Töö number	**2020_0087_01**
Arendaja	**RB Rail AS Eesti**
Konsultant	**Skepast&Puhkim OÜ** Laki põik 2, 12915 Tallinn Telefon: +372 664 5808 e-post: info@skpk.ee Registrikood: 11255795
Kuupäev	**Oktoober 2021**

Rail Balticu raudteetrassi Ülemiste veeremidepoo keskkonnamõju hindamine (KMH)

KMH programmi eelnõu

SKEPAST & PUHKIM

Versioon	**6 avalikustamiseks**
Kuupäev	**7.10.2021**
Koostanud	Marju Kaivapalu, Aide Kaar, Marko Lauri, Raimo Pajula
Esikaane illustratsioon	3D visualiseering: Nord Projekt AS

Projekti nr 2020_0087_01

SKEPAST&PUHKIM OÜ
Laki põik 2
12915 Tallinn
Registrikood 11255795
tel +372 664 5808
e-mail info@skpk.ee
www.skpk.ee

Sisukord

SISSEJUHATUS 6
1. KMH OSAPOOLED 8
2. KAVANDATAV TEGEVUS 12
2.1. Kavandatava tegevuse eesmärk 12
2.2. Kavandatava tegevuse asukoht 13
2.3. Kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus 14
2.3.1. Kavandatav tegevus 14
2.3.2. Kavandatava tegevuse reaalsed alternatiivsed võimalused 15
3. KAVANDATAVA TEGEVUSE SEOS STRATEEGILISTE PLANEERIMISDOKUMENTIDEGA 18
3.1. Üleriigiline planeering „Eesti 2030+" 18
3.2. Transpordi arengukava aastateks 2014–2020 19
3.3. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 20
3.4. Harju maakonnaplaneering 2030+ 20
3.5. Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" 20
3.6. Üldplaneeringud 22
3.7. Detailplaneeringud 23
4. EELDATAVALT MÕJUTATAVA KESKKONNA KIRJELDUS 25
4.1. Asustus ja maakasutus 25
4.2. Kaitstavad loodusobjektid 28
4.3. Kultuuriväärtused 29
4.4. Geoloogia ja maavarad 29
4.5. Pinna- ja põhjavesi 31
4.6. Taimestik ja loomastik 32
4.7. Rohevõrgustik 33
4.8. Piirkonna välisõhusaaste seisund ja saasteallikad 33
4.9. Müra -ja vibratsiooni tase 34
5. NATURA EELHINDAMINE 36
5.1. Informatsioon kavandatava tegevuse kohta 36
5.2. Kavandatava tegevuse seotus kaitsekorraldusega 37
5.3. Kavandatava tegevuse mõjupiirkonda jäävate Natura alade iseloomustus 37
5.4. Kavandatava tegevuse mõju prognoosimine Natura alale 38
5.5. Natura eelhindamise tulemused ja järeldus 40
6. EELDATAVALT KAASNEV OLULINE KESKKONNAMÕJU, MÕJUALLIKAD, MÕJUALA NING MÕJUTATAVAD KESKKONNAELEMENDID 41
7. KMH LÄBIVIIMISEL KASUTATAVAD METOODILISED ALUSED JA UURINGUD 50
7.1. Uuringud 52
8. KMH KOOSTAMISE JA MENETLEMISE AJAKAVA 54
9. AVALIKKUSE KAASAMINE JA ÜLEVAADE KMH PROGRAMMI AVALIKUSTAMISEST 57
9.1. Kavandatava tegevuse elluviimisega seotud mõjutatud/huvitatud asutused ja isikud ning nende teavitamine 57
9.2. Ülevaade seisukohtadest KMH programmi kohta 60
9.3. Ülevaade KMH programmi avalikustamisest 71

10. KASUTATUD MATERJALID..... 72

Lisad

Lisa 1. RB Rail AS Eesti filiaali 08.01.2021 taotlus nr KV2021-005 Ülemiste veeremidepoo keskkonnamõju hindamiste algatamiseks

Lisa 2. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (TTJA) 23.02.2021 otsus nr 16-6/21-00400-002 keskkonnamõju hindamise algatamine Ülemiste veeremidepoo ehitusprojektile

Lisa 3. Asjaomaste ametkondade seisukohad KMH programmi kohta

Kasutatud lühendeid

AÕKS	Atmosfääriõhu kaitse seadus
DP	detailplaneering
EELIS	Eesti Looduse Infosüsteem
KeA	Keskkonnaamet
KeHJS	keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus
KeÜS	keskkonnaseadustiku üldosa seadus
KMH	keskkonnamõju hindamine
KSH	keskkonnamõju strateegiline hindamine
LA	Los Angeles'e tegur
RB	Rail Baltic / Rail Baltica
RBE	Rail Baltic Estonia OÜ
SKPK	Skepast&Puhkim OÜ
TTJA	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
ÜP	üldplaneering

Sissejuhatus

Rail Baltic on raudteetaristu projekt, mille eesmärk on rajada marsruudil Tallinn–Pärnu–Riia–Kaunas–Leedu/Poola piir kaherööpmeline 1435 mm rööpmelaiusega elektrifitseeritud kiire raudtee (projektkiirusega 249 km/h). Raudtee ja sellega seonduva taristu rajamine võimaldab integreerida Balti riigid, sealhulgas Eesti, Euroopa raudteevõrguga. Rail Balticu raudtee rajamine loob võimalused inimeste ja kaupade paremaks liikumiseks.

Üheks projekti eesmärgiks on rajada Rae valla ja Tallinna linna piirile RB Ülemiste reisiterminali lähedusse reisirongide hooldamiseks vajalik veeremidepoo ja kasutatava rongipargi seisuteed, jaamateed ning veeremi pesula. Planeeritav veeremidepoo on RB infrastruktuuri oluline ja lahutamatu osa, ilma milleta ei ole raudtee käitamine võimalik.

Rail Baltic on raudteetaristu projekt elluviimiseks Eestis on kehtestatud Rail Balticu maakonnaplaneering[1] Harju, Rapla ja Pärnu maakondades[2]. Kehtestamisotsustes on selgitatud, et Rail Balticu maakonnaplaneeringute eesmärk oli leida sobivaim asukoht kavandatava raudtee trassi koridorile. Planeeringutega määratud trassi koridori väljatöötamisel arvestati majanduslike, sotsiaalsete, kultuuriliste, looduslike ning tehnilis-majanduslike aspektidega, mis kajastuvad planeeringulahendustes[3]. Maakonna-planeeringutega on Eesti territooriumil kehtestatud põhja-lõuna suunalisena läbi Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Riia suunal kulgev *ca* 213 km pikkune trassi koridorLisaks põhitrassile rajatakse rahvusvahelised reisiterminalid Tallinna Ülemiste piirkonda ja Pärnusse ning reisijateveo veeremi hooldedepoo. Maakonnaplaneeringu[4] kohaselt täpsustakse rööbastee hooldedepoo tehniline vajadus ja asukoht uuringu ning vajadusel eraldiseisva planeeringu alusel. Hooldedepoo asukohta täpsustati Laanemäe tee ja Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistute detailplaneeringuga[5]. Detailplaneeringu koostamise eesmärk oli liita Laanemäe maaüksus ja Suur-Sõjamäe tn 41 maaüksus üheks äri- ja transpordimaa sihtotstarbega krundiks, et kavandada sinna Rail Baltic reisirongide hooldedepoo. Kehtiv DP ei arvesta täiel määral Ülemiste veeremidepoo rööbasteede skeemi ja hoonestusega, mistõttu algatati 25.05.2021 Rae Vallavalitsuse korraldusega nr 756 Soodevahe küla Suur-Sõjamäe tn 41 katastriüksuse ja lähiala detailplaneering ning kinnitati lähteseisukohad ja keskkonnamõju strateegilise hindamised algatamata jätmine. Nimetatud korralduses ning korralduse lisades 1 ja 2 toodu osas on oma seisukohad andnud Keskkonnaamet, Päästeamet, Transpordiamet ja Terviseamet, kes olid seisukohal, et keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine ei ole vajalik. Rail Balticu maakonnaplaneeringutega samaaegselt algatati ja viidi läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH), mille raames hinnati Rail Balticu projekti keskkonnamõju tervikuna ehk kolmele maakonnaplaneeringule koostati ühine KSH aruanne[6]. Esmalt selgitati välja

[1] Rail Balticu maakonnaplaneeringute, KSH ning eelprojekti lahenduse koostajad: Reaalprojekt OÜ, Hendikson&Ko OÜ, Novarc, WSP Civils, Kelprojektas

[2] Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" on kehtestatud riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41

Rapla maakonnaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" on kehtestatud riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43

Pärnu maakonnaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" on kehtestatud riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/40, Riigikohtu 19.05.2020 otsusega kohtuasjas nr 3-18-529 on riigihalduse ministri 13.02.2018. a käskkiri nr 1.1-4/40 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" kehtestamine" tühistatud trassilõikude 3A, 4A ja 4H osas.

[3] Rail Balticu maakonnaplaneeringud koos lisadega on kättesaadavad https://maakonnaplaneering.ee

[4] Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" on kehtestatud riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41

[5] Kehtestatud Rae Vallavolikogu 20.11.2018 korraldusega nr 61

[6] Heakskiidetud Rail Balticu maakonnaplaneeringute KSH aruanne koos lisadega on kättesaadav http://www.railbaltic.info/et/materjalid/keskkonnamoju-strateegiline-hindamine-ksh/category/1356-heakskiidetud-ksh-aruanne-9-08-2017

eelistatud trassivariant, millele teostati keskkonnamõju detailne analüüs ning töötati välja vajalikud keskkonnamõju leevendavad meetmed[7].

Ühtlasi algatas Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti (TTJA) keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) § 26 lg 3 ning RB Rail AS Eesti filiaali taotluse alusel 29.03.2019 otsusega nr 16-6/19-0535-002 kaheksale Rail Balticu raudteelõigule ehitusprojekti keskkonnamõju hindamised. Keskkonnamõju hindamised viiakse läbi ehitusprojektide koostamise käigus ning KMH eesmärk on minimeerida raudtee rajamise ja kasutamise mõju keskkonnale. Ülemiste veeremidepoo asub raudteelõigul Ülemiste-Kangru ja antud lõigu KMH programm tunnistati vastavaks TTJA 17.11.2020 otsusega nr 16-6/19-3201-040. Hetkel koostatakse KMH aruannet. Ülemiste veeremidepoo ehitamise ja käitamise mõju ei hinnata raudteelõigu Ülemiste-Kangru KMH koostamisel eraldi, kuid hinnatakse koosmõju käsitlemisel. Käesoleva KMH koostamisel hinnatakse kavandatava tegevuse koosmõju ja Rail Balticu raudtee ehitamise, käitamise ja lõpetamisetapiga.

KeHJS § 26^1 lg 2 alusel on KMH algatamise otsustaja tegevusloa andja ning antud juhul annab raudteerajatisele ehitusloa TTJA.

Ülemiste veeremidepoo KMH algatamise taotluses soovib projekti arendaja ja taotleja (RB Rail AS Eesti filiaal) algatada KMH paralleelselt Ülemiste veeremidepoo arendustegevusega, sest Rail Balticu raudtee rajamine on finantseeritud Euroopa Ühendamise Rahastust ning projekti läbiviimisele on seatud tähtajad, mille järgimiseks on vaja tagada projekti efektiivne elluviimine. Taotleja hinnangul on keskkonnamõju mõistlik hinnata enne ehitusloa taotluse esitamist ning paralleelselt detailplaneeringu läbiviimisega. KMH algatamise otsuse kohaselt (vt Lisa 2) võimaldab see ehitusloa taotlemise eelselt arvestada piisavas täpsuses lahendusega kaasnevate mõjudega ning töötada välja asjakohased tehnilised lahendused ning keskkonnameetmed. Samuti tagab KMH läbiviimine huvigruppide kaasatuse alale, kus detailplaneeringut ei viida läbi (s.o Tallinna linna haldusala). TTJA hinnangul oli esitatud taotlus põhjendatud.

KeHJS § 26^1 ning RB Rail AS Eesti filiaali taotluse alusel algatas TTJA 23.02.2021 otsusega nr 16-6/21-00400-002 (vt Lisa 1) Ülemiste veeremidepoo keskkonnamõju hindamise. Keskkonnamõju hindamine viiakse läbi projekti koostamise käigus ning KMH eesmärk on minimeerida Ülemiste veeremidepoo rajamise ja kasutamise mõju keskkonnale. KMH algatamise teade avaldati väljaandes Ametlikud Teadaanded[8].

KMH eesmärk vastavalt KeHJS-e § 3^1 lg 1 on anda tegevusloa andjale teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut. KMH käigus hinnatakse veeremidepoo otsest ja kaudset olulist keskkonnamõju, mis on seotud veeremidepoo rajamis, kasutamis- ja lõpetamisetapiga.

[7] KSH aruande lisa III-6

[8] https://www.ametlikudteadaanded.ee/avalik/teadaanne?teate_number=1451713

1. KMH osapooled

KMH osapooled vt Tabel 1.

Tabel 1. KMH osapooled

Osapool	Asutus	Kontaktisik	Kontaktandmed
Otsustaja*	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet	Liina Roosimägi, peaspetsialist	Endla 10a, 10142 Tallinn Tel 6672004 liina.roosimagi@ttja.ee
Arendaja	OÜ Rail Baltic Estonia	Raoul Alliksaar Projektijuht	Rail Baltic Estonia OÜ Endla 16, 10142 Tallinn tel 372 502 9153 raoul.alliksaar@rbe.ee
Ekspert (KMH läbiviija)	Skepast&Puhkim OÜ	Jüri Hion, keskkonnakorralduse üksuse juht, projektijuht	Laki põik 2, 12915 Tallinn tel 512 0924 jyri.hion@skpk.ee

** KMH programmi ja aruande nõuetele vastavaks tunnistamise otsuse tegija*

KMH-d viib läbi Skepast&Puhkim OÜ (SKPK) ning KMH juhtekspert on Aide Kaar, (keskkonnamõju hindamise litsents KMH0123, kehtiv kuni 03.05.2022).

Ekspertrühma liikmed on KeHJS § 14 lg 3 ja 4 alusel valinud juhtekspert vastavalt nende pädevusele, varasematele töökogemustele ja omavahelise koostöö kogemusele. Ekspertrühma liikmete pädevuse eest vastutab KeHJS § 14 lg 1 kohaselt juhtekspert.

KMH eksperdirühma liikmed ja nende hinnatavad valdkonnad on loetletud alljärgnevas tabelis (Tabel 2).

Tabel 2. KMH eksperdirühm

Nimi	Valdkonnad	Pädevus
Jüri Hion	projektijuht (lepingulised küsimused, suhtlemine arendaja, projekteerija, ametiasutuste, huvitatud/mõjutatud osapoolte ja avalikkusega); jäätmeteke ja käitlusvõimaluste mõju; mõju säästlikule materjalikasutusele;	Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Hinnatav valdkond kõigis nimetatud töödes on jäätmeteke ja käitlusvõimaluste mõju ning mõju säästlikule materjalikasutusele.
Aide Kaar	juhtekspert, KMH aruande vastutav koostaja (eksperdirühma töö korraldamine, KMH aruande	Hommiku pst 31/Tapa depoo detailplaneeringu KSH. 2011-2013.

Nimi	Valdkonnad	Pädevus
	koostamine); õnnetustega kaasnev võimalik mõju;	Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Kõikides nimetatud töödes juhtekspert ja hinnatav valdkond õnnetustega kaasnev võimalik mõju
Moonika Lipping	mõju välisõhu kvaliteedile; lõhnaainete tekkimine ja levik; elektromagnetkiirguse mõju; mõju kliimamuutustele; valgusreostus; mõju inimeste heaolule, tervisele ja varale;	Tartu vallas Tila külas Pelleti, Kivvestiko ja Veski maaüksuse detailplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine. (2019-Kooskõlastamisel). Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Hinnatav valdkond kõigis töödes on analoogiline.
Raimo Pajula	Natura hindamine, mõju taimestikule ja loomastikule; võõrliikide leviku mõju;	Tallinna lennujaama lennuliiklusala arendusprojekti keskkonnamõju hindamine. 2013-2014. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Hinnatav valdkond kõigis töödes on analoogiline.

Nimi	Valdkonnad	Pädevus
Ingo Valgma	mõju põhjaveele, mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele, mõju maavaradele, mõju pinnasele;	Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Hinnatav valdkond kõigis töödes on analoogiline .
Veronika Verš	mõju kultuuripärandile (nt kultuurimälestised, arheoloogilised väärtused jms); mõju maastikule ja maakasutusele;	KMH litsents nr KMH0160 (kehtiv kuni 26.01.2026). Tallinna lennujaama lennuliiklusala arendusprojekti keskkonnamõju hindamine. 2013-2014. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Hinnatav valdkond kõigis töödes on analoogiline
Marko Lauri	graafiline andmetöötlus;	Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Kõikides nimetatud töödes graafiline andmetöötlus.

Nimi	Valdkonnad	Pädevus
Kajaja Acoustics OÜ (vastutav täitja Kaarel Sepp)	müra modelleerimine ja mõju hinnang; vibratsiooni mõju hindamine.	Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru – Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Soodevahe-Muuga" ehitusprojekti KMH. 2019-kestev. Kõigis nimetatud töödes müra modelleerimine ja mõju hinnang ning vibratsiooni mõju hindamine.

Vajadusel kaasatakse töö käigus täiendavalt erialaeksperte.

KMH menetlusprotsessi kaasatakse asjaomased asutused ja isikud, keda kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle tegevuse vastu (vt ptk 9.1).

2. Kavandatav tegevus

2.1. Kavandatava tegevuse eesmärk

Käesoleva KMH seisukohast on kavandatavaks tegevuseks Ülemiste veeremidepoo rajamine ja kasutamine Harju maakonnas osaliselt Tallinna linnas ja osaliselt Rae vallas (vt Joonis 1 ja Joonis 2).

Joonis 1. KMH objektiks oleva Ülemiste veeremidepoo asukoht

Varasemalt koostatud maakonnaplaneeringutega[9] on määratud Ülemiste veermedepoo asukoht ja raudtee põhimõtteline lahendus. Käesolev keskkonnamõju hindamine viiakse läbi paralleelselt Ülemiste veeremidepoo ehitusprojekti ja Rae valla territooriumil DP koostamisega.

[9] Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" on kehtestatud riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41; https://maakonnaplaneering.ee/127

Käesolevas KMH-s käsitletav Ülemiste veeremidepoo on Eesti territooriumil kulgevast RB (kogupikkus Eestis on 213 km) infrastruktuuri oluline ja lahutamatu osa, ilma milleta ei ole raudtee käitamine võimalik. Rail Baltic on raudteetranspordi projekt, mille eesmärk on rajada 1435 mm rööpmelaiusega raudtee koos seonduva taristuga, selleks et integreerida Balti riigid, sealhulgas Eesti, Euroopa raudteevõrguga.

Mõju hindamine enne ehitusloa taotluse esitamist (Tallinna linna osas) ning paralleelselt detailplaneeringu (Rae valla osas) läbiviimisega võimaldab ehitusloa taotlemise eelselt arvestada lahendusega kaasnevate mõjudega piisavas täpsuses ning töötada välja asjakohased tehnilised lahendused ning keskkonnameetmed.

Lähtudes keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (KeHJS) §-st 3^1 on KMH eesmärk anda tegevusloa andjale teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut. KMH käigus tuvastatakse ning kirjeldatakse ja hinnatakse kavandatava tegevusega kaasnevat otsest ja kaudset olulist keskkonnamõju keskkonnaelementidele ning nende omavahelistele seostele. Käesoleva KMH käigus hinnatakse kavandatava tegevusega kaasnevat ehitus-, kasutus ja lõpetamisetapi aegset keskkonnamõju. KMH-s käsitletavate erinevate keskkonnamõjude ruumiline ulatus, kus avalduv mõju võib olla oluline, on erinev. Seetõttu täpsustatakse keskkonnamõju ulatust mõju hindamise käigus.

2.2. Kavandatava tegevuse asukoht

Ülemiste veeremidepoo jääb osaliselt Tallinna linna ning osaliselt Rae valda (vt Joonis 2). Rae vallas jääb kavandatav veeremidepoo ala Soodevahe külla ning ala suuruseks on 11,7 ha. Tegemist on Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistuga (katastritunnus 65301:001:5406), kasutamise sihtotstarve transpordimaa 95% ja ärimaa 5%. Kinnistu moodustati Rae valla volikogu 21.11.2018 otsusega nr 61 kehtestatud Soodevahe küla Laanemäe ja Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistute detailplaneeringuga[10]. Kehtiv DP ei arvesta täiel määral Ülemiste veeremidepoo rööbasteede skeemi ja hoonestusega. Seega on vajalik DP lahendust muuta ja taotleti uue detailplaneeringu algatamist. (vt täpsemalt ptk 3.7).

Detailplaneeringusse kaasatakse osaliselt ka järgmised katastriüksused (vt Joonis 8):

- 11290 Tallinn-Lagedi tee (katastritunnus 65301:002:0284, 100% transpordimaa);
- 11290 Tallinn-Lagedi tee T5 (katastritunnus 65301:002:1329, 100% transpordimaa);
- Tallinn-Lagedi tee T2 (katastritunnus 65301:002:1457, 100% transpordimaa);
- Tallinn-Lagedi tee T6 (katastritunnus 65301:002:1456, 100% transpordimaa);
- 11290 Tallinn-Lagedi tee T3 (katastritunnus 65301:001:5707, 100% transpordimaa);
- Tallinn-Tapa 115-118 (katastritunnus 65301:011:0054, 100% transpordimaa);
- Suur-Sõjamäe tn 37a (katastritunnus 65301:002:1724, 70% ärimaa ja 30% tootmismaa) Sihtotstarbeta maa (katastritunnus 65301:001:5649).

KMH-ga hõlmatud tegevust arendatakse ka Rail Balticu trassi koridoris Tallinna linna territooriumile jääval alal, kuhu rajatakse projekteerimistingimuste alusel kasutatava rongipargi seisuteed, jaamateed. Projektialaga on seotud järgmised kinnistud (Joonis 7):

- Suur-Sõjamäe tn 33b (78403:314:0031), sihtotstarbega 100% transpordimaa;
- Peterburi tee 36//Vesse põik 17//Ülemiste raudteejaam (78403:314:0136), sihtotstarbega 100% transpordimaa;
- Juhan Smuuli tee T7 (78403:314:0232), sihtotstarbega 100% transpordimaa;
- Visase tänav T3 (78403:314:0256), sihtotstarbega 100% transpordimaa;
- Suur-Sõjamäe tn 29c (78403:314:0163), sihtotstarbega 100% transpordimaa.

[10] OÜ Hendrikson&Ko, tööosa nr 1894/13, 2018

2.3. Kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste lühikirjeldus

2.3.1. Kavandatav tegevus

Veeremidepoo hoone asukohaks on valitud Harju maakonnaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" Rae vallas Soodevahe külas riigi reservmaa ja Laanemäe maaüksus (kü 65301:001:5406), suurusega *ca* 12 ha ja mis paikneb Tallinna piiri ääres ning jääb *ca* 4 km kaugusele kavandatavast Ülemiste ühisterminalist.

Kavandatava tegevuse asukohavalikul arvestati ala sobivust ja vastavust depoo rajamiseks vajalikele tehnilistele parameetritele, alale ligipääsetavust ning kaugust Ülemiste reisiterminalist ja majanduslikku tasuvust. Veeremidepoo paikneb määratud asukohas raudteetaristu kõrval, omades head juurdepääsu autotranspordiga Tallinn-Lagedi riigimaanteelt. Rail Baltic raudtee on kavandatud olemasoleva 1520 mm rööpmelaiusega raudtee lõunapoolsele küljele, võimaldades hea juurdepääsu kavandatavale veeremidepoole. Valitud asukoht on Ülemiste reisiterminalile lähim sobivaim asukoht, paiknedes valdavalt riigimaal.

Ülemiste veeremidepoo on ette nähtud RB 1435 mm rööpmelaiusel liikuva, reisijateveoks mõeldud veeremi teenindamiseks. Veeremidepoos hakkab toimuma esmajoones selliste rongikoosseisude remont ja hooldus, mille lõppjaamaks on RB Ülemiste reisiterminal, kuid depoo peab omama valmisolekut pakkuda hooldus- ja remonditeenuseid ka ülejäänud RB 1435 mm rööpmelaiusel liikuvale reisirongipargile. Depoosse kavandatakse 8 rööbasteed. KMH algatamisel oli kavandatud Rae valda projekteeritavasse depoosse 7 rööbasteed, aga uuringute käigus on selgunud, et võrreldes projekti algatamisel kehtinud olukorraga on RB põhitrassi Tallinna linnas hilisemalt nihutatud Suur-Sõjamäe tee poole, mis vähendas ruumiliselt märkimisväärselt pesula rajamise realistlike võimalusi Tallinna linna territooriumil.

Kaasnevalt eksperdi arvamusega, et pesula käitamiseks vajaliku sadevee kogumine ja tehnoloogilise vee taaskasutamine on Tallinna linna territooriumil oluliselt ressursimahukam, kui Rae vallas asuva depoohoone juures, on arendaja pesula rajamisest Tallinna linna kui ebareaalsest alternatiivist loobunud.

Veeremidepoo peamised funktsioonid:

- sisepuhastus: rongide siseruumide pesemine, jäätmete eemaldamine;
- välipuhastus: rongide välipesu, graffiti eemaldamine, esiosade ja katuseosade käsitsi puhastamine väljastpoolt;
- jäätõrje: sooja vett ja *defreezi*-t pritsitakse rongi põrandaalustele osadele (pidurid, pöördvankrid, sillad), et kiirendada kogunenud jää ja lume sulatamist;
- varude täiendamine reisijateveo teenuste jaoks: restoranvaguni varude täiendamine, rongisiseste tualettruumide varude täiendamine, värske veevaru täiendamine, reovee eemaldamine;
- liiva, määrdeainete ja muude käitamiseks vajalike varude täiendamine;
- funktsionaalsed ja visuaalsed kontrollid ja ülevaatused: tavapärased toimingud rongi hoolduskava põhjal (nt veermiku ja rataste kontrollimine);
- remonditööd: seadmete/komponentide (nt rattad, pantograaf, aku, õhukompressor, kliimaseadmed, piduriseadmed) vahetus, remont, hooldus ning muud vajalikud toiminguid;
- parandustööd: nt kapitaalremont, vaguni kerepinna komponentide vahetamine ja ülevärvimine;
- plaanilised/plaanivälised hooldustööd: hõlmavad kõiki tegevusi rongi töökorras hoidmiseks.

Seisuteed rongide parkimiseks on kavandatud Rae valla territooriumile ja teenindusteed (rongide sisepuhastuseks, varude täiendamiseks, visuaalsed kontrollid) Tallinna linnas RB maakonnaplaneeringu

koridoris asuvatele transpordimaadele. Kokku projekteeritakse teenindus/seisuteid 26-le rongikoosseisule, mis peab võimaldama kogu rongipargi (rahvusvahelised rongid ja regionaalrongid koos reservis seisvate koosseisudega) parkimist, mille lõppjaamaks on RB Ülemiste reisiterminal.

Projekti koosseisus kavandatakse Rae valla haldusterritooriumile veeremidepoo hoonestus (depoo, Rail Baltica tsentraalne liiklusjuhtimiskeskus, administratiivkorpus, depoo teenindamiseks vajalikud laod, tehnoruumid) koos nende hoonete juurde kuuluvate teede ja rajatistega (rongipargi seisuteed, tehnovõrgud, haljastus, juurdepääsuteed, sõidukite parkimisala). Parkimisala suuruseks on u 105 autot sissepääsualal pluss 36 autot teise sissepääsu juures (Visase tänavalt). Kavandatava hoone pikkus on 250 m ja laius 104 m. Depoosse kavandatakse 8 rööbasteed, mille telgedevaheline kaugus on *ca* 8m. Administratiivkorpuse pindala on *ca* 3000 m^2.

Planeeritava hoonestuse hinnanguline veetarbimine: vee vajadus 10 rongi kohta ööpäevas on ~60m^3 (0,69 l/s), rongipesu 1-2 rongi päevas – tehnoloogilise vee vajadus ööpäevas kokku ~15 m^3 (0,17 l/s), depoopersonali ööpäevane veevajadus ~5m^3 (0,06 l/s). Veevarustus on kavandatud Tallinn-Lagedi maantee poolsel küljel kulgevast veetorustikust. Tuletõrje veevarustuse vajalik vooluhulk on hinnanguliselt kokku 60 l/s (sh väline- ja sisemine). Veeremidepoo reovesi on võimalik juhtida Suur-Sõjamäe tn 37 kinnistul paiknevasse isevoolse ühiskanalisatsiooni torustikku. Planeeritava hoone hinnanguline reoveehulk: rongi tualettide tühjendamisest tulenev ööpäevane reoveehulk on ~60m^3 (0,69 l/s), rongipesust tekkiv reovesi kokku ~15 m^3 (0,17 l/s), olmereoveevesi ~5 m^3 (0,06 l/s). Tehnoloogilisest veest 80% tuleb puhastada ja taaskasutada (rongide pesu). Rongide välipesu vesi taaskasutatakse ning selle tarbeks rajatakse puhasti. Rongide seisukohtade põrandad depoos varustatakse rennikanalitega, mis on ühendatud üldisesse kanalisatsiooni läbi liiva- ja õlipüüduri. Soojavarustus lahendatakse lokaal- või tsentraalküte baasil[11]. Projekti koostamisel täpsustatakse vajaminev veehulk, tuletõrjeveevarustus, juhitava reovee hulk ja lahendus ning soojavarustus.

Projekti alalt kokku kogutav sademevesi puhastatakse. Puhastatud sademevesi, mida ei vajata depoos rongide pesuks, juhitakse suublasse. Puhastussüsteem täpsustatakse projekti koostamisel. Vastavalt veeseaduse § lõikele 7 on heitvee suublasse juhtimiseks kohustuslik taotleda veeluba. Veeloa tingimustega määratakse saasteainete, sealhulgas ohtlike ainete suurim lubatav sisaldus heitvees ja saasteainete heitkogus ainete ja väljalaskmete kaupa ning seiretingimused.

Projekteerimisbüroo Maa ja Vesi AS on koostanud eksperthinnangu[12] sademevee ärajuhtimise kohta (edaspidi eksperthinnang). Eksperthinnangu kohaselt on veeremidepoo eesvooluks kraav K-1 ja Soodevahe peakraav, mis suubub Pirita jõkke. Detailplaneeringus[13] on ette nähtud liigvesi ära juhtida planeeritud torustikuga olemasolevasse raudeeäärsesse kraavi, mis suubub kraavi K-1. Kraav K-1 suubub Soodevahe peakraavi. Arvutuslik vooluhulk on 106 l/s. Kavandatud Rail Baltic veeremidepoo alalt arvutuslik vooluhulk on 472 l/s, seega on täiendav vooluhulk pärast tegevuse realiseerumist 366l/s, mis koos ülejäänud valgalalt tuleva veega ei mahu läbi 11290 Tallinn-Lagedi tee all oleva d80 cm truubi. Vähendamaks depoo alalt ärajuhitavat vooluhulka praegusele tasemele on vaja vajaliku reguleeriva mahuga keskendit. Keskendi suurus määratakse ehitusprojektiga.

2.3.2. Kavandatava tegevuse reaalsed alternatiivsed võimalused

Keskkonnamõju hindamise eesmärk on anda tegevusloa andjale teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut.

Keskkonnamõju hindamise puhul mõistetakse alternatiive kui arendaja seatud eesmärgi saavutamise erinevaid võimalusi. Käesoleva arenduse peamine eesmärk on rajada Rail Baltic reisirongide

[11] Laanemäe tee ja Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistute detailplaneering. OÜ Hendrikson&Ko, tööosa nr 1894/13, 2018
[12] Eksperthinnang „Rae valla Soodevahe küla Laanemäe kinnistule ja reformimata riigimaale planeeritud Rail Baltic hooldedepoo sademetevee ärajuhtimisest". 16.03.2017
[13] Laanemäe tee ja Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistute detailplaneering. OÜ Hendrikson&Ko, tööosa nr 1894/13, 2018

hooldedepoo/veeremidepoo rongide hoolduseks ja luua võimalused rongikoosseisude parkimiseks ja teenindamiseks.

Kavandatava tegevuse alternatiivid peavad vastama eesmärgile ja järgnevatele kriteeriumitele:

- olema vastavuses õigusaktidega;
- ei kaasne vastuvõetamatut keskkonnamõju;
- vastama eesmärgile;
- olema majanduslikult teostatavad;
- olema tehniliselt teostatavad;
- vastama parimale võimalikule tehnoloogiale;
- arendaja peab olema nõus alternatiivi reaalselt ellu viima.

Keskkonnamõju hindamise programmi koostamisel on ekspert koos arendajaga leidnud lisaks „0" alternatiivile kaks teineteisest eristuvat alternatiivi, mille tagajärgi ja võimalikke mõjusid aruande koostamisel hinnatakse.

Olemasolev olukord, kui Ülemiste veeremidepood ei ehitata, ehk „0" alternatiiv

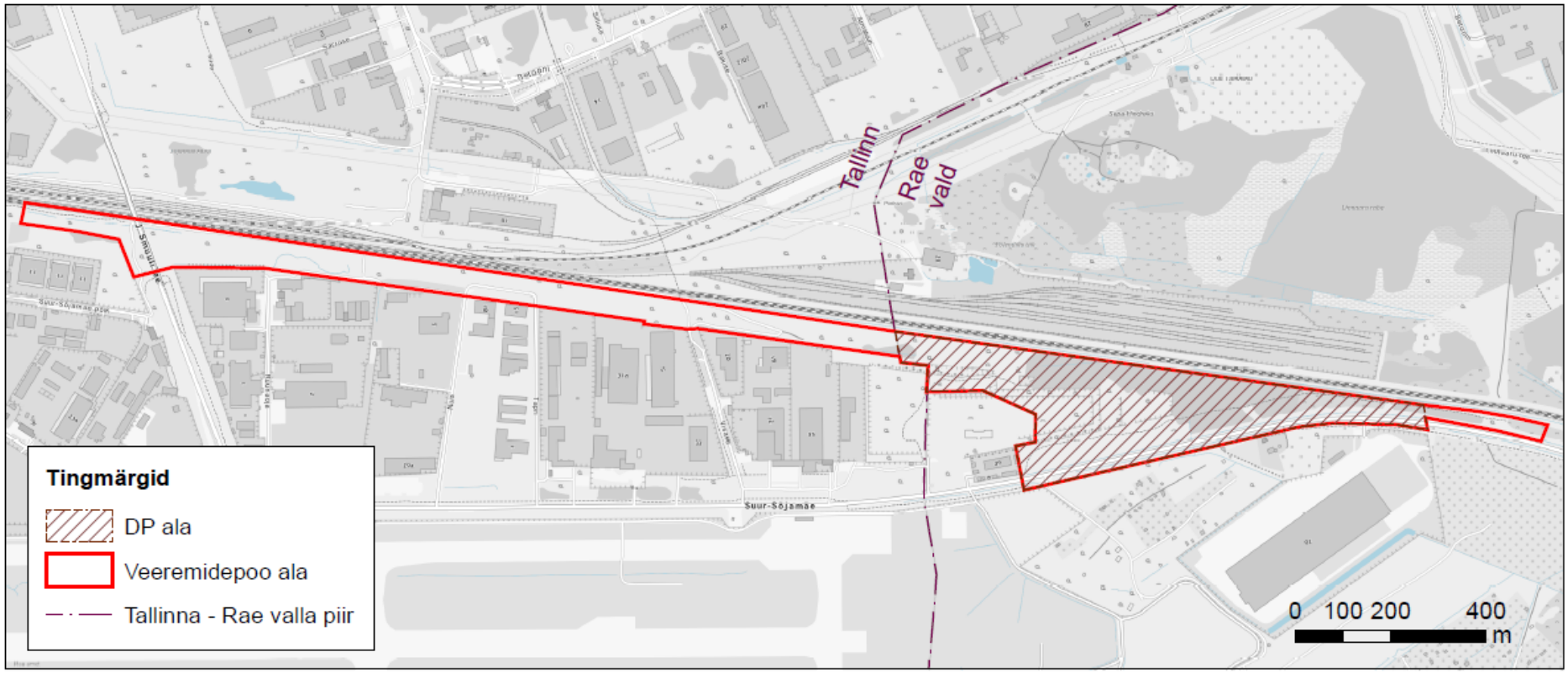
Hinnatakse olukorda, kus kavandatavat arendustegevust läbi ei viida. Tegemist on nullalternatiiviga. Käesolevas programmis ei käsitleta veeremidepoo alternatiivseid asukohti, sest põhimõttelisi asukohaalternatiive (veeremidepoo asukoht) võrreldi ja hinnati projektile eelnenud Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" etapis läbi viidud KSH protsessi raames ning seda käesolevas etapis enam ei korrata.

Kavandatav tegevus ehk Alternatiiv 1

Alternatiiv 1 on KMH käsitluses arendaja soov kavandada Rae valda depoohoone kaheksa depood läbiva rööbasteega, mille realiseerimiseks on vaja kaasata osaliselt Suur-Sõjamäe tn 37a (65301:002:1724) kinnistu (*ca* 2220m^2). Alternatiivi rakendamine on reaalne, kuid sõltub naaberkinnistu omaniku nõusolekust. Rööbasteede geomeetriaga kaasnevat võimalikku mõju keskkonnale tuleb täpsemalt analüüsida.

Kavandatav tegevus ehk Alternatiiv 2

Alternatiiv 2 on KMH käsitluses arendaja soov kavandada Rae valda depoohoone kaheksa rööbasteega, millest 5 teed on depood läbivat ja 3 tupikteed. Alternatiivi rakendamisel ei ole vaja kaasata osa naaberkinnistust. Alternatiivi rakendamine on reaalne. Rööbasteede geomeetriaga kaasnevat võimalikku mõju keskkonnale tuleb täpsemalt analüüsida.



Joonis 2. KMH objektiks oleva Ülemiste veeremidepoo asukoht

3. Kavandatava tegevuse seos strateegiliste planeerimisdokumentidega

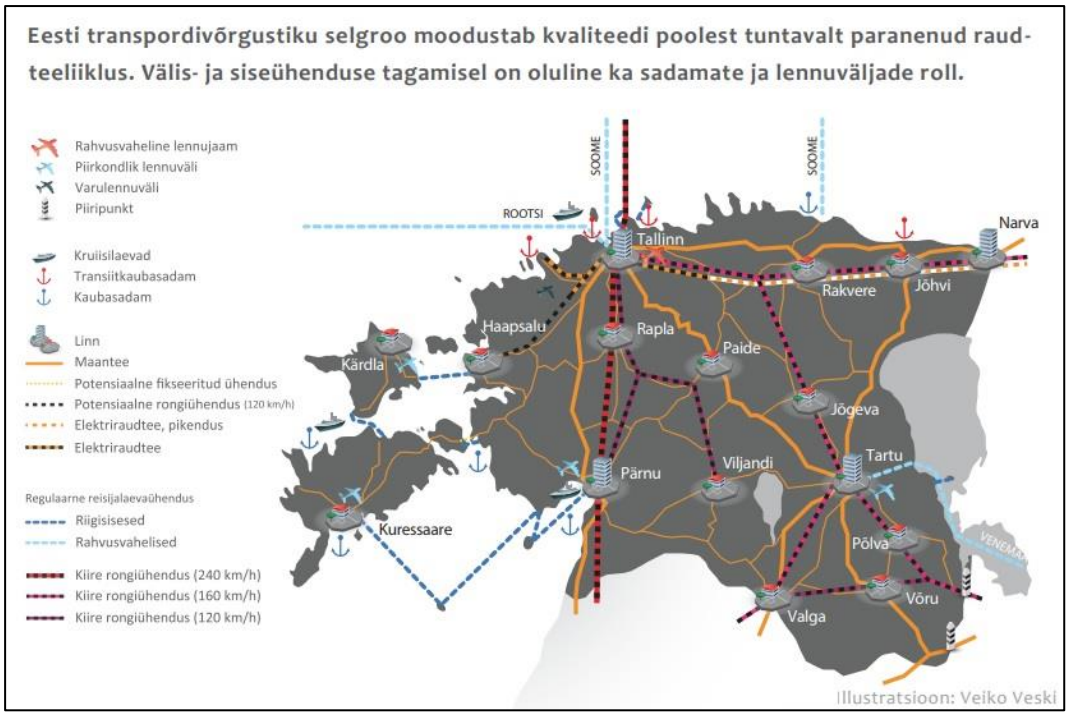
Järgnevates peatükkides on toodud kavandatava tegevuse seosed asjakohaste strateegiliste planeerimisdokumentidega ning teadaolevate lähipiirkonna praeguste ja planeeritavate tegevustega.

3.1. Üleriigiline planeering „Eesti 2030+"

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+"[14] kehtestati Vabariigi Valitsuse 30. augusti 2012 korraldusega nr 368. Üleriigiline planeering käsitleb ruumilisi seoseid teiste riikidega, samuti Eesti riigi erinevaid regioone ning kogu maa- ja veeala tervikuna. Selle eesmärk on suunata asustusstruktuuri ja üleriigiliste võrgustike terviklikku arendamist, arvestades sealhulgas piirkondade eripäradega. Üleriigiline planeering annab üldised suunised maakonnaplaneeringute ja omavalitsuste üldplaneeringute koostamiseks ning loob võimaluse riigi tasandi valdkondlike arengukavade või strateegiate paremaks seostamiseks.

Planeeringus tuuakse välja, et Euroopa transpordipoliitika valguses on jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikpiirkondadega, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee (Rail Baltic), mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga. Selline raudtee konkureerib lühematel vahemaadel edukalt õhutranspordiga.

Kiire raudteeühenduse (240 km/h) põhimõte ja suund (Tallinn-Pärnu-Läti piir) on kajastatud üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+" joonisel (nr 7) „Transpordivõrgu põhistruktuur aastal 2030" (vt Joonis 3).



Joonis 3. Transpordivõrgu põhistruktuur aastal 2030. Väljavõte üleriigilisest planeeringust „Eesti 2030 +"

[14] https://eesti2030.wordpress.com/

3.2. Transpordi arengukava aastateks 2014–2020

Kuna suur osa Ülemiste veeremidepoo rajamiseks tehtud sisulistest otsustest on langetatud Transpordi arengukava 2014-2020 kehtivuse ajal ja raames, siis on oluline käsitleda KMH programmis ka seda, nüüdseks kehtivuse kaotanud arengukava.

Transpordi arengukava 2014–2020[15] on terviklik transpordi lähiaastate arengusuundi määrav strateegiline planeerimisdokument. Transpordi arengukava 2014–2020 põhieesmärgiks on tagada inimeste ja kaupade liikumine mugaval, kiirel, ohutul ja jätkusuutlikul moel. Nende eesmärkide saavutamiseks on arengukavas välja toodud 7 alaeesmärki:

- mugav ja nutikas liikumiskeskkond;
- kvaliteetsed teed ja sujuv liiklus;
- liikluskahjude vähenemine;
- transpordi keskkonnamõjude vähenemine;
- mugav ja kaasaegne transport;
- turismi ja ettevõtlust toetavad rahvusvahelised reisiühendused;
- suurenev rahvusvahelise kaubaveo maht.

Reisirongiühendused moodustavad hetkel kõige väiksema osa rahvusvahelistest transpordiühendustest. Stabiilselt on toiminud ühendus Moskvaga ja 2012. aastal taastati ka liin Peterburi. Puudub ümberistumiseta ühendus Lätti ja sealt edasi Lääne-Euroopa suunal ning ka Venemaa suunal ei võimalda rongide kiirus ja veeremi seiskord reisirongiliikluse potentsiaali ära kasutada. Kuna liikumisviiside jaotuse nihe raudteeliikluse suunas on ka EL-i poliitikas pikas perspektiivis olulisel kohal, siis on selles valdkonnas kavas olulised põhimõttelised arendused.

Eesti kõige suurem kavandatud transpordiprojekt rahvusvahelise reisirongiliikluse valdkonnas on Rail Baltic. Arengukava perioodil jätkatakse uue raudtee ehitamiseks vajalike planeerimis- ja projekteerimistöödega ja koostööd Rail Balticu projektis osalevate riikidega (Eesti, Leedu, Läti, Poola ja Soome) ühisettevõtte loomiseks. On valminud uuringud ja projektid, millega kinnistatakse uue raudtee trassikoridor.

Käimasolevad tööd peavad tagama Eestile tulevikus ühenduse EL-i raudteesüsteemiga, mis senini puudub. Lisanduvad uued ühendusvõimalused loovad alternatiivi olemasolevatele ühendustele (õhu- , mere- ja maanteetransport) Euroopaga ning avardavad arenguvõimalusi. Rail Balticu reisijate raudteejaamad on kavandatud Tallinnas Ülemiste piirkonda (lennujaama lähedusse) ja Pärnu linna või selle lähialale.

Kaasaegse täielikult elektrifitseeritud Rail Balticu raudtee valmimine võimaldab tuntavalt vähendada transpordiga kaasnevat saastet, loob eeldused investeeringute saamiseks, majanduskasvuks, regionaalseks koostööks ning vähendab autoliikluse koormust maanteedel.

Arengukava sisaldab konkreetset Rail Balticu meedet (meede 6.4), mille raames elluviidavad olulisemad tegevused on järgmised:

- jätkatakse Rail Balticu arenduse ettevalmistusi – maakonnaplaneeringuid, keskkonnamõjude strateegilist hindamist, vajalikke detailplaneeringuid, eelprojekteerimist ja koostööd projekti partnerriikidega, raudteed opereerima hakkava ühisettevõtte loomist;
- planeeritav raudteetaristu võimaldab praegusega võrreldes oluliselt suuremate kaubamahtude teenindamist ning kuni puuduvad raudtee läbilaskevõime ammendumise riskid, uusi arendusprojekte 2020. aastani ette ei nähta. See on eriti oluline, et vähendada survet raudteekasutustasude tõstmiseks, mis tekkis langenud kaubamahtude tõttu. Raudteeinvesteeringute peamine suund on olemasoleva taristu läbilaskevõime, kvaliteedi ja ohutuse tagamisele. Kuna kaubaveol on oluline roll raudteetaristu toimimiseks vajalike kulude katmisel, siis on vaja kontekstis, kus reisirongiliikluse mahtu plaanitakse tõsta, tagada samas kaubaveoks vajalik läbilaskevõime. Probleemid läbilaskevõimega võivad kõige tõenäolisemalt

[15] https://www.mkm.ee/sites/default/files/transpordi_arengukava.pdf

tekkida Paldiski suunal. Seetõttu kavandatakse raudteetaristu arendamise strateegias muuhulgas selle suuna läbilaskevõime tõstmise investeeringud;

- kõige olulisem uus arengusuund raudteel on ka kaubavedude kontekstis kahtlemata Rail Baltic, kuna koos reisirongiliiklusega hakkab uus raudtee teenindama kaubavedusid. Selle toimimiseks on kavandamisel kaubaterminal Muuga sadama piirkonnas.

3.3. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035

Arengukava koostamine on algatatud Vabariigi Valitsuse 12.09.2019 korraldusega nr. 215 „Transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2030" koostamise ettepaneku heakskiitmine" ja selle KSH majandus- ja taristuministri 14.11.2019 käskkirjaga nr 1.1-1/19-199.

Arengukava alavaldkond 6.2 käsitleb raudteede arengut. Eesmärgiks on seatud suurendada kiirust raudteel, et vähendada aegruumilisi vahemaid, ja parandame ohutust, et kasvatada raudteetaristu kasutust. Nii reisi- kui ka kaubaliiklust tuleb suunata maanteelt raudteele. Raudtee tihedama kasutamisega soovitakse suurendada selle positiivset mõju keskkonnale.

Arengukava kohaselt on arvestades Eesti väiksust ja lähtudes eesmärgist olla võimalikult tõhus, strateegiliseks suunaks ühtne taristu haldamine Eestis ning Rail Balticu puhul Balti riikide üleselt. Sealjuures peavad raudteetaristu kasutustasud olema stabiilsed ja võimalikult prognoositavad, et tekitada turuosalistes usaldust ning soodustada veelgi raudtee kasutamist (modaalnihet).

Arengukava maksumuse prognoosi kuludes on Rail Balticu rajamisega arvestatud.

3.4. Harju maakonnaplaneering 2030+[16]

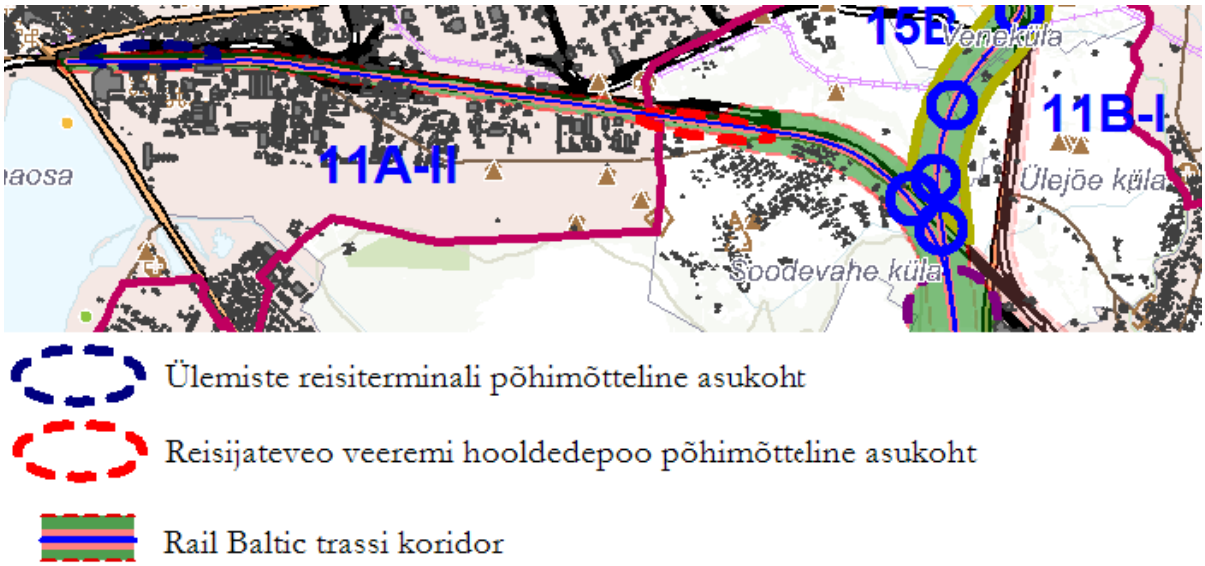
Harju maakonnaplaneeringus 2030+ on märgitud, et Harju maakonnaplaneeringuga paralleelselt koostati maakonnatasandil teemaplaneeringut „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine", mille lahendus on Harju maakonnaplaneeringus 2030+ kajastatud. Maakonnaplaneeringu joonisel Tehnilised võrgustikud on kajastatud Rail Balticu perspektiivne trassikoridor. Maakonnaplaneeringuga on Tallinna Ülemistele kavandatud Rail Baltic reisirongide lõppjaam, mis integreeritakse Tallinna ühistransporditerminaliga ning luuakse jätkuühendused erinevatele linna- ja regionaalühendustele. Rail Baltic kaubavedude transiidikoridor suunatakse Muuga sadamasse ja reisirongide depoojaam on ette nähtud Rae valda Tallinna piirile.

3.5. Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine"[17]

Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" on kehtestatud riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 . Planeeringu 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 Harju maakonnas. Rail Balticu rajamine on seotud suure avaliku huviga.

[16] https://maakonnaplaneering.ee/harju-maakonnaplaneering
[17] https://maakonnaplaneering.ee/127

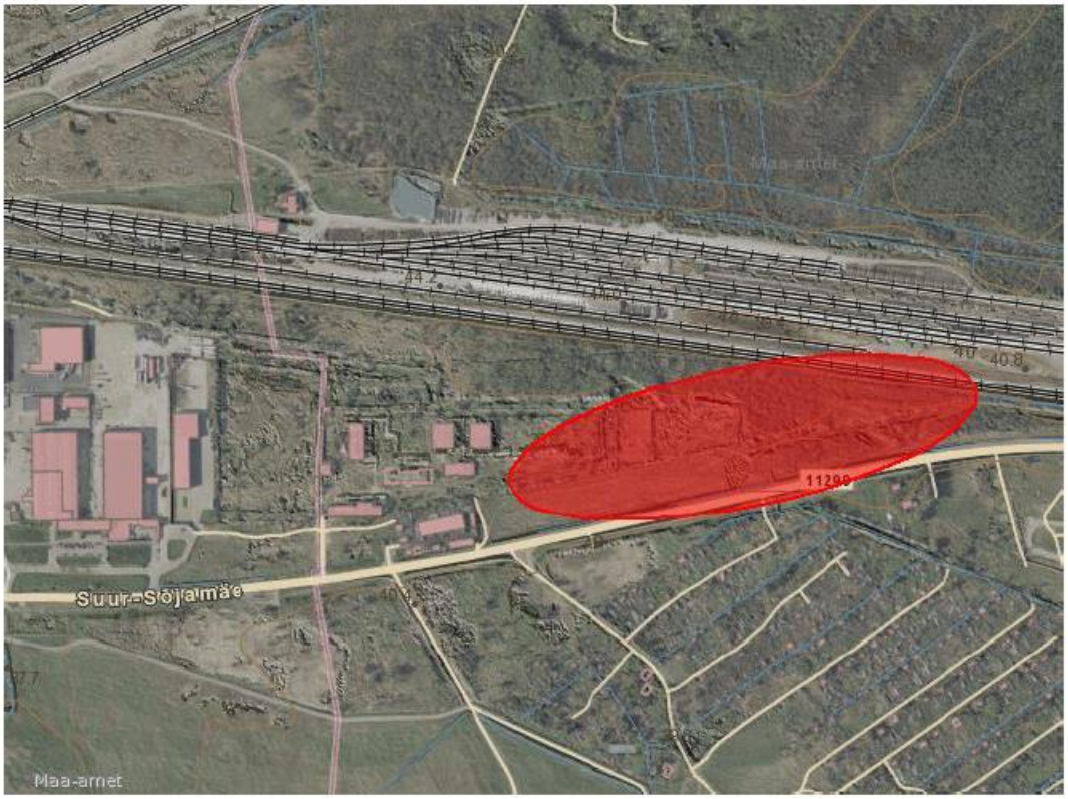
Raudtee on kavandatud reisirongidele kiirusega kuni 240 km/h. Kaubarongide kiirus on kuni 120 km/h. Rahvusvahelise reisirongi peatus on planeeritud Tallinnasse ning reisijateveo veeremi hooldedepoo ja võimalik sõlmjaam on planeeritud Soodevahe külasse Rae valda (vt Joonis 4 ja Joonis 5).



Joonis 4. Rail Baltic reisijateveo veeremi hooldedepoo põhimõtteline asukoht (väljavõte MP)

Hooldedepoo asukoha valikul kaaluti kolme alternatiivset asukohta Ülemiste reisiterminalist *ca* 4 km kaugusel. Asukohavalikul arvestati ala sobivust ja vastavust hooldedepoo rajamiseks vajalikele tehnilistele parameetritele, alale ligipääsetavust ning kaugust reisiterminalist ja majanduslikku tasuvust. Hooldedepoo paikneb määratud asukohas olemasoleva raudteetaristu kõrval, omades head juurdepääsu autotranspordiga Tallinn-Lagedi riigimaanteelt. Rail Baltic raudtee on kavandatud olemasoleva raudtee lõunapoolsele küljele, võimaldades hea juurdepääsu kavandatavale veeremidepoole. Valitud asukoht on Ülemiste reisiterminalile lähim sobivaim asukoht, paiknedes valdavalt riigimaal.

Planeeringu kohaselt tuleb detailplaneeringuga lahendada täpne hooldedepoo asukoht ja vajalik maa-ala suurus, teenindav taristu, juurdepääsulahendused, parkimiskorraldus jm asjakohased ülesanded.



Joonis 5. Rail Baltic reisijateveo veeremi hooldedepoo põhimõtteline asukoht Soodevahe piirkonnas (väljavõte MP)

Planeeringu koostamisel on arvesse võetud ning tasakaalustatud riigi ja kohaliku omavalitsuse ruumilise arengu vajadused.

Planeeringu koostamise käigus viidi läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH), mille eesmärk on arvestada keskkonnakaalutlusi planeeringu koostamisel ja kehtestamisel ning tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse. KSH aruandes on selgitatud, kirjeldatud ja hinnatud planeeringu elluviimisega kaasnevaid olulisi mõjusid loodus- ja sotsiaalmajanduslikule keskkonnale, võimalikke alternatiivseid lahendusi ning kavandatud negatiivsete mõjude leevendamise meetmed säästvaks ja tasakaalustatud arenguks. Meetmete tõhususe kontrollimiseks projekti edasistes etappides on KSH aruandes esitatud seirekava.

3.6. Üldplaneeringud

Rae valla üldplaneering kehtestati Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462. Alates aastast 2006 täiendati Rae valla üldplaneeringu planeeringulahendust vastavalt keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) tulemustele. KSH algatati Rae valla üldplaneeringule 07.09.2006 ning aruanne kiideti heaks 28.09.2007.

Rae vallavolikogu 15.11.2016 otsusega nr 171 algatati Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringu koostamine ja keskkonnamõju strateegiline hindamine (käesoleval ajal veel koostamisel). Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringu koostamise eesmärgiks on muuta Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462 kehtestatud Rae valla üldplaneeringut ligikaudu 26300 ha suurusel alal Rae valla põhjaosas. Planeeringuga hõlmatud ala põhja- ja läänepiiriks on Rae valla ja Tallinna vaheline administratiivpiir, lõunapiiriks perspektiivse raudtee Rail Baltic trassikoridori ja sellega külgneva ala piir ning idapiiriks Pirita-Ülemiste kanal.

Kuni uue üldplaneeringu kehtestamiseni kehtivad Rae vallas senised üldplaneeringud. Kuna projekteeritav veeremidepoo on seotud Rail Balticu raudteetrassiga, siis ei ole see vastuolus kehtiva Rae valla üldplaneeringuga. Lähtuvalt kehtivatest maakonnaplaneeringutest arvestatakse koostatavas Rae valla põhjapiirkonna üldplaneeringus Rail Balticu raudteetrassi asukohaga.

3.7. Detailplaneeringud

Rae vallas paikneb Ülemiste veeremidepoo **Laanemäe tee ja Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistute detailplaneeringu** ala, mis on kehtestatud Rae Vallavolikogu 20.11.2018 korraldusega nr 61. Detailplaneeringu koostamise eesmärk oli liita Laanemäe maaüksus ja Suur-Sõjamäe tn 41 maaüksus üheks äri- ja transpordimaa sihtotstarbega krundiks, et kavandada sinna Rail Baltic reisirongide hooldedepoo (vt Joonis 6). Detailplaneeringuga seati ehitusõigus ja hoonestustingimused, lahendati juurdepääsud, liikluskorraldus ja tehnovõrkudega varustamine ning haljastus. Detailplaneering on kehtivat Rae valla üldplaneeringut[18] muutev. Üldplaneeringuga oli alale ette nähtud olemasoleva maatulundusmaa sihtotstarbe säilimine, kuid detailplaneeringuga määrati maakasutuse sihtotstarveteks 95% transpordimaa ja 5% ärimaa. Detailplaneering on kooskõlas Harju maakonnaplaneeringuga „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine", milles on planeeritavale alale määratud Rae hooldedepoo põhimõtteline asukoht.

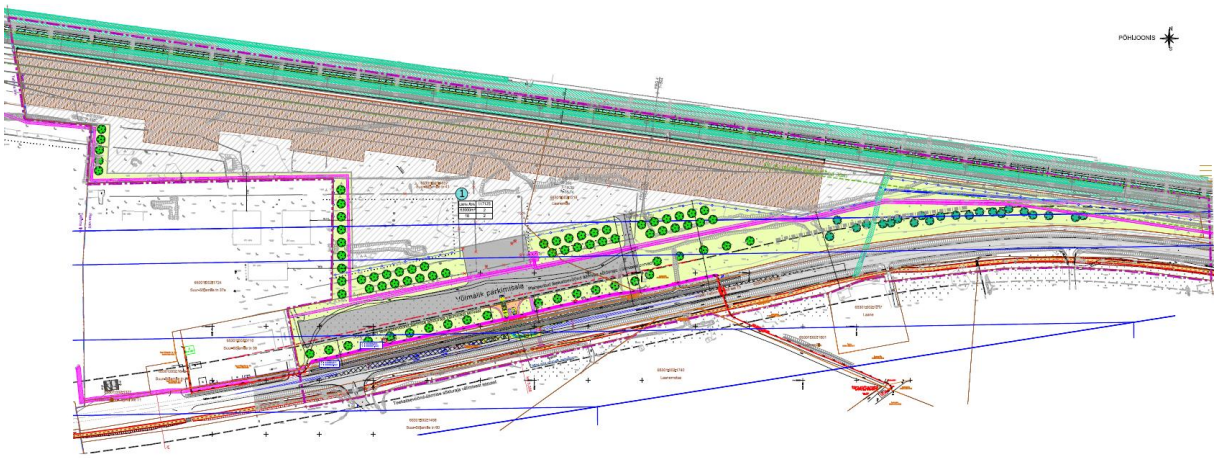
Laanemäe tee ja Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistute detailplaneeringu muutmiseks 23.12.2020 esitati taotlus Rae Vallavalitsusele uue DP algatamiseks. DP algatamise tingib asjaolu, et võrreldes kehtiva DP-ga on plaanis muuta hoonete paiknemist DP alal. Detailplaneeringu eesmärgiks on liita osa Suur-Sõjamäe tn 37a maaüksusest Suur-Sõjamäe tn 41 maaüksusega ja kavandada moodustatud krundile Rail Baltic reisirongide veeremidepoo. Detailplaneeringuga seatakse ja/või täpsustatakse ehitusõigus ja hoonestustingimused, lahendatakse juurdepääsud, liikluskorraldus ja tehnovõrkudega varustamine ning haljastus.

Detailplaneering algatati Rae Vallavalitsuse 25.05.2021 otsusega 756. Detailplaneeringusse kaasatakse osaliselt ka järgmised katastriüksused (vt Joonis 8):

- 11290 Tallinn-Lagedi tee (katastritunnus 65301:002:0284, 100% transpordimaa);
- 11290 Tallinn-Lagedi tee T5 (katastritunnus 65301:002:1329, 100% transpordimaa);
- Tallinn-Lagedi tee T2 (katastritunnus 65301:002:1457, 100% transpordimaa);
- Tallinn-Lagedi tee T6 (katastritunnus 65301:002:1456, 100% transpordimaa);
- 11290 Tallinn-Lagedi tee T3 (katastritunnus 65301:001:5707, 100% transpordimaa);
- Tallinn-Tapa 115-118 (katastritunnus 65301:011:0054, 100% transpordimaa);
- Suur-Sõjamäe tn 37a (katastritunnus 65301:002:1724, 70% ärimaa ja 30% tootmismaa) Sihtotstarbeta maa (katastritunnus 65301:001:5649).

DP koostamine toimub paralleelselt KMH koostamisega, et tagada Ülemiste veeremidepoo projekti efektiivne elluviimine.

[18] Kehtestatud Rae Vallavolikogu 21.05.2013 otsusega nr 462



Joonis 6. Väljavõte kehtivast Soodevahe küla Laanemäe ja Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistute detailplaneeringust[19]

Tallinna linnas Ülemiste veeremidepoo vahetus läheduses kehtestatud või koostamisel olevad detailplaneeringud:

- **Suur-Sõjamäe tn 29B krundi detailplaneering** on kehtestatud Tallinna Linnavalitsus 30.06.2010 korraldusega nr 1148. Detailplaneeringu koostamise eesmärk on kruntida planeeringuala ümber ning määrata moodustatud kruntidele ehitusõigus kuni 4-korruseliste äri- ja tootmishoonete rajamiseks. Detailplaneeringuga kavandatu on osaliselt ellu viidud.
- **Suur-Sõjamäe tn 35 ja 35B kruntide detailplaneering** on kehtestatud 15.12.2010 korraldusega nr 1958-k. Detailplaneeringu eesmärgiks on Suur-Sõjamäe tn 35 kinnistu jagamine. Moodustatavatele kruntidele ehitusõiguse määramine äri- ja/või tootmishoonete ehitamiseks ja olemasolevate hoonete laiendamiseks. Detailplaneeringuga kavandatu on osaliselt ellu viidud.
- **Suur-Sõjamäe tn 35A kinnistu detailplaneering** kehtestatud Tallinna Linnavalitsuse 11.10.2006 korraldusega nr 2057-k. Detailplaneeringu eesmärk on kinnistu jagamine ning äri- ja tootmishoonete ehitamine. Detailplaneeringuga kavandatu on ellu viidud.
- **Suur-Sõjamäe tn põik 11 kinnistu detailplaneering** on algatatud Tallinna Linnavalitsus 22.06.2010 korraldusega nr 1078. Detailplaneeringu ülesanded on Lasnamäe linnaosas asuva Suur-Sõjamäe põik 11 kinnistu jagamine kaheksaks krundiks, maakasutuse sihtotstarbe muutmine ja moodustatavatele kruntidele ehitusõiguse määramine ärihoonete ehitamiseks ning heakorrastuse, haljastuse, juurdepääsuteede, parkimise ja tehnovõrkudega varustamise põhimõtteline lahendamine. Detailplaneeringu menetlus seisab alates aastat 2016, mil viimati esitati detailplaneeringu materjalid Tallinna Linnavalitsusel vastuvõtmiseks.

Veeremidepoo kavandamine ei sea piiranguid detailplaneeringute realiseerimiseks ning ei ole vastuolus kehtivate DP-ga.

[19] OÜ Hendrikson&Ko, tööosa nr 1894/13, 2018

4. Eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjeldus

Eeldatavalt mõjutatava keskkonna kirjelduse koostamisel on allikmaterjalina kasutatud Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic trassi koridori asukoha määramine" seletuskirja ja sama maakonnaplaneeringu KSH aruannet. Kasutatud on ka Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH programmi ja Laanemäe tee ja Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistute detailplaneeringu materjale. Nendes dokumentides toodud informatsiooni on täiendatud uuemate uuringute ja andmebaaside informatsiooniga.

4.1. Asustus ja maakasutus

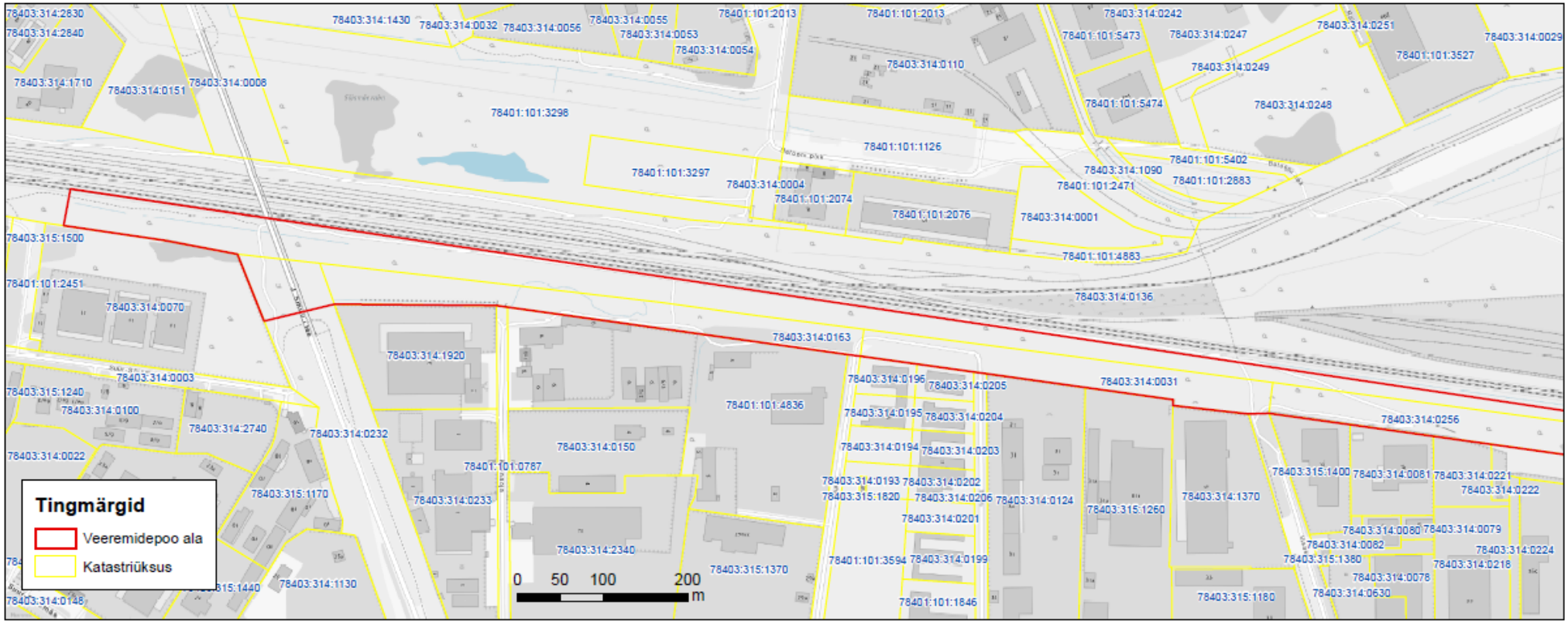
Vaadeldav Ülemiste veeremidepoo paikneb Harju maakonna põhjaosas Tallinna linna ja Rae valla territooriumil tiheasustusalal (vt Joonis 2). Ülemiste veeremidepoo paikneb olemasoleva raudtee kõrval Tallinna linna ja Rae valla territooriumil.

Tallinna linna territooriumile jääv veeremidepoo ala asub ettevõtluspiirkonnas olemasoleva raudtee kõrval. Tallinna linna territooriumile jäävale alale rajatakse kasutatava rongipargi seisuteed, jaamateed. Projektialaga on seotud viis transpordimaa sihtotstarbega kinnistut – vt Joonis 7 ja ptk 2.3.1.

Rae vallas paikneb veeremidepoo ala Soodevahe külas olemasoleva Tallinn-Tapa 1520 mm raudteega ühes koridoris. Veeremidepoo kavandatakse Rae vallas 11,7 ha suurusele Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistule (katastritunnus 65301:001:5406). Lisaks kaasatakse projekti[20] osaliselt kuus transpordimaa sihtotstarbega kinnistut ja üks kinnitutu sihtotstarbega 70% ärimaa ja 30% tootmismaa (Suur-Sõjamäe tn 37a, 65301:002:1724) – vt Joonis 8 ja ptk 3.7.

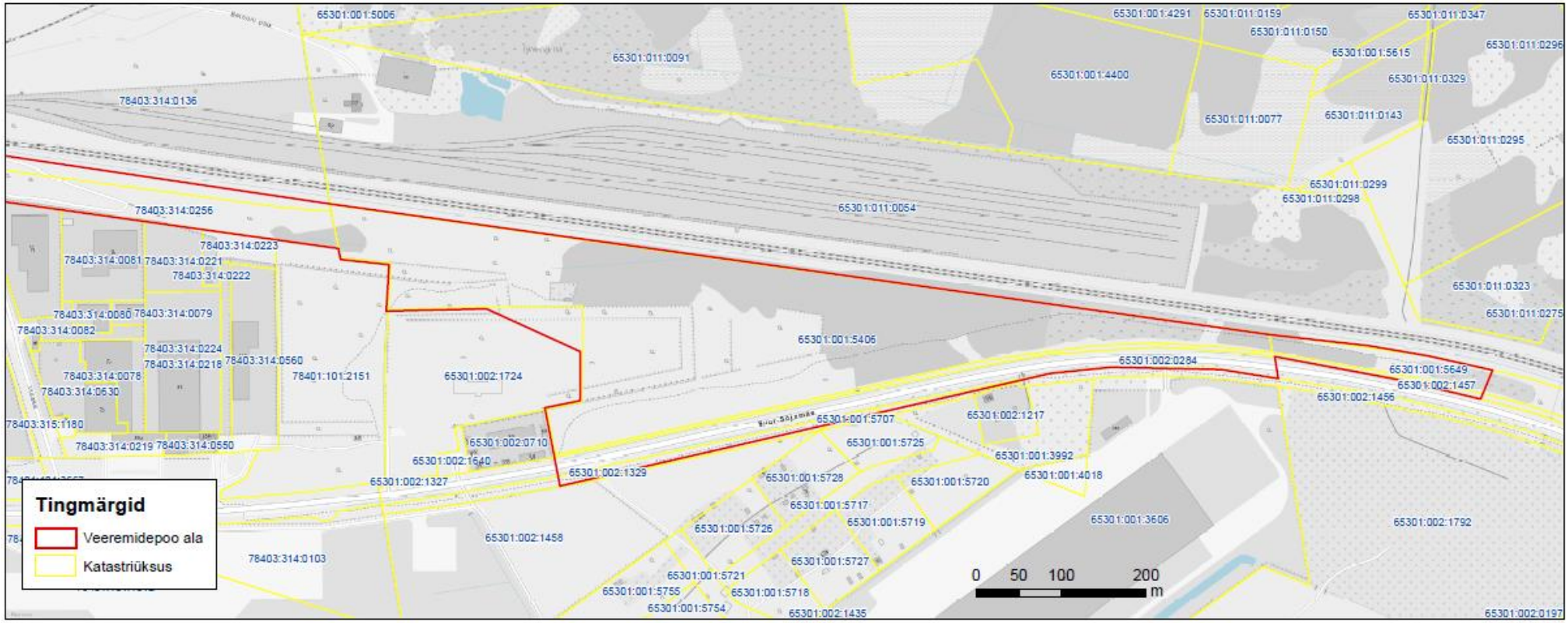
Tegemist on industriaalse keskkonnaga, mida iseloomustavad põhja, lääne, edela ja ida suunas tööstusalad ning raudteevõrgustik koos laadimisplatsidega. Elamud, kauplused, ja sotsiaalfunktsiooniga alad jäävad kaugemale. Veeremidepoost lõuna suunas paikneb riigitee 11290 Tallinn-Lagedi (kü 65301:002:0284). Lähim bussipeatus on *ca* 500 m kaugusel Sõjamäe bussipeatus Tallinnas. Teisel pool Tallinn-Lagedi maanteed on tegemist tootmis-, äri- ja maatulundusmaadega, mida katavad rohkelt kuurid, kasvuhooned ja muud rajatised. Tegemist on Soodevahe külaga, isetekkelise ja ebaseadusliku suvila- ning aiamaapiirkonnaga Tallinna Lennujaama külje all. Tallinna Lennujaam on talle kuuluvatel maaüksustel ebaseaduslikud ehitised osaliselt lammutanud.

[20] DP algatamise taotlus esitatud 23.12.2020 Rae Vallavalitsusele



Joonis 7. Ülemiste veeremidepoo asukoht Tallinna linna territooriumil

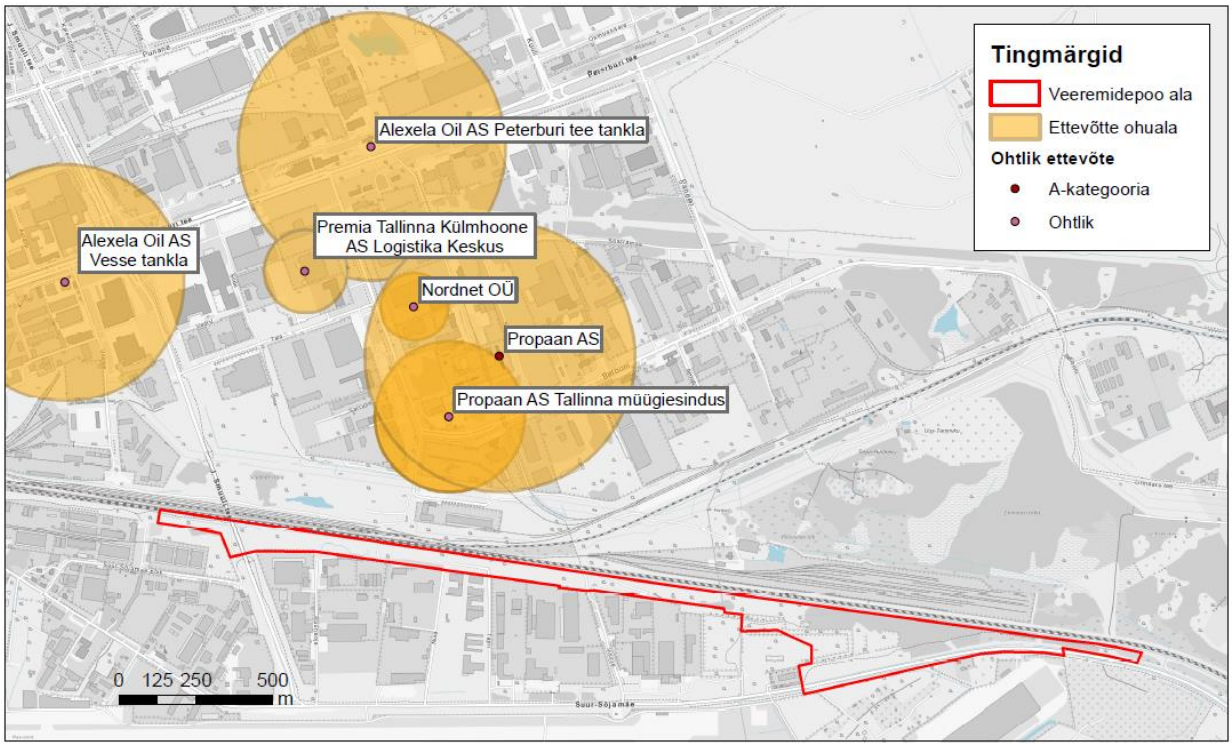
SKEPAST & PUHKIM



Joonis 8. Ülemiste veeremidepoo asukoht Rae valla territooriumil

Veermedepoole lähimad ohtlikud ettevõtted on A-kategooria suurõnnetus ohuga ettevõte Propaan AS (asukoht: Betooni tn 5 // Gaasi tn 8 // 11) ohuala raadiusega 438 m ja ohtlik ettevõte Propaan AS Tallinna müügiesindus (asukoht: Betooni 3) ohuala raadiusega 243 m. Veermedepoo alale ohtlike ettevõtete ohualasid ei jää (vt Joonis 9).

Asukohavalikul peeti silmas tehniliselt sobivas asukohas paiknemist, eelkõige ligipääsetavust ja kaugust (vastavuses tehnilistes lähtealustes kirjeldatud parameetritega) ja majanduslikku optimaalsust (vt täpsemat 2.3.2).



Joonis 9. Veeremidepoo lähedal asuvad ohtlikud ettevõtted ja nende ohualad. Ohtlike ettevõte ohualad on tähistatud kollase viirutusega. Aluskaart: Maa-amet

4.2. Kaitstavad loodusobjektid

Keskkonnaregistri andmetel ei asu projektialal ja selle läheduses kaitstavaid alasid, kaitsealuste liikide elupaiku/kasvukohti ega vääriselupaiku. Keskkonnaregistri andmetel asuvad lähim kaitstav ala – Pirita jõeoru maastikukaitseala (KLO1000216), projektialast *ca* 3 km kaugusel kirdes. Kavandatava tegevusega eeldatavalt ei kaasne keskkonnamõjusid, mis võiksid ulatuda sellisele kaugusele.

Lähim kaitstava liigi elupaik on *ca* 1,5 m kaugusel põhjas asuv III kaitsekategooria liigi tähnikvesilik (*Triturus vulgaris*) elupaik. Elupaik asub projektialast piisavalt kaugel, et on välistatud olulise negatiivse mõju teke ning elupaiga veerežiimi muutused kaitsealuse liigi elupaigas.

Keskkonnaregistri ja Maa-ameti looduskaitse ja Natura 2000 kaardirakenduse andmete kohaselt ei asu projektiala vahetus läheduses ega ka konkreetsel planeeringualal kaitstavaid loodusobjekte ega Natura 2000 võrgustiku alasid, seega mõju kaitstavatele loodusobjektidele puudub. Veeremidepoo puhul lähim Natura 2000 ala asub kavandatavast veeremidepoost *ca* 3 km kaugusel, selleks on Pirita loodusala (vt ka ptk 5).

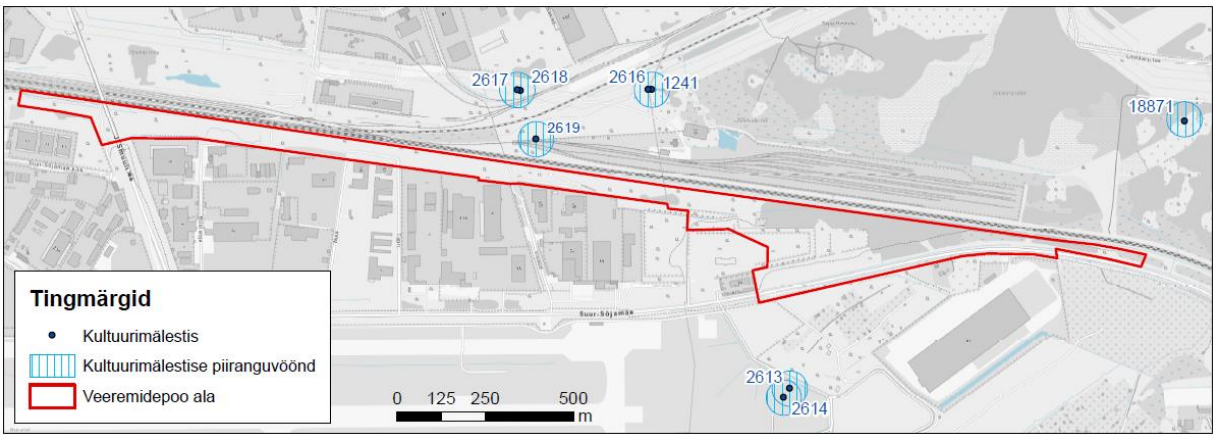
4.3. Kultuuriväärtused

Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH raames koostati kultuuriväärtuste uuring[21]. Selle täpsustamiseks ja täiendamiseks viidi läbi arheoloogilise eeluuringu I etapp[22], mille tulemustega arvestati juba trassi koridori väljatöötamisel. Kultuuripärandi uuringus käsitletakse:

- kultuurimälestisi;
- muinsuskaitseameti poolt muudesse registritesse (lisaks kultuurimälestiste riiklikule registrile) koondatud objekte (XX saj arhitektuur, maaehituspärand, matmispaigad);
- pärandkultuuriobjekte;
- looduslikke pühapaiku;
- väärtuslikke maastikke;
- miljööalasid;
- kohalike omavalitsuste poolt kaitse alla võetud objekte ja alasid;
- kalmistuid;
- kirikuid.

Arheoloogilise eeluuringu eesmärk oli kaardistada kohad, kus on vajalik läbi viia maastikuinspektsioon selgitamaks muististe olemasolu ja arheoloogiliste väljakaevamiste vajadust. Arheoloogilise eeluuringu tulemustega arvestati juba trassi koridori väljatöötamisel.

Ülemiste veeremidepoole lähim kultuurimälestis on *ca* 60 m kaugusel asuv arheoloogiamälestis kultusekivi nr 2619[23] (vt Joonis 10). Kultuskivi asub teisel pool olemasolevat raudteed ja selle kaitsevöönd (50 m) ulatub Rail Baltic raudtee trassikoridori. Veeremidepoo läheduses (*ca* 100 – 300 m kaugusel) asub veel 3 kultusekivi (mälestised nr 2616-2618).



Joonis 10. Veeremidepoo lähedal asuvad kultuurimälestised koos piiranguvööndiga

4.4. Geoloogia ja maavarad

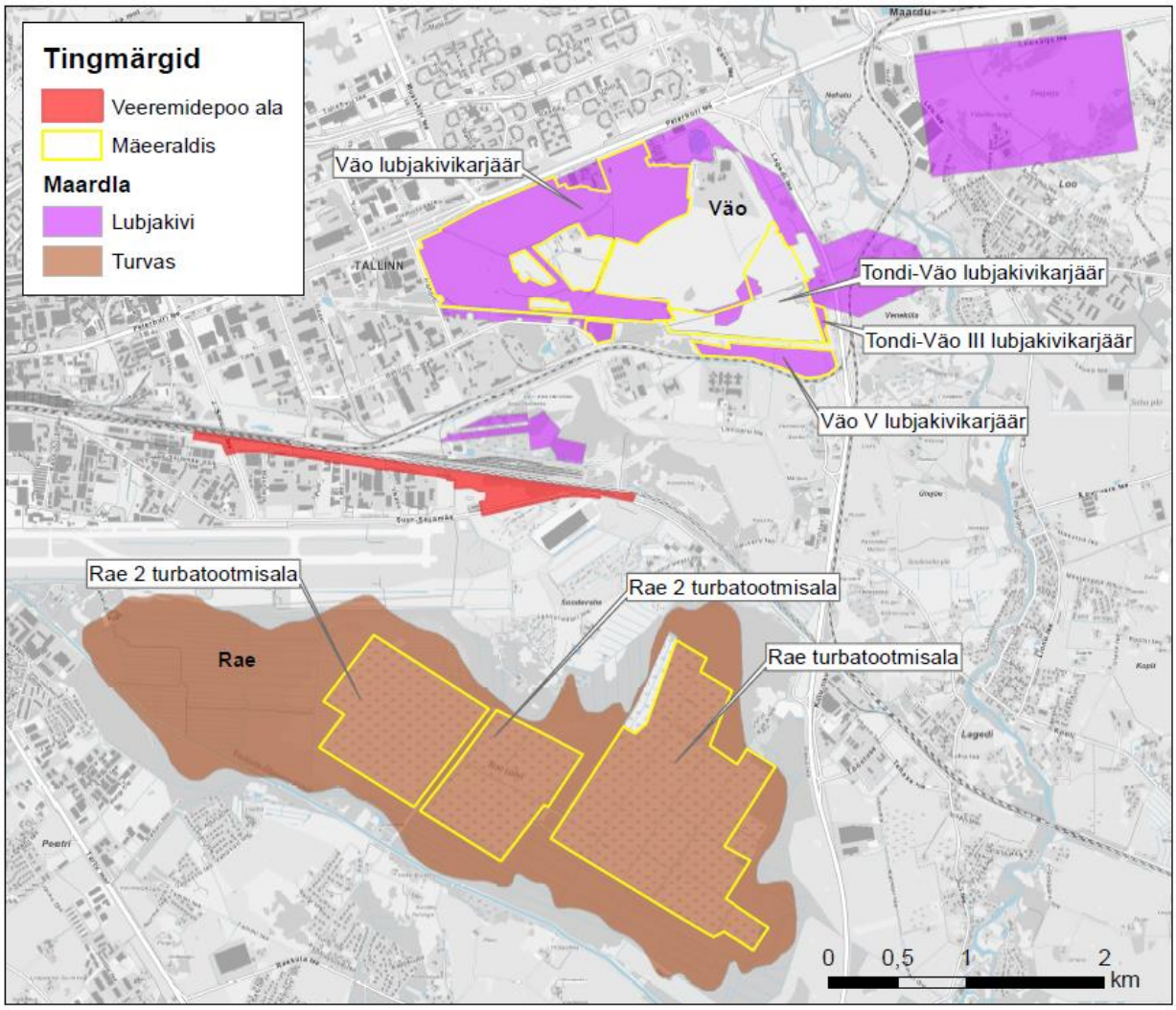
Ülemiste veeremidepoo piirkonnas on RB eelprojekti koostamiseks läbi viidud ehitusgeoloogiline uuring[24].

Vaadeldav veeremidepoo paikneb Põhja-Eesti paeplatool Harju lavamaal. Reljeef on veeremidepoo asukohas tasane. Maapinna absoluutkõrgused on vahemikus 38-45 m.

[21] RB KSH aruande lisa VI-2. Koostaja OÜ Hendrikson & Ko, 2013
[22] Lang, V. 2013. Rail Baltic KSH aruande lisa VI-1. «Aruanne arheoloogilise eeluuringu kohta Rail Baltic raudteetrassi valikul. I etapp». Tartu Ülikool
[23] Kultuurimälestiste register https://register.muinas.ee/
[24] Ehitusgeoloogilised uuringud raudtee eelprojekti koostamiseks, Reaalprojekt OÜ töö nr RB-GL-14-A.

Pinnakatte paksus on üldgeoloogilistel andmetel õhuke või puudub. Aluspõhja all avanevad Ülem-Ordoviitsiumi ladestiku Viivikonna kihistu detriitne savikas lubjakivi, milles võib esineda kukersiidi vahekihte.

Maa-ameti maardlate kaardirakenduse andmetel asub veeremidepoost 950 m kaugusel lõunas Rae turbamaardla ja Rae turbatootmisala aktiivse varu (HARM-025) plokk. Põhjas veeremidepoost 200 m kaugusel asub Väo lubjakivimaardlaga, kus aktiivne mäeeraldis puudub. Aktiivne mäeeraldis asub 1 km kaugusel põhja suunas (vt Joonis 11).



Joonis 11. Ülemiste veeremidepoo lähiala maardlad

Rail Balticu ehituseks kuluv ehitusotstarbelise karbonaatkivimi keskmine vajadus kogu Rail Balticu raudtee teenindusalas aastatel 2017-2027 on toodud Rail Balticu ehitamiseks vajalike ehitusmaavarade varustuskindluse uuringus[25].

Harju maakonna tavapärased kaevandamismahud on sedavõrd suured, et Rail Balticu ehitusmahud mõjutavad varustuskindlust marginaalselt. Harju maakonnas on LA_{30} (purunemiskindlus Los Angelese katsel) killustiku tootmiseks sobiliku ehitusotstarbelise karbonaatkivimi defitsiit sõltumata Rail Balticu

[25] Teede Tehnokeskus AS. Tallinn 2017; Uuringu kokkuvõte. Skepast & Puhkim OÜ, töö nr 2017-0043. Aprill 2017; https://rbestonia.ee/dokument/rail-baltica-ehitamiseks-vajalike-ehitusmaavarade-varustuskindluse-uuring/

ehitamisest. Arvestades Harjumaa ehitusotstarbelise karbonaatkivimi varusid, oli LA_{35} killustiku tootmiseks sobiliku kivimi varustuskindlus teeninduspiirkonna osas uuringu tegemise hetkel rahuldav, kuid LA_{30} killustiku tootmiseks sobiliku kivimi varustuskindlus oli kriitiline.

Harjumaa varustuskindlus oli teeninduspiirkonna osas uuringu tegemise hetkel rahuldav, kuid uute varude lisandumiseta langeb vahemikus 2020-2025 kriitilise piiri lähedale.

Käsitletavale veeremidepoole on kõige lähemad Väo lubjakivimaardla, Rae turbamaardla ning Tallinna-Saku liivamaardla. Keskkonnamõju hindamisel arvestatakse eelpool toodud kasutusel olevate maardlate tegevuse ja võimaliku mõjuga.

Põhjavee kasutamine veeremidepoo ehitamise ajal on pigem kaudne ning seotud tugistruktuuride veevajadusega. Kasutamise etapis peab veeremidepoos oleme võimalik rongidele värske vee lisamine ja rongide välipesu. Projekti koosseisus kavandatakse veeremidepoo hoonestus (liiklusjuhtimiskeskus, administratiivhoone, tehnohooned jm) koos veevarustusega (vt täpsemalt ptk 2.3.1).

4.5. Pinna- ja põhjavesi

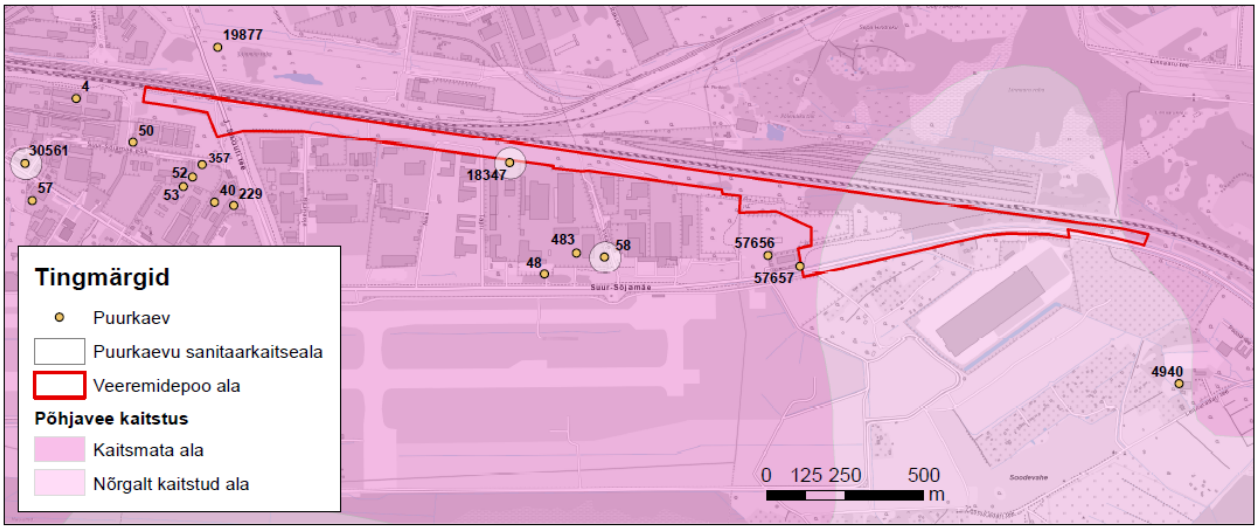
Kavandatavale tegevuse alal asub olemasolev raudteeäärne kraav. Veeremidepoost *ca* 1 km kaugusel asub Soodevahe peakraav, mis suubub Pirita jõkke. Kobras AS töö „Soodevahe kraavide (Suur-Sõjamäe tn – Pirita jõgi) läbilaskevõime hinnang" (töö nr 2018-110) kohaselt ei ole võimalik täiendavate tippvooluhulkade juhtimine Soodevahe peakraavi ilma suuremahuliste süvendustöödeta alates Soodevahe peakraavi alamjooksust. Käesolevalt on kujunenud olukord, kus Soodevahe peakraav ei võta ilma rekonstrueerimiseta täiendavat vett vastu.

Veeremidepoo ehitusalas ega vahetus lähetuses ei asu maaparandussüsteeme.

Veeremidepoo alal levib maapinnalt esimese aluspõhjalise veekogumine Siluri-Ordoviitsiumi (S-O) Harju põhjaveekogum. Põhjavesi on valdavalt kaitsmata (vt Joonis 12). Põhjavesi paikneb lubjakivides, dolomiitides.

Veeremidepoo lähipiirkonda ei jää üksikmajapidamiste salvkaeve ega madalad puurkaeve. Keskkonnaregistri andmetel asub lähim puurkaev (KR kood: PRK0018347) *ca* 65 m kaugusel (vt Joonis 12). Tegu on puurkaevuga, mille otstarve on tootmisvee saamine. Puurkaevu sanitaarkaitseala ulatus on 50 m ning puurkaevu sügavus on 65 m.

KMH aruandes tuuakse vajadusel välja pinna- ja põhjaveekogumite veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmise vajadus ning põhjendused. Kui projekti elluviimine kõnealuses Veeremidepoo asukohas 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 (VeeS). Keskkonnaamet on oma 23.07.2021. a kirjas nr 6-3/21/4836-3, rõhutanud et „ennekõike peab lähtuma veeseaduse ja veekogumite hea seisundi tagamise eesmärgist. Veemajanduskava erandite tegemine ja veekogu tugevalt muudetuks tunnistamine on väga suur erand. KMH käigus arvestatakse sellega.

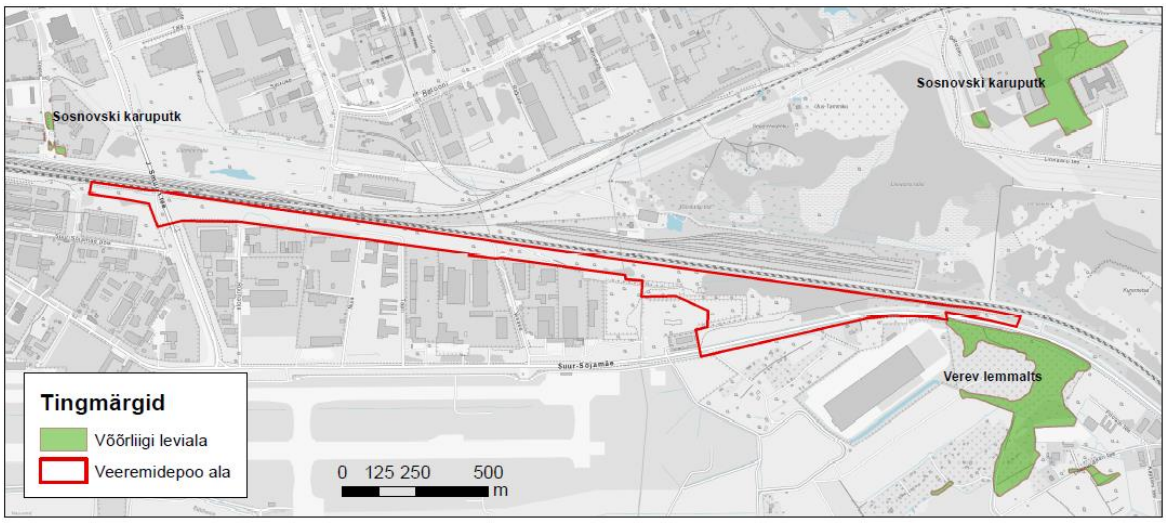


Joonis 12. Põhjavee kaitstuse kaart (aluskaart: Maa-amet, 2021)

4.6. Taimestik ja loomastik

Tegemist on valdavalt lageda rohumaaga, mis on kohati võsastunud. Ehitisregistri andmetel ei asu projekti alal hooneid. Kõrghaljastus paikneb ala ida osas. Põhjast piirneb projekti ala AS Eesti Raudtee Tallinn-Tapa raudteega ja laadimisplatsidega.

Kavandatava veeremidepoo vahetus läheduses on vereva lemmaltsa (*Impatiens glandulifera*) leviala, mis paikneb Rae vallas Soodevahe küla alal – vt Joonis 13. Verev lemmmalts kuulub invasiivsete ehk looduslikku tasakaalu ohustavate võõrliikide nimekirjadesse nii Eestis kui Euroopa Liidus. Verev lemmmalts on väga kiire levikuga üheaastane taim, mis võib kasvada kuni kolme meetri kõrguseks.



Joonis 13. Verev lemmaltsi leviala projekti piirkonnas. Väljavõte keskkonnaregistri kaardirakendusest

Tuginedes Info- ja Tehnokeskuse EELIS andmebaasi väljavõttele ei ulatu projekti alale kaitstavaid loodus-, linnu- ega loomaobjekte. Samuti ei paikne projekti ala rohevõrgustiku alal (4.7).

4.7. Rohevõrgustik

Roheline võrgustik ehk rohevõrgustik on omavahel seotud rohelise ruumi ehk looduslikumate alade võrgustikku, mis säilitab looduslike ökosüsteemide väärtused ja funktsioonid, tagab bioloogilise mitmekesisuse, kestva arengu ning seob sellega inimtegevuse. Rohelise võrgustiku eesmärkide saavutamiseks on muuhulgas vajalik tagada rohevõrgu ökoloogiline sidusus – et struktuurid toimiksid liikide ja populatsioonide jaoks sidusalt funktsioneeriva elupaikade ja liikumisteede võrgustikuna.

Piirkonna rohevõrgustik on määratud Harju maakonnaplaneeringuga 2030+. Maakonnaplaneeringuga kavandatud rohevõrgustikku täpsustatakse omavalitsuste üldplaneeringutega. Hetkel on käimas Rae valla üldplaneeringu koostamine (vt täpsemalt ptk 3.6).

Ülemiste veeremidepoo ei asu rohevõrgustiku alal ega selle vahetus läheduses seega antud projektiga kavandatu ei mõjuta rohevõrgustiku toimimist.

Mõju rohevõrgustikule esineb RB raudtee trassi rajamisega. Kavandatud Rail Balticu raudtee rajamisega seotud mõjusid on hinnatud RB maakonnaplaneeringu KSH raames. Välja on töötatud leevendavad meetmed. Samuti hinnatakse raudtee rajamise mõjusid rohevõrgustikule RB põhiprojekti KMH koostamisel.

4.8. Piirkonna välisõhusaaste seisund ja saasteallikad

Veermedepoo lähiümbruses mõjutavad välisõhu kvaliteeti Lasnamäe tööstuspiirkonna paiksed heiteallikad ning autotransport Suur-Sõjamäe tn-l ja J.Smuuli teel. Veeremidepoo projekti koostamisel lahendatakse soojavarustus ning täpsustuvad muud võimalikud tegevused, mille käigus võib tekkida välisõhusaaste (hooldustööd, värvimine, rongide tankimine, jm).

Veeremidepoole lähim pidevseirejaam asub Tallinna kesklinnas Liivalaia tänaval. Seireandmete põhjal on välisõhu kvaliteet antud piirkonnas hea[26]. Paiksed heiteallikad ja andmed neist välisõhku väljutavate saasteainete kohta on koondatud KOTKAS registritesse. Käesolevas töö raames vaadeldi veeremidepoost kuni 500 m kaugusele jäävaid heiteallikaid[27]. Kui KMH aruande koostamisel selgub, et mõjuala ulatub kaugemale vaadeldakse ka kaugemal asuvaid paikseid heiteallikaid.

Veeremidepoost 500 m raadiuses on kokku registreeritud 57 paikset heiteallikat[28]. Neist 26 on hõlmatud kehtiva keskkonnaloaga, mis annab õiguse saasteainete välisõhku väljutamiseks ning määrab selle õiguse realiseerimise tingimused[29]. SEBE AS, K-MOST AS ja PRINTALLI AS keskkonnaload on arhiveeritud[30]. Valdav osa heiteallikatest on seotud kütuse kasutamise (katlamajad, kütuse laadimine ja hoiustamine, jäätmekäitlustoimingud) (vt Joonis 14).

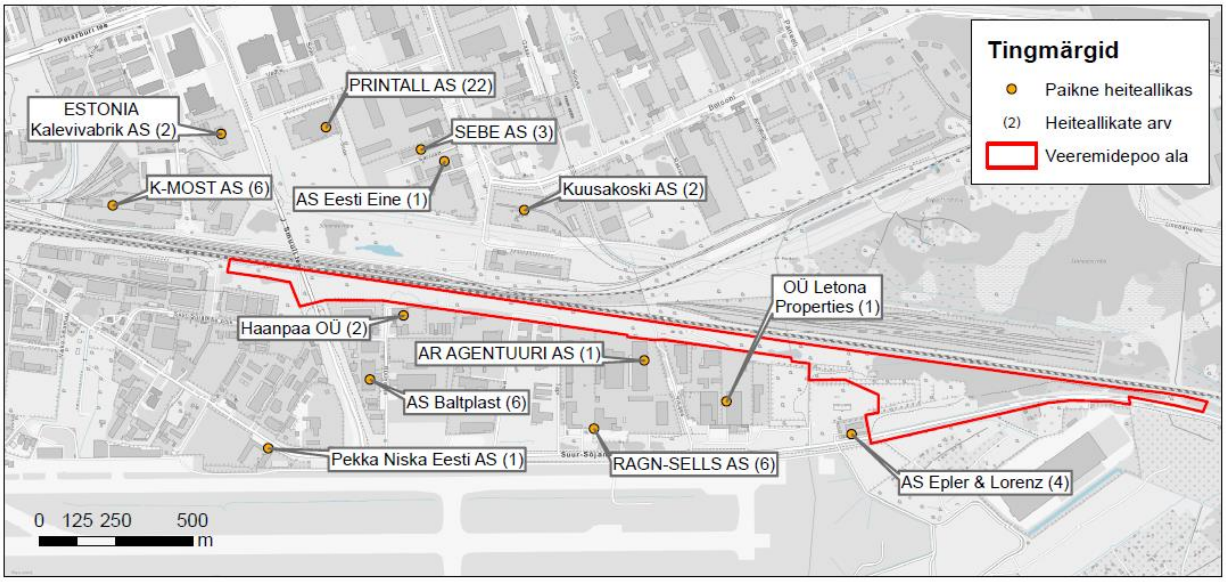
[26] Eesti välisõhu kvaliteet kodulehekülg ohuseire.ee, vaadatud 08.02.2021

[27] Keskkonnaministri 27.12.2016 määruse nr 84 § 17 lg 7 ütleb: Lubatud heitkoguste projekti koostamisel on hajumisarvutuse piirkonnaks piirkond, mis ulatub alani, kus on tagatud saasteaine sisalduse vastavus atmosfääriõhu kaitse seaduse § 47 lõigete 1 ja 2 alusel kehtestatud piirväärtusele või sihtväärtusele, kuid vähemalt 500 m raadiuses käitise igast heiteallikast

[28] KOTKAS heiteallikate register, seisuga 08.02.2021

[29] KOTKAS keskkonnalubade register, seisuga 08.02.2021

[30] KOTKAS keskkonnalubade register, seisuga 08.02.2021



Joonis 14. Olemasolevate paiksete heiteallikate paiknemine veeremidepoo suhtes. Allikas: KOTKAS heiteallikate register, seisuga 08.02.2021

Paikse heiteallika käitaja peab tagama, et saasteainete väljutamisel (eraldiseisvalt või koosmõjus teiste piirkonna heiteallikatega) ei ületata saasteainete õhukvaliteedi piirväärtusi väljaspool käitise tootmisterritooriumi[31]. Keskkonnalubadest ja loa andmise korraldusest[32] nähtub, et välisõhku väljutavate saasteainete osas väljaspool käitiste tootmisterritooriume piirväärtuste ületamist ei esine. Samas on suur osa lubadest praegu kehtivaid õigusakte, metoodikaid ja piirnorme arvestades vananenud[33] , mistõttu ei pruugi need siiski iseloomustada tegelikku olukorda.

Samas võib eelda, et load ajakohastatakse ja viiakse vastavusse kehtivate normidega.

4.9. Müra -ja vibratsiooni tase

Veeremidepoo piirneb olemasoleva Tallinn-Tapa suunalise raudteega ja suure liikluskoormusega Suur-Sõjamäe tänava/Tallinn-Lagedi riigimaanteega. Tallinna linna territooriumil paikneb veeremidepoo üldplaneeringu järgses liiklusalas ja on ümbritsetud tööstusettevõtete alaga. Piirkonna kogumüratasemed on eeltoodust tingituna juba käesoleval hetkel kõrged.

Tallinna Lennujaam paikneb veeremidepoost 500-800m kaugusel lõuna suunas. Vastavalt Tallinna linna strateegilisele mürakaardile[34] lennumüra osas ei suurenda lennuliikluses põhjustatud liiklusmüratasemed üldist müraolukorda Rail Balticu raudteetrassi mõjutsoonis (lennuliikluse müratasemed valdavalt L_d < 50 dB ja L_n < 40 dB). Vastavalt Tallinna linna strateegilisele

[31] s § 10 lg 1: Õhukvaliteedi piirväärtus on saasteaine lubatav kogus välisõhu ruumalaühikus või pinnaühikule sadestunud saasteaine lubatav kogus, mis on kehtestatud teaduslike andmete alusel ning mis nimetatud koguse ületamise korral tuleb saavutada kindlaksmääratud aja jooksul ja mida edaspidi ei tohi enam ületada. Piirväärtuse kehtestamise eesmärk on vältida, ennetada või vähendada saasteaine ebasoodsat mõju inimese tervisele või keskkonnale. Piirväärtused on kehtestatud AÕKS § 47 lõigete 1 ja 2 ning § 48 lõike 1 alusel Keskkonnaministri 27.12.2016 määrusega nr 75 „Õhukvaliteedi piir- ja sihtväärtused, õhukvaliteedi muud piirnormid ning õhukvaliteedi hindamispiirid", kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/129122016044?leiaKehtiv

[32] KOTKAS keskkonnalubade infosüsteem; keskkonnalubade infosüsteem KLIS, seisuga 08.02.2021

[33] Keskkonnaload on käitistele väljastatud valdavalt perioodil enne 2017.aastat ehk enne AÕKS seaduse jõustumist (jõustus 01.01.2017) ja kehtestati uued nõuded saasteainete heitkoguste ja tekkivate saastetasemete hindamiseks, sh erinevate käitiste koosmõjus.

[34] Tallinna strateegiline mürakaart

mürakaardile[35] tööstusmüra osas on veeremidepoo ala mõjutatud tööstusettevõtete põhjustatud müratasemetest (tööstusmüra tasemed valdavalt L_{den} 55-60).

Olemasoleva müraolukorra kirjeldamiseks sobib RB põhiprojekti koostamisel teostatud mürauuring, mille raames fikseeriti kavandatud RB raudteetrassi läheduses helirõhutasemete lühiaegsed kontrollmõõtmised. Mõõtmised teostati kõrge taustmüratasemega Suur-Sõjamäe ja Tallinn-Lagedi riigimaantee äärses piirkonnas. Veeremdepoo ala vahetus läheduses, Suur-Sõjamäe tn 29c, teostati kontrollmõõtmised ning mõõdetud A-korrigeeritud müratase LA,eq oli 58 dB[36].

Mõõtmistulemused kirjeldavad nii autoliiklusest kui olemasoleval raudteel toimuvast raudteeliiklusest põhjustatud kogumüratasemeid; mõõtmistulemused on iseloomulikud toodud liiklussageduste, piirkiiruste ja kauguste kohta. Pinnase omaduste määramiseks on RB põhiprojekti koosseisus tehtud välitööd. Pinnase omaduste katsetamiseks mõjutati tulevase raudteetrassi asukohas maapinda löökidega ning mõõdeti levivaid vibratsioonitasemeid 2, 6, 16 ning 30 meetri kaugusele paigutatud kiirendusanduritega mõjuallikast.

Välisõhus levivat müra reguleerib atmosfääriõhu kaitse seadus ja müra normtasemeid sama seaduse § 56 lg 4 alusel kehtestatud keskkonnaministri 16.12.2016. a määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja müratasemete mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid" (edaspidi KeM-i määrus nr 71) lisa 1, mis jõustus 01.02.2017 -vt Tabel 3. Vastavalt KeM-i määruse nr 71 lisas 1 toodule rakendatakse ehitusmüra piirväärtusena ajavahemikul 21.00–7.00 asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset.

Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset.

Tabel 3. Müra normtasemed[37]

		Müra piirväärtus $L_{pA,eq,T}$		**Müra sihtväärtus $L_{pA,eq,T}$**	
Müra liik, ühik		**Liiklusmüra [dBA]**	**Tööstusmüra[3,4,5] [dBA]**	**Liiklusmüra [dBA]**	**Tööstusmüra[3,4,5] [dBA]**
Müra kategooria	**Aeg[2]**				
I kategooria – virgestusrajatiste maa-alad ehk vaiksed alad	päev	55	55	50	45
	öö	50	40	40	35
II kategooria – haridusasutuste, tervishoiu- ja sotsiaalhoolekande-asutuste ning elamumaa-alad, maatulundusmaa õuealad, rohealad	päev	60 65[1]	60	55	50
	öö	55 60[1]	45	50	40
III kategooria – keskuse maa-alad, IV kategooria – ühiskondlike hoonete maa-alad	päev	65 70[1]	65	60	55
	öö	55 60[1]	50	50	45

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).

[35] Tallinna strateegiline mürakaart. Tööstuse strateegiline mürakaart
[36] Mõõtmised teostati 1,5 m kõrgusel maapinnast. Mõõtepunktid valiti võimalikult lähedased vaba helivälja tingimustele. Mõõteseade kalibreeriti enne ja pärast mõõtmisi. Igas mõõtmispositsiooni kestus oli 30 minutit.
[37] Keskkonnaministri 16.12.2016 määrus nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja müratasemete mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid" Lisa 1

5. Natura eelhindamine

Natura 2000 on üleeuroopaline kaitstavate alade võrgustik, mille eesmärk on tagada haruldaste või ohustatud lindude, loomade ja taimede ning nende elupaikade ja kasvukohtade kaitse või vajadusel taastada üleeuroopaliselt ohustatud liikide ja elupaikade soodne seisund. Natura 2000 loodusalad ja linnualad on moodustatud tuginedes Euroopa Nõukogu direktiividele 92/43/ EMÜ38 ja 2009/147/EÜ39.

Natura hindamine on menetlusprotsess, mida viiakse läbi vastavalt loodusdirektiivi 92/43/EMÜ artikli 6 lõigetele 3 ja 4. Käesolevas töös tuginetakse hindamise läbiviimisel Euroopa Komisjoni juhendile „Natura 2000 alasid oluliselt mõjutavate kavade ja projektide hindamine. Loodusdirektiivi artikli 6 lõigete 3 ja 4 tõlgendamise metoodilised juhised" ja juhendile "Juhised Natura hindamise läbiviimiseks loodusdirektiivi artikli 6 lõike 3 rakendamisel Eestis" (KeMÜ, 2019. KeHJS-e ning LKS-i alusel toimub Natura hindamine keskkonnamõju hindamise menetluse raames. KeHJS § 3 lg 1 punkti 2 kohaselt hinnatakse keskkonnamõju, kui kavandatakse tegevust, mis võib üksi või koostoimes teiste tegevustega eeldatavalt ebasoodsalt mõjutada Natura 2000 võrgustiku ala.

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

Natura hindamise esimeseks etapiks on Natura eelhindamine, mille eesmärgiks on läbi alljärgnevate sammude kavandatava tegevuse võimalike mõjude prognoosimine, mille tulemusena saab otsustada, kas on vajalik liikuda asjakohase hindamise etappi, kus selgitatakse välja ebasoodsa mõju teke ning kavandatakse vajadusel leevendavad meetmed.

5.1. Informatsioon kavandatava tegevuse kohta

Kavandatavaks tegevuseks on Rail Baltic Ülemiste veeremidepoo rajamine ja kasutamine Harju maakonnas osaliselt Tallinna linnas ja osaliselt Rae vallas. Ülemiste veeremidepoo on osa Eesti territooriumil kulgevast RB trassist. Ülemiste veeremidepoo on ette nähtud RB 1435 mm rööpmelaiusel liikuva, reisijateveoks mõeldud veeremi teenindamiseks vastavalt hooldusintervallidele ja -mahtudele. Veeremidepoos hakkab toimuma esmajoones selliste rongikoosseisude remont ja hooldus, mille lõppjaamaks on RB Ülemiste reisiterminal, kuid depoo peab omama valmisolekut pakkuda hooldus- ja remonditeenuseid ka ülejäänud RB 1435 mm rööpmelaiusel liikuvale reisirongipargile. Depoosse kavandatakse 8 rööbasteed.

Seisuteed rongi parkimiseks on kavandatud Tallinna linna territooriumile RB maakonnaplaneeringu koridoris asuvatele transpordimaadele ja veeremi pesula Rae valla territooriumile. Seisuteid projekteeritakse 26-le rongikoosseisule. Rajatav infrastruktuur peab võimaldama kogu rongipargi (rahvusvahelised rongid ja regionaalrongid) parkimist, mille lõppjaamaks on RB Ülemiste reisiterminal. Lisaks peab infrastruktuur võimaldama teisi funktsioone nagu rongidest reovee eemaldamine, värske vee lisamine, rongide välipesu ning lume ja jää tõrje.

Projekti koosseisus kavandatakse veeremidepoo hoonestus (liiklusjuhtimiskeskus, administratiivhoone, depoo teenindamiseks vajalikud laod, tehnoruumid) koos nende hoonete juurde kuuluvate rööbasteede ja rajatistega (rongipargi seisuteed, tehnovõrgud, haljastus, juurdepääsuteed, sõidukite parkimisala).

[38] Nõukogu direktiiv 92/43/EMÜ, 21. mai 1992, looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta (loodusdirektiiv – LoD)

[39] Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/147/EÜ, 30. november 2009, loodusliku linnustiku kaitse kohta (linnudirektiiv – LiD)

Põhjalikum ülevaade kavandatavast tegevusest on toodud peatükis 2.3.1.

5.2. Kavandatava tegevuse seotus kaitsekorraldusega

Kavandatava raudtee rajamine ei ole seotud ega vajalik ühegi Natura 2000 võrgustiku ala kaitsekorraldamisega ning ei aita otseselt ega kaudselt kaasa alade kaitse-eesmärkide saavutamisele.

5.3. Kavandatava tegevuse mõjupiirkonda jäävate Natura alade iseloomustus

Ainsaks kavandatava tegevuse mõjupiirkonda jäävaks Natura alaks on Pirita loodusala, mis paikneb kavandatava tegevuse alast 3 km kaugusel.

Pirita loodusala

Pirita loodusala (EE0010120) on kaitse alla võetud vastavalt korraldusele „Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri" (Vabariigi Valitsuse 5. augusti 2004. a korraldus nr 615-k). Loodusala pindala on 691.9 ha ning see on loodud 5 loodusdirektiivi I lisa elupaigatüüpide ja loodusdirektiivi II lisa liikide elupaikade kaitseks. Loodusala kaitse-eesmärgiks olevad kaitstavad elupaigatüübid on metsastunud luited (2180), jõed ja ojad (3260), liigirikkad niidud lubjavaesel mullal (*6270), niiskuslembesed kõrgrohustud (6430), lamminiidud (6450), aas-rebasesaba ja ürt-punanupuga niidud (6510) ning puisniidud (*6530).

Loodusdirektiivi II lisas nimetatud liigid, mille isendite elupaiku kaitstakse, on tiigilendlane (*Myotis dasycneme*), saarmas (*Lutra lutra*), paksukojaline jõekarp (*Unio crassus*), harilik hink (*Cobitis taenia*), harilik võldas (*Cottus gobio*), jõesilm (*Lampetra fluviatilis*) ja lõhe (*Salmo salar*).

Pirita loodusala on siseriiklikult kaitstud Pirita jõeoru maastikukaitsealana ja Pirita jõe hoiualana. Valdav osa loodusalast jääb maastikukaitsealale, hoiualale jääb Tallinn-Narva maantee naabrusse ja sellest lõunasse jääv *ca* 1 km pikkune jõelõik. Pirita loodusala paikneb kavandatava tegevuse alast 3 km kaugusel, veekeskkonna kaudu (piki Soodevahe peakraavi ja Pirita jõge) on kaugus üle 7 km (Joonis 15). Arvestades kavandatava tegevuse iseloomu kaugust Pirita loodusalast on potentsiaalselt mõjutatavaks loodusala osaks Pirita jõgi ja sellega seotud kaitse-eesmärgid: elupaigatüüp jõed ja ojad (3260) ning jões elutsevad liigid: saarmas, paksukojaline jõekarp, harilik hink, harilik võldas, jõesilm ja lõhe.

Kaitstava elupaigatüübi **jõed ja ojad (3260)**, esinduslikkus on Pirita jõeoru maastikukaitseala kaitsekorralduskava 2020-2029[40] kohaselt B ning elupaiga pindala Natura standardandmevormi kohaselt 76 ha, mis pole korrektne number kuna antud pindala on suurem kui kogu loodusalade veealade pindala (39,5 ha). EELIS infosüsteemi järgi on elupaigana kaardistatud ala pindala 40,1 ha ning elupaik hõlmab kogu loodusalale jääva jõelõigu, välja arvatud maanteesildade alused jõeosad. Loodusalale jääv Pirita jõe lõik jääb kogu ulatuses veekogumi *Pirita jõgi Vaskjalalt suudmeni* alale. Veekogumi seisundi koondhinnang oli 2019 aastal halb, mis tulenes halvast keemilisest seisundist[41]. Veekogumi ökoloogiline seisund oli hea.

Saarma (loodusdirektiivi II ja IV lisa, III kaitsekategooria) elualade kohta ajakohased andmed puuduvad kuid suur osa loodusalale jäävast jõelõigust on saarmale elupaigana sobiv. Loodusala idaossa jääb saarma seireruutu (SJA2980000), milles viimasel ajal seiret teostatud pole. Puhas veekeskkond on kõige olulisemaks teguriks elujõulise saarmapopulatsiooni säilimiseks. Natura standardandmevormi kohaselt on liigi seisund alal C. Pirita jõeoru maastikukaitseala kaitsekorralduskava kohaselt on Saarma soodsa elupaiga säilimine tagatud elupaigatüübi jõed ja ojad (3260) kaitse-eesmärgi täitmisega ning seega on ühised ka mõjutegurid ja meetmed.

[40] Pirita jõeoru maastikukaitseala kaitsekorralduskava 2020-2029. Keskkonnaamet 2020

[41] Keskkonnaagentuur, pinnaveekogumite seisundiinfo. https://www.keskkonnaagentuur.ee/et/eesmargid-tegevused/vesi/pinnavesi/veekogumite-seisundiinfo

Paksukojalise jõekarbi (loodusdirektiivi II ja IV lisa, II kaitsekategooria) elupaigana on kaardistatud loodusalale jääv Pirita jõe lõik kogu pikkuses. Kuna EELIS infosüsteemis on elupaik kaardistatud enamuses kitsa jõe keskel paikneva alana siis on loodusalal kaardistatud elupaiga pindala vaid 6,7 ha. Sellest 4 ha jääb Pirita jõeoru maastikukaitsealale, mille kaitsekorralduskava kohaselt on liigi kaitse-eesmärk järgmine: *liik on esindatud Pirita jões ja tema elupaigad on säilinud kaitsealal vähemalt 4 ha ulatuses soodsas seisundis*. Kaitsekorralduskava kohaselt on Paksu jõekarbi soodsa elupaiga säilimine on tagatud elupaigatüübi jõed ja ojad (3260) kaitse-eesmärgi täitmisega ning seega on ühised ka mõjutegurid ja meetmed.

Harilik hink (loodusdirektiivi II lisa, III kaitsekategooria) elupaigana on kaardistatud samuti pea kogu loodusalale jääv jõelõik. Pirita jõeoru maastikukaitseala kaitsekorralduskava kohaselt on liigi kaitse-eesmärk: *liik on esindatud Pirita jões ja tema elupaigad on säilinud kaitsealal vähemalt 35,4 ha suuruse jõelõigu ulatuses soodsas seisundis*. Kaitsekorralduskava kohaselt on hingu soodsa elupaiga säilimine tagatud elupaigatüübi jõed ja ojad (3260) kaitse-eesmärgi täitmisega ning seega on ühised ka mõjutegurid ja meetmed.

Jõesilm (loodusdirektiivi II ja V lisa) esineb Pirita jões kogu loodusala läbival osal ja jões on silmu jaoks lõplikuks rändetõkkeks ülemjooksul asuv Vaskjala pais. Jões on piisavalt kärestikke ja ritraalseid alasid, samas on piisavalt ka liiva-muda setetega kaldaääri. Peamiseks negatiivseks mõjuteguriks tuleb pidada vee liigvähendamist veevõtul Tallinna veevarustuse tarbeks. Jõesilmu kaitse seisneb eelkõige Pirita jõe kui elupaiga kaitses. Pirita jõeoru maastikukaitseala kaitsekorralduskava kohaselt on liigi kaitse-eesmärk: Pikaajaline kaitse-eesmärk: *liik on esindatud Pirita jões ja tema elupaigad on säilinud kaitsealal vähemalt 35,4 ha suuruse jõelõigu ulatuses soodsas seisundis*. Kaitsekorralduskava kohaselt on jõesilmu soodsa elupaiga säilimine tagatud elupaigatüübi jõed ja ojad (3260) kaitse-eesmärgi täitmisega ning seega on ühised ka mõjutegurid ja meetmed.

Lõhe (loodusdirektiivi II ja V lisa) esineb Pirita jões kogu loodusala läbival osal. Koelmuks ja noorkalade kasvualaks on kruusase põhjaga madalad kiirevoolulised jõelõigud. Lõhe arvukus oli 1990-ndatel Pirita jões äärmiselt madal ning alates 2000-ndate keskpaigast on noorkalade asustustihedus hakanud tõusma. Loodusliku sigimise osakaalu suurenemise peamiseks põhjuseks võib pidada Põlula kalakasvatuses ettekasvatatud noorkalade asustamist. Lisaks on loodusliku lõhe taastootmisele positiivselt mõjunud Vaskjala paisul AS Tallinna Vesi veevõtu täpsem reguleerimine, röövpüügi ohjeldamine ning kudealadel teostatud parendustööd. Pirita jõeoru maastikukaitseala kaitsekorralduskava kohaselt on liigi kaitse-eesmärk: *liik on esindatud Pirita jões ja tema elupaigad on säilinud kaitsealal vähemalt 35,4 ha suuruse jõelõigu ulatuses soodsas seisundis*. Kaitsekorralduskava kohaselt on lõhe soodsa elupaiga säilimine tagatud elupaigatüübi jõed ja ojad (3260) kaitse-eesmärgi täitmisega ning seega on ühised ka mõjutegurid ja meetmed.

5.4. Kavandatava tegevuse mõju prognoosimine Natura alale

Pirita loodusala

Pirita loodusala asub kavandatava Ülemiste veeremidepoo asukohast 3 km kaugusel kirdes. Otsesed „linnulennul" levivad mõjud loodusalale on välistatud kuna puuduvad mõjufaktorid, mis avaldaks mõju loodusalale ja selle kaitse-eesmärkidele. Häiringud kaitse-eesmärgiks olevatele loomaliikidele võib suure vahemaa tõttu välistada. Kavandatava tegevuse alalt ei lähtu mõjusid, mis avaldaks vahetult olulisi mõjusid Pirita loodusalale.

Kavandatava tegevuse alalt juhitakse puhastatud sademevett Soodevahe peakraavi kaudu Pirita jõkke. Alalt ärajuhitava vee puhul on tegemist sadeveega, mis sisaldab peamiselt vihmavett ja lumesulavett. Rongide pesul ja muudel toimingutel tekkiv heitvesi on kavas juhtida Suur-Sõjamäe tn 37 kinnistul paiknevasse isevoolse ühiskanalisatsiooni torustikku ning see Pirita jõge ega loodusala ei mõjuta. Seega ei avaldu kavandatava tegevusega mõju Soodevahe peakraavi veekvaliteedile.

Kavandatava tegevusega seoses suureneb kavandatava tegevuse alal kõvakattega pindade hulk, mis suurendab vee äravoolu alalt. Pärast tegevuse realiseerumist on lühiajaline maksimaalne äravool 366l/s[42]. Kobras AS töö „Soodevahe kraavide (Suur-Sõjamäe tn – Pirita jõgi) läbilaskevõime hinnang" kohaselt ei ole võimalik täiendavate tippvooluhulkade juhtimine Soodevahe peakraavi ilma suuremahuliste süvendustöödeta alates Soodevahe peakraavi alamjooksust. Käesolevalt on kujunenud olukord, kus Soodevahe peakraav ei võta täiendavat vett vastu. Kuna Soodevahe peakraavi vooluhulgad on ligi kas suurusjärku väiksemad kui Pirita jõel, siis on mõju jõe vooluhulkade jaotusele ja veerežiimile vähene.

Kokkuvõttes ei põhjusta kavandatav tegevus olulist toitainete ning muude ühendite sissekannet ning ei mõjuta Pirita jõe ning loodusala veekvaliteeti. Mõju loodusala veerežiimile ei saa täielikult välistada.

Joonis 15. KMH objektiks oleva Ülemiste veeremidepoo paiknemine Pirita loodusala suhtes

[42] Eksperthinnang „Rae valla Soodevahe küla Laanemäe kinnistule ja reformimata riigimaale planeeritud Rail Baltic hooldedepoo sademetevee ärajuhtimisest". 16.03.2017

5.5. Natura eelhindamise tulemused ja järeldus

Keskkonnaamet pädeva asutusena on andnud seisukoha (vt Lisa 3 ja Tabel 7) , et kavandatava tegevuse (RB Ülemiste veeremidepoo rajamine ning kasutamine) elluviimisel ei ole välistatud negatiivsed mõjud Pirita loodusalale, selle terviklikkusele ega loodusala kaitse-eesmärkideks olevate elupaigatüüpide ja liikide seisundile. Seetõttu viiakse KMH käigus läbi Natura asjakohane hindamine.

6. Eeldatavalt kaasnev oluline keskkonnamõju, mõjuallikad, mõjuala ning mõjutatavad keskkonnaelemendid

Vastavalt KeHJS-e § 13 punktile 5 peab KMH programm sisaldama teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju, eeldatavate mõjuallikate, mõjuala suuruse ning mõjutatavate keskkonnaelementide kohta. KMH programmi etapis määratakse edasiseks hindamiseks KMH eeldatav sisu ja ulatus (*scoping*). Antud juhul on Rail Balticu raudtee Eesti lõigule hiljuti läbi viidud maakonnaplaneeringute KSH; heaks kiidetud 10.08.2017. Kuna nimetatud protsessi käigus läbiti lisaks *scoping*-etapile ka KMH hilisemad etapid (sh keskkonnamõju hindamine, avalikustamised), sisaldub heakskiidetud KSH aruandes seni parim teadmine Rail Balticu raudtee eeldatavate mõjude osas. Ühtlasi algatas TTJA KeHJS § 26 lg 3 ning RB Rail AS Eesti filiaali taotluse alusel 29.03.2019 otsusega nr 16-6/19-0535-002 kaheksale Rail Balticu raudteelõigule ehitusprojekti keskkonnamõju hindamised. Keskkonnamõju hindamised viiakse läbi ehitusprojektide koostamise käigus ning KMH eesmärk on minimeerida raudtee rajamise ja kasutamise mõju keskkonnale. Ülemiste veeremidepoo asub raudteelõigu Ülemiste-Kangru kõrval ning on sellega ühendatud. Antud lõigu KMH programm tunnistati vastavaks TTJA 17.11.2020 otsusega nr 16-6/19-3201-040 ning hetkel koostatakse KMH aruannet. Ülemiste veeremidepoo ehitamise ja käitamise mõju ei hinnata raudteelõigu Ülemiste-Kangru KMH koostamisel, kuid raudteelõigu Ülemiste-Kangru keskkonnamõju hindamise tulemused võetakse arvesse Ülemiste veeremidepoo koosmõjude hindamisel.

Seetõttu on käesoleva KMH programmi puhul asjakohane arvestada ka juba eelnevalt tehtud töödes kogutud teavet kavandatava tegevusega eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju kohta.

Alljärgnevalt on kavandatava veeremidepoo puhul võetud aluseks asjakohased keskkonnaaspektid Rail Balticu maakonnaplaneeringute KSH aruandest ning Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH aruande eelnõust. Nimekirja on kohandatud vastavalt käesoleva KMH eesmärgile.

Käesoleva KMH puhul asjakohased teemad on kajastatud alljärgnevas tabelis (Tabel 4), kus on kirjeldatud kavandatava tegevusega seotud võimalikud keskkonnamõju valdkonnad, mõjutatavad keskkonnaelemendid, eeldatavad mõju allikad ning mõjuala suurused[43]. Lisatud on ka info mõjude eeldatavate prognoosimeetodite kohta.

Kõikide allolevas tabelis (Tabel 4) esitatud mõjuvaldkondade/mõjutatavate keskkonnaelementide osas hinnatakse KMH käigus kavandatava tegevusega kaasnevat ehitus- ja kasutusaegset keskkonnamõju.

Kuna projekteerimise käigus täpsustatakse Ülemiste veeremidepoo lahendust ning protsessi käigus võib ilmneda ka uut informatsiooni keskkonnatingimuste kohta, ei pruugi tabelis esitatud teave olla lõplik ning seda täpsustatakse vajadusel KMH aruande koostamise käigus. KMH aruanne koostatakse vastavalt Keskkonnaministri 01.09.2017 määrusele nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded"[44], milles on muuhulgas esitatud loetelud keskkonnaelementidest ja -aspektidest, mille käsitlemine KMH käigus võib olla asjakohane. Määruses esitatud loetelusid kasutatakse soovitatavate kontrollnimekirjadena, et KMH protsessi käigus määrata vajadusel täiendavad asjakohased keskkonnaaspektid.

[43] Tabeli koostamisel on aluseks võetud Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruande (heaks kiidetud 10.08.2017) ptk-s 14 asuv tabel 14.1, mida on ajakohastatud ning täpsustatud KMH etapist lähtuvalt.
[44] eRT: https://www.riigiteataja.ee/akt/106092017001

Tabel 4. KMH-s käsitletavad mõjuvaldkonnad

Mõjuvaldkond / mõjutatav keskkonna-element	Mõju allikas / avaldumine	Mõjuala suurus	Metoodika / Prognoosimeetodid
Mõju kliimale	Mõju avaldub koosmõjus Rail Balticu raudtee rajamisega. Mõju kliimale avaldub Rail Balticu raudteel ja veeremidepoos toimima hakkav rongiliiklus ning sellest tulenevad muutused teiste transpordiliikide kasutuses. Raudtee rajamisest tulenevat negatiivset süsinikuheidet kompenseerib eelkõige liiklemisviisides saavutatav modaalne nihe[45].	Kasvuhoonegaaside emissiooni mõju avaldub globaalsel tasandil.	Tegemist on kumulatiivset tüüpi mõjudega, mille kogumõju arvestatakse Rail Balticu raudteed tervikuna. Raudtee rajamisega seotud mõjusid hinnatakse RB põhiprojekti KMH koostamisel. Hindamisel kasutatakse olemasolevaid andmeid raudtee emisioonide kohta (nt *Carbon Footprint of Railway infrastructure, UIC* 2016). Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil tuginedes menetluses või koostamisel olevate RB põhiprojektide KMH-de mahus valminud eksperthinnangule.
Mõju taimestikule	Tegemist on tööstuspiirkonnaga. Piirkonna taimestikku mõjutab eelkõige raudteekoridori laiendamine ja veeremidepoo ehitamine. Arvestada tuleb ka looduslike tingimuste muutustega (nt veerežiimi muutused). Kasutusetapis kaasnevad hooldustöödest tulenevad mõjud (taimestiku tõrje, de-icing/jää eemaldamine).	Otsene mõju avaldub veermedepoo alal, kus toimub keskkonna füüsiline muutmine. Kaudse mõju ala suurus sõltub konkreetsest lahendusest ja lokaalsetest tingimustest.	Hindamisel lähtutakse projekti koostamisel läbi viidavast dendroloogilisest hinnangust. Samuti on hindamise aluseks heaks kiidetud Rail Balticu maakonnaplaneeringute KSH aruanne, olemasolevad andmebaasid ja inventuurid. Mõju hindamisel kasutatakse eksperthinnangut ja kaardianalüüsi ning nende meetodite omavahelist kombineerimist.
Mõju loomastikule	Tegemist on linnakeskkonnaga. Projekti koostamisel viiakse läbi ulukiuuring. Mõju loomastikule võib	Mõjuala suurus häiringute osas sõltub konkreetsest lahendusest, lokaalsetest tingimustest, liikide	Hindamisel lähtutakse projekti koostamisel läbi viidavast ulukiuuringust. Samuti on hindamise aluseks on heaks kiidetud Rail Balticu

[45] Modaalne nihe kujutab endast uut liikuvuskontseptsiooni, kus eelistatud on säästlikumad liikumisviisid/transpordiliigid. Modaalne nihe oluline eeldus kahe eesmärgi saavutamisel: 1) sõltuvuse vähendamine naftast; 2) kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamine. Allikas: Transpordi arengukava 2014-2020, ptk 1

Mõjuvaldkond / mõjutatav keskkonna-element	Mõju allikas / avaldumine	Mõjuala suurus	Metoodika / Prognoosimeetodid
	avalduda läbi häiringute. Mõju avaldavad nii ehitustegevus kui ka rongiliiklus ning veeremidepoos toimuvad hooldustööd. Häiringute puhul on olulised ka nt müra, vibratsioon, veerežiimi muutused.	spetsiifikast ning häiritavate objektide tundlikkusest.	maakonnaplaneeringute KSH aruanne, olemasolevad andmebaasid, inventuurid, uuringud ja seire andmed. Aruande koostamise käigus tehakse koostööd Keskkonnaametiga, et vältida olukordi, kus on küll uut teavet, aga see ei kajastu andmebaasides või muudes allikates. Mõju hindamisel kasutatakse eksperthinnangut ja, kaardianalüüsi.
Võõrliikide leviku mõju	Võõrliikide levimine võib eelkõige toimuda ehitusprotsessi ajal pinnasetöödega seemnete leviku kaudu (nt verev lemmalt). Kasutusaegselt võib võõrliikide levikut soodustada rongiliiklus.	Mõjuala on peamiselt veeremidepoo vahetus läheduses, kuid see võib halvimal juhul laieneda oluliselt kaugemale.	Võõrliikide levimise võimalusi ja tõenäosust hinnatakse eksperthinnanguga, võttes aluseks teadaolevad andmeallikad võõrliikide leviku kohta (nt Eesti võõrliikide andmebaas, Keskkonnaregister).
Mõju pinna- ja põhjavee	Tegemist on linnakeskkonnaga. Mõju avaldub sademevee käitlemisel ja juhtimisel pinnasesse või suublasse nii ehitamisel kui veeremidepoo kasutamisel. Mõju võib avalduda ka ehitustegevuses.	Mõjuala suurus sõltub oluliselt mõjuallika ja mõjutatava keskkonna spetsiifikast (linnakeskkond).	Hindamisel lähtutakse heaks kiidetud Rail Balticu maakonnaplaneeringute KSH aruandest, Keskkonnaregistri andmebaasist, asjakohasest veemajanduskavast ja muudest olemasolevatest allikatest ning projekteerimise käigus kogutud andmetest. Projekti koostamisel hinnatakse ala keskkonnaseisundit sh mõju pinnasele ja põhjaveele. Keskkonnaseisundi hindamiseks võetakse projekti alalt 5 pinnaseproovi (sügavuselt 0-2 meetrit ning kaaluga kuni 5 kilogrammi). KMH käigus hinnatakse, kui kaugele võib ulatuda veeremidepoo mõju pinna-ja põhjaveele. Hinnatakse veeremidepoo mõju puukaevude veetasemele ja -kvaliteedile ja pinnaveekogude. Vajadusel pakutakse välja

Mõjuvaldkond / mõjutatav keskkonna-element	Mõju allikas / avaldumine	Mõjuala suurus	Metoodika / Prognoosimeetodid
			keskkonnameetmed. Mõju hindamisel on võimalik kasutada eksperthinnangut ja modelleerimist ning nende omavahelist kombineerimist. Arvesse võetakse Kobras AS töö „Soodevahe kraavide (Suur-Sõjamäe tn – Pirita jõgi) läbilaskevõime hinnang" (töö nr 2018-110) tulemused. KMH aruande koostamisel hinnatakse ärajuhitava vee mõju Soodevahe peakraavile ning Pirita jõe veerežiimile ja -kvaliteedile. Kui KMH käigus ilmneb, et vaatamata keskkonnameetmete rakendamisele tekib 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.
Mõju pinnasele ja reljeefile	Ehitustööd (kaevetööd, pinnase ümberpaigutamine jm)	Otsene mõju avaldub veermedepoo alal, kus toimub keskkonna füüsiline muutmine.	KMH aruande koostamisel antakse hinnang keskkonnareostuse esinemise võimalikkusele, selleks võetakse projekti alalt 5 pinnaseproovi (sügavuselt 0-2 meetrit ning kaaluga kuni 5 kilogrammi). Hindamisel lähtutakse keskkonnaseisundi hinnangut ja ka heaks kiidetud Rail Balticu maakonnaplaneeringute KSH aruandest, olemasolevatest allikatest ning projekteerimise käigus kogutud teabest (nt

Mõjuvaldkond / mõjutatav keskkonna-element	Mõju allikas / avaldumine	Mõjuala suurus	Metoodika / Prognoosimeetodid
			ehitusgeoloogilised ja geodeetilised uuringud). Projekti koostamisel hinnatakse alal keskkonnareostuse esinemise võimalikkust.
Radoonirisk	Peamine radooniallikas Eestis on pinnas. Radoon siseneb hoonesse ehitise all olevast pinnasest, ehitusmaterjalidest ja tarbitavast veest.	Otsene mõju avaldub veermedepoo alal.	Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil tuginedes radooniuuringule.
Müra mõju	Veeremidepoo ehitusest, rongide liiklusest ning hooldamisest tulenev müra.	Ala ulatus, kus on võimalik müra normtasemete ületamine, sõltub peamiselt hooldustööde iseloomust ja rongiliiklusest (võimalikust koosmõjust). AÕKSi § 59 kohaselt müraallika valdaja tagab, et tema müraallika territooriumilt ei levi normtaset ületavat müra. Vajadusel (nt kui modelleerimine näitab piirnormi ületamist territooriumi piirist kaugemal, sh koosmõjus mõne teise müraallikaga), käsitletakse mõjuala vajaliku kauguseni.	Mõju hindamise aluseks on KMH käigus läbiviidava müra modelleerimise tulemused. Hinnatakse rongiliikluse ja rongide hooldustööde müratasemeid (võimalikku koosmõju) nii päevasel kui ka öisel ajal. Müratasemed peavad vastama keskkonnaministri 16.12.2016 määruse nr 71 ”Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid” lisas 1 kehtestatud liiklusmüra normtasemetele. Ehitustegevusega kaasnevad müratasemed ei tohi planeeritava ala lähedusse jäävatel elamualadel ületada kella 21.00-07.00 vahel eelnimetatud määruse nr 71 lisas 1 kehtestatud asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset. Müra modelleerimise läbiviimisel arvestatakse ja käsitletakse vajadusel ka leevendavate meetmete mõju müratasemetele.
Mõju välisõhu kvaliteedile sh lõhnahäiringud	Kasutusaegne mõju välisõhu kvaliteedile avaldub võimaliku katlamaja käitamisest ning rongide hooldamisest (nt värvimine) ja tankimisel välisõhku suunatavate saasteainete heitena.	Õhusaaste levik sõltub oluliselt klimaatilistest tingimustest (tuule kiirus ja suund, õhutemperatuur, õhuniiskus) ning on seetõttu pidevalt muutuv. Meteoroloogilised tingimused nagu õhutemperatuur, tuule suund ja kiirus määravad ära	Mõju välisõhu kvaliteedile hinnatakse õhusaaste näitajate hajuvusuuringu (modelleerimine) tulemuste alusel, mis lähtub keskkonnaministri 27.12.2016 määruse nr 84 „Õhukvaliteedi hindamise kord“ nõuetest ning kasutades aktsepteeritud õhukvaliteedi arvutusliku hindamise meetodit

Mõjuvaldkond / mõjutatav keskkonna-element	Mõju allikas / avaldumine	Mõjuala suurus	Metoodika / Prognoosimeetodid
	Ehitustegevusest tulenevad tahked osakesed. Lõhnahäiring on võimalik seoses rongide tankimisega, hooldustöödega (nt värvimistööd) ning rongidest reovee eemaldamisega.	saasteainete püsimise ja levimise õhus. Katlamaja käitamisel välisõhku suunatavate saasteainete levik ja mõju ala suurus oleneks katlamaja võimsusest, kasutatavast kütusest, töötundide arvust jm asjaoludest. Tahkete osakeste levik piirdub üldjuhul ehitusala lähialadega.	(arvutusprogrammi). Välisõhusaaste modelleerimisel arvestatakse koosmõju hindamiseks kõigi asjakohaste KOTKAS infosüsteemis toodud keskkonnalubadega ja sama piirkonna arendustegevuse kohta algatatud KMH-de tulemustega vastavalt nende valmidusastmele. KMH aruandes käsitletakse eraldi teemana lõhnaainete tekkimist ja levikut seoses kavandatava tegevusega. Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil tuginedes hajuvusuuringule.
Vibratsiooni mõju	Ehitustööde, veeremidepoo rongiliikluse ja rongide hooldustööde poolt tekitatud vibratsioon.	Veeremidepoo ehitamisega kaasneb ehitusprotsesside ja ehitustehnika poolt tekitatud vibratsiooni levimine lähipiirkonda. Kasutamise etapis sõltub mõjuala veermedepoos toimuvate hooldustööde iseloomust. Raudteeliikluse vibratsiooni hinnatakse menetluses oleva RB põhiprojekti Ülemiste-Kangru raudteelõigu KMH koostamisel ning vastavalt teostatud arvutustele on raudteetrassist ≥12m kaugusel täidetud vibratsiooni normtasemed.	Vibratsiooni mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge. Vibratsiooni tasemete hindamisel arvestatakse kavandatava veeremidepoo rongiliikluse ja rongide hooldustööde vibratsiooniga (võimaliku koosmõjuga). Vajadusel esitatakse KMH aruandes leevendavad meetmed. Vibratsiooni tugevust ja levikut hinnatakse vastavalt sotsiaalministri 17.05.2002 määrusele nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“.
Elektro-magnetiline mõju	Koosmõju veeremidepoo ja raudtee elektrirajatiste elektromagnetkiirgus.	Raudtee elektrirajatiste mõju hinnatakse menetluses oleva RB raudteelõigu Ülemiste-Kangru põhiprojekti KMH koostamisel.	Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil tuginedes koostamisel oleva RB raudteelõigu Ülemiste-Kangru põhiprojekti KMH mahus valminud eksperthinnangut

Mõjuvaldkond / mõjutatav keskkonna-element	Mõju allikas / avaldumine	Mõjuala suurus	Metoodika / Prognoosimeetodid
			(Elektromagnetväljade mõju hinnang. TalTech, 2021). Raudtee rajamisega seotud mõjusid hinnatakse RB põhiprojekti KMH koostamisel.
Valgusreostus	Rongide ja veeremidepooga seotud valgusreostus.	Valgusreostuse olulise mõjuga ala jääb reeglina valgusallika lähistele, kuid sõltub ka konkreetse valgusallika tugevusest ning ümbritsevast keskkonnast.	Valgusreostuse mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid allikaid, eelnevalt teostatud uuringuid ning analooge.
Jäätmeteke ja käitlus-võimaluste mõju	Veeremidepoo rajamise ja kasutamisega on seotud eritüübiliste jäätmete teke (sh mitmesugused olmejäätmed (sh ohtlikud jäätmed), pakendijäätmed ja ehitusjäätmed (sh kasutuskõlbmatu ehitusmaterjal ja muu materjal, mida käsitletakse ehitusjäätmena).	Mõjuala on peamiselt veeremidepoo ala.	Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, võrreldes omavahel võimalikke tehnilisi lahendusi, tehnoloogiaid, materjale ning jäätmete käitlemise võimalusi. Muuhulgas analüüsitakse jäätmetekke vähendamist ning jäätmete üldiseid ringlussevõtu suunamise võimalusi.
Mõju säästlikule materjali-kasutusele	Projekteerimisetapis on võimalik kaaluda erineva materjalikuluga projektlahendusi ning erinevate materjalide kasutamist veeremidepoo rajamisel.	Mõjuala sõltub projektlahendusest (kas on võimalik kasutada nt varem kooritud pinnast või väljatud materjali lähipiirkonnast) ning kasutatavast materjalist (nt kasutades põlevkivitööstuse jääkmaterjale, on mõjuala väga lai).	Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, võrreldes omavahel võimalikke alternatiivseid tehnilisi lahendusi, tehnoloogiaid ning materjale. Muuhulgas analüüsitakse materjalide säästvat kasutamist ning nende üldiseid ringlussevõtu suunamise võimalusi.
Õnnetustega kaasnev võimalik mõju	Käsitletakse ehitusaegseid, veeremidepoo tavapärase toimimisega kaasnevaid (n-ö igapäevaseid ja ka perioodiliselt toimuvaid, nt remont- ja hooldustöid) ja võimalike hädaolukordadega ning õnnetusjuhtumitega seotud mõjusid.	Mõjuala ulatus sõltub kasutatavate ja hoiustavate kemikaalide (sh kütuse) kohapealsest hoiustatavast kogusest. Veeremidepoo DP koostamisel ja asjakohasel juhul projekteerimisel tuleb arvestada kemikaaliseaduse § 32 kohased erinõuded. Samuti mõjutavad mõjuala ulatust õnnetuse piirkonna geoloogilised,	KMH käigus hinnatakse õnnetustega kaasnevat võimalikku mõju inimese tervisele ja keskkonnale. Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil kasutades olemasolevaid allikaid, projekti täpsusastmes infot veeremidepoo lahenduste kohta.

Mõjuvaldkond / mõjutatav keskkonna-element	Mõju allikas / avaldumine	Mõjuala suurus	Metoodika / Prognoosimeetodid
		hüdroloogilised ja looduslikud tingimused.	
Mõju inimeste heaolule, tervisele ja varale	Kavandatava tegevusega võib kaasneda mõju läbi mõjutatava keskkonna (mürataseme muutus, vibratsioon, maastikupildi muutus jms).	Otsene mõjuala on üldjuhul piiratud veeremidepoo ala ja selle vahetu naabrusega. Kaudse mõjuala ulatus sõltub nii rajatava objekti mastaapsusest, ümbritsevast maastikust, aga ka subjektiivsetest hinnangutest.	Mõju inimeste tervisele ja heaolule hinnatakse mõjutatava keskkonna muutuste kaudu, arvestades kavandatava tegevusega kaasnevat mürataset, välisõhu kvaliteeti, vaateid jms. KMH käigus antakse hinnang võimalikule füüsilisele mõjule inimeste varale (võimalik mõju olemasolevatele ehitistele jms). Mõju hinnang inimeste varale ei sisalda ehitiste/kinnisvara väärtuse võimalikku muutust rahalises mõttes, sest vara turuväärtuse või selle muutuse hindamine ei kuulu KMH ülesannete hulka.
Mõju maakasutusele	Veeremidepoo kavandatakse Rae vallas Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistule (katastritunnus 65301:001:5406), mis on valdavalt rohumaa. Seega taristu rajamisega kaasneb mõju maa kasutusele.	Otsene mõjuala on piiratud veeremidepooga.	Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid infoallikaid (registrid, kohalikud omavalitsused, huvitatud osapooled) maakasutuse osas. Tõenäoliselt on otstarbekas kasutada ka kaardianalüüsi meetodit.
Mõju maavaradele	Kõige olulisemad on veeremidepoo rajamiseks vajaminevate maavarade kaevandamise ja transpordiga seotud mõjud. Kuna RB puhul tegemist on suure objektiga, võib selle rajamine olulisel määral mõjutada ka maavarade varustuskindlust.	Otsene mõjuala on seotud sellega, kui kaugelt maavarasid transporditakse. Üldjuhul võib eeldada, et peamiseks mõjualaks on Harju maakond, kuid varustus-kindlusega seotud teemad võivad mõjutada Eestit tervikuna.	Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid andmeid andmebaasidest ja teostatud ja kavandatavatest uuringutest (Maa-ameti maardlate register, varustuskindluse uuring jm). Muuhulgas analüüsitakse maapõueressursside säästvat kasutamist ning nende üldiseid ringlussevõtu suunamise võimalusi ning antakse hinnang, kui palju maavaraga võrdsustatavat kivimit looduslikust

Mõjuvaldkond / mõjutatav keskkonna-element	Mõju allikas / avaldumine	Mõjuala suurus	Metoodika / Prognoosimeetodid
			seisundist eemaldatakse, kui palju sellest objektil ära kasutatakse ja kui palju võõrandatakse. Mõju maavarade varustuskindlusele on võimalik hinnata eelkõige kumulatiivselt, arvestades veeremidepood ja Rail Balticu trassi kogu Eesti ulatuses (vt ptk 3.5).
Mõju kultuuri-pärandile (nt kultuuri-mälestised, arheoloogilised väärtused jms)	Mõju võib avalduda kultuuripärandi rikkumise, hävinemise või vaadeldavuse halvenemise kaudu nii ehitus kui ka kasutusetapis.	Otsene mõjuala on üldjuhul piiratud raudteetaristu ala ja selle vahetu naabrusega. Mõju kultuuripärandi vaadeldavusele ulatub kaugemale.	Mõju hinnatakse eksperthinnangu meetodil, kasutades olemasolevaid andmeid riiklikest registritest (nt kultuurimälestiste riiklik register) ja läbi viidud uuringutest (vt ptk 7.1).

7. KMH läbiviimisel kasutatavad metoodilised alused ja uuringud

KMH läbiviimise aluseks on KeHJS. Vastavalt seaduse § 3^1 lg 1 on KMH eesmärk anda tegevusloa andjale teavet kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimalustega kaasneva olulise keskkonnamõju kohta ning kavandatavaks tegevuseks sobivaima lahendusvariandi valikuks, millega on võimalik vältida või vähendada ebasoodsat mõju keskkonnale ning edendada säästvat arengut.

KMH läbiviimisel lähtutakse Eestis ja Euroopa Liidus kehtivate asjakohaste õigusaktide nõuetest. Mõjude olulisuse tuvastamisel lähtutakse eelkõige õigusaktides määratud normidest, nende puudumisel ekspertarvamusest. Peamine menetlust suunav õigusakt on keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS)[46]. KMH aruande koostamisel järgitakse KeHJS-e §-s 20 ja keskkonnaministri 01.09.2017 määruses nr 34 „Keskkonnamõju hindamise aruande sisule esitatavad täpsustatud nõuded" (edaspidi määrus 34) esitatud nõudeid.

KMH läbiviimisel kasutatakse Keskkonnaministeeriumi juhendmaterjali: „Keskkonnamõju hindamise käsiraamat"[47]. Samuti võetakse keskkonnamõju hindamisel arvesse keskkonnamõju hindamise alaseid teadmisi ja üldtunnustatud hindamismetoodikat.

Vastavalt KeHJS-ele jaguneb KMH protsess kahte etappi:

1. KMH programmi koostamine.

   KMH programm (käesolev dokument) on lähtekava, milles kirjeldatakse, kuidas planeeritakse keskkonnamõju hindamist läbi viia. KMH programmis kirjeldatakse/käsitletakse kavandatava tegevuse eesmärki ja asukohta, alternatiivseid võimalusi, eeldatavalt mõjutatavat keskkonda, seoseid strateegiliste planeerimisdokumentidega, eeldatavaid mõjuvaldkondi ja nende ulatust, hindamismetoodikat, vajalikke uuringuid, KMH läbiviimise ajakava ning kaasamise plaani erinevate mõjude hindamise protsessi osapooltega. Käesoleva KMH programmi koostamisel on järgitud KeHJS-est tulenevaid nõudeid KMH programmi ülesehitusele ja programmi avalikustamise protsessile.

2. Keskkonnamõju hindamise läbiviimine ja aruande koostamine. KMH aruanne on kogu hindamise protsessi kokkuvõttev dokument, milles kirjeldatakse KMH tulemusi.

Lähtudes kavandatava tegevuse eesmärgist ja käsitletavast maa-alast KMH aruande koostamise käigus:

1) analüüsitakse kavandatava tegevuse võimalikke alternatiive, kuid ei vaadelda alternatiivseid asukohti väljaspool kavandatava tegevuse asukohata ja sellega seotud käsitlusala. Põhimõttelisi asukohaalternatiive (veeremidepooasukoht) võrreldi ja hinnati projektile eelnenud maakonnaplaneeringute etapis läbi viidud Rail Balticu maakonnaplaneeringute KSH protsessi raames[48] ning seda käesolevas etapis ei korrata. KMH-s võrreldavate reaalsete alternatiivide lühikirjeldus on esitatud ptks 2.3.2;

2) hinnatakse projektlahendusega kavandatava tegevuse võimalikku olulist mõju käsitlusala looduskeskkonnale, keskkonnaseisundile ja elanikele, samuti kultuurilisele ja sotsiaal-

[46] Elektrooniline Riigi Teataja – https://www.riigiteataja.ee/akt/121122011015
[47] Vt Keskkonnaministeeriumi kodulehte: https://envir.ee/ringmajandus/keskkonnamoju-hindamine#khm-juhendmaterjalid
[48] KSH aruanne, lisa I-8

majanduslikule keskkonnale ning võimaliku mõjuala ulatuses väljaspool kavandatava tegevuse ala sõltuvalt mõjuallikast ja mõjutatavatest keskkonnaelementidest.

Kavandatava tegevusega kaasnevad eeldatavad keskkonnamõjud, mida KMH käigus hinnatakse, on loetletud käesoleva KMH programmi peatükis 5. Nimetatud mõjude prognoosimisel, hindamisel ja kirjeldamisel kasutatakse üldjuhul KMH tavapraktikale vastavat üldtunnustatud hindamismetoodikat ning konkreetsete keskkonnategurite puhul valitakse sobivad spetsiifilised hindamismeetodid lähtuvalt mõju iseloomust ja ala spetsiifikast.

Kasutatav hindamismetoodika põhineb kvalitatiivsel ja kvantitatiivsel hindamisel, mille hulka kuuluvad:

- teemakohase kirjanduse ja muude asjakohaste dokumentide läbitöötamine;
- käsitlusala hõlmavatele varasemate uuringute, analüüside ja aruannete läbitöötamine;
- primaarandmete vahetu võrdlus ja analüüs;
- kaardikihtide võrdlemise meetod;
- KMH käigus teostatavate täiendavate uuringute (vt ptk 7.1) läbiviimine ning nende uuringute ja projekteerimise käigus teostatavate uuringute tulemustega arvestamine;
- eksperthinnangud ja -arvamused (sh valdkonna- või liigispetsialisti eriuuringud) mõju olulisuse selgitamiseks;
- inventuurid;
- modelleerimine;
- konsultatsioonid olulist teavet omavate asutustega;
- konsultatsioonid üldsuse ja kolmandate osapooltega.

Metoodika/prognoosimeetodite kohta mõjuvaldkondade ja mõjutatavate keskkonnaelementide kaupa vt täpsemalt ptk 5 (Tabel 4).

On rida asjaolusid, mis mõjutavad konkreetseid kavandatava tegevusega seotud otseseid, kaudseid ja kumulatiivseid mõjusid ning mõjude interaktiivsust. Vastavalt sellele valitakse töö käigus praktiline(sed) ja sobiv(ad) metoodika(d) või nende kombinatsioonid, mille puhul on võimalik arvesse võtta mõju iseloomu, saadaolevate andmete olemasolu ja kvaliteeti ning aja ja muude ressursside olemasolu. Eeldatavate mõju prognoosimeetodite kirjeldus konkreetsete mõjuvaldkondade kaupa vt ptk 5 (Tabel 4). KMH käigus arvestamisele kuuluvad lähtematerjalid vt ptk 10.

KMH käigus analüüsitakse, hinnatakse ja võrreldakse looduskeskkonna, kultuurilise keskkonna ja sotsiaal-majanduslikke tegureid ning tuuakse esile nende omavahelised seosed. Määruse 34 § 6 lg 3 kohaselt eeldatavalt olulise keskkonnamõju hindamisel lähtutakse otsesest ja kaudsest mõjust, koosmõjust, piiriülesest mõjust, lühiajalisest, keskmise pikkusega ja pikaajalisest mõjust, püsivast ja ajutisest mõjust, soodsast ja ebasoodsast mõjust.

Mõjude hindamisel käsitletakse läbivalt rajamis-, kasutamis- ja lõpetamisetappi mõjusid.

Mõjude hindamisel arvestatakse ka võimalike koosmõjudega (sh kumulatiivse mõjuga) teiste käesoleva lõigu piirkonnas teadaolevate ja kavandatavate tegevustega (nt RB põhitrass, detailplaneeringud, piirkonna transporditaristu jm), sh Ülemiste veeremidepoo projektiga seotud, kuid käesolevas KMH-s kavandatava tegevusena mitte käsitletavad projektid.

KMH käigus selgitatakse välja kavandatavad tegevused, millel võib eeldatavasti olla oluline negatiivne mõju.

Keskkonnamõju on *oluline*, kui see võib:

- eeldatavalt ületada mõjuala keskkonnataluvust,
- põhjustada keskkonnas pöördumatuid muutusi või

- seada ohtu inimese tervise ja heaolu, kultuuripärandi või vara.[49]

Otsene mõju avaldub tegevuse otsestes tagajärgedes tegevusega samal ajal ja kohas. Arvestatakse nii toimimisega kaasnevaid kui ka hädaolukordadega seotud mõjusid ning käsitletakse nii soovimatuid negatiivseid kui ka positiivseid mõjusid.

Kaudne mõju kujuneb keskkonnaelementide omavaheliste põhjus-tagajärg seoseahelate kaudu. See võib avalduda vahetust tegevuskohast eemal ning mõju võib välja kujuneda alles pikema aja jooksul.

KMH aruandes esitatakse kavandatava tegevuse elluviimisega kaasneva olulise negatiivse keskkonnamõju vältimiseks ja leevendamiseks kavandatud meetmed ning ettepanekud seiremeetmete rakendamiseks. Lisaks esitatakse KMH aruandes kirjeldus keskkonnaseisundi tõenäolisest arengust juhul, kui kavandatavat tegevust ellu ei viida.

Eelmises etapis teostatud maakonnaplaneeringu KSH käigus koostati ka leevendavate meetmete register (KSH aruande lisa III-6). Keskkonnaministeerium on KSH heakskiitmise kirjas sätestanud, et *keskkonnakorralduskava objekti*[50] *ehitusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) tuleb kanda Rail Balticu raudtee ehitusloa tingimustesse ning kasutusaegsete meetmete register (KSH aruande lisa III-6) kasutusloa tingimustesse*. Käesoleva KMH programmi koostamise käigus koguti kokku kõik veeremidepoo ja KMH jaoks asjakohane info. Kuna KMH aruandes esitatakse ka kavandatava tegevuse ja selle reaalsete alternatiivsete võimaluste keskkonnameetmete kirjeldused ning eeldatav efektiivsuse hinnang (nii rajamis- kui ka kasutamisetapis), siis ajakohastatakse KMH läbiviimise käigus ka leevendavate meetmete registrit, arvestades lõplikku projektlahendust ning KMH käigus täpsustunud asjaolusid.

Kavandatava tegevuse reaalsete alternatiivide (vt ptk 2.3.2) võrdlus esitatakse KMH aruandes. Alternatiivide võrdlemiseks kasutatakse paarisvõrdluse meetodit. Selle eelduseks on, et arendaja töötab nii alternatiiv 1 kui alternatiiv 2 kohta välja võrreldavas täpsusastmes lahenduse. Juhendi[51] kohaselt võib alternatiivi käsitlemisest KMH käigus loobuda, kui see muutunud asjaolude tõttu osutub ebareaalseks. Sellisel juhul esitatakse loobumise põhjused KMH aruandes.

KMH protsess on avalik ning avalikkust kaasav. Protsessist teavitatakse avalikkust ning kõigil mõjutatud ja huvitatud isikutel on võimalus esitada ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi. KMH programmi ja KMH aruande eelnõu tutvustamiseks ning protsessi osapoolte seisukohtade saamiseks korraldatakse avalikud väljapanekud ja avalikud arutelud. Avalike arutelude läbiviimisel kasutatakse modereeritud diskussiooni meetodit. Avalikustamise käigus kirjalikult esitatud küsimused, ettepanekud ja vastuväited ning vastused neile lisatakse KMH menetlusdokumentide hulka.

7.1. Uuringud

Rail Balticu projekti varasemates etappides on koostatud järgmised uuringuid, milles sisalduva info ja tulemustega arvestatakse KMH koostamisel:

1. Keskkonnamõjude strateegilise hindamise raames koostatud alusuuringud:
    - Loodusväärtuste uuring (Rewild OÜ, 2013-2014)
    - Kultuuripärandi uuring (Hendrikson & Ko OÜ, 2013)
    - Arheoloogiaväärtuste uuring (Tartu Ülikool, 2013)
    - Asustusstruktuuri uuring (Hendrikson & Ko OÜ, 2014)

[49] KeHJS § 2[2]; Elektrooniline Riigi Teataja: https://www.riigiteataja.ee/akt/130122015018?leiaKehtiv
[50] Kavandatav raudtee
[51] vt https://envir.ee/ringmajandus/keskkonnamoju-hindamine#khm-juhendmaterjalid peatükk 6.4

2. Aruanne arheoloogilisest baasleirest Rail Balticu Harjumaa läänepoolsel trassilõigul ja detailuuringud Harjumaa lääne- ja idapoolsel trassilõigul. (Kriiska, A jt 2015)
3. Ehitusgeoloogilised uuringud raudtee eelprojekti koostamiseks (Reaalprojekt OÜ, 2015-2017)
4. Rail Baltic raudteetrassiga piirnevate kaitsealuste taime-, seene- ja samblikuliikide teadaolevate leiukohtade inventuur (Nordic Botanical, 2018)
5. *Study on climate change impact assessment for the design, construction, maintenance and operation of Rail Baltica railway*[52] (Hendrikson & Ko OÜ, 2019)
6. Rail Baltica raudteeinfrastruktuuri hooldusdepoo tehnilise ja ruumilise vajaduse eeluuring (Eesti Raudtee ja Skepast&Puhkim OÜ, 2018)
7. Rail Balticu ehitamiseks vajalike ehitusmaavarade varustuskindluse uuring (Teede Tehnokeskus 2017)
8. Ehitusmaavarade levik, kaevandamine ja kasutamine Harju maakonnas", EGT 2018.

Lisaks ülal nimetatud juba teostatud uuringutele on käesoleva KMH programmi koostamise ajal töös või kavandamisel järgmised uuringud, mis eeldatavalt valmivad käesoleva KMH jooksul ning milles sisalduva info ja tulemustega arvestatakse KMH koostamisel:

1. Aheraine killustiku kasutamise võimalused Rail Balticu rajamisel;

Käesoleva KMH programmi etapis peetakse KMH läbiviimiseks vajaliku teabe kogumiseks järgnevate täiendavate uuringute teostamist:

1. müra modelleerimine (vt ka ptk 5, 5Tabel 4);
2. välisõhusaaste modelleerimine (vt ka ptk 5, Tabel 4);
3. radooniuuring (vt ka ptk 5, Tabel 4);
4. dendroloogiline inventuur (vt ka ptk 5, Tabel 4);
5. ulukiuuringud (vt ka ptk 5, Tabel 4);
6. keskkonnaseisundi hinnang sh mõju pinnasele ja põhjaveele (vt ka ptk 5, Tabel 4);

Ülal mainimata täiendavate välitööde ja valdkondlike eriuuringute vajadust hetkel ette ei nähta, aga see võib täpsustuda KMH aruande koostamise etapis uute asjaolude ilmnemisel.

[52] Eesti keeles: Uuring kliimamuutuste mõju hindamise kohta Rail Balticu raudtee projekteerimisel, ehitamisel, hooldamisel ja opereerimisel.

8. KMH koostamise ja menetlemise ajakava

KMH ajakava koostamisel on aluseks KeHJS-ega sätestatud KMH menetlusetapid ja menetluseks ette nähtud aeg ning KMH läbiviimiseks, sh KMH programmi ja aruande koostamiseks vajalik aeg. KMH eeldatavaks kestuseks on kavandatud 24 kuud. Eeltoodud ajakava on esialgne ja selles võib tulla muudatusi. Ajakava määramatus tuleneb muuhulgas sellest, et konsultandil ei ole võimalik ette näha KMH menetlustoimingute reaalsest kestvust, asjaomastelt asutustelt laekuvate seisukohtadega seotud töömahtu ning avalikustamistega kaasnevat töömahtu seoses laekunud ettepanekute, vastuväidete ja küsimustega. Tegelik ajakava sõltub menetlusprotsessi etappidele reaalselt kuluvast ajast.

Kavandatava tegevuse KMH ning selle tulemuste avalikustamise eeldatav ajakava vt Tabel 5. Tabelis on *kursiivis* märgitud KeHJS-ega sätestatud tähtajad. Tärniga (*) on märgitud KeHJS-ega sätestatud tähtajad, mida on põhjendatud vajadusel võimalik pikendada[53].

Tabel 5. KMH läbiviimise eeldatav ajakava

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
KMH algatamine	23.02.2021	TTJA
KMH eksperdirühm koos arendajaga (RB Rail) koostavad KMH programmi eelnõu	tööks vajalik aeg	Skepast&Puhkim, RBE
Arendaja esitab KMH programmi eelnõu otsustajale	Märts 2021	RBE
Otsustaja kontrollib KMH programmi vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks	*21 päeva jooksul KMH programmi saamisest*	TTJA
Asjaomane asutus[54] esitab, lähtudes oma pädevusvaldkonnast, otsustajale KMH programmi kohta seisukoha	*30 päeva jooksul KMH programmi saamisest*	Asjaomased asutused (vt ptk 9.1)
Otsustaja vaatab seisukohad läbi ning annab arendajale ja juhteksperdile oma seisukoha KMH programmi asjakohasuse ja piisavuse kohta	*02.08.2021*	TTJA
Eksperdirühm teeb koos arendajaga vajaduse korral KMH programmis parandused ja täiendused ning selgitab seisukohtade arvestamist või põhjendab arvestamata jätmist	August-september 2021	Skepast&Puhkim, RBE
Arendaja esitab otsustajale KMH täiendatud programmi	september 2021	RBE
Otsustaja kontrollib KMH parandatud ja täiendatud programmi[55]	*14 päeva jooksul programmi saamisest*	TTJA

[53] KeHJS § 2[4]: Nimetatud tähtaegu võib põhjendatud juhul, nagu dokumentide maht, kavandatava tegevuse [---] keerukus, pikendada, määrates menetlustoimingu teostamiseks uue tähtaja.
[54] KeHJS § 2[3] lg 1: Asjaomased asutused on asutused, keda [---] kavandatava tegevuse rakendamisega eeldatavalt kaasnev keskkonnamõju tõenäoliselt puudutab või kellel võib olla põhjendatud huvi eeldatavalt kaasneva keskkonnamõju vastu.
[55] sealhulgas asjaomaste asutuste seisukohtade arvestamist või arvestamata jätmist, kaasates vajaduse korral menetlusse asjaomase asutuse, kelle seisukohta ei ole arvestatud

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
Otsustaja teavitab KMH programmi avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust	*14 päeva jooksul kontrolli tulemuste selgumisest*	TTJA
Otsustaja korraldab KMH programmi avaliku väljapaneku	*oktoober 2021*	TTJA
Arendaja koostöös otsustajaga korraldab KMH programmi avaliku arutelu	november 2021	RBE, TTJA
KMH programmi täiendamine lähtudes avalikustamisel laekunud ettepanekutest ja vastuväidetest ning kirjadele ja küsimustele vastamine	*30 päeva jooksul avaliku arutelu toimumisest,* eeldatavalt november 2021	Skepast&Puhkim, RBE
Arendaja esitab KMH programmi otsustajale nõuetele vastavuse kontrollimiseks	detsember 2021	RBE
Otsustaja kontrollib KMH programmi vastavust nõuetele ja teeb programmi nõuetele vastavaks tunnistamise otsuse.	*30 päeva jooksul KMH programmi saamisest*	TTJA
Otsustaja teavitab otsuse tegemisest menetlus-osalisi ning avaldab teate Ametlikes Teadaannetes	*jaanuar 2022*	TTJA
Eksperdirühm viib läbi KMH ja koostab aruande (ning esitab selle arendajale)	veebruar 2022	Skepast&Puhkim
Arendaja esitab KMH aruande otsustajale	aprill 2022	RBE
Otsustaja kontrollib KMH aruande vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks	*21 päeva jooksul KMH aruande saamisest*	TTJA
Asjaomane asutus esitab, lähtudes oma pädevusvaldkonnast, otsustajale KMH aruande kohta seisukoha	*mai 2022*	Asjaomased asutused (vt ptk 9.1)
Otsustaja vaatab seisukohad läbi ning annab arendajale ja juhteksperdile oma seisukoha KMH aruande asjakohasuse ja piisavuse kohta	*21 päeva jooksul KMH aruande saamisest juuni 2022*	TTJA
Eksperdirühm teeb koos arendajaga vajaduse korral KMH aruandes parandused ja täiendused ning selgitab seisukohtade arvestamist või põhjendab arvestamata jätmist	juuli 2022	Skepast&Puhkim, RBE
Arendaja esitab otsustajale KMH täiendatud aruande	juuli 2022	RBE
Otsustaja kontrollib KMH parandatud ja täiendatud aruannet[56]	august 2022	TTJA
Otsustaja teavitab KMH aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust	september 2022	TTJA
Otsustaja korraldab KMH aruande avaliku väljapaneku	oktoober 2022	TTJA

[56] sealhulgas asjaomaste asutuste seisukohtade arvestamist või arvestamata jätmist, kaasates vajaduse korral menetlusse asjaomase asutuse, kelle seisukohta ei ole arvestatud

Tegevus	Periood, aeg	Täitja
Arendaja koostöös otsustajaga korraldab KMH aruande avaliku arutelu	oktoober 2022	RBE, TTJA
KMH aruande täiendamine lähtudes avalikustamisel laekunud ettepanekutest ja vastuväidetest ning kirjadele ja küsimustele vastamine	november 2022	Skepast&Puhkim, RBE
Arendaja esitab KMH aruande otsustajale nõuetele vastavuse kontrollimiseks	jaanuar 2023	RBE
Otsustaja edastab KMH aruande asjaomastele asutustele kooskõlastamiseks	veebruar 2023	TTJA
Asjaomane asutus, lähtudes oma pädevusvaldkonnast, kooskõlastab või jätab kooskõlastamata KMH aruande	märts 2023	Asjaomased asutused (vt ptk 9.1)
Otsustaja kontrollib KMH aruande vastavust nõuetele ja teeb aruande nõuetele vastavaks tunnistamise otsuse.	aprill 2023	TTJA
Otsustaja teavitab otsuse tegemisest menetlus-osalisi ning avaldab teate Ametlikes Teadaannetes	mai 2023	TTJA

9. Avalikkuse kaasamine ja ülevaade KMH programmi avalikustamisest

9.1. Kavandatava tegevuse elluviimisega seotud mõjutatud/huvitatud asutused ja isikud ning nende teavitamine

Ajaomased asutused ja isikud, keda kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle tegevuse vastu – vt Tabel 6.

Tabel 6. KMH koostamisest mõjutatud ning huvitatud asutused ja isikud koos menetlusse kaasamise põhjendusega

Huvitatud asutus/isik	Kontaktandmed	Kaasamise põhjendus
Asjaomased asutused		
Kaitseministeerium	Sakala 1, 15094 Tallinn info@kaitseministeerium.ee	KeHJS § 2^3 lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 2 RB näol on tegemist riikliku tähtsusega objektiga
Keskkonnaministeerium	Narva maantee 7a, 10117 Tallinn keskkonnaministeerium@envir.ee	KeHJS § 2^3 lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 2 RB näol on tegemist riikliku tähtsusega objektiga
Siseministeerium	Pikk 61, 15065 Tallinn info@siseministeerium.ee	KeHJS § 2^3 lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 2 RB näol on tegemist riikliku tähtsusega objektiga
Maaeluministeerium	Lai tn 39/41, 15056 Tallinn info@agri.ee	KeHJS § 2^3 lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 2 RB näol on tegemist riikliku tähtsusega objektiga
Majandus- ja kommunikatsiooni-ministeerium	Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn info@mkm.ee	KeHJS § 2^3 lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 2 RB näol on tegemist riikliku tähtsusega objektiga
Kultuuriministeerium	Suur-Karja 23, 15076 Tallinn min@kul.ee	KeHJS § 2^3 lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 2 RB näol on tegemist riikliku tähtsusega objektiga
Sotsiaalministeerium	Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn info@sm.ee	KeHJS § 2^3 lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 2 RB näol on tegemist riikliku tähtsusega objektiga
Rahandusministeerium	Suur-Ameerika 1, 10122 Tallinn info@rahandusministeerium.ee	KeHJS § 2^3 lg 1 KeHJS § 16 lg 3 p 2 RB näol on tegemist riikliku tähtsusega objektiga
Keskkonnaamet	Roheline 64, 80010 Pärnu info@keskkonnaamet.ee	KeHJS § 2^3 lg 2

Huvitatud asutus/isik	Kontaktandmed	Kaasamise põhjendus
Maa-amet	Mustamäe tee 51, 10621 Tallinn maaamet@maaamet.ee	Riigimaa haldaja; maakasutuse muutused seoses RB rajamisega
Transpordiamet	Valge 4, Tallinn 11413 info@transpordiamet.ee	Riigiteede haldaja; riigiteede ristumised RB trassiga
Muinsuskaitseamet	Pikk 2, 10123 Tallinn info@muinsuskaitseamet.ee	Kultuuriväärtuste kaitse; RB mõju kultuuripärandile
Politsei- ja Piirivalveamet	Pärnu mnt 139, 15060 Tallinn ppa@politsei.ee	Avaliku korra tagamine, kuritegude ennetamine
Päästeamet	Raua 2, 10124 Tallinn rescue@rescue.ee	Ennetustöö, ohutus-järelevalve ja päästetöö kavandamine seoses RB rajamisega
Terviseamet	Paldiski mnt 81, 10617 Tallinn kesk@terviseamet.ee	Vastutab elanike tervise kaitse ja puhta elukeskkonna, sh müraolukorra eest
Tallinna Linnavalitsus, sh Keskkonna- ja Kommunaalamet	Vabaduse väljak 7, 15199 Tallinn lvpost@tallinnlv.ee	asukoha kohalik omavalitsus
Rae Vallavalitsus	Aruküla tee 9, 75301 Jüri alevik info@rae.ee	asukoha kohalik omavalitsus
Tehnilise taristu valdajad[57]		
OÜ Elektrilevi	Kadaka tee 63, 12915 Tallinn elektrilevi@elektrilevi.ee	Veeremidepooga seotud tehnilise taristu valdajad, ehitusprojekti kooskõlastaja
AS Gaasivõrgud	Gaasi 5, 11415 Tallinn gaasivork@gaas.ee	
Eesti Raudtee	Telliskivi 60/2, 15073 Tallinn raudtee@evr.ee	
Telia Eesti AS	Mustamäe tee 3, 15033 Tallinn info@telia.ee	
Elisa Eesti AS	Sõpruse puiestee 145, 13417 Tallinn info@elisa.ee	
AS Tallinna Vesi	Ädala 10, 10614 Tallinn tvesi@tvesi.ee	
AS Elveso	Ehituse 9,75301 Jüri alevik info@elveso.ee	

[57] Loetelu täpsustatakse projekteerimise ja KMH menetluse käigus

Huvitatud asutus/isik	Kontaktandmed	Kaasamise põhjendus
Keskkonnaorganisatsioonid, maa- ja metsaomanike ühendused jms		
Eesti Keskkonnaühenduste Koda (EKO)[58]	info@eko.org.ee	KeHJS § 16 lg 3 p 5
Avalikult Rail Balticust (ARB)	toimkond@avalikultrailbalticust.ee	KeHJS § 16 lg 3 p 7
Eesti Looduskaitse Selts (ELKS)	Koidu 80, 10139 Tallinn nature@hot.ee	KeHJS § 16 lg 3 p 7
Kavandatava tegevuse piirkonna elanikud ja ettevõtted, laiem avalikkus		
Kavandatud tegevuse asukoha kinnisasjaga piirneva kinnisasja omanikud	*Otsustajal on vajalikud kontaktandmed olemas või ta hangib need vajadusel kohalikust omavalitsusest*	KeHJS § 16 lg 3 p 6; KeÜS § 46 lg 1 p 1
Isikud, kelle valduses olevat kinnisasja kavandatud tegevus mõjutab määral, mis ületab oluliselt tavapärast mõju	*Otsustajal on vajalikud kontaktandmed olemas või ta hangib need vajadusel kohalikust omavalitsusest*	KeHJS § 16 lg 3 p 6; KeÜS § 46 lg 1 p 2
Laiem avalikkus, asjast huvitatud/mõjutatud isikud, nt piirkonna elanikud ja ettevõtted	-	KeHJS § 16 lg 3 p 7; põhjendatud huvi oma piirkonna keskkonna-seisundi vastu

TTJA otsustajana teavitab KMH programmi ja aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust elektrooniliselt või liht- või tähtkirjaga:

- eelnimetatud asjaomaseid asutusi;
- KOV-i üksusi;
- tehnilise taristu valdajaid;
- Eesti Keskkonnaühenduste Koda;
- piirkonna maaomanike ühendusi;
- kavandatava tegevuse asukoha kinnisasjaga piirneva kinnisasja omanikke;
- isikud, kelle valduses olevat kinnisasja kavandatud tegevus mõjutab määral, mis ületab oluliselt tavapärast mõju.

Laiemat avalikkust (sh piirkonna elanikke ja ettevõtteid) teavitab otsustaja KMH programmi ja aruande avalikust väljapanekust ja avalikust arutelust järgmiselt:

- väljaandes Ametlikud Teadaanded;
- ühes üleriigilise levikuga ja ühes kohaliku või maakondliku levikuga ajalehes
- kavandatava tegevuse asukoha vähemalt ühes üldkasutatavas hoones või kohas (näiteks (näiteks raamatukogu, kauplus, kool, bussipeatus);[59]
- otsustaja veebilehel www.ttja.ee.

[58] Valitsusväliseid keskkonnaorganisatsioone ühendav organisatsioon. EKO liikmed on: SA Eestimaa Looduse Fond (ELF), MTÜ Eesti Ornitoloogiaühing (EOÜ), MTÜ Eesti Roheline Liikumine (ERL), MTÜ Eesti Üliõpilaste Keskkonnakaitse Ühing "Sorex" (Sorex), MTÜ Läänerannik, Nõmme Tee Selts MTÜ (NTS), Pärandkoosluste Kaitse Ühing (PKÜ), Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskus SA (SEI Tallinn), Tartu Üliõpilaste Looduskaitsering MTÜ (TÜLKR), Balti Keskkonnafoorum MTÜ (BEF), SA Keskkonnaõiguse Keskus (KÕK)

[59] Otsustab TTJA vastavalt otstarbekusele ja oma varasemale praktikale

9.2. Ülevaade seisukohtadest KMH programmi kohta

Vastavalt KeHJS-e §-le 15[1] küsis TTJA (otsustaja) programmi sisu kohta seisukohta kõikidelt asjaomastelt asutustelt (vt Tabel 6).

Oma seisukohad edastasid TTJA-le Maaeluministeerium (20.07.2021 nr 4.1-5/1340-1), Keskkonnaministeerium (30.07.2021 nr 7-12/21/1085-3), Keskkonnaamet (23.07.2021 nr 6-3/21/4836-3), Rae Vallavalitsus (26.07.2021 nr 8-8/5726-1), Rahandusministeerium (29.07.2021 nr 15-1/1796-3), Kaitseministeerium (21.07.2021 nr 8-8/9511-1), Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet (20.07.2021 nr 10-10/1907 - 2), Terviseamet (09.07.2021 nr 9.3-4/21/7798-2) ning Politsei- ja Piirivalveamet (30.07.2021 nr 1.11-11/248-2).

Ülevaade esitatud seisukohtade sisust ja nendega arvestamisest on toodud Tabel 7 ning laekunud kirjade koopiad on KMH programmi lisas 3.

Tabel 7. Ülevaade KMH programmi eelnõu kohta laekunud seisukohtadest ja nendega arvestamisest

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
Terviseamet 09.07.2021 nr 9.3-4/21/7798-2	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).	Seisukohaga on KMH programmi koostamisel juba arvestatud – vt KMH programmi peatükk 4.9.
	Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtaset.	Tööstusmüra normtasemed on olnud välja toodud KMH programmi peatükis 4.9, lisatud on viide impulssmüra piirväärtustele.
	Amet soovitab pärast raudtee valmimist hinnata müra ja vibratsiooni raudteeliiklusest enim mõjutatud müratundlikel maa-aladel ning vajadusel rakendada täiendavaid müra- ja vibratsiooni leevendavaid meetmeid.	Seisukohaga arvestatakse KMH käigus.
Maaeluministeerium 20.07.2021 nr 4.1-5/1340-1	Maaeluministeerium tutvus Rail Balticu raudteetrassi Ülemiste veeremidepoo ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmiga ja kooskõlastab selle märkusteta.	-
Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet 20.07.2021 nr 10-10/1907 - 2	Peatükis 2.3.1 on kirjutatud järgmiselt: "Sademevesi kogutakse kokku ja kasutatakse rongide pesuks ning puhastatakse enne kraavi juhtimist. Puhastussüsteem täpsustatakse projekti koostamisel." Peatüki 5.4 järgi on rongide pesul ja muudel toimingutel tekkiv reovesi kavas juhtida Suur-Sõjamäe tn 37 kinnistul paiknevasse isevoolse ühiskanalisatsiooni torustikku ning see Pirita jõge ega loodusala ei mõjuta. Eeldame, et peatüki 5.4 kohane sõnastus on korrektne.	KMH käigus arvestatakse võimalusega kasutada sademevett rongide pesuks maksimaalses võimalikus mahus. Sellisel juhul tekib reovesi, mis juhitakse reoveekanalisatsiooni. Seega on õiged nii peatükis 2.3.1 toodud info kui ka 5.4 toodud info. Peatükis 2.3.1 on sõnastusi korrigeeritud.
Kaitseministeerium 21.07.2021 nr 8-8/9511-1	Kaitseministeeriumil ei ole programmi eelnõu kohta vastuväiteid ega ettepanekuid selle täiendamiseks.	-
Keskkonnaamet 23.07.2021 nr 6-3/21/4836-3	KMH programmis (nt sissejuhatuses jm) on märgitud, et Rae Vallavalitsuse 25.05.2021 korraldusega nr 756 algatati Soodevahe küla Suur Sõjamäe tn 41 katastriüksuse ja lähiala detailplaneering ning kinnitati lähteseisukohad ja otsustati jätta keskkonnamõju strateegilise hindamine algatamata. Ühtlasi on selgitatud, et Rail Balticu raudteetrassi Ülemiste veeremidepoo KMH läbiviimine enne ehitusloa taotluse esitamist ning paralleelselt detailplaneeringu läbiviimisega võimaldab ehitusloa	Rae Vallavalitsus edastas Soodevahe küla Suur Sõjamäe tn 41 katastriüksuse ja lähiala DP koostamise algatamise ja KSH algatamata jätmise korralduse eelnõu koos lisadega Keskkonnaametile seisukoha kujundamiseks. Keskkonnaamet on oma 15.03.2021kirjas nr 6-5/21/5292-2 märkinud, et lähtudes algatatava detailplaneeringu eesmärgist, kavandatava tegevuse asukohast ning teadaolevast informatsioonist, on

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	taotlemise eelselt arvestada piisavas täpsuses lahendusega kaasnevate mõjudega ning töötada välja asjakohased tehnilised lahendused ning keskkonnameetmed. Rae Vallavalitsus otsustas 25.05.2021 korraldusega nr 756 „Soodevahe küla Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu koostamise algatamine ning lähteseisukohtade kinnitamine ja keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamata jätmine" 2 algatada Soodevahe küla Suur Sõjamäe tn 41 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu koostamine Harjumaal Rae vallas Soodevahe külas ligikaudu 12 ha suuruse ala planeerimiseks, kinnitada detailplaneeringu koostamise lähteseisukohad ning jätta algata mata KSH, kuna detailplaneeringu elluviimisega kaasnevad tegevused ei oma olulist keskkonnamõju. Keskkonnaamet teeb ettepaneku KMH programmi tekst üle vaadata ja täpsustada, mil moel on kavas käesoleva KMH tulemusi detailplaneeringu koostamisel kasutada. Detailplaneeringu koostamisel ei ole keelatud kasutada erinevat kogutavat teavet, küll aga osas, mis ei puuduta olulist keskkonnamõju. Vastasel juhul oleks tulnud algatada detailplaneeringule KSH, mida oleks saanud teha KMH täpsusastmes (võimalus hiljem rakendada KeHJS § 11 lg 6). KeHJS § 26^1võimalus KMH teha enne tegevusloa taotluse esitamist ei muuda KMH/KSH süsteemi olemust–KMH eesmärk on kavandatava tegevusega elluviimisega eeldatavalt kaasneva olulise keskkonnamõju hindamine ja tegevusloa taotluse koostamiseks sisendinfo saamine.	Keskkonnaamet seisukohal, et algatatava detailplaneeringuga ei kaasne eeldatavalt olulist keskkonnamõju ning keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine ei ole eeldatavalt vajalik. Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu ala on üks osa Ülemiste veeremidepoo maa-alast ning suur osa maa-alast hõlmab Tallinna linna territooriumit, kus DP koostamise kohustus puudub. KMH ekspert ei nõustu Keskkonnaameti seisukohaga nagu ei tohiks Soodevahe küla Suur-Sõjamäe tn 41 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu koostamisel kasutada olemasolevat teavet oluliste keskkonnamõjude kohta. Vastavalt Ülemiste veeremidepoo KMH algatamise otsusele (vt KMH programmi lisa 2) koostatakse KMH enne ehitusloa taotluse esitamist ning paralleelselt Rae Vallavalituse poolt algatatava detailplaneeringu läbiviimisega, sest see võimaldab ehitusloa taotlemise eelselt arvestada lahendusega kaasnevate mõjudega piisavas täpsuses ning töötada välja asjakohased tehnilised lahendused ning keskkonnameetmed. Vastav selgitus on KMH programmis olemas, nagu Keskkonnaamet on oma märkuses välja toonud. Keskkonnameetmed töötatakse välja ennekõike oluliste keskkonnamõjude leevendamiseks. DP koostamise käigus arvestatakse KMH-s välja töötatud keskkonnameetmetega.
	Ptk 2.3.2 kohaselt: *„Hinnatakse olukorda, kus kavandatavat arendustegevust läbi ei viida. Tegemist on nullalternatiiviga. Käesolevas programmis ei käsitleta veeremidepoo alternatiivseid asukohti, sest põhimõttelisi asukohaalternatiive (veeremidepoo asukoht) võrreldi ja hinnati projektile eelnenud Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha*	Arvestatakse

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	määramine" etapis läbi viidud KSH protsessi raames ning seda käesolevas etapis enam ei korrata. KMH käigus hinnatakse tehnoloogilisi lahendusi, lähtudes arendaja kavadest parima võimaliku tehnoloogia kirjeldusest ja ehitusprojektist." Keskkonnaamet soovitab viimase lause kustutada, kuna erialakirjanduse kohaselt 0-alternatiiv tähendab kavandatavast projektist mis tahes kujul loobumist.	
	Ptk 3.2 käsitleb transpordi arengukava aastateks 2014-2020. Keskkonnaamet teeb ettepaneku KMH programmis käsitleda ka transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035.	Arvestatakse
	Ptk 4.5 kohaselt: *„KMH aruandes tuuakse vajadusel välja pinna- ja põhjaveekogumite veemajanduskavade eesmärkidest erandite seadmise vajadus ning põhjendused. Kui projekti elluviimine kõnealuses Veeremidepoo asukohas 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.*" Keskkonnaamet rõhutab, et ennekõike peab lähtuma veeseaduse (VeeS) ja veekogumite hea seisundi tagamise eesmärgist. Veemajanduskava erandite tegemine ja veekogu tugevalt muudetuks tunnistamine on väga suur erand. KMH käigus tuleb sellega arvestada. KMH aruandes tuleb välja tuua meetmed, mis aitavad vältida ja leevendada raudteetrassi rajamisest tekkivat negatiivset mõju pinna-ja põhjaveele ning võimalikku veekogumite veemajanduskavade eesmärkide erandite seadmist, ammugi veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamist või seisundi halvenemist. Kui KMH käigus ilmneb, et vaatamata keskkonnameetmete rakendamisele tekib siiski vajadus veekogumitele veemajanduskavade eesmärkidest	Arvestatakse keskkonnamõju hindamise käigus- vt Tabel 4. Info on olnud toodud ka KMH programmi peatükis 4.5.

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	erandite seadmiseks, looduslike veekogumite tugevasti muudetuks tunnistamiseks või põhjaveekogumite seisundi halvendamiseks, siis tuleb KMH aruandes välja tuua asjakohaste erandite seadmise põhjendused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2000/60/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse veepoliitika alane tegevusraamistik, artiklile 4 ning VeeS-ile.	
	Ptk 4.7: *„Hetkel on käimas Rae valla üldplaneeringu koostamine (vt täpsemalt ptk Tõrge! Ei leia viiteallikat.).*"Ilmselt on siin mõeldud Rae valla põhjapiirkonnaüldplaneeringut.	KMH programmi ptk 4.7 on vastavalt esitatud märkusele korrigeeritud.
	Ptk 5.1 kohaselt depoosse kavandatakse 7 rööbasteed. Keskkonnaamet palub rööbasteede arv üle kontrollida, kuna KMH programmi teistes peatükkides on läbivalt nimetatud 8 rööbasteed.	Arvestatakse, korrektne on 8 rööbasteed.
	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet soovib oma 30.06.2021 kirjas ka Keskkonnaameti seisukohta, et kui kavandatava tegevuse alalt juhitakse vett Soodevahe peakraavi kaudu Pirita jõkke ja vooluhulk suureneb ning seetõttu on kavandatud basseini (reguleeriva mahuga keskendi) näol lahendus äravoolude tasakaalustamiseks, siis kas Natura eelhindamisel arvestada leevendusmeetmetega on Natura juhendi alusel korrektne hindamine ning Natura täishindamist KMH raames ei ole vaja teha on õige järeldus. Keskkonnaamet selgitab, et Natura eelhindamisel leevendusmeetmeid ei kajastata. Leevendusmeetmete vajalikkus tähendab, et kavandatava tegevuse ebasoodne mõju Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärgileja terviklikkusele ei ole välistatud. Sellisel juhul tuleb KMH käigus läbi viia Natura asjakohane hindamine, mille käigus analüüsitakse ka leevendusmeetmeid. Natura asjakohane hindamine ei ole vajalik, kui leevendusmeetmed on vajalikud mingil muul põhjusel, mis ei puuduta Natura 2000 võrgustikule avalduvat mõju. KMH programmi ptk 5.4 kohaselt: *„Kavandatava tegevusega seoses suureneb kavandatava tegevuse alal kõvakattega*	Arvestatakse

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	pindade hulk, mis suurendab vee äravoolu alalt. Pärast tegevuse realiseerumist on lühiajaline maksimaalne äravool 366l/s. Seetõttu on kavandatud basseini (reguleeriva mahuga keskendi) näol lahendus äravoolude tasakaalustamiseks. Keskendi suurus määratakse ehitusprojektiga." Kuna antud juhul on tegemist Pirita loodusalaga, siis Natura eelhindamisel ei saa arvestada leevendusmeetmetega. See tähendab, et ebasoodne mõju Pirita loodusalale ei ole välistatud, mistõttu KMH käigus tuleb läbi viia Natura asjakohane hindamine ja selle käigus kindlaks teha kavandatava tegevuse mõju Natura 2000 võrgustiku ala kaitse-eesmärgile ja terviklikkusele ning analüüsida leevendusmeetmeid. Lähtudes eelnevast tuleb korrigeerida KMH programmi ptk-s 5.5 antud Natura eelhindamise järeldust.	
	Tabeli 4 kohaselt on KMH käigus kavas hinnata mõju maavarade varustuskindlusele. Keskkonnaamet peab vajalikuks, et KMH käigus käsitletakse ka kaevise teemat–anda hinnang, kui palju maavaraga võrdsustatavat kivimit looduslikust seisundist eemaldatakse, kui palju sellest objektil ära kasutatakse ja kui palju võõrandatakse.	Arvestatakse KMH koostamise käigus.
	Tabelis 4 on viidatud, et vibratsiooni ja elektromagnetilist mõju on hinnatud Ülemiste-Kangru raudteelõigu KMH koostamisel. Selguse huvides tasuksmärkida, et Ülemiste-Kangru raudteelõigu KMH on alles pooleli ehk tegemist ei pruugi olla lõpliku hinnanguga.	Arvestatakse
	Kavandatava tegevuse piirkond on valdavalt jäätmaa või tööstusmaa, kus tuleb igal aastaluusi invasiivsete liikide leiukohtade teateid, mis viitab nende laialdasele levikule piirkonnas. Sellest tulenevalt tuleb kogu veeremidepoo ala ehituse käigus pöörata tähelepanu sellele, et muldist (mis võib sisaldada invasiivsete liikide seemneid) ei teisaldataks alast väljaspoole.	Arvestatakse KMH koostamise käigus.
	Keskkonnaamet on menetlusse võtnud OÜ EK RAE4 keskkonnaloa esmataotluse Soodevahe külas Väo VIII	Arvestatakse KMH koostamise käigus.

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	lubjakivikarjääris maavara kaevandmiseks. Keskkonnaloa saamisel mõjutab karjääri tegevus kindlasti välisõhu fooni piirkonnas. Seetõttu tuleb KMH aruandes saasteainete ning müra hajumisarvutuste modelleerimisel arvestada ka Väo VIII lubjakivikarjääri heiteallikatega.	
	KMH käigus tuleb arvestada ka kavandatava tegevuse naaberkinnistul (Suur-Sõjamäe tn 37/396) tegutseva Tallinna Ohtlike Jäätmete Kogumiskeskusega ja sellest tulenevate võimalike (koos)mõjudega. Suur-Sõjamäe tn 37/39 osas on aktsiaselts Epler & Lorenz7 esitanud keskkonnakompleksloa nr L.KKL.HA-52415 muutmise taotluse, millega soovitakse mh suurendada ohtlike jäätmete põletusmahtu ning käideldavate ohtlike jäätmete koguse suurendamist. Keskkonnaamet on algatanud Suur-Sõjamäe tn 37/39 ohtlike jäätmete põletusjaama osas KMH, mille menetlus on KMH aruande faasis (Keskkonnaamet tunnistas 08.06.2021 kirjaga nr 6-3/21/6983-9 KMH programminõuetele vastavaks8). Keskkonnaamet palub Rail Balticu raudteetrassi Ülemiste veeremidepoo KMH läbiviimisel eelnevaga arvestada (sh koosmõju hindamisel) ning sellest tulenevalt täiendada KMH programmi.	Keskkonnamõju hindamise käigus arvestatakse kõigi asjakohaste infosüsteemis KOTKAS toodud keskkonnalubadega ja sama piirkonna arendustegevuse kohta algatatud KMH-de tulemustega vastavalt nende valmidusastmele. Tabel 4 on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.
	Ptk 7: KMH programmi lisada, mis meetoditega on kavas KMH aruandes võrrelda käsitletavaid alternatiive, et selgitada välja sobivaim lahendusvariant. KMH programmi tabelis 4 on toodud metoodika/prognoosimeetodid mõjuvaldkondade ja mõjutatavate keskkonnaelementide kaupa, kuid KMH programmi lisada ka, mis meetodiga alternatiive võrdlema hakatakse.	KMH programmi peatükk 7 on vastavalt esitatud märkusele täiendatud.
	Ptk 8 kohaselt on KMH eeldatav kestus 24 kuud. Keskkonnaamet teeb ettepaneku tabelis 6 nimetada, mis ajahetkes peaks üks või teine protsess toimuma.	Tabel 5 on täiendatud eeldatava ajakavaga.

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	KMH programmis oleks otstarbekas ära tuua vähemalt eeldatavad ajad, kui toimuvad avalikustamised, nõuetele vastavaks tunnistamised, kui kaua võivad kesta KMH kestel läbiviidavad uuringud, millal võib eeldatavalt valmida KMH aruanne jne. Kuigi KMH protsessi kestust on keeruline ette prognoosida ja ajakavas nimetatud tähtajad on eeldatavad, annaks see olulist infot kõikidele osapooltele. Seejuures tuleks läbi mõelda, millal tuleks eeldatavalt jõuda tegevuslubade taotlemise faasi, et püsida arendusprojekti ajakavas, s.o millal peaks käesolev KMH aruanne olema kindlasti valmis.	
	Korrigeerida KMH läbiviimise eeldatavat ajakava vastavalt KeHJS-le. Nt tabelis 6 on öeldud, et otsustaja kontrollib KMH aruande vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks 14 päeva jooksul KMH aruande saamisest. Korrektne on, et otsustaja kontrollib aruande vastavust nõuetele ja edastab selle asjaomastele asutustele seisukoha esitamiseks 21 päeva jooksul KMH aruande saamisest arvates (tulenevalt KeHJS § 201lg-st 2). Sama märkus rea „Otsustaja vaatab seisukohad läbi ning annab arendajale ja juhteksperdile oma seisukoha KMH aruande asjakohasuse ja piisavuse kohta" osas (samuti 14 päeva asemele 21 päeva vastavalt KeHJS § 20^1lg-le 2). Tabelis üle vaadata ka tärniga märgitud kohad (KeHJS § 24alusel tärn lisada KeHJS § 15^1 lg 7 ja § 20^1 lg 2 toimingute juurde).	Tabel 5 on korrigeeritud vastavalt esitatud märkusele.
	Tabelis 6 on märgitud, et pärast KMH programmi ja aruande avalikku väljapanekut analüüsitakse avaliku väljapaneku käigus laekunud seisukohti. Selle tähtajaks on märgitud: *„tööks vajalik aeg; (Sõltub avaliku väljapaneku käigus esitatud ettepanekute, arvamuste ja vastuväidete hulgast ja sisust)*". Keskkonnaamet juhib tähelepanu, et avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu toimumisest teavitatakse koos(KeHJS § 16 lg 2-4j a § 21), mistõttu juba enne avaliku väljapaneku algust tuleb läbi mõelda, kui palju aega vajatakse, et valmistuda avalikuks aruteluks. Avalikul arutelul tuleb mh tutvustada programmi ja aruande kohta asjaomaste asutuste esitatud ning avaliku väljapaneku	Tabel 5 on korrigeeritud vastavalt esitatud märkusele.

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	käigus laekunud seisukohti, selgitada tehtud ettepanekute ja vastuväidete arvestamist või arvestamata jätmist(KeHJS § 16 lg 5^1ja § 21).	
	KMH programmile oleks mõistlik lisada leheküljenumbrid, mis hõlbustaks programmile viitamist.	Arvestatakse.
Rae Vallavalitsus 26.07.2021 nr 8-8/5726-1	Rae Vallavalitsus tutvus esitatud eelnõuga ning toob Soodevahe kraavi osas välja alljärgneva: Kobras AS töös „Soodevahe kraavide (Suur-Sõjamäe tn – Pirita jõgi) läbilaskevõime hinnang" (töö nr 2018-110) kohaselt ei ole võimalik täiendavate tippvooluhulkade juhtimine Soodevahe peakraavi ilma suuremahuliste süvendustöödeta alates Soodevahe peakraavi alamjooksust. Käesolevalt on kujunenud olukord, kus Soodevahe peakraav ei võta täiendavat vett vastu. Soodevahe kraavi täiendava vee suunamise osas tuleb kaasata Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet ning AS Elveso.	Tallinna Linnavalitsus[60] ja AS Elveso on KMH menetlusse juba kaasatud– vt KMH programmi Tabel 6. KMH programmi peatükki 4.5 ja Tabel 4 on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.
Rahandusministeerium 29.07.2021 nr 15-1/1796-3	Rahandusministeeriumi regionaalhalduse osakond on tutvunud esitatud Rail Balticu raudteetrassi Ülemiste veeremidepoo keskkonnamõju hindamise programmi eelnõuga ning ei esita täiendavaid ettepanekuid ega vastuväiteid.	-
Politsei- ja Piirivalveamet 30.07.2021 nr 1.11-11/248-2	Politsei tutvus Rail Balticu raudteetrassi Ülemiste veeremidepoo keskkonnamõju hindamise programmi eelnõuga ja täiendavad ettepanekud ja märkused programmi kohta puuduvad.	-
Keskkonnaministeerium 30.07.2021 nr 7-12/21/1085-3	Seoses Natura eelhindamisega (peatükk 5) märgime, et Natura hindamise juhendite kohaselt eelhinnangus leevendusmeetmeid ei kajastata. Peatükk 5.4 järgi kavandatava tegevusega seoses suureneb kavandatava tegevuse alal kõvakattega pindade hulk, mis suurendab vee äravoolu alalt. See mõjutab omakorda maksimaalset äravoolu hulkasid Soodevahe peakraavi kaudu Pirita jõkke, mis on Natura 2000 jõgi. Samas on aga Natura eelhinnangus juba arvestatud leevendusmeetmega, mis ei ole korrektne lähenemine. Kuna eelhinnangu tulemusena pole	Peatükk 4.2 on korrigeeritud vastavalt esitatud märkusele.

[60] Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet on Tallinna Linnavalitsuse allasutus

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	ebasoodne mõju Pirita jõele välistatud, tuleb KMH-s liikuda asjakohase hindamise etappi, kus tehakse kindlaks mõjude ulatus ja kavandatakse leevendusmeetmed. Eelnevat arvestades tuleb korrigeerida ka peatükis 4.2 esitatud järeldust.	
	Peatükis 5.4. on toodud ka järgnev: „Kavandatava tegevuse alalt juhitakse vett Soodevahe peakraavi kaudu Pirita jõkke. Alalt ärajuhitava vee puhul on tegemist sadeveega, mis sisaldab peamiselt vihmavett ja lumesulavett. Rongide pesul ja muudel toimingutel tekkiv reovesi on kavas juhtida Suur-Sõjamäe tn 37 kinnistul paiknevasse isevoolse ühiskanalisatsiooni torustikku ning see Pirita jõge ega loodusala ei mõjuta. Seega ei avaldu kavandatava tegevusega mõju Soodevahe peakraavi veekvaliteedile. Järelikult puudub mõju jõe seisundile ning loodusala veekeskkonna kvaliteedile.“. Samas on aga peatükis 2.3.1 öeldud, et „Sademevesi kogutakse kokku ja kasutatakse rongide pesuks ning puhastakse enne kraavi juhtimist. Puhastussüsteem täpsustatakse projekti koostamisel.“. KMH programmi tuleb täpsustada, et oleks üheselt arusaadav, milline on sademevee kasutus. Kui sademevett kasutatakse rongide pesuks ning peale seda juhitakse Soodevahe peakraavi kaudu Pirita jõkke, siis tuleb välja tuua ka sellise tegevuse võimalik mõju või põhjendada, miks mõju ei ole.	KMH käigus arvestatakse võimalusega kasutada sademevett rongide pesuks. Seega on õiged nii peatükis 2.3.1 toodud info kui ka 5.4 toodud info.
	Samuti ei ole KMH programmis üheselt arusaadav, kas 15 m^3 vee vajadus on rongide sisepesuks või sise- ja välispesuks kokku. Programmis on märgitud, et tehnoloogilise vee vajadus veevarustuse kaudu rongide pesuks on 15 m^3 ööpäevas. Samas on ka märgitud, et rongide pesuks kasutatakse sademevett, kuid kogust pole määratud. Palume täpsustada.	KMH programmi täiendatakse vastavalt esitatud märkusele.
	Peatükk 8 järgi on KMH eeldatavaks kestuseks kavandatud 24 kuud. Tabelis 6 (KMH läbiviimise eeldatav ajakava) on esitatud KMH läbiviimise etappidele kuluv orienteeruv aeg, kuid pole välja toodud, milline võiks olla eeldatav ajakava. Arvestades KeHJS § 13 punkti 7 palume parema ülevaate saamiseks tabelit täiendada orienteeruvate tähtaegadega, mis võivad olla toodud näiteks kuude lõikes. Lisaks palume tabelis nimetatud tegevuste kestus üle vaadata lähtuvalt KeHJS-is esitatud nõuetest (nt on mõne tegevuse tähtaeg 14 päeva asemel 21 päeva).	Tabel 5 on täiendatud vastavalt esitatud märkusele.

Asutus, kirja kuupäev ja number	Seisukoht	Kommentaar seisukohaga arvestamise kohta
	Tehnilise märkusena märgime, et KMH programmile tuleks lisada leheküljenumbrid. Joonisel 12 on toodud kaks teineteist osaliselt dubleerivat legendi. KMH programmis varieerub Ülemiste veeremidepoosse kavandatavate rööbasteede arv (st kasutatakse arvusid 7 ja 8). Peatükis 2.2 viidatakse Rail Balticu eriplaneeringule – palume selgitada, millise planeeringuga on tegemist.	Leheküljenumbrid on KMH programmile lisatud, joonisel 12 olevat legendi ei muudeta, rööbasteede arv on korrigeeritud ja peatükk 2.2 täiendatud vastavalt esitatud märkusele.
	Teeme ettepaneku lisada eksperdirühma Natura mõju hindamise ekspert.	Arvestatakse- Natura mõju hindab ekspert Raimo Pajula.

9.3. Ülevaade KMH programmi avalikustamisest

TTJA otsustajana teavitab KMH programmi avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu toimumisest. Avalikustamisest teavitamise menetlusdokumente (teavitamise kirjad, kuulutused, teated jms) KMH programmile ei lisata.

Arendaja koostöös KMH eksperdiga saadab avalikustamise käigus esitatud ettepanekute või vastuväidete arvesse võtmise selgituse või arvestamata jätmise põhjenduse ning küsimuste vastused 30 päeva jooksul alates KMH programmi avaliku arutelu toimumisest.

10. Kasutatud materjalid

Alljärgnevalt on toodud KMH läbiviimisel arvestamisele kuuluvate dokumentide ja olulisemate uuringute esialgne loetelu:

- Aruanne arheoloogilise eeluuringu kohta Rail Baltic raudteetrassi valikul. I etapp. Tartu Ülikool, prof Valter Lang, 2013. Rail Baltic KSH aruande lisa VI-1
- Aruanne arheoloogilisest baasleirest Rail Balticu Harjumaa läänepoolsel trassilõigul ja detailuuringud Harjumaa lääne- ja idapoolsel trassilõigul. (Kriiska, A jt 2015)
- Asjakohased õigusaktid (Elektrooniline Riigi Teataja); https://www.riigiteataja.ee/index.html
- Eesti Looduse Infosüsteem (EELIS); http://infoleht.keskkonnainfo.ee/
- Eesti põhjavee kaitstuse kaart, Eesti Geoloogiakeskus; https://www.envir.ee/sites/default/files/kaitstusekaart400.pdf
- Ehitusgeoloogilised uuringud raudtee eelprojekti koostamiseks, Reaalprojekt OÜ. RB-GL-10
- Harju maakonna arengustrateegia 2035+, mis on kättesaadav Harjumaa Omavalitsuste Liidu veebilehel http://hol.ee/areng-373
- Harju maakonnaplaneering "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine", kehtestatud riigihalduse ministri 14.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/43; https://maakonnaplaneering.ee/120
- Harju maakonnaplaneering „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine", kehtestatud riigihalduse ministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41; https://maakonnaplaneering.ee/127
- Harju maakonnaplaneering 2030+; https://maakonnaplaneering.ee/harju-maakonnaplaneering
- Harju maakonnaplaneering 2030+; https://maakonnaplaneering.ee/harju-maakonnaplaneering
- Keskkonnaregister; http://register.keskkonnainfo.ee
- Kultuurimälestiste register; https://register.muinas.ee/public.php
- Kultuuriväärtuste uuring. Rail Baltic KSH aruande lisa VI-2. Koostaja OÜ Hendrikson & Ko, 2013
- Maa-ameti X-GIS asjakohased kaardirakendused (maakasutus, looduskaitse ja Natura 2000 võrgustik, kultuurimälestised, pärandkultuur, kitsendused, ohtlikud ettevõtted jms); http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis
- Muud asjakohased riiklikud, maakonna ning valla arengukavad ja strateegiad
- Muud piirkonna kohta koostatud asjakohased uuringud ja analüüsid
- Muud tegevuse kavandamiseks läbi viidud alusuuringud ja analüüsid
- Preparation of the operational plan of the railway. ETC Transport Consultants GmbH, COWI AS and IFB, 2018
- Rail Baltic eelprojekt. Reaalprojekt OÜ, Novarc Group AS, Hendrikson & Ko OÜ, Kelprojektas UAB; https://www.ttja.ee/et/ettevottele-organisatsioonile/rail-balticu-eelprojekt-ja-uuringud
- Rail Baltic maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne. Hendrikson & Ko OÜ. Heaks kiidetud 10.08.2017;

http://railbaltic.info/et/materjalid/keskkonnamoju-strateegiline-hindamine-ksh/category/1356-heakskiidetud-ksh-aruanne-9-08-2017

- Rail Baltica keskkonnamõjude hindamise programmide koostamiseks vajalike alusandmete materjalipaketi kokkupanek. Hendrikson&Ko OÜ, töö nr 19003311. Tartu 2019
- Rail Baltica raudteeinfrastruktuuri hooldusdepoo tehnilise ja ruumilise vajaduse eeluuring". Eesti Raudtee ja Skepast&Puhkim, 2018
- Soodevahe kraavide (Suur-Sõjamäe tn – Pirita jõgi) läbilaskevõime hinnang, Kobras AS töö nr 2018-110
- Transpordi arengukava 2014–2020; https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf
- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+", kehtestatud Vabariigi Valitsuse 30.08.2012 korraldusega nr 368; https://www.rahandusministeerium.ee/et/ruumiline-planeerimine/uleriigiline-planeering

Nimekiri ei ole lõplik, see täieneb ja täpsustub KMH läbiviimise käigus lähtudes vastavate teemade käsitlemisel kasutatavatest täiendavatest allikatest. Osaliselt on KMH programmi ja keskkonnamõju eelhinnangu koostamiseks kasutatud materjalide viited leitavad joonealuste viidetena. Kasutatud materjalide täpsustatud loetelu esitatakse KMH aruandes.