

Planeeringute lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik arutelu  
03.10.2013 kell 13.00 Kiili gümnaasium  
PROTOKOLL

Osalejate nimekiri on lisatud protokollil lõpus eraldi lehel.

Koosoleku avas Kiili valla esindaja.

Koosoleku juhataja Joel Jesse (Harju Maavalitsus) tutvustas koosoleku eesmärki ja päevakava.

ETTEKANNE:

Jaak Simon (Tehnilise Järelevalve Amet) andis ülevaate projekti taustast, eesmärgist ja Rail Baltic vajadusest.

Küsimus: Kui suured peaksid olema kaubamahud, et Rail Baltic ennast ära tasuks?

Vastus(Jaak Simon): Praegu jään vastuse võlgu. AECOMI uuringus on need võrdlustabelid olemas.

Küsimus: 2007 COWi aruandes oli väiksem kaubamahtude prognoos, kui AECOMI uuringus?

Vastus (Jaak Simon): COWI töö ei olnud nii detailne. COWI töö jättis otsad lahti, kas uue rööpmelaiusega uus raudtee on tasuv. Selle täpsustamiseks telliti riikide koostöös AECOMI uuring, mis juba analüüsis olukorda täpsemalt.

ETTEKANNE:

Jaak Simon (Tehnilise Järelevalve Amet) andis ülevaate kavandatava raudtee tehnilistest näitajatest, lähiaja tegevustest projektis ja trassivaliku otsustusprotsessist.

Küsimus: Mis on täpsemalt need leevendusmeetmed?

Vastus(Jaak Simon): Leevendavad meetmed on mõjude analüüsimise käigus paika pandud meetmed nagu müratõkkebarjäärid, ökoduktid, ülesõidukohta jne. Leevendavate meetmete ülesanne on praeguse olukorra maksimaalne säilitamine. Näiteks rohekoridoride katkestamise vältimine ning maaparandussüsteemide toimimise tagamine.

Küsimus: Kes on Muugalt tulevate alternatiivide idee taga?

Vastus(Joel Jesse): Need trassid on Konsultandi töö tulemusena kindlaks määratus ja on selles piirkonnas ainsad võimalikud variandid, mis ei häiri suurel määral inimasustust ja Natura alasid. Pikemalt räägib sellest Pille Metspalu oma ettekandes.

Küsimus: Kui palju on KSH ja KMH juures arvestatud Arhusi konventsiooniga?

Vastus (Joel Jesse): Saame paremat aimu kui KSH/KMH ekspert on esinenud.

ETTEKANNE:

Pille Metspalu (Hendrikson & Ko) andis ülevaate senisest tööprotsessist, planeeringu põhimõttelisest sisust, sh trassikoridori mõistest, trassivariantide välja töötamise ja analüüsimise alustest.

Küsimus: Miks ei räägita trassivariandist 12A?

Vastus(Joel Jesse): Liiga vara on veel rääkida täpsemalt, sest hetkel ei ole veel trassivariantide detailse võrdluse protsess lõppenud.

Küsimus: Kes valis need variandid välja? Nabala karsti ala ei tohi läbida ükski variant.

Vastus (Joel Jesse): Trassivariandid sündides koostöös konsultandi ja riiklike institusioonide vahel. Nüüd hakatakse trassivariante analüüsima. Me ei ole hetkel välistanud Nabalat, sest mõjud tuleb enne täpsustada.

Küsimus: Mille järgi te otsuseid teete?

Vastus(Joel Jesse): KSH ekspert räägib lähemalt.

Küsimus: Kas raudtee läheb Leedus läbi Kaunase või Vilniuse?

Vastus (Jaak Simon): Rail Baltic läheb läbi Kaunase. Vilniuse ühendamine Kaunasega on küll otstarbekas, aga see lahendatakse hiljem eraldiseisvalt ja sellel ei ole seost Rail Baltic projektiga.

ETTEKANNE:

Heikki Kalle (Hendrikson & Ko) andis ülevaate KSH programmi sisust, raudteega kaasnevatest olulisematest mõjudest ja programmi osas laekunud seisukohtadest.

Küsimus: Kas Keskkonnaministeeriumi 30. augusti kiri ei ole piisav, et välistada trassivariandid, mis läbivas Nabalat?

Vastus(Heikki Kalle): Selles kirjas on ainult Keskkonnaministeeriumi seisukoht. Meile on saabunud seisukohti mitmete ministeeriumite ja riiklike asutuste poolt. Keskkonnaministeeriumi kirjas ja ka hilisemate järelepärimiste peale ei ole esitatud põhjendusi, mille alusel raudtee ehitus Nabala karstialal välistatakse.

Küsimus: Kui tuleb Nabala suhtes eitav vastus, kas siis läheb eelnev töö tühja? Kas ei peaks lisaks 12A-le veel teisi variante, mis Nabalat ei läbi, välja tooma?

Vastus(Heikki Kalle): Teisi variante lihtsalt ei ole, sest mujal on teised välistavad tegurid nagu Natura alad, inimasustus, kultuuriväärtused jne.

Küsimus: Kui karstiala kuulutatakse välja Natura alaks, kas siis välistatakse Nabalat läbivad trassivariandid?

Vastus(Heikki Kalle): Jah.

Küsimus: I) Kas te olete nõus et kaasatud liiga vähe eksperte?

II) Millal Saarte rabas käidi?

Vastus(Heikki Kalle): I) Aga millist eksperti teie arvates oleks veel vaja kaasta?

II) On selge, et igat meetrit ei ole läbi uuritud, kuid 15-ne liikmeline loodusuuringute tiim tegi loodusuuringuid ja kõik väliuuringud on dokumenteeritud.

Küsimus: Kas te seate kahtluse alla Keskkonnaministeeriumi otsuse Nabala välistamiseks ja Natura kaitsealaks määramiseks?

Vastus (Heikki Kalle): Meile ei ole esitatud neid kriteeriume ja informatsiooniallikaid, mille alusel selline seisukoht on võetud.

Küsimus(): Millist ministeeriumit või institutsiooni te esindate?

Vastus(Heikki Kalle): Olen sõltumatu ekspert.

Pille Metspalu andis ülevaate planeeringute edasisest protsessist ja järgmistest sammudest, sh kavandatud avalikustamistest.

Joel Jesse tõi välja, et ettepanekuid võib igal ajal saata ja maavanem vastab neile.

#### DISKUSSIOON:

Küsimus: Kui palju kaasneb mõjusid ehitustegevusega? Kuidas Saarte rabas ehitus välja näeb?

Vastus(Joel Jesse): Kõiki mõjusid võetakse KSHs arvesse ja ehitusaegsed mõjud on programmis välja toodud.

Küsimus: Võiks ka arvestada ohtlike ainete mõjuga. Kui te kuu aega tagasi saite teada, et on vaja riske analüüsida, siis kuidas ajakava ei muutunud?

Vastus (Heikki Kalle): Meil on oma meeskond riskianalüüside tegemiseks ja neile on kindel ajakava ette antud.

Küsimus: Kui rong läheb Nabalas ümber siis peab Peipsist torujuhtme Peipsist tooma?

Vastus(Heikki Kalle): Põhimõtteliselt jah, aga peame arvestama, et sarnased tagajärjed on ka õnnetusel asulas. Mõlemal juhul tuleb sellise õnnetuse tõenäosus miinimumini viia.

Küsimus: Kas võib tekkida samasugune olukord nagu Saaremaa sadama puhul, kus algselt lubati ainult reisijaid, et KSH oleks lihtsamini läbi viidav.

Vastus (Heikki Kalle): Selline võimalus on olemas, aga KSH on siiski võimalik läbi viia esitatud andmete ja prognooside põhjal. Kui hiljem need oluliselt muutuvad, siis tuleks ka läbi viia uus hindamine.

Küsimus: Kui prognoos on, et 2025 on raudtee kuni Leeduni. Mis on Poola poolne garantii, et ka seal tehakse piisav töö?

Vastus (Jaak Simon): Poolas on siseriiklikult arendamisel raudteetrass Varssavi kuni Leedu piir. Selle trassi ühe osa rekonstrueerimiseks 160 km/h kiiruse jaoks on raha Euroopa Komisjonilt juba saadud. Nüüd arutatakse selle lõigu viimiseks 240 km/h kiirusele. Poola reaalsed tegevused ja plaanid ei anna põhjust arvata, et nad oma lubadustest kinni ei pea.

Küsimus: Me räägime ainult raudtee ehitusest, mitte kaupade ümber laadimisest?

Vastus (Jaak Simon): Vastupidi Muuga sadamas on detailplaneeringud käimas ja Tallinna sadam on suhelnud Soome poolega, kust on lubatud, et juba tänasel päeval oleks võimalik 2 miljonit tonni pabertoodangut läbi Eesti transportida.

Küsimus: Kas Euroopa Liit rahastab sadama ehitus 85% ulatuses?

Vastus (Joel Jesse): Sellist taotlust ei ole esitatud.

Küsimus: Kui palju on planeeritud Muuga sadam ala välja ehitamise maksumuseks?

Vastus (Joel Jesse): Hetkel on raske öelda, kuna reaalseid lahendusi ei ole.

Küsimus: Kuidas leitakse vahendid iga-aastaseks ülalpidamiseks?

Vastus (Joel Jesse): Ülalpidamise peavad tagama raudteekasutuse tasud.

Küsimus: Kas sundvõõrandamine toimub hetke turuhinna alusel?

Vastus (Joel Jesse): Jah

Küsimus: Kui langevad ära 10ga tähistatud trassivariandid, siis kui suureks riskiks te seda peate.

Vastus (Joel Jesse): Riskid on olemas kuni lõpuni ja nendega tuleb arvestada.

Küsimus: Kas olete valmis 10m kõrguselt üle minema asustuste juures?

Vastus (Joel Jesse): Projekteerimise faasis saavad sellised faktid selgemaks.

Küsimus: Kas vana raudtee jääb alles?

Vastus (Joel Jesse): Hetkel on plaanis vana raudtee rekonstrueerida 10 aastaseks perioodiks.

Küsimus: Mis saab vanast raudtees siis ,kui valitakse 12A?

Vastus (Joel Jesse): Vana raudtee jääb alles uue kõrvale.

Küsimus: Rail Baltic ei ole Eestis regionaalne projekt, aga Lätis ja Leedus on. Kas oleks regionaalne projekt oleks kui oleks Tartu kaudu?

Vastus (Jaak Simon): Regionaalsest projektis ei saa rääkida, kui Lätis on peatus ainult Riiasse planeeritud.

Küsimus: Nabalast Tuhalani on ilus käänuline kruusatee. Mis on leevendusmeetmete kriteeriumid ja mis on lahendused?

Vastus (Jaak Simon): Kui on kohalikus mõistes tähtis tee, siis lahendatakse tunneli või sillaga.

**Küsimus: Mis on variandid, kui Nabala trassid välistatakse?**

**Vastus: (Heikki Kalle): 12A.**

Küsimus: Kas on hea tava, et planeeringu kooskõlastamine ja KSH heakskiitmine on koos?

Vastus (Pille Metspalu): See seisukoht on lähiajal muutunud.

Küsimus: Mis selle koosoleku eesmärk on?

Vastus (Joel Jesse): Avaliku väljapaneku arutelu. Kogu protsessi ajal saab esitada küsimusi ja ettepanekuid kirjalikult või maavalituses kohapeal.

Ettepanek: Kiili valla elanikud on tõestanud koosolekuga ja allkirjade, et toetavad Nabala looduskaitseala loomist ja soovivad seda läbivate trassivariantide välistamist. Soovime, et see seisukoht protokollitakse.

Vastus (Joel Jesse): Teie seisukoht protokollitakse.

Küsimus: Kas Pärnu inimene suudab osta pileti Pärnust Tallinnasse, et iga päev tööl käia?

Vastus (Joel Jesse): Seda ei suuda me piisava täpsusega prognoosida.

Küsimus: Kui palju on raudteekilomeetri kulu aastas?

Vastus (Jaak Simon): Ennem on vaja trass paika panna, siis saab täpsemad arvestused teha. AECOMI uuringu prognoos oli 50miljonit eurot kogu 700km trassi peale.

Joel Jesse täna osalejaid ja teavitas, et projekti portaalis [www.railbaltic.info](http://www.railbaltic.info) on esitatud kõik projekti materjalid ja info.

Protokollis Martin Ruul (Hendrikson & Ko)

Osalejate nimekiri on lisatud protokollis pabervariandile, vajadusel saab sellega tutvuda võttes ühendust planeeringu korraldajatega.