punkt 2.3.7.21., lk 49 punkt 2.8.

¹² [Kiili Valla üldplaneering](#), seletuskiri lk 45 punkt 4.1.1.4.

¹³ [Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019–2024](#), lk 18 punkt 5.3.

¹⁴ [Tallinna strateegia «Tallinn 2025»](#), lk 35 ptk "Teedevõrk".

¹⁵ [Tallinna strateegia «Tallinn 2030»](#), punkt 6.3.

¹⁶ [Harju maakonna arengustrateegia 2035+](#), lk 26 ja lk 29 viimane lõik.

¹⁷ [Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia](#) 2035, lk 29 (31), 48 (50).

¹⁸ [Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 suunis](#).

¹⁹ [Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 eelnõu](#)

Perspektiivset ringraudtee koridori on kajastatud ka üksikutes detailplaneeringutes.²⁰ Maakonnaplaneeringus kavandatud Tallinna ümbersõiduraudtee üldjuhul detailplaneeringutes kajastamist ei leia, erandiks on lõik, kus trass kattub varasemalt kavandatud Saue-Männiku raudtee trassiga.

Tallinna tuletõrje- ja päästetööde valdkonna riskianalüüs²¹ näitab, et Tallinna raudtee ohuobjektideks, kus toimunud raudteeõnnetuse tagajärjel võib tekkida Tallinnas hädaolukord, on Kopli kaubajaam, Ülemiste jaam, raudteelõik Ülemiste-Tallinn ja Pirita jõe raudteesild. Tallinna raudteevedude riskiallikateks on ohtlike kemikaalidega laetud vagunid, mis liiguvad ja seisavad Tallinna tihedalt asustatud aladel. Kõik eelnimetatud dokumendid rõhutavad, et Tallinn on oluline reisiraudtee sõlmpunkt, kuhu koonduvad kõik riiklikult olulised raudteekoridorid (Tallinn-Tartu-Valga, Tallinn-Viljandi, Tallinn-Narva, Tallinn-Pärnu), sh rahvusvahelised ühendused Tallinn-Moskva ja Tallinn-Peterburi, Rail Baltic raudteega lisanduvad Tallinn-Riia, Tallinn-Vilnius, Tallinn-Varssav jne). Alusdokumendid käsitlevad seega vajadust lahendada kaubavoogude vedu, sh ohtlike veoste vedu läbi Tallinna kesklinna ja seda ringraudtee ehitamisega. Alusdokumentides on toodud välja vajadus täpsema planeeringu koostamise järele, et välja selgitada milline trassialternatiiv on parim võimalik lahendus. Ühtlasi on Tallinna Linnaplaneerimise Amet tellinud 2020. aastal Tallinna Ülemiste ja Kopli kauba- ja sorteerimisjaamade ohutuse ekspertarvamused²², mis samuti toovad välja nende kaubajaamade ja ohtlike veostega läbi Tallinna kaasnevad riskid ja ohud.

1.2. Ringraudtee kavandamisega seotud õigusaktid

Ringraudtee kavandamisel tuleb arvestada nii riigisisese, kui ka Euroopa Liidu õigusega.

Ringraudtee menetlemine on otseselt seotud [PlanS](#) ja ehitusseadustikuga ([EhS](#)). Veel on puutumus raudteeseadusega ([RdtS](#)) ning vajalik on järgida ka keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadust ([KeHJS](#)).

Oluline on kinni pidada Euroopa Liidu õigusest ning seda rakendatavates Eesti õigusaktidest, mis võtavad üle keskkonda puudutavaid direktiive (nendeks on näiteks loodusdirektiiv²³ ja linnudirektiiv²⁴) ja samuti Euroopa Liidu õigusest ning seda rakendatavates Eesti õigusaktidest, mis puudutavad raudtee ohutust.²⁵

1.3. Ringraudtee kavandamisest puudutatud isikute ja asutuste ring

Lisaks Taotlejale saab ringraudtee kavandamisest puudutatud isikutena käsitleda ringraudtee trassi asukoha ning sellest mõjutatud kohalikke omavalitsusi, seotud valitsusasutusi ja huvitatud ettevõtjaid.

²⁰ [Laagri alevik 4 Tallinn-Pärnu-Ikla tee, Keila-Tallinn 87,2-91,1 km raudtee, Vääna jõe ja Topi liiklussõlme vahelise maa-ala detailplaneering; Trahteri, Lepatriinu, Pärtla-Tõnu 4 ja Pääsuvälja detailplaneering.](#)

²¹ [Tallinna tuletõrje- ja päästetööde valdkonna riskianalüüs](#), lk 87.

²² [Ülemiste kauba- ja sorteerimisjaama ohutuse eksperthinnang \(2020\)](#) ja [Kopli kauba- ja sorteerimisjaama ohutuse eksperthinnang \(2020\)](#).

²³ [Nõukogu direktiiv 92/43/EMÜ 21. mai 1992 Looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta.](#)

²⁴ [Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/147/EÜ 30. november 2009 Loodusliku linnustiku kaitse kohta.](#)

²⁵ [Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2004/49/EÜ 29. aprill 2004 Ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta \(raudteede ohutuse direktiiv\).](#)

Ringraudteega territoriaalselt, majanduslikult või sotsiaalselt seotud kohalikud omavalitsused (**puudutatud omavalitsused**):

Trassialternatiivid läbivad järgmiseid kohalikke omavalitsusi:

1. Tallinna linn
2. Rae vald
3. Kiili vald
4. Saku vald
5. Saue vald

Sõltuvalt planeeringuala²⁶ suurusest ja mõjust tuleb eriplaneeringu koostamisse hõlmata järgmised kohalikud omavalitsused:

1. Tallinna linn (Harju maakond)
2. Maardu linn (Harju maakond)
3. Viimsi vald (Harju maakond)
4. Jõelähtme vald (Harju maakond)
5. Kuusalu vald (Harju maakond)
6. Anija vald (Harju maakond)
7. Loksa linn (Harju maakond)
8. Kose vald (Harju maakond)
9. Raasiku vald (Harju maakond)
10. Rae vald (Harju maakond)
11. Kiili vald (Harju maakond)
12. Saku vald (Harju maakond)
13. Saue vald (Harju maakond)
14. Harku vald (Harju maakond)
15. Keila linn (Harju maakond)
16. Lääne-Harju vald (Harju maakond)
17. Tapa vald (Lääne-Viru maakond)

Valitsusasutused, sealhulgas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium ning Keskkonnaministeerium. Raudteevaldkonna ja hilisema ehitustegevuse seisukohast on oluline osapool ka Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (**TTJA**). Lisaks tuleb teha koostööd Kaitseministeeriumiga seoses ühe trassialternatiivi lähedusse jääva kaitseotstarbelise maa-alaga ning Maanteeametiga, et analüüsida seoseid muu infrastruktuuriga.

Erasektor²⁷, sealhulgas Paldiski Ettevõtjate Liit, Alexela Grupp, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Paldiski Sadamate AS, Team Paldiski, AS Eesti Liinirongid, Eesti Raudtee AS, Edelaraudtee AS, Operail AS, RB Rail AS ja Rail Baltic Estonia OÜ.

²⁶ Vt planeeringuala kohta alaptk 4.

²⁷ Erasektori huvitatud osapooltena käsitletakse ettevõtteid, kes on olnud varasemalt kaasatud või kes on üles näidanud huvi Tallinna ringraudtee kavandamise protsessi osas. Erasektori huvitatud osapoolte ring ei ole piiratud, vastavalt PlanS §-le 31 lg 3 saab riigi eriplaneeringu eelvaliku tegemisse kaasata iga isiku, kelle huve võib koostatav planeering puudutada.

Isikud, kelle õigusi võib planeering puudutada, sealhulgas maaomanikud, kui on selge, et nende kinnisasi jääb kavandatavasse raudteetrassi koridori või isikud, kelle muud õigused võivad olla ülemääraselt mõjutatud kavandatavast ringraudteest.

Planeeringualal asuvad õiguste omajad, sealhulgas kaevandusloa või muude taoliste lubade omajad.

Kaasatavaid isikuid ja kaasamise viisi käsitletakse kaasamiskavas (LISA 1).

2. RIIGI ERIPLANEERINGU ALGATAMISE TAOTLUSE ESITAMISE EESMÄRK

Riigi eriplaneeringu koostamise eesmärk on suure riikliku huvi ja olulise ruumilise mõjuga ehitise (avalik raudtee) asukohavaliku menetluse läbiviimine ja detailse lahenduse koostamine²⁸.

Riigi eriplaneeringu koostamine on vajalik, sest planeeringualale jäävad mitmed kohalikud omavalitsused. Ringraudtee rajamisega ei lahendata kohaliku elu probleeme, vaid riiklikult olulisi küsimusi, nagu on kogu Harju maakonda hõlmavaid transpordiküsimused ning maakondadeüleste transpordivedude hõlbustamine. Kavandatava ringraudtee mõju on maakondadeülene, sest hõlmab Paldiski suunalise kaubavedude ümbersuunamist Tallinna kesklinnast ning Ülemiste rahvusvahelisest Rail Baltica reisiterminalist. Lisaks uusi ühistranspordiühendusi Ülemiste-Paldiski suunal ning mõjutab sealjuures ohtlike veoste ümbersuunamise tõttu ka Lääne-Viru maakonda. Riigi eriplaneeringu menetlus on Tallinna ringraudtee kavandamiseks kõige sobivam menetlus, sest võimaldab valida ehitise asukohta kohalike omavalitsuste (aga ka maakonna) üleselt.

Riigi eriplaneeringu algatamise taotluse koostamisel on lisaks riigi eriplaneeringule võrreldud analüüsitud võimalusi lahendada tõstatatud küsimusi teiste planeeringuliikidega. Kui võrrelda Tallinna ringraudtee kavandamist teiste suurte taristuobjektide kavandamisega, siis oleks üks võimalik planeeringuliik ka maakonnaplaneering, näiteks selle osa- või teemaplaneering. Maakonnaplaneeringu instrumendi kasutamise kahjuks räägivad asjaolud, et maakonnaplaneeringu ülesanded ei võimalda lahendada vajalikke küsimusi piisava detailsusastmega (kinnisasjapõhiselt, sätestades krundi ehitusõiguse) ega sea kinnisasjadele kitsendusi. Isegi, kui maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu raames koostatakse raudtee eelprojekt, puuduks sellel hilisemate menetluste osas õiguslik tähendus.

Kitsenduste seadmata jätmine toob aga kaasa olukorra, kus ühest küljest säilitatakse broneeringud võimalikult laial alal, mis takistab arendustegevust. Teisest küljest jäetakse aga analüüsimate konkreetse kinnisasjaga seonduvad huvid ja õigused, mille hilisemal vaatlemisel selgub, et raudteetrass on vajalik ümber kavandada. Broneeritud maa-alade hoidmine asukohas, kus on suur surve arendus- ja ehitustegevuseks ei pruugi olla aga õiguslikult võimalik maakonnaplaneeringu õiguslikult mittesiduva iseloomu tõttu kinnisasjade kitsendamise vaates. Kaasamise raames on avaldatud arvamust, et erinevalt kirjeldatust on võimalik ka maakonnaplaneering koostada suures (kinnistu) täpsusastmes. Koostatav raudtee eelprojekt ei oma erinevat tähendust riigi eriplaneeringu ja maakonnaplaneeringu koostamisel. Terviklik ruumilahendus on samavõrdne eesmärk nii riigi eriplaneeringu kui maakonnaplaneeringu koostamisel. veel tuleb välja tuua, et riigi eriplaneeringu ja maakonnaplaneeringuga ette nähtud menetlusnormid on just kaasatavate ringi osas erinevad. Üksikisiku õigusi ja huvisid tagab paremini riigi eriplaneeringu menetlus. Erinevalt maakonnaplaneeringust on riigi eriplaneering

²⁸ PlanS § 27 lõige 1.

vaidlustatav ka avalikes huvides, mis tagab avalikkuse huvide kaitse nii olulise strateegilise projekti elluviimisel.

Kuna Harju maakonnaplaneering sisaldab juba võimalikke trassialternatiive, ei ole mõistlik asuda uuesti koostama maakonnaplaneeringut. Lisaks annab vastav maakonnaplaneering ka selge suunise, et edasine tegevus tuleb kavandada liigilt täpsema planeeringuga, mis on näiteks riigi eriplaneering. Maakonnaplaneeringu elluviimise seisukohast on oluline, et eelistatud ringraudtee trassikoridor saab kajastatud praegu menetluses olevates omavalitsuste üldplaneeringutes, et tagada selle realiseeritavus. Ringraudtee täpse asukoha määramine läbi üld- või detailplaneeringute on aga ressursi- ja ajamahukas ega vaatle Tallinna ringraudteed tervikliku projektina.

Tallinna ringraudtee planeerimine riigi eriplaneeringuga on põhjendatud ja otstarbekas, sest joonobjekti planeeringu koostamine nii suurel maa-alal ja mille mõju ulatub asukohast kaugemalegi on ressursimahukas, vajab spetsiifilisi teadmisi ning eeldab kesket koordineerimist ja terviklikku lähenemist. Terviklik lähenemine tagab muuhulgas selle, et uuringud võtavad arvesse laiemaid mõjusid ning et avalikkuse kaasamine on laiapõhjalisem. Võrdluses teiste planeeringuliikidega on avalikkuse kaasamine intensiivsem, sest planeering koostatakse kahes etapis, mille raames toimuvad avalikud arutelud nii planeeringu kui ka mõjude hindamise jaoks. Ühe menetluse korral on huvitatud osapooltel võimalik saada informatsiooni keskselt kõikide projekti detailide kohta. Menetledes erinevaid maakonna- või üldplaneeringuid kesket lähenemist kaasamisele või muude küsimuste lahendamisele ette ei ole nähtud.

Lisaks on riigi eriplaneeringu menetluse kasutamine mõistlik, sest selle elluviimise etapis annab ehitus- ja kasutusloa TTJA. Kuigi raudteedega seonduvad load annab ka muidu TTJA, saab riigi eriplaneeringu alusel ehitusload muudes küsimustes, näiteks kaasnev infrastruktuur, anda TTJA.

Riigi eriplaneeringu algatamise taotluse esitamise eesmärk on terviklikult lahendada ringraudteega seonduvad küsimused.

Täpsemalt soovitakse:

1. leida ringraudteele parim võimalik asukoht;
2. koostada vastavas asukohas detailne lahendus;
3. töötada välja ehituslikud lahendused planeeringu elluviimiseks;
4. lahendada Rail Baltic raudteega seonduvad küsimused.

Paralleelselt riigi eriplaneeringu menetlusega viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH). Riigi eriplaneeringu alusel on võimalik seada kinnisasjale kitsendusi²⁹, mistõttu on selle planeeringuliigi kasutamine hilisema elluviimise mõttes efektiivne ja otstarbekas, kuna ei viida läbi mitut planeerimismenetlust. Riigi eriplaneeringu läbiviimisele on avalikult toetust avaldanud ka riigihalduse minister.³⁰

3. RINGRAUDTEE KUI RIIGI ERIPLANEERINGU OBJEKT

3.1. Ringraudtee kui riigi eriplaneeringuga kavandatav ehitis

²⁹ PlanS § 27 lõige 5.

³⁰ Aab: Tallinna ringraudteel on perspektiivi, algatada tuleks eriplaneering. Arvutivõrgus: <https://www.err.ee/1127647/aab-tallinna-ringraudteel-on-perspektiivi-algatada-tuleks-eriplaneering>.

Riigi eriplaneeringuga kavandatakse avalikku elektrifitseeritud raudteed, mille eesmärgiks on reisijate- ja kaubaveo soodustamine.

Ringraudtee on ehitis, kuna see on loodud inimtegevuse tulemusel, aluspinnasega ühendatud ning selle kasutamise eesmärk, otstarve ja viis võimaldavad seda eristada teistest asjadest. Ringraudtee on maatikiga püsivalt ühendatud funktsionaalselt terviklik rajatis, mille olulised osad on muldkeha ja sellele toetuv tee pealisehitus, mis koosneb rööbastest, pöörmetest, liipritest ja ballastist.³¹

3.2. Oluline ruumiline mõju

Riigi eriplaneeringuga kavandatav ehitis peab omama olulist ruumilist mõju ehk mõju, millest tingitult transpordivood, saasteainete hulk, külastajate hulk, visuaalne mõju, lõhn, müra, tooraine või tööjõu vajadus muutuvad objekti kavandatavas asukohas senisega võrreldes oluliselt ning mille mõju ulatub suurele territooriumile.³²

Ringraudtee on olulise ruumilise mõjuga ehitis, sest sellest tingitult muutuvad eelkõige transpordivood ja külastajate hulk ning kavandataval ehitisel on ka visuaalne mõju. Nimetatud mõjud on omavalitsuste ning ka maakonnaülesed ehk ulatuvad suurele territooriumile.

3.3. Suur riiklik huvi ringraudtee vastu

PlanS seletuskirja järgi peaks riigi eriplaneeringu koostamise eelduseks olev suur riiklik huvi väljenduma eelkõige riigi strateegilistest dokumentidest ehk arengukavadest, strateegiatest, samuti Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammist jt dokumentidest, kus riik on väljendanud oma huve.³³

Ringraudtee planeerimine riigi eriplaneeringuga on vajalik, sest tegu on ehitisega, mille asukoha valiku ja toimimise vastu on suur riiklik huvi. Sissejuhatuses on toodud erinevad riigi poolt koostatud dokumendid, kus ringraudtee kavandamine on näidatud ühe olulise eesmärgina. Üleriigiline planeering 2030+, Harju maakonnaplaneering 2030+, Avaliku raudteefrastruktuuri arendamist suunav tegevuskava aastateks 2019-2024, Harju maakonna arengustrateegia 2035+ ning MKM antud suunised rõhutavad riiklikul tasemel, et Tallinna ringraudtee rajamise osas on suur riiklik huvi. Eksisteerib vajadus lahendada kaubavoogude, sh ohtlike veoste vedu läbi Tallinna kesklinna. Samuti rõhutatakse, et Tallinn on oluline reisiraudtee sõlmpunkt, kuhu koonduvad kõik riiklikult olulised raudteekoridorid (Tallinn-Tartu-Valga, Tallinn-Viljandi, Tallinn-Narva, Tallinn-Pärnu), sh rahvusvahelised ühendused Tallinn-Moskva ja Tallinn-Peterburi. Rail Baltica raudtee valmimisel lisanduvad ühendused Riia, Vilniuse, Varssavi ja Berliiniga. Harju maakonna arengustrateegia toob välja Tallinna ringraudtee rajamise vajaduse koos kohaliku reisirongiliikluse võimekusega Ülemiste-Paldiski suunal, perspektiivis Ülemiste-Haapsalu/Rohuküla suunal. Riigi eriplaneeringu koostamise raames läbi viidud uuringud ja kaasamisprotsess võimaldavad selles osas teha sotsiaalmajanduslikult põhjendatud ja kaalutletud valikud ja otsused.

Seoses Tallinna ringraudtee lõunapoolse trassialternatiiviga on oluline tähele panna, et Rail Baltica kavandamisel tuleb arvestada ringraudteega. Kui Rail Baltica ehitusprojekti koostamisel ringraudteega ei arvestata, siis muutub lõunapoolse trassialternatiivi realiseerimine oluliselt kallimaks, sest raudteede ristumiskohad ja ülesõidud ning muud seotud küsimused

³¹ RdtS § 3 punkt 2.

³² Planeerimisseaduse seletuskiri [571 SE](#).

³³ Samas, lk 41.

tuleb lahendada eraldiseisvalt. Seega on oluline, et Rail Baltica projekti realiseerimisel oleks teada Tallinna ringraudteega seonduvad täpsed tehnilised asjaolud ja asukoht.

Lisaks eeltoodule toetab ringraudtee rajamist ka erasektor. Ettevõtted toovad välja, et nende huvid seonduvad nii kaubaveoga kui ka töötajate liikumisvõimalustega.³⁴

Samuti tuuakse välja, et Paldiski ettevõtjate, KOV-i ja EAS-i koostöös koostati aastatel 2017-2019 Paldiski Investorteeninduse Programm (PIP), mille eesmärgiks on aastatel 2018-2030 realiseerida Paldiskis 1 miljardi euro ulatuses uusi tööstusinvesteeringuid. See omakorda avaldab mõju transpordivoogudele. Ettevõtjad leiavad, et riigile kuuluva infrastruktuuri areng, sealhulgas raudteetaristu läbilaskevõimsuse oluline suurendamine ning Tallinna ringraudtee ehitamine on eelduseks Paldiski suuremahuliste investeeringute realiseerimiseks.³⁵ Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon rõhutab, et ringraudtee rajamine on vajalik ka ohutuse seisukohast.³⁶

3.4. Ringraudtee otstarve ja sellega seonduva tegevuse kirjeldus

3.4.1. Ringraudtee rajamine

Kavandatava ehitise (ringraudtee) otstarve on avalik raudtee, mis ühendab Tapa suuna raudtee Paldiskiga (lõunapoolses alternatiivis Tallinnat läbimata) ja Paldiski Ülemistega ning raudteega seotud rajatised. Ringraudtee ei teeninda mitte ainult kaubavoogusid, vaid ka reisijaid.

Ülemiste ja Paldiski kiire raudteeühenduse rajamine võimaldaks igapäevast kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasäästliku töörännet ning parandaks ühtlasi Tallinna lennujaama, Rail Baltica rahvusvahelise reisiterminali ja muude teenuste kättesaadavust keskkonnasäästliku ja turvalise ühistranspordiga. Ühtlasi avaneb põhjapoolse trassialternatiivi väljaehitamise korral Tallinna Lasnamäe linnaosa ja Ülemiste piirkonna elanikel võimalus sõita kiire ja mugava rööbastranspordiga tööle Saue, Keila või Paldiski piirkondades paiknevatesse tööstus- ja logistikaettevõtetesse ning vastupidi. Töökäte järgi on juba täna Paldiski piirkonnas suur nõudlus ning arvestades tänaseid ühistranspordiühendusi või isiklikule sõiduautole kuluvat ressursi - raha ja aeg -, ei soodusta ega võimalda praegune olukord piisavat sellesuunalist igapäevast töörännet. Töörände probleemi ei aita lahendada ka Rail Baltica kohalikud peatused, kuna Rail Baltica radutee ei ulatu Paldiskisse, see tähendab, ei võimalda Paldiski Ülemiste või ka Paldiski Tapa otseühendust.

3.4.2. Kaubarongiliikluse väljaviimine Tallinna kesklinnast

Kavandatava ehitise lõunapoolse trassialternatiivi elluviimine võimaldaks kaubarongiliikluse väljaviimist Tallinnast (Kopli ja Ülemiste kaubajaamadest). Seda toetab muuhulgas menetluses olev Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneering³⁷. Lisaks võimaldaks lõunapoolse trassialternatiivi realiseerimine Paldiski-suunalise kaubarongiliikluse väljaviimist tulevases rahvusvahelisest Rail Baltica reisiterminalist, millest kujuneb Eesti värav. Kopli ja Ülemiste kaubajaamad ja neid läbivad suuremahulised kaubaveod ei sobi enam nimetatud Tallinna piirkondadesse. Kui tööstusettevõtted Koplis säilivad, tuleb neile tagada kaubavedude võimalus vähendatud mahus. Samas tuleb aga soodustada kaubavedude väljaviimist Koplis piirkonnast.

³⁴ Paldiski Ettevõtjate Liidu 11.11.2019 toetav kiri MKM-ile, eelviimane lõik.

³⁵ OÜ Team Paldiski 11.11.2019 toetav kiri MKM-ile, lk 2 teine lõik.

³⁶ Logistika ja Transiidi Assotsiatsiooni 20.11.2019 toetav kiri MKM-ile, 3. lõik.

³⁷ Põhja-Tallinna linnaosa üldplaneeringu eelnõu, lk 73. Internetis: <https://www.tallinn.ee/est/ehitus/Pohja-Tallinna-linnaosa-uldplaneering>.

Ülemiste piirkonnast on kujunemas oluline äri- ja elukeskkond, mille kontekstis tuleb silmas pidada ka piirkonna ohutust, mainekujundust, uusi maakasutus- ja äriühingute ning investeeringuid piirkonda. Tuleb analüüsida ka Kopli kaubajaama funktsiooni viimist mujale (nt Lagedile, Tapale või perspektiivsesse Soodevahe kaubajaama) ning Koplis ja Paljassaares paiknevate tööstusettevõtete perspektiivi Tallinnas. Erinevates planeeringutes ja arengudokumentides on aastakümneid kajastatud kaubajaamade ja kaubaveo (eriti ohtlike veoste) Tallinnast väljaviimise võimalusi, et vähendada ohtu inimeste elule ja tervisele.

Tallinna linna tellimusel valminud uues ohutuse ekspertarvamus Tallinna Ülemiste ja Kopli kauba- ja sorteerimisjaamade ohutuse kohta³⁸ põhijäreldus oli, et kaubajaamade ohutus on küll praegu, väikesest kaubaveomahust tulenevalt, nõuetekohaselt tagatud, kuid suurõnnetuse risk on olemas. Suurõnnetuse risk kasvab proportsionaalselt kaubaveo mahu kasvamisega ja on arvestatavalt suur juba kaubajaamade normaalse koormuse juures.

Seega on Tallinna linna arengu seisukohast vajalik juhtida Tallinnast välja ohtlikud veosed, võimaldada Paldiski ja Muuga sadamate arengut ning soodustada Tallinna ja lähivaldade vahelist reisrongiliiklust. TLPA sõnul on viimase aasta jooksul valminud ühistransporti ja linnapiirkonna liiklust analüüsivad uuringud kõik pidanud prioriteetseks reisirongiühenduse arendamist ja Kristiine multimodaalse ümberistumisjaama väljaehitamist. Tallinna linn analüüsib reisirongiühenduse pikendamist Kopli ja Lasnamäe suunas ning naaberlinna Maardusse. Reisirongiühenduse arendamine ja suurem integreerimine linnaliiklusesse saab toimuda ainult eelnevalt kokku lepitud ühisel eesmärgil tihedas koostöös riigi (sh raudtee omanik Eesti Raudtee AS) ja linna asutuste vahel. Üleriigiline planeering koos tegevuskavaga saab TLPA hinnangul pakkuda koostööks vajaliku lähtealuse. Linnaliikluse ühendusi peatustega tuleb arvestada – liikuvusanalüüsid on esitatud peatükis 5.3.1.

Rail Baltica raudtee ja Ülemiste terminali kavandamisega on teravalt tõstatunud ohtlike kaubavedude tiheasustusala välja viimise vajadus. Vabariigi Valitsus on astunud esimesed sammud ja loonud eeldused Ülemiste kaubajaama Tallinnast välja viimiseks. Kaubajaamade väljaviimiseks on erinevaid alternatiive, sealhulgas olemasolevate kaubajaamade korrastamine ja laiendamine, Rail Baltica projektiga rajatava kaubajaamaga kombineerimine või uue kauba- ja sorteerimisjaama rajamine. Üleriigilise planeeringu või selle tegevuskava uuedamise/koostamise raames kaalutakse kõiki võimalusi kaubajaamade kolimiseks Tallinnast välja. Tulenevalt Tallinna ja lähivaldade liikuvusuuringutest ja liikuvuskavast on vajalik luua eeldused raudtee reisirongiühenduse paremaks integreerimiseks ja kasutusele võtmiseks linnapiirkonna ühistranspordisüsteemis ning trammiteede võrgustiku etapiviisiliseks laiendamiseks. Raudtee võimalike kiiruste osas saab anda vastuse riigi eriplaneering. Kaubarongide jaoks on Eesti Raudtee tellitud eskiisprojekti kohane kiirus 80 km/h optimaalne. Riigi eriplaneeringu koostamise käigus on võimalik analüüsida ka kaubavedude jaoks suuremate kiiruste planeerimist, et raudtee kavandamise käigus oleks jäetud võimalus kõige uuema tehnoloogia realiseerimiseks tulevikus.

Reisirongide kiirused peavad kindlasti vastama vähemalt praegustele regionaalrongiliikluse maksimaalsetele kiirustele (120 km/h, ka 135 km/h (katsetamisel)) ning hindama ka võimalikke tulevikulahendusi.

³⁸ Kopli kauba- ja sorteerimisjaama ohutuse ekperthinnang. Arvutivõrgus: <https://uuritud.tallinn.ee/uuring/vaata/2020/Kopli-kauba--ja-sorteerimisjaama-ohutuse-ekperthinnang>.

4. PLANEERINGUALA NING TRASSIALTERNATIIVID

Planeeringuala piiri ettepanek on esitatud allpool joonisel 1.



Joonis 1. Planeeringuala piir

Planeeringuala on valitud piisava ulatusega, mis eeldatavalt võimaldab paralleelselt planeeringuprotsessiga analüüsida erinevaid tehnilisi aspekte ringraudtee projekteerimisel ning loob eeldused keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimiseks, vajadusel keskkonnamõju hindamise täpsusastmes. Ringraudtee ja seotud rajatiste täpsed koordinaadid selguvad peale keskkonnamõju strateegilist hindamist ja tehnilise projekti koostamist, mida on võimalik teha riigi eriplaneeringu detailse lahenduse koostamise raames (vt ka LISA 2 ajakava).

Planeeringuala ulatub ida suunast Tapalt kuni Paldiskini läänes, moodustades u 120-kilomeetrise laiusega ala. Planeeringuala hõlmab kogu Harju maakonda ja ühte Lääne-Viru maakonna kohalikku omavalitsust. Planeeringuala analüüs suuremas ulatuses on vajalik, et kaardistada mõjud, mis kaasnevad Tallinna ringraudtee ehitamisega, sealhulgas teostada sotsiaalmajanduslike mõjude analüüs.

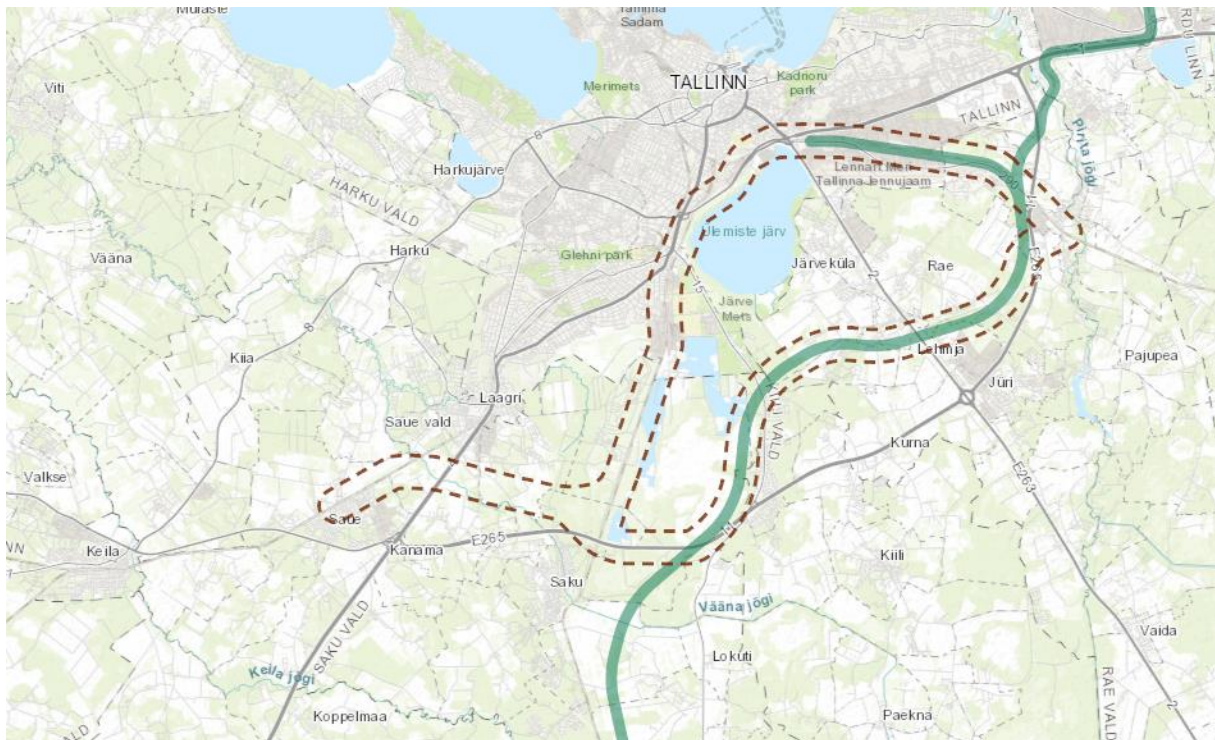
Planeeringuala hõlmab järgmisi kohalikke omavalitsusi:

- | | | |
|-------------------|------------------|----------------------|
| 1. Tallinna linn | 7. Tapa vald | 13. Saku vald |
| 2. Maardu linn | 8. Loxsa linn | 14. Saue vald |
| 3. Viimsi vald | 9. Kose vald | 15. Harku vald |
| 4. Jõelähtme vald | 10. Raasiku vald | 16. Keila linn |
| 5. Kuusalu vald | 11. Rae vald | 17. Lääne-Harju vald |
| 6. Anija vald | 12. Kiili vald | |

4.1. Trassialternatiivide kirjeldus

4.1.1. Trassialternatiivide kirjeldus

Ringraudtee jaoks on kehtivates Harju maakonnaplaneeringus ette nähtud kaks trassikoridori alternatiivi – põhja- ja lõunapoolne trassialternatiiv. Riigi eriplaneeringu koostamise käigus on planeeringuala piires võimalik trassialternatiive lisada.



Joonis 2. Tallinna ringraudtee võimalikud koridorid (märgitud pruuni katkendjoonega) ja Rail Baltica koridor (märgitud rohelisega)

Harju maakonnaplaneeringus on toodud Tallinna ringraudtee põhja- ja lõunapoolne trassialternatiiv. Lõunapoolne trassialternatiiv jaguneb lõpuosas kaheks – raudteeks suunaga Ülemiste ning raudteeks suunaga Tapa.

Harju maakonnaplaneeringus on antud suunis, et edaspidi koostatav liigilt täpsem planeering selgitab välja, milline Tallinna ümbersõiduraudtee trassialternatiiv on parim võimalik lahendus. Planeeringu koostamise käigus tuleb arvestada riigikaitseliste vajadustega (Männiku harjutusvälja töövõime) ning teha koostööd Kaitseministeeriumiga. Riigikaitselistest huvist lähtuvalt eelistab Kaitseministeerium Tallinna ringraudtee põhjapoolset varianti. Lõunapoolse variandi puhul on Männiku harjutusvälja naabruses eelistatud paiknemine kavandatava Rail Balticu trassist ida pool. Tallinna ümbersõiduraudtee rajamine ei tohi kahjustada Männiku harjutusvälja töövõimet.

Mõlemal trassialternatiivil on oma eelised ja puudused. Põhjapoolse alternatiivi puhul tekitab küsimusi kaubavedude väljajuhtimine Tallinna linnast ning sellest tuleneva ohutuse tagamine. Lisaks ei ole kaasatud Lääne-Harju, Keila, Saue valla elanikud, kellel võiks olla huvi kiire rongiühenduse vastu Ülemistega Tallinnas. Kiili ja Rae elanikele avaneb lõunapoolse ringraudteega võimalus liikuda samas tööle Saue, Keila ja Paldiski või perspektiivis Haapsalu suunas. Samas on põhjapoolse alternatiivi puhul teatud asukohast tulenevate reisijate vedu kiirem. Põhjapoolse alternatiivi puhul läbiksid kaubaveod aga jätkuvalt Ülemiste

rahvusvahelist Rail Baltica raudtee reisiterminali, mis võib vähendada jaama läbilaskevõimet ja ohutust ning teisest küljest takistada kaubavedude liikumist.

Põhjapoolse trassialternatiivi korral kasvaks KKM-i hinnangul liiklusintensiivsus Tallinna linnas, sellega kaasneks heitmete suurenemine, samas kui liiklusintensiivsus on juba praegu kitsaskoht. Küsitavusi võib tekitada ka sellise raudtee atraktiivsus reisijate seisukohalt, kuna Tallinna kesklinna läbiv raudteetrass on tõenäoliselt ajakulukam kui kasutada maanteetransporti ja Tallinna ringteed. Olgugi, et see viib kaubarongide liikluse välja Kristiine ja Põhja-Tallinna piirkondadest, siis Operail AS hinnangul suunatakse rongiliiklus läbi Järvevana teeäärsete tiheasutuste. Tallinna Linnavalitsuse seisukoht on, et Tallinna linn on korduvalt välistanud Harju maakonnaplaneeringus planeeritud põhja poolt Ülemiste järve kulgeva ümbersõiduraudtee trassi, sest see kulgeb läbi Tallinna tiheasustusalade, möödub vahetult Ülemiste järvest ning läbib Ülemiste Rail Baltica ühisterminali, ega täida seega seatud eesmärke. Lõuna poolne ringraudtee trass võimaldaks Tallinna Linnavalitsuse hinnangul lisaks eeltoodud negatiivsete mõjude vältimisele arendada linna ja lähivaldade vahelist reisirongiliiklust.

Lõunapoolne trassialternatiiv kattub aga Rail Baltica koridoriga, mis võimaldab raudtee arendamisel kasutada sama raudteekoridori ning seeläbi vältida raudtee ehitamisest tulenevaid täiendavaid mõjusid ümbritsevale keskkonnale ning naabrusesse jäävatele inimestele. Soodevahe piirkonda on kavandatud perspektiivne kaubajaam (kajastatud ka Rail Baltica planeeringus), mille kasutamisevõimalust tuleks riigi eriplaneeringu koostamise raames analüüsida. Analüüsi raames tuleb teha koostööd Rail Baltic Estonia OÜga.

Riigi eriplaneeringu koostamise käigus tuleb tähelepanu pöörata ka AS Eesti Raudtee tellimusel koostatud eskiisprojektile (töö nr P18048 TALLINNA RINGRAUDTEE SAUE – LAGEDI LÕIK, Tallinn 2018), milles on antud tehnilisi lahendusi lõunapoolsele trassialternatiivile. Eskiisis on esitatud muuhulgas indikatiivsed lahendused ringraudtee liitumiseks olemasolevate raudteedega - ringraudtee liitumine kaheteelise Pääsküla-Keila raudteeliiniga ning kaheteelise Tallinn-Tapa raudteeliiniga.

Esikiisi kohaselt algab kavandatav ringraudtee Saue lähistel hargnemisega Tallinn-Pääsküla raudteelt ning kulgeb ida suunas Lagedi poole Saku, Kiili ja Rae valla kaudu. Esikiisi kohaselt jääb ringraudtee trassile 18 ristit erinevate teedega/raudteedega, mis tuleks üldjuhul lahendada eritasandilistena. Eskiis käsitles olemasolevat olukorda, kuid riigieriplaneeringu koostamise raames on mõistlik käsitleda konkreetsemalt perspektiivsete eritasandiliste ristumiste teemat. Lisaks jääb trassile 3 veekogu, mida kavandatav raudtee sillaga ületab, üks ulukiviadukt ning üks Rail Baltica raames kavandatud ökodukt.

Esikiisiga on kavandatud ringraudteele üks vahejaam/möödasõidujaam, mis paikneb orineteruvalt trassi keskel. Esialgse jaama asukohana on välja pakutud piirkond km 12.6-13.6, mis jääb Luige asumi lähisteles.

Rail Baltica ja Tallinn ringraudtee võimalik ümberlaadimisjaam on kavandatud Rae valda, Soodevahe külla. Jaama asukoht on üldistatuna määratud Rail Baltica maakonnaplaneeringus ja Harju maakonnaplaneeringus.

Esikiisprojektis on ringraudtee ja Tallinn-Tapa raudtee liitumispunktis näidatud võimalik lahendus Paldiski-Muuga suunalisteks manöövriteks vajalikul jaamaosal. Tallinn-Tapa raudteega paralleelsel alal (lõunapoolsel küljel) on märgitud maa-ala võimaliku täiendava Tallinna piirkonna kaubajaamana, mis võiks tulevikus olla eelduseks kaubatranspordi väljaviimiseks Tallinna linnast (Kopli ja Ülemiste jaamade likvideerimiseks või ruumiliseks vähendamiseks). Sisuliselt on tegemist olemasoleva Lagedi jaama pikendusega.

Koostatud eskiisprojektis on määratletud võimalikud müraleevendusvajadusega alad tulenevalt olemasolevast asustusest või kavandavatest detailplaneeringutest. Trassi lõigus, kus ringraudtee kattub Rail Baltica raudtee trassiga, ei ole müraleevendusvajadust käsitletud. Lähtutakse printsiibist, et müraleevendusmeetmed on lahendatud Rail Baltica eelprojektiga ning ringraudtee lisandumisel tuleb eelprojekti lahenduste paigutust ristlõikes korrigeerida, ent alade ulatused ning lahenduspõhimõtted üldjoontes ei muutu. Samas tuleb arvestada ka kumulatiivse müraga, kuna Rail Baltica modelleerimisel pole täiendava raudtee liiklussagedusega arvestatud ning ringraudtee ei kattu kogu ulatuses Rail Baltica koridoriga.

Müraleevendusvajadusega aladena ei ole käsitletud ka lõigu algusesse jäävaid detailplaneeringualasid, milles on perspektiivsed raudteetrassid kajastatud ning müraleevendusvajadust pole määratletud.

Lisaks tuleb arvestada, et Tallinna ringraudtee võimalikud trassikoridorid kattuvad Tallinna-Saku liivamaardlaga ning maardlas on mitu kehtivat maavara kaevandamis luba ja maavara uuringuluba. Lisaks on maardlas ja selle ümbruses Keskkonnaametil menetluses mitu maavara uuringuluba. Maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks on vajalik Keskkonnaministeeriumi või valdkonna eest vastutava ministri volitatud asutuse luba. Seega tuleb riigi eriplaneeringu koostamise käigus kaasata lubade omajad ning analüüsida, kas vastavate õigustega isikud saavad oma tegevuse antud piirkonnas lõpetada või millised on alternatiivid nende huvide kaitsmiseks.

Riigi eriplaneeringu koostamise käigus võidakse analüüsida olemasolevate trassialternatiivide alamalternatiive.

4.1.2. Ringraudtee trassialternatiivid planeeringudokumentides

Järgnevalt toome välja, milliseid ehituslikke tingimusi on käsitletud erinevates olemasolevates üld- ja detailplaneeringutes. Riigi eriplaneeringu menetluses tuleks koostöös vastavate kohalike omavalitsustega analüüsida, kas nende tingimuste täitmine on võimalik ja vajalik. Kuigi riigi eriplaneeringu menetlemise käigus on võimalik vastavad küsimused jätta kõrvale või lahendada ka teisel viisil, on siiski oluline, et alltoodud teemadele pöörataks käesoleva taotluse raames tähelepanu, et tagada Tallinna ringraudtee elluviidavus ja koostöö kohalike omavalitsustega.

Alltoodud kohalikud omavalitsused on algatanud ka uute üldplaneeringute koostamise, kus tuleks arvestada Tallinna ringraudtee kavandamisega seonduvaid küsimusi.

(a) Üldplaneeringud

Lääne-Harju valla koostamisel oleva üldplaneeringu lähteseisukohtades on välja toodud, et:

- Oluliseks transiidi- ja logistikasõlmeks on Tallinna piirkonna (eriti Muuga) kaubasadamad oma raudtee- ja maanteeühendusega. Senisest enam tuleb välisvedudesse kaasata suure potentsiaaliga Paldiski sadamad ja Sillamäe sadam.
- Paldiski sadamate arenguks ja Tallinna-siseste riskide vähendamiseks tasub Tallinna lõunapoolse raudtee möödasõidutrassi kindlasti alles hoida. Vajadus möödasõidu järele muutub eriti suureks juhul, kui Paldiski sadamaid läbivaid kaubavoogusid soovitakse märgatavalt kasvatada.

15. juuni 2005 kehtestatud Paldiski linna üldplaneeringu kohaselt:

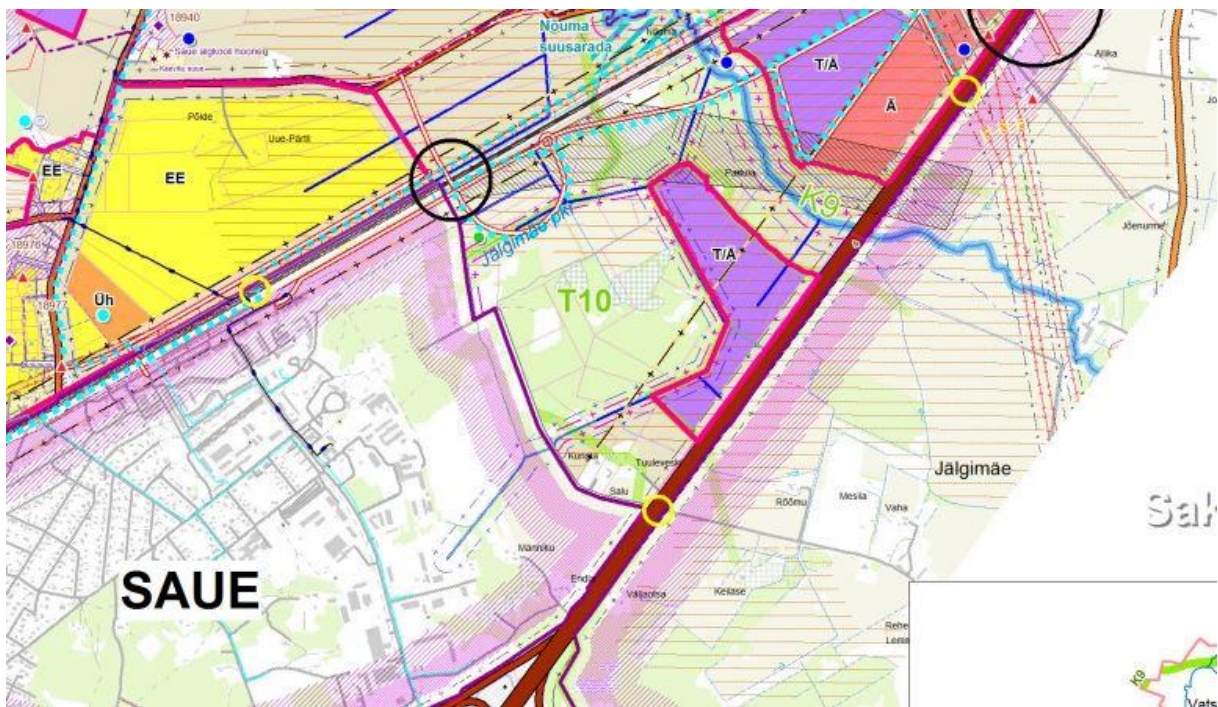
- vajab veosekäive suurenemisel Paldiskisse kapitaalremonti Keila-Paldiski raudteelõik. Samuti tuleks raudtee transpordi suurenemisel välja ehitada Saue-Männiku raudteelõik. See võimaldaks vältida raudtee transpordi kulgemist läbi Tallinna jaama ja suurendaks oluliselt Paldiski, kui võimaliku logistikakeskuse võimalusi.

- arvestades Paldiski sadamate edasist arengut, on hädavajalik Keila-Paldiski raudteelõigu rekonstrueerimine, et võimaldamaks raskekaaluliste rongide samaaegset edasi-tagasi liikumist. Perspektiivis tuleks kiirendada nn Tallinna ümbersõidutee rajamist. Välja tuleb ehitada Saue-Männiku raudteelõik. See võimaldaks vältida raudtee transpordi kulgemist läbi Tallinna jaamade ja suurendaks oluliselt Paldiski kui võimaliku logistikakeskuse võimalusi.

29. novembril 2012 kehtestatud Saue valla üldplaneeringu kohaselt (ptk 9. Teede ja tänavate ning raudteede asukoha ja liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine), on üldplaneeringu kaardile kantud perspektiivsed ja rekonstrueeritavad teed ning raudteed ning sätestatud, et:

- rekonstrueeritav Tallinna ringtee tuleb viia raudteekoridori;
- säilitada Tallinna raudtee ümbersõidu (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste) koridor vastavalt Deloitte & Touche poolt 2006. aastal koostatud tööle "Tallinna raudteeümbersõidu vajalikkuse ja otstarbekuse analüüs";
- perspektiivne teine peatee Saue-Laagri raudteelõigul, kus see seni puudub.

Rongiliiklusest põhjustatud müra ja vibratsiooni mõõtmistulemusi (Saue Vallavalitsuse tellimisel 2003 a. koostatud raudteemüra uuring) arvestades on üldplaneeringus nii olemasoleva Tallinn-Paldiski raudtee kui ka perspektiivse Tallinna raudteeümbersõidu (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste) koridori sanitaarkaitsevööndi laiuseks arvestatud 120 m.



Joonis 3. Tallinna ringraudtee paiknemine Saue üldplaneeringus (Tallinna ümbersõiduraudtee perspektiivne koridor märgitud helepruuni viirutusega).

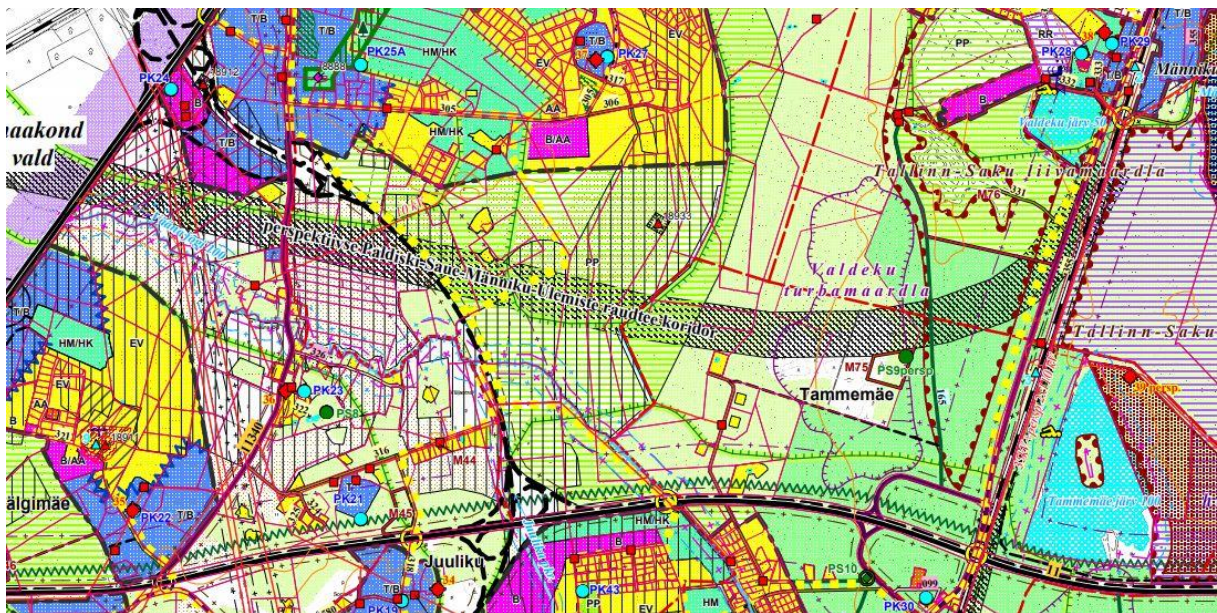
9. aprillil 2009 kehtestatud Saku valla üldplaneeringus ptk 2.2., "Ettepanekud Harju maakonnaplaneeringu I etapi ning maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused" täiendamiseks ja täpsustamiseks", on esitatud muuhulgas ettepanek Tallinna raudtee ümbersõidu trassi asukohta täpsustamiseks. Oluline on tähele panna, et Saku valla üldplaneering kajastab eelduslikult ainult ringraudtee põhjapoolset trassialternatiivi, sest kaardil ei ole näidatud Tallinna ringraudtee ühildumist lõunapoolse trassialternatiivi, sealhulgas Rail Baltica trassiga.

Üldplaneeringu kohaselt tuleb Jälgimäe külas (ÜP ptk 2.3.7.2.) maa- ja veealade kasutamisel ja ehitustegevusel arvestada piirangutega, mis tulenevad perspektiivsest Tallinna raudtee ümbersõidu (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste) raudteekoridorist.

Samuti on üldplaneeringus arvestatud perspektiivse Tallinna raudtee ümbersõidu (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste) raudteekoridoriga Jälgimäe küla (ÜP ptk 2.3.7.2.), Männiku küla (ÜP ptk 2.3.7.11) Tammemäe küla (ÜP ptk 2.3.7.19) Tänassilma küla (ÜP ptk 2.3.7.21) tsonerimisel.

Vastavalt üldplaneeringule ptk 2.8. "Teede ja tänavate ning raudteede asukoha ja liikluskorralduse üldiste põhimõtete määramine", on üldplaneeringu kaartidele kantud perspektiivne Tallinna raudtee ümbersõit (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste) vastavalt Deloitte & Touche poolt 2006. aastal koostatud tööle "Tallinna raudteeümbersõidu vajalikkuse ja otstarbekuse analüüs";

Rongiliiklusest põhjustatud müra ja vibratsiooni mõõtmistulemusi arvestades on üldplaneeringus perspektiivse Tallinna raudteeümbersõidu (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste) koridori sanitaarkaitsevööndi laiuseks määratud 120 m.



Joonis 4. Tallinna ringraudtee paiknemine Saku üldplaneeringus (Tallinna ümbersõiduraudtee perspektiivne koridor märgitud musta viirutusega).

Lisaks tuleb arvestada Edelaraudtee AS raudteevõrgustikul lähiaastateks kavandatud muudatuste ja täiendustega – Saku ja Männiku jaamade rajamist raudteevõrgustiku läbilaskevõime suurendamise eesmärgil (projekteerimistingimused kohalikul omavalitsusel on taotlemisel).

16. mail 2013 kehtestatud Kiili valla üldplaneeringu kohaselt (4.1.1.4. Raudteeliiklus), kantakse võimalik Tallinna raudteeümbersõidu trass planeeringulahendusse peale maakonna teemaplaneeringu koostamist. Üldplaneeringu seletuskiri räägib ka Rail Baltica teemaplaneeringu kehtestamisest ja selle tulemuste sissekandmisest üldplaneeringusse. Puudub informatsioon, kas vastavad tegevused on ellu viidud. Graafiline info Tallinna ümbersõiduraudtee osas praegu puudub.

21. mail 2013 kehtestatud Rae valla üldplaneeringu kohaselt säilivad olemasolevad raudteed: Tallinn-Tapa raudtee ja Lagedi jaamast Muuga sadamasse suunduv raudee. Kavandatava raudteena on Rae valla üldplaneeringus Harju maakonnaplaneeringu alusel kajastatud Rail

Baltica trass. Rail Baltica raudteetrassi asukohavalik Harjumaal, sh Rae vallas on kavas teostada maakondliku teemaplaneeringuga, asukohavalikuga võib kaasneda vajadus muuta Rae valla üldplaneeringut nimetatud trassi kulgemise osas. Vabariigi Valitsus algatas 12.04.2012 korraldusega [nr 173](#) Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“, vastavalt millele algatas Harju maavanem 19.04.2012 korraldusega nr [661-k](#) maakonnaplaneeringu keskkonnamõtjude strateegilise hindamise.

Lisaks nähakse üldplaneeringuga ette täiendava rööpapaari ehk raudtee teise peatee rajamine Lagedi-Maardu raudteeharul.

Harju maakonnaplaneeringuga on kavandatud Rae valda läbima Tallinn-Tapa raudteeliini Paldiskiga ühendav Aruküla–Männiku-Saue raudteeharu ja Lagedi-Maardu raudteeharu teise tee ehitus. Rae valla arengukavast tulenevalt kujuneb valla põhjaosast aedlinnalaadne territoorium, mistõttu uue raudteeharu (Aruküla–Männiku lõigul) kavandamine antud piirkonda ei ole soovitatav. Maakonnaplaneeringu kohase raudteetrassi valiku vastu laekus avalikustamise käigus ka 350 elanike poolset protestiavaldust. Rae valla üldplaneeringuga tehakse ettepanek maakonnaplaneeringu muutmiseks ning Aruküla–Männiku-Saue raudtee trassi ei ole üldplaneeringuga planeeritud.

Rae valla seisukohta ning Rae valda läbiva raudteetrassi kavandamisest loobumist toetavad Tallinna Sadama poolt tellitud Tallinna raudteeübersõidu vajalikkuse ja otstarbekuse analüüsi Deloitte 2006 tulemused ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (21.07.2010 Rae Vallavalitsusele saadetud kiri nr 7-6/09-01034/012, kiri lisatud planeeringu menetlusdokumentatsioonile). Ohtlike veostega rongide Tallinna kesklinnast mööda juhtimiseks on kavas ehitada Tallinna übersõidutee Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste-Kulli trassil, milleks on tarvis ehitada ainult raudteelõik Männiku ja Saue vahele. Vt ka ptk 4.9.

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ mis on kehtestatud Vabariigi Valitsuse 30.08.2012 korraldusega nr 368, käsitleb Paldiski sadamate arenguks ja Tallinna-siseste riskide vähendamiseks Tallinna lõunapoolse raudtee möödasõidutrassi ning annab võimaluse vajaduse korral kavandada selleks maakonnaplaneeringus sobiliku möödasõidutrassi. Võimaliku Tallinna übersõidu raudteetrassi planeerimiseks tuleb koostada maakonnaplaneeringu teemaplaneering või mõni muu üldisem planeering, asukohavalikuga võib kaasneda vajadus muuta Rae valla üldplaneeringut nimetatud trassi kulgemise osas.

Rae valla üldplaneeringuga on muuhulgas esitatud tingimus, et tiheasustusalasid läbivate raudteede äärde tule kavandada kaitsehaljastuse rajamine.

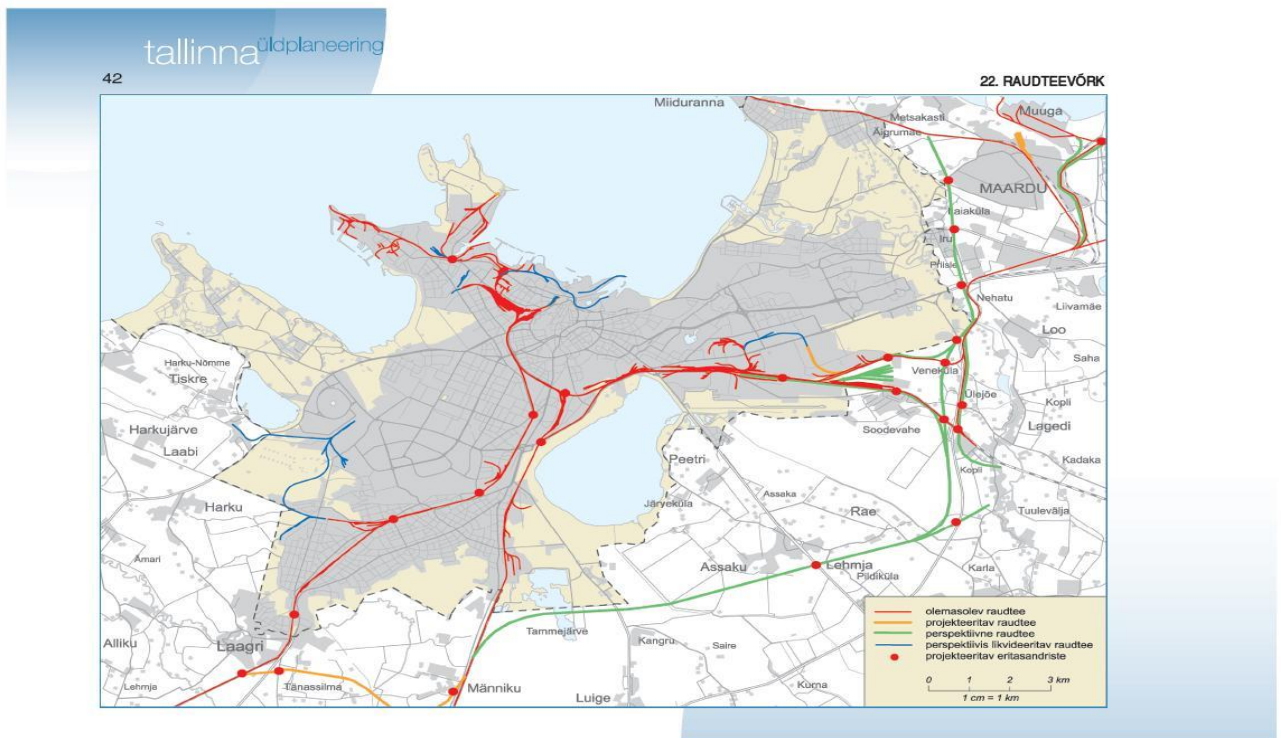
Tallinna linna üldplaneering käsitleb samuti Tallinna ringraudtee rajamist. Tallinna raudteesõlm koosneb kolmest raudteeliinist: Tallinn-Tapa, Tallinn-Keila ja Tallinn-Pärnu, kogupikkusega 56 km (linna territooriumil). Kümne sõlmesise harutee kogupikkuseks on 66,3 km. Raudteesõlme koosseisus on 9 jaama ja 8 peatuskohta reisijatele.

Tallinna raudteesõlme areng peab vastama linna, kui terviku, huvidele, teenindama linnas ja selle lähipiirkonnas paiknevaid sadamaid, tagades seejuures üldise keskkonnaseisundi ja turvalisuses paranemist, eriti mürataseme osas.

Tallinna raudteesõlme arengu osas on üldplaneeringus esitatud ettepanek

- uurida planeeringuperioodil Kopli Kaubajaamast Paljassaarele raudteetunneli rajamise teostatavust ja asuda positiivse tulemuse korral seda rajama vastavalt piirkonna sadamate kaubavookasvule;
- suunata rongid Tallinna keskosast mööda, rajades Saue-Männiku vahele ühendustee, mis on ühtlasi vajalik ka Paldiski sadama teenindamiseks;
- tagada teise tee rajamine Lagedi-Maardu ja Maardu-Muuga lõigul;

- rajada Männiku jaama ja Tallinn-Tapa jaamavahe ühendustee Aruküla jaamas;
- laiendada kaubavedude kasvava nõudluse täitmiseks Maardu, Muuga, Männiku ja Paljassaare jaamu.



Joonis 5. Raudteevõrk. Väljavõte Tallinn üldplaneeringust.

Keila ja Tapa üldplaneeringutes (ega koostatavates üldplaneeringutes) ei ole välja toodud ringraudteega seonduvaid küsimusi.

(b) *Detailplaneeringud*

Perspektiivset ringraudtee koridori on kajastatud üksikutes detailplaneeringutes. Riigi eriplaneeringu menetluse raames vajab täpsemat analüüsi, kas on selliseid detailplaneeringuid aga ka projekteerimistingimusi või detailplaneeringut täiendavaid projekteerimistingimusi, mis võiksid mõjutada Tallinna ringraudtee trassi kulgemist. Kuigi nii Saue, kui ka Saku valla üldplaneeringutes on Tallinna raudteeümbersõidu (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste) koridori sanitaarkaitsevööndi laiusseks arvestatud 120 m, ei ole sellest detailplaneeringutes kinni peetud.

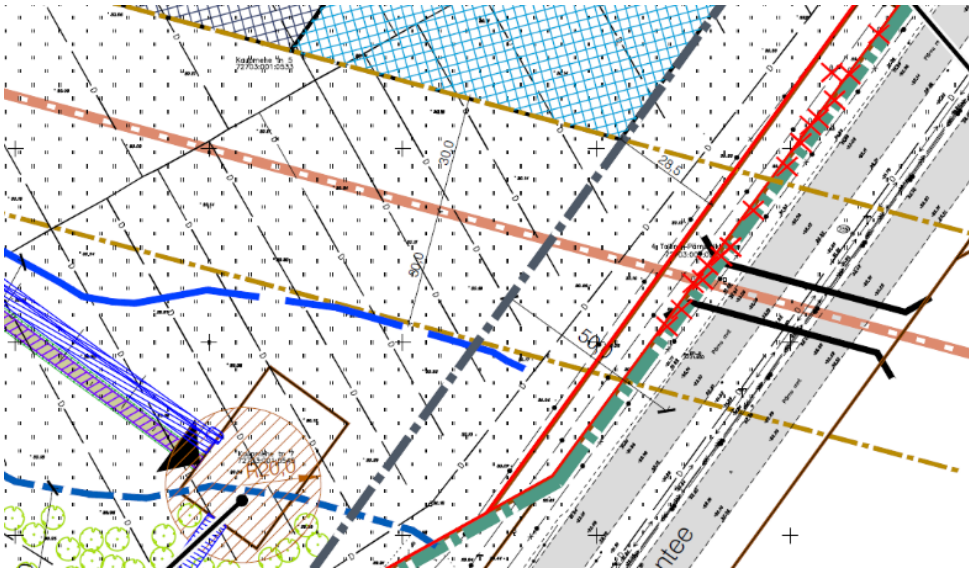
Viidates OÜ Reaalprojekt poolt koostatud eskiisprojektile (Töö nr P18048 TALLINNA RINGRAUDTEE SAUE – LAGEDI LÕIK, Tallinn 2018):

Maakonnaplaneeringus kavandatud Tallinna ümbersõiduraudtee üldjuhul detailplaneeringutes kajastamist ei leia, erandiks on lõik, kus trass kattub varasemalt kavandatud Saue-Männiku raudtee trassiga

Raudtee koridor leiab kajastamist alljärgnevatel detailplaneeringutes:

1. Laagri alevik 4 Tallinn-Pärnu-Ikla tee, Keila-Tallinn 87,2-91,1 km raudtee, Väana jõe ja Topi liiklussõlme vahelise maa-ala detailplaneering

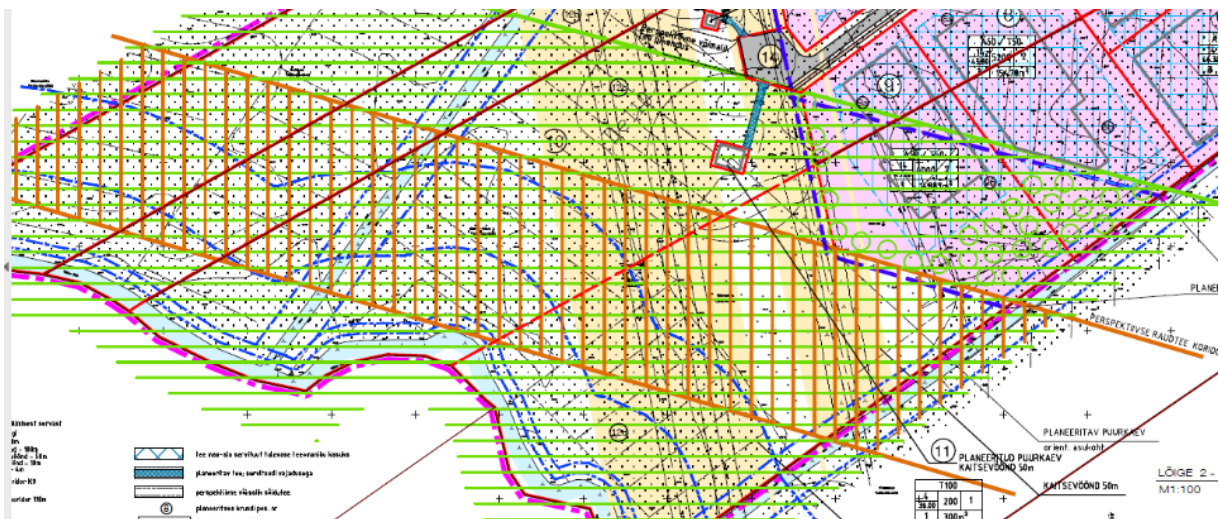
Planeeringus on kajastatud Saue ja Saku valla üldplaneeringute järgne perspektiivne raudtee. Käesoleva eskiisprojekti seisukohast on kitsaskohaks detailplaneeringus raudtee jaoks ettenähtud koridor koos kaitsevööndi piiriga (30+30m), mis seab jäigad piirangud trassi paiknemisele detailplaneeringut läbivas ulatuses. See mõjutab omakord suhteliselt pikas ulatuses ka raudtee trassi kulgemist mõlemal pool detailplaneeringu ala. Lisaks tekitab küsitavust kavandatava teedevõrgu ristumine raudtee trassiga, mille kohta detailplaneeringus sisulist lahendust ei anta.



Joonis 6. Väljavõte viidatud detailplaneeringu 1 põhijoonisest. OÜ Reaalprojekt, Töö nr P18048.

2. Trahteri, Lepatriinu, Pärtla-Tõnu 4 ja Pääsuvälja detailplaneering

Planeeringus on kajastatud Saku valla üldplaneeringute järgne perspektiivne raudtee. Detailplaneeringus on raudtee jaoks ettenähtud koridor 110m, mis erinevalt eelmainitud detailplaneeringust võimaldab olulisemalt pandlikumat ringraudtee kavandamist ning ei sea kitsaid piiranguid selle kulgemiseks ka väljaspool detailplaneeringu ala.



Joonis 7. Väljavõte viidatud detailplaneeringu 2 põhijoonisest. OÜ Reaalprojekt, Töö nr P18048. Perspektiivne raudteekoridor on märgitud oranži viirutusega.

4.1.3. Rööpmelaius

Täna on Eestis kasutusel rööpmelaius 1520/1524 mm. Rail Baltica ehitatakse Euroopas levinuima rööpmelaiusega 1435 mm. Arvestades Rail Baltic Estonia OÜ 18.04.2019 ja Eesti Raudtee AS 15.04.2019 kirjades toodud seisukohti, ei saa ringraudtee ja RB trassilõigu kattuvus lõigus kasutada *dual-gauge* lahendust. Ringraudtee ehitamine on võimalik ainult tavalise ehk 1520/1524 mm rööpmelaiusega. Kuna ringraudtee ehitamise eesmärk on ühendada erinevad raudteed, mis on tavapärasel kasutusel, siis on sobilik valida 1520/1524 mm rööpmelaius. Rail Baltica rööpmelaius on kasutusel ainult selleks ette nähtud raudteekoridoris ja 1435mm laiuse kaustamine ei tagaks võimalust idasuunalise kaubavedude sujuvaks ümbersuunamiseks.

Kaubavedusid puudutava alternatiivse lahendusena saab riigi eriplaneeringu menetlemise käigus kaaluda ümberlaadimist Rail Balticu trassil sõitvatele rongidele Soodevahe kaubajaamas. Rail Baltica Soodevahe kaubajaama sisenemine 1520 mm rööpalaiusega peab toimuma lõuna poolt ehk kasutades selleks ringraudtee Tapa suunas minevat kaubaharu.

4.1.4. Kattuvus Rail Balticuga

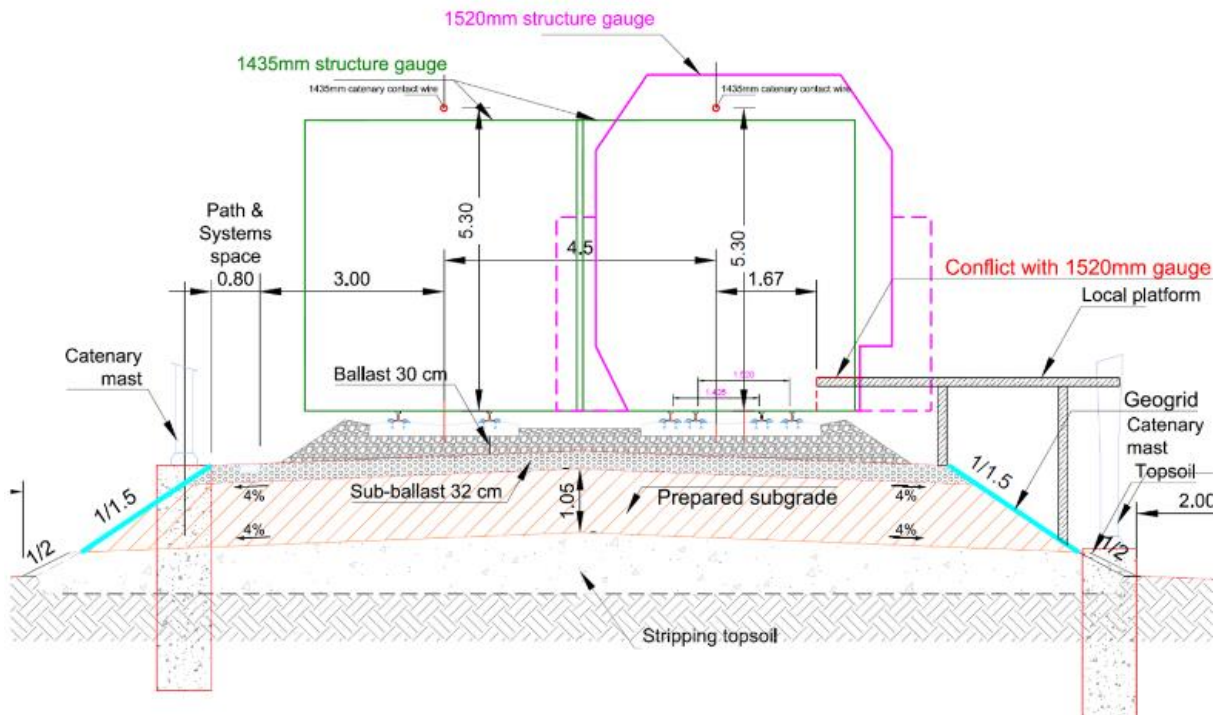
Tallinna ringraudtee planeerimisel tuleb arvestada, et riigihalduse minister on oma käskkirjaga kehtestanud Rail Baltic Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukohta määramine“, millega määrati ligi 350 m laiune trassikoridor koos teede ristumisteks vajalike aladega Rail Baltic raudtee elluviimiseks. Rail Baltica Harju maakonnaplaneeringu koridoris sätestatud piirangud (sealhulgas maakasutustingimused) kehtivad kuni raudtee valmimiseni. Lõplik raudtee paiknemine ning tehniline lahendus selguvad ehitusloa menetluse raames. Rail Baltica raudtee projekteerimisel arvestatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 kirjas nr 24.5-6/19-0095/6216 antud suunistega, mille kohaselt tagatakse piisav ruumivajadus konfliktkohtades nii Rail Baltic raudtee kui ka Harju maakonnaplaneeringus 2030+ kajastatud Tallinna ringraudtee tarbeks. Riigi eriplaneeringu koostamisel Rail Baltica Soodevahe kaubaterminali perspektiivse lahenduse osas tuleb täpsemat informatsiooni lahenduse osas küsida. 24.01.2019 ja 01.03.2019 kirjades soovis MKM esialgselt lahendada rööpmelaiuse küsimust ringraudtee Rail Baltic raudteega kattuvus lõigus *dual-gauge* lahendusena. Nimelt, pidas MKM võimalikuks, et kahe rööpapaariga RB raudtee üks rööpapaar ja ringraudtee üks rööpapaar paigutatakse samasse asukohta *dual-gauge* lahendusega.

Taotleja, olles konsulteerinud Eesti Raudtee AS ja Rail Baltic Estonia OÜ'ga leiab, et *dual-gauge* lahendus ei ole ringraudtee rajamiseks tehniliselt teostatav ega parim või soodsaim lahendus, millega on Majandus- ja Kommunikatsiooni ministeerium nõustunud. Seda eelkõige järgmistel põhjustel:

1. *Dual-gauge* lahendus avaldab mõju RB ja ringraudtee läbilaskevõimele (sh RB opereerimisplaanile), kiirustele ja juhtimissüsteemile³⁹ RB trassil;
2. ringraudtee tulevane elektrifitseerimise võimalus on raskendatud, kuna RB ja 1520 mm rööpalaiusega raudteel on erinevad toitepinged;
3. lahendamata oli küsimus, kas *dual-gauge* lahendus ehitatakse kohe ühes RB-ga valmis või hiljem.

³⁹ Seejuures eriti fakt, et maailmas ei ole teadaolevalt pretsedenti ega jätkusuutlikku tehnilist lahendust Eesti raudteedel praegu kasutava signaalisatsioonisüsteemi ja RB-l kasutama hakatava Euroopa raudteejuhtimissüsteemi ERTMS ühildamiseks.

- a) Hiljem (ümber) ehitamine oleks olnud märkimisväärselt kallim. Lisaks oleks tekkinud vajadus vähemalt ühe RB raudteeharu eksploatatsioonist välja minekuks *dual-gauge* lahenduse ehitusperioodiks;
 - b) Mõistlikum on ehitada kohe RB raames veidi laiemad silded ja avad (kuni 85% CEF vahenditest), mis võimaldaks hiljem paigutada 1520 mm rööpalaiusega ringraudtee RB kõrvale. Vastava suunise andis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium 18.09.2019 RB Rail AS-le ja Rail Baltic Estonia OÜ-le;
4. ebaselgus oleks olnud selles, kas *dual-gauge* lahendust hakatakse kasutama ühel või mõlemal RB rööpapaaril. Kui ühel rööpapaaril, siis oleks tegemist muutsuunalise *dual-gauge* raudteega ning oleks tekkinud küsimus, kas selline lahendus on RB standardile vastaval raudteel lubatud (ohutus, kiirused 240km/h, tehniline teostatavus, läbilaskevõime);
 5. RB ja ringraudtee kohalike peatuste taristu riskasutus võimalused (nt mõlema rööpmega sobivad ooteplatvormid, peatuskohtade juures vajalikud pöörmed);
 6. regionaalrongiliikluse võimekus ringraudteel (mis on maakonna jaoks väga oluline ja tuleneb kehtivast maakonna arengustrateegiast).



Joonis 8. *Dual-gauge* lahenduse probleemsed kohad.

Riigi eriplaneeringu koostamisel ei tule analüüsida *dual-gauge* lahendust Rail Baltic raudteega kattavas lõigus vaid peab analüüsima Rail Baltica põhiprojekti järgsest lahendusest eesmärgiga mitte seada tulevikus täiendavaid piiranguid rööbasteede ümberehitusele, rekonstrueerimisele või uute rööbasteede ehitusele raudtee kinnistul.

4.2. Ringraudteega seotud rajatised, sealhulgas ümbritsev transpordivõrgustik

Ringraudtee käitamiseks on vaja rajada ka reisirongide peatuskohad ja juurdepääsud. Ringraudtee võimalike peatuskohtade tiheduse määrab samuti riigi eriplaneering, kuna peatuste vajadus sõltub raudtee asukohast. Lisaks tuleb seoses liiklussagedusega analüüsida möödaskõigete temaatikat, sealhulgas nende vajadust ja asukohtasid ringraudteel.

Kuna Keila linnas ei ole mingit võimalust üldplaneeringuga mõjutada kaubavoogude mahtu ja minimeerida kaubavedude (eriti ohtlike veoste) olulise suurenemisega kaasnevat riski, siis leiab Keila linn, et ainult ühe raudteeülesõidu olemasolu Keilas on oluliseks riskifaktoriks linna arengule. Sellest tulenevalt on Keila linn asunud seisukohale, et Keila lõunapoolne ümbersõidumaantee tuleb välja ehitada enne Tallinna ringraudtee käivitamist ning lõunapoolse ümbersõidumaantee ja raudtee ristumine peab olema eritasandiline. Ühtlasi peab Keila linna läbival raudteel olema ohutu ning keskkonnasäästlik kaubavedu ning see ei tohi halvendada elurajoonide elamistingimusi. Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu koostamise raames tuleb analüüsida leevendusmeetmete (*nt müra, vibratsioon, tänav- ja teedevõrgu ümberehitamine, sh raudtee poolt poolitavate asulate ühendamine kergliiklejatele ja/või liiklusele*) rakendamise vajadust kuni Paldiskini välja, mis võivad muuta juba tänased olud olemasoleva või tulevase raudtee ääres elavatele isikutele paremaks.

Rail Baltica maakonnaplaneeringuga on osaliselt lahendatud lõunapoolse trassialternatiivi ristumised olemasolevate infrastruktuurirajatistega. Riigi eriplaneeringu ülesanne oleks kogu raudteega seotud taristu, sealhulgas teedevõrgu, võimalike elektriühenduste ja muu taolise kavandamine. Riigi eriplaneeringu koostamise käigus tuleb vastavat teemat käsitleda. Kuivõrd Tallinna Linnaplaneerimise Amet on seoses Tallinna ringraudteega teinud ettepanekud üleriigilise planeeringu tegevuskavasse, tuleb sellekohaseid arenguid jälgida ja arvesse võtta.

Rail Balticalt on riigi eriplaneeringu koostamisel ja planeerimisel soovitatav küsida tehnilisi dokumente, näiteks *Rail Baltic Utility Requirements 04.04.2019* ja *Design guidelines*-i. Planeerimisel võib nimetatud dokumentidest lähtuda, aga kuivõrd need pole täitmiseks kohustuslikud, võib lähtuda ka teistest nõuetele vastavatest tehnilistest tingimustest.

5. RIIGI ERIPLANEERINGU KOOSTAMINE

5.1. Kavandatavad uuringud ja nende ala

Tallinna ringraudtee kavandamisega seonduvad erinevad keskkonnauuringud. Keskkonnauuringud viiakse läbi keskkonnamõju strateegilise hindamise menetluse raames, mis tehakse riigi eriplaneeringus kaheetapilisena. Esmalt hinnatakse mõjusid asukohavaliku menetluses ning seejärel detailse lahenduse menetluses. Detailse lahenduse menetluses on võimalik paralleelselt läbi viia ka keskkonnamõju hindamise menetluse jaoks vajalikud uuringud, et tagada kehtestatava planeeringu lahenduse asjakohasus ning ühtlasi valmistada järgnevateks loamenetlusteks.

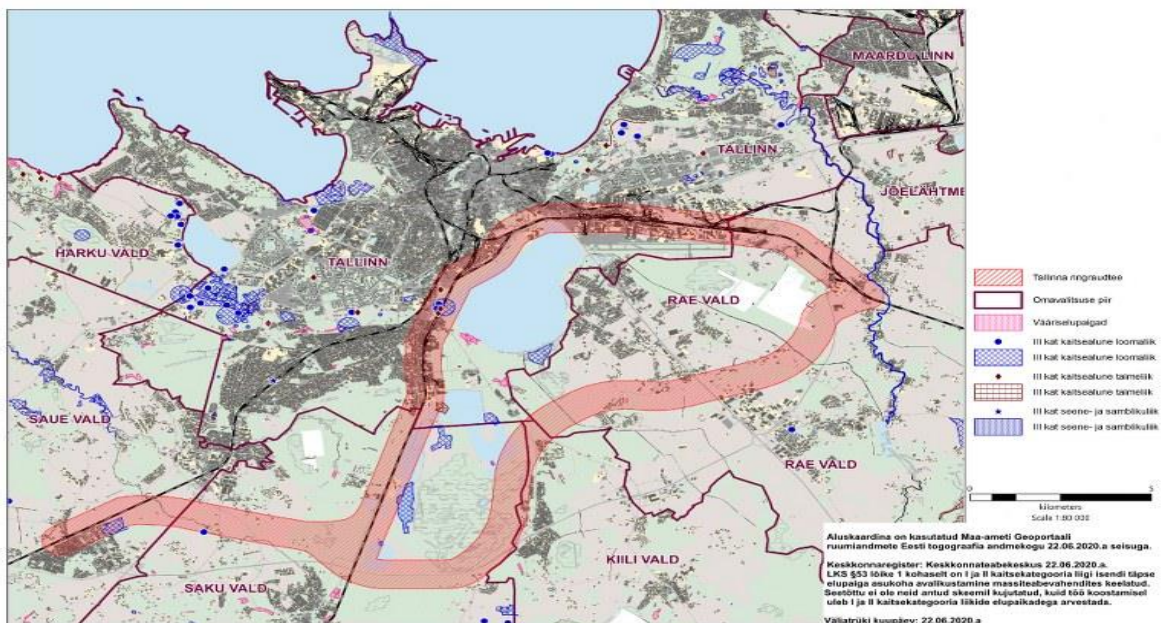
Tallinna ringraudtee trassialternatiividel ja nende vahetus läheduses planeeringualal paiknevad keskkonnakaitselised piirangud on esitatud alljärgnevatel joonistel.

Mõlema trassialternatiivi koridorides leidub I ja II kategooria kaitsealuseid liike. I kategooria kaitsealuseid liike leidub Rae valla ja Saku valla territooriumidel lõunapoolses trassikoridoris ning Tallinna linna ja Saku valla territooriumidel põhjapoolses trassikoridoris.

II kategooria kaitsealuseid liike leidub lõunapoolsel alternatiivil Saku valla territooriumil ning põhjapoolsel alternatiivil Tallinna linna ja Saku valla territooriumidel.

Tallinna linna territooriumil kulgeva põhjapoolse alternatiivi trassikoridoris esineb III kategooria kaitsealuseid looma- ja taimeliike. Saue ja Saku valla territooriumil kulgeva trassikoridoris leidub III kategooria kaitsealuseid loomaliike.

Lõuna poolse alternatiivi trassikoridoris leidub vääriselupaik Rae valla territooriumil.



Joonis 9. Vääriselupaigad ja kaitsealused liigid.

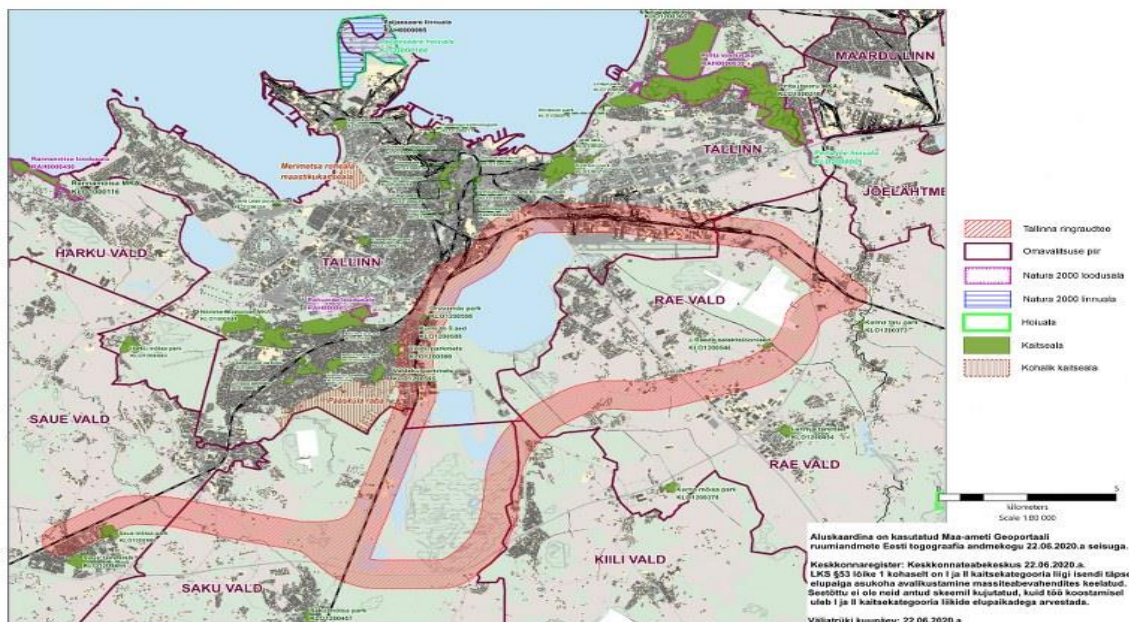
Nii põhja- kui lõuna trassialternatiivil paikneb mitmeid kaitsealaseid. Trassikoridorides Natura 2000 võrgustiku alasid ei paikne. Lähim neist on Rahumäe loodusala RAH0000451, paikneb u 900 m kaugusel ringraudtee põhjapoolse trassikoridorist (vt joonis 10).

Kavandatava tegevuse ebasoodsat mõju Natura 2000 võrgustiku aladele ei saa siiski täielikult välistada. Ringraudtee eriplaneeringu kui strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega

kaasnevad võimalikku mõju Natura 2000 võrgustiku alale tuleb selgitada keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuses.

Maakonnaplaneeringuga määratud perspektiivsed raudteekoridorid jäävad valdavalt linnalistesse asulatesse ning Natura 2000 võrgustiku aladele mõju ei avalda. Maakonnaplaneeringuga paralleelselt oli koostamisel maakonnatasandi teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ ning keskkonnamõju strateegiline hindamine, sh Natura hindamine.⁴⁰

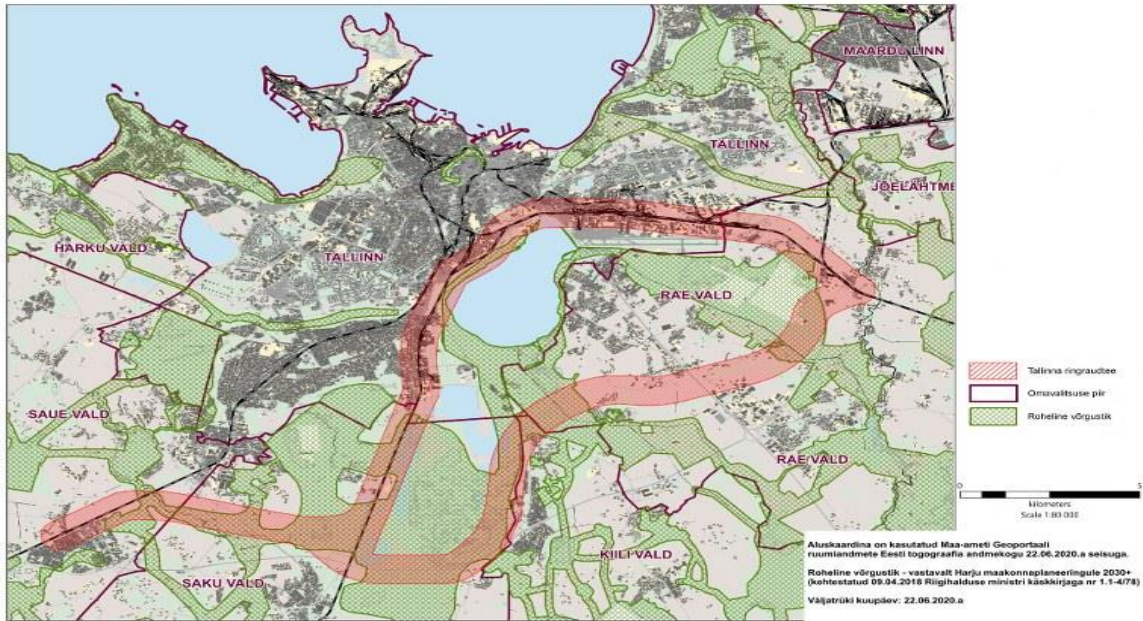
Tänase seisuga on teemaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ ning keskkonnamõju strateegiline hindamine, sh Natura hindamine, läbi viidud. Siiski tuleb sellele lisaks läbi viia keskkonnamõju strateegiline hindamine võttes arvesse, et Rail Baltica keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus pole Tallinna ringraudteega arvestatud ning põhjapoolne trassikoridor ei kattu üldse ning lõunapoolne koridor kattub vaid osaliselt Rail Baltica trassikoridoriga.



Joonis 10. Kaitsealad ja Natura 2000.

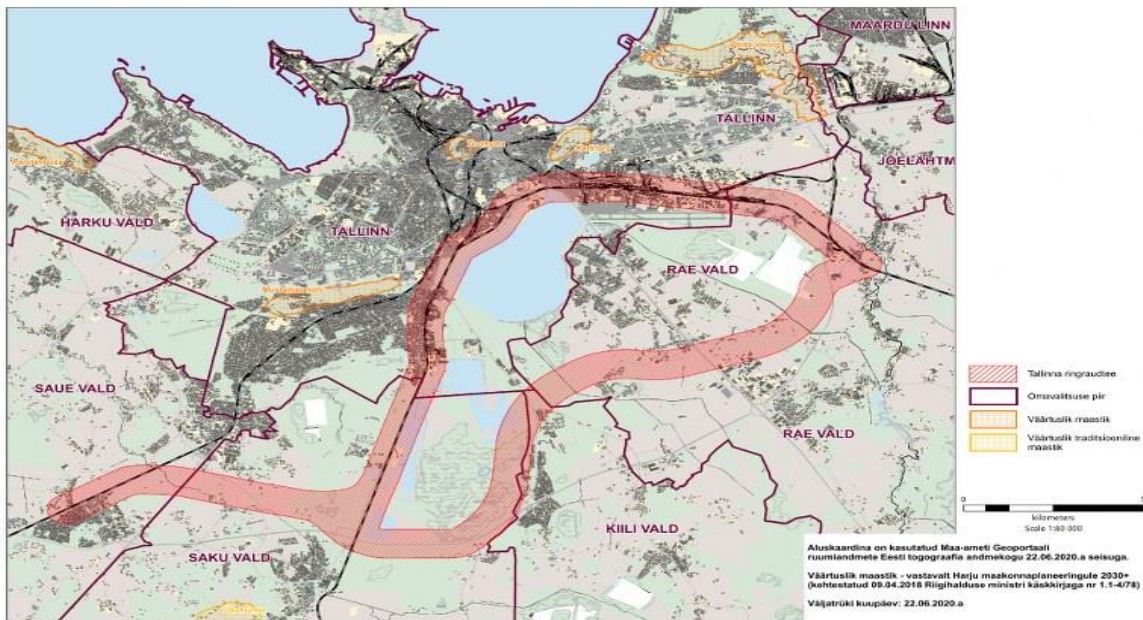
Mõlemad trassialternatiivid läbivad rohelist võrgustikku kõikidel kohalike omavalitsuste territooriumidel (vt joonis 11).

⁴⁰ Vastavalt Harju maakonnaplaneeringu KSH aruande tabelile 6 “Harju maakonna ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused ning asukohavalikute ja kavandatavate tegevustega kaasnev eeldatav mõju Natura 2000 võrgustiku alade”, lk 57.



Joonis 11. Roheline võrgustik.

Trassialternatiivid ei läbi väärtuslikke maastikke. Lähimad neist, Mustamäe nõlv ja Kadriorg, paiknevad põhjapoolsest trassialternatiivist u 600 m kaugusel (vt joonis 12).



Joonis 12. Väärtuslikud maastikud.

Raudteeliikluse intensiivistumisel või uute raudteega seotud infrastruktuuriobjektide rajamisel tuleb täpsemalt hinnata raudteeliiklusega kaasnevaid mõjusid kuni Paldiskini välja. Raudteeliikluse prognoose tuleb analüüsida riigi eriplaneeringu koostamise käigus, võrreldes

erinevaid stsenaariume seoses raudtee sotsiaal-majandusliku mõjuga, arvestades sealjuures nii kauba- kui ka reisijateveoga.

Võib lisada, et raudteeliikluse kahekordistumisel suurenevad liiklusest tingitud ekvivalentmüra tasemed (päeva või öö nn keskmine müratase) 3 dB võrra.⁴¹

Võimalikud kliimamuutuste poolt mõjutatavad sektorid ja vastavad leevendusmeetmed transpordi ja taristu osas⁴²:

- viia läbi teede (maanteed, raudteed, mereteed) haavatavuse hinnang;
- liikluse jaotamise võimalikkus ekstreemsete olude korral (st vastava teedevõrgu olemasolu).

5.2. Keskkonnauuringud

Riigi eriplaneeringu koostamisel viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine. Keskkonnamõju strateegiliseks hindamiseks on vaja läbi viia erinevad keskkonnauuringud. Uuringud on sisendiks lisaks mõju hindamisele ka ringraudtee tehnilise lahenduse ja hilisema ehitusprojekti koostamisele. Vajalikud uuringud määratletakse riigi eriplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuses. Riigi eriplaneeringu koostamise raames lähtutakse väljatöötamise kavatsusest nii asukohavaliku kui ka detailse lahenduse menetluses. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne esitatakse asukohavaliku menetluses (I etapi aruanne) ja detailse lahenduse menetluses (detailse lahenduse KSH aruanne). Riigi eriplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise I etapi aruanne on ühtlasi sisendiks detailsema lahenduse koostamise aruandele, see tähendab, et omab väljatöötamise kavatsuse laadset mõju järgnevale etapile.

Riigi eriplaneeringu koostamisel tuleb läbi viia laiapõhjaline asjakohaste mõjude hindamine, kuna PlanS läbiv põhimõte on laiapõhjaline mõjude hindamine, mitte üksnes keskkonnamõju strateegilise hindamise teostamine, mille skoop ei hõlma kõiki planeeringu seisukohalt olulisi kaalutlusi.

Üldistatult on riigi eriplaneeringu väljatöötamise kavatsuses käsitletavat teemad järgnevad:

1. mõju floorale ja faunale;
2. mõju kaitsealadele ja kaitsealustele liikidele;
3. mõju Natura 2000 võrgustiku aladele;
4. mõju maakasutusele ja planeeringutele, sh maakasutuse muutusest tulenev mõju (pöördumatu mõju: raadamine, maa sihtotstarbelise kasutamise takistamine/raskendamine);
5. mõju inimeste heaolule, tervisele ja varale;
6. mõju maastikele ja kultuuripärandile;
7. mõju rohelinele võrgustikule;
8. mõju linna roheladele (sh puhke- ja virgestusalad);
9. mõju loodusressursside kasutamisele;
10. mõju pinna- ja põhjaveele;
11. mõju välisõhusaasteainete ja kasvuhoonegaaside heitele ning rahvatervisele;
12. müra ja vibratsioon;

⁴¹ Harju maakonnaplaneeringu KSH aruanne, lk 73.

⁴² Harju maakonnaplaneeringu KSH aruanne, lk 82, tabel 8.

13. mõju transpordile ja liiklusele;

14. mõju energeetikasektorile, sh arvestades energiavarustuskindlust, -julgeolekut, lisanduvat tarbimismahtu jms.

Kavandataval tegevusel on oluline mõju Eesti energeetika, kliima ja välisõhu valdkonnaga seotud eesmärkidele, mistõttu tuleb nendega arvestada KSH koostamisel. Mõju hindamisel tuleb muuhulgas arvestada dokumentidega „Kliimamuutustega kohanemise arengukava aastani 2030“ ning „Eesti tuleviku kliimastenaariumid aastani 2100“. Olulist tähelepanu tuleb pöörata kliimamuutustest tingitud ilmastiku muutustele ja sellega kaasnevate tavapäratute tingimuste sagenemisele (nt sooja/külma vaheldumine talviti, jäitepäevade arvu kasv, suvised kõrgemad keskmised temperatuurid, pikemad kuuma perioodid, sademete intensiivistumine ja üleujutusohu). Sellest võivad olla tingitud nt elektriliinide tõrked, raudtee deformatsioon ehk *rail track buckling* oht, suurenevad koormused raudteega seotud rajatistele (sillad, tunnelid jne). Mõju hindamise etapis antud hinnangud ja leevendavad meetmed on oluliseks sisendiks raudteede ja seotud rajatiste projekteerimisel ja ehitamisel, et oleks tagatud nende rajatiste vastupidavus. Esitatavad hinnangud ja leevendavad meetmed on juhisteks ehitusprojekti koostamisel, kui kehtivad standardid ja projekteerimisjuhised ei arvesta võimalike kliimamuutustest tingitud ekstreemolukordade sagenemisega.

Projekti kavandamise käigus tuleb uurida, kuidas selle elluviimine aitab kaasa süsinikneutraalsuse saavutamisele (süsinikjalajälje vähenemine, alternatiivkütuste kasutuselevõtu edendamine raudteetranspordis jmt). Käsitleda tuleb nii ehitustegevuse kui käitamisaegseid mõjusid.

5.3. Rahastamisetapid ja hinnakalkulatsioon

Riigi eriplaneeringu rahastamisetappide eristamise aluseks on PlanS-s sätestatud riigi eriplaneeringu menetlusetapid (asukoha eelvalik ja detailne lahendus) ning nende etappide raames läbi viidav keskkonnamõju strateegiline hindamine (väljatötamise kavatsus ja aruanne mõlema menetlusetapi kohta).

Põhimõttelise nõusoleku riigi eriplaneeringu rahastamises osalemiseks on andnud Tallinna Linnavalitsus, tehes sealjuures ettepaneku riigi eriplaneeringu tellimise rahastamiseks riigieelarvest, sest ringraudteed tuleks käsitleda riiklikult olulise objektina, millel on eeldatavalt oluline mõju riigi majanduse arengule, elanikkonna turvalisuse tagamisele, riigikaitsele ja kliima eesmärkide saavutamisele.

5.3.1. Asukoha eelvalik

Asukoha eelvalik on tööde teostamise mõttes võimalik jaotada alljärgnevateks etappideks:

1. asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatötamise kavatsuse koostamine ja menetlemine, sh etapi tulemuste saavutamiseks vajalike uuringute määratlemine;
2. asukoha eelvaliku alternatiivide planeeringu koostamine ja menetlemine kuni asukoha eelvaliku otsuse ja keskkonnamõju strateegilise hindamise esimese etapi aruande vastuvõtmiseni;
3. keskkonnamõju strateegilise hindamise esimene etapp – aruande koostamine ja menetlemine kuni asukoha eelvaliku otsuse ja keskkonnamõju strateegilise hindamise esimese etapi aruande vastu võtmiseni;
4. asukoha eelvaliku etapi raames läbi viidavad eelvalikut ja keskkonnamõju strateegilist hindamist toetavad uuringud, mis eeldatavalt sisaldavad järgmist (uuringud on võimalik hankida iseseisvalt väljaspool riigi eriplaneeringu menetlust):

- Trassialternatiivide võrdlev tasuvusanalüüs, äriplaneeringu tasuvus, sotsiaal-majanduslik tasuvus ning raudteeliikluse reisija- ja kaubavedude prognooside uuring;
- Trassialternatiivide võrdlev kliimamõjude ja keskkonnatervise analüüs;
- Keskkonnamõju strateegilise hindamise II etapi aruande, sh vajadusel programmi koostamine, et valmistada ette ehitusprojekti koostamine;
- Kinnisasjade väärtuse muutumise uuring, kinnisasjade avalikes huvides omandamisega seonduvad küsimused – oluline sisend tasuvusanalüüsi jaoks;
- Töö- ja elukohtade ning elanike liikuvusanalüüs;
- Arheoloogiliste objektide kaardistamine;
- Natura 2000 võrgustiku aladele avalduva mõju hindamine (hindamise vajaduse tõenäosus on väike, kuid seda ei saa välistada).

Mitmete uuringute osas on kaalutlemise koht, kas teha need juba eelvaliku etapis või detailse lahenduse jaoks. Sellised uuringuteks on näiteks loomastiku uuring ja kaitsealuste taimede uuring (nt vältimaks riski, et ilmneb 1. kategooria kaitsealuste liikide paiknemine raudteekoridoris), üldine geoloogia ja geodeesia ning müra modelleerimine (et omada täpsemat teadmist leevendavate meetmete kulude paremaks arvestamiseks juba eelvaliku etapis – juhul kui vastavad kulud mõjutavad oluliselt projekti kogumaksumust).

Valiku tegemise sobivaimaks "kohaks" on eriplaneeringu asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuse koostamise protsess. Sel juhul on otstarbekas, et hanke mõttes lisandub asjakohane kolmas rahastamisetapp, mille väljund määrab täpsemalt uuringute vajaduse kahes järgmises etapis (sh. selle, millises etapis on uuringu teostamine kõige otstarbekam).

5.3.2. Detailne lahendus

Detailse lahenduse koostamise menetlus on uuringute teostamise mõttes võimalik jaotada alljärgnevateks etappideks:

1. Detailse lahenduse koostamine ja menetlemine kuni riigi eriplaneeringu vastuvõtmiseni – olemuslikult detailplaneeringu koostamine planeeringualale, PlanS § 126 ülesannete lahendamine.
2. Detailse lahenduse keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande koostamine ja menetlemine.
3. Detailse lahenduse ja selle KSHd toetavad uuringud:
 - müra- ja vibratsiooniuuring
 - radooniuuring
 - põhja- ja pinnavee uuring
 - reostusuuring
 - ulukiuuring
 - loomade liigirühmade uuring
 - kaitsealuste taimede uuring
 - puittaimestiku ajakohane hinnang
 - geodeetilised uuringud
 - geotehnilised uuringud
 - liiklusuuring.

Sõltuvalt asukohavaliku menetluse raames tehtavatest uuringutest, võib detailse lahenduse menetluse raames olla vajalik täpsemalt analüüsida kitsendatavaid kinnisasju, nendega seonduvaid olemasolevaid piiranguid ning juba olemasolevat ehitusõigust. Detailse lahenduse koostamise raames saab anda hinnangu avalikes huvides omandatava maa ja omandamisega seonduvate kulude osas, kuna siis on valitud ringraudtee täpne asukoht.

Lisaks on detailse lahenduse koostamise raames soovitatav alustada raudtee eelprojekti koostamist. Raudtee eelprojekti koostamine võimaldab anda täpsema hinnangu ringraudtee elluviimise osas ning jätkata peale riigi eriplaneeringu menetlust ehitusloa menetlusega. See tagab ka, et riigi eriplaneeringut on asutud ellu viima. Raudtee eelprojekti koostamiseks on vajalik keskkonnamõju strateegilise hindamise II etapi uuringud viia läbi keskkonnamõju hindamise täpsusastmes. Seega on riigi eriplaneeringu koostamise rahastamisel valiku küsimus, kas koos riigi eriplaneeringu koostamisega rahastada koheselt ka eelprojekti koostamist, mis võimaldab jätkata ehitusloa taotlemisega ja kavandatu kiiremini ellu viia. Alltoodud hinnavõrdlus lähtub samuti nimetatud kaalutlusest.

5.3.3. Hinnakalkulatsioon

Järgnevalt toome välja eeldatavad kulud seoses menetlusetappide ja uuringutega. Eeldatavad kulud on arvatud, tuginedes analoogsete tööde võrdlushindadele ning läbi viidud turukonsultatsioonide tulemusel neljalt uuringu- ja konsultatsiooniettevõttelt kogutud hinnahinnangutele. Tulenevalt ülaltoodud menetlusetappidest ja uuringutest on võimalik välja tuua esialgne hinnang riigi eriplaneeringu koostamise kuludele.

Töö	Hinnahinnangute vahemik
Planeerimismenetluses asukoha eelvaliku tegemine ja KSH I etapi hindamise läbiviimine	
<p>Asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) väljatöötamise kavatsuse (VTK) koostamine ja menetlemise koordineerimine.</p> <p>Täpselt koostatakse KeHJS § 36 kohane KSH väljatöötamise kavatsus, mis kirjeldab mõjutatavat keskkonda ja eeldatavalt kaasnevat olulist keskkonnamõju. Sisendinfot saab lõunapoolse trassi eskiisist, kuna sisuliselt on see valitud (väikeste mööndustega), põhja poolse trassi osas on rohkem tegemist, kuna selles koridoris täpsemat valikut tehtud ei ole. Seega tuleks VTK koostamisel juba detailsemalt uurida põhjakoridoris trassi kulgemise võimalusi.</p>	60 000 - 100 000€
Asukoha eelvaliku alternatiivide planeeringu koostamine ja menetlemise koordineerimine	180 000 – 200 000 €

<p>põhjapoolse trassikoridori eskiisi koostamine; lõunapoolse eskiisi korrigeerimine; eelvaliku tegemiseks vajalike analüüside läbi viimine.</p> <p>Eelvaliku tegevused alternatiivsete asukohtade võrdlemiseks, millega antakse esialgne hinnang alternatiivide mõjust:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keskkonnakaitsete piirangute ja kitsenduste analüüs; - ruumiliste piirangute analüüs; - loetelu ja kaardistus alternatiivide mõjualasse jäävatest kinnistutest, kehtestatud detailplaneeringutest ja väljastatud ehituslubadest ning nende analüüs; - ristumiste analüüs (tehnilise infrastruktuuriga, vooluveekogudega jm) ja sellest tulenevad tingimused; - vastavalt kaubavoogude logistikale ja reisiliiklusele ning liikluslahendustele koostatakse hinnang transpordikoormuse mõjust keskkonnale; - tulenevalt alternatiiviga hõlmatud ala tundlikkusest ja mõju suuruselt antakse hinnang alternatiivide teostatavusest keskkonnaaspektist; - tehnilise eskiisi alusel ja keskkonnatingimustest lähtuvalt saab hinnata esialgset maksumust. 	
<p>Keskkonnamõju strateegilise hindamise esimene etapp (sh olulisemad sotsiaalmajanduslikud mõjud - kohalik ja regionaalne areng (esmajoones seoses Lääne-Harju piirkonnaga); turvalisus ja elukeskkonna kvaliteet (esmajoones seoses Tallinna kesklinnaga).</p> <p>Alternatiivide hindamise ja tasuvusanalüüside alusel valitakse sobivaim alternatiiv, millele tehakse 2. etapis KMH täpsusastmes KSH.</p>	<p>60 000 - 150 000 €</p>

1. etapi uuringud		
	Trassialternatiivide võrdlev tasuvusanalüüs, äriline tasuvus, sotsiaal-majanduslik tasuvus	150 000 - 200 000 €
	Trassialternatiivide võrdlev kliimamõjude ja keskkonnatervise analüüs	100 000 €
	Töö- ja elukohtade ning elanike liikuvusanalüüs	50 000 - 60 000 €
	Kinnisasjade väärtuse (muutuse) uuring (sisend tasuvusuuringusse)	50 000 €
	Arheoloogiliste objektide kaardistamine	20 000 – 30 000 €
	Rohelise võrgustiku toimimise analüüs	25 000 – 50 000
	Natura 2000 võrgustiku aladele avalduva mõju hindamine (hindamise vajaduse tõenäosus on väike, kuid seda ei saa välistada) –	10 000 €
2. etapp		
	Detailse lahenduse koostamine ja menetlemise koordineerimine.	120 000 - 300 000 €
	Detailse lahenduse KSH aruande koostamine ja menetlemise koordineerimine. KMH KSH täpsusastmes, toetudes varem tehtud tööle, mida detailiseeritakse ja täiendavatele uuringutele.	60 000 – 250 000 €
	Õiguslik analüüs kitsendatavate kinnisasjade, nendega seonduvate olemasolevate piirangute ning juba olemasoleva ehitusõiguse osas. Hinnang avalikes huvides omandatava maa ja omandamisega seonduvate kulude osas.	50 000 €
2. etapi uuringud		
	Geodeetilised uuringud	50 000 €
	Geotehnilised uuringud	150 000 €
	Müra- ja vibratsiooniuring	15 000 – 30 000€
	Radooniuring. Olemasoleva info, varasemate uuringute ja radoonikaardi põhjal.	0 - 15 000 €
	Pinnasevee uuring	15 000 €
	Reostusuuring. Kättesaadava info ja visuaalse ülevaate põhjal.	15 000 – 20 000€
	Loomastiku ehk ulukiuuring. Varasemate uuringute ja kohapealse ülevaate alusel hinnatakse loomade	20 000 €

	liikumist ökoduktide ja tunnelite kavandamiseks.	
	Erinevate loomaliigi rühmade uuringud	40 000 €
	Puittaimestiku ajakohane hinnang	20 000 €
	Kaitsealuste taimede uuring	20 000 €
	Liiklusuuring	20 000 €
Ehitusprojekti koostamine paralleelselt riigi eriplaneeringu 2. etapiga		
	Raudtee ja sellega seotud rajatiste ehitusprojekti koostamine. Ehitusprojektiga lahendatakse ka sildade ja ristumistega seonduv, ühendused depoode ja kaubajaamaga jne. Ehitusprojekt koostatakse mahus, et see vastaks ehitusloa saamiseks vajalikele nõuetele ja tingimustele ning mille alusel on võimalik alustada ehitustegevusega.	1 500 000 € - 2 000 000 €
Kokku hinnangute keskmise alusel		3 375 000 €⁴³ €
Kokku ehitusprojekti koostamata		1 280 000 – 1 950 000 €
Kokku maksimaalse hinnahinnangu alusel		3 950 000 €

Planeeringu koostamiseks sõlmitavate teenuslepingute mõttes on rahastusetappide eristamiseks vähemalt 3 alternatiivset võimalust:

1. kogu protsessi (kõik etapid, eriplaneering ja selle KSH) hõlmav leping, mille raames protsessi etappidega kooskõlalised rahastamisetapid on vaheväljundite alusel tehtavad osalised väljamaksed (Lahenduse tugevused: ühtne protsessi juhtimine, erinevate etappide parim koordineerimine; Lahenduse nõrkused: järgnevate etappide hind sõltub eelnevate etappide tulemustest, spekulatiivsed ja riskantsed hinnapakkumised);
2. kaks eraldi lepingut – üks eriplaneeringu koostamiseks ja teine KSH läbiviimiseks (Lahenduse tugevused: sõltumatum KSH; Lahenduse nõrkused: keerukam protsesside koordineerimine);
3. hankeid ja rahastusetappe eristatakse planeerimisprotsessi etappide alusel:
 - asukoha eelvalik ja selle KSH (siin on lisaks võimalik eristada ka ettevalmistav lähteülesande etapp),
 - detailne lahendus ja selle KSH (Lahenduse tugevused: 2. etapi raames läbiviidavad tööd on täpsemalt määratletud; Lahenduse nõrkused: protsessi etappide omavaheline nõrgem koordineerimine, täiendav ajakulu etappide vahelise hanke läbiviimiseks);
4. 2 ja 3 lahenduse kombinatsioon, kus lisaks etappidele on eristatud ka eriplaneeringu koostamise ja KSH läbiviimise tööd.

Kõigil alternatiivsetel juhtumitel korraldatakse eraldi hanked mõlema etapi teostamiseks vajalike valdkondlike uuringute tellimiseks.

⁴³ Sellele summale lisanduvad hetkel puudu olevate uuringute summad (nt põhjavee uuring, mis võib osutuda vajalikuks täiendama geotehnilisi uuringuid).

Turukonsultatsioonide tulemuste üldistusena on otstarbekaim variant eristada riigi eriplaneeringu koostamisel ja menetlemisel kolme rahastusetappi, mille väljundid määravad järgnevate etappide tööde täpsema loendi:

1. Asukoha eelvaliku lähteseisukohtade ja keskkonnamõju strateegilise hindamise väljatöötamise kavatsuse koostamine ja menetlemine
2. Asukoha eelvalik koos KSHga
3. Detailne lahendus koos KSH/KMHga.

5.4. Projekti ajakava ja riskianalüüs

Käesolevaga taotlusega koos esitame näitlikustatud tegevusplaani, et selgitada millises ajakavas on võimalik viia läbi ringraudtee rajamiseks vajalikud menetlused, projekteerimine ja ehitamine (vt LISA 2).

Ajakava on koostatud põhimõttel, mis on õiguslikult võimalik. Ajakava koostati, eeldades, et kõik toimingud ja uuringud teostatakse nõutava põhjalikkusega. Ajakava praktiline teostatavus sõltub suurest hulgast Taotlejast sõltumatutest teguritest. Samas on selge, et on võimalikud ka ettenähtamatud takistused. Menetluste ajakava sõltub eelkõige uuringute tulemustest kui ka sellest, kuidas kulgeb koostöö erinevate menetlustoiminguid teostavate ametkondade vahel ja strateegilist keskkonnamõju hindamist juhtiva konsultandiga.

Käesolevaga taotlusega koos esitame ka kirjelduse võimalikest riskidest nende mõjudest ja maandamise meetmetest (vt Lisa 3). Järgnevate menetlusetappide jooksul on vajalik täpsemalt tegeleda tuvastatud riskidega ning hinnata riski esinemise tõenäosust. Seejärel tuleb valida sobivad maandamistaktikad ning tegevused. Rakendada on vaja ka riskiseireprotsess ning määrata vastutavad isikud.

6. RIIGI ERIPLANEERINGU ELLUVIIMINE, SH ELLUVIIMISEKS VAJALIKUD TEGEVUSED JA NENDE JÄRJEKORD

Riigi eriplaneeringu menetluses on võimalik ette näha planeeringu etapiviisiline elluviimine, sealhulgas kavandatavate tegevuste järjekord.⁴⁴ Tallinna ringraudtee elluviimine on võimalik etapiviisiliselt, kasutades erinevaid trassialternatiive, kui see ostutub analüüsimisel otstarbekaks ja põhjendatuks. Näiteks alustades põhjapoolsest koridorist ja teise etapina realiseerida lõunapoolne alternatiiv. Sealjuures tuleb arvestada erinevate trasside sotsiaalmajanduslike mõjudega. Ühtlasi vajab analüüsimist planeerimisseaduse nõue alustada REP elluviimist 5 aasta jooksul kehtestamisest. Isegi kui ringraudteed ei hakata REP kehtestamisest 5 aasta möödumisel kohe ehitama või ehitatakse etapiviisiliselt on mõistlik teostada riigil kruntimine ja maade omandamine ringraudtee tarbeks peale riigi eriplaneeringu kehtestamist vastavalt projekteerimisel välja selgitatud reaalsele maavajadusele.

Riigi eriplaneeringu elluviimiseks on vajalikud järgmised tegevused:

1. Vajadusel keskkonnamõju hindamise läbiviimine;
2. Tehniline projekteerimine ehitusloa saamiseks vajalikul tasemel;
3. Ehitusloa taotlemine;
4. Ehitamine (sh raudteega seotud rajatiste (ümber) ehitamine);

⁴⁴ PlanS § 3 lõige 5.

5. Kasutusloa saamine;

6. Testimine.

Loetletud tegevuste ajakava on näitlikustatud LISA 2.

Praegusel ajal ei ole teada keskkonnakaitselisi, geoloogilisi vm põhjuseid, mis välistaksid ringraudtee kavandamiseks koostatava riigi eriplaneeringu elluviimise tulevikus.

LISA 1 KAASAMISKAVA⁴⁵

Kava peamine eesmärk on anda praktilised tegevusjuhised puudutatud isikute kaasamiseks Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu algatamise ja elluviimise teemadel. Kaasamiskava kirjeldab detailselt kommunikatsiooni- ja kaasamistegevusi, mis on vajalikud lahendusteni jõudmisel. Kaasamiskava edukal elluviimisel saavutatakse järgmised tulemused:

1. Rohkem inimesi osaleb otsustusprotsessides. Erinevate huvide arvesse võtmine vähendab otsuse vaidlustamise võimalust, sest puudutatud isikutel on võimalik menetluse käigus oma seisukohad esitada.
2. Otsused on kvaliteetsemad ja inimestele paremini mõistetavad.

Järgmisena on esitatud kaasamise osapooled, meetod ja plaan.

Nr	Osapool	Tegevus ja selle eesmärk	Kaasamise viis	Osapoole kaasamise oodatav tulemus	Tähtaeg	Vastutaja
		PlanS § 31 lg 1 (kooskõlastus) PlanS § 31 lg 2 (arvamus)	Konsulterimine/ osalus/ informeerimine/	Vastavalt PlanS-le	Selguvad menetluse kestel	Riik
1.	Kohalikud omavalitsused	Kaasamine	Konsulterimine/ osalus/ informeerimine/	Arvamus	Jooksvalt	REP menetleja
2.	Valitsusasutused	Kooskõlastamine	Konsulterimine/ osalus/ informeerimine/	Kooskõlastus	Jooksvalt	REP menetleja
3.	Erasektor	Kaasamine	Konsulterimine/ osalus/ informeerimine/	Arvamus	Jooksvalt	REP menetleja
4.	Maaomanikud	Kaasamine	Osalus/informeerimine	Arvamus	Jooksvalt	REP menetleja

⁴⁵ Täpsem kaasamiskava esitatakse pärast konsultatsioone. Kaasatavate ring on välja toodud alapeatükis 1.3.

5.	Õiguste omajad, sh load	Kaasamine	Osalus/informeerimi ne	Arvamus	Jooksvalt	REP menetleja
6.	Keskkonnaorganisat sioonid	Kaasamine	Osalus/informeerimi ne	Arvamus	Jooksvalt	REP menetleja

LISA 2

Tegevus	Eeldatav ajakava	Eeldatavad kulud
1. RIIGI ERIPLANEERING		
1.1 Algatamine	2021 kvartal 2	0
1.2 Konsultandi valik	2021 kvartal 3	0
1.3 Planeerimismenetluses asukoha eelvaliku tegemine ja KSH I etapi hindamise läbiviimine	2021 kvartal 4 – 2022 kvartal 2	Kulud planeerimismenetlus: 240000 – 300000 € (keskmine 270000 €)
1.3.1 REP lähteseisukohtade koostamine ning KSH VTK väljatöötamine		Kulud KSH, sh uuringud:
1.3.2 Koostöö ja kaasamine asukoha eelvaliku tegemisel, sh eelanalüüs puudutatud isikute tuvastamisel. (toimub läbivalt)	2022 kvartal 2 - 2022 kvartal 4	465000 – 650000 € (keskmine 557000 €)
1.3.3 REP asukohavaliku koostamine ning KSH I etapi aruanne		
1.3.4 Asukoha eelvaliku otsustamine		
1.4 Planeerimismenetluses detailsema lahenduse koostamine ning KSH II etapi hindamise läbiviimine	2023 kvartal 1 – 2023 kvartal 3	Kulud planeerimismenetlus: 230000 – 600000 € (keskmine 415000 €)
1.4.1 REP detailse lahenduse ja KSH II etapi aruande koostamine		Kulud KSH, sh uuringud: 365000 - 400000 € (keskmine 382500 €)
1.4.2 Koostöö ja kaasamine detailse lahenduse väljatöötamisel, sh puudutatud isikute kinnisasjapõhine kaasamine ning maade võõrandamisega seonduvate küsimuste analüüs (toimub läbivalt)	2024 kvartal 4 - 2025 kvartal 1	
1.4.3 REP menetlus (kus on arvestatud eelnevaga) ning REP kehtestamine		
2. EHITUSPROJEKTI KOOSTAMINE		

2.1 Eeltööd ehitusprojekti koostamiseks, sh geodeesia ja geoloogia (u 2 – 4 kvartalit sõltuvalt tehnoloogiast)	2023 kvartal 1 – 2027 kvartal 1	Kulud ehitusprojekti koostamiseks: 1500000 – 2000000 € (keskmine 1750000 €)
2.2 Detailsema lahenduse täpsustamine eelprojekti staadiumis		
2.3 Tehniliste tingimuste taotlemine, muu raudteega seotud taristu projekteerimine		
2.4 Põhiprojekti koostamine ja kooskõlastamine		
3. EHITUSLUBA		
3.1 Taotlemine	2027 kvartal 2	
3.2 Keskkonnamõju hindamine – programmi faas	2027 kvartal 4 – 2028 kvartal 2	
3.3 Keskkonnamõju hindamine – aruande faas	2028 kvartal 2 – 2028 kvartal 4	
3.4 Loa andmine	2029 kvartal 2	
4. EHITUSTÖÖD, sh loa- või teavituskohustusega tegevus	2027 kvartal 2 – 2030 kvartal 2	
5. KASUTUSLUBA	2030 kvartal 3 – 2031 kvartal 1	
6. TESTIMINE	2031 kvartal 1 – 2031 kvartal 3	
7. TEGEVUSE ALUSTAMINE	hiljemalt 2032 kvartal 1	

LISA 3

RISKIANALÜÜS

1. PLANEERIMISMENETLUSE ETAPIS ILMNEDA VÕIVAD RISKID			
Riski kirjeldus	Osapooled	Riski täpsem kirjeldus ja mõju	Riski maandamise meetmed
Üldised riskid			
Poliitilised riskid	Riik	<p>Kuna VV otsustab riigi eriplaneeringu algamise ja kehtestamise, siis riski mõju on, et:</p> <ul style="list-style-type: none"> - otsuse tegemine jääb poliitilistel põhjustel venima ning ette antud tähtaegu ei järgita; - otsus jääb poliitilise toetuse puudumise tõttu tegemata. <p>Otsustamatuse mõju on, et kavandatava tegevusega seotud kulutused suurenevad ning ajakavast ei ole võimalik kinni pidada.</p>	- Arvestada ajakavas VV tegevusega.
Organisatsioonilised riskid, sh koostöö ja kommunikatsiooni puudujäägid osapoolte vahel	Riik Taotleja Puudutatud omavalitsused Erasektor Maaomanikud, õiguste omajad	- Ebapiisav koostöö ja vaidlused osapoolte vahel.	- Osapooltel on kokku lepitud kommunikatsioonikava, mis hõlmab muuhulgas nendevahelist kommunikatsiooni ning avalikkuse jaoks oluliste sõnumite edastamist, sh uuringute tulemuste vms (sest riigi eriplaneeringu koostamise korraldaja on riik).

Õiguslikud riskid	Riik Taotleja Puudutatud omavalitsused Erasektor Maaomanikud, õiguste omajad	<p>- Trassialternatiivi vaidlus, mis võib kaasa tuua maakonnaplaneeringu vaidlustamise ja/või muutmise menetluse, mis omakorda pikendab menetlust.</p> <p>- Riigi eriplaneeringu menetluse pikenedmine või hilisem vaidlustamine (sh populaarkaebuse esitamine). Kui riigi eriplaneeringu vaidlustamisel rahuldatakse esialgse õiguskaitse taotlus (EÕK), siis ei ole võimalik jätkata plaanipäraste tegevustega ning projekti elluviimine hilineb.</p>	<p>- Trassialternatiivi vaidluse osas leida lahendus maakonnaplaneeringu menetluses ning teha endast olenev, et maakonnaplaneeringut ei peaks kohtus vaidlustama.</p> <p>- Teha analüüs kinnisasja ulatuse ja omaniku huvide kohta, et selgitada välja piiratud asjaõiguste seadmise kokkulepete vajadus/sundvalduse seadmise vajadus.</p> <p>- Selgitada välja, kas esineb riigi eriplaneeringu järgne maade sundvõõrandamise vajadus.</p> <p>- Ennetada riigi eriplaneeringu kehtestamisest tulenevaid vaidlusi õiguslikult kaalutletud ja põhjendatud menetlustoimingutega ning läbimõeldud kaasamisega. EÕK taotluse rahuldamisega arvestada ajakava planeerimisel.</p>
Ajakava muutumine	Riik Taotleja	<p>- Erinevate riskide realiseerumisest tulenevad muudatused ajakavas, mis lükkavad planeerimisetapi lõpetamist edasi ja võivad tõsta projekti läbiviimiseks tehtavaid kulutusi.</p> <p>- Keskkonnauuringuteks vajalike loamenetluste venimine.</p> <p>- (Keskkonna)uuringute tulemusel ei ole võimalik projekti soovitud kujul ellu viia.</p>	<p>- Analüüsida paralleelselt läbiviidavate uuringute või menetluste võimalikkust, kasutada häid näiteid teiste riikide 0-bürokraatia projektidest.</p> <p>- (Keskkonna)uuringute tulemusel selgunud ajakava muudatuste tulemusel tuleb kogu projekti ajakava jooksvalt muuta ning teavitada sellest teisi osapooli.</p>

		Projekti tuleb kohandada vastavaks keskkonnatingimustele.	
Majanduslikud riskid			
Finantsrisk	Riik Taotleja (kaasrahastajad)	<ul style="list-style-type: none"> - Lisauuringute tegemise vajadus ning sellest tulenev eelarve ületamine. - Kavandatud uuringute ette nähtud maksumuse ületamine. - Keskkonnauuringutest tulenevad ennetamis- ja leevendusmeetmete rakendamine on kallis ja ajamahukas. - Täiendavate finantseerimisvahendite kaasamise vajadus võib tekitada projektis seisakuid ja hilinemist ajakavas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vajadusel peab leidma lisafinantseerimisallikad ning analüüsima, millised oleksid lisafinantseerimise tingimused. - Jälgida majandus- ja sotsiaalkeskkonnast tulenevaid muudatusi ning tagada tasuvusanalüüsi asja- ja ajakohasus.
2. PROJEKTEERIMIS- JA E HITUSETAPIS ILMNEDA VÕIVAD RISKID			
Riski kirjeldus	Osapooled	Riski täpsem kirjeldus ja mõju	Riski maandamise meetmed
Üldised riskid			
Organisatsioonilised riskid, sh koostöö ja kommunikatsiooni puudujäägid osapoolte vahel	Riik Taotleja Puudutatud omavalitsused Erasektor	- Ebapiisav koostöö ja vaidlused osapoolte vahel.	- Kokku lepitud kommunikatsioonikava, mis hõlmab muuhulgas riigi ja teiste osapoolte omavahelist kommunikatsiooni ning avalikkuse jaoks oluliste sõnumite edastamist, sh uuringute tulemuste vms (sest riigi eriplaneeringu koostamise korraldaja on riik).

	Maaomanikud, õiguste omajad		
Vead avalikes suhetes, avalik arvamus	Riik	Avaliku heakskiidu langus, teatud isikute/gruppide vastuseis.	- Planeeringu ja loamenetluste selgus ja läbinähtavus (sealhulgas võimaluse korral ühitades erinevaid paralleelseid menetlusi) ja aktiivne kaasamine projekti võimalikult varajases staadiumis enne sisuliste otsuste tegemist.
Õiguslikud riskid	Riik Taotleja Puudutatud omavalitsused Erasektor Maaomanikud, õiguste omajad	- Projekteerimise käigus ilmneb riigi eriplaneeringu muutmise vajadus või muu täiendava planeeringu koostamise vajadus. - Õigusnormide, standartide muudatused ehitamise käigus, millest tuleneb vajadus muuta ehitusprojekti ja teha täiendavaid ehitustöid.	- Kaaluda riigi eriplaneeringu kehtestamist alternatiivsete lahendustega või lisatingimustega, et ennetada planeeringu muutmise vajadust. - Arvestada ajakavas õigusaktide või standartide muudatustega ning planeerida eelarves lisakulutuste tegemise võimalus ehitusprojekti muudatuste tegemiseks.
Ressursirisk	Riik Taotleja	- Kompetentse tööjõu ebapiisavus projekti läbiviimiseks (projekteerimine, ehitamine, paigaldamine)	- Kaardistada planeerimismenetluse etapis mõjud tööturule ning tööjõuga seonduvad vajadused. - Seoses riikliku järelevalve vajadusega tuleb samuti kaardistada järelevalveasutuste täiendav ressursivajadus.

		<ul style="list-style-type: none"> - Eesti haridussüsteemis ei koolitata raudteeinsenere, vastav tööjõud on vajalik leida välismaalt.⁴⁶ - Piisava omaniku- või riikliku järelevalve olemasolu projekti ehitusfaasi läbiviimiseks. Ebapiisav ressurss võib kaasa tuua ehitusvigade hilise avastamise, mistõttu ületatakse ette antud tähtaegasid, kaasnevad täiendavad kulud. - Masinate ja seadmete piiratud kättesaadavaus võib põhjustada ehitusseisakuid, võib tekkida vajadus seadmete ja masinate impordiks välismaalt, sh testvagunipargi import. - Maavarade ja ehitusmaterjalide ebapiisavus, sh rööbaste, liiprite, juhtimissüsteemi komponentide ebapiisavus. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kaardistada aegsasti vajaminevate seadmete ja masinate nõudlus ning planeerida konkreetsetes ajaraamis nõutav ressursivajadus.
Ajakava muutumine	Riik Taotleja	<ul style="list-style-type: none"> - Ehitusprojekti koostamise pikenedamine, mis mõjutab järgnevate tähtaegade täitmist. - Loamenetluste viibimine, mis toob kaasa projekteerimiseks ja ehitamiseks ette nähtud tähtaegade ületamise. 	<ul style="list-style-type: none"> - Piisava lisaaja planeerimine ehitusprojekti koostamiseks või ehitusvigade kõrvaldamiseks ning ettenägematute asjaolude maandamiseks. Lisaajaga arvestamine tuleb võtta arvesse eelarve planeerimisel ning sellest tuleb teavitada huvitatud osapooli.
Keskkonnarisk	Riik	<ul style="list-style-type: none"> - Ehitustegevusest tulenev võimalik keskkonna saastumine (maapind, õhk, jäätmed). 	<ul style="list-style-type: none"> - Täpsem keskkonnariskide analüüs ja riskide maandamise meetmed nähakse ette

⁴⁶ Rail Baltica projekti Eesti osa planeerimis- ja ehitusfaasi riskianalüüs, lk 49.

	<p>Taotleja</p> <p>Puudutatud omavalitsused</p> <p>Erasektor</p> <p>Maaomanikud, õiguste omajad</p>	<p>- Ehitustegevusest tekkivad müra- või vibratsioonihäiringud.</p>	<p>keskkonnamõju hindamise raames, sh keskkonnakorralduskavas.</p> <p>- Analüüsida, kas müra- ja vibratsioonihäired mõjutaks inimeste igapäevast elu. KSH/KMH raames tuleb täpsemalt analüüsida mõju piikonnas elavatele loomadele ja lindudele.</p> <p>- Tagada tõhus ehitusaegne keskkonnakava järelevalve, sealhulgas arvestada erinevate meetmetega projekteerimisfaasis.</p> <p>- Kohustada ehituslepingute täitjaid järgima keskkonnameetmeid.</p>
Tehnilised riskid			
<p>Ebapiisavad alusandmed, mis mõjutavad projekteerimise tulemust</p>	<p>Riik</p> <p>Taotleja</p>	<p>- Ilmnevad täiendavad mõjud keskkonnale, mille tulemusel tuleb teha täiendavad uuringud ning projekti muuta, halvemal juhul muuta trassikoridori (võib tuua kaasa ka riigi eriplaneeringu muutmise vajaduse). - Arheoloogilised leiud – mõju on täiendavad uuringud, ajakava muutmine ning kulude kasv.</p>	<p>- BIM-metoodika kasutamine, mis võimaldab ehitustegevust ette planeerida ning arvestada alusandmete, tehnilise spetsiifikaga ning ka ressursi ja ajakuluga.</p>
<p>Ehitustegevuse peatumise risk</p>	<p>Riik</p> <p>Taotleja</p>	<p>- Pooleliolevast ehitustegevusest tulenevad riskid, mis võivad mõjutada looduskeskkonda</p>	<p>- Esitatakse tagatis, millega tagatakse vahendid ning nähakse ette meetmed poolelioleva ehitise ning ehitustegevuse konserveerimiseks.</p>
Majanduslikud riskid			

Finantsrisk		- Projekti eelarveväliste lisakulude katmise vajadus.	- Alternatiivsete ja täiendavate finantseerimise võimaluste kaardistamine.
3. KASUTUSETAPIS ILMNEDA VÕIVAD RISKID			
Riski kirjeldus	Osapooled	Riski täpsem kirjeldus ja mõju	Riski maandamise meetmed
Üldised riskid			
Koostöö ja kommunikatsiooni puudujäägid osapoolte vahel	Riik Taotleja	- Opereerimiseks sobivate rongide spetsifikatsioonide edastamine liiga hilja, mis tingib rongide saabumise ning sellest tulenevalt ringraudtee kasutamise viibimise.	- Tagada osapooltevaheline suhtlus piisavalt varajases staadiumis, et teave jõuaks tootjateni piisavalt vara.
Ressursirisk	Riik Taotleja	- Kompetentse tööjõu ebapiisavus projekti rakendamiseks (ehitise, tehnoloogia veeremi hooldamine), vajadus tuua nii oskustöölisi välismaalt. - Haridussüsteemis ei koolitata raudteeinsenere, vastav tööjõud on vajalik leida välismaalt. Tööjõud on aga vajalik raudtee igapäevaseks toimimiseks, sh hooldus- ja parendustööd.	Ressursiriski maandamise meetmed on ette nähtud planeerimismenetluse etapis.
Ohutusrisk	Riik Taotleja	Ringraudtee kasutamisel tekkivad õnnetusjuhtumid, kuritegelikud rünnakud vms.	Ohutusriskide realiseerumise ja nende maandamise meetmed tuleb täpsemalt ette näha vastavas riskide hindamise kavas.

Keskkonnarisk	Riik Taotleja	Ringraudtee kasutuselevõtul ilmnevad täiendavad mõjud keskkonnale, sh eelhinnangutest kõrgem müra või vibratsioon vms.	Peab arvestama, et täiendavate häiringute ilmnemisel tehakse vajalikud uuringud ning nähakse ette leevendusmeetmed.
Tehnilised riskid			
Ehitusvigade ilmumine	Riik Taotleja	- Ehitusvigade kõrvaldamiseks on vajalik kasutamine peatada, teha täiendavad uuringud ning näha ette vigade parandamine. Ehitusvigade mõju on ringraudtee kasutamise peatamine ning mõju eelarvele. Arvestada tuleb ehitusvigade parandamisel ka loamenetluste läbimisega.	Arvestada eelarve planeerimisel ehitusvigade kõrvaldamise vajadusega ning näha selleks ette piisavad vahendid. Tagada piisavad õiguskaitsevahendid ehitusvigadest tingitud kahju hüvitamiseks, nt ehituslepingutes, ehitaja garantii vms näol.
Majanduslikud riskid			
Ringraudtee opereerimise katkemine	Riik Taotleja	Ringraudtee opereerimise katkemisel tekivad mõjud seda opereerivale ning ringraudteed kasutavatele ettevõtetele. Mõjud on eelkõige majanduslikud.	- Varajastes majandusanalüüsides uurida jätkusuutliku majandamise võimalusi, teha täpsemad stsenaariumid tasuvuse uurimiseks ning kulu-tulu analüüsiks.