

Tabel 1. Ülevaade KMH programmi kohta laekunud seisukohtadest

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
1.	Maaeluministeerium 03.12.2019 nr 4.1-5/3029-1	Programmi eelnõus on maaparandussüsteemide paiknemine kavandatava raudtee trassilõigu lähialal joonisel 16 (edaspidi joonis) kajastatud osaliselt ning kajastamata eesvoolud, mis kuuluvad samuti maaparandussüsteemi koosseisu. Palume teil joonise nimetus ning sisu viia kooskõlla ning joonisel kajastada nii reguleeriva võrgu rajatised (Katku I ja Annepalu) kui ka eesvoolud (Kurna oja, Rae kraav). Kurna oja suublaks on Ülemiste järv. Samuti vajaks põhjalikumalt käsitlemist projekti võimalik mõju Tallinna linna joogiveehaardele.	Arvestatakse. Joonis 16 on täiendatud vastavalt esitatud märkusele. KMH käigus käsitletakse põhjalikult projekti mõju Tallinna linna joogiveehaardele.
		Rail Balticu trass kulgeb üle erinevate põllumassiivide. Leiame, et ühe olulise mõjuvaldkonnana tuleks keskkonnamõju hindamise aruandes käsitleda ka mulla teemat (nt katmine, eemaldamine, taaskasutamine muu põllumaa parandamiseks jm). Keskkonnaministri 9. septembri 2017. a määruse „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“ §-s 5 on ühe valdkonnana toodud ka muld, mis on praegusest programmi eelnõust põhjendamatult kõrvale jäetud.	Arvestatakse. Mulla teemat käsitletakse mitmes erinevas kontekstis – nt mõju pinnasele ja relieefile, jäätmete taaskasutus, säästlik materjalikasutus (vt täpsemalt tabel 2).
		Samuti ei selgu programmi eelnõust, kas ja kuidas arvestatakse trassi sh eritasandiliste ristmike projekteerimisel survealise põhjavee aladega. Keskkonnamõju hindamise aruandest peaks ilmnema, kas ja mil määral survealine põhjavesi mõjutab trassi ehitamist ja kasutamist, et tagada ehitiste püsivus.	Ehitiste püsivuse tagamine on üks projekteerimise põhiülesannetest. Survelise põhjaveega aladele leitakse sobivad lahendused projekteerimise käigus, need kajastatakse põhiprojektis.
		Leiame, et lisaks valdkonnapõhistes regulatsioonides, standardites ja muudes dokumentides toodud nõuetele vastavusele tuleks rõhutada, et trassi rajamisega seotud lõplikes lahendustes tuleb arvestada ka üldtunnustatud häid praktikaid ning parimaid kaasaegseid teadmisi.	Võetud teadmiseks.
2.	Keskkonnainspeksioon	Asutusesiseseks kasutamiseks. Alus: AvTS § 35 lg 1 p 8	Võetud teadmiseks.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	10.12.2019 nr. 8-3/19/7165-2		
3.	Maa-amet 12.12.2019 nr. 7-21/19/17739-2	Maa-ametil puuduvad täiendavad märkused ja ettepanekud 21.11.2019 seisukoha kujundamiseks edastatud Rail Balticu raudteetrassi ehitusprojekti lõikude „Ülemiste – Kangru“ ning „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir“ KMH programmide eelnõude osas. Palume hoida Maa-ametit kursis projekti menetlemise edasise käiguga.	-
4.	Rahandusministeerium 12.12.2019 nr. 14-13/7115-2	<p>Mõlema programmi eelnõu peatükis 2 on nimetatud reisirongide peatuskohad kohaliku liikluse tarbeks Harju maakonnas Assaku, Luige, Saku ja Kurtina piirkondades. Programmi leheküljel 7 on fikseeritud, et „käesoleva KMH aluseks oleva projekteerimise raames lahendatakse kohalike peatuste põhimõttelised asukohad eskiisi detailsusega, kuid täpsed lahendused (platvormid ja jalakäijatele vajalikud üle- või altpääsud, juurdepääsud (sh mootorsõidukitele ja kergliiklejatele), parkimine jm toetav infrastruktuur) tuleb lahenda eraldi tööga. Kohalike peatuste detailne projekteerimine ja ehitamine ei ole kiire rahvusvahelise raudteeliini osa ning lahendatakse vajalike otsuste ja rahastuste saamisel eraldi projektiga.“ Edasi leheküljel 8 on fikseeritud, et „eritasandiliste ristumiste korral täpsustatakse projekteerimise etapis, kumb ristuvatest rajatistest (kas raudtee või tee) paikneb maapinnal ning kumb kõrgel muldel, viaduktil või süvendis“.</p> <p>Lähtuvalt eelnevast ning arvestades Rail Balticu iseloomu leiame, et <u>kohalike peatustega seonduvate juurdepääsuteede vajadus tuleb määrata koostatavate projektidega ning asjakohaste keskkonnamõjude hindamist ei saa lükata edasi, nn eraldi projekti koosseisu, vaid tuleb läbi viia käesolevate KMH-de koosseisus. Kohalike peatuste juurdepääsudega arvestamata jätmisel võib hiljem osutada võimatuks või väga kulukaks peatustele mõistlike juurdepääsude kavandamine.</u></p> <p>Oleme seisukohal, et ehitusprojektides ja nende KMH-des tuleb määrata kohalike peatuste täpsed asukohad ja hinnata mõju inimeste</p>	Arvestatakse. Kohalike peatuste asukohad määratakse eskiisprojekti tasemel ja hinnatakse KMH käigus mahus, mida eskiisprojekti tase võimaldab.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		<p>liikumisvõimalustele ja juurdepääsuteedele, sh kergliiklejate ja jalakäijate juurdepääsude vajadus ning peatuses jalakäijate raudteest alt- või ülepääsud. Samuti tuua KMH-des välja leevendavate meetmete vajadus, mis on seotud kohalike peatuste rajamisega, sh inimeste turvalisusega. Palume täiendada KMH-de programme</p>	
		<p>Mõlema programmi eelnõu peatükis 5 on toodud: „Eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjelduse koostamisel on allikmaterjalina kasutatud Rapla maakonnaplaneeringu „Rail Baltic trassi koridori asukoha määramine“ seletuskirja ja sama maakonnaplaneeringu KSH aruannet.” Antud KMH-de programmid puudutavad Harju maakonda, sellest tulenevalt palume parandada ja märkida, et allikmaterjalina on kasutatud Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic trassi koridori asukoha määramine“ seletuskirja ja sama maakonnaplaneeringu KSH aruannet.</p>	<p>KMH programm on korrigeeritud vastavalt esitatud märkusele.</p>
		<p>Mõlema programmi eelnõu peatükis 7.4 on fikseeritud, et „Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ eesmärk on luua alus uue rahvusvahelise ühenduse projekteerimiseks Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel, mille rööpmelaius (1435 mm) vastab Euroopa standardile. Planeeringuga on leitud sobivaim asukoht elektrifitseeritud Rail Balticu raudtee trassi koridorile Rapla maakonnas.“ Antud KMH-de programmid puudutavad Harju maakonda, sellest tulenevalt palume parandada ja märkida, et planeeringuga on leitud sobivaim asukoht elektrifitseeritud Rail Balticu raudtee trassi koridorile Harju maakonnas.</p>	<p>KMH programm on korrigeeritud vastavalt esitatud märkusele.</p>
		<p>Mõlema programmi eelnõu peatükis 12.1 on muuhulgas toodud, et laiemat avalikkust teavitab otsustaja KMH programmi ja aruande avalikust väljapanekust ja arutelust ühes üleriigilise levikuga või ühes kohaliku või maakondliku levikuga ajalehes. Kuna KMH käsitleb maakonnale ja trassile jäävatele omavalitsustele väga olulise ruumilise mõjuga Rail Balticut, siis on vajalik avaldada teade</p>	<p>KMH programm on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.</p>

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		nii üleriigilise levikuga ajalehes kui ka ajalehes Harju Elu. Samuti on oluline, et teade avaldatakse trassile jäävate omavalitsuste ajalehtedes ja omavalitsuste veebilehtedel. Palume programmi täiendada.	
		Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõu peatüki 12.1 tabelis 6 ja Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti KMH programmi eelnõu peatüki 12.1 tabelis 7 on nimetatud KMH koostamisest mõjutatud ning huvitatud asutused ja isikud. Palume lisada nimekirja ka MTÜ Harjumaa Omavalitsuste Liit ja MTÜ Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus.	
		Juhime tähelepanu asjaolule, et mõlema programmi eelnõu peatükis 13 nimetatud Ametlikud Teadaanded ei saa olla KMH aruande koostamise lähtematerjaliks. Küll on vajalik lähtematerjalides ära nimetada ning KMH-de koostamisel arvestada arengustrateegiat „Harju maakonna arengustrateegia 2035+“, mis on kättesaadav Harjumaa Omavalitsuste Liidu veebilehel http://hol.ee/areng-373 .	Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. Harjumaa arengustrateegia 2035+ lisatakse KMH lähtematerjalide hulka. Ptk-s 13 on nimetatud KMH (mitte ainult KMH aruande) läbiviimisel/koostamisel kasutatavad materjalid (esialgne loetelu). Kuna KMH programmi ptk-s 1 on viide KMH algatamise teatele väljaandes Ametlikud Teadaanded, siis on selle väljaande näol tegemist KMH lähtematerjaliga.
5.	Maanteeamet 13.12.2019 nr. 15-5/19/54196-2	lk 47 teeme ettepaneku lisada tabelisse teema ”mõju olemasolevale infrastruktuurile”	Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. KMH käigus käsitletakse, kuidas RB rajamisega muudetak teedevõrk mõjutab ümbritsevat

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
			keskkonda ning piirkonna elanike maakasutust, liikuvust ja juurdepääsetavust (need teemad on ptk 8 tabelis kajastatud), samuti teede võimalikku koosmõju RB-ga (näiteks müra osas). Ptk 8 tabelit ei täiendata uue teemaga "mõju olemasolevale infrastruktuurile", sest mõju hindamine olemasolevale infrastruktuurile ei ole KMH ülesanne.
		lk 52 teeme ettepaneku lisada EGT koostatud "Harjumaa varustuskindluse aruanne", Tln 2019	Ilmselt on mõeldud EGT koostatud uuringut „Ehitusmaavarade levik, kaevandamine ja kasutamine Harju maakonnas“, Rakvere 2018. Eelnimetatud uuring lisatakse KMH programmi ptk. 9.2.
		Anname teada, et Maanteeamet kavandab Rail Balticu trassiga seotud maanteeviaduktide ehitust ja seoses sellega on Maanteeamet nõudnud OÜ-lt Rail Baltic Estonia kavandatava tegevusega kaasnevate keskkonnamõjude kirjeldust (vajadusel täiemahulist KMH), millega tuleb raudtee põhiprojekti keskkonnamõjuhindamisel arvestada.	Teadmiseks võetud.
		Samuti peame vajalikuks mõjude hindamisel maakasutusele hinnata põllumajandustehnika ja loomade juurdepääsetavust äralõigatavatele maaüksuste.	Ettepanekuga arvestatakse. KMH ptk 8 on vastavalt täiendatud.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		Kavandatava tegevuse vastavuse hindamisel kehtivatele planeeringutele palume analüüsi kaasata kõik asjakohased kehtivad planeeringud, nt Harju maakonnaplaneering 2030+ koos lisadega.	Harju maakonnaplaneering 2030+ on Maanteeametise seisukoha andmiseks esitatud KMH programmis käsitletud – vt ptk. 7.3.
6.	Päästeamet 15.12.2019 nr. 7.2-2.1/13415-2	Ülemiste – Kangru ehitusprojekti keskkonnamõtjude hindamise (edaspidi KMH) kohaselt läbib trass mitme B suurõnnetuse ohuga ning ohtliku ettevõtte ohuala. KMH-s on kirjeldatud, et halvimal juhul (kemikaalileke) võib ohuala ulatuda kuni ca 1000 m mõlemale poole raudteed. Seda on arvestatud kemikaaliõnnetuse ohtliku alana, kus kemikaalilekkest lähtuva aurupilve levikualal võib tekkida inimestel tervisekahjustusi, mõjuala ulatus võib suureneda tulenevalt koosmõjust teiste ohtlike objektidega. KMH kirjelduses on välja toodud, et kavandatava tegevusega suureneb suurõnnetuse risk või õnnetuse tagajärgede raskus. Tuleks paika panna, milliseid on õnnetuste ennetamiseks kavandatud meetmed. Juhul, kui toimub ohualasse planeerimine, tuleb vajadusel ka olemasolevas suurõnnetuse ohuga ja ohtlikkus ettevõttes rakendada ohutuse tagamiseks täiendavaid meetmeid. Kuna täiendavate meetmete planeerimine on seotud kuludega, tuleks need planeerida koostöös ja kokkuleppes isikuga, kes käitab vastavat suurõnnetuse ohuga ja/või ohtlikku ettevõtet. Lisaks tuleks teostada riskianalüüs võimalike ohtlike veoste kohta, hindamaks, kas 1000 m ohuala mõlemale poole raudteed on piisav ning millised on võimalikud domino stsenaariumid, mis võivad kaasneda ohtlike veoste transpordiga raudteel.	Ettepanekuga ei arvestata. Toodud viide pärineb Rail Balticu maakonnaplaneeringu KSH aruandest. Selgitus, miks kemikaalide veoga seotud riske käesoleva KMH käigus ei käsitleta ja kuidas need käsitlemist leiavad on toodud KMH programmi lk.44.
		KMH lk 8 kirjeldatakse, et lisaks ligipääsuteedele, mis planeeritakse kahe kuni kolme kilomeetri tagant, projekteeritakse kohati ka hooldusteel, mis jäävad piirdeaiasse. Hooldusteel kavandatakse möödaskõiguste ja peatuste juurde ning kohtadesse, kus on vaja tagada juurdepääs teenindatavatele objektidele, kuid kus ei ole võimalik kasutada ligipääsuks avalikku teede võrku. Mõlemal pool	Teadmiseks võetud.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		rööbastee kõrval (ca 3 m kaugusel rööbastee teljest) kulgeb kogu pikkuses 0,8 m laiune hooldusrada. KMH kohaselt rajatakse hooldusteel vaid jaamade juurde, mistõttu on alust arvata, et päästevõimekus ja juurdepääsetavus sündmuskohtadele jääb olulisel määral häirituks kuna 0,8m laiune hooldusrada kahe kuni kolme kilomeetri vahedega ei võimalda juurdepääsu päästetehnikaga õnnetuskohtadele.	
		Ehitusprojekti KMH koostamisel ei ole piisaval määral arvestatud Päästeameti ettepanekutega, mis on kirjeldatud dokumendis 30.01.2019 nr .2-1/1127-1 „Päästeameti ettepanekud Rail Baltica põhiprojekti koostamiseks“ saadetud punktides 2,3,4,5, 8 ja 10.	Päästeameti 30.01.2019 kirjaga nr nr .2-1/1127-1 on esitatud ettepanekud Rail Baltica põhiprojekti koostamiseks. Ettepanekuid KMH koostamiseks selles kirjas toodud ei ole.
7.	Keskkonnaamet 18.12.2019 nr 6-3/19/19093-2	1. KMH programmi lk 11 on viidatud KeHJS §-le 31, õige viide on KeHJS § 31. KMH programmi lk 29 on viidatud KeHJS § 3 p-le 2, õige viide on KeHJS § 3 lg 1 p 2. KMH programmi lk 36 on viidatud KeHJS § 13 lg-le 5, õige viide on KeHJS § 13 p 5. KMH programmi lk 48 kohaselt KMH aruande koostamisel järgitakse KeHJS §-s 20 esitatud nõudeid; loetelusse lisada ka keskkonnaministri 01.09.2017 määrus nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“. Keskkonnaamet palub korrigeerida.	KMH programm on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.
		2. KMH programmi ptk-s 3 (lk 11 kolmanda lõigu kaks esimest lauset) on lausete kordus. Keskkonnaamet palub korrigeerida.	KMH programmid on korrigeeritud vastavalt esitatud märkusele.
		3. KMH programmi lk 14 kohaselt ehitatakse muldkeha dreniivast pinnasest ja pinnavee ära juhtimiseks rajatakse mõlemale poole muldkeha kraavid ja veekogumisrennid. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et läbi dreniiva pinnase ja rajatavate kraavide võib tiheda liiklusega raudteelt sademe- ja lumesulamisveega keskkonda kanduda saasteaineid (nt metallid, raskemetallid, naftasaadused, herbitsiidid, fenoolid jms	Teemat analüüsitakse KMH koostamise käigus lähtuvalt sellest millised sisendandmeid RB hooldusnõuete kohta on võimalik saada.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		<p>potentsiaalselt ohtlikud ained). KMH programmis ei ole käsitletud mastaapselt raudteelt keskkonda juhitavate saasteainete hindamise vajalikkust ja meetodikat. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et raudteelt sademeveega keskkonda (nii pinnasesse kui ka veekogusse) juhitavate erinevate saasteainete kumulatiivne keskkonnamõju ning selle mõju ulatus ja olulisus ei ole teada. KMH käigus tuleb hinnata raudteelt ära juhitavate saasteainete esinemistõenäosust, hulka, nende võimalikku mõju pinna- ja põhjaveele, lähipiirkonnas paiknevatele veekogudele ja märgalale ning pakkuda välja võimalikud keskkonnameetmed.</p>	
		<p>4. Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et kavandatav Rail Baltic raudteetrass läbib Vaskjala Ülemiste kanalit (keskkonnaregistrikood VEE1093000), mis kuulub Tallinna linna pinnaveesüsteemi joogiveehaardesse (valdaja AKTSIASELTS TALLINNA VESI). Sellest lähtuvalt tuleb KMH aruandes välja tuua rajatava Rail Baltic raudtee võimalik mõju joogiveehaarde süsteemile ja pakkuda vajadusel välja asjakohased keskkonnameetmed.</p>	<p>Arvestatakse KMH käigus.</p>
		<p>5. KMH programmi lk 25-26 kohaselt: „KMH aruandes tuuakse vajadusel välja pinna- ja põhjaveekogumite veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmise vajadus ning põhjendused. Kui projekti elluviimine kõnealuses lõigus ei too kaasa ühegi veemajanduskava põhjaveekogumi seisundi halvenemist, siis kinnitatakse seda KMH aruandes. Kui KMH käigus ilmneb, et vaatamata leevendusmeetmete rakendamisele tekib siiski vajadus veekogumitele veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmiseks, looduslike veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamiseks või põhjaveekogumite seisundi halvendamiseks, siis tuuakse KMH aruandes välja asjakohaste erandite seadmise põhjendused vastavalt veepoliitika raamdirektiivi 2000/60/EÜ artiklile 4 ning veeseadusele.“</p>	<p>Arvestatakse KMH käigus. Tabel 2 on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.</p>

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		<p>Keskkonnaamet palub seejuures arvestada järgmist: veeseaduse § 31 lg 1 p-de 1-4 kohaselt on veekaitse üldisteks eesmärkideks vähendada inimtegevuse mõju veekeskkonnale; vältida veeökosüsteemide, nendest sõltuvate maismaaökosüsteemide ja märgalade seisundi halvenemist ning parandada nende seisundit; soodustada vee kestlikku kasutamist ning tagada pinna- ja põhjaveevarude pikaajaline kaitse ning piisav veevarustus; lõpetada prioriteetsete ohtlike ainete heide ja piirata saasteainete, sealhulgas muude ohtlike ainete heidet veekeskonda. KMH käigus tuleb hinnata kavandatava tegevuse mõju veekogumitele ja tõenäosust veekogumi seisundi halvenemisele või veekogumi tugevalt muudetuks tunnistamisele. KMH käigus tuleb pakkuda välja keskkonnameetmed, mis võimaldavad tagada üldiseid veekaitse eesmarke. Ehk, ennekõike tuleb Rail Baltic raudteetrass kavandada ja projekt ellu viia selliselt, mis ei too kaasa keskkonnaseisundi halvendamist ja mis vastab veemajanduskavade eesmärkidele. Kui KMH käigus ilmneb, et vaatamata keskkonnameetmete rakendamisele tekib siiski vajadus veekogumitele veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmiseks, looduslike veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamiseks või põhjaveekogumite seisundi halvendamiseks, siis tuleb KMH aruandes välja tuua asjakohaste erandite seadmise põhjendused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/60/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse veepoliitika alane tegevusraamistik, artiklile 4 ning veeseadusele. Keskkonnaamet palub sellega arvestada ka KMH programmi tabelis 2.</p>	
		<p>6. Rail Baltic raudteetrassi lõigu „Ülemiste –Kangru“ otsesesse mõjualasse jäävad III kaitsekategooria kaitsealuste käpaliste esinemisala (nimetatud ka KMH programmi tabelis 1). Need liigid on: balti sõrmkäpp (Dactylorhiza Baltica, keskkonnaregistrikood KLO9312166), kahkjaspunane sõrmkäpp (Dactylorhiza incarnata, keskkonnaregistrikood KLO9312186), hall käpp (Orchis militaris, keskkonnaregistrikood KLO9312169) ja soo-neiuvaip (Epipactis</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		<p>palustris, keskkonnaregistrikood KLO9312194). KMH programmi tabeli 1 kohaselt on täpsustavad inventuurid teostatud 2018. aastal.</p> <p>Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et looduskaitseseaduse § 55 lg 8 kohaselt on keelatud III kaitsekategooria taimede hävitamine ja loodusest korjamine ulatuses, mis ohustab liigi säilimist selles elupaigas. Raudteetrassile jäävate kaitsealuste taimeliikide isendite ümberasustamisel tuleb arvestada Vabariigi Valitsuse 15.07.2004 määruses nr 248 „Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord“ toodud nõudeid. KMH käigus tuleb hinnata rajatava Rail Baltic raudtee mõju eelnimetatud kaitsealustele taimeliikidele ja analüüsida raudteetrassile jäävate isendite ümberasustamisega seonduvat, sh leida koht, kuhu isendid asustada.</p>	
		<p>7. Keskkonnaamet palub muuta KMH programmi ptk 6 pealkirja, kuna antud juhul ei ole tegemist Natura eelhindamisega, vaid selle vajaduse määramisega.</p>	
		<p>8. KMH programmi ptk-s 7.5 tuua välja ka seos kehtivate üldplaneeringutega, mitte üksnes algatatud või koostamisel olevatega.</p>	<p>KMH programm on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.</p>
		<p>9. KMH programmi lk 40 kohaselt on KMH käigus kavas hinnata raadamise mõju, kuid: „Otseselt käesoleva KMH kontekstis on võimalik hinnata vaid käesoleva projektilõigu mõju, aga võimalusel arvestatakse ka kogu Rail Balticu trassi jaoks vajalike kumulatiivsete raadamismahtudega (vt ptk 9.1)“. Keskkonnaamet on seisukohal, et käesoleva KMH käigus tuleb lisaks konkreetsele projektilõigule hinnata ka kogu joonobjekti koosmõju, vähemalt põhimõttelises täpsusastmes, mitte üksnes võimaluse korral. Keskkonnaamet palub selles osas korrigeerida KMH programmi lk 43. Vt samas küsimuses ka Keskkonnaameti 06.11.2019 kirja3 p 1.</p>	<p>KMH programm on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.</p>
		<p>10. Keskkonnaamet palub KMH aruandele lisada Rail Baltic raudteetrassi asukoha täpsemaks vaatamiseks MapInfo kaardikihi. See lihtsustaks hiljem Keskkonnaametil raadamise metsateatiste</p>	<p>MapInfo kaardikiht lisatakse KMH aruandele selle esitamisel asjaomastele asutustele.</p>

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		menetlemist. Keskkonnaamet palub selles osas täiendada KMH programmi lk 40.	
		<p>11. Keskkonnaministri 01.09.2017 määruse nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“ § 7 kohaselt esitatakse KMH aruandes kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste keskkonnameetmete, sealhulgas seire, kirjeldus rajamis-, kasutamise- ja lõpetamisetappide lõikes, sealhulgas nende kasutamise eeldatava efektiivsuse hinnang.</p> <p>KMH programmi tabelis 2 on osade hinnatavate mõjude korral välja toodud, et KMH käigus hinnatakse ja vajadusel leitakse võimalikud keskkonnameetmed (nt KMH programmi lk 41, mõju põhjaveele), kuid mitte kõikjal (nt puudub lk 41, mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele). Keskkonnaamet palub KMH programmis kasutada sama lähenemist lähtuvalt keskkonnaministri 01.09.2017 määruse nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded“ nõuetest. Kui KMH käigus selgub eeldatavalt ebasoodsa keskkonnamõju kaasnemine, tuleb KMH aruandes välja pakkuda keskkonnameetmed Rail Balticu raudtee ehitustööde ja/või hilisema kasutuse tarbeks.</p>	Tabel 2 on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.
		<p>12. Keskkonnaamet andis 28.05.2019 ja 18.10.2019 osaühingule Rail Baltic Estonia oma seisukoha Rail Baltica raudtee eelprojekti kohta (28.05.2019 kirjas eelprojekti lõikude 04-07 ja 18.10.2019 kirjas lõikude 01-03 kohta).</p> <p>Keskkonnaamet märkis 18.10.2019 kirja p-s 4.2, et Rail Balticu projekti järgnevatel etappidel, sh KMH-de läbiviimisel, tuleb lähtuda Keskkonnaameti 28.05.2019 kirja ptk-s IV „Ökoduktide parameetrid“ toodud seisukohast. Lisaks sellele tuleb Rail Balticu ehitusprojektide KMH-de käigus läbi vaadata uuring „Rail Baltic samatasandiliste ulukiläbipääsude tehniline teostatavus“ (OÜ Rewild ja OÜ Hendrikson & Ko, 13.12.2017) ja esitada konkreetne loomaläbipääsude lahendus ning hinnata nende võimalikke riske ja mõju. Seejuures tuleb arvestada eelnimetatud uuringus ja</p>	Teadmiseks võetud.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		keskkonnaministri 17.10.2019 kirjas toodud seisukohti. Eelnimetatu kehtib kõikide Rail Balticu ehitusprojektide ja nende KMH-de korral. Keskkonnaamet palub sellega arvestada ka käesoleva KMH programmi koostamisel.	
		13. Keskkonnaamet palub KMH programmi tabelit 4 täiendada eksperdiga, kes KMH käigus hindab mõju põhjaveele. See on vajalik, kuna vaadeldavas Rail Baltic raudteetrassi piirkonnas on tegemist valdavalt nõrgalt kaitstud ja kaitsmata põhjaveega alaga. Samuti tuleb KMH-sse kaasata käesoleva kirja p-s 6 nimetatud taimeliike tundev ning nende ümberistutamise kogemusi omav liigiekspert.	Tabel 4 on täiendatud eksperdiga, kes hindab mõju põhjaveele. Mõju kaitstavatele taimeliikidele hindab ekspert Raimo Pajula. Kaitsealuste taimeliikide ümberasustamine toimub Vabariigi Valitsuse 15.07.2004 määrusega nr 248 „Kaitsealuse liigi isendi ümberasustamise kord“ kehtestatud korra alusel. Arendaja esitab Keskkonnaametile pärast RB põhiprojekti valmimist määruse nõuete kohase kirjaliku taotluse.
		14. KMH programmi tabelis 6 puudub osade asjaomaste asutuste korral nende kaasamise põhjendus (nt ministeeriumid). Kuigi tabelis 6 on viidatud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 28.06.2018 kirjale, siis seal ei ole asjaomaste asutuste valikut põhjendatud, mida näeb aga ette KeHJS § 13 p 9. Keskkonnaamet palub Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametil ning KMH programmi koostajatel koostöös täiendada KMH programmi tabelit 6.	Arvestatakse. KMH programmi ptk 12.1 täiendatakse vastavalt. Kaasatavad ministeeriumid on loetletud vastavalt otsustaja TTJA (TJA) 28.06.2018 kirjale nr 6-7/18/0016/111.
		15. KMH programmi tabelis 6 ei ole vaja Keskkonnaameti korral märkida, et: „Riigi keskkonnakasutuse ja looduskaitse poliitika elluviija; kaitstavate loodusobjektide valitseja; RB mõju keskkonnale, Natura 2000 võrgustiku aladele ja kaitstavatele loodusobjektidele.“	Tabel 6 on korrigeeritud vastavalt esitatud märkusele.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		Keskkonnaamet tuleb KeHJS § 23 lg 2 teise lause kohaselt alati kaasata KMH-sse asjaomase asutusena, v.a juhul, kui tegemist on piiriülese KMH-ga või kui tegevusloa andja on Riigikogu, Vabariigi Valitsus või ministeerium. Samuti tuleb Keskkonnaamet kaasata KMH-sse, kui KMH käigus tuleb läbi viia Natura-hindamine (nt tulenevalt KeHJS § 29 lg 1 p-st 2) või kui Keskkonnaametilt tuleb taotleda kavandatavaks tegevuseks mõnda tegevusluba.	
8.	Terviseamet 19.12.2019 nr. 9.1-1/19/6865-2	Liiklusmüra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada päeval 85 dB(A) ja öösel 75 dB(A) (KeM määrus nr 71 § 6 lg 3).	Arvestatakse. Õigusaktidega sätestatud müratasemetega arvestatakse müra modelleerimise ja müraseinte kavandamise käigus, samuti käsitletakse leevendavate meetmete mõju müratasemetele.
		Impulssmüra põhjustavat tööd, näiteks lõhkamine, rammimine jne, võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasel.	
		Amet soovib pärast raudtee valmimist hinnata müra ja vibratsiooni raudteeliiklusest enim mõjutatud müratundlikel maa-aladel ning vajadusel rakendada täiendavaid müra- ja vibratsiooni leevendavaid meetmeid.	Müra ja vibratsiooni hinnatakse ning enim mõjutatud müratundlikel maa-aladele leitakse leevendavad meetmed KMH käigus. KMH tulemustega arvestatakse põhiprojekti koostamisel, selliselt, et raudtee valmimisel oleksid olulised keskkonnamõjud juba leevendatud.
9.	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium 20.12.2019 nr. 24.5-6/18-0240/9551	MKM teeb ettepaneku lisada asjaomaste asutuste nimekirja ka AS Eesti Raudtee.	AS Eesti Raudtee on asjaomaste asutuste nimekirjas (vt tabel 6).

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
10.	Kaitseministeerium 20.12.2019 nr. 12-4/19/4681	Märkusi ega ettepanekuid ei ole.	-
11.	Rae Vallavalitsus 20.12.2019 nr. 8-8/9511-1	Põhiprojekti järgne trass on märgitud eelprojekti järgse trassiga võrreldes Uuesalu piirkonnas asulale lähemale. Palun programmis eraldi välja tuua nimetatud teema käsitlemise vajadus ja mõjude hindamisel eraldi käsitleda eelnimetatud trassilõigu mõjusid asustusele ja kohalikele elanikele mõlema alternatiivi võrdluse puhul.	KMH käigus hinnatakse kogu trassilõigu ulatuses mõju asustusele ja kohalikele elanikele.
		Palume mõjude hindamisel lisada trassi mõjualasse jäävate keskkonnaohtlike ettevõtete käsitus.	Arvestatakse mõju hindamise käigus.
		Rohevõrgustiku aladel tuleb olenemata alternatiivide valikust tagada suur- ja väikeulukite läbipääsu võimalus. Tagada tuleb ühendus nii Kangru kui ka Rae raba piirkonnas trassist läbilõigatud rohevõrgustiku alal.	Arvestatakse mõju hindamise käigus.
		Nagu Vaskjala-Ülemiste kanalile, tuleb ka Kurna ojale arvestada väike- ja suurulukite läbipääsu võimaluse loomine (Joonis 6, riste vooluveekoguga).	Ettepanekuga arvestatakse mõju hindamise käigus.
		Vaskjala-Ülemiste kanali ääres kulgeb AS-ile Tallinna Vesi kuuluv hooldustrass, mille kergliiklemiseks kasutamise osas on sõlmitud kokkulepe Rae Vallavalitsuse ja AS-i Tallinna Vesi vahel. Palume edasises arvestada trassi ja Vaskjala-Ülemiste kanali ristumiskohas jalakäijate liikumisraja ühenduse vajadusega ning sellest tulenevalt mitte planeerida ulukite läbipääsu samale trajektoorile vaid eraldi läbipääsuna.	Teadmiseks võetud.
		Nõustume programmi lk 18 teise lõiguga, mis ütleb järgmist: "KMH käigus lähtutakse põhimõttest, et konsolideeritud eelprojekti ja projekti koostaja poolt välja töötatud lahendused peavad keskkonnamõju seisukohast olema vähemalt sama head või paremad, kui on toodud eelprojekti." Selles kontekstis mõjub aga vastuolulisena lk 18 esimeses lõigus toodud väide: "Tulenevalt mulde kõrguse muutustest ei ole täies mahus rakendatavad eelprojekti	Konkreetsed lahendused põhiprojekti mahus töötatakse välja koostöös loomastiku eksperdiga.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		käigus välja töötatud üle- ja altpääsu lahendused (nii sõidukitele, jalakäijatele kui ka loomadele).” Juhul kui eelprojekti käigus väljatöötatud üle- ja altpääsu lahendused ei ole täies mahus rakendatavad, siis kas konsolideeritud eelprojekti välja töötatud lahendused ikka saavad olla vähemalt sama head või paremad?	
		Ehitusotstarbelise materjali osas palume edaspidi täpsustada, millistest karjääridest planeeritakse vajaminev materjal hankida ja kas on vajalik ka uute karjäärialade avamine.	KMH eksperdil ei ole pädevust ega õigust mõjutada konkurentsi ega sekkuda tulevastesse hankemenetlustesse.
		Palun täiendavalt käsitleda trassi ehitamisel väljakaevatava pinnase aspekte. Kui tekib, siis mis põhimõttel seda käideldakse ja milline on võimalik keskkonnamõju.	Arvestatakse mõju hindamise käigus.
		Järveküla koolist kuni Järveküla ja Uesalu küla piirini, sh Põdra tee lähiümbruses esineb kõrgendatud oht sademevee ärajuhtimise probleemi tekkele ja ala võib nimetada kohaliku tähtsusega üleujutusohuga alaks. Mõjude hindamisel palume täiendavalt analüüsida mõju nimetatud piirkonna sademevee toimivusele. Samuti täpsustada, kuidas toimub sademevee süsteemi integreerimine olemasolevate süsteemidega ning hinnata integreerimise mõju olemasolevate, juba niigi probleemsetele piirkondadele, sh sademevee puhastuskoormusele.	Arvestatakse mõju hindamise käigus.
		Põhiprojekti järgne trass tekitab Rae valla territooriumile füüsilise barjäär ning mitmed tänased liikumisteed lõigatakse ära. Palun hinnata trassi mõju kohaliku liikumisele, seda nii mootortranspordi kui ka kergliikluse aspektist. Hinnata sõidu- ja kergliikusetee võrgustiku terviklikku toimimist pärast trassi rajamist.	Arvestatakse mõju hindamise käigus.
12.	Kiili Vallavalitsus 23.12.2019 nr. 9-10.6/416-2	Raudtee trass koos kaasneva maanteeviaduktiga on kavandatud Kangru aleviku (elanike arv 650) vahetusse lähedusse, millega kaasneb oluline keskkonnamõju – see võib eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust, põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või	Arvestatakse mõju hindamise käigus.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		vara. Palume antud asjaolu kajastada ning soovitada piisavad leevendusmeetmed.	
		Raudtee trass kulgeb osaliselt Männiku turbamaardla alal. Palume arvestada ja kajastada turbarabast tulenevaid mõjusid, ohte nagu tulekahjud, vee liikumine erinevatel aastaegadel, veerežiimi muutumisest tingitud turba mineraliseerumine;	Arvestatakse mõju hindamise käigus.
		Raudtee väljaehitamise järel tuleb tagada kuivendussüsteemide toimimine (sh hooldamine). Tänapäeval toimub kraavide hooldus mehhanismidega. Seetõttu tuleks näha kraavide kallastele mehhanismide liikumiseks piisava laiusga alad.	Teadmiseks võetud.
		Programmis on välja toodud põllumajandustehnika liikumisega arvestamine. Palume lisada ka metsade majandamiseks vajaliku tehnikaga (metsamasinad) arvestamine.	KMH programm on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.
		Palume kindlasti arvestada suurulukite liikumisega, sest linnalähedastes metsades, rabas on liikumas päris palju loomi. Nii loomade kui ka transpordi ohutu liikumise tagamiseks on vajalik ette näha piisavad leevendusmeetmed.	Teadmiseks võetud.
13.	Tallinna Linnavalitsus 30.12.2019 nr. LV-1/2995 - 1	KMH koostamisel tuleb arvestada Harju maakonnaplaneeringus planeeritud ning eeldatavalt RB projektis projekteeritava ringraudtee trassiga, mis kulgeb üldiselt kogu lõigus paralleelselt RB raudteega. Mõjude hindamisel võib aluseks võtta Eesti Raudtee tellimisel ja Reaalprojekt OÜ koostatud projekt „Tallinna ringraudtee Saue-Lagedi lõigu eskiisprojekt“, millele tuleb juurde arvestada kohalikud peatused – Kangru, Järveküla-Uuesalu, Assaku, Lagedi ning raudtee trassi pöörang Ülemiste suunas nt Lagedi piirkonnas. Samuti tuleb arvestada mõlema raudtee trassist tuleneva laiema raudtee koridoriga, suurema sildega viaduktidega ja laiemate süvenditega ning näha ette vajadusel täiendavad leevendavad meetmed sh Tallinna linna rohevõrgustiku toimimiseks. KMH peab analüüsima kahe raudtee koosmõju ja vajadusel tegema konkreetseid ettepanekuid projekteerimiseks. Hinnata tuleb RB maakonnaplaneeringus planeeritud uue kaubajaama rajamise	Arvestatakse mõju hindamise käigus.

Jrk nr	Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht KMH programmi kohta (lühendatult)	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
		mõjusid arvestusega, et sinna viiakse üle 1520 mm laiuse raudtee Kopli kui ka Ülemiste kaubajaamad koos vajaliku taristuga.	
14.	Siseministeerium e-kiri 07.01.2019	Kommentaare ega märkusi ei ole.	-
15.	Keskkonnaministeerium 15.01.2020 nr 7-12/19/3993-15	KMH programmi peatükis 5.3 on Harjumaa ehitusliiva ja -kruusa varustuskindluse osas märgitud, et uute varude lisandumiseta langeb see vahemikus 2020-2025 kriitilise piiri lähedale. Täpsustame, et Harjumaal on praeguseks välja antud ehitusliiva ja -kruusa kaevandamise lubadega varustuskindlus tagatud kuni 2044. aastani. Arvestades Harjumaa ehitusliiva ja -kruusa viimase viie aasta keskmist nõudlust ning Rail Balticu ehitamise materjali vajadust langeb varustuskindlus ilma uute varude lisandumiseta aastal 2030 alla rahuldavat piiri.	Teadmiseks võetud.
		Tabelis 2 toodud mõjuvaldkondade „Müra mõju“, „Mõju välisõhu kvaliteedile“ ja „Mõju inimeste heaolule, tervisele ja varale“ puhul teeme ettepaneku hinnata ka suurenenud kaevandamisega ning kaevandatava materjali transpordiga seotud mõjusid.	Ettepanekuga ei arvestata. Loodavate ja laiendavate karjääride keskkonnamõju hinnatakse vajadusel konkreetsete kaevanduste (karjääride) maavara kaevandamise lubade menetlemise käigus.
		Tabelis 4 on esitatud KMH eksperdirühm. Erinevalt kahest eelmisest trassilõigu KMH programmist (Hagudi – Rapla ja Pärnu maakonna piir; Rapla ja Pärnu maakonna piir – Tootsi) ei ole eksperdirühma koosseisus eraldi nimetatud hüdroloogi ega hüdrogeoloogi. Kuigi programmis on selgitatud, et vajadusel kaasatakse töö käigus täiendavalt erialaeksperte, siis leiame, et eksperdirühma tuleb kaasata ka hüdroloog ja hüdrogeoloog.	Tabel 4 on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.