



1918

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

TARTU KOLLEDŽ

Maastikuarhitektuuri õppetool

Egle Heero

**AVALIKKUSE KAASAMISE ULATUS PLANEERINGUTE
KOOSTAMISEL: SUULISTE ETTEPANEKUTEGA ARVESTAMINE
RAIL BALTICU MAAKONNAPLANEERINGUTES**

Magistritöö

Juhendaja: Mart Hiob

Tartu

2015

Olen magistritöö kirjutanud iseseisvalt. Kõigile töös kasutatud teiste autorite töödele, põhimõtteliste seisukohtadele ning muudest allikaist pärinevatele andmetele on viidatud.

Autor: Egle Heero

(allkiri)

.....

(kuupäev)

SISUKORD

SISSEJUHATUS	5
1. PLANEERIMISTEOORIA ALUSPÕHI.....	7
1.1. Planeerimisteooria areng	7
1.2. Avalikkuse roll planeerimisteoorias	9
2. AVALIKKUSE KAASAMINE PLANEERIMISES.....	12
2.1. Avalikkuse kaasamise põhimõte.....	12
2.2. Avalikkuse kaasamise tähtsus ja eesmärgid	15
2.3. Avalikkuse kaasamise probleemistik.....	16
2.4. Avalikkuse kaasamise meetodid.....	19
3. PLANEERIMINE EESTIS	21
3.1. Planeerimissüsteemi kujunemine Eestis	21
3.2. Kaasamist puudutavad regulatsioonid Eesti planeerimissüsteemis.....	22
4. METOODIKA	27
4.1. Uurimistöö eesmärk ja uurimisküsimused.....	27
4.2. Uurimismeetod	28
4.3. Andmete kogumine ja analüüs.....	29
5. UURIMISOBJEKT.....	32
5.1. Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramise maakonnaplaneeringud	32
5.2. Avalikkuse kaasamine Rail Balticu maakonnaplaneeringutes	34
6. TULEMUSED	37
6.1. Avalike arutelude iseloomustus	37
6.1.1. Arutelude üldiseloomustus	37
6.1.2. Arutelude ülesehitus	41
6.1.3. Osapoolte hoiakud.....	42
6.2. Ettepanekute iseloomustus.....	48
6.2.1. Ettepanekute esitamise osakaal aruteludel	48
6.2.2. Ettepanekute valdkonnad ja sisu	50

6.3. Ettepanekutega arvestamine	55
7. ARUTELU.....	65
KOKKUVÕTE.....	70
SUMMARY	73
KASUTATUD ALLIKAD	75
LISAD	80
Lisa 1. Arutelude taustandmed	80
Lisa 2. Ettepanekute täistekstid	82
Lisa 3. Ettepanekute koondtabel.....	102

TÄHISED JA LÜHENDID

AvTS	Avaliku teabe seadus
EKAK	Eesti kodanikuühiskonna arengukontseptsioon
KeHJS	Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus
KOKS	Kohaliku omavalitsuse korralduse seadus
KOV	Kohalik omavalitsus
KSH	Keskkonnamõju strateegiline hindamine
LV	Linnavalitsus
MK	Maakond
MP	Maakonnaplaneering
MV	Maavalitsus
PES	Planeerimis- ja ehitusseadus
PlanS	Planeerimisseadus
PS	Eesti Vabariigi Põhiseadus
RB	Rail Baltic

SISSEJUHATUS

Demokraatliku riigi üheks oluliseks tunnuseks on, et riigi kodanikel on õigus kaasa rääkida ja arvamust avaldada ühiskonnas toimuva üle. Kaasaegne planeerimise valdkond on samuti omaks võtnud demokraatliku otsustusprotsessi vaate, kus on oluline erinevate huvigruppide kaasamine, et jõuda läbipaistva otsustusprotsessi abil võimalikult paljusid osapooli rahuldava lahenduseni. Kuna planeerimise puhul on tegemist meie kõigi ühise elukeskkonna ümberkujundamisega, siis on eriti oluline, et kõik saaks soovi korral arvamust avaldada. Kuigi seaduse järgi on planeeringute koostamine avalik ja kaasamine planeeringu koostamisel on kohustuslik, siis paraku esineb seoses kaasamisega ikkagi rahulolematust ja tihti peale viiakse läbi ainult miinimummahus formaalne kaasamine (Lahtvee 2010). Laiahaardeliste planeeringute puhul, mis puudutavad paljusid inimesi ja kus on mängus olulised riiklikud huvid, on aga põhjalik kaasamine eriti oluline. Seetõttu analüüsitakse käesolevas magistritöös avalikkuse kaasamist riiklikult tähtsa joonobjekti, Rail Balticu, planeerimisel. Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramise maakonnaplaneeringud kujutavad endast ühe Eesti viimaste aastakümnete märkimisväärsima joonobjekti planeerimist, mis on praegusel hetkel veel koostamisel ja kehtestamiseni läheb aega.

Sellised elukeskkonda pöördumatult mõjutavad otsused tuleks teha väga läbikaalutletult ja kõiki ühiskonna osapooli kaasates ning seisukohti arvesse võttes. Siit tekib küsimus, kas seda on tehtud aga Rail Balticu, kui põhimõtteliselt riigi poolt tellitud projekti puhul? Kuna ettepanekutega arvestamine on üks mõõdikutest, millega hinnata kaasamisprotsessi tõhusust, siis seetõttu ongi käesoleva uurimistöö eesmärgiks välja selgitada, kui palju avalike arutelude käigus esitatud ettepanekutega arvestati Rail Balticu maakonnaplaneeringute koostamisel. Uurimuse eesmärki täpsustavad ja piiritlevad järgmised alaküsimused:

1. Milline oli avalike arutelude iseloom ja osapoolte hoiakud?
2. Kui palju ja milliseid ettepanekuid avalike arutelude käigus esitati?
3. Kui palju esitatud ettepanekutega planeerimisprotsessis arvestati?

Varasemalt on tehtud mõningaid kaasamise teemalised uuringud näiteks valitsusasutuste ja keskkonnamõju hindamise praktikate osas, kuid kaasamine planeerimisvaldkonnas on pigem vähe uuritud teema. Sellegipoolest on tehtud ka mõningaid uurimistöid, mis on kaasamist juhtumiuuringuna analüüsinud, nendeks on: Aun, A. (2012). Kaasamine Tartu Emajõe kallaste arengustrateegia loomise näitel; Kull, K. (2010). Avalikkuse kaasamine ja osalemine planeerimisprotsessis Tartu lennuvälja detailplaneeringu näitel; Saag, A. (2012). Kaasamine ja huvide kajastamine Haanja looduspargi kaitsekorralduskavas. Senistes uurimustes pole aga olnud uurimisobjektiks niivõrd erakordne planeering ning üheski pole avalikke arutelusid ja seal esitatud ettepanekuid sellisel tasemel uuritud. Varasematest uurimustest selgus, et kaasamisprotsessid ei täitnud täielikult oma eesmärki ja huvigruppide arvamused ei oma piisavalt mõju otsustele ning et lõppotsus tehakse sageli kõrgematest huvidest lähtuvalt. Seega on avalikkuse kaasamise juhtumipõhine uurimine oluline, et kaasamisprotsessi praktikat parandada. Käesoleva töö muudab aktuaalseks ka selle uurimisobjekt, mille puhul tekib suure tõenäosusega konflikt üldisemate huvide ja kohalike soovide vahel. Samuti pole avalikkuse kaasamist nii äärmusliku juhtumi näitel varem uuritud. Ja kes teab võib-olla planeeringu luubi alla võtmine motiveerib ka paremini kaasamist läbi viima, kuna tegemist on veel hetkel koostamisel oleva planeeringuga.

Uurimisküsimustele vastuste leidmiseks ja eesmärkide saavutamiseks analüüsiti Rail Balticu maakonnaplaneeringute suulist avalikku menetlust ehk planeeringu koostamise käigus korraldatud avalike arutelude protokolle. Uurimus viidi läbi juhtumiuuringu meetodil, olles oma tüübilt kombinatsioon nii kvalitatiivsest kui ka kvantitatiivsest uurimusest. Andmeid koguti dokumendianalüüsi teel. Töö jaguneb ülesehituselt nelja peamisesse ossa. Esiteks teoreetiline osa, kus antakse ülevaade planeerimisteooria arengust ja avalikkuse muutuvast rollist selles, avalikkuse kaasamise põhimõttest, selle tähtsusest ja probleemistikust ning planeerimisest Eestis. Teiseks metoodika, kus kirjeldatakse uurimustöö läbiviimise meetodit ja andmete töötlust. Kolmandaks antakse ülevaade uurimisobjektist. Neljandaks empiiriline osa, kus analüüsitakse avalike arutelude ja kodanike esitatud ettepanekute iseloomu ning ettepanekutega arvestamist.

1. PLANEERIMISTEOORIA ALUSPÕHI

1.1. Planeerimisteooria areng

Arutledes ruumilise planeerimise üle, tuleks eristada omavahel teooriat ja praktikat. Planeerimisteooria kui teadus, käsitleb planeerimise funktsiooni ühiskonnas, protseduurilisi suhteid ja põhilisi vaatenurki planeerimistegevusele (Muru 2005). Teooria ja praktika kooskõla ruumilises planeerimises on kahtlemata vajalik, kuid tegelikkus on näidanud, et paraku on lõhe planeerimisteooria ja planeerimispraktika vahel olnud suur ja omavaheline sobivus nõrk. Planeerijad ise ei ole sageli huvitatud teooriatest, vaid suunavad tähelepanu planeerimise tehnilistele aspektidele ja oma tegevuse õigustamiseks leitakse pigem tagantjärgi teoreetilised alused (Allmendinger 2009). Planeerimisteooriate mõju tegelikule planeerimisele, planeerimissüsteemile ja seda kujundavale planeerimispoliitikale on võrdlemisi mitmekülgne, kuid jääb pigem kaudseks (Raagmaa 2013). Üha kasvav debatt planeerimisteooriate üle on kahtlusi tekitanud ka selle eesmärgis: kas see peaks andma selgitava raamistiku, kuidas linna- ja looduskeskkond on korraldatud ja hingestatud; kas see peaks andma malli, kuidas mõtestada empiirilist uurimistegevust; kas see peaks looma aluse metodoloogilisele vastetele, mis võiks aidata meil prognoosida poliitika ja praktika tõenäolisi tulemusi; kas see peaks mingil moel teavitama, mis see praktika olla võiks; või et kas ta peaks seda kõike tegema ja palju muudki veel (Lord 2014).

Mõtted sellest, mis planeerimine on ja kuidas seda teha tõhusalt, on läbi aegade muutunud märkimisväärselt. Planeerimisteooria peamine areng on toimunud viimase kahe sajandi jooksul, kulmineerudes kirjandusliku publitseerimise aktiviseerumisega alates aastast 1945 (Friedmann 1987). Planeerimisteooria aluspõhi moodustus 1960. aastatel ratsionaalse mudeli tekkimisega, mille kokkuvarisemise järel hakkasid teoreetikud otsima uut paradigmat. Seoses uute ideede tekkimisega ja üha kasvava aruteluga planeerimisteooriate üle tekkis vajadus nende klassifitseerimiseks. Erinevaid tüpoloogiaid on esitanud näiteks A. Faludi, J. Friedmann, O. Yiftachel jt. Ühe klassikalise planeerimisteooriate liigituse avaldas

planeerimisteoretik Hudson (1979), kus ta kategoriseeris erinevaid lähenemisviise ja võrdles neid. Samuti tõi ta välja lähenemisviiside sarnasused, vasturääkivused, tugevused ja nõrkused.

Planeerimise viis klassikalist lähenemisviisi (Hudson 1979):

1. Sünoptiline e ülevaatlik e ratsionaalne e kõikehõlmav tervikplaneerimine
2. Inkrementaalne e samm-sammuline e järkjärguline parendusplaneerimine
3. Transaktiivne planeerimine e planeerimine kui õppeprotsess:
4. Advokaatplaneerimine e usaldusmees e huvigruppide esindusplaneerimine
5. Radikaalne planeerimine e ühiskonnakriitiline ja reformiv planeerimine.

1980-ndatest aktiveerus teooriate arutelu veelgi enam. Sellel aastakümnel avaldasid planeerimisteooria teemalisi artikleid ja raamatuid paljud teoreetikud, näiteks M. C. Branch, E. R. Alexander, W. H. Lucy, J. M. Levy, J. Friedmann, J. Forester. Kuigi paljud väidavad, et ratsionaalse mudeli hülgamine jättis planeerimisteooria kriisi äärelle, siis sellegi poolest kerkis esile palju uusi modifikatsioone. (Klosterman 2011)

Klosterman (2011) kirjeldab planeerimisteooriat 1990. aastatel dünaamilise ja mitmekesisena, otsiti uusi lähenemisi. Domineerivaks suunaks sellel kümnendil osutus kommunikatiivne pööre, mida J. Innes 1995. aastal nimetas uueks planeerimisteooria paradigmatiks. Selle vaatenurga valitsemine väljendus mitmekesise kirjandusliku materjali avaldamisega erinevate teoreetikute poolt (nt J. Forester, P. Healey, J. Innes, T. Sager ja paljud teised). Paljud teoreetikud, näiteks P. Allmendinger ja L. Sandercock tuginesid postmodernistlikule vaatenurgale ja arenes ka koostööl põhinev lähenemisviis, mille eestvedajaks oli 1997. aastast P. Healey ja teised järgnevad autorid. Lisaks rikastasid planeerimisteooria arutelu N. Taylor ja B. Flyvbjerg.

Nüüdisajal on planeerimisteooria veelgi enam killustunud ja jagunenud arvututeks alternatiivseteks suundadeks. Peale sajandivahetust avaldati olulist kirjandust kommunikatiivse ja kollaboratiivse planeerimise mudelite kohta (Klosterman 2011). Mõjukat kirjandust avaldas sellel perioodil ka näiteks P. Allmendinger. Lisandus juurde ka palju uusi suundi: filosoofiline pragmatism (J. Forester, P. Healey), režiimi teooria (C. Irazábal), keerukusteooria (J. Innes ja D. Booher), institutsionaalne teooria (E. R. Alexander,

F. Moulaert) ja avaliku valiku teooria (M. Pennington). (Lord 2014) Kümneni lõpuks kaotas teooriate areng oma suuna ja hakkas hääbuma.

1.2. Avalikkuse roll planeerimisteoorias

Planeerimine on osavõtjaterohke suhtlusprotsess, mis tegeleb probleemidele lahenduste leidmisega, konfliktide ennetamise ja lahendamisega ning üritab seda teha võimalikult hästi ja ühiskonnale sobivalt. Planeerimine pürgib selle poole, et olla teadus, kuid see ei saa siiski toimuda ilma asjaosalisi kaasamata ja nende arvamustega arvestamata. (Allmendinger 2009). Nii on ka Lane (2005) koostanud ülevaate peamistest planeerimisteooria lähenemisviisidest, analüüsides erinevaid planeerimisteooriaid keskendudes avalikkuse osalemise seisukohale. Oma artiklis uuris ta avalikkuse osalemise muutuvat rolli planeerimismõttes. Tema uurimusest on näha, kuidas planeerimisteooriate arenguga koos arenes ka üldsuse kaasamise käsitlus ja muutus üha enam läbivaks teemaks planeerimisteoreetikute aruteludes.

Plaan-planeerimine. Plaan-planeerimise eestvedajad olid Howard ja Geddes, kes on kindlaks tehtud kui kaks kõige varasemat ja mõjukamat mõtlejat planeerimises (Hall 2002). See varajane mudel ei võimaldanud avalikkuse osalemist, kuna eeldas, et teadus on kõikenägev ja planeerija kõikvõimas. Mudel kukutati 1960-ndatel, selle puudujääkide tõttu. (Lane 2005)

Sünoptiline planeerimine. 1950. aastate lõpus ja 1960. aastate alguses haaras trooni planeerimismõttesse suuri muutusi toonud sünoptiline mudel, mis kujunes domineerivaks vaatenurgaks ja sai lähtepunktiks paljudele teistele alternatiivsetele teooriatele (Hudson 1979). Tegemist on esimese lähenemisviisiga, mis sisaldas ka üldsuse osalemise ideed. Probleemiks oli aga, et sünoptiline mudel klammerdus ikka veel huvide homogeensuse arusaama külge, mis vähendas üldsuse osalemise tähtsust (Faludi 1973). Kõige olulisem areng selles mudelis seoses üldsuse osalemisega oli, et avaliku arvamuse piiratud roll hakkas muutuma (Lane 2005).

Inkrementaalne planeerimine. Inkrementaalne lähenemisviis tulenes sünoptilisele mudelile esitatud kriitikast. Eestvedajaks oli teoreetik Charles Lindblom. Arenguks oli, et inkrementaalne lähenemine tunnustab pigem erinevaid huviseid kui ühtset huvi (Hudson

1979). Kuigi üldsuse kaasamine selle mudeli puhul on suuresti piiratud konsultatsiooni tasemele, siis detsentraliseeritud ja pluralistliku iseloomuga inkrementalism annab mehhanisme ka teiste osalejatega lisamiseks. See aga tähendab, et leidis aset oluline nihe nii planeerimises kui ka üldsuse osalemises. (Lane 2005)

Kokkusegatud lähenemisviis (Mixed scanning). Sünoptilise mudeli järjekordne variatsioon, mille töötas välja A. Etzioni, et lahendada selle peamisi vigu. Kokkusegatud lähenemisviis polnud huvitatud konsensususe saavutamisest eesmärkide osas või planeerimises osalejate vahel, vaid planeerija jäi kindlalt kontrolli omajaks. Kodanike osalemise roll jäi endiselt piiratuks. Alles 1960. aastate lõpus ja 1970. aastate alguses esitati tõsine väljakutse planeerija keskele rollile ja ühtse avaliku huvi mudelile. (Lane 2005)

Transaktiivne planeerimine. Transaktiivse planeerimise teooria töötas välja Friedmann 1973. aastal vastusena ebaõnnestumistele sünoptilises mudelis. Uuenduslik oli selle planeerimismudeli puhul otsene kontakt ja suhtlus erinevate huvitatud osapoolte vahel. Kaasamise seisukohast oli see mudel pöördelise tähtsusega, sellega julgustati avalikkust aktiivselt osalema planeerimise protsessis. (Lane 2005) Osalemine ja mõjuvõimu suurendamine muutus saavutatavaks eesmärgiks, mitte ei olnud ainult integreeritud planeerimismeetodisse. Inimestele taheti anda võimalus suunata ja juhtida sotsiaalseid protsesse, mis määravad kindlaks nende heaolu (Hudson 1979).

Advokaatplaneerimine. Algne lähenemisviisi tõstataja oli P. Davidoff, hiljem esitas sellest kõrgetasemelisema kirjelduse D. F. Mazziotti. Tegemist on jällegi korrektuuriga sünoptilisele planeerimismudelile. Eesmärgiks on kaitsta nn suurte huvigruppide hajusaid huve, millel on kalduvus jääda planeerimisprotsessis tagaplaanile (Hudson 1979). Osalemise seisukohast, advokaatplaneerimine esindab tähtsat murrangut võrreldes eelmiste mudelitega. Üldsuse osalemisest sai üks peamisi eesmärke. Püüti tagada, et kuuldamatud või nähtamatud huvid oleks sõnadesse pandud ja nii palju kui võimalik arvesse võetud. Kaudselt on see lähenemine ühtse avaliku huvi mõiste tagasilükkamine. (Lane 2005)

Kauplev planeerimine. See lähenemine kinnitas, et läbirääkimised õigus- ja poliitiliste institutsioonide kehtestatud parameetrite piires on kõige tähtsam aspekt otsuste tegemisel

segamajanduses (Dorcey 2002; McDonald 1989). Asjast huvitatud kodanike kaasamine on sellele mudelile iseloomulik, kuid erinevalt mõnest teisest planeerimismudelist on see vähem normatiivne mudel, vaid rohkem otsustusprotsessi sisuline analüüs. Seda on oluline eristada. Arvestades, et normatiivsetel mudelitel omab üldsuse osalemine konkreetset funktsiooni, siis aga kaupleva mudeli järgi on see põhimõtteline koostisosa otsuste tegemisel. (Lane 2005)

Kommunikatiivne lähenemine. 1970. aastate lõpust muutusid läänemaailmas osalemismehhanismid planeerimisprotsessi kindlaks osaks. 1980. aastate teisest poolest hakkas kujunema kommunikatiivse lähenemise idee. See on enamjaolt üles ehitatud koondual real ideedel: J. Habermas'i kommunikatiivse ratsionaalsuse idee, J. S. Dryzek'i diskursiivse demokraatia idee ja A. Giddens'i dialoogilise demokraatia idee (Lane 2005). Lähenemisviisi esiteoreetikuteks said J. Forester, T. Sager, J. Innes ja P. Healey. Eelnevatest suundadest eristab seda ühesuunalise kommunikatsiooni asendumine kahesuunalisega. Kommunikatiivse teooria puhul, planeerija esmane funktsioon on kuulata ja suhelda inimestega ning abistada üksmeelele jõudmist, olles rohkem vahendaja ja läbirääkija rollis kui liider. Protsessi juhtimine ei seisne osapoolte toomises kindla planeeringusisu juurde, vaid et saada inimesed sellega nõusse. (Fainstein 2000) Kommunikatiivse lähenemise üks allharu, koostöölise planeerimise idee, on saanud kaasajal laialdast tunnustust planeerimisteadlaste ja praktikute seas (Brand & Graffikin 2007). Nii kommunikatiivse planeerimise ja ka selle haru, kollaboratiivse ehk koostööl põhineva planeerimise lähtekohaks võib pidada tõdemust, et jätkusuutliku arengu saavutamine on võimalik vaid siis, kui erinevates planeerimisetappides on kaasatud erinevad huvigrupid (Healey 2003).

Kommunikatiivne lähenemine annab avalikkuse osalemisele olulise rolli. Teooria tõstab esile läbirääkimise olulisust eesmärgiga jõuda parima lahenduseni. Üldsuse osalemine kommunikatiivses planeerimises peab olema rohkem kui konsultatsiooni tasemel, vaid peab tõenäoliselt sisaldama ka läbirääkimisi, kauplemist ja arutelu (Dryzek 1990; Giddens 1994). Veelgi enam osalemine on vastavalt kommunikatiivsele lähenemisviisile planeerimise põhiõigus ja seega ei saa planeerimine toimuda ilma asjaomaste osaliste kaasamiseta (Lane 2005). 1990-ndatel valdavaks muutunud kommunikatiivne planeerimisteooria rajab aluse avalikkuse kaasamise traditsiooni kiireks arenguks.

2. AVALIKKUSE KAASAMINE PLANEERIMISES

2.1. Avalikkuse kaasamise põhimõte

Planeerimiskultuuri aluspõhja mõjutab esmajoones ühiskonnakorraldus ehk kaasaegses ühiskonnas tuleks planeerimist käsitleda demokraatial põhineva protsessina. Poliitiline huvi paigutada kodanike kaasamine avaliku planeerimise päevakorda pole lihtsalt trendikas idee tänapäeva kontekstis, vaid on sügavalt juurdunud liberaalse demokraatia idees ja on üha suurema elanikkonna surve tagajärg, et realistlikuma kodanike osalusega tugevdada jätkusuutlikku arengut (Hansen & Clausen 2004). Demokraatliku ühiskonna üks oluline tunnus on, et riigi kodanikud saavad vabalt avaldada oma arvamust ühiskonnas toimuva üle. Tänapäevased demokraatia suundumused on nii teoreetilistes aruteludes kui ka erinevate riikide igapäevastes riigielu korraldustes toonud esindusdemokraatiasse mitmeid osalusdemokraatia põhimõtteid (Lepa, Illing, Kasemets, Lepp & Kallaste 2004). Tõhusa osalusdemokraatia meetodid sisaldavad endas koostööd, dialoogi ja suhtlemist, seega kujuneb avalikkuse osalemine hea valitsemise aluspõhjaks (Innes & Booher 2004).

Kaasaegne planeerimise valdkond on samuti omaks võtnud demokraatliku otsustusprotsessi vaate ja peab olema demokraatlikel väärtustel põhinev, kus lahutamatuks osaks on erinevate osapoolte laialdane kaasamine, eesmärgiga jõuda ühise lahenduseni. Planeerimine aitab süvendada demokraatia juuri ühiskonnas, lähendades inimesi võimule ja loob ning säilitab sotsiaalset kapitali. (Allmendinger 2009) Ruumiline planeerimine ei ole pelgalt tehniline ruumikujundus, vaid sotsiaalne ja interaktiivne protsess, mis mõjutab meie kõigi elukeskkonda, seetõttu on eriti oluline, et planeerimistegevus oleks avatud (Kaasava planeerimise... 2012b). 1983. aastal fikseeritud Euroopa Regionaalse/Ruumilise Planeerimise Harta defineeris esmakordselt peamised üleeuroopalised eesmärgid, millele peaks toetuma ruumilist planeerimist, elukvaliteedi parandamist ja inimtegevuse organiseerimist Euroopa füüsilises ruumis kujundav poliitika. Harta määratles kaasaegse ruumilise planeerimise ja planeeringu avalikustamise aluspõhimõtted. Sellega sätestati, et regionaalse/ruumilise planeerimise

poliitika peab kõigil tasanditel põhinema aktiivsel kodanikuosalusel ning, et elanikkond oleks planeerimisprotsessi kõigis faasides nii institutsioonilistes kui protseduurilistes küsimustes arusaadavalt ja igakülgset teavitatud. (European regional... 1983) Harta põhimõtetest juhindub ka Eesti planeerimisseadus.

Innes & Booher (2004) näevad ette 21. sajandi planeerimise kaasamisstrateegiana, et osalemine peab olema koostööl põhinev. Osalemine ei tohiks olla ühesuunaline suhtlus kodanikelt valitsusele või valitsuselt kodanikele. See on mitmesuunaline mudel, kus suhtlemine, õppimine ja tegutsemine on ühendatud ning kus riigikord, huvid ja kodanikkond koosarenevad ning et osalejad saaksid mõjutada protsessi enne, kui see on praktiliselt otsustatud. Kaasamine peaks hõlmama mitte ainult kodanikke, vaid ka organiseeritud huvisid, tulundus- ja mittetulundusühinguid, planeerijaid ja avalikku haldust ühises raamistikus. (Innes & Booher 2004) Kaasamise eesmärgiks on teha kindlaks otsusesse puutuvad erinevad huvid ning jõuda läbipaistva otsustusprotsessi abil võimalikult paljusid osapooli rahuldava lahenduseni. Et kindlustada langetatud otsuste aktsepteerimist kohalike kogukondade poolt, peab iga planeering olema tehtud koos inimestega, mitte inimeste jaoks. Avalikkuse osalemine peaks olema eesmärgipõhine, kuid samas ka õiglane ja konsensuslik. (Bussadori 2012)

Kodanike kaasamine võimaldab kõigil koos jõuda parema otsuseni, andes paremad väljavaated õiglase ja elamiskõlbliku kogukonna tekkimiseks. Kaasamine pole pelgalt kohustus, vaid eeskiri heaks ja eetiliseks planeerimise praktikaks. (Seltzer & Mahmoudi 2012) Et vältida ametiasutuste ja kodanike omavahelist usaldamatust tuleb tagada huvitatud isikutele õigeaegne ja piisav informatsioon. Hilinenud ja ebapiisav informatsioon võib olla tekkivate konfliktide põhjuseks. Seaduse järgi peab tagama huvitatud isikute huvide arvessevõtmise ja tasakaalustamise, mis on vastavalt ka planeeringu kehtestamise eeldus. Oluline on aga märkida, et erinevaid huvisid on võimalik arvesse võtta vaid siis, kui kõik võimalikud huvid on planeeringu koostamise käigus kindlaks tehtud. (Lass i.a)

Avalikkuse kaasamine jaguneb eri tasemeteks tema sisu ja ulatuse poolest, olenevalt kas tegemist on näiteks kõigest informeerimisega või juba partnerlusega. Hästi näitlikustab seda Arnsteini kaasamise redel. Arnsteini sõnul, „tühja osalemise rituaali läbiviimise ja protsessi

tulemuse mõjutamiseks tegeliku võimu omamise vahel on suur erinevus“ (1969: 216). Varasemale praktikale, mille puhul osalemine planeeringutes tähendas avalikkuse informeerimist või parimal juhul konsulteerimist, vastandus uus tõlgendus teravalt. Kaasamise redel on esitatud joonisel 1. Redelil näha olevatel astmetel osaluse tase suureneb üles suunas. Arnsteini (1969) sõnul: 1-2 on sisuliselt mitte-osalus; 3-4 on tokenism ehk kuulatakse ja antakse informatsiooni, aga pole garantiid, et kuulda võetakse ja seisukohtadega arvestatakse; 5 kõrgem tokenismi tase koos nõustamisega; 6 on partnerlussuhe, mis võimaldab läbirääkimisi pidada; 7-8 kodanikud saavad juhtimisel enamuseks ja neil on otsustav võim. Kuigi Arnstein seab eesmärgiks võimalikult kõrgele tasemele jõudmise, siis reaalsuses tavaliselt nii kõrgele osalemise astmele siiski ei jõuta, kuna viimaste astmete puhul on tegemist sisuliselt juba võimu ümberjaotumisega.

Kodanike kontroll	8
Delegeeritud võim	7
Partnerlus	6
Rahustamine	5
Konsulteerimine	4
Informeerimine	3
Teraapia	2
Manipuleerimine	1

Joonis 1. Kodanike kaasamise tasemed (Arnstein 1969: 217)

Arutledes osalemise ja kaasamise põhimõtte üle planeerimises, oleks oluline välja tuua ka nende mõistete erisused. Kuigi kaasamise ja osalemise mõistete eristamist kirjanduses väga palju ei käsitleta ja leida võib üsna palju ristkasutust, siis tuleks ikkagi välja tuua, et osalemine ning kaasamine on avalikkuse hõlmamise kaks erinevat mõõdet. Eesti kontekstis räägitakse peamiselt ikkagi kaasamisest, kuna avalikkuse osalemise mõiste ametlikes dokumentides praktiliselt puudub, näiteks planeerimisseaduses on mõistena kasutusel pigem

kaasamine. Lahtvee (2010) on mõisted defineeritud järgmiselt. Üldsuse/avalikkuse kaasamine on kaasamine otsustusprotsessi, mida riik, kohalik omavalitsus või kavandatava tegevuse arendaja rakendab, et informeerida selle tegevusega võimalikke mõjutatavaid huvirühmi ja üksikisikuid ning anda neile võimalus mõjutada kavandatava tegevusega kaasnevaid otsuseid. Kaasamine sisaldab üldsuse osalemise võimaluste poolest erinevaid etappe: teavitamist, konsulteerimist, koostööd ja partnerlust ning jõutamist ja kohalikku kontrolli. Üldsuse/avalikkuse osalemine on kodanike osalemine iseenda või huvirühma nimel avalike asjade otsustusprotsessis. Üldsuse aktiivne osalemine keskkonna ja arenguga seotud tegevusplaanide koostamisel ja rakendamisel kohalikul, riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil on säästva arendamise peamisi taotlusi.

2.2. Avalikkuse kaasamise tähtsus ja eesmärgid

Kaasamine planeeringuprotsessis on kahtlemata oluline, et jõuda aktsepteeritava ja jätkusuutliku lahenduseni. Positiivseid külgi on sellel palju: planeeringu elluviimise hõlbustamine, uute lahenduste leidmine, sihtgruppide hirmude maandamine, eelistustest ülevaate saamine, lahkkelide ja konfliktide ennetamine, kodanike ja ametkondade suhtluse ning koostöö parandamine, kogukonna koostöövalmiduse suurendamine jne (Juhendmaterjal... 2012). Kuigi põhjaliku kaasamisprotsessi läbiviimine võib algul tunduda ressursside raiskamisena, siis pikemas perspektiivis loob see võimaluse vältida vigu ja konflikte ning muudab otsused läbipaistvaks. Kuna planeerimise puhul on sageli tegu meie ühise keskkonna ümberkujundamisega, siis seda tähtsam on ka, et kõik saaks kaasa rääkida neid puudutavates otsustes.

Kaasamise olulisust määravad näitajad (Laurian & Shaw 2009):

- osalemine soodustab läbipaistvat, kaasavat, õiglast otsuste tegemise protsessi, mis toob kaasa teatud määral võimu jagamist valitsusasutuste ja avalikkuse vahel;
- võib suurendada valitsusasutuste vastutulelikkust kodanike väärtuste ja huvide suhtes;
- edendab kõikide asjaosaliste ja mõjutatud kodanikega arvestamist;
- aitab tuvastada aktsepteeritavaid otsuseid, tõsta nende kvaliteeti ja seaduspärasust;
- võib suurendada valitsusasutuste/planeerimisameti tegevuste seaduspärasust;

- individuaalsel tasemel soodustab osalemine enesearengut, kogukonna vaimsust ja pühendumist avalikule hüvele;
- osalemine võib tõsta kodanike usaldust avalike institutsioonide vastu, kuigi see võib ka tekitada usaldamatust, kui osalejad tunnevad et neid ignoreeritakse, neid mitte-austatakse, või et nendega manipuleeritakse;
- osalemine tõstab üldsuse teadlikkust kohaliku elu küsimuste suhtes;
- suurendab sotsiaalset kaasatust.

Kui rääkida avalikkuse kaasamisest planeerimisprotsessi, mida juhivad eksperdid ja ametnikud, siis võib tekkida küsimus, et mida tahetakse kaasamisega saavutada. Peamised eesmärgid on näiteks välja toonud Innes ja Booher (2004). Esiteks avalikkuse eelistuste väljaselgitamine, et neid saaks arvestada planeerimisel ja otsuste tegemisel. Teiseks, et parandada otsuste kvaliteeti, arvestades kodanike kohalikke teadmisi otsustamisel. Kolmandaks, et edendada võrdsust ja õiglust, sest paljude rühmade vajadused ja eelistused (eriti need kes on ebasoodsamas seisus) ei selgu tavaliste analüüsimeetoditega ja peamistest infoallikatest. Neljandaks on eesmärk anda otsustele seaduslik alus ehk seaduspärasuse ja demokraatia tagamine. Ning viimaseks seaduse täitmine, sest kaasamine on seaduse järgi kohustuslik. Oluline on seejuures meeles pidada, et kaasamise eesmärgiks ei tohiks olla lihtsalt vormi täitmine, kuna siis jääb soovitud tulemus sageli saavutama, põhirõhu peaks panema hoopis kaasamisprotsessi kvaliteedile.

2.3. Avalikkuse kaasamise probleemistik

Efektiivse ja sujuva avalikkuse osalemise organiseerimine planeeringuprotsessis on keeruline ülesanne. Kaasamisprotsessidele heidetakse sageli ette seda, et formaalselt avalikkust kaasatakse, st teavitatakse võimalusest osaleda, küsitakse kodanike ja huvirühmade seisukohti ja arvamusi, kuid tegelikult neid arvesse ei võeta ja need lahenduses ei kajastu. Avalikkust ja avalikku arvamust peetakse üksnes pidurdavaks ja segavaks teguriks. Sageli viiakse kaasamisprotsess läbi miinimummahus ehk kaasatakse ainult niipalju kui seadused nõuavad. Niisuguse pseudokaasamise tulemuseks on juhtumid, kus avalikustamise ja kaasamise käigus kodanike ja huvirühmade esitatud argumente on arendaja või otsusetegija eiranud, mis tekitab avalikkuse hulgas pahameelt. (Lahtvee 2010) Formaalse kaasamise asemel, kus menetlus on

seaduse silmis küll korrektne, kuid läbi viiakse ainult kaasamise tühi rituaal, tuleks püüelda hoopis sisuliselt tõhusa kaasamine poole.

Mõned avalikkuse kaasamise edukust mõjutavad aspektid on välja toonud Brabham (2009), kelle sõnul sõltub kaasamise edukus kultuurilistest aspektidest, konkreetse projekti iseärasustest ja osalusprotsessi formaalsusest. Samuti võib venima läinud kaasamisprotsess teatud juhtudel konflikti veelgi suurendada. Eversole'i (2010) sõnul saab kaasamise probleem alguse veelgi sügavamalt. Probleemiks pole ainult see, et osalejatel pole tegelikult võimalik mõjutada otsustusprotsessi, vaid et probleemi tekitab juba sotsiaalsete muutuste üle mõtlemise viis, mis on sügavalt põimitud sellesse, kuidas ametiasutused arvavad endast ja arengust. Et olukorda parandada on vaja läheneda asjale kahelt poolt, see tähendab et tugevdada nii avalikkuse osalemist kui ka valitsusasutuste reageerimisvõimet. Burton (2013) arvab aga, et kui osalusprotsessil seistakse silmitsi raskustega, siis ei peaks arutlema kaasava planeerimise poolt ega vastu, vaid peaks seda käsitlema kui muutujat ehk kas kaasata suuremal või vähemal määral. Et kaasamistaset reguleerida on soovitanud ta keskenduda kolmele põhimõttele: õigus ja kohustus osaleda, osalemisprotsessi ulatus ja tase ning osalussuhte iseloom.

Avalikkuse osalemise probleemid ja puudujäägid (Bussadori 2012):

- osaletakse ainult siis, kui miski ei meeldi, rahulolijad on passiivselt või ei osale üldse;
- kaasamine teeb planeerimise keerukamaks, kuna on väga palju eri soove ja arvamusi;
- kasvavad erimeelsused, sest planeeringulahendusega rahulolematud inimesed töötavad välja terve hulga vastuväiteid;
- valdavad on isiklikud huvid, mistõttu avalikud huvid jäävad tagaplaanile;
- planeerimisettepanekutesse suhtutakse eelarvamusega, kardetakse muutusi;
- osalusplaneerimist tunnetatakse kaotatud ajana, kuna protsess on aeganõudev;
- läbirääkimisoskused on puudulikud;
- informatsioon on puudulik või vale;
- puudub täielik arusaam osalemise tähtsusest;
- osalemist ei reguleeri kindlad reeglid;
- pärast avalikustamist võidakse planeeringulahendust muuta ja nullida sellega kogu tehtud töö, sest puuduvad ühesed reeglid planeeringulahenduste muutmiseks.

Kõige keerukam on kaasava planeerimise põhimõtete rakendamine olulise ruumilise mõjuga objektide kavandamisel nagu näiteks raudteede kavandamisel, kus olulist rolli mängivad domineerivad riigi huvid. Selliste planeeringute koostamisel põrkuvad sageli üldisemad huvid kohalike soovidega. Vältima peaks valede ootuste tekkimist, sest kodanikele võib jääda mulje, et osalemisvõimalusi pakutakse ainult vormi täitmiseks ning otsused on juba ette ära tehtud. Sellises olukorras tuleb läbirääkimisruum kindlaks määrata ja täpselt läbi mõelda, millised on reaalsed võimalused planeeringu eesmärke või määratavaid tingimusi muuta. (Metspalu 2013) Vastasel juhul võib tekkida olukord, kus kaasamisprotsess pole juba algselt mõeldudki eesmärgiga, et inimesi kaasata, vaid kasutatakse kui vahendit juba vastu võetud otsuste seaduslikuks muutmiseks.

Planeerimispraktikud teavad, et kaasamisprotsess kukub tihtipeale läbi, seetõttu oleks vaja seda hinnata, et praktikat parandada. Kahjuks jääb aga siiski kaasamise hindamise valdkonna areng palju maha. Takistuseks on siinjuures asjaolu, et kaasamist ei saa hästi mõõta, pole olemas ühtselt kohaldatavat mõõdikut. Peamised kriteeriumid, mida kasutatakse kaasamise edukuse hindamiseks on: käik – protsessi läbipaistvus ja kaasavus, kas osalejad mõistavad probleeme ja tunnevad end austatuna, kas neid võetakse kuulda; tulemused – kas lahendused leitakse, kas otsused on õigustatud ja kõrge kvaliteediga, kas on soodustatud usalduse tekkimist; osaleja seisukoht – kas osalejad on rahuldatud. (Laurian & Shaw 2009) Üks kaasamise edukuse seisukohalt oluline näitaja on kaasamise ja kodanike panuse mõju otsusele, mida on aga üsnagi keeruline mõõta. Põhjusteks võivad näiteks olla osalejate eriarvamused, mistõttu on eriti raske öelda, kas need vastandlikud seisukohad mõjutasid otsuste tegemist. Veel võib probleemiks olla kui avalikud arutelud toimuvad küll lühikese aja jooksul, kuid ametnike otsused saavad lõplikuks aastaid hiljem, mistõttu võib olla raske kindlaks teha ja jälgida kas kodanike panus mõjutas otsustusprotsessi. Siiski on see oluline asi, mida uurida, kuna selline informatsioon parandab tuleviku kaasamispraktikat ja võib tõestada avalikkusele, et nende arvamus ikkagi loeb. (Halvorsen 2006) Lisaks tasuks ka küsida, kas kaasamise käigus toodi juurde infot, vaatenurki, ideid, mis muidu oleksid võinud jääda arvesse võtmata. Hinnata kas kaasamise kaudu tuvastati ja parandati puudusi, mis võinuks otsuse vastuvõtmist takistada ja, et mille poolest sai kaasamise tulemusena tehtud otsus parem, kui see muidu saanuks. (Kübar & Hinsberg 2014)

2.4. Avalikkuse kaasamise meetodid

Kaasamine on väga mitmetahuline protsess ja selle läbiviimise meetod sõltub nii eesmärgist kui konkreetsest olukorrast. Kaasamise lihtsustatud raamistik toob välja kolm peamist kaasamise taset: informeerimine, konsulteerimine ja osalus. Informeerimise puhul jagatakse passiivselt teavet, ilma tagasisidet ootamata (ligipääsu tagamine dokumentidele, teadaanded, teated, infolehed, meediakajastused jne). Konsulteerimine on kahepoolne suhtlus, kus ametiasutused saavad sisendi kodanikelt kas passiivselt või aktiivselt. Peamised passiivse konsulteerimise vormid on arvamusuuringud, küsimustikud ja kirjalik konsulteerimine. Aktiivse konsulteerimise vormid, mille puhul suhtlus osapoolte vahel on intensiivsem, on avalikud arutelud, intervjuud, töörühmad, seminarid, konverentsid. Osaluse puhul on aga olemas huvirühmade poolne initsiatiiv, vormideks näiteks kodanike foorumid, konsensuskonverentsid jne. (Citizens as partners 2001)

Rea kaasamise õpetussõnadega planeerijate tarbeks on välja tulnud planeerimisteoreetik J. Forester, kes rõhutas, et võimud peaks korraldama suulisi avalikke arutelusid, kus inimesed saaksid oma sõna sekka öelda ning mis võimaldaks luua sideme erinevate huvigruppidega ja neil omavahel kokkuleppele jõuda (Allmendinger 2009). Avalikud arutelud ongi üks enim kasutatud kaasamise viise, mis on avatud mitte ainult kutsutud osalejatele, vaid kõigile huvilistele, kes soovivad osaleda. Need on kasulikuks kohtumispaigaks inimestele, kes tahavad rohkem informatsiooni planeeringu kohta, kuna alguses tehakse tavaliselt lühike ülevaade planeeringulahenduse kohta ja lisaks palutakse huvirühmadel esitada oma kommentaarid ja ettepanekud, tihti ka kirjalikus vormis. Kodanike küsimused ja kommentaarid annavad planeerijatele ülevaate küsimustest, mis on avalikkusele olulised. Avalikud arutelud annavad erineva taustaga inimestele võimaluse jagada ideesid, kogemusi ja hinnanguid. (Almer & Koontz 2004) Samas on avalikud arutelud ka hea võimalus dialoogi loomiseks ametnike, konsultantide ja huvirühmade vahel, need soovivad avatud ja läbipaistva suhtluse tekkimist ning neid on võimalik kasutada nii info edastamiseks, esialgse tagasiside saamiseks kui ka diskussiooni arendamiseks (Illing & Lepa 2005). Avaliku väljapaneku või arutelu käigus laekunud ettepanekud jagunevad üldiselt kahte gruppi: õigusaktidest tulenevad ettepanekud, mida tuleb tingimusteta arvestada; emotsionaalsed ja subjektiivsed ettepanekud, mille analüüs ja vastavalt sellele ka muutuste või korrektuuride tegemine planeeringusse või sellest

motiveeritud keeldumine on omavalitsuse otsustada. Ettepanekute arvestamine planeeringus on avaliku kaalutlemisprotsessi tulemus. Oluline on anda ettepanekutest üldistatud, süstematiseeritud ülevaade, kas ettepanekuid võeti või ei võetud arvesse. Kui ettepanekut planeeringus ei arvestatud, siis on igal juhul vajalik korrektne tagasiside ettepaneku tegijale koos põhjenduste ja selgitustega. Samuti selgitatakse avalikkusele, mis saab planeeringust edaspidi. (Soovitused... 2004)

Avalike arutelude suunas on esitatud ka mitmesugust kriitikat. Almer ja Koontz (2004) on esile toonud kolme sorti probleemistikku: õiguslikud, administratiivsed ja avalikkuse esindatuse teemalised. Õiguslikud probleemid viitavad sellele, kuidas nõuded seaduses on sätestatud, näiteks kui arutelu toimub liiga hilises etapis, siis ei ole võimalik tähendusrikkal viisil enam teatud otsuseid mõjutada. Administratiivsed probleemid seisnevad selles, kuidas ametnikud seadusi rakendavad, näiteks kohuse täitmiseks tehtav formaalne, mitte sisuline kaasamine, mille asemel tuleks teha hoopis pingutusi kaasamise väärtuse suurendamiseks. Avalikkuse esindatus viitab sellele, mil määral osalejad esindavad kogu mõjutavate hulka, näiteks väike hulk osalejaid ei pruugi esindada kõigi huve, sest kohale tulevad ainult teatud inimesed. Probleeme on aga veelgi, sest usaldamatus ja erinevad võimupositsioonid ei soodusta arutelu efektiivsust ning arutelud võivad teatud juhtudel tekitada ainult illusiooni kaasamisest, kuna mõju otsustele võib tegelikkuses puududa. Arutelud on sageli hirmutavad ja ebamugavad, sest osalejatel peab olema piisavalt julgust ja teadmisi enda kuuldavaks tegemisel, mistõttu väljendusraskustega ja puuetega inimeste osalus on eriti raskendatud. (Illing & Lepa 2005) Samuti on probleemiks kodanike huvi puudumine, mistõttu on väga oluliseks aspektiks pingutused võimalikult laiapõhjalise osalejateringi kokkukutsumiseks, et esindatud oleks võimalikult palju erinevaid huvirühmi ja seisukohti.

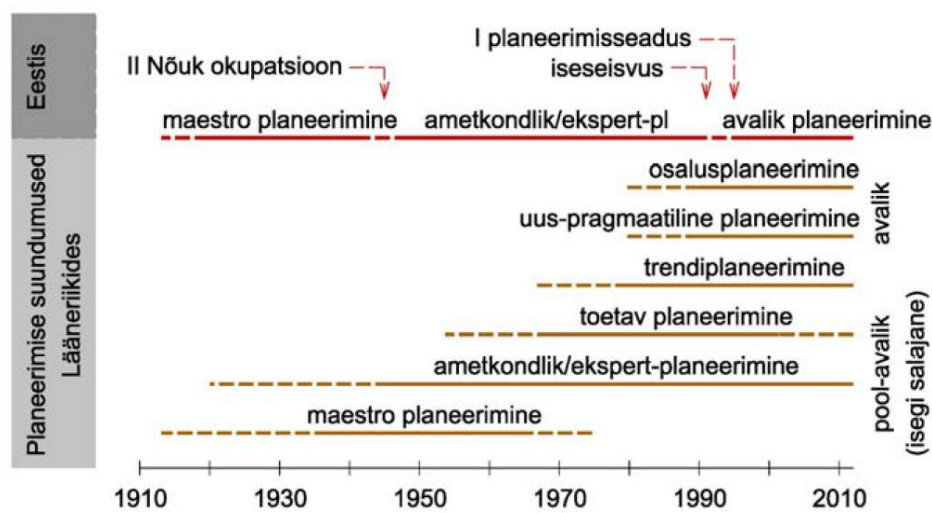
3. PLANEERIMINE EESTIS

3.1. Planeerimissüsteemi kujunemine Eestis

Süstemaatilisem linnaplaneerimine algas Eestis Esimese maailmasõja eelsetel kiire linnastumise ja majanduse muutuste aastatel. Esimene planeerimist käsitlev seadus jõustus 1939. aastal, selleks oli ehitusseadus, mis toimis kuni Eesti okupeerimiseni Nõukogude Liidu poolt 1940. aastal. Nõukogude ajal ei olnud olemas planeerimist käsitlevat seadust, kuid olid olemas mõningad juhendavad normid ja reeglid. Planeeringute koostamine oli sel ajal tsentraliseeritud ja sellega tegelesid riiklikud projekteerimisinstituudid. Kohaliku võimu ülesanne oli riigi poolt kinnitatud planeeringute elluviimine, planeeringute sisu kujundamisel oli neil vähe sõnaõigust. Planeerimisdokumendid olid salajased või ametlikuks kasutamiseks ning planeeringute avalikustamist ei olnud normidega ette nähtud, kuid nõukogude aja lõpupoole hakati seda üha ulatuslikumalt praktiseerima. (Lass i. a)

Kaasaegse planeerimis- ja ehitusseaduse ettevalmistamine algas juba enne Eesti taasiseseisvumist 1991. aastal, mis lähtus Põhjamaade demokraatlikust planeerimiseideoloogiast. Planeerimis- ja ehitusseadus (PES) jõustus aastal 1995 ning toimis rohkem kui seitse aastat. Esmakordselt kajastus seaduses ka huvitatud isikute kaasamise ja avalikustamise kohustus. Samuti väljendas seaduse eesmärk tagada võimalikult paljude ühiskonnaliikmete huvisid arvestavad tingimused keskkonna kujundamiseks, selle kestvaks ja säästvaks arenguks, maakasutuseks ning sotsiaal-majandusliku ja territoriaalse planeerimise sidumiseks (PES § 1 lg 1). Seaduse kehtimise ajal tehtud planeeringute koostamise kogemus, planeeringuvaidlused ja kohtulahendid tõid välja mitmed PES-i puudused ning täpsustamise ja muutmise vajadused. Planeerimine ja ehitamine lahutati aga eraldi seadustesse aastal 2002, kui jõustus planeerimisseadus. Järjepidevuse huvides säilitati PES-i planeerimise osa üldstruktuuri. (Lass i. a) 2015. aasta juulis jõustub, aga eelduste kohaselt uus planeerimisseadus, mis toob endaga kaasa mõningaid muudatusi ka joonobjektidega seoses.

Eestis on ruumilise planeerimise traditsioon veel väga noor, seega pole siin välja kujunenud ka tugevat ja kindlale paradigmale toetuvat planeerimisteoreetikute koolkonda. G. Raagmaa sõnul ainuüksi planeerimisteooriaga tegelevaid teadlasi Eestis vist polegi. Planeerimisideid on Eesti ikka üle võtnud mujalt. Idabloki planeerimises domineeris 1990-ndateni jätkuvalt positivistlik süsteemne-ratsionaalne planeerimise paradigma, kus võtmeroll oli arhitektide käes. Lääne-Euroopas oli sellest mitu etappi edasi liigunud, kuid pärast iseseisvumist asus Eesti kiiresti õppima Läänest. Märgata on ka subkultuuride tekkimist. Ametlikult on juurutatud kaasavat-koostöölist lähenemist ehk osalusplaneerimise suunas liikumine, kuid 2000-ndate esimeses pooles muutus ehitusbuumi tõttu planeerimisturg ning tekkis pragmaatiline lähenemine. (Raagmaa 2013) Täna on ruumiline planeerimine Eestis pigem postmodernistlik, endiselt on suur roll planeerijal. Eesti planeerimisolukord võrreldes planeerimise suundumustega Lääneriikides on esitatud joonisel 2.



Joonis 2. Planeerimise areng Eestis ja Lääneriikides 20. sajandil (Hiob 2014)

3.2. Kaasamist puudutavad regulatsioonid Eesti planeerimissüsteemis

Kuigi edukaks ja tõhusaks kaasamiseks on vaja enam kui seadusega määratud kohustus, siis sellegipoolest määrab õiguslik raamistik ära kaasamise minimaalnõuded, mida peab planeeringut koostades rakendama kohustuslikus korras. Seadus ei kirjelda täpsemalt, kuidas tuleb planeerimisprotsess üles ehitada ja kuidas planeeringu koostamise käigus kaasata inimesi, korraldada arutelusid ja teha koostööd. See on iga planeeringu puhul individuaalne. Seadus on jätnud planeeringu koostamise korraldajale väga suure valikuvabaduse, milliseid

kaasamise vorme planeeringu koostamise käigus kasutada, kui palju ja kellega suhelda. Kui meeles pidada ka kutse-eeetika norme, siis võiks iga planeeringu puhul kaalutleda, kui palju lisaks miinimumnõuetele veel suhelda ja teavitada on vaja. (Lass 2012) Alljärgnevalt on välja toodud olulisemad õigusaktid, mis reguleerivad kaasamisküsimusi ja välja on toodud selgitused, kuidas antud õigusaktid kaasamist reguleerivad. Oluline on seejuures ka teadvustada, et kaasamise õigusruum moodustub nii siseriiklike kui ka rahvusvahelise normide koostööl.

Nii eelnimetatud planeerimise teoreetilised alused kui ka erinevad rahvusvahelised kokkulepped on suuresti kujundanud Eesti kaasaegset planeerimiskultuuri. Üldisema kaasamise raamistiku Eestis annab ette 2002. aastal heaks kiidetud Eesti kodanikuühiskonna arengukontseptsioon (EKAK) ja kaasamise hea tava. EKAK on üks peamisi kaasamise arengut soodustavaid dokumente oma ulatuse ja laiahaardelisuse poolest. See määratleb avaliku võimu ja kodanikualgatuse vastastikku täiendavaid rolle ning koostoimimise põhimõtteid avaliku poliitika kujundamisel ja teostamisel ning Eesti kodanikuühiskonna ülesehitamisel (EKAK heakskiitmine 2002). Kaasamise heas tavas lepiti kokku 2005. aastal. Hea tava ei ole kohustuslik dokument, küll aga juhend, mis on kokku lepitud riigi tasandil ja kinnitatud Vabariigi Valitsuse poolt. Hea tava kehtib kõigile sidusgruppidele, sealhulgas omavalitsustele ning see sõnastab üldised juhised kaasamise läbiviimiseks. (Kaasava planeerimise... 2012b)

Põhiseadus. Kaasamist kõige üldisemal tasemel reguleerib Eesti Vabariigi põhiseadus (PS), mis määrab inimese põhilised õigused, muuhulgas ka kaasamisega seonduvad. Paragrahvid (15, 41, 44-46) loetlevad vastavaid õigusi, mille kohaselt: igal inimesel on õigus saada üldiseks kasutamiseks levitatavat informatsiooni; õigus esitada oma seisukohti märgukirjade ja avaldustega riigi- ja KOV asutustele; õigus jääda truuks oma arvamustele ja veendumustele; õigus levitada oma arvamusi ja ideid mistahes kujul; õigus pöörduda oma õiguste kaitseks kohtusse ning õigus koonduda mittetulundusühingutesse ja -liitudesse. (Avalikkuse kaasamise... 2008)

Planeerimisseadus. Eesti ruumilist planeerimist reguleerib planeerimisseadus (PlanS), mille eesmärk on tagada võimalikult paljude ühiskonnaliikmete vajadusi ja huvisid arvestavad

tingimused säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu kujundamiseks, ruumiliseks planeerimiseks, maakasutuseks ning ehitamiseks (PlanS § 1 lg 2). Juba seaduse eesmärk rõhutab avalikkuse kaasamise tähtsust ja huvidega arvestamist. Seaduse tähenduses on ruumiline planeerimine demokraatlik, erinevate elualade arengukavasid koordineeriv ja integreeriv, funktsionaalne, pikaajaline ruumilise arengu kavandamine, mis tasakaalustatult arvestab majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalisi suundumusi ja vajadusi (PlanS § 1 lg 3). Planeerimisseadus seega reguleerib avalikkuse kaasamist planeeringu koostamisse ning seab ka nõuded, kuidas seda teha. Rõhutades seejuures põhimõtet, et planeeringute koostamine on avalik ja et avalikustamine on kohustuslik, et tagada huvitatud isikute kaasamine, õigeaegne informeerimine ja võimalus kaitsta oma huvisid planeeringu koostamise käigus (PlanS § 3 lg 1). Koostööd ja kaasamist planeeringu koostamisel reguleerib täpsemalt PlanS § 16, milles on kaasamise kohustus määratud mitmes menetluse etapis. Teavitama peab planeeringu algatamise otsusest, mille järel korraldatakse lähteseisukohtade, eskiislahenduse ja planeeringu avalikud väljapanekud ja avalikud arutelud, mille toimumisest peab eelnevalt teavitama. Samuti peab korraldama maavanem maakonnaplaneeringu puhul selle avaliku väljapaneku tulemuste avaliku arutelu. Seadus määrab § 20 lg 1-2 kohaselt, et igal isikul on õigus planeeringu koostamise ajal esitada ettepanekuid ja vastuväiteid planeeringu kohta. Planeeringu avaliku väljapaneku ajal kirjalikult saadetud ettepanekuid ja vastuväiteid esitanud isikutele teatab planeeringu koostamise korraldaja oma põhjendatud seisukoha ettepanekute ja vastuväidete kohta.

Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus. Kaasamisküsimusi reguleerib planeeringute läbiviimisel ka keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus (KeHJS), mis reguleerib strateegiliste planeerimisdokumentide puhul läbi viidavat keskkonnamõtjude strateegilist hindamist. Planeeringu menetlus ja keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) protsess on omavahel tugevalt seotud ja kulgevad paralleelselt. KeHJS reguleerib avalikkuse kaasamise nõudeid mitmes KSH etapis. Peale KSH algatamist koostab KSH ekspert koostöös strateegilise planeerimisdokumendi koostajaga KSH programmi ja aruande. Mõlema puhul on sätestatud avalikkuse kaasamise üldpõhimõtted. Kõigepealt teavitatakse programmi/aruande avalikust väljapanekust ja avaliku arutelu toimumisest. Seejärel korraldab strateegilise planeerimisdokumendi koostaja programmi/aruande avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu,

nimetatud järjekorras. (KeHJS § 35-37) KeHJS järgi on igapäevane õigus KSH programmi avaliku väljapaneku ja avaliku arutelu ajal tutvuda programmi ja strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega kaasnevate keskkonnamõju käsitlevate muude dokumentidega, esitada programmi kohta ettepanekuid, vastuväiteid ja küsimusi ning saada neile vastuseid. Strateegilise planeerimisdokumendi koostaja teeb koostöös eksperdiga vajalikud parandused ja täiendused, mille juures ettepanekute ja vastuväidete arvessevõtmist kirjeldatakse ning arvestamata jätmist põhjendatakse. (KeHJS § 37 lg 4-5) Sama kehtib ka aruande puhul.

Århusi konventsioon. Keskkonnavaldkonna üks olulisemaid rahvusvahelisi õigusakte on Århusi konventsioon ehk keskkonnainfo kättesaadavuse ja keskkonnanähtude otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise konventsioon, mille sätted annavad ette raamistiku, mis on ka Eesti õigusruumi üle võetud. Konventsioon rõhutab üha suuremat vajadust kaasata üldsust keskkonnavaldistesse otsuste tegemisse, kuna see parandab otsuste kvaliteeti ja kiirendab nende täitmist, suurendab üldsuse keskkonnateadlikkust ning annab talle võimaluse väljendada muret keskkonna pärast ja võimaldab avaliku võimu organitel seda asjakohaselt arvestada (Keskkonnainfo... 2001). Århusi konventsioon käsitleb kolme peamist teemat: juurdepääs keskkonnateabele ehk õigus saada keskkonnavaldist teavet; õigust osaleda keskkonnavaldist otsustamismenetluses, näiteks avaliku võimu kohustus teavitada asjast huvitatud üldsust kavandatavast tegevusest menetluse varajases staadiumis, kui kõik variandid on veel lahtised ja üldsuse osalemine saab olla tõhus (Lepa jt 2004); juurdepääsu õigusemõistmisele keskkonnanähtudele ehk õigus vaidlustada keskkonnavaldist otsuseid. (Århusi konventsioon i. a)

Haldusmenetluse seadus. Kuna planeerimismenetlusele kohaldatakse haldusmenetluse seaduse (2001) sätteid, siis on üheks kaasamist reguleerivaks seaduseks ka haldusmenetluse seadus, mis reguleerib kaasamist haldusotsuste vastuvõtmisel ja haldustoimingute tegemisel, nähes selleks otstarbeks ette erimenetluse avatud menetluse näol. (Avalikkuse kaasamise... 2008)

Avaliku teabe seadus. Avaliku teabe seaduse (AvTS) eesmärk on tagada üldiseks kasutamiseks mõeldud teabele avalikkuse juurdepääsu võimalus, lähtudes demokraatliku ja

sotsiaalse õigusriigi ning avatud ühiskonna põhimõtetest, ning luua võimalused avalikkuse kontrolliks avalike ülesannete täitmise üle (AvTS § 1). AvTS näeb ette täpsemad reeglid, kuidas avalik võim peab teabe kättesaadavaks tegema, sest informatsiooni avaldamine on kaasamise aluseks.

Märgukirjale ja selgitustaotlusele vastamise seadus. Märgukirjale ja selgitustaotlusele vastamise seadus (2004) annab lisaks selgituste küsimisele avalikkusele ka võimaluse teha riigi- või kohaliku omavalitsuse või muu avalik-õigusliku juriidilise isiku organile ettepanekuid asutuse või organi töö korraldamiseks või valdkonna arengu kujundamiseks. (Avalikkuse kaasamise... 2008)

Kohaliku omavalitsuse korralduse seadus. Kohaliku omavalitsuse korralduse seadus (KOKS) selgitab, kuidas toimub valla- või linnaelanike osalemine kohaliku omavalitsuse teostamises (Hinsberg & Kübar 2009). Seaduse järgi on igapähe õigus taotleda volikogult või valitsuselt nende poolt vastuvõetud õigusaktidesse muudatuste tegemist või nende tühistamist, kui nendega on seadusvastaselt kitsendatud tema õigusi (KOKS § 33 lg 1).

Kaasamise juhendmaterjalid. Kui seadused sätestavad üldisemal kujul kaasamise miinimumnõuded, siis saadaval on lisaks ka mitmeid erinevaid soovituslikke dokumente ja juhendeid, mis konkreetsemalt kaasamise korraldamist suunavad ja annavad selleks juhiseid. Just viimastel aastatel on valminud suur hulk kaasamise ning osalusplaneerimise teemalisi juhendmaterjale, millest sisukamad on valminud Kodanikuühiskonna Sihtkapitali toetusel vabaühenduste, planeerimiseksperide ja omavalitsuste koostöös. Samuti on palju juhendmaterjale avaldanud näiteks Keskkonnaõiguse Keskus.

4. METOODIKA

4.1. Uurimistöö eesmärk ja uurimisküsimused

Planeeringute koostamine on seaduse järgi avalik ja kaasamine planeeringu koostamisel on kohustuslik. Efektiivse ja tähendusriikka avalikkuse kaasamise organiseerimine planeeringuprotsessis on aga keeruline ülesanne. Nii esineb ka Eestis rahulolematust seoses kaasamisega, kuna sageli viiakse läbi vaid kaasamise tühi rituaal (Lahtvee 2010). Ulatuslike planeeringute puhul, kus on mängus olulised riiklikud huvid, on aga laiahaardeline kaasamine eriti oluline. Nagu teooriaosa kaasamise probleemistiku peatükis sai välja toodud, siis on olemas erinevaid lähenemisi kaasamise mõõtmiseks, mida kirjeldasid näiteks Halvorsen (2006), Laurian ja Shaw (2009) ning Kübar ja Hinsberg (2014). Nii on ka käesolevas töös lähtutud eeltoodud põhimõtetest. Nimelt üheks võimaluseks hinnata kaasamisprotsessi tõhusust on analüüsida avalikel aruteludel saadud sisendit ja kodanike ettepanekutega arvestamist. See aitab välja selgitada avalikkuse panuse mõju otsusele, aitab hinnata kas kaasamise kaudu tuvastati ja parandati puudusi, toodi juurde infot või ideid, samuti aitab välja selgitada kas osalejad on rahuldatud ja neid on kuulda võetud.

Käesolevas magistritöös analüüsitakse avalikkuse kaasamist mitut maakonda läbiva mastaapse joonobjekti, Rail Balticu puhul, mis on riiklikult tähtis, olulise ruumilise mõjuga ja puudutab paljusid inimesi. Uurimistöö eesmärgiks on välja selgitada, kui palju avalike arutelude käigus esitatud ettepanekute ja seisukohtadega arvestati Rail Balticu maakonnaplaneeringute koostamisel. Uurimuse eesmärki piiritlevad järgmised alaküsimused:

1. Milline oli avalike arutelude iseloom ja osapoolte hoiakud?
2. Kui palju ja milliseid ettepanekuid avalike arutelude käigus esitati?
3. Kui palju esitatud ettepanekutega planeerimisprotsessis arvestati?

Kuna avalikkuse kaasamist planeeringute koostamisel on juba eelnevalt nii mõneski varasemas töös käsitletud, siis otsustati käesoleva töö puhul keskenduda just pigem

äärmuslikule juhtumile. Uurimisobjektiks valiti Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramise maakonnaplaneeringud, mis kujutavad endast Eesti viimaste aastakümnete märkimisväärseima joonobjekti planeerimist. Rail Balticu puhul on tegemist väga mastaapse ja suurt osa Eestist hõlmava megaprojektiga, mille elluviimisega kaasnevad mõjud on kahtlemata olulised ja kutsuvad esile seda suurema vajaduse kaasamise järele. Valiku kasuks räägib ka asjaolu, et sellise objekti puhul, kus domineerivad tugevalt riigi huvid, tekib suure tõenäosusega konflikt üldisemate huvide ja kohalike soovide vahel, mistõttu sobiks just selline uurimisobjekt ettepanekutega arvestamise uurimiseks.

4.2. Uurimismeetod

Antud uurimus on oma tüübilt kombinatsioon nii kvalitatiivsest kui ka kvantitatiivsest uurimusest. Kvalitatiivse uurimistöö läbiviimise tüüpilised meetodid on intervjuud, vaatlused, dokumentide analüüsid, juhtumiuuringud, ent ka kaardistusuuringud. Uurimine korraldatakse loomulikes tingimustes, st keskkonnaga manipuleerimata. (Savenye & Robinson 2001, Õunapuu 2014 järgi) Kvalitatiivse uurimuse tüüpiliseks jooneks on loomult tervikut haarava teadmise hankimine, et mõista paremini inimsüsteeme. Uurimisobjekt valitakse eesmärgipäraselt, mitte juhuslikku valimit kasutades. Uurimus viiakse läbi paindlikult ja vajadusel muudetakse struktuuri, võttes arvesse muutunud olusid. Kvantitatiivses uurimuses on rõhk statistilisel analüüsil, tulemusi esitatakse sageli protsenttabelites ja andmed peavad sobima kvantitatiivseks mõõtmiseks. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007)

Varasemalt on tehtud küll mitmeid kaasamise temalisi uurimistöid, kuid üheski pole avalike arutelude protokolle sellisel tasemel uuritud, mistõttu nendes kasutatud meetodite kohandamine käesoleva töö tarbeks polnud otseselt võimalik. Antud uurimistöös on kvalitatiivset uurimisviisi kasutatud peamiselt andmete kogumisel ja analüüsil, kus tekstiliste dokumentide analüüs viiakse läbi tavapärase sisuanalüüsi ja diskursusanalüüsi abil. Uurimistöö eesmärkide saavutamiseks kasutatakse aga ka kvantitatiivset uurimist, kuna andmete hulgas on ka arvulisi väärtusi ja osa tulemusi esitatakse statistiliselt, et saaks parema ülevaate. Töö läbiviimisel on kasutatud juhtumiuuringu meetodit. Juhtumiuuringus uuritakse protsesside toimimist konkreetse juhtumi süvaanalüüsi teel, selle loomulikus keskkonnas. Andmeid kogutakse kasutades mitmeid meetodeid, sh dokumentide uurimine. Uuring võib

toetuda nii kvalitatiivsetele kui ka kvantitatiivsetele andmetele, samuti võib ühes uuringus kasutada ka mõlemat tüüpi andmeid. (Hirsjärvi jt 2007)

Kvalitatiivse uurimuse puhul seatakse tihti peale kahtluse alla selle valiidsus ja reliaablus. Probleemideks on tugevalt uurijast sõltuv andmete tõlgendamise viis, tulemuste tõsesuses kahtlemine jne. Et leevendada uurimisviisile esitatud kriitikat, saab võtta kasutusele leevendavaid strateegiaid, näiteks triangulatsiooni abil kogutakse andmeid erinevatest allikatest ja erinevate meetoditega. (Laherand 2008) Käesolevas töös on dokumendianalüüs kasutusel iseseisva meetodina, mistõttu teeb autor ettepaneku edasiste uurimuste jätkamiseks analoogsel teemal, kuid kasutada andmeid ka muudest allikatest, nagu kirjavahetus, meediaanalüüs ja intervjuu, et tulemusi veelgi usaldusväärsemaks muuta. Kvalitatiivse uurimuse kasuks räägib aga jällegi selle suurem paindlikkus ja vabadus ning võimalus uurida teemasid, mida arvuliselt hinnata on raske (Laherand 2008).

4.3. Andmete kogumine ja analüüs

Uurimisküsimustele vastuste leidmiseks ja eesmärkide saavutamiseks analüüsiti käesoleva töö empiirilises osas Rail Balticu maakonnaplaneeringute suulist avalikku menetlust ehk planeeringu koostamise käigus korraldatud avalike arutelude protokolle. Kokku toimus Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas 47 avalikku arutelu erinevates vallakeskustes, ajavahemikus oktoober 2013 kuni oktoober 2014. Kõik arutelud protokolliti ja vajadusel täpsustati lindistustelt. Uurimusse hõlmati eesmärgipäraselt kõik arutelud, sest töö alguses polnud teada, milline on ettepanekute osakaal aruteludel.

Andmete töötamiseks viidi läbi dokumentide tavapärane kvalitatiivne sisuanalüüs ja diskursusanalüüs. Kvalitatiivset sisuanalüüsi kasutavad uuringud keskenduvad keele kui kommunikatsioonivahendi tunnusjoontele ning teksti sisule või kontekstilisele tähendusele. Seda rakendatakse tekstiandmete sisu subjektiivseks tõlgendamiseks süstemaatilise liigendamise- ja kodeerimisprotsessi ning teemade või muustrite kindlakstegemise abil. (Hsieh ja Shannon 2005, Laherand 2008 järgi) Tavapärase sisuanalüüsi puhul eelnevalt määratud kategooriaid välditakse ning kategooriad ja nende nimed püütakse leida andmetest (Laherand 2008). Teksti korduvalt analüüsid koondatakse sarnaste tähendustega tekstiosad vastavate

kategooriate alla võimaldades süstematiseerida tekstimaterjali ja teha järeldusi. Diskursusanalüüs on kasvanud välja huvist keelekasutuse uurimise vastu ja kujutab endast ette teksti ja kõne uurimist kontekstis. Diskursusanalüüs aitab vastata küsimusele, kuidas kasutavad inimesed keelt, kujutamaks reaalsust ja konstrueerimaks arusaamu sotsiaalsest maailmast. Diskursusanalüüsi tegemisel huvitab uurijaid nii tekst kui ka sellest väljaspool olev – analüüsitakse kõikvõimalikes kirjalikes, suulistes või multimodaalsetes tekstides öeldut, kuid konstrueeritakse analüütiliselt ka mitteöeldut. (Kalmus 2015) Diskursusanalüüsi saab kasutada, et leida tekstidest seoseid, hoiakuid, varjatud tähendusi ja palju muud. Kuna aga selline analüüs on paljuski autorist sõltuv, siis käesolevas töös läbiviidud analüüs kujutab endast ette autori nägemust. Andmete analüüs viidi läbi paindlikult mitme etapina ja vastavalt olude muutumisele kohandati uurimiskava.

Protokollide analüüs. Andmete töötlus algas protokollide korduva läbilugemisega. Osalejate sõnavõttud loendati kokku ja protokollidest selekteeriti välja ettepanekud sõnavõtte kaheks jaotades: ettepanekud ja muu arutelu (informatsiooni küsimine, kommentaarid ja märkused). Seejärel esialgselt saadud ettepanekud kodeeriti (toodi välja kõige tähtsam mõte) ning märgiti ära kõik valdkonnad, mida iga ettepanek esindas. Kui ettepanekud olid protokollides kohati pigem kaudselt sõnastatud, siis ka need hõlmati uurimusse. Ettepanekute koguhulk sisaldab ka ühesuguseid ja analoogseid ettepanekuid. Oluline on aga märkida, et ettepanekute koguhulka ei saa võtta absoluutselt kindla arvuna, kuna ettepanekute tekstist välja selekteerimist mõjutas oluliselt nende sõnastus ja esitamise viis. Samuti ei saa kinnitada, et ükski ettepanek valikust välja ei jäänud.

Ettepanekute analüüs. Protokollides antud vastuste, planeeringu dokumentide, planeeringu koostajate ja muude allikate abil uuriti, kas esitatud ettepanekuid on arvesse võetud ja kas muudatus või ettepanek kajastub lahenduses praeguse ehk 2015. aasta mai alguse seisuga. Töötati välja hindamiskriteeriumid, kuidas ettepanekutega arvestamist hinnata ja vastavalt sellele anti igale ettepanekule hinnang ja tehti vastavad märkused. Autor ei andnud seejuures hinnangut, kas ettepanekuga arvestamine või mittearvestamine oli põhjendatud ja õiguslik. Kvalitatiivne uurimus oleneb aga paratamatult üsna palju uurijast ja kuna kogu planeeringuprotsess on väga mitmetahuline, siis ei saa antud hinnanguid võtta ümberlükkamatu faktina.

Hindamiskriteeriumid olid järgnevad:

- Jah – Ettepanekuga on arvestatud, vastav muudatus tehti.
- Pigem jah – Ettepanekuga on pigem või osaliselt arvestatud.
- Jah niikuinii – Ettepanekuga on küll arvestatud, aga see juba sisaldus planeeringus või oleks ka vastava ettepanekuta niikuinii tehtud.
- Veel ei tea – Praeguses planeeringu etapis ei ole veel teada.
- Ei niikuinii – Ettepanekuga ei arvestatud, kuna planeerija ei saanud seda kaaluda, ettepanek oli ebareaalne või polnud selle planeeringu raames tehtav.
- Pigem ei – Ettepanekuga pigem ei arvestatud.
- Ei – Ettepanekuga ei arvestatud, vastavat muudatust ei tehtud.

Tulemuste selgemaks esitamiseks kohandati hindamiskriteeriumite skaalat järgnevalt:

- 5 – Arvestatud (jah, pigem jah)
- 4 – Pigem arvestatud (jah niikuinii)
- 3 – Ei tea (veel ei tea)
- 2 – Pigem mitte arvestatud (ei niikuinii)
- 1 – Mitte arvestatud (ei, pigem ei)

Hoiakute analüüs. Viimaseks etapiks oli hoiakute ja seoste leidmine protokollidest diskursusanalüüsi teel. Korduvalt protokolle läbi lugedes toodi välja ilmekamad ja näitlikumad fraasid või laused, mis peegeldasid osalejate ja läbiviijate hoiakuid nii üksteise suhtes kui ka omavahel. Tekstist otsiti nii positiivset kui ka negatiivset hoiakut peegeldavaid sõnavõtte. Samuti toodi välja avalikkusega arvestamise ja kaasamise teemalisi tähelepanekuid, küsimusi ja väiteid nii läbiviijate kui ka osalejate poolt. Sarnased hoiakud koondati ühe alla. Kvantitatiivset hinnangut hoiakute suhtes ei anta ja tulemustes toodi välja ainult mõningad fraasid.

Töö keskmeks kujunes ettepanekute koondtabel, milles valdkonniti ja koos taustandmetega toodi välja ettepanekute koodid (lühikokkuvõtte ettepaneku tekstist). Juurde lisati ka viide täisteksti leidmiseks. Lisaks arvestamise hinnangu andmisele, toodi välja ka põhjendus või vastus dokumentidest ja vastavad autori poolsed märkmed.

5. UURIMISOBJEKT

5.1. Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramise maakonnaplaneeringud

Rail Balticu aktiivsem kavandamine algas aastail 2007–2009, kui Balti riigid tellisid ühise teostatavusuuringu. Järgmine olulisem samm oli 2011. aastal valminud AECOMi uuring, mille põhjal tehti trassi asukoha põhimõtteline valik ning koostati esialgne teostatavustasuvusanalüüs. 2011. aasta lõpus kinnitati üleriigiline planeering "Eesti 2030+", millega määratleti kindlaks trassi valik ja tööd võisid alata. Rail Balticu (RB) projekti üldiseks eesmärgiks on taastada ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Euroopa tasandil on otsustatud, et Eesti, Läti ja Leedu riikide raudteetransport tuleb täielikult integreerida laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordisüsteemi. Rail Balticu raudteeliini planeerimise ja ehitamise eesmärk on selle kasutamine kiireks reisijate ja kaupade rahvusvaheliseks veoks. Selle peamine eesmärk ei ole lahendada Eesti-sisese regionaalse ühistranspordi vajadusi, kuid vaba läbilaskevõime ulatuses rakendatakse ka kohalikku rongiliiklust. (RB... 2013) Kavandatav raudtee trassikoridor läbib Harju-, Rapla- ja Pärnumaad ning peatused hakkavad olema Tallinnas ja Pärnus, piisava põhjendatuse korral kaalutakse ka peatust Raplas.

Harju, Rapla ja Pärnu maakonna maakonnaplaneeringute (MP) eesmärgiks on leida sobivaim asukoht Rail Balticu projekti raames rajatava raudteeliini (Tallinna–Riia–Kaunas) trassikoridorile Eesti osas. Selleks võrreldakse erinevaid trassikoridori asukohavariante ning analüüsitakse raudtee rajamisega kaasnevaid mõjusid inim- ja looduskeskkonnale, lähtudes majanduslikust optimaalsusest ja tehnilisest teostatavusest. MP koostamisega paralleelselt viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine, sh hinnatakse piiriüleseid mõjusid. Maakonnaplaneeringud on aluseks raudteeliini trassi projekteerimisele. (RB... 2013) MP algatajaks on Vabariigi Valitsus korraldusega „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks”. Sama korraldusega määrati, et Harju, Rapla ja Pärnu maavanemad algatavad planeeringu KSH. MP koostamiste

korraldajateks on Harju, Rapla ja Pärnu maavanemad. Planeeringu koostajaks ning keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijaks on OÜ Hendrikson & Ko. (RB... 2014)

Rail Balticu projekti puhul oleks vaja kindlasti rõhutada tema olulisust, mastaapsust ja iseärasusi. Raudtee puhul pole planeerimisseaduse sätete järgi tegemist olulise ruumilise mõjuga objektiga ega riiklikult tähtsa ehitisega, vaid joonehitisega, mis sisuliselt toob kaasa sarnaseid erisätteid. Mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi asukohavaliku planeering sisaldab endas mõningaid erisusi võrreldes teiste planeeringu liikidega, näiteks asukohavalikul tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta. Kindlasti tuleb ka lähtekohtade, eskiislahenduste, võimalike asukohavariantide ja planeeringu elluviimisega kaasnedavate võivate mõjude tutvustamiseks korraldada koostöös kohalike omavalitsusega avalikke arutelusid (PlanS § 29¹ lg 2-3). Kuna Rail Balticu projekti koostatakse maakonnaplaneeringutasemel, siis toob see kaasa ka mõningad MP-le iseloomulikud erisused, näiteks et KSH on kohustuslik. Nii mastaapse projekti puhul on üsnagi selge, et tegemist on kahtlemata olulise mõjuga planeeringuga. Mõned mõju olulisust peegeldavad näitajad on: planeering käsitleb avalikku ruumi, mis toob ka kaasa suurema avaliku huvi; väga palju muutub alade endine kasutus; planeering on väga suurt maa-ala hõlmav, mistõttu puudutab see paljusid inimesi ja nende erahuve; oma ulatuse ja tehnilise iseloomu poolest omab see suurt mõju keskkonnale; planeeritava objekti erinevus ümbruskonnas olemasolevaga on suur; erinevate valdkondade huvid põrkuvad ja palju muud (Kaasava planeerimise 2012a).

Ühe läbi aegade suurima investeeringuga Eestis kaasneb kahtlemata ka tavapärasest laiem probleemistik. Probleemide aluspõhja moodustab konflikt erinevate huvipoolte ning kogu Eesti ühishuvi vahel, mis on põimitud omakorda väiksemate probleemide sisse. Probleemidena võiks esile tuua näiteks rahastuse küsimused, kuna sellise väga kalli maksumusega projekt toob kaasa suure riski ja vastutuse paljudele asjaosalistele nagu näiteks koostajad, korraldajad, tellijad, sest Eesti riigi majanduslik käekäik puudutab ikkagi igat maksumaksjat. Samuti kiirustamine sellise mastaapse projektiga, mille koostamise kogumusi Eestil on pigem vähe, et toetusi saada Euroopa Liidult, võib põhjustada nii mõnegi olulise asja märkamata jäämist vähese läbimõtlemisselise tõttu. Tähelepanu tuleks juhtida ka riiklikult olulise planeeringu puhul rolli mängivale poliitilisele poolele, mis mõjutab suuresti paljusid otsuseid. Näiteks vahetus keset planeeringu koostamist valitsus ja maavanemad ning heidetakse ette

kinnistel istungitel vastuvõetud otsuseid ja protsessi kallutatust. Ilmselt on muude probleemide hulgas ka kõik keskkonnamõjudega ja maa omandamisega seonduvad küsimused. Poleemikat on tekitanud ka 1. juulil 2015 kehtima hakkav uus planeerimisseadus, millega vähendatakse märgatavalt KOV-i sõnaõigust ja millega lisandub joonehitisi hõlmav eriplaneeringu liik.

5.2. Avalikkuse kaasamine Rail Balticu maakonnaplaneeringutes

Planeeringu dokumentides on käsitletud lühidalt ka maakonnaplaneeringute koostamises osalemise võimalusi. Maakonnaplaneeringute lähteseisukohtades on selgitatud, et maakonnaplaneeringute hetkeseisu kajastatakse jooksvalt planeeringu portaalis ning maavalitsuste veebilehtedel. Kohalike huvidega arvestamiseks korraldatakse töökoosolekuid, kus osalevad trassikoridori piirkonda jäävate kohalike omavalitsuste esindajad. Lisaks korraldatakse avalikke arutelusid, mille toimumisest eelnevalt teatatakse. Vastavalt planeerimisseadusele teatab maavanem tähtkirjaga, eeldatavasti joonehitise trassikoridori jäävate kinnisasjade omanikele, hiljemalt kaks nädalat enne joonehitise asukohavaliku maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku algust, väljapaneku ning avaliku arutelu toimumise aja ja koha. Huvilistel on võimalik igal ajal esitada omapoolseid ettepanekuid ja küsimusi. (RB... 2013) KSH programmis on toodud välja kaasamis- ja ajakava, koos erinevate etappide osalistega. KSH programmile esitatud küsimused, ettepanekud ja seisukohad on teemade kaupa välja toodud ning iga teema juurde on lisatud vastus ja vajadusel kirjeldatud vastavaid muudatusi programmis või põhjendatud nende mitteamist. (RB...2014b) KSH vahearuandes on jällegi kaasamis- ja ajakavas ära näidatud põhilised kaasatud huvigrupid ja rõhutatud, et kuna Rail Balticu raudtee kavandamine on seni suurim taristuprojekt kogu Baltikumis, toimub protsessiga seotud avalikkuse kaasamine üle seadusega soetud miinimumi. (RB... 2014a) Rail Balticu koduleht pakub huvitatud isikutele mitmekesist informatsiooni, mille hulgas: pressiteated, meediakajastus, korduma kippuvad küsimused, levinud müüdid, uuringud, materjalid, dokumendid ja palju muud (RB koduleht i.a). Kriitikana võiks välja tuua, et koduleht pole väga objektiivne, hoiak on pigem reklaamiv ja meediakajastuse all on valitud valdavalt positiivsed uudised. Kodanikualgatuse tulemusena on tehtud ka alternatiivne koduleht Avalikult Rail Balticust, mille eesmärk on ametliku kodulehe infolünga täitmine, pakkudes veidi teistsugust lähenemist ja täiendavat informatsiooni.

Projektmeeskonna eesmärgiks on viia projekti planeerimine läbi võimalikult avatult ning pakkuda nii trassivalikust mõjutatud kohalikele elanikele kui teistele huvigruppidele võimaluse kaasa rääkida. Kui üldlevinud põhimõtte järgi viiakse maakonnaplaneeringute avalikustamised läbi maakonnakeskustes, siis Rail Balticu avalikud arutelud on läbi viidud kõikides omavalitsustes, mida trass puudutab, et tagada parem informeeritus. Projektmeeskonnas kokku lepitud põhimõtete kohaselt viiakse lisaks seaduse nõuetele (KSH programmi ja MP lähteseisukohtade avalik väljapanek ja arutelud; planeeringu eskiislahenduste avalikustamine ning KSH vahearuande tulemuste tutvustamine; planeeringulahenduse ning KSH aruande avalikustamised) avalikustamisi läbi ka siis, kui on jagada uut ja olulist informatsiooni planeeringulahenduse edenemise kohta. Seega on olnud võimalus kaasa rääkida kõigil huvilistel mitmete avalikustamiste etappide käigus. Esitatud ettepanekutele ja küsimustele on maavalitsus või projekti meeskond lubanud vastata nii kiiresti kui võimalik, kuid mõistetavalt ei saa arvestada kõiki ettepanekuid, sest nii suurte projektide käigus tuleb paratamatult teha ka kompromisse. (RB koduleht i. a)

Oluline on ka märkida, et tegemist on veel hetkel koostamisel oleva planeeringuga ja kehtestamiseni läheb veel aega. Seega saab käesoleva töö raames uurida ettepanekutega arvestamist seisuga 2015. aasta mai ning hiljem toimuvaid muutusi ei saa töö autor ette näha ega arvestada. Praeguseks on protsess nii kaugel, et avalikkusele on tutvustatud KSH vahearuanne ja trassialternatiivide võrdlustulemusi ning on asunud koostama KSH aruannet ja eskiislahendusi. Eeldatav aeg, millal plaanitakse kehtestada maakonnaplaneeringud on 2016. aasta teises pooles. Euroopa Liidu kaasrahastamise olemasolul jätkatakse ettevalmistustega ehitustöödeks, mille algus võib osutuda võimalikuks aastatel 2017 või 2018. Eesmärk ehitustöödel on saada võimalikult palju valmis aastaks 2022. Alljärgnevad tabelis 1 on toodud olulisemad sündmused planeeringu menetluses, sealhulgas avalike arutelude toimumise ajad. (RB koduleht i. a)

Tabel 1. Senine olulisemate sündmuste ajaliin (RB koduleht i. a)

Aeg	Sündmus
12.04.12	MP koostamise algatamine RB raudtee trassi koridori asukoha määramiseks Vabariigi Valitsuse korraldusega nr 173
19.04.12	Harju maavanem algatas korraldusega nr 1-1/661-k maakonnaplaneeringu KSH

Aeg	Sündmus
23.04.12	Pärnu maavanem algatas korraldusega nr 267 maakonnaplaneeringu KSH
25.04.12	Rapla maavanem algatas korraldusega nr 259 maakonnaplaneeringu KSH
02.09–30.09.13	Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek
01.10–15.11.13	Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud Harju maakonnas (8 arutelu)
07.10–11.10.13	Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud Rapla maakonnas (5 arutelu)
14.10–17.10.13	Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikud arutelud Pärnu maakonnas (6 arutelu)
27.01.14	Lisandunud täiendavate trassialternatiivide avalikud arutelud Rapla maakonnas (1 arutelu)
28.01–30.01.14	Lisandunud täiendavate trassialternatiivide avalikud arutelud Harju maakonnas (4 arutelu)
15.04–16.04.14	Lisandunud täiendavate trassialternatiivide avalikud arutelud Harju maakonnas (2 arutelu)
16.06–01.07.14	KSH vahearuande ja trassikoridoride võrdlustulemuste avalikud arutelud Harju maakonnas (7 arutelu)
17.06–19.06.14	KSH vahearuande ja trassikoridoride võrdlustulemuste avalikud arutelud Pärnu maakonnas (5 arutelu)
27.06–02.07.14	KSH vahearuande ja trassikoridoride võrdlustulemuste avalikud arutelud Rapla maakonnas (3 arutelu)
07.07.14	KSH programmi heakskiitmine
27.10–29.10.14	Harju maakonna trassikoridoride kulgemise ja võrdlustulemuste avalik arutelu (5 arutelu)
29.10.14	Rapla maakonna trassikoridoride kulgemise ja võrdlustulemuste avalik arutelu (1 arutelu)

6. TULEMUSED

6.1. Avalike arutelude iseloomustus

6.1.1. Arutelude üldiseloomustus

Suulised avalikud arutelud on kasulikuks kohtumispaigaks erineva taustaga inimestele, andes võimaluse jagada ideid, kogemusi, hinnanguid ja ettepanekuid. Samuti annab see hea võimaluse dialoogi loomiseks ametnike, konsultantide ja huvirühmade vahel, mõlemapoolse informatsiooni edastamiseks, esialgse tagasiside saamiseks kui ka diskussiooni arendamiseks. Järgnevates peatükkides antaksegi ülevaade käesoleva töö uurimisobjekti raames korraldatud suuliste avalike arutelude üldisest iseloomust ehk kus ja kui palju neid toimus, mis teemadel koosolekud korraldati ja kui palju nendel osaleti. Samuti antakse ülevaade toimunud arutelude ülesehitusest ja sisust. Lisaks tuuakse välja aruteludel osalenud osapoolte hoiakud ja suhtumine üksteisesse, et luua paremat ettekujutust, millised suhted ja emotsioonid valitsevad sellise objekti planeerimise raames korraldatud kohtumistel.

Avalikke arutelude toimumiskohad maakondade kaupa on esitatud tabelis 2. Avalikud arutelud toimusid aastase perioodi jooksul (oktoober 2013–oktoober 2014) viie suurema grupina. Kokku on praeguse seisuga toimunud 47 arutelu, millest 2013. aasta oktoobris 19, jaanuaris 5, aprillis 2, juunis 15 ja oktoobris 6 tükki. Nii mõnelgi juhul oli korraldatud ühendatud arutelu mitmele vallale korraga ja teatud lisaetappides mõnes maakonnas arutelusid ei toimunud.

Tabel 2. Avalike arutelude toimumiskohad (MK – maakond, MV – maavalitsus, LV – linnavalitus)

Aeg	Harju MK	Rapla MK	Pärnu MK
Oktoober 2013	Harju MV, Maardu LV, Jõelähtme vald, Saku vald, Kiili vald, Rae vald, Kose vald, Nõmme linnaosa	Rapla MV, Kehtna vald, Raikküla vald, Kohila vald, Märjamaa vald	Pärnu MV, Are vald, Vändra vald, Sauga vald, Surju vald, Häädemeeste vald

Aeg	Harju MK	Rapla MK	Pärnu MK
Jaauar 2014	Saku vald, Kiili vald, Rae vald, Kose vald	Kohila vald	–
Aprill 2014	Kiili vald, Rae vald	–	–
Juuni 2014	Harju MV, Maardu LV, Jõelähtme vald, Saku vald, Kiili vald, Rae vald, Kose vald	Rapla MV, Kohila vald, Järvakandi vald	Pärnu MV, Vändra vald, Sauga vald, Surju vald, Häädemeeste vald
Oktoober 2014	Jõelähtme vald, Saku vald, Kiili vald, Rae vald, Kose vald	Kohila vald	–
Kokku	26	10	11

Igal toimunud arutelul oli oma spetsiifilisem alateema, mida süvendatult käsitleti ja mille pärast koosolek kokku kutsuti. Peamine avalikustamise etapp toimus enne esimest arutelu, kus tutvustati KSH programmi ja MP lähteseisukohti. Oluline etapp oli ka KSH vahearuande tutvustamine. Teised etapid olid pigem vaheetappide tutvustamiseks ja ei toimunud kõigis maakondades ja vallakeskustes. Teemad on esitatud alljärgnevas tabelis 3.

Tabel 3. Avalikel aruteludel käsitletud teemad

Aeg	Teema
Oktoober 2013	KSH programmi ja MP lähteseisukohtade avalikud arutelud: Ülevaate andmine Harju, Rapla, Pärnu MP lähteseisukohtadest ja trassialternatiividest.
Jaauar 2014	Täiendavad avalikud arutelud lisandunud trassialternatiivide tutvustamiseks: Nabala piirkonna täiendavate trassialternatiivide (13A, 13B/C) tutvustamine ja veel võrdlusesse lisamata ringtee alternatiivi tutvustamine.
Aprill 2014	Täiendavad avalikud arutelud lisandunud trassialternatiivide tutvustamiseks: Tallinna ringtee trassialternatiivide (lõigud 14 ja 15) tutvustamine.
Juuni 2014	KSH vahearuande ja trassikoridoride võrdlustulemuste avalikud arutelud: KSH vahearuande ja trassikoridoride võrdlustulemuste tutvustamine KSH ja MP osas.
Oktoober 2014	Trassikoridoride võrdlustulemuste avalikud arutelud: Põhja-Raplamaa ja Harjumaa täiendavate trassialternatiivide võrdlustulemuste tutvustamine.

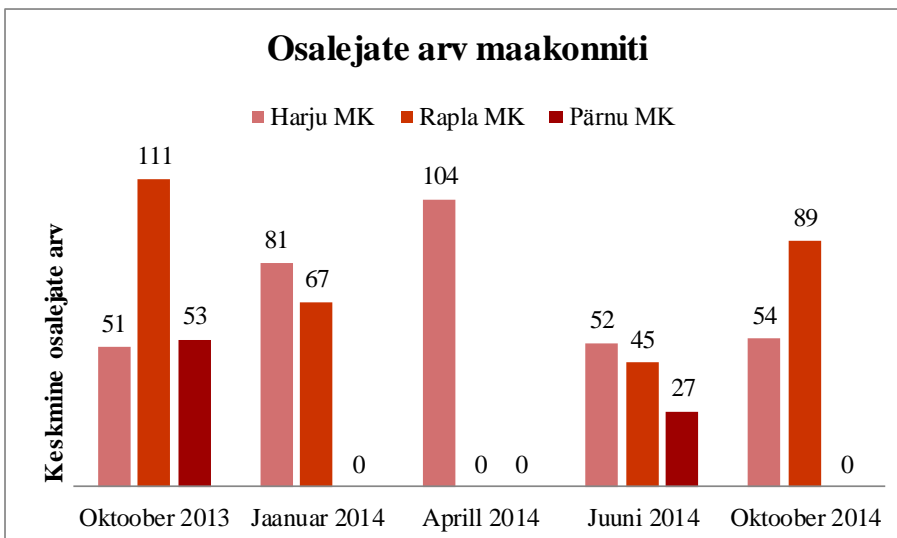
Osalejate arvud maakondade ja toimumisaegade kaupa on esitatud tabelis 4 ja olenevad maakonnas toimunud arutelude hulgast. Tabeli tühjad lahtrid tähendavad, et antud perioodil

seal maakonnas arutelusid ei toimunud. Erinevatel aruteludel osales kokku 2872 inimest. Keskmiseks osalejate arvuks oleks seega 61 inimeset arutelu kohta. 2013. aasta oktoobris oli osalejaid kokku 1279, jaanuaris 391, aprillis 208, juunis 637 ja 2014. aasta oktoobris 357 inimest. Täpsemad osalejate arvud on toodud välja lisa 1, kus on esitatud kõigil arutelude osalejate arvud. Oktoobris oli kõige rohkem osalejaid Kehtna vallas, vastavalt 181, kõige vähem aga Kose vallas, vastavalt 20. Jaanuaris oli enim osalejaid Kiili vallas, vastavalt 131 ja kõige vähem osalejaid jällegi Kose vallas, kus oli koosolekul vaid 19 osalejat. Aprillis toimunud kahel arutelul oli enim osalejaid Kiili vallas ja vähim Rae vallas, vastavalt 157 ja 51. Juunis oli kõige aktiivsem osalemine hoopis Kose vallas ja kõige vähem Harju maavalitsuses ja Häädemeeste vallas, vastavalt 121 ja 17 osalejat. 2014. aasta oktoobris oli inimesi kõige rohkem Rae valla arutelul, vastavalt 97 ja kõige vähem Kose vallas, kus oli 11 osalejat. (Vt lisa 1)

Tabel 4. Osalejate arvud aruteludel kokku maakonniti (MK)

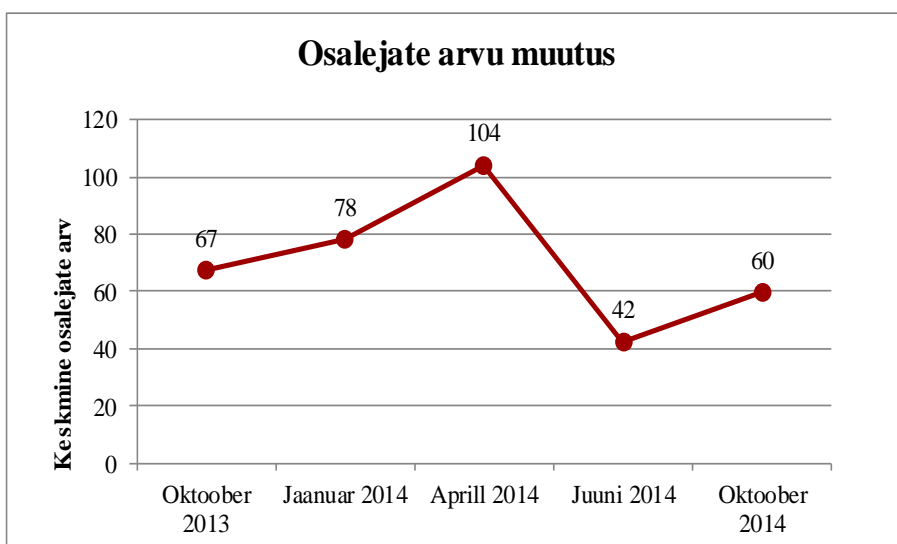
Aeg	Harju MK	Rapla MK	Pärnu MK
Oktoober 2013	404	555	320
Jaanuar 2014	324	67	–
Aprill 2014	208	–	–
Juuni 2014	365	135	137
Oktoober 2014	268	89	–
Kokku	1569	846	457

Joonisel 3 on esitatud keskmine osalejate arv koosoleku kohta maakondade ja toimumisaegade kaupa. Jooniselt võib näha, et keskmiselt kõige rohkem osalejaid arutelu kohta oli 2013. aastal oktoobris Rapla maakonnas, kus oli keskmiselt 111 inimest arutelu kohta. Keskmiselt kõige vähem osalejaid arutelu kohta oli juunis Pärnu maakonnas toimunud aruteludel, kus keskmine osalejate arv jäi kõigest 27 inimeseni. Harju maakonnas kokku oli keskmine osalejate arv 60, Rapla maakonnas 85 ja Pärnu maakonnas kõige vähem, vastavalt keskmiselt 42 osalejat arutelu kohta.



Joonis 3. Keskmise koosolekul osalejate arv maakondade (MK) ja toimumisaegade kaupa

Keskmine koosolekul osalenud inimeste arv ja selle muutus vastavalt toimumisaegadele on esitatud joonisel 4. Võib näha, et arutelude toimumise algusaegadel oli osalemine aktiivsem ja keskmine osalejate arv kasvas kuni aprillini, peale mida aktiivsus langes järsult ja siis jälle sealt edasi tõusis natuke, kuid mitte endisele tasemele. Kõige aktiivsemalt osaleti aprillikuus toimunud aruteludel, kus keskmine osalejate arv oli 104. Kõige vähem aktiivsed olid osalejad juunikuus toimunud aruteludel, kus keskmiseks osalejate arvuks oli vaid 42 inimest koosoleku kohta.



Joonis 4. Keskmise osalejate arvu muutus koosoleku kohta toimumisaegade kaupa

6.1.2. Arutelude ülesehitus

Uurimuses käsitletud avalike arutelude ülesehitus oli üldjoontes sarnane. Lisaks seadusega nõutud avalikustamise etappidele, korraldati ka täiendavaid arutelusid ning vastavalt planeerimisprotsessi edenemisele muutusid ka koosolekud spetsiifilisemaks. Kuigi üldstruktuur oli sarnane, siis iga koosolek erines siiski üksteistest nii seal valitseva õhkkonna, läbiviijate, osalejate kui ka käsitletud teema poolest, mis kutsus esile erinevaid emotsioone ja suunas koosolekut sisuliselt. Teadaolevate kestuste puhul varieerus koosoleku pikkus ligikaudu ühest tunnist kuni kolme tunnini, toimudes nii õhtustel kui ka hommikustel aegadel. Alljärgnevalt on kirjeldatud tüüpiliste asetleidnud koosolekute ülesehitus.

Kõigepealt avas koosoleku juhataja, MV, KOV-i või LV esindaja, sissejuhatusega avaliku arutelu. Esmalt tutvustati tavaliselt koosoleku eesmärki, päevakava, meeskonda ja ülejäänud kohalolevaid projekti osapooli. Seejärel tutvustati planeeringu ajagraafikut, eesmärki ja Rail Balticu portaali, kus on kõik materjalid kättesaadavad. Mõnes kohas paluti viisakuse piiridesse jääda ja jälgida koosoleku päevakava. Samuti paluti kõigil oma nimi registreerimislehele kirja panna ja jätkati päevakava punktidega.

Ettekannete struktuur oli kõigil koosolekutel üldjuhul sarnase ülesehitusega, varieerudes kohati sõltuvalt koosolekul käsitletavast temast. Kõigepealt anti ülevaade projekti taustast, eesmärgist ja Rail Balticu vajadusest. Seejärel anti ülevaade kavandatava raudtee tehnilistest näitajatest, lähiaja tegevustest projektis ja trassivaliku otsustusprotsessist. Lisaks anti ka ülevaade senisest tööprotsessist, planeeringu põhimõttelisest sisust (sh trassikoridori mõistest, trassivariantide välja töötamise ja analüüsimise alustest). KSH ekspert andis ülevaate KSH käigus tehtud tegevustest, KSH programmi sisust, raudteega kaasnevatest olulisematest mõjudest ja nende leevendamise meetmetest. Lõpetuseks anti ülevaade planeeringute edasisest protsessist ja järgmistest sammudest, sealhulgas kavandatud avalikustamistest.

Ettekannetele järgnes arutelu osalejate ja läbiviijate vahel. Mõnel koosolekul lepidi korralduses kokku, et iga ettekande järel on võimalik esitada 2-3 konkreetset küsimust ettekande tegijale. Kõikide ettekannete ära kuulamise järel oli kavandatud aeg ka üldiseks küsimuste ja arutelu jaoks. Tavapäraselt toimus arutelu küsimus-vastus stiilis, kuid tekkis ka

pikemaid diskussioone ja kahekõnesid osapoolte vahel, kus mõne teema üle vaidlus kujunes tähelepanuväärselt mahukaks.

Koosoleku lõpetamisel tänati osalejaid ja toodi välja, et kõigil on võimalik esitada küsimusi ja ettepanekuid ka kirjalikult ning esitatud ettepanekutele vastatakse. Juhiti tähelepanu, et projekti Rail Balticu portaalis on esitatud kõik projekti materjalid ja info. Lisaks teavitati osalejaid veel edasistest aruteludest.

6.1.3. Osapoolte hoiakud

Uurimisprobleemi tausta kirjeldamiseks, et mõista paremini planeerimisprotsessi põimitud suhtlusprotsessi ja erinevate osapoolte läbisaamist on avalike arutelude protokollidest toodud välja fraasidena näitlikumad hoiakud, mis annavad edasi seal valitsenud õhkkonda ja emotsioone. Avalike arutelude osapoolte hoiakud määravad ära ka nende käitumise seal ja see mõjutab üldisemalt koosoleku eesmärkide täitmise õnnestumist. Nagu ka eelnevalt teooria osas mainiti, siis vastuolud võivad tekkida tõenäoliselt eri võimutasandil olevate osapoolte vahel, sest erinevad võimupositsioonid ei soodusta arutelu efektiivsust. Arutelu pakub küll dialoogi võimalust tavainimese ja konsultandi (planeeringu koostaja) või ametniku vahel, kuid tulemus võib olla kahetine, nii vastuolude vähenemine ja üksteise mõistmise suurenemine kui ka hoopis pingete kasvamine. Arutelud on kodanikele sageli hirmutavad ja ebamugavad ning konsultantidele omakorda teeb kaasamine planeerimise keerukamaks. Alljärgnevates tabelites on esitatud nii positiivse kui negatiivse kallakuga hoiakuid peegeldavaid sõnavõtte ja ka kaasamise teemalisi märkuseid. Fraasi lõpus olev sulgudes number näitab kui analoogset sõnavõttu esines mitu korda.

Tabelis 5 on välja toodud näitlikumad fraasid, mis peegeldavad ametnike ja konsultantide suhtumist avalikkusesse. Omavahelisel suhtlemisel ja koosoleku läbiviimisel hoiti läbivalt neutraalset joont. Siiski oli konsultantide olukord üsna ebamugav, kuna avalikel aruteludel esineb tavaliselt palju vastuseisu. Oma tööd ja planeeringut tutvustades pidid konsultandid pidevalt ennast kaitsma ja õigustama, kuna koosoleku läbiviijad pandi sageli vastutama ka otsuste eest, mis polnud nende tehtud. Samas jätkus läbiviijatel alati kannatust, et korduvalt seletada ühtesid samu asju, vastati peaaegu kõigile küsimustele ja märkustele ning seletati

lahti ka kõige elementaarsemaid asju. Palju käis läbi ka positiivse hoiakuga julgustavaid fraase, millega motiveeriti inimesi protsessist osa võtma ja arvamust avaldama. Esines ka üksikuid negatiivse kallakuga väljaütlemisi.

Tabel 5. Ametnike ja konsultantide suhtumine avalikkusesse

Pigem positiivne

[...] väga teretulnud on ka aktiivne osalemine ja info väljapoolt.

Kogu aeg võib esitada ettepanekuid. (4)

Küsimusi ja ettepanekuid saab esitada kogu planeeringuprotsessi ajal ja nendega arvestatakse ja neile vastatakse. (3)

[...] vastuväiteid ning ettepanekuid saab esitada ka edasi kogu protsessi vältel [...]

Kindlasti on oluline, et kohalikult tasandilt tuleb sisend.

Koostöös tulebki seda teha ja see informatsioon on kõik väga teretulnud.

Teretulnud on kõik ettepanekud kompensatsioonimehhanismide osas.

[...] kui on täpsustusi või kommentaare, siis palun edastage need meile.

Kogu planeerimisprotsessi vältel on võimalik protsessis osaleda ja arvamust avaldada. (3)

Seadusest tulenevalt on igal ühel on õigus kaasa rääkida.

[...] tahaks loota, et saame erinevate osapooltega kokkuleppele [...]

Pigem negatiivne

[...] Päikese liikumisest oled kuulnud midagi või?.

Ma ei teadnud, et me oleme tulnud siia usukogunemisele [...]

Avalikkuse suhtumine ametnikesse ja konsultantidesse või ka protsessi on välja toodud tabelis 6. Kuigi esines palju neutraalset arutelu, kus küsiti informatsiooni ja selgituse saamiseks küsimusi, ilma erilise hoiakuta, siis väga palju esines ikkagi negatiivset suhtumist ja vastuseisu. Kodanike sõnavõttudest ja väljaütlemistest peegeldus mitmesuguseid tundeid ja muresid, mis neid valdasid. Negatiivse kallakuga väljaütlemised väljendavad ebakindlust ja muret tuleviku pärast, usalduse puudumist ja eelarvamust ametnike vastu, pettumust et inimestega niikuinii ei arvestata. Samuti võib välja lugeda kahtlustamist, skeptilisust, ründavat ja süüdistavat hoiakut. Kaheldi näiteks konsultantide kompetentsis ja aususes. Tehti etteheiteid poliitiliste mängude, pettuste ja asjatundmatuse kohta. Avalikkuse negatiivne vastuseis, muutis aga mitmete koosolekute õhkkonna närvilisemaks ja mõjutas paratamatult

ka läbiviijaid, kes võtsid kaitsva hoiaku. Esines ka üksikuid positiivseid hoiakud, kus avaldati poolehoidu konsultantidele ja püüti neid mõista ning leppida olukorraga.

Tabel 6. Avalikkuse suhtumine ametnikesse ja konsultantidesse

Pigem positiivne

[...] mitte keegi ei ole RB vastu. Me kõik saame aru sellest potentsiaalst, et ta võib kunagi kasu tuua.

Loomulikult ei saa iga elanikku ja küla arvestada.

Täna teid tänuväärse selgitustöö eest, soovin jõudu.

Konsultandi reale tunnen kaasa, et teie saate riielda oma töö eest, kuigi teete ilusaid pilte [...]

Pigem negatiivne

Me teame küll, kuidas nende fotodega mängitakse, oleme seda isegi teinud.

Miks te siis jagate ses osas kodulehel väärinfot? (2)

Ma arvan, et see näitab ebaprofessionaalsust lihtsalt. (2)

[...] mis te lollitate inimesi. (3)

Kas olete nõus sellega, et see ei ole seaduslik? (3)

Mis on teie haridus? (2)

Mul on plaanis võtta allkirjad, et need inimesed ka isiklikult pärast vastutavad kui läheb midagi tuksi.

Milline on see avalik protsess, kui suletud valitsuse istungil otsustatakse [...] (2)

Või on vaja lihtsalt [...] inimesed üles ärritada? (Järgnes aplaus)

Kogu see asi on läinud dogmani ja me teeme majanduslikke lollusi [...]

Ega ideede puudust ei ole, aga neid ei kuulata.

See oli demagoogiline. (3)

See on hea näide teie lähenemise täielikust puudulikkusest [...]

Te räägite, et see justkui oleks parem, aga te ei ole ju kohalike elanikega üldse seda läbi rääkinud.

Kas teil pole südant, kust te võtate selle julguse! Inimestelt pole õigust seda ära võtta!

Mida see mõjutab? [...] Te olete tulnud siia käega lööma, ei saanud üldse targemaks.

Keegi otsustas lihtsalt ära, et need on kadunud. Vaatame ära, mis järgmine valitsus ütleb. (3)

Tegemist on blufiga.(2)

[...] Eesti kilplaste vabariik [...]

Ettevaatlik tuleb olla praeguse MKM suhtes, ämbreid koliseb üle vabariigi ja RB on järgmine.

Järelikult ei ole sellel koosolekul mingit mõtet. Miks te siia tulete, kui ei ole konkreetseid vastuseid?

Pigem negatiivne

[...] meiega ei arvestata. (9)

Te raiskasite terve tunni meie aega, et tutvustada oma tehtud tööd ja kiretuid arve. [...] Täna me konkreetseid vastuseid ei saa ju.

Me ei saa planeerimisprotsessi poliitilistele otsustele rajada. [...] augustis toimub planeeringu kinnitamine, mis on täpselt pool aastat peale valimisi ning selleks ajaks on kõik uued maavanemad.

Avalikkuse küsimused ja arupärimised seoses kodanike kaasamise ja nendega arvestamise teemal on toodud tabelis 7. Kõige sagedamini paluti selgitust selle kohta, kuidas inimesed saaks sekkuda planeerimisprotsessi ja oma arvamust ning seisukohti avaldada. Samuti tunti muret selle üle, kas inimeste seisukohtadega natukenegi arvestatakse. Inimeste sõnavõttudest peegeldus kohati meelehärmi, et milleks üldse teha ettepanekuid, kui keegi ei kavatsengi neid arvesse võtta. Lisaks tabelis toodule esines protokollides palju sõnavõtte seoses planeerimisprotsessi avatusega. Küsimusi esines materjalide ja muude etappide avalikustamise kohta, samuti ettepanekute, küsimuste ja vastuväidete esitamise kohta. Mõned üksikud tundsid muret arutelu korraldamise aegade üle.

Tabel 7. Avalikkuse küsimused ja märkused seoses kaasamisega

Protsessis osalemine ja avalikkusega arvestamine

Millised variandid on rahval sekkuda? [...] kuidas meie saame oma huvide eest seista?

Kuidas saaks inimesed rohkem kaasatud? Külavanemad ei teagi, et trass läheb külast läbi.

Kui suur osakaal on elanike arvamusel trassivariandi valikul? (3)

Kas üldse arvestatakse mõne arvamusega, mida esitatakse avalikul arutelul? (3)

Ma tahaks teada, milliseid konkreetseid samme ma peaks astuma, et see oleks aktsepteeritav, et see ei jääks selliseks, et „inimesed kuskil Kiili väikeses saalis rääkisid“.

Te rääkisite, et kuulatakse kõik huvigrupid ära, kuid kõigi soovidega ei ole võimalik arvestada. Millise huvid siis tähtsamad on? Kas ärihuvid või inimesed?

Mida tähendab see, et otsustatakse avaliku arutelude tulemusel?

Kuidas ja mis kanali kaudu teised piirkonna elanikud sellest asjast kuulevad?

Kui me räägime demokraatiast [...] Mida ma pean tegema selleks, et võetakse maha need alternatiivid?

Tundub, et paljusid asju ei ole arvesse võetud. [...] kuidas saan ma olla kindel tavakodanikuna, et minu muredele leitakse mingigi optimaalne lahendus [...] Ja kes selle eest vastutab.

Protsessis osalemine ja avalikkusega arvestamine

[...] kui me vaatame siin rahva huvisid, siis võiks olla see prioriteet.

[...] info@railbaltic.ee aadressile saadetud kirjadele ei tule vastuseid, kui on sisulisemad küsimused.

Miks te ei lase inimestel otsustada, milline trassikoridor nende valda läbib?

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

Tabelis 8 on esitatud ametnike ja konsultantide kaasamise teemalised selgitused ja märkused. Konsultandid selgitasid oma tegevust, et protsess oleks läbipaistvam ja et inimesi maha rahustada. Rõhutati, et kõik osapooled kuulatakse ära ja püütakse leida võimalikult tasakaalustatud lahendus, kuid et paratamatult pole võimalik kõikidega arvestada ning lõplike otsuste tegemine peaks jääma ikkagi spetsialistidele. Samuti jagati informatsiooni erinevate osalemise võimaluste kohta.

Tabel 8. Ametnike ja konsultantide väited seoses kaasamisega

Selgitused

Ettepanekuid on tehtud väga palju. Neid kõiki kaalutakse ja analüüsitakse.

[...] kui need kirjad tulevad, siis meil ei olegi alati neile vastuseid, sest need küsimused on sageli protsessis etteruttavad.

[...] edasi minnakse siis, kui huvigruppidega on kokkuleppele jõutud [...]

Meil on selline kriteerium nagu sotsiaalne vastuvõtlikkus. Meil läheb ta suhteliselt kiretu kriteeriumina teiste juurde, kuid otsusetegija peaks kindlasti eraldi vaatama ka kogukonna eelistust.

[...] meie võimalused on piiratud, aga oleme pakkunud dialoogi.

Võib jääda ka eriarvamus. Juhtkomitee langetab otsuse kõiki teadaolevaid asjaolusid, uuringuid, maksumust ja seisukohti arvestades.

[...] otsuste tegemine on keeruline. Tuleb ära kuulata kõik osapooled [...]

[...] juhtkomitee ja maavanemad soovivad saada enne ülevaadet, kuidas avalikud arutelud läksid, milline on olnud tagasiside, kas on olnud uusi ettepanekuid, et teha edasisi otsuseid ja kokkuvõtteid.

[...] arutelude korraldamine erinevatel aegadel annab võimaluse kõikidel inimestel osaleda.

Osaleda võib ka teistes omavalitsustes toimuvatel aruteludel.

Valla inimesed ei ole raudteeinsenerid.

Kahjuks tuleb tõdeda, et kõikide soovidega ei saa arvestada. (2)

Võimalusel arvestatakse nii riigi huvisid kui ka kohalikke huvisid ja leitakse vahepealne tasakaal.

Selgitused

Vald peab vaatama ja seisma kõikide elanike eest [...]

[...] ka selles protsessis ei ole inimeste huvid kindlasti viimasel kohal.

Jah kõik materjalid on Rail Balticu portaalis kättesaadavad [...] (4)

Muud huvitavamad tähelepanekud ja osapoolte omavaheline suhtlemine on toodud välja tabelis 9. Kodanike omavahelise suhtlemise puhul oli huvitav, et ka avalikkus ei olnud tingimata alati positiivse suhtumisega üksteisesse, näiteks lükati probleeme üksteise kaela, kuid näha oli ka kokkuhoidmist, kui organiseeruti külavanemate selja taha, et ennast kuuldamaks teha. Samuti kasutati ära avalikku arutelu kui kodanike kokkusaamise kohta, viies läbi mõningaid üksikuid kodanike initsiatiivil tehtud hääletusi, kus paluti käe tõstmise abil poolehoidjate arvu välja selgitada. Anti edasi materjale ja allkirjade kogumise tulemusi. Hõõrumisi esines ka konsultantide ja ametnike vahel. Näiteks esines planeeringu koostajate seas mõningast rahulolematust kõrgemalt tulnud otsuste suhtes, millega ka nemad nõus ei olnud. Esines pikkasid diskussioone konsultantide ja kohalike omavalitsuste ametnike vahel, mistõttu jäi mulje, et kodanikud ja omavalitsused olid ühes leeris ning konsultandid ja kõrgema võimu esindajad teises.

Tabel 9. Osapoolte omavaheline suhtumine ja märkused

Kodanike vahel

Kas ma toon apteegist teile midagi? [teise kodaniku kommentaari peale]

Koli lähemale! [vastuseks kodanikule, kes ütles et ta on elanud raudtee juures ja ei kurda]

[...] olekski huvitav teada, kui palju on linnas huvilisi Rail Balticu osas? Äkki annate käega märku. (2)

Aitame kodanikel keerulisi asju lahendada. [...] MTÜ ARB ajab seda asja, tulge ja liituge.

Millist infot ma annan oma küla inimestele?(3)

Ametnike ja konsultantide vahel

Meil ei ole siin saalis ainult [...] ja [...]. Palju on inimesi, kes tahaksid kuulata võrdlustulemusi. Läheme sellega palun edasi. [ametnikult konsultandile]

Meie jaoks on eelkõige kummaline hoopis see, kuidas kogu protsess on käinud KSH osas. Arhusi konventsioonile vastavalt peaks see info otsuste osas avalik ja kättesaadav olema ning potentsiaalsed vastuolud Keskkonnaministeeriumi käitumises [...] [konsultandi sõnavõtt]

Ametnike ja konsultantide vahel

[...] tuleb rakendada avaliku ruumilise planeerimise praktikat [...] Praegu on ju vastupidi. [ametnikult konsultandile]

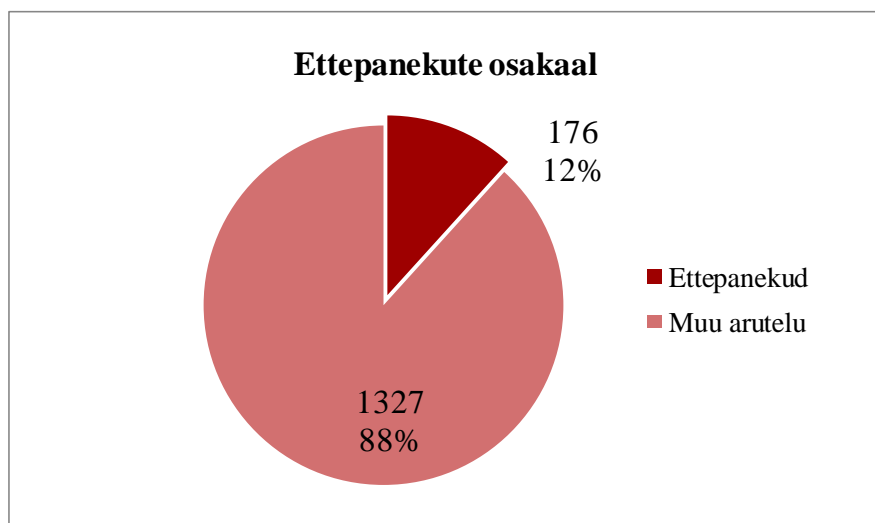
Mul ilmselt ei ole mõtet enam siin midagi rääkida, kui saalis eksperdid räägivad ja mind süüdistatakse, et ma ei ole erapooletu. [...] Ei ole mõtet lahmida niimoodi. [konsultandilt ametnikule]

6.2. Ettepanekute iseloomustus

6.2.1. Ettepanekute esitamise osakaal aruteludel

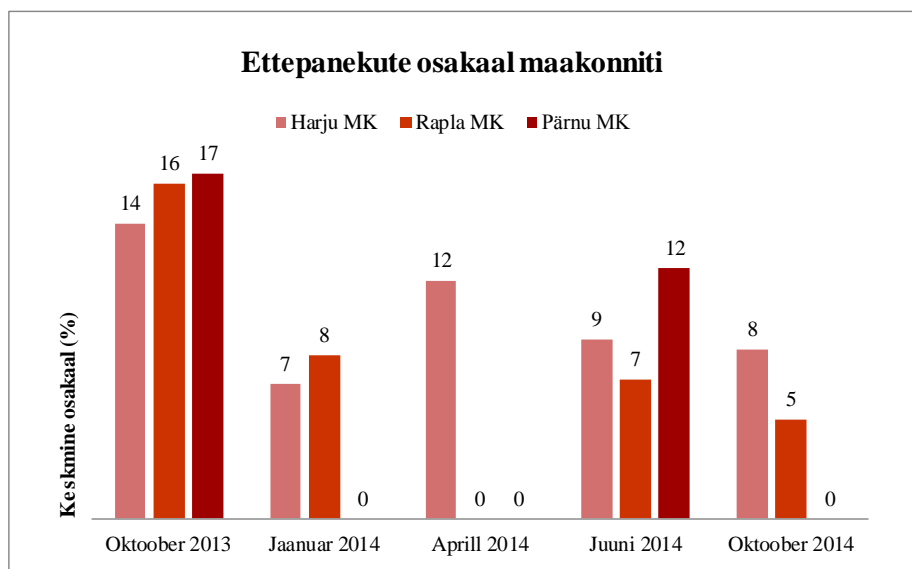
Et näha milline oli korraldatud arutelude peamine kasutus ja iseloom, selleks antakse käesolevas peatükis üldisem ülevaade avalike arutelude ettepanekute ja muude sõnavõttude osakaalust ja omavahelisest suhtest. Sõnavõtud avalikel aruteludel jagunesid üldjoontes kaheks: ettepanekud ja muu arutelu. Muu arutelu alla liigitub peamiselt informatsiooni ja selgituste küsimine, kuid ka muud kommentaarid ja märkused. Üheks sõnavõtuks loendati üldjuhul küsimus koos sellele antud vastusega.

Selgus, et avalikke arutelusid kasutatakse enamjaolt informatsiooni küsimiseks. Kokku oli sõnavõtte kõikide arutelude peale 1503 tükki. Ettepanekute osakaal võrreldes muu aruteluga moodustab 12%, mis on kogu sõnavõttude arvust 176 tükki, neist 80 ettepanekut tuli Harju maakonnas, Rapla maakonnast 46 ja Pärnu maakonnast 50. Ettepanekute koguhulk sisaldab ka kaudseid ettepanekuid ja sarnaste ettepanekute variatsioone. (Vt joonis 5).



Joonis 5. Ettepanekute ja muu arutelu osakaal avalikel aruteludel

Joonisel 6 on toodud välja aruteludel esitatud ettepanekute keskmised osakaalud maakondade ja toimumisaegade kaupa. Protsent näitab toimumisaegade kaupa, erinevates maakondades toimunud aruteludes sisalduvate ettepanekute osakaalude keskmist. Osakaal on null kui antud maakonnas sellel perioodil arutelusid ei toimunud. Oktoobris 2013 toimunud avalikel aruteludel, kus teemaks oli KSH programm ja MP lähteseisukohad oli ettepanekute esitamise keskmine osakaal kõige kõrgem: Harju maakonnas 14%, Rapla maakonnas 16% ja Pärnu maakonnas 17% kõigist sõnavõttudest, kus vastavalt ettepanekuid võrreldes muude sõnavõttudega esitati kõige rohkem. Jaanuaris toimusid arutelud ainult Harju ja Rapla maakonnas, kus tutvustati lisandunud trassialternatiive ja ettepanekuid esitati võrreldes eelmise aruteluga vähem, vastavalt 7% ja 8%. Aprillis toimusid samuti lisandunud alternatiivide arutelud, kuid ainult Harju maakonnas, kus ettepanekute osakaal moodustas keskmiselt 12%. Juunis toimusid järgmised olulisemad arutelud KSH vahearuande ja võrdlustulemuste teemal, kus kõige aktiivsemalt esitati ettepanekuid jällegi Pärnu maakonnas, vastavalt 12%. Oktoobris 2014 toimus võrdlustulemuste tutvustamine Harju ja Rapla maakonnas, milles esitati ettepanekuid küllaltki vähe. Väiksem keskmine ettepanekute hulk oli vastavalt Rapla maakonnas 5%.

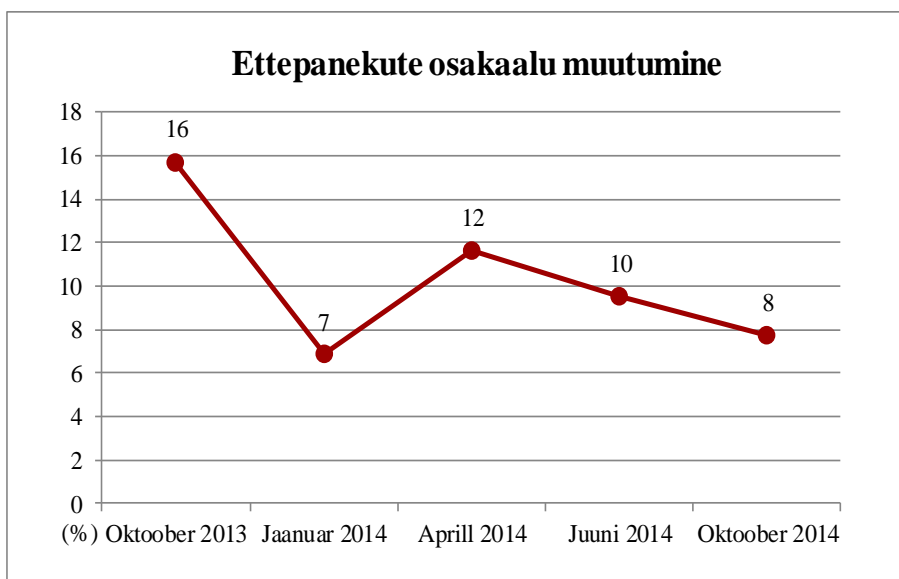


Joonis 6. Ettepanekute keskmine osakaal kogu arutelust maakondade (MK) ja toimumisaegade kaupa

Lisaks võiks välja võiks tuua veel, et kõige aktiivsemad ettepanekute esitajad oli 2013. aasta oktoobris Pärnu maavalitsuse arutelul osalenud inimesed, kus ligikaudu kolmandik arutelust sisaldas ettepanekuid, vastavalt 37%. Ühtegi ettepanekut ei tulnud aga Raikküla vallast.

Jaauanuaris oli aktiivseim Kiili vald 15%-ga ja ühtegi ettepanekut ei tulnud Kose vallast. Aprillis toimunud Rae ja Kiili valla aruteludel olid võrdselt aktiivsed ettepanekute esitajad, vastavalt 11% ja 12%. Juunis esitati kõige enam ettepanekuid Vändra ja Rae vallas, vastavalt 19% mõlemal arutelul, Maardu linnavalitsuses aga mitte ühtegi. 2014. aasta oktoobris esitati enim ettepanekuid Kose valla arutelus, vastavalt 15% ja ühtegi ettepanekut ei tulnud Jõelähtme vallast. (Vt lisa 1)

Joonisel 7 on esitatud ettepanekute keskmise osakaalu muutus toimumisaegade kaupa. Ettepanekute keskmine osakaal muutus kahanevas suunas. Kõige suurem aruteludel esitatud ettepanekute keskmine osakaal oli esimesena toimunud arutelul 2013. aasta oktoobris, keskmiselt 16% sõnavõttudest sisaldasid ettepanekuid ja kõige väiksem juba järgmisel korral, 2014. aasta jaanuaris, kui esitati keskmiselt ainult 7% ettepanekuid võrreldes muu aruteluga. 2014. aasta aprillis, aga keskmine ettepanekute osakaal jällegi tõusis, vastavalt 12% ja muutus sealt edasi jällegi kahanevas suunas.

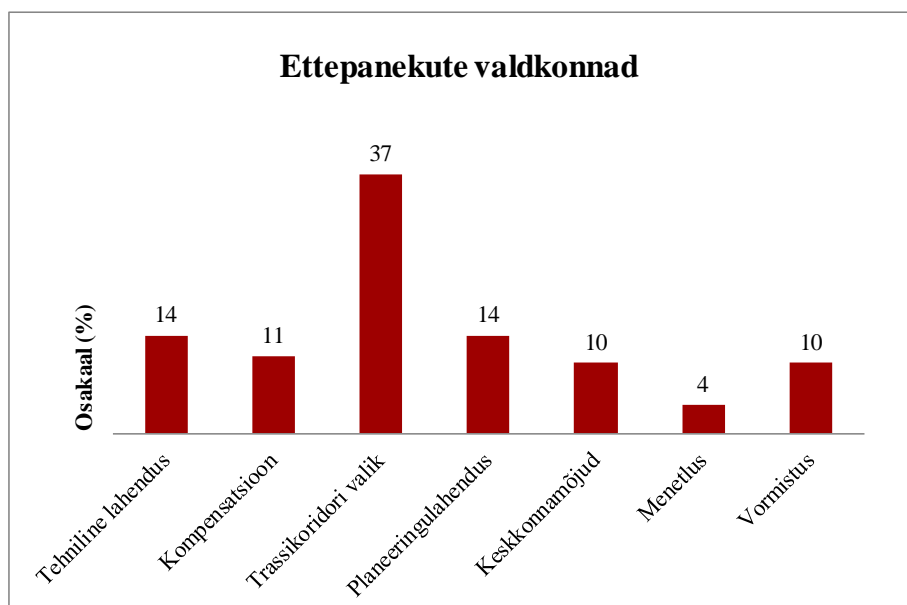


Joonis 7. Ettepanekute keskmise osakaalu muutus toimumisaegade kaupa

6.2.2. Ettepanekute valdkonnad ja sisu

Aruteludel esitatud ettepanekud jagunesid nende sisu põhjal seitsmesse valdkonda ja nende osakaalud kogu ettepanekute hulgast (n=176) on esitatud joonisel 8. Need valdkonnad on: tehniline lahendus (ehituslikud, tehnilised ettepanekud), kompensatsioon (maade

omandamine, kompenseerimine, võõrandamine), trassikoridori valik (raudtee asukoha eelistused), planeeringulahendus (üldisemad ettepanekud planeeringus), keskkonnamõjud (KSH ja looduskeskkonna teemalised ettepanekud, menetlus (korraldusega seotud ettepanekud), vormistus (ettepanekud seoses dokumentide tekstide või joonistega). Ettepanekute täistekstidega saab tutvuda lisa 2, kus võib näha nende sõnastusi ja ettepanekute esitamise üldist stiili. Kõige rohkem esitati ettepanekuid trassikoridoride valiku teemal, mis on tervelt 37% kõigist ettepanekutest ehk vastavalt 66 ettepanekut. Kõige vähem tehti ettepanekuid menetluse läbiviimise osas, vastavalt 4% ehk 7 ettepanekut. Ülejäänud valdkonnad jagunesid suhteliselt võrdselt, millest esile võiks veel tuua tehnilise lahenduse ja planeeringulahenduse teemalised ettepanekud, mis moodustasid koguarvust mõlemad vastavalt 14%.



Joonis 8. Ettepanekute valdkondade osakaal kogu ettepanekute hulgast

Tehnilise lahenduse teemaliste ettepanekute lühitekstid on esitatud tabelis 10. Kõige rohkem oli selles valdkonnas ettepanekuid, kus sooviti, et raudtee võiks tõsta kas õhku või panna maa alla. Samuti tehti ettepanekuid ehitada hoopis veerem sobivaks rööbastele ja muuta rongi liikumiskiirust.

Tabel 10. Ettepanekud tehnilise lahenduse valdkonnas

Raudtee ositi maa alla viimine (3)	Kogu raudtee maa alla viimine

Taastada teede seisukord ehitusjärgselt	Raudtee rajada osaliselt kinnisena
Vajadusel ehitada juurde täiendavaid teid	Panna rongid tihedamalt sõitma
Kogu raudtee postidele tõstmine (2)	Vähendada rongi liikumiskiirust alevis
Raudtee ositi õhku tõstmine (4)	Teha Oti teele viadukt
Minna Lellest sillaga üle	Panna rong aeglasemalt liikuma
Asustuste juures raudtee õhku tõstmine	Teha ka samatasandilisi ristumisi
Loomade liikumiskohtades tõsta raudteed või panna tunnelisse	Jätta loomade liikumiseks mõned lõigud tarastamata
Ehitada veerem ümber sobivaks (2)	

Maade omandamise ja kompenseerimise teemaliste ettepanekute hulgas oli kõige rohkem soove, et võimaldataks ka maade vahetamine ja rõhutati, et vaja on teha muudatusi seadusandluses. Samuti sisaldasid ettepanekud erinevaid soove, et kompenseerida midagi lisaks või mitmekordselt ning sooviti, et kannatavad maakonnad või kodanikud saaksid sellest rohkem otsest kasu. (Tabel 11)

Tabel 11. Ettepanekud kompensatsiooni valdkonnas

Maa müük riigi poolt lõpetada	Lisakompensatsioon lisada turuhinnale
Võimaldada maade vahetamine (4)	Kompenseerida ka kaudsed kahjud
Kompenseerida kinnisvara hinna langemist	Maksta õiglast hinda sundvõõrandamisel
Kannatajad teha raudtee osanikeks	Arvestada talumiskohustust kompenseerimisel
Arvestada ka maahinna tõusuga	Kompenseerida pikemaajaliselt (2)
Teha muudatusi seadusandluses (2)	Mitte teha sundvõõrandamise seaduse alusel
Moodustada kompensatsioonidega tegelev töögrupp	Jagada osa kasumist kannatavatele maakondadele (2)

Tabelis 12 on esitatud trassikoridori valikuga seonduvate ettepanekute lühitekstid. Kõige rohkem oli selles valdkonnas ettepanekuid, mis nõudsid mingi trassivariandi eelistamist, võrdluse võtmist, eemaldamist või mingist kohast mitte läbi minemist. Väga palju tuli ka ettepanekuid, et Pärnu asemel võiks trass ikkagi Tartust läbi minna. Samuti sooviti olemasolevate raudteede trasside või maanteed täielikult või ositi ära kasutamist.

Tabel 12. Ettepanekud trassikoridori valiku valdkonnas

Ühendada Via Baltica ja Rail Balticu trassid (4)	Viia trass Luige asulast mööda (2)
Välistada Nabalat läbivad trassivariandid	Viia trass lennujaama juurest läbi
Kasutada ositi ol.ol. raudtee trassi (3)	Viia trass Tapalt läbi Pärnusse
Kasutada ol.ol. raudtee trassi (4)	Mitte panna trass ringteele
Minna Kaismast mööda	Viia trass Kose juurest
Võiks kaaluda ka teisi Natura alade läbimisi	Võtta maha 14G variant
Lisada variante 12A-le juurde, mis Nabalat ei läbi	Võtta maha 14. Variandid (4)
Minna teiselt poolt Järvevana teed	Lisada metsise elupaiga juurde trassialternatiive
Mitte viia trass läbi Nõmme	Ehitada läbi Lagedi ol.ol tammile
Kasutada ol.ol. Pärnu maantee koridori	Viia trass läbi Taarikõnnu
Viia trass Tallinna ringtee kaudu	Mitte läbida Kiili valda
Kaubavedu panna käima mööda 11B-d (2)	Mitte viia läbi Maardu Põhjakarjääri
Eelistada varianti 11C	Rajada Rail Baltic Venemaale
Eelistada varianti 13B/C	Viia raudtee läbi Tartu (10)
Eelistada variante 7C, 7B, 6B	Võtta maha variant 4C (2)
Eelistada varianti 13C	Võtta maha 14O variant
Eelistada varianti 4H (2)	Võtta võrdluse tagasi 14CG
Eelistada varianti 5D (2)	Võtta võrdluse tagasi 16E
Ehitada läbi Lagedi ol.ol tammile ja siis ol.ol. trassis kuni Muugani	Võtta võrdluse tagasi 14CG ja Kohilast möödaminek
Muuga-Pulli raudteelõik teha Muuga-Lagedi lõigu asemele. Olemasolev raudteelõik sulgeda	Võtta võrdluse Kaisma variant ja teha Natura eelhindamine
Lelle juures kasutada kaubarongide jaoks ol.ol trassi	

Planeeringulahenduse valdkonna ettepanekud olid küllaltki mitmekülgsed (vt tabel 13). Kõige rohkem esitati ettepanekut teenindada Rail Balticuga ka regionaalliiklust ning et uue raudtee ehitamise asemel võiks kaasajastada juba olemasolevat trassi. Samuti esitati näiteks ligipääsude ja peatuste tegemise teemalisi ettepanekuid ning palju muud.

Tabel 13. Ettepanekud planeeringulahenduse valdkonnas

Teenindustee teha avalikult kasutatavaks	Ühendada Helsingisse mineva raudteepraamiga
Kaasata põllumajanduseksperit	Reisiterminal teha Muugasse
Teha Kohilasse peatus	Ehitada maanteid raudtee asemel
Kaasajastada ol.ol trass (2)	Kavandada perspektiivne haru Viljandisse
Võtta baasteguriks põllumajandus ja külad	Tagada ligipääs Rõa külla ja Seli suvilatesse
Parandada piirkondlikku päästealast võimekust	Teha Assakule peatus Luige juurde
Teenindada ka regionaalliiklust (3)	Tagada ligipääs Raku järvele
Mitte tingimata vältida maju	Arvestada ka teiste joonobjektidega
Õgvendada mõlemal trassil korruga	Säilitada päästevõimekus
Võtta baasteguriks põllumajandusmaa/ettevõtte	Kasutada hoopis lennukit
Suhelda asustusstruktuuri uuringu puhul Rae valla külavanematega	Liita Euroopa laius Vene laiusega Pirita jõe juures

Tabelis 14 on välja toodud keskkonnamõjude valdkonda kuuluvad ettepanekud. Selles valdkonnas esitati mitmeid ettepanekud, mis on konkreetsemalt seotud mingi kindla koha või olukorraga. Enamus ettepanekuid paluvad arvestada mingi kindla asjaoluga, näiteks maaparandussüsteemidega või muretsevad kodanikud näiteks põhjavee kaitstuse üle.

Tabel 14. Ettepanekud keskkonnamõjude valdkonnas

Arvestada mõjudega metsamajandusele	Hinnata rekreatsiooniala väärtust
Muuta mõju pinnasele ja reljefile kasutusaegseks	Arvestada ka maaparandussüsteemidega
Arvestada ohtlike ainete mõjudega	Arvestada ka metsakuivendussüsteemidega
Arvestada Surju kevadise liigvee olukorda	Teha ohuolukorra riskianalüüs
Arvestada karjääralaga	Arvestada rohevõrgustiku (tuum)aladega rohkem
Arvestada ohtlike veoste asulatest läbi viimisega	Kaitsta põhjavett (2)
Teha ol.ol. raudtee rekonstrueerimise kohta Natura eelhindamine	Arvestada vana raudtee likvideerimisega kaasnevate mõjudega
Võtta kasutusele leevendusmeetmeid valgusreostuse vastu	Kohalik jahiselts soovib osaleda loomastikuküsimustes

Menetluse valdkonnas esitati väga vähe ettepanekuid. Kõige rohkem avaldati soovi, et võiks korraldada hääletuse, kas Rail Balticu peaks üldsegi tegema. Lisaks sooviti, et trassikoridorile jäävaid maaomanikke varem teavitataks (vt tabel 15).

Tabel 15. Ettepanekud menetluse valdkonnas

Teavitada maaomanikke varem (2)	Teha üldine rahulolu küsitlus
Rahvas peaks saama kaasa rääkida kas viia trass läbi Tartu	Korraldada hääletus kas RB peaks üldsegi tegema (3)

Vormistuse teemalised ettepanekud on esitatud tabelis 16. Ettepanekuid selles valdkonnas esitati nii jooniste, tekstide kui ka esitluse osas. Mitu ettepanekut tehti informatsiooni esitamise viisi osas, näiteks paluti värve vahetada või lisada midagi kaartidele ja tekstile. Samuti sooviti, et juurde tehtaks kaarte ja analüüse.

Tabel 16. Ettepanekud vormistuse valdkonnas

Tuua välja võrdlus 12A maakasutuse kohta	Läbi arvutada trasside läbimisele kuluv aeg
Täpsustada km hinda	Lisada joonisele ristete asukohti
Kõik võrdluse andmed lisada kodulehele	Kasutada skeemidel teisi värve
Kirjutada kaubalaadimise aspekt lähteülesandesse	Parandada skaala värvikoodi
Kanda trassivariandid aerofotole	Parandada ülesõidu asukoht 13A trassil
Teha teemakaardid riigimaa ja eramaa kohta	Koostada katastritunnustega kaart
Märkida kaartidele Via Baltica koos kaitsevööndiga	Ettekandes keskenduda rohkem konkreetsele vallale
Koostada mõjualakaardid trassivariantide juurde (2)	Teha raudtee kahjulike majanduslike mõjude analüüs

6.3. Ettepanekutega arvestamine

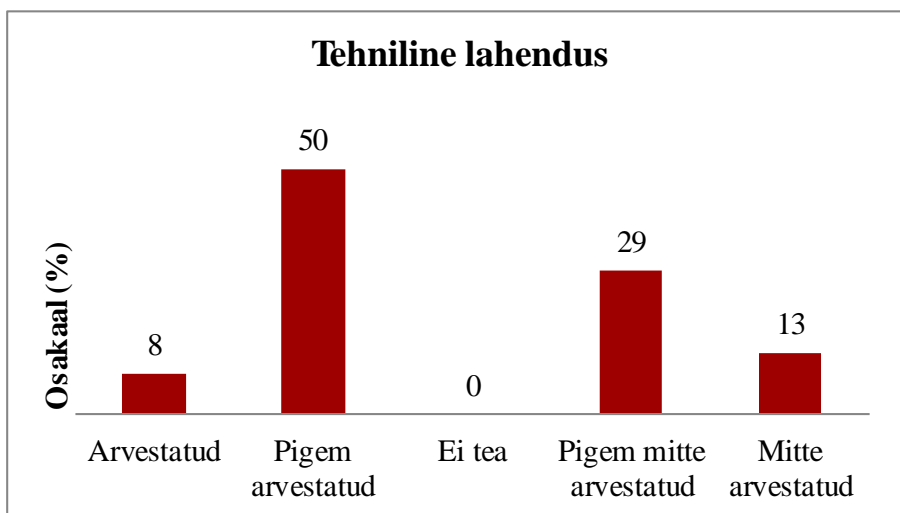
Avalikel aruteludel on kõigil õigus teha ettepanekuid ja otsustajal on kohustus neid kaaluda. Kuna seisukohad ja ettepanekud võivad olla äärmuslikud ja radikaalselt erineva üksteisest, siis seepärast pole võimalik kõikidega arvestamine, kuid oluline on anda tagasisidet ja esitada põhjendused mitteamvestamise puhul. Alljärgnevas peatükis antaksegi ülevaade valdkondade

kaupa ettepanekutega arvestamisest antud planeeringu koostamisel ja lõpus antakse üldisem koondhinnang ettepanekute arvessevõtmise ulatusele. Ettepanekutega arvestamist hinnatakse pooleli oleva planeeringu puhul seisuga 2015. aasta mai. Kuigi ettepanekute analüüs viidi läbi pigem kvalitatiivselt, siis uurimisküsimustele vastuse leidmiseks, antakse ka arvuline hinnang. Oluline on märkida, et kvantitatiivselt esitatud andmeid ei saa võtta ümberlukkamatu faktina, kuna iga ettepanek on individuaalne, mitmetahuline ja erineva kaaluga. Erinev kaal tähendab, et ettepanekud mis sisuliselt on hoopis erinevad ja on erineva olulisuse astmega viiakse arvuliselt esitades ühele väärtusele. Samuti ei hinda autor, kas arvestamise otsus oli õiglane. Tulemuste seas võib esineda ka juhuslikku kokku langemist, see tähendab et avalikkuse ja planeerijate seisukoht langes juhuslikult kokku ja tegelikult võib-olla ettepanekut ei kaalutudki. Kuna hinnang pole nii üheselt ja selgepiirilisel antav, siis arvuliselt esitatud joonised on toodud pigem tulemuste näitlikustamiseks ja järelduste tegemiseks. Kõikide hinnangutega ettepanekutega arvestamise kohta, saab tutvuda lisas 3. Hindamiskriteeriumid on esitatud järgnevalt: arvestatud (jah, pigem jah), pigem arvestatud (jah niikuinii), ei tea (veel ei tea), pigem mitte arvestatud (ei niikuinii), mitte arvestatud (ei, pigem ei).

Tehniline lahendus. Sellele valdkonnale on iseloomulik, et paljusid kodanike poolt esitatud ettepanekuid on juba niikuinii kaalutud enne konkreetse ettepaneku tegemist, kuna planeeringut koostavad siiski spetsialistid, kellel on tavaliselt rohkem tehnilisi teadmisi, kuidas mingeid detailseid lahendusi parem ja efektiivsem teha oleks. Oluliselt mõjutab arvestamise otsust selle valdkonna puhul ka lahenduste maksumus ja optimaalsus. Mõnede tehniliste soovidega ei arvestata, kuna nõuded ning standardid ei luba või kui ettepanek on vastuolus planeeringu lähteülesandega või muude põhimõtetega. Valdikkonnale on iseloomulik ka asjaolu, et detailsemalt ja kohapõhiselt selguvad lahendused alles planeeringu hilisemas etapis.

Tehnilise lahenduse valdkonna ettepanekutega arvestamise osakaal kõigist antud valdkonna ettepanekutest on esitatud joonisel 9, väljendatuna protsentides kõigist antud valdkonna ettepanekutest. Selles valdkonnas esitati 24 ettepanekut. Selgus, et tehnilise lahenduse teemalisi ettepanekuid on enamuse juhtudel (50% kõigist selle valdkonna ettepanekutest) pigem arvestatud ehk esitatud ettepanekuid küll arvestati, aga need olid juba niigi kaalumisel

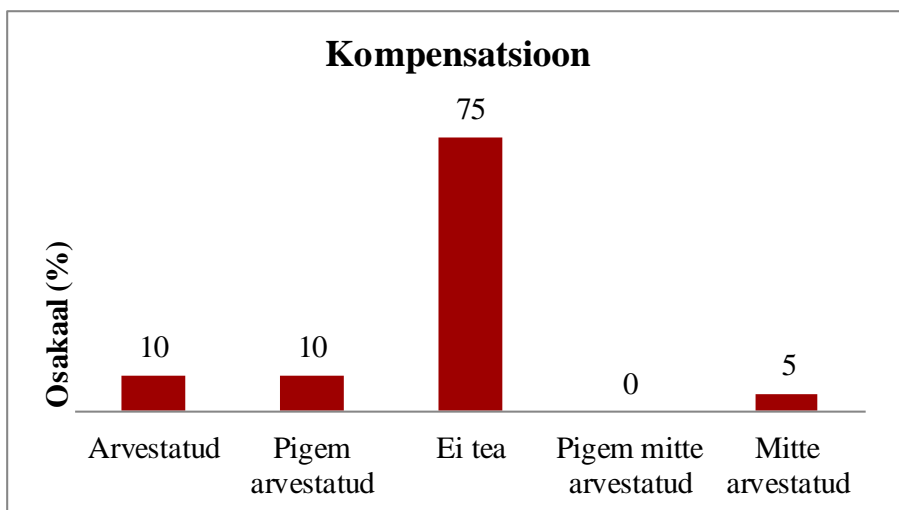
või sisaldasid juba varem planeeringus. Kõigest 8% selle valdkonna ettepanekutest said arvestatud, samas kui 13% ettepanekutest ei arvestatud.



Joonis 9. Tehnilise lahenduse valdkonna ettepanekutega arvestamise osakaal

Kompensatsioon. Kompensatsiooni teemaliste ettepanekutega arvestamise hindamist tehti ainult üksikute selgemate ettepanekute puhul, kuna kompensatsiooni hange oli käesoleva uurimistöö koostamise ajal veel pooleli. Kodanikke vaevasid enamjaolt mured, et võib-olla ei saada piisavat ega õiglast kompensatsiooni. Sellised mured on aga sageli tingitud teadmatusest. Kompensatsiooni teemaliste küsimuste lahendamiseks telliti vastav hange sõltumatutelt ekspertidelt, mille koostamisel samuti lubati selle teemaliste ettepanekutega arvestada. Samas saavad planeerijad töötada ikkagi praegu kehtivates seaduslikes raamides ja arvestada saab vaid ettepanekuid, mis on seadusega kooskõlas. Lisaks on antud valdkonnale iseloomulik, et kuigi ettepanekud on sageli üldisemat laadi, siis igale maade omandamise juhtumile lähenetakse ikkagi individuaalselt.

Kompensatsiooni valdkonnas esitatud ettepanekutega arvestamine on esitatud joonisel 10. Selles valdkonnas esitati 20 ettepanekut. Enamus ettepanekute puhul ehk 75% selle valdkonna ettepanekutega arvestamine on praeguse seisuga teadmata, kuna planeering pole veel nii kaugele etappi jõudnud. Vähestest teadaolevatest hinnangutest 10% oli arvestatud ja vähem ehk 5% mitte arvestatud.

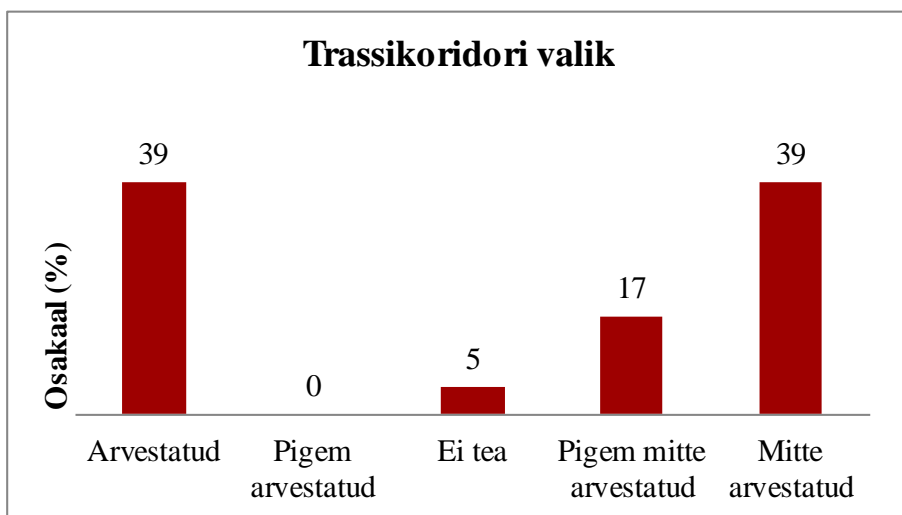


Joonis 10. Kompensatsiooni valdkonna ettepanekutega arvestamise osakaal

Trassikoridori valik. Iseloomulikud sellele valdkonnale on mingite kindlate trassivariantide pooldamine või vastuseis olenevalt kodanike isiklikest huvidest, kuna see valdkond puudutab otseselt inimeste igapäevaelu ja nende kodusid ning kutsub esile palju emotsioone. Ettepanekud on kohati üksteisele väga vastukäivad, mistõttu kõigiga on planeerijatel ja otsustajatel võimatu arvestada. Kõigile sobivat varianti polegi sageli olemas ja leida tuleb parim võimalik kokkulepe osapoolte vahel. Trassivariantide valiku teemal esines kodanike hulgas palju pahameelt ja esile kerkis konflikte individuaalsete huvid ja riigi huvid vahel. Isegi kui konsultant või otsuse tegija püüab oma töös inimeste eriarvamustega arvestada, siis kuna neil on palju kriteeriume ja faktoreid, mille vahel peab kaaluma ja mida on vaja otsustamisel arvestada, siis jääb paratamatult alati ka neid, kes pole lõppotsusega rahul. Trassivariantide eelistustega arvestamise hindamisel lähtuti antud töös valitsuskabineti 2014. aasta, 21. novembri otsusest, kus lepitati kokku trassivariantides. Pahameelt tekitas avalikkuse hulgas ka asjaolu, et inimesed ei saanud otseselt selle planeeringu raames kaasa rääkida, kas trass võiks minna läbi Pärnu või Tartu. Põhimõtteline otsus minna läbi Pärnu kinnistati üleriigilise planeeringuga „Eesti 2030+“. Kuigi ka üleriigilise planeeringu koostamine oli avalik protsess, milles kaasärääkimise võimalused olid loodud, siis avalikkus polnud sellel ajal veel kursis, et see dokument võib lõplikult ära otsustada trassi suuna.

Trassikoridori valiku teemaliste ettepanekutega arvestamine on toodud välja joonisel 11. Selles valdkonnas esitati kõige rohkem ehk 66 ettepanekut. Kõige enam, vastavalt 39% (26 ettepanekut) esines selle valdkonna puhul võrdselt nii arvestamist kui mittearvestamist. 17%

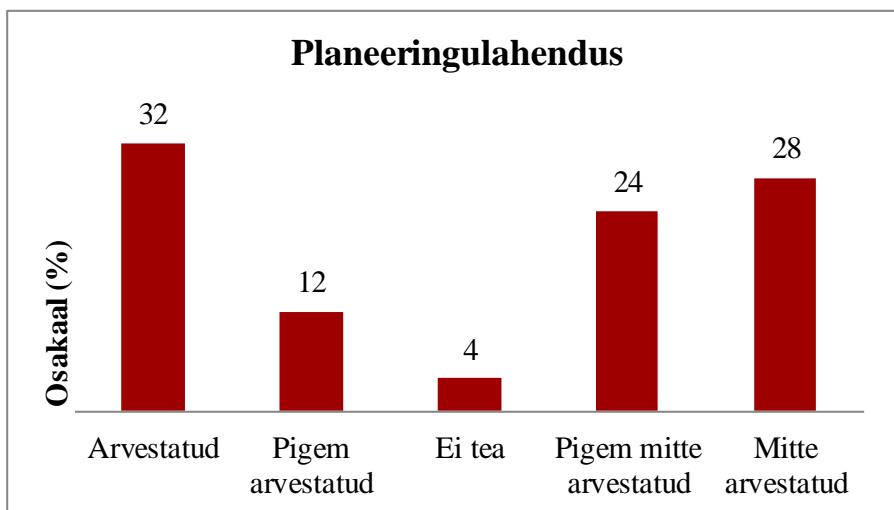
oli selliseid ettepanekuid, mida pigem ei arvestatud ehk mis olid kas ebareaalsed või polnud võimalik nendega arvestada.



Joonis 11. Trassikoridori valiku valdkonna ettepanekutega arvestamise osakaal

Planeeringulahendus. Selles valdkonnas olid väga varieeruvaid ettepanekud ja esines mitmeid soovet, mis olid vastuolus planeeringu lähteülesandega või mis pole selle planeeringu raames lahendatavad. Siiski esines ettepanekuid, mille puhul rahva arvamuse kuulda võtmine oli kaalutav, näiteks omavalitsuste ja avalikkuse surve otsustati vaba läbilaskevõime ulatuses ka kohalikku regionaalliiklust teenindada. Samuti peaks kindlasti rahva arvamust kuulda võtma ligipääsude tagamise osas, mida ka lubati vastavalt teha.

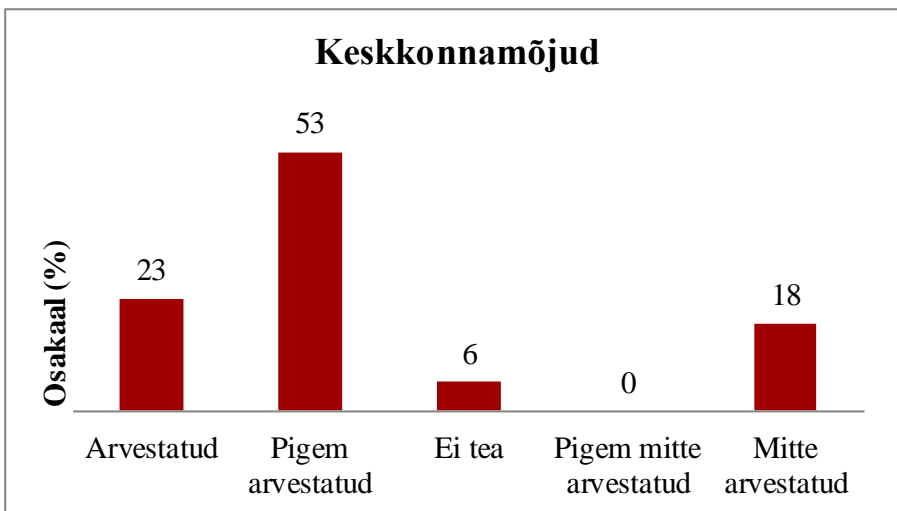
Planeeringulahenduse teemaliste ettepanekutega arvestamise osakaal kõigi selle valdkonna ettepanekutest on toodud välja joonisel 12. Selles valdkonnas esitati 25 ettepanekut. 32% ettepanekutest selles valdkonnas arvestati täielikult või osaliselt, samas kui 28% ei arvestatud. Pigem arvestatud ja pigem mitte arvestatud ettepanekute hulgas, oli rohkem viimast, vastavalt 12% ja 24%.



Joonis 12. Planeeringulahenduse valdkonna ettepanekutega arvestamise osakaal

Keskkonnamõjud. Jällegi sisaldab see valdkond palju selliseid ettepanekuid, mida tehakse niikuinii olenemata arvamuse avaldamisest ehk paljude asjadega, millega palutakse arvestada keskkonnale avalduvate mõjude osas, on juba eelnevalt arvestatud. Ohtlikud veosed oli näiteks üks teema, mille üle mitmel juhul arvamust avaldati, aga seda peab loomulikult niikuinii arvestama. Iseloomulik oli selle valdkonna puhul, et tihtipeale väljendusid inimeste mured pigem küsimustena või muretsemisena teatud asjaolude pärast, mitte otseselt ettepanekutena või seisukohtadena. Esitati ka konkreetseid ettepanekuid, mis on seotud mõne kindla kohaliku olukorraga, näiteks kohalik karjäär, puurkaev või kevadine liigvesi ja neid üldjuhul püütakse ka arvestada. Näiteks peab tagama maaparandussüsteemide toimimise ja kaevude veetaseme säilimise. Muidugi peavad planeerijad arvestama ka kõigi looduskaitseliste küsimustega.

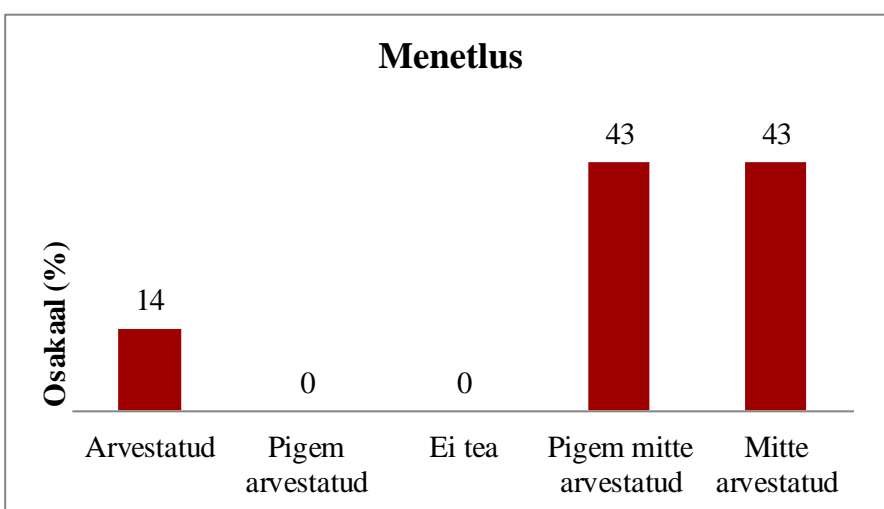
Keskkonnamõjude valdkonna ettepanekutega arvestamine on esitatud joonisel 13. Selles valdkonnas esitati 17 ettepanekut. Võib näha, et jällegi on kõige suurem osakaal pigem arvestatud ettepanekute osas (53% kõigist selle valdkonna ettepanekutest), mis tähendas et need olid niikuinii plaanis ka ilma rahva sooviavaldusteta. Täielikult või osaliselt arvestatud ettepanekuid oli 23% ja mitte arvestatud ettepanekuid vähem ehk 18%.



Joonis 13. Keskkonnamõjude valdkonna ettepanekutega arvestamise osakaal

Menetlus. Menetluse teemalisi ettepanekuid esitati väga vähe ja planeerijad neid pigem kuulda ei võtnud. Näiteks avaldas rahvas korduvalt soovi, et võiks korraldada rahvahääletuse, kas Rail Balticut üldsegi peaks rajama. Otsus tuli aga kõrgemalt ning selle planeeringu raames ei oleks saanud planeerijad enam seda kaaluda. Sellegipoolest tehti tagantjärele vähemalt arvamusuuringud, kus uuriti Eesti elanike teadlikkust ja hoiakuid Rail Balticu suhtes.

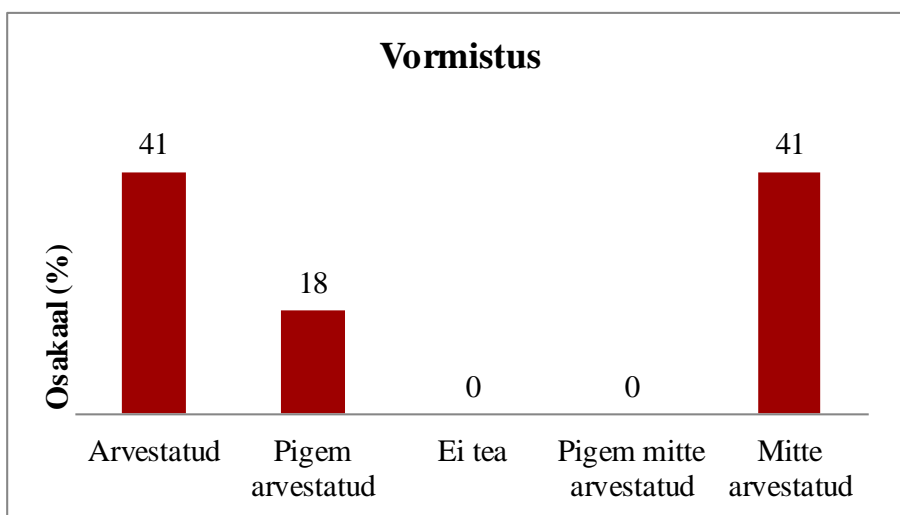
Planeeringumenetluse teemal esitatud ettepanekutega arvestamine on esitatud joonisel 14. Selles valdkonnas esitati kõige vähem ehk 7 ettepanekut. Nende väheste ettepanekute puhul, aga tervelt 86% (kumbi vastavalt 43%) oli pigem mitte arvestatud ning täielikult mitte arvestatud ja vaid ühte ettepanekut arvestati.



Joonis 14. Menetluse valdkonna ettepanekutega arvestamise osakaal

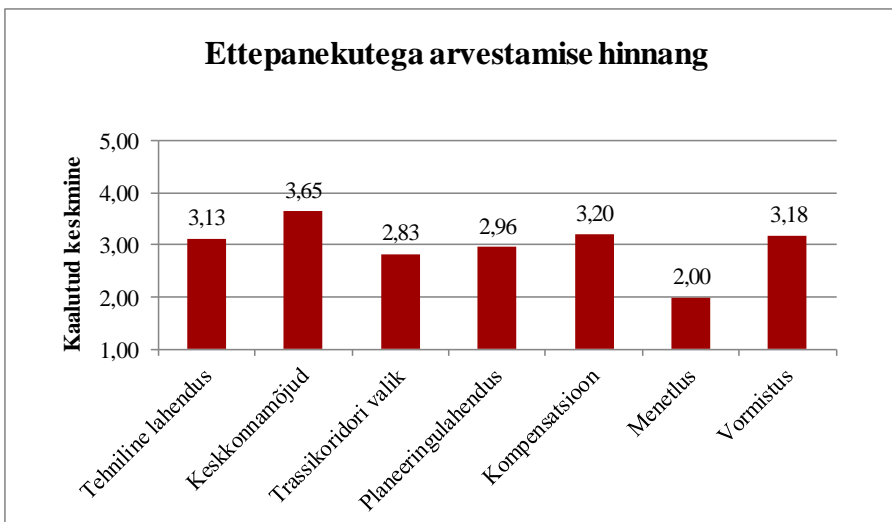
Vormistus. Selle valdkonna ettepanekud enamjaolt ei oma võrreldes teiste valdkondadega nii suurt tähtsust, kuna need on pigem vormistuslikku laadi ja planeeringulahenduse sisu oluliselt ei mõjuta. Palju oli ettepanekuid, kus arvestamisele ühest hinnangut anda väga kindlalt ei saanud, kuna vormistus on mõneti ka maitse küsimus ja vastavaid muudatusi tehti näiteks osaliselt. Samas võiks olla planeerijatel valmidus muuta informatsiooni esitusviisi, kui rahvas sel viisil rohkem rahul oleks ja planeering sellega kodanikele selgemaks muutuks.

Vormistuse osas tehtud ettepanekutega arvestamine on esitatud joonisel 15. Selles valdkonnas esitati 17 ettepanekut. Võrdselt esines ettepanekutega arvestamist ja mitte arvestamist, vastavalt 41%. Esines ka pigem arvestatud ettepanekuid, nimelt 18% oli selliseid ettepanekuid, mis niikuinii arvesse võeti või tehti ka ilma vastava ettepanekuta.



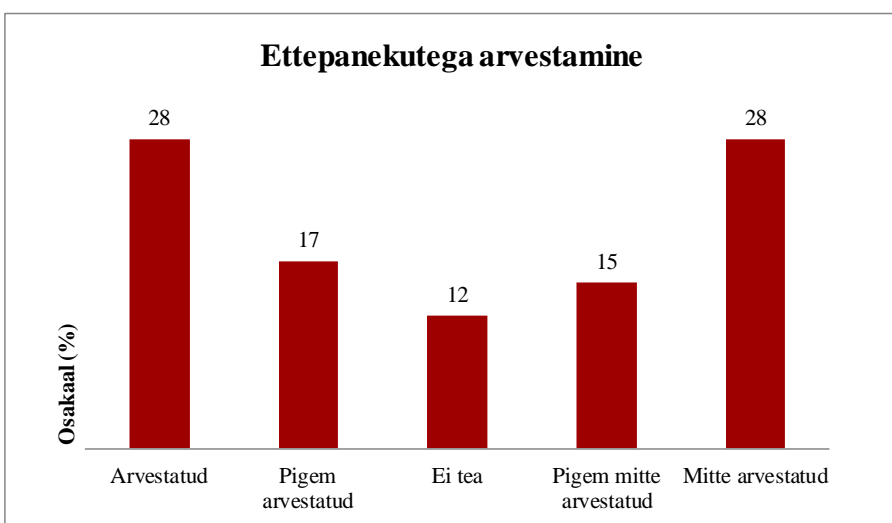
Joonis 15. Vormistuse valdkonna ettepanekutega arvestamise osakaal

Koondhinnangu valdkondade ettepanekutega arvestamise kohta esitab joonis 16, kus on esitatud väärtuste kaalutud keskmine. Väärtused on järgnevad: 5 – arvestatud, 4 – pigem arvestatud 3 – ei tea, 2 – pigem mitte arvestatud, 1 – mitte arvestatud. Selgub, et kõige vähem arvestati menetluse teemaliste ettepanekutega, mis on seotud selle valdkonna ettepanekute vähesuse ja iseloomuga. Kõige rohkem arvestati keskkonnamõjude teemaliste ettepanekutega, kuna antud valdkonna ettepanekud olid kõige ratsionaalsemad. Teisi tugevalt eristuvaid valdkondi ei ilmnenu.



Joonis 16. Ettepanekutega arvestamise hinnangu kaalitud keskmine valdkonniti

Joonisel 17 on esitatud koondülevaade ettepanekutega arvestamise osakaaludest. Jooniselt selgub, et kogu ettepanekute hulgast (n=176) esines nendega mitte arvestamist, vastavalt 28%, mis tähendab, et 50 ettepanekuga osaliselt või täielikult ei arvestatud ja vastavat muutust ei tehtud. Täpselt sama palju ehk 28%-ga kõigist ettepanekutest arvestati kas täielikult või osaliselt. Peaaegu võrdsele tasemele jäi ka pigem arvestamine ja pigem mittearvestamine, vastavalt 17% ja 15%, mille puhul vastav muudatus kas niikuinii tehti või niikuinii ei tehtud. 12% ehk 20 ettepanekut olid sellised, millele hinnangut ei saanud anda, kuna tegemist on hetkel veel koostamisel oleva planeeringuga ning paljud asjad pole veel selged.



Joonis 17. Ettepanekutega arvestamise osakaal

Selgema lõpptulemuse saamiseks tuakse tulemused detailsemalt välja tabelis 17, kus eelnevalt koondatud hindamiskriteeriumid on uuesti lahku lõõdud. Määravaks saab sel juhul kõige tugevama hinnanguga (jah/ei) ettepanekute arv, kus täielikult arvestatud ettepanekuid oli 25 tükki, samas kui täielikult mitte arvestatuid 35. Seda omakorda tasakaalustas aga tugevuselt järgmise hinnanguga (pigem jah/pigem ei) ettepanekute arv, kus oli ülekaalus ettepanekutega arvestamine, vastavalt 25 ettepanekuga osaliselt arvestati ja 15 ettepanekuga pigem ei arvestatud. Seega võib kokkuvõtvalt öelda, et kui üldjuhul on ettepanekutega arvestamise ulatus olnud väga tasakaalukas, siis väga väikesel määral on olnud ülekaalus siiski ettepanekutega mitteamistamine.

Tabel 17. Ettepanekutega arvestamise koondtabel

Hinnang	Jah	Pigem jah	Jah niikuinii	Veel ei tea	Ei niikuinii	Pigem ei	Ei
Väärtus	5	5	4	3	2	1	1
Sagedus (f)	25	25	29	20	27	15	35
Osakaal (%)	14	14	17	11	15	9	20

Erinevalt varasematest kaasamise teemalistest uurimustest, selgus käesoleva uurimistõõga, et Rail Balticu maakonnaplaneeringute koostamise kaasamisprotsessi ei saa lugeda ebaõnnestunuks, kuna avalikkuse arvamust siiski võeti kuulda. Esines nii häid kui ka halbu kaasamisprotsessile iseloomulikke tegureid ja kogu protsess oli võrdlemisi korrektselt organiseeritud.

7. ARUTELU

Et jõuda läbipaistva otsustusprotsessi abil võimalikult paljusid osapooli rahuldava lahenduseni on väga oluline erinevate huvigruppide kaasamine planeerimisprotsessi. Paraku võib põhjaliku kaasamisprotsessi läbiviimine algul tunduda ressursside raiskamisena, mistõttu kaasamisprotsesside puhul esineb sageli rahulolematust. Avalikkus ei pea end sugugi alati otsustetegemisel kaasatuks ja kaasamisele heidetakse ette, et kodanikele pakutakse küll võimalust osaleda, kuid tegelikult nende soove arvesse ei võeta (Lahtvee 2010). Eriti keeruline on kaasava planeerimise põhimõtete rakendamine mitut maakonda läbivate riiklikult tähtsate joonobjektide planeerimisel. Huvirühmade kuulda võtmine aitab aga kindlustada langetatud otsuste aktsepteerimist kohalike kogukondade poolt ja hõlbustab planeeringu elluviimist. Samuti on plussideks uute lahenduste leidmine, sihtgruppide hirmude maandamine, eelistustest ülevaate saamine, lahkkelide ja konfliktide ennetamine, kodanike ja ametkondade suhtluse ning koostöö parandamine ja palju muud (Juhendmaterjal... 2012). Üks enim kasutatud kaasamise viise on avalikud arutelud. Need on kasulikuks kohtumispaigaks kõigile huvitatud isikutele, informatsiooni saamise kohaks, ettepanekute esitamise kohaks ning võimalus dialoogi loomiseks. Lisaks annavad kodanike küsimused ja kommentaarid planeerijatele ülevaate teemadest, mis on avalikkusele olulised. (Almer & Koontz 2004) Seetõttu analüüsiti käesolevas magistritöös avalikkuse kaasamist riiklikult tähtsa joonobjekti, Rail Balticu planeerimisel. Uurimistöö eesmärgiks oli välja selgitada, kui palju avalike arutelude käigus esitatud ettepanekute ja seisukohtadega arvestati Rail Balticu maakonnaplaneeringute koostamisel.

Avalike arutelude iseloom. J. Lassi (2012) sõnul on edukaks ja tõhusaks kaasamiseks vaja enam kui miinimummahus kaasamine. Kuigi seadused on jätnud planeeringu koostamise korraldajale väga suure valikuvabaduse, siis sellegipoolest võiks iga planeeringu puhul kaalutleda, kui palju lisaks miinimumnõuetele veel suhelda ja teavitada on vaja. Antud planeeringu puhul on peamiseks kaasamise meetodiks avalikud arutelud ja kirj vahetus, mis sisuliselt on konsulteerimise tase. Sellegipoolest korraldati avalikke arutelusid rohkem kui

seaduse järgi nõutud, et tagada parem informeeritus ja et kõik saaks kaasa rääkida. Kui tihtipeale viiakse maakonnaplaneeringute avalikustamised läbi maakonnakeskustes, siis Rail Balticu avalikud arutelud viidi läbi kõikides omavalitsustes, mida trass puudutab. Kokku korraldati antud töö uurimisperioodi ajal 47 arutelu. Avalikustamisi viidi läbi ka siis, kui oli jagada uut ja olulist informatsiooni planeeringulahenduse edenemise kohta. Arutelud toimusid erinevatel teemadel, millest olulisemad olid kaks etappi (KSH programmi ja lähteseisukohtade tutvustamine; KSH vahearuande ja võrdlustulemuste tutvustamine) ning teised olid rohkem täiendavad arutelud.

Kui sageli on arutelude puhul probleemiks kodanike huvi puudumine, siis antud planeeringu puhul oli osalejaid koosolekutel küllaltki palju, kuna joonobjekti puhul eksisteerib ka palju puudutatavaid inimesi. Kõrge osalus näitab, et inimeste huvi kohale tulla ja planeerimises kaasa rääkida on olemas ning vajalik teavitustöö tehtud. Samuti näitab kõrge osalus, et sooviti saada planeeringu kohta rohkem teavet. Kõigi toimunud arutelude peale osales kokku 2872 inimest, mis teeb keskmiselt lausa 61 osalejat koosoleku kohta. Kõige rohkem osalejaid koosoleku kohta oli 181 ja kõige vähem 11. Keskmise koosolekul osalejate arv toimumisaegade kaupa püsis üsnagi kõrgel ja kõikus vahemikus 42 kuni 104 inimest. Kõrge osalus on kasulik ka planeeringu korraldajatele, sest kui esindatud on palju erinevaid huvirühmi ja seisukohti, aitab see vältida tulevasi konflikte ja muudab sisendi mõjusamaks.

Kõikidel toimunud aruteludel oli kindel kava ja konkreetne ülesehitus, mis kahtlemata tegi koosolekud tõhusamaks. Heaks stiiliks oli ka päevakavast kinnipidamine, viisakas suhtumine ja korrektne küsimustele vastamine. Ettekannete ülesehitusega kaeti kõik olulisem, liikudes üldisemalt detailsemale ja jagati mitmesugust informatsiooni ja tutvustati edasisi samme. Koosoleku tõhusust mõjutab kindlasti ka selle korraldaja, läbiviijad ning osalejad, sest neist sõltub otseselt kas suudetakse eksperdi ja tavakodaniku vaheline lõhe ületada.

Osapoolte vahelised suhted olid aruteludel pigem pingelised. Ülekaalus oli negatiivne suhtumine ametnikesse, projekti ja konsultantidesse. Bussadori (2012) sõnul suhtutakse sageli eelarvamusega, kuna kardetakse muutusi. Ülekaalus oleva negatiivse suhtumise põhjuseks võib olla ka see, et koosolekule tulevadki sageli just need inimesed kellele miski ei meeldi, samas kui rahulolijad on passiivsed või ei osale üldse. Illingu ja Lepa (2005) sõnul tekitab

aruteludel pingeid usaldamatus ja erinevad võimupositsioonid, vähendades arutelu efektiivsust. Samuti tuleneb selline hoiak teadmatusest, hirmudest, emotsioonidest, eelarvamustest, kahtlustest ja kindlasti sellise mastaapse projekti iseärasustest. Erinevad hoiakud tekitasid omakorda koosolekul närvilisema õhkkonna ja konsultandid pidid võtma kaitsva positsiooni pidevate rünnakute peale. Samas jäid koosoleku läbiviijad professionaalseteks ja järjepidevalt püüti avalikkust pigem osalema julgustada. Jäi mulje, et rahva tagasiside oli oodatud ja teretulnud. Kannatlikult selgitati oma tööd, et muuta protsessi läbipaistvamaks. Avalikkuse küsimused osalemise kohta näitasid inimeste entusiasmi, et nende seisukohtadega arvestataks, kuid sageli puudusid teadmised, kuidas seda teha ja protsessi sekkuda. Lisaks esines pingeid ka omavahel, nii avalikkuse enda kui ka ametnike ja konsultantide vahel. Kuna KOV-de sõnaõigus on maakonnaplaneeringutes suhteliselt piiratud ja vald peab seisma ka oma inimeste eest, siis jäi autorile mulje, et planeeringu koostamise korraldaja ja konsultant oleks justkui olnud ühel poolel ja avalikkus ning omavalitsused teisel.

Ettepanekute üldiseloormustus. Avalikel aruteludel on kõigil õigus teha ettepanekuid ja nende arvestamist peab kaaluma. Antud planeerimisprotsessis kasutati avalikke arutelusid peamiselt informatsiooni küsimiseks ja muude kommentaaride esitamiseks. Võrreldes muu aruteluga, oli ettepanekute esitamise osakaal kogu arutelust 12% ehk 176 ettepanekut 1503-st, mis on pigem vähe. Ettepanekute osakaal kogu arutelust kõikides valdade kaupa 37% ja 0% vahel. Ettepanekute esitamise osakaal muutus üldiselt kahanevas suunas ehk ettepanekuid esitati järjest vähem aktiivsemalt, mis tõestab jällegi, et eriti oluline on kaasamine varajases etapis, nagu rõhutas ka Lepa jt (2004). Osalejate sõnavõttud olid sageli ründavad ja segased, mistõttu konsultant ei pruukinud alati sealt ettepanekut välja lugeda, rääkimata kuulda võtmisest. Probleemiks on siin vajalike teadmiste ja väljendusoskuste puudumine, samuti jääb läbiviijate ametlik keel tavakodanikule kaugeks. Nagu ütles ka Illing ja Lepa (2005), et arutelud on sageli väga hirmutavad ja ebamugavad, mistõttu osalejatel peab olema piisavalt julgust ja teadmisi enda kuuldavaks tegemisel. Samuti võis ettepanekute esitamise osakaalu mõjutada osalejate hoiak, et nende arvamus niikuinii midagi ei muuda.

Esitatud ettepanekud peegeldasid rahva pahameelt ja mure tuleviku pärast, kuna otsused puudutavad kõigi ühist elukeskkonda. Valdavalt peegeldusid ettepanekutest isiklikud huvid ning avalikud huvid jäid tagaplaanile. Esitati väga palju erinevaid seisukohti ja arvamusi, mis

kohati olid ka üksteisele vastukäivad. Esitatud ettepanekud jagunesid seitsme valdkonna vahel: tehniline lahendus (ehituslikud ja tehnilised ettepanekud, nt raudtee postidele tõstmine või maa alla viimine), kompensatsioon (maade omandamine, nt õiglane kompenseerimine, seaduse muudatuste vajalikkus), trassikoridori valik (raudtee asukoha eelistused ja välistamise soovid), planeeringulahendus (üldisemad planeerimise ettepanekud), keskkonnamõjud (KSH ja looduskeskkonna teemalised ettepanekud, nt mingi konkreetse asjaoluga arvestamise soovid), menetlus (korraldusega seotud ettepanekud) vormistus (ettepanekud seoses dokumentide või joonistega, nt andmete esitusviis). Kõige rohkem tuli ettepanekuid trassikoridori valiku osas, vastavalt 37%, sest see valdkond puudutab inimesi kõige isiklikumalt, otseselt nende kodusid ja tekitab kõige rohkem diskussiooni. Kõige vähem tuli ettepanekuid menetluse osas, teised jagunesid suhteliselt võrdväärselt.

Ettepanekutega arvestamine. Ettepanekute arvestamine planeeringus on avaliku kaalutlemisprotsessi tulemus. Subjektiivsete ettepanekute analüüs ja vastavalt sellele muudatuste tegemine planeeringusse või sellest motiveeritud keeldumine on antud planeeringu puhul maavanemate, planeeringu koostajate ja juhtkomitee otsustada. Oluline on aga anda ettepanekutega arvestamisest üldistatud, süstematiseeritud ülevaade koos korrektsete põhjenduste ja selgitustega. (Soovitused... 2004). Ka Rail Balticu planeeringu puhul oli KSH programmis esitatud laekunud seisukohad ja vastused neile. Selline kompaktne esitus, aga ei garanteeri iga individuaalse ettepaneku põhjenduse olemasolu. Uurimistööga selgus, et igal valdkonnal oli talle iseloomulik ettepanekutega arvestamise määr ja omapära. Kaalutud keskmistena antud koondhinnang näitas, et kõige rohkem arvestati keskkonnamõjude valdkonna ettepanekutega. Põhjuseks ettepanekute ratsionaalsus ja ositi sisuline arvestamine juba enne, kui ettepanek tehti. Kõige vähem arvestati menetluse teemaliste ettepanekutena, kuna seal esitati individuaalseid ettepanekuid nõnda vähe ja neist täielikult arvestati ainult ühte. Kõige ilmekamalt peaks näitama ettepanekutega arvestamist ilmselt trassikoridori valiku valdkond, kuna selles valdkonnas laekus kõige enam seisukohti, kuid samas selles valdkonnas olevad ettepanekud on omavahel vasturääkivad. Üldiselt selgus, et mitte arvestatud ja arvestatud ettepanekute osakaal oli täiesti tasakaalus, mõlemaid vastavalt 28%. Ettepanekuid spetsiifilisemalt hinnates selgus aga, et täielikult arvestatuid ettepanekuid oli nende hulgas 25, samas kui täielikult mitte arvestatuid 35. Seda omakorda tasakaalustas aga osaliselt arvestatud ettepanekute arv, kus oli ülekaalus ettepanekutega arvestamine, vastavalt 25 ettepanekuga

osaliselt arvestati ja 15 ettepanekuga pigem ei arvestatud. Seega võib kokkuvõtvalt öelda, et üldjuhul oli ettepanekutega arvestamise ulatus väga tasakaalukas, kuid väikesel määral on olnud ülekaalus siiski ettepanekutega mittearvestamine.

Antud uurimistöö tulemustest selgus mitmesugust huvitavat teavet. Arutelude ja seal esitatud ettepanekute analüüs näitas, et esines mitmeid kaasamise tõhusust näitavaid tegureid. Näiteks tuvastati arutelude abil puudusi, toodi juurde ideid, vaatenurki ja informatsiooni. Samuti selgus, et avalikkust võeti ikkagi osaliselt kuulda ja kodanike arvamust ei ignoreeritud. Ettepanekutega arvestamise suhtes selgus, et avalikkuse seisukohtadega arvestamine ja mittearvestamine olid võrdlemisi tasakaalus, seejuures avalikkuse seisukohtadega arvestamine oli kõigest natuke vähemuses. Kuna aga hinnatud pole otsuste õigsust ja ettepanekud olid tegelikult üsnagi mitmetahulised ja erineva kaaluga, siis ei saa autor väita, et kaasamisprotsess antud planeeringus läbi kukkus. Kaasamisprotsessis esines mõningaid puudusi, näiteks täheldada võis kohati tendentsi, et arvestamisele läksid pigem sellised ettepanekud, mis olid riigi huvide silmis ebaolulised ja riigi vaatenurgast olulisemate ettepanekute puhul oli pigem mittearvestamine. Mõningaid probleeme oli ka otsuste suhtes, mis olid juba varasemalt kõrgemal tasandil tehtud ja mille osas ei olnud võimalik enam ettepanekuid arvestada. Lisaks jäid osalejad kaasamisprotsessi suhtes pigem rahulolematuteks ning püsib ka oht, et planeeringulahendust võidakse veel muuta ja nullida sellega senini tehtud tööd. Kokkuvõtvalt võib tõdeda, et avalikkust võeti siiski kuulda ning ettepanekutega arvestamine ja mittearvestamine oli tasakaalus, kuid välistada ei saa ka võimalust, et rahva arvamuse mõju otsusele võis olla kohati ka petlik.

Võib öelda, et planeerimisvaldkonnale iseloomulik kaasamise probleemistik on olenemata selle valdkonna silmnähtavast arengust endiselt aktuaalne. Kaasava planeerimise põhimõtete rakendamine on pigem vähe uuritud valdkond ja seetõttu vajab ka edasist uurimist, et praktikat paremaks muuta. Edasi võiks arendada uurimust ka just Rail Balticu uurimisobjektiga, kuna planeering on veel pooleli ja lõpptulemust pole võimalik käesoleva töö autoril ette näha. Et saada usaldusväärsemaid tulemusi, vajab väljatöötatud metoodika pisut korrigeerimist, just ettepanekutega arvestamise hindamise osas. Kuna antud töö puhul on tegemist pigem äärmusliku objekti juhtumiuuringuga, siis saadud tulemused väga laialt üldistatavad pole, sest iga planeering on ju ikkagi individuaalne ja eriilmeline.

KOKKUVÕTE

Planeerimistegevusele peamisi lähtepõhimõtteid rajav planeerimisteooria annab avalikkusele selles üha tähtsama rolli. Nii on ka tänapäeva demokraatlikus ühiskonnas suundumus planeerimisele, mis on avalik ja huvigruppe kaasav, et jõuda aktsepteeritava ja jätkusuutliku lahenduseni. Selle asemel et näha kaasamist kui tüütut kohustust, mis teeb planeerimisprotsessi ainult keerukamaks peaks olema siiras soov jõuda kompromissile ja võimaldada kodanikel tähendusrikkalt arvamust avaldada. Probleemiks on seejuures kaasamise tühja rituaali läbiviimine, mille puhul pakutakse küll kodanikele võimalust osaleda ja juriidilisel on kõik korrektne, kuid tegelikult nende soove arvesse ei võeta. Vastupidiselt aga huvigruppide kuulda võtmine aitab kindlustada langetatud otsuste aktsepteerimist kohalike poolt ja aitab ennetada konflikte.

Üheks parimaks viisiks kodanikelt sisendi saamiseks ja informatsiooni jagamiseks on planeeringu raames korraldatavad avalikud arutelud. Efektiivse kaasamise organiseerimine ja kodanike ettepanekutega arvestamine on aga eriti keeruline just ulatuslike riiklikult tähtsate joonobjektide planeerimisel. Seetõttu analüüsiti käesolevas magistritöös avalikkuse kaasamist hetkel koostamisel olevates Rail Balticu maakonnaplaneeringutes. Käesoleva uurimistöö eesmärgiks oli välja selgitada, kui palju avalike arutelude käigus esitatud ettepanekutega arvestati Rail Balticu maakonnaplaneeringute koostamisel. Uurimuse eesmärki täpsustasid ja piiritlesid järgnevad küsimused:

1. Milline oli avalike arutelude iseloom ja osapoolte hoiakud?
2. Kui palju ja milliseid ettepanekuid avalike arutelude käigus esitati?
3. Kui palju esitatud ettepanekutega planeerimisprotsessis arvestati?

Uurimisküsimustele vastuste leidmiseks ja eesmärkide saavutamiseks analüüsiti Rail Balticu maakonnaplaneeringute suulist avalikku menetlust ehk planeeringu koostamise käigus korraldatud avalike arutelude protokolle. Uurimus viidi läbi juhtumiuuringu meetodil, milles andmeid koguti dokumendianalüüsi teel. Kõigepealt viidi läbi protokollide analüüs, mille

raames selekteeriti protokollidest välja ettepanekud. Seejärel neid ettepanekuid analüüsiti ja uuriti, kas esitatud ettepanekuid on arvesse võetud ja kas see kajastub planeeringulahenduses 2015. aasta maikuu seisuga. Viimaseks etapiks oli hoiakute analüüs, kus otsiti protokollidest fraase, mis peegeldavad osalejate ja läbiviijate hoiakuid nii üksteise suhtes kui ka omavahel.

Töö jagunes ülesehituselt nelja peamisesse ossa. Esiteks teoreetiline osa, teiseks meetodika, kolmandaks ülevaade uurimisobjektist, neljandaks empiiriline osa, kus analüüsiti avalike arutelude ja kodanike esitatud ettepanekute iseloomu ning ettepanekutega arvestamist. Empiirilises osas leiti tööga püstitatud uurimisküsimustele vastused ja eesmärk sai täidetud. Tulemustest selgus, et avalikke arutelusid korraldati seadusega nõutud miinimumist rohkem ja osalus nendel oli kõrge. Kokku osales erinevatel aruteludel lausa 2872 inimest, mis teeb keskmiselt 61 osalejat koosoleku kohta. Aruteludel valitsenud õhkkond oli pingeline ja avalikkuse hoiak konsultantide ning planeeringu koostamise korraldajate suhtes negatiivne, samas kui koosoleku läbiviijad olid julgustavad ja hoidsid professionaalselt stiili. Selgus ka, et avalikke arutelusid kasutatakse ettepanekute esitamiseks suhteliselt vähe. Ettepanekute osakaal kokku oli 12% (176 ettepanekut) võrreldes kogu muu aruteluga, mis sisaldas peamiselt informatsiooni küsimist ja muid kommentaare. Enim ettepanekuid, vastavalt 37%, esitati trassikoridori valiku teemal.

Ettepanekutega arvestamise suhtes selgus, et kõige rohkem arvestati keskkonnamõtjude teemaliste ettepanekutega ja kõige vähem menetluse teemalistega. Üldjoontes oli ettepanekutega arvestamine ja mittearvestamine tasakaalus, mõlemaid vastavalt 28%. Ettepanekuid individuaalsemalt ja süvendatumalt hinnates selgus aga, et esines rohkem täielikult mitte arvestatud ettepanekuid (35 tk), kui täielikult arvestatud (25 tk). Seda omakorda tasakaalustas aga osaliselt arvestatud ettepanekute hulk (25 tk), mis oli ülekaalus võrreldes pigem mitte arvestatud ettepanekute arvuga (15 tk). Seega võib öelda, et kui üldjuhul on ettepanekutega arvestamise ulatus olnud väga tasakaalukas, siis väikesel määral on olnud ülekaalus siiski ettepanekutega mittearvestamine. Arutelude ja seal esitatud ettepanekute analüüs näitas, et kaasamisprotsessis esines mitmeid kaasamise tõhusust näitavaid tegureid ning samal ajal ka mõningaid puudusi. Kuna aga hinnatud pole otsuste õigsust ja ettepanekud olid tegelikult üsnagi mitmetahulised ja erineva kaaluga, siis ei saa autor väita, et kaasamisprotsess antud planeeringus täielikult õnnestus või hoopis läbi kukkus.

Kokkuvõtvalt võib tõdeda, et avalikkust siiski võeti kuigivõrd kuulda ja ettepanekutega arvestamine ja mitteametamine oli tasakaalus.

Planeerimisvaldkonnale iseloomulik kaasamise probleemistik, on olenemata selle valdkonna hoogsast arengust endiselt aktuaalne. Antud valdkond on pigem vähe uuritud ja seetõttu vajab ka edasist uurimist, et senist praktikat paremaks muuta. Edasi võiks arendada uurimust ka just Rail Balticu uurimisobjektiga, kuna planeering on veel käesoleva töö koostamise ajal pooleli. Samas loodab ka töö autor, et võib-olla planeeringu luubi alla võtmise motiveerib või innustab planeeringu koostajat või selle korraldajat paremini ja tähendusrikkamalt kaasamist läbi viima.

SUMMARY

THE SCOPE OF PUBLIC INVOLVEMENT IN THE PLANNING PROCESS: THE RATE OF APPROVAL OF ORAL PROPOSALS IN THE COUNTY PLANS OF RAIL BALTIC

The trend in planning theory, that establishes the main principles of planning practice, gives the public an increasingly important role. So is the trend in today's democratic society, where the planning process is open to the public and interest groups must be involved, in order to reach an acceptable and sustainable solution. The problem thereby lies in conducting the empty ritual of involvement, in which the opportunity to citizens to participate is offered, but in fact, their opinion is not taken into account. It is especially difficult, and at the same time it is particularly important to organize effective public involvement and take into account people opinions in case of large-scale plans for several counties. Therefore, this thesis analyzes the scope of public involvement of a nationally important project - Rail Baltic railway route county plans. One of the best ways to share information and receive input from citizens is to organize public hearings. The approval of the proposals submitted in the public hearings is one of the ways to evaluate the effectiveness of the involvement process. That is why the purpose of this research is to find out what is the rate of approval of proposals in Rail Baltic's planning process. The purpose of this study is specified and defined by the following sub-questions:

1. What was the nature of public hearings and stakeholders attitudes?
2. How many and which proposals were submitted during the public hearings?
3. What is the rate of approval of proposals in the planning process?

To find answers to the research questions and to achieve the goals, the analyzes of the oral public proceedings by means of studying public hearing protocols of the county plans of Rail Baltic were conducted. The study was carried out in the case study method, in which data were collected by means of document analysis. The structure of the research is divided into four main sections. First, the theoretical part, gives an overview of development of the

planning theory and the public's changing role in it, the principles of public involvement, its importance, and the issues regarding public involvement. Second, the methodology, which describes the method of conducting research and the data processing. Third, the case study, which provides an overview of the research object. Fourth, the empirical part, which analyses the public hearings and the proposals submitted by citizens, the nature of proposals and the approval of proposals.

The results showed that public hearings were arranged more often than it is required by law and the participation in the hearings was popular. The public hearings atmosphere was tense, and the public's attitude towards planners and organizers were negative, while the organizers of the meeting were encouraging and remained professional. It also appeared that public hearings are relatively minimally used for presenting proposals compared to all the other discussions. Most proposals were submitted on the railway route corridor selection subject. In general, the approved and non-approved proposals were relatively balanced, however an individual assessment showed that the proposals that were not taken into account fully were the majority, rather the proposals that were fully approved. However this was compensated by partly approved proposals, where approved proposals were predominant. In conclusion, the rate of approval of the citizens' proposals was quite balanced and it can be said that the public's opinion was rather taken into account.

KASUTATUD ALLIKAD

- Allmendinger, P. (2009). *Planning Theory*. 2nd ed. Hampshire: Palgrave Macmillan.
- Almer, H. L., Koontz, T. M. (2004). Public hearings for EIAs in post-communist Bulgaria: do they work? – *Environmental Impact Assessment Review*, 24, 473–493.
- Arhusi konventsioon. Keskkonnaministeerium. Kättesaadav: <http://www.envir.ee/et/arhusi-konventsioon>, 19.03.2015
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. – *Aip Journal*, 35 (4), 216-224.
- Avalikkuse kaasamise käsiraamat: ametnikult ametnikule. (2008). Tartu: Peipsi Koostöö Keskus. Kättesaadav: <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:39201>, 12.03.2015
- Avaliku teabe seadus. (2000). – *Riigi Teataja I*, 92, 597.
- Brabham, D. C. (2009). Crowdsourcing the public participation process for planning projects. – *Planning Theory*, 8 (3), 242–262.
- Brand, R., Graffikin, F. (2007). Collaborative planning in an uncollaborative world. – *Planning Theory*, 6 (3), 282–313.
- Burton, P. (2013). Still climbing the stairway to heaven: public participation in planning. – *Paper to “49th ISOCARP Congress: Frontiers of planning“: 1st-4th October 2013, Brisbane, Australia.*
- Bussadori, V. (2012). Avalikkuse osalemine ruumilises planeerimises. European Council of Spatial Planners. Kättesaadav: http://www.planeerijad.ee/en/links/doc_download/116-planeerimine-kahes-liidus.html, 18.03.2015
- Citizens as partners: OECD handbook on information, consultation and public participation in policy-making. (2001). Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development. Kättesaadav: <http://internationalbudget.org/wp-content/uploads/Citizens-as-Partners-OECD-Handbook.pdf>, 08.04.2015
- Dorcey, A. J. (2002). *Bargaining in the governance of Pacific Coastal Resources: Research and reform*. University of Washington Press.
- Dryzek, J. S. (1990). *Discursive democracy: politics, policy and political science*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Eesti kodanikuühiskonna arengu kontseptsiooni heakskiitmine. (2002). – *Riigi Teataja* I, 103, 606.
- Eesti Vabariigi Põhiseadus. (1992). – *Riigi teataja*, 26, 349.
- European regional/spatial planning Charter: Torremolinos Charter. (1983). Torremolinos: European Conference of Ministers responsible for Regional Planning, Council of Europe. Kättesaadav:
http://www.coe.int/t/dgap/localdemocracy/cemat/VersionCharte/Charte_bil.pdf,
 17.03.2015
- Eversole, R. (2010). Remaking participation: challenges for community development practice. – *Community Development Journal*, 47 (1), 29-41.
- Fainstein, S. S. (2000). New directions in planning theory. – *Urban affairs review*, 35 (4), 451-478.
- Faludi, A. (1973). A reader in planning theory, Oxford: Pergamon Press.
- Friedmann, J. (1987). Planning in the public domain: from knowledge to action, New Jersey: Princeton University Press.
- Giddens, A. (1994). Beyond left and right: the future of radical politics. Cambridge: Polity Press.
- Haldusmenetluse seadus. (2001). – *Riigi Teataja* I, 58, 354.
- Hall, P. (2002). Urban and regional planning. 4th ed. London: Routledge.
- Halvorsen, K. E. (2006). Critical next steps in research on public meetings and Environmental decision making. – *Human Ecology Review*, 13 (2), 150-160.
- Hansen, H. P., Clausen, L. T. (2004). The democratic transformation of nature conservation and public planning. – *Paper to "3rd Global Conference: Environmental Justice and Global Citizenship": 12th–14th February 2004*. Kättesaadav:
http://rudar.ruc.dk/bitstream/1800/5381/1/democratic_transformation.pdf, 05.04.2015
- Healey, P. (2003). Collaborative planning in perspective. – *Planning Theory*, 2 (2), 101-123.
- Hinsberg, H., Kübar, U. (2009). Kaasamise käsiraamat ametnikele ja vabähendustele. Tallinn: Ecoprint. Kättesaadav:
<http://www.ngo.ee/sites/default/files/files/Kaasamise%20k%C3%A4siraamat.pdf>,
 18.03.2015
- Hiob, M. (2014). Ruumilise planeerimise kujunemine: NTM1110 Üldplaneeringu koostamine. Tartu: Tallinna Tehnikaülikool.

- Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. (2007). Uuri ja kirjuta. Tallinn: Kirjastus Medicina.
- Hudson, B. M. (1979). Comparison of current planning theories: counterparts and contradictions. – *Journal of the American Planners Association*, 45 (4), 387-398.
- Iling, E., Lepa, R. (2005). Kaasamisvormid – ülevaade ja kasutusvõimalused. Tallinn: Poliitikauuringute Keskus PRAXIS. Kättesaadav: <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:715>, 08.04.2015
- Innes, J. E., Booher, D. E. (2004). Reframing public participation: strategies for the 21st century. – *Planning Theory & Practice*, 5 (4), 419-436.
- Juhendmaterjal elanikkonna planeerimisprotsessi kaasamiseks: Kaasamismudel Soomaa piirkonna teemaplaneeringu näitel. (2012). Soomaa: Soomaa Sõprade Selts. Kättesaadav: http://mv.viljandimaa.ee/soomaa_net/Kaasamise%20juhendmaterjal.pdf, 18.03.2015
- Kaasava planeerimise juhend. (2012a). / K. Tillemann, R. Viljasaar. Tallinn. Kättesaadav: http://www.linnalabor.ee/failid/KPJ_2012-10-24_uus.pdf, 12.03. 2015
- Kaasava planeerimise juhend: Nõuanded planeeringute koostamist korraldavale ametnikule ja planeerimisprotsessis osalevale kodanikule. (2012b). / K. Tillemann, T. Vaab. Kättesaadav: http://www.vesterra.ee/fileadmin/failid/maindomain/dokumendid/erl_kaasamise_juhend_loplik.pdf, 12.03. 2015
- Kalmus, V. (2015). Diskursusanalüüs. Sotsiaalse analüüsi meetodite ja metodoloogia õpibaas. Kättesaadav: <http://samm.ut.ee/diskursusanalyys>, 06.05.15
- Keskkonnainfo kättesaadavuse ja keskkonnaasjade otsustamises üldsuse osalemise ning neis asjus kohtu poole pöördumise konventsioon. (2001). – *Riigi Teataja* II, 18, 89.
- Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus. (2005). – *Riigi Teataja* I, 15, 87.
- Klosterman, R. E. (2011). Planning theory education: a thirty-year review. – *Journal of Planning Education and Research*, 31 (3), 319–331.
- Kohaliku omavalitsuse korralduse seadus. (1993). – *Riigi Teataja* I, 37, 558.
- Kübar, U., Hinsberg, H. (2014). Kaasamine avalikus sektoris ja vabakonnas. Tallinn: Ecoprint. Kättesaadav: <http://www.ngo.ee/sites/default/files/files/Kaasamine%20avalikus%20sektoris%20ja%20vabakonnas.pdf>, 08.04.2015

- Laherand, M.-L. (2008). Kvalitatiivne uurimisviis. Tallinn: OÜ Infotrükk.
- Lahtvee, V. (2010). Kaasamisest nii ja naa. – *Riigikogu Toimetised*. 21.
- Lane, M. B. (2005). Public participation in planning: an intellectual history. – *Australian Geographer*, 36 (3), 283-299.
- Lass, J. (2012). Ruumiline planeerimine ja ehitamine: kodaniku käsiraamat. Tallinn: AS Spin Press. Kättesaadav:
http://www.piritaselts.ee/images/FAILID/ruumiline_planeerimine_ehitamine_web.pdf,
 11.03.2015
- Lass, J. Ruumiline planeerimine. Kättesaadav:
<https://www.siseministeerium.ee/et/public/ruumiline%20planeerimine.pdf>, 13.10.2014.
- Laurian, L., Shaw, M. M. (2009). Evaluation of public participation: the practices of certified planners. – *Journal of Planning Education and Research*, 28, 293-309.
- Lepa, R., Illing, E., Kasemets, A., Lepp, Ü., Kallaste, E. (2004). Kaasamine otsustetegemise protsessi. Tallinn: Poliitikauuringute Keskus PRAXIS. Kättesaadav:
<http://www.digar.ee/id/nlib-digar:714>, 08.04.2015
- Lord, A. (2014). Towards a non-theoretical understanding of planning. – *Planning Theory*, 13 (1), 26-43.
- Mcdonald, G. T. (1989). Rural resource land use planning decisions by bargaining. – *Journal of Rural Studies*, 5 (4), 325-355.
- Metspalu, P. (2013). Planeerimine kui protsess: seinalrippuvast tuššijoonistusest rahvakoosolekuteni. – *Peatükke planeerimisest: protsesse, meetodeid ja näiteid*, 26-35. Kättesaadav: <http://hdl.handle.net/10062/36285>, 12.03.2015
- Muru, T. (2005). Teooria ja metoodika planeerimises: EPMÜ PKI Ruumiline planeerimine I osa. Kättesaadav:
<http://www.hot.ee/a/ar1/materjal/rp/Teooria%20ja%20metoodika%20planeerimises%202005.pdf>, 12.03.2015
- Märgukirjale ja selgitustaotlusele vastamise seadus. (2004). – *Riigi Teataja I*, 81, 542
- Planeerimis- ja ehitusseadus. (1995). – *Riigi Teataja I*, 59, 1006.
- Planeerimisseadus. (2002). – *Riigi Teataja I*, 99, 579.
- Raagmaa, G. (2013). Planeerimisteooria ja selle lähendused Eesti kontekstis: miks ei arene planeerimisteooria ja -praktika alati käsikäes? – *Peatükke planeerimisest: protsesse*,

meetodeid ja näiteid, 12-25. Kättesaadav: <http://hdl.handle.net/10062/36285>, 12.03.2015

Rail Baltic keskkonnamõju strateegiline hindamine: Vahearuanne. (2014a). Kättesaadav: <http://www.railbaltic.info/et/materjalid/materjalid-1/ksh-1/ksh-vahearuanne/286-ksh-vahearuanne-23102014>, 28.04.15

Rail Balticu koduleht: Kiire ja keskkonnasäästlik rongiühendus Euroopaga. Projektist. Kättesaadav: <http://www.railbaltic.info/et/uldtutvustus>, 19.03.2015

Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegiline hindamine: Rail Baltic KSH Programm. (2014b). Tartu: Hendrikson & Ko OÜ. Kättesaadav: <http://www.railbaltic.info/et/materjalid/materjalid-1/ksh-1/ksh-programm/215-rail-baltic-ksh-programm-06062014/file>, 31.03.2015

Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad. (2013). Kättesaadav: <http://www.railbaltic.info/et/materjalid/materjalid-1/maakonnaplaneeringud-1/-8/7/2-maakonnaplaneeringute-lahteseisukohad-20130826/file>, 31.03.2015

Seltzer, E., Mahmoudi, D. (2012). Citizen participation, open innovation, and crowdsourcing: challenges and opportunities for planning. – *Journal of Planning Literature*, 28 (1), 3-18.

Soovitused planeerimisprotsessi ülesehitamiseks. (2004). / Hendrikson & Ko OÜ. Tallinn: Siseministeerium. Kättesaadav: <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:8453>, 13.04.2015

Õunapuu, L. (2014). Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes. Tartu: Tartu Ülikool. Kättesaadav: <http://hdl.handle.net/10062/36419>, 09.04.2015

LISAD

Lisa 1. Arutelude taustandmed

Asukoht	Osalejad (tk)	Ettepanekud (tk)	Muu arutelu (tk)	Kokku sõnavõtte (tk)	Ettepanekute osakaal (%)
KSH programm ja lähteseisukohad – Oktoober 2013					
Harju MV	31	5	17	22	22
Maardu LV	35	4	8	12	33
Jõelähtme vald	45	1	22	23	4
Saku vald	61	3	25	28	11
Kiili vald	56	4	34	38	11
Rae vald	105	3	29	32	9
Kose vald	20	5	23	28	18
Nõmme linnaosa	51	3	43	46	7
Rapla MV	108	6	23	29	21
Kehtna vald	181	12	35	47	26
Raikküla vald	61	0	24	24	0
Kohila vald	141	6	36	42	14
Märjamaa vald	64	9	33	42	21
Pärnu MV	60	11	19	30	37
Are vald	65	7	28	35	20
Vändra vald	35	2	14	16	13
Sauga vald	35	1	18	19	5
Surju vald	70	2	19	21	10
Häädemeeste vald	55	5	24	29	17
Lisandunud trassialternatiivid – Jaanuar 2014					
Saku vald	97	1	49	50	2
Kiili vald	131	6	34	40	15
Rae vald	77	4	39	43	9
Kose vald	19	0	11	11	0

Asukoht	Osalejad (tk)	Ettepanekud (tk)	Muu arutelu (tk)	Kokku sõnavõtte (tk)	Ettepanekute osakaal (%)
Kohila vald	67	4	46	50	8
Lisandunud trassialternatiivid – Aprill 2014					
Kiili vald	157	5	40	45	11
Rae vald	51	5	36	41	12
KSH vahearuanne ja trassikoridoride võrdlustulemused – Juuni 2014					
Harju MV	17	2	40	42	5
Maardu LV	26	0	11	11	0
Jõelähtme vald	23	5	26	31	16
Saku vald	38	3	22	25	12
Kiili vald	50	1	38	39	3
Rae vald	90	6	26	32	19
Kose vald	121	3	38	41	7
Rapla MV	42	2	32	34	6
Kohila vald	71	4	33	37	11
Järvakandi vald	22	1	25	26	4
Pärnu MV	25	5	41	46	11
Vändra vald	55	6	26	32	19
Sauga vald	19	3	22	25	12
Surju vald	21	7	49	56	13
Häädemeeste vald	17	1	13	14	7
Trassikoridoride võrdlustulemused – Oktoober 2014					
Jõelähtme vald	21	0	10	10	0
Saku vald	84	2	29	31	6
Kiili vald	55	5	29	34	15
Rae vald	97	2	38	40	5
Kose vald	11	2	11	13	15
Kohila vald	89	2	39	41	5
Kokku	2872	176	1327	1503	12

Lisa 2. Ettepanekute täistekstid

OKTOOBER 2013

Harju MV

1. Küsimus: Mis kaalutlustel pole esitatud teatud lõikudel tunnelvarianti, et ülekäik oleks vaba.

Jaak Simon: Arvestada tuleb teostatavust, tunnel on oluliselt kallim. Aga praegu paneme paika plaanilahenduse. Tehnilisi lahendusi kaalutakse hiljem.

2. Rein Einasto: Kas majanduslik tasuvus on kõige olulisem kriteerium. Kui saame veidi kallima, aga palju parema lahenduse, siis peaks seda ka kaaluma. Näiteks, miks ei kasutata tunneli variante? Ei tohiks olla väga palju kallim. Need põhjendused tuleks välja tuua.

Joel Jesse: Kindlasti tuuakse kõik põhjendused projekteerimisfaasis välja.

3. Küsimus: Kas on arvesse võetud, et tulevase kaubanduse kasumi jagamine oleks tagatud nii, et kõik maakonnad, kes raudtee tõttu kannatavad, saaksid sisendi kohalikku majandusse?

Indrek Sirp: Sellist mehhanismi ei ole kokku lepitud. Alustades laiemast taustast: RB trassi hakkab ehitama ühissettevõtte. Eesti riik saab siis olema selle ühissettevõtte osa. Tulu jaotatakse siis 3 riigi vahel. Aga tulud hakkavad tulema alles 10+ aasta pärast.

Joel Jesse: Tuleb arvestada ka, et kui Eesti riigil tervikuna läheb hästi, läheb ka keskustest kaugematel valdadel hästi.

148. Küsimus: Kuidas arvestatakse maaparandussüsteeme? Peab vaatama, et süsteeme keskelt läbi ei sõidetakse. Oleme seda infot ka ise kogunud.

Jaak Simon: Drenaažisüsteemide ja põllumajandustehnika ülepääsudega jms töö käigus arvestatakse.

Joel Jesse: Kui teil on maaparandussüsteemide osas täiendavat infot, siis palume jagada kogutud andmeid ka planeeringu koostajaga, et nendega saaks arvestada.

168. Küsimus: Milline on õiguslik alus jätta projektist välja Tapa-Tartu liin?

Indrek Sirp: 2011 viidi läbi põhjalik analüüs. Leiti, et reisijate veo puhul oleks läbi Tartu minev liin otstarbekam, aga kui arvestada ka kaubavedusid, siis on otstarbekam otsesem liin. Selle alusel Eesti Vabariigi valitsus otsustas, et minnakse edasi selle trassiga.

Kommentaari: Aga rahval peaks olema põhiseaduslik õigus selles otsuses kaasa rääkida.

Indrek Sirp: Raudtee ehitus peab olema ka majanduslikult teostatav, põhjendus tuleb sellest.

Kohila vald

4. Küsimus: Miks tunnelis raudteed ei kavandata? Väga ebamäärase info põhjal küsitakse arvamusi.

Vastus (Jaak Simon): 100% ei saa me väita, et tunnelis ei tule. Järgmiste etappide puhul seda kaalutakse ja võimalusi hinnatakse. Hetkel kaardistame konfliktseid piirkondi ja olukordi ning hiljem töötame konkreetsed lahendused välja.

6. Küsimus: Ka metsamajandust tuleb käsitleda väga tähtsa aspektina.

Vastus (Heikki Kalle): Meil on koostöö metsameestega väga tihe ja sellega arvestatakse. Põllumehe jaoks on jagamise efekt tõsisem, seetõttu on eraldi kriteeriumina.

7. Küsimus: Kas on arvestatud selle, et teede seisukord ehitusjärgselt taastatakse?

Vastus (Heikki Kalle): Selge on see, et tööde teostaja peab taastama esialgse olukorra. KSH saab võrrelda mõjusid, kuid järgnevalt ei saa me vastutada, mis saab tulevikus ja kas KSH soovitusi ka realselt järgitakse.

8. Küsimus: Kas on võimalik täiendavate teede juurdeehitamise võimalus?

Vastus (Heikki Kalle): Ligipääs tuleb tagada ka peale raudtee-ehitamist. Kui seda on raskem saavutada, siis on see variant sellest aspektis kehvem.

169. Küsimus: Kas on teoreetiline võimalus, et üleriigilised planeeringus vaadatakse Rail Baltic asukoht üle (läbi Tartu)?

Vastus (Indrek Sirp): Ei, tagasi ei minda selle juurde.

170. Küsimus: Kas 15-20 min on seda väärt, et Tartut välistada? Kas see on juba kindel, et ei tule läbi Tartu?
Vastus (Indrek Sirp): Üleriigilises planeeringus on Rail Balticu suund läbi Pärnu kindlaks määratud. Ka AECOMI uuring kinnitas, et see on majanduslikult tasuvam.

Vändra vald

9. Küsimus: Kas on ka maade vahetamine võimalik?

Vastus (Jaak Simon): Hea praktika Eestis puudub. Kindlasti võõrandatakse raudtee alla jääv maa. Lubadusi hetkel anda ei saa. Kõik sellised küsimused lahendatakse juhtumipõhiselt.

10. Küsimus: Miks ei võiks ositi kasutada vana raudtee trassi?

Vastus (Marika Pärn): Me saame pärast kaardi juures täpsemalt arutada. Tuleb arvestada kõiki tegureid ja seda, et trassi nihutamine ühes kohas mõjutab trassi palju pikemalt.

Are vald

13. Ettepanek: Pisematele kaartidele märkida Via Baltica koos oma kaitsevöönditega.

Vastus (Marika Pärn): Vaatame ja täpsustame üle selle.

14. Küsimus: Kas kaaluti Via Baltica ja Rail Baltic trasside ühendamist?

Vastus (Tiiu Pärn): Via Baltica planeerimisel seda ei tehtud, kuna ei olnud nii kindlat eesmärki ja teostus on liiga keeruline.

Vastus (Jaak Simon): Kõrvuti olles on nende mõju palju raskem leevendada. Väiksed imetajad saavad raudtee ületada, aga siis on neljarealine maantee ees. Via Baltica läheb läbi asustuse ja seal oleks kahe sellise objekti mõju väga suur. Maantee kurv on erineva geomeetriaga, kui raudteel ja nende kahe vahele jääks kasutuid maasiile. Vaadatud on ka teiste riikide kogemusi ja seal ei ole need pigem ära tasunud.

15. Küsimus: Kas on arutatud, et Kaismast mööda minna?

Vastus (Marika Pärn): Väandrast tuli ettepanek minna osaliselt olemasolevale trassile, kuid seal ei arvestatud majade ja Natura aladega.

16. Ettepanek: Raudtee puudutab paljusid inimesi ja räägitakse, et raudtee on tasuv projekt. Aga see on nende inimeste arvelt, kes seda taluvad. Kõik need inimesed peaksid olema siis mingis osas selle raudtee osanikud.

Vastus (Antti Moppel): Majanduslik ja sotsiaalmajanduslik kasu on kaks erinevat asja. Loodame, et saame ikkagi piisavalt leevendada neid mõjusid. Üks finantsvõimalus on võlakirja emissioon vabaturul.

17. Ettepanek: Maa müük riigi poolt tuleb lõpetada, et riigil oleks hiljem võimalus maid ümber kruntida.

Vastus (Antti Moppel): Ei oska sellele otseselt vastata. Igale olukorrale tuleb läheneda situatsiooni põhiselt.

18. Küsimus: Pärnu linnast välja minna ei ole ju võimalik minna ilma Natura ala läbimata. Kaaluda võiks ka teisi Natura alade läbimisi.

Vastus (Heikki Kalle): Enne Natura hindamiseta ei saa seda täpsemalt öelda, kas on võimalik Pärnu maastikukaitsealast läbi minna. Sindi alternatiivi ei saa seega enne välistada, kui Natura hindamine on tehtud. Hetkel on Natura hindamine veel läbi viimata.

159. Küsimus: Kas on tehtud on raudtee kahjuliku mõju (majanduslike mõjude) analüüs?

Vastus (Antti Moppel): Ei ole tehtud. Sest siiani oli projekt liiga üldisel tasemel. Praeguse planeeringu käigus tehakse täpsem tulude/kulude analüüs.

Küsimus: Millal selline analüüs tuleb (kahjulike majanduslike mõjude)?

Vastus (Antti Moppel): Täpsema kulu poole pealt saame rääkida, siis kui on olemas eelistatud trassivariant.

Surju vald

19. Ettepanek: ettekanne võiks käsitleda rohkem konkreetse valla ala ja seda puudutavaid probleeme, mitte rääkida nii üldiselt ja teiste omavalitsuste näitel.

Vastus (Marika Pärn): Ettekandes käsitletud teema – konkreetset juhul olemasoleva trassi alternatiivina mitte arvestamine – on olnud igal pool üsna oluliseks küsimuseks, muuhulgas ka Pärnumaal ning seepärast on maavalitsus pidanud vajalikus seda avalikel aruteludel selgitada. Konkreetsemad ettepanekud Häädemeste piirkonna kohta trasside osas saab teha hiljem kaartide juures.

162. Küsimus: Kas planeeringu eelnõus on Surju puhul olnud käsitlemisel ka liigvee, kevadise suurvee teema?
Vastus (Marika Pärn): Seda teemat puudutab KSH. Pinnavee liikumise teema ja maaparandussüsteemide teema on KSHs käsitletav.

Rapla MV

20. Küsimus: Hiinas 150 km kuuerealist maanteed postide peal õhus. Loodust ei rikuta, sellega, et on paar posti püsti. Kas seda siin ei kaaluta, et raudteed õhku tõsta niipalju kui võimalik?

Vastus (Indrek Sirp): Otseselt ei kaaluta praegu seda, sest see oleks ilmselt oluliselt kallim kui mööda maad ehitada.

21. Küsimus: Kui see vana trass nii halb on ja loodust reostab – miks me ei võiks seda antud projekti käigus kaasajastada? Teeme praegu uue trassi, aga vana jääb ju ka loodust reostama.

Vastus (Mikk Reier): Raha Euroopast tuleb meile Euroopaga ühendamise jaoks, mitte kohaliku tasandi parandamiseks. Olemasolevat raudteetrassi on võimalik kasutada teatud ulatuses. Olemasoleval trassil on iga natukese aja tagant peatus ja asustus – tõstke praegu käsi, kes oleks nõus, et jätame alles põllumaa, aga võtame maha nt 5 maja. Vana trassi puhul tuleb lammutada rohkem maju, uued trassivariandid lähevad rohkem põllumaast üle.

22. Küsimus: Üleüldist rahulolu küsitlust ei ole ju üldse tehtud, kas eesti inimesed vajavad seda Rail Balticut. Kellele seda projekti tehakse? Üldist küsitlust pole tehtud?

Vastus (Indrek Sirp): Inimeste ja kaupade pääsuks Euroopasse. Küsitlust pole tehtud, selgitamaks inimest üldist seisukohta.

Kommentaar: Enne projekti tegema hakkamist peaks ikka inimeste käest küsima, kas seda raudteed üldse tahetakse. Et kas hakkame projekteerima või mitte.

23. Küsimus: Olemasoleva trassi kasutamine pikendab vahemaad 10 km, ajavõit ca 5 min. Kas see on seda väärt, et pöörata sassi olemasolev elukorraldus? Rööbaste kitsamaks tõstmine? Miks see ei ole võimalik.

Vastus (Marika Pärn): Ka olemasoleva trassi kasutamine mõjutab inimeste elu-olu samamoodi. Ületuskohad lähevad mitmetasandiliseks. Tiheasustuses on seda oluliselt keerukam teha.

Kommentaar (Jaak Simon): RB ettevalmistusfaasis Lelle-pärnu osas liiklus säilib ja seal on arendus vähesel määral ette nähtud (kiirem ühendus).

24. Küsimus: Tiheasustusest saaks ju sillaga üle minna. Kas on kaalutud võimalust minna Lellest sillaga üle? Raudtee ääres ju nagunii elame.

Vastus (Mikk Reier): Tehniliselt on see ilmselt võimalik, kuid viadukti all ei ole ka hea elada. Euroopas on samuti sellist rakendust vähe ning viaduktialune maa ei ole kasutusel mitte elamumaana vaid mõnel muul eesmärgil, näiteks parklad.

25. Küsimus: Kui palju kallimaks see projekt läheb, kui panna kogu raudtee postide otsa? Tegemist on sisuliselt sajandi ehitisega. Rikkumata jääksid põllumajanduskülvikud, jäävad ära tunnelid, viaduktid jne. Loodusele ei tekitata mingit sisuliselt kahju.

Vastus (Mikk Reier): Ei ole läbi arvatud. Kõik on võimalik teha – panna postidele või teha metroo läbi Eesti. Vahe on ilmselt rohkem kui 10 korda. Mõju on ikka – visuaalne mõju on oluliselt suurem, sest 7 m kõrgusel olev ca 3 m kõrgune objekt on kogu aeg näha. Müra leevendamine on ka keerukas. Postidele panekut on kaalutud väikestes lõikudes.

Kiili vald

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

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

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

Vastus (Joel Jesse): Teie seisukoht protokollitakse.

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

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

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

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

Kehtna vald

30. Küsimus: Kas ei oleks võimalik teenindustee tõsta punasest alast väljapoole, et see teenindaks ka avalikke huve?

Vastus (Jaak Simon): Sellist ettepanekut on tehtud varemgi. Ilmselt ei ole see võimalik, kuna teenindustee ei ole alati päris sõidutee tee mõistes, vaid võib olla ka lihtsalt sileda pinnaga ala, kus on võimalik hooldussõidukiga sõita. Kui teenindustee jääb väljapoole trassi, on teameistritel raske teha järelevalvet ja hooldust trassile. Ehituse käigus tekib aga ilmselt hulganisti pisemaid teid, millest osa võib vajadusel jätta kohalikuks tarbeks.

31. Küsimus: Miks ei ole baastegurina arvesse võetud põllumajandusettevõtteid kui tervikkasutuses olevaid alasid, samuti külasid?

Vastus (Pille Metspalu): Külad on piirist piirini igal pool, oleme vältinud hooneid ja elamuid – pole olemas ala, kus ei ole küla. Välistava tegurina ei ole arvesse võetud põllumaid tervikuna, oleme püüdnud arvestada põllumaade tervikkikkust, kuid ei käsitlen seda välistava tegurina.

32. Küsimus: Trasside õhku viimine? Kas on sellist varianti kaalutud?

Vastus (Mikk Reier): See on oluliselt kallim. Õhus on trassi mõju leevendamine väga raske. Metrooga on ka keeruline. Ohutuse küsimus, kuna nii postidel kõrgel õhus oleva raudtee kui ka tunnelis oleva raudtee juurde on oluliselt keerukam päästetehnikaga jõuda.

Küsimus: Kuna RB on äriprojekt, kus me kõik oleme osanikud, siis odavamaks ei tasu seda projekti teha oma inimeste arvelt. Trassi võiks tõsta õhku teatud lõikudes, kus see oluliselt leevendaks mõjusid.

33. Ettepanek: Sellest on ka varem juttu olnud ja seda on ka lubatud, kuid selgusetu on siiani, et kas sellesse projekti on kaasatud ka põllumajandusekspert. Kui seni seda tehtud ei ole, siis peaks seda tegema.

Vastus (Heikki Kalle): Kaasame.

34. Ettepanek: Trassivariant 7G puudutab Kehtna alevit ja mis saab, kui kinnisvara hinnad langevad? Seda peaks inimestele kompenseerima.

35. Kommentaar: Neli Lõuna-Raplamaa valda eelistavad variante 7C, 7B ja 6B ning ilmselt tulevad ka kooskõlastused sealt kergemini.

36. Ettepanek: Kuna kaubarongide kiirus on kuni 120 km/h ja sellel kiirusel ei ole vaja eritasandilisi ristmike, siis võiks ehk kaaluda ka seda varianti, et olemasolev trass võiks kaubarongidele sobida.

Vastus (Jaak Simon): Olemasolev raudtee on olemas ja seda parendatakse, kuid kasutus on ikka vähene. Vaja on universaalset vahendit, et kaupa vedada otse Euroopasse. Et raudtee oleks ka reisiliikluseks kasutatav, oleks vajalik 240 km/h.

37. Ettepanek: Kahjude hüvitamine ja kompenseerimine peaks olema laiem, ka kaudsed kahjud, mitte ainult raudtee alla jääv maa. Riik võiks vastavalt seadust muuta.

38. Ettepanek: Ettevõttest saadavast tulust osa võiks jagada kolme maakonna peale, et kuidagigi kompenseerida Harjumaa, Raplamaa ja Pärnumaa inimeste elukorralduse ja elukeskkonna muutmist. Kasutada seda erinevate leevendavate meetmete elluviimisel.

39. Küsimus: Miks konkreetsete kinnistute omanike ei teavitata varem? Teavitus võiks olla pidev – näiteks meilitsi riigiportaali kaudu ka muude projektietappide ajal. Riik ja ametiasutused mitmesuguseid arveid ning teisi teavitusi saavad ju saata. Nii suure projekti puhul ei tohiks see ka väga keeruline olla. Paljude inimesteni muidu ei jõuagi see avalikustamise info.

Vastus (Pille Metspalu): Praeguse avaliku väljapaneku kohta ei ole tähtnud kirju saadetud. Ette ei ole nähtud seda ka varem teha kui on olemas eskiisvariant, mille järgi on teada täpsemalt maaomanikud, kellega siis läbirääkimisi tuleb pidama hakata.

40. Ettepanek: Kohalikul jahiseltsil oleks soov osaleda loomastiku küsimuste osas meie piirkonnas. Teame ju ise kõige paremini kohalikke olusid ja loomade liikumisi.

Vastus (Heikki Kalle): Projektis tegeleb loomastiku küsimusega spetsialist Jaanus Remm, ei ole hetkel teada, kui palju ta seni on teinud koostööd jahiseltsidega. Edastame talle teie soovi. Praeguseks on loomade ülekäigurajad kaardistatud ja ettepanekud tehtud.

160. Küsimus: Miks maakonnaplaneeringutes ei ole arvestatud rohealadega ja tuumaladega? Enam kui 10 rohevõrgustiku tuumala jäävad trasside alla.

Vastus (Pille Metspalu): Ei ole välistavate teguritena arvestatud, ei ole meil võrdsustatud kaitsealadega. Majandustegevus ei ole rohealadel keelatud. On kindlasti tõsine teema ja nõuab olulist analüüsi ning käsitlemist. Rohevõrgustikku 100% ei ole võimalik vältida, kuna rohevõrgustik katab Eestit võrgustikuna.

Häädemeeste vald

41. Küsimus: Kas ei oleks võimalik trassikoridori Via Balticaga ühildada?

Vastus (Marika Pärn): seda on analüüsitud, kui tuleb on see, et kuna asustus on koondunud suuresti maantee juurde ja rajatava raudtee nõuete täitmine tähendab sellistel puhkudel keerukaid tehnilisi lahendusi, siis selline lahendus ei ole enam trassialternatiivina töös. Kohati võib vajalikuks osutuda rajada isegi 3 tasandilisi ristumisi. Keerukad tehnilised lahendused nõuavad sageli ka oluliselt rohkem ruumi, mis tähendaks lammutatavate majade oluliselt suuremat hulka.

42. Küsimus: Piirkondliku päästealase võimekuse parandamine tulenevalt kaubavoo ja reisijatevoo suurenemisest. Ilmselt pole see päris selle projekti teema, siiski ettepanekuna ilmselt võimalik kuidagi käsitleda.

Vastus (Heikki Kalle): See ettepanek on meile ka varem edastatud ja on KSHs teenuste struktuuri ning riskihindamise osas käsitletud.

43. Küsimus: Miks ei kasutata vana trassi? Inimesed on sellega juba kohanenud.

Vastus (Marika Pärn): Seda on analüüsitud ja selline ettepanek on juba läbi analüüsitud, kuid majanduslikult ja teistest aspektidest tulenevalt ei ole see alternatiivina enam võrdluses. Trassi geomeetria ja trassi pikenedamine on näiteks ühed olulised aspektid, miks see trassialternatiiv ei sobi.

Kommentaar (Jaak Simon): Ettepanekuid väikestes lõikudes tuleb palju. Meie trass on ca 200 km ja iga ettepanek tuleb läbi analüüsida. Kilomeeter trassi nihutamist ühes kohas võib olulist mõju avaldada mitmed kilomeetrid eemal.

149. Kommentaar: Häädemeeste kandis on oluline koht ka metsakuivendussüsteemide küsimus, mitte ainult maaparandussüsteemid. Ilmselt oluline arutada koos Lätiga, kuna praegused süsteemid nendega koostöös toimivalt.

Vastus (Heikki Kalle): Sarnaselt kuivendussüsteemidega peab metsakuivendussüsteem toimima ka raudtee kasutusaegselt – kummalgi juhul allahindlust teha ei tohi. Eelistatud ei ole kindlasti niiskete alade trassivariandid tulenevalt juba nt vibratsiooni leviku kohapealt.

183. Saalist: Rahva seast kostus mitu vastust, et me ju ei tahagi raudteed ning et inimeste käest pole keegi küsinudki.

Vastus (Heikki Kalle): Üleriigiline planeering on koostatud ja meie lähtume sellest.

Kommentaar: Üleriigilise planeeringu täpsuse ja KSH järgi oleks võimalik ka tuumajaam raekoja platsile ehitada ja see on ju täielik nonsens. Nüüd on ju tõehetk käes, kus kaardid on laual ja keegi pole seni rääkinud ka tarastatud raudteest. Teine aspekt on see, et kui lätlastega ei suudeta läbi rääkida ja Mõisaküla poolt lätlased kardavad tulla, siis teine variant ongi see, et tuleb 140 km/h ja ilma aedadeta. Soomes on ju enamik kiirraudteed ilma aedadeta.

Nõmme linnaosa

44. Küsimus: Miks ei minda teiselt poolt Järvevana teed?

Vastus (J.Simon): meil ei ole seal võimalik ära mahtuda.

45. Küsimus: kui teist midagi sõltub, siis tehke nii, et see ei läheks läbi Nõmme.

46. Küsimus: Miks te siis ei võta kõiki variante, palun kaaluge ka seda, et Eesti regionaalpoliitikaga oleks arvestatud.

Vastus: Eesti regionaalpoliitiline raudtee on ju olemas ja see rekonstrueeritakse.

Märjamaa vald

48. Küsimus: Miks ei ole trassivariandid aerofotol? Inimestel oleks ju oluliselt kergem sealt end huvitavat maja või muud ala leida.

Vastus (Pille Metspalu): Aerofotole on võimalik tassivariante panna küll, kuid väljatrukilt sellise täpsuse juures väga midagi välja lugeda ei ole võimalik. Kaaluda võib portaali ülespanekut.

49. Küsimus: Näitasite teemakaarte põllumajandusmaa ja metsamaa kohta. Kas võiks tuua välja ka selle võrdluse, kui palju jääb trassivariantide alla riigimaad ja eramaad?

Vastus (Pille Metspalu): See teemakaart on olemas, kuid pole praegu siin slaididel eraldi välja toodud.

50. Küsimus: On olemas ju ka variant, et vahetatakse rattad konteineritel?

Kommentaar (Raido Kivikangur): Selline erilahendus on olemas, kuid see nõuab rongidelt ka erilahendust. Kui meil on need rongid olemas, siis see eeldab ka teistelt meie riigipiires opereerivatelt riikidelt sellist veeremit.

51. Küsimus: Kui suur Lelle juures on kiirus praegu? Kaubarongile see sobib ju?

Vastus (Raido Kivikangur): 140 km hetkel uuel trassil. Reisirongile sobib, kuid välistrassil tuleks teha rongirööpa tõstmise, mis ei sobi kaubarongidele. Täpsematele lõikudele võime teha eraldi vastused.

52. Küsimus: Miks väga pingutatakse, et elamumaa välistada? Kui maja jääb trassi alla, siis on võõrandamine kohustuslik ja saadud kompensatsioon on ehk abiks uue maja ehitamiseks mujale. Kui trass ehitada maja lähedale, siis sisuliselt õuest läheb raudtee läbi elamistingimused on halvad ja kompensatsiooni mujale uue maja ehitamiseks ikka ei saa. Ettepanek oleks mitte tingimata vältida maju.

Vastus (Pille Metspalu): Elamud ja hooned on esimene asi, mida me baaskriteeriumina igal juhul vältida püüame.

53. Küsimus: Kas on kaalutud õgvendamist mõlemal raudteetrassil korraga. Samuti võiks praegu olemasoleval raudteel ka ohtlikud ülekäigud, -sõidud muuta eritasandiliseks. Nii suure projektiga võiks lahendada ka mõningaid kohaliku tasandi probleeme.

Vastus: Minu teada seda kaalutud ei ole. Ilmselt ei oska me praegu sellele täpsemalt vastata.

54. Küsimus: Põllumajandusettevõtet peaks käsitlema kui ühtsel territooriumil tegutsevat äriettevõtet – on oluline vahe, kas trass jookseb ettevõtte kasutatavatest maadest risti läbi või kulgeb maade servast. Miks ei ole see baaskriteeriumina sees. Võrdluskriteeriumina võiks olla sees, kuna põllumajandusettevõtte mõiste ei ühti põllumajandusmaa mõistega.

Vastus (Pille Metspalu): Kui see oleks baaskriteerium, siis me ei saa üldse raudteed teha. Võrdluskriteeriumina kasutame PRIA andmetele tuginedes põllumajandusmaade kihti ja võimalik on trassivariante võrrelda, vaadates põllumajandusmaade terviklikkust.

150. Küsimus: Kas ohuolukorra riskianalüüs tehakse?

Vastus (Martin Ruul): Eelistatud trassivariandile tuleb riskianalüüs kemikaaliseaduse mõistes. Võrdluse osas võrdleme riskiaspekte.

166. Ettepanek: Kui see Venemaad teenindab ja rööpmelaius ei ühti praegu Eestis kasutatavaga, siis võiks selle raudtee Venemaale, teisele poole Peipsit, rajada.

Vastus (Andres Lindemann): Eesti Valitsusel on õigus tegutseda ainult Eesti riigi piires ja seega ei ole meil õigust Venemaale midagi planeerida.

Jõelähtme vald

55. Küsimus saalist: ei ole arvestatud karjäärialaga.

Heikki Kalle: probleem on olemas.

Rae vald

56. Küsimus: Kas on mõeldud olemasolevate teetrassikoridoride kasutamisele (Pärnu maantee)?

Vastus (Joel Jesse): Asustus ongi kogunenud teede äärde ja seal tuleb väga suur olemasolevate hoonete lammutamise vajadus. Ka Via Baltica planeeringu kogemus näitas seda.

57. Ettepanek: Asustusstruktuuri uuringu puhul suhelda vähemalt Rae valla külavanematega.

Vastus (Joel Jesse): Võtame Teie kontakti ja Teiega ühendust.

58. Ettepanek: Mõju pinnasele ja reljeefile tuleks muuta ka kasutusaegseks KSH programmis.

Vastus (Heikki Kalle): Arvestame. Ja on juba muudetud.

Kose vald

59. Kose Vallavalitsuse esindaja: kas ümberkruntimise teema tuleb ka kõne alla eesmärgil, et ei tükeldataks põllumeeste maid, et üksused säilivad?

Andres Lindemann: tootmisüksusi planeerimise käigus arvestatakse. Võimalik on ka vahetusmehhanismid. Siin ootaks põllumeeste initsiatiivi.

60. Jaanus Saadve: miks Tallinna ringtee kaudu ei lähe?

Heikki Kalle: Tallinna ringtee läheb täiesti teises suunas. Mõtlete Tallinn- Pärnu mnt?

61. Kose Vallavalitsuse esindaja: kas võõrandamine toimub raha eest või saab ka maad vahetada?

Andres Lindemann: mõlemad on võimalikud. Meil on positiivne praktika ka vahetamisel.

62. Jaanus Saadve: ma osalesin ka Budapestis audiitorite seminaril, kus toodi välja, et veeremit on võimalik teha suhteliselt lihtsalt olemasolevale sobivaks. Mistahes veeremi ümberehitamine on lihtsam, kui uue raudtee rajamine. Praegust raudteed on võimalik rekonstrueerida 160 km/h, mida kaubarongid kunagi ei saavuta. Jaak Simon: See nõuaks ainult ühe raudteeliini jaoks uut veeremit, mida ei saa mujal kasutada. See on tavapärase infra arendamise projekt, eesmärk on parandada Eesti ühendust Euroopaga. Meil on hea laevauhendus Soome ja Rootsi ja see on kõik. Meil tegelikult ühendused puuduvad. Eesti on sellest maha jäänud.

167. Saalist: ehitame maanteid, mitte raudteed!

Joel Jesse: Raudtee on rohelisem, võrreldes laevadega kiirem, erinevatele kaubagrupidale vajalik.

Pärnu MV

63. Ettepanek: KSH koostamisel arvestada vana raudtee likvideerimise variandiga ning sellega kaasnevate mõjudega, kuna sellel on oluline sotsiaalne mõju.

64. Küsimus: Kas rongiliiklus võiks reisijate jaoks olla väikesekoosseisuliste rongidega tihedam? Et see oleks bussitranspordiga konkurentsivõimeline, oleks vajalik, et rongid käiksid tihemini. Praegu Riia ja Tallinnaga ühendus peaaegu iga tunni järel.

Vastus (Jaak Simon): Ei ole välistatud, et sellised süstikrongid sõitma hakkaks. Praegused arvutused on modelleerimise tarvis teostatud. Tegelik kasutus selgub omanike ja veoperaatorite koostöös – kui on huvi, siis miks mitte.

65. Küsimus: Kinnisvara hindamise kohta, et kas arvestatakse ka maahinna tõusuga? Praegu põllumaa hind tõuseb ju pidevalt, 10 aasta pärast on selle maa hind ju oluliselt kõrgem, kui see hind, mis me praegu saame.

Vastus (Andres Lindemann): Praegu lähtutakse kehtivast seadusest, mille järgi on vaja kinnisvara hindamist. ME ei räägi ehituse algusest 10 aasta pärast, ehituse algusest räägime 5 aasta perspektiivis ja riik ei saa osta kõiki neid maid pikaks ajaks reservi. Riigi huvides on saada võimalikult kiirelt

Kommentaar (Tiiu Pärn): Antud planeeringu alusel maade võõrandamist ei toimu. Eelprojekti täpsusastmes selgub tegelik võõrandamine. Sundvõõrandamine ei ole eelistatud ja ainus variant, on võimalik ka muud lahendused leida.

66. Küsimus: Kuidas saab kaup raudteele? Projekt on pikema aja peale ja kauba laadimise aspekt tuleks lähteülesandesse sisse kirjutada. Vastavalt kauba laadimise kohtadele oleks alles trassivalik õigem. Raudtee ehitamise kogemus on ju Eestis olemas. Pärnu ettevõtjatele oleks see kindlasti konkurentsieeliseks, kui nad saaksid kauba siit rongile. Kauba liikumine konteinerites on ju laevalt rongile väga lihtne.

Vastus (Jaak Simon): Seda täpselt selle planeeringu raames ei lahendata. Sõltub valitud trassivariandist. Otse sadamaga ühendust luua on Pärnus keeruline. Kaubajaamaga ühendamine on olnud arutlusel, kuid täpset lahendust enne trassivalikut ei ole veel. Esmasel tasemel on seda läbi mõeldud (kaubarongi möödasõidutasku jaoks nagunii hea koht). Uusi ühendusi ei välistata, täiendava haru lisamine raudteel on oluliselt lihtsam maanteest.

67. Ettepanek: Võiks koostada ka mõjuala kaardid trassivariantide juurde.

Kommentaar: Eelnevalt tehtud ettepanek mõjuala kaartide koostamiseks oli just seotud näiteks Pärnu piirkonnas oleva ebatavalise situatsiooniga, kus linn asub sisuliselt savipatjadel. Vibratsiooni mõju võib siin ulatuda väga kaugele ja olla oluline.

Vastus: Väga õige märkus. Pinnasetingimused on siin keerukad ja see on siin täiesti arvestatav risk. Vibratsioon on seotud ka lihkeohtlikkusega jne.

68. Ettepanek: Trasside läbimisele kuluv kiirus läbi arvutada, kuna selle raudtee rajamise juures on kiirus siiski väga oluline aspekt ja see oleks võrdluses olemas.

69. Küsimus: Teil on erinevaid teemakaarte, kuid trasside mõjualade kaarti teil ei ole? Näiteks kui kaugele mingis lõigus müra, vibratsioon levib, samuti valgus. Pärnus on savipinnastega vibratsiooni levik kindlasti oluline teema.

Vastus (Marika Pärn): Otseselt mõjuala kaarte ei ole, sest mõjuala on erinevate aspektide ja tingimuste juures ju erinev.

Kommentaar (Heikki Kalle): Sellised kaardid tulevad vähemalt osadele aspektidele. Meil ei ole hetke kõiki vajalikke andmeid seda tüüpi vedurite kohta ja seega modelleermise jaoks on vaja sisendandmeid müra ja vibratsiooni kohta. Oleme küsinud andmeid analoogsete rongide müraemissioonide kohta..

70. Küsimus: Miks trass piiri juures läheb läbi talumaade, miks ta ei võiks minna otse läbi metsade? Miks see trass ei või minna Via Baltica kõrvalt? Mitu talu selle trassi rajamisega kaob? Muinsuskaitseala on seal piiri juures ka veel.

Vastus (Andres Lindemann): Kõige lõunapoolsema osa planeerimine on koostöös Lätlastega. 5 km laiune riba piiril on see lõik, kus trass peab piiri ületama. Muinsuskaitsealad on trassivariantide väljatöötamisel välditud. Täpset trasside alla jäävate majade arvu ei oska praegu öelda.

71. Repliik Vahur Tõnissoolt: Hiljutisel suurel transpordiseminaril räägiti, et RB on üks olulistest Euroopa transpordikoridoridest ja oluline ennekõike Soome riigi jaoks. Koostatud on ühisdeklaratsioon mitmete Raplamaa valdade poolt, kus on ära toodud eelistatud variant. Seadusandluse muudatused kompensatsioonimeetodite jaoks on vajalikud.

72. Küsimus: Kas on ka mõeldud sellele, et moodustatakse töögrupp, kes hakkaks tegelema kinnistutega ja kompensatsioonidega. Inimeste vastuseis on tingitud sageli teadmatusest? Võiks olla ju normaalne inimlik kompensatsioon pluss koduigatsustasu.

Vastus (Lindemann): Kui ehituseks läheb, siis on oluline, et võõrandamine oleks võimalikult sujuv. Varasemalt kogemusele tuginedes oleme kaardistanud nii inimressursi vajalikkust ja ka auke seadusandluses. Võõrandamise teema on vaja läbi rääkida ka justiitsministeeriumiga.

161. Märkus: rahva seast, et sundvõõrandamise seaduse alusel seda pigem mitte teha ja proovida ikka leida lahendus lepingute ja läbirääkimiste teel. Samuti võiks olla see kompensatsiooni meede juba välja töötatud, et inimeste vastuseisu vähendada.

Kommentaar (Andres Lindemann): Me saame töötada praegu kehtivates seaduslikes raamides ja ütlen veelkord, et ministeeriumis töö käib koostöös justiitsministeeriumiga selle küsimusega.

Maardu LV

73. Jüri Pihlak (Maardu Linnavalitsus): Miks te üle põllumaade minemisel ei kaalu trassi viimist postidele?

Pille Metspalu: Trassi viimine postidele on üks võimalik tehniline lahendus, mida kaalutakse.

74. Reedik Võrno: 11B variandi halb külg on see, et tekib kahe raudtee samatasandiline ristumine. Seetõttu isiklikult eelistaks 11C varianti.

75. Eritasandiliste ristete asukohti on joonistele juurde vaja – näiteks Altmetsa tee pikendusele ühe variandi puhul ja Muuga teel teise variandi puhul. Terminali asukoha osas: Ühe terminali asukoha osas on vaja magistraaltänava, Maardu tee, ületamist.

Joel Jesse: Aitäh märkuste eest, kõigi nendega tuleb töö käigus arvestada.

76. Reedik Võrno: Maardu Linnavalitsus pöördus ka ühe alternatiivvariandi pakkumisega. Kas on kaalutud ka Helsingisse mineva raudteepraamiga ühendamist?

Jaak Simon: Soomes on erineva rööpalaiusega raudtee, sarnane meie olemasolevale raudteele.

Reedik Võrno: Soome kaupade sujuv läbilaskmine omaks olulist efekti, selle jaoks võiks olla eraldi töö.

Saku vald

77. Küsimus: Kas ka 12A kohta võiks välja tuua võrdluse maakasutuse kohta? Kas neid saab näha lähitulevikus?
Vastus (Pille Metspalu): Jah võrdlustabelid tehakse ka 12A kohta ja need pannakse Railbaltic portaali üles.

171 Küsimus: I) Miks ei ole arvestatud Tallinn-Tapa-Tartu-Valga liiniga?

II) Kas otsus tehti ainult AECOM uuringu põhjal? Kas ei peaks ka teisi uuringuid tegema?

Vastus (Raido Kivikangur, Joel Jesse, Heikki Kalle): AECOMI uuring analüüsis erinevaid alternatiive ja leidis, et majanduslik kõige mõistlikum on Tallinn-Pärnu-Riia liin. Otsus tehti Valitsuse tasandil lähtuvalt AECOMI uuringust ja üleriigilisest planeeringust. Uuringu teostaja leiti hanke käigus, kus Rail Baltic projektis osalevad riigid leppisid kokku väga selged kriteeriumid uuringu tegijale.

172. Sõnavõtt: Tegemist suure ettevõtmisega, millel puudub äriplaan. Mõelda tuleb ka nende alternatiivide peale, mis läbi Tartu lähevad. Tuleks luua mitme valla peale MTÜ, kuhu kaasata ka inimesed, kes sooviva Rail Balticut läbi Tapa, Tartu ja Valga inimesed. 70% inimesi jääb ju selle trassi peale. Võib öelda, et maakonnaplaneeringutega lahendatakse Üleuroopalist projekti.

Sauga vald

182. Küsimus: Kas ainukesed lahendused on eritasandilised ristumised? Mujal Euroopas on kiirraudteel samatasandilised ristumised ju olemas.

Vastus (Marika Pärn): Jah, sest sellised on nõuded.

Kommentaar (Jaak Simon): Mujal Euroopas on samatasandilised ristumised ka 160 km/h sellistes kohtades, kus raudtee oli juba enne kiiruse tõstmist. Alates 120 km/h on eritasandilised ristumised kohustuslikud ka mujal uue raudtee rajamise puhul.

JAANUAR 2014

Kohila vald

78. K: miks ei vaadata varianti, et Kohilas on peatus? Miks ma pean autokütust ostma, kui ma saan 20 minutiga Kohilast Tallinnasse sõita? Või minu vend Riias Kohilasse mulle külla.

V: Kohilas ju täna on raudtee, Tallinna. Hetkel on planeeritud kaks peatust, Tallinn ja Pärnu, tulevikus Rapla. Me ei vali trassi kohaliku liikluse tarbeks, kuigi see on üks kriteerium. See ei ole trassi valikul määrav kriteerium.

V: kolm maavanemat on ettepaneku teinud, et RB trass oleks kasutatav regionaalseks rongiühenduseks. Praegu koostatavas maakonnaplaneeringus, mitte RB, näitame ka kohalikud peatused ja võimalikud raudteeharud.

79. K: kas vesiliiv on tegur, mis võib takistada raudtee rajamist? Pooldan 13 B/C-d, see ei lähe ei Kohilast ega Kiisalt läbi.

V: vesiliiva peale on raskem teha aga on võimalik.

80. K: täna on Kohilast läbimine justkui kõige tõenäolisem. 13C on sirge, on sirgeid lõike, kus saame sõita 240 km/h ja pole probleem. Selle on nõus Soome firmad kindlasti kinni maksma. Miks peame suruma läbi kitsaste kohtade nagu Kiisa, Kohila jne? 13C on kõige parem variant.

V: see on võrdluses ja kriteeriume on palju ja ma usun, et mitmes kriteeriumis saabki see trassivariant 13 B/C plusspunkte. Võrdluses ta on, tulemusi ei tea veel öelda.

81. K: miks ei võiks siis RB regionaalliiklust teenindada? Miks kohalikud elanikud, nagu Kohila, ei saa seda kasutada?

K: kui teeks mõned peatused rohkem, ei kaota keegi, võidavad. Kaubarongid sõidavad omasoodu.

V: maakonnaplaneeringuga kavandame kohalikud peatused, seda selle projektiga ei tee.

Rae vald

82. K: on kitsad olud ringteel. Kas olete planeerinud ja kaalunud minna asulast ümber, Luige puhul näiteks?

V: Luigel ei ole.

83. K: oli juttu, et kaubarongide jaoks tehakse taskud, et mööda sõita. Kas Eestis või Lätis-Leedus on kaalutud seda, et tasku lennujaama juurde, et reisija saaks lennujaama. Et vältida olukorda, et peaks eraldi infra olema selleks, et inimene juurde saaks.

V: maakonnaplaneeringutega samal ajal teostatakse ka kahe reisiterminali detailplaneeringuid Pärnus ja Tallinnas. Ülemiste on sellepärast valitud, et see on erinevate liikumisviiside kokkupuutekoht. Lennujaamaühendus on kavandatud lahendada trammiihenduse pikendamisega, sellele on mõeldud. Erinevate transpordiliikide kokku viimine on oluline ka Euroopa jaoks, et inimestel oleks mugav liikuda ühest kohast teise. Kolmas peatus – mitte küll hetkel projekteeritav – on kavandatud Raplasse.

84. K: kas on kaalumisel, et raudtee läheb Tapalt. Tapalt see pööre teha Türi peale või Viljandi peale ja minna sealt, kuski on logistiline keskus, mis korjab kokku ja mingi siis läbi Pärnu. 100 km ringi siis kõik need soode kuivendamised jne.

V: rahu ja puutumatus hindavad ka Tapa ja Türi, nemad ei soovi täpselt samamoodi seda näha.

86. K: miks ta peab minema ümber Tallinna, miks ta ei saa minna läbi Muuga, Tapa? Miks peame võtma ringtee peale nii suure koormuse?

V: mina ei paneks ringteele.

Kiili vald

87. Küsimus: Miks ei ole kaalutud minna Luigest mööda?

Mikk Reier: Kui me läheksime lõuna poolt mööda, siis jääks ette Sausti küla ja Sausti mõis. Veel rohkem lõuna poole saaks ka minna, aga siis ei räägi me enam ringtee trassikoridori kasutamisest.

88. K: kui me räägime demokraatiast, siis mida peab tegema, et järgmisel arutelul seda 14 O-d seal ei oleks? 14 O peaks olema maha võetud, kui siia järgmine kord tulema. Mida ma pean tegema selleks, et võetakse maha need alternatiivid?

K: ma tahaks teada, milliseid konkreetseid samme ma peaks astuma, et see oleks aktsepteeritav, et see ei jääks selliseks, et „inimesed kuski Kiili väikeses saalis rääkisid“.

V: minu soovitus oleks see, et kui kogute allkirju, et me siia seda alternatiivi ei taha, siis koguge ka selliseid allkirju, millist trassikoridori te tahate.

89. Küsimus: Ei ole käsitletud kompenseerimise teemat. Seaduse järgi käib see turuhinna järgi. Kui kellelgi on majapidamine on väga vähe väärt ja selle raha eest uut elamist ei saa. Kas on plaanis lisakompensatsioon lisaks turuhinnale?

Indrek Sirp: Alguses prooviks leida trassid, mis ei lähe läbi majade. Konsultandi esialgsed trassid ongi nii planeeritud. See oligi lähteseiskoht. Kompenseerimise süsteem on olemas maanteede praktikast. Neutraalne ekspert ütleb hind ja siis kokkuleppe korras leitakse lahendus. Omanik siis esitab oma kahjud, nagu näiteks hüpoteegid või metsa raiega seoses. Võib-olla jääb sellest raudtee puhul väheseks. Võib-olla on raudtee poolt tekitatud kahjud, mida me hetkel ei oska hinnata. Näiteks kui põllumees peab ringi sõitma. Nendeks juhtudeks on plaanis tellida analüüs, mis töötaks välja kompenseerimise metodoloogia. Kavas on teha hange, et selline analüüs tellida. Loodetavasti saab see selle aasta jooksul valmis ja selle põhjal tehakse võib-olla muudatusi seadustes jne.

165. Seisukoht: Enne käis jutust läbi, et pakkuge siis alternatiiv. Pakun alternatiivina lennukit.

Joel Jesse: Kaubavedu lennukiga on väga kallis.

173. Küsimus: Miks ei ole kaalumisel Tartu alternatiiv?

Joel Jesse: Üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“ on Rail Baltic läbi Pärnu, kus on öeldud et kiirrong viiks inimesed Riiga umbes 2 tunniga. Aecomi uuringu järgi kulub läbi Tartu Riiga sõitmiseks 3,5 tundi, kuid läbi Pärnu on see alla 2 tunni. See otsus on tehtud ikkagi Vabariigi Valitsuse poolt.

174. Küsimus: Kas ikkagi ei peaks veel arutama Tapa-Tartu-Valga trassi kasutamist, mis oleks Eestile ilmselt kasulik?

Joel Jesse: Sellel suunal on meil raudtee olemas ja plaanis on seal kiirused viia 160 km/h peale. Üleriigilise planeeringu kehtestaja oli Vabariigi Valitsus ja selle koostamisel osalesid ministeeriumid, oma ala spetsialistid ja mitmed huvigrupid.

Saku vald

90. K: aitame kodanikel keerulisi asju lahendada. ARB oluline punkt on kompensatsioonid. Riigikoguga oleme kohtunud juba detsembrikuust. Peab saama seadused muudetud, et saab sisse asenduskodu riigi kulul. Sellega tuleb tööd teha. Ettepanek, MTÜ ARB ajab seda asja, tulge ja liituge.

APRILL 2014

Rae vald

91. K: kui palju ja kas on üldse kaalutud seda varianti, et ehitada raudtee maa alla?

V: võin öelda, et tunnelisse ehitamine on ca 10 korda kallim, postidele 5 korda kallim.

K: seega jääb see lihtsalt raha taha.

V: kui korrutame maapeale ehitamise kilomeetri maksumuse kümnega, siis võib see päädida sellega, et raudteed ei tulegi.

92. K: miks peab tulema siit, kus on kõige rohkem rahvast, miks ei võiks tulla Kose juurest?

V: ka need variandid on sees, aga need oluliselt pikemad.

K: pikemad jah, aga inimesed!

V: seda kõiki kaalutakse KSH raames. Infot on vaja, et langetada sisuline otsus, seda ei saa me teha emotsioonide põhjal.

93. K: jätkaks 14G-ga, Kangru alevik. Me oleme täna ka siin, kes on selle variandi vastu. Me teeks heameelega koostööd ükskõik kellega, et veenda vajalikke instantsse.

V: lõplikul trassi valikul on maavanem on sellisel positsioonil, et peab tegema tasakaalustatud otsuse. Kõik saavad öelda, et ärge minu tagaiaast läbi tulge. Tehke siis ka niipidi koostööd, et koguge allkirju selle kohta, et milliseid alternatiive te eelistate. Üks grupp välistab ühe, teine grupp teise, nii ei jäägi alternatiive, nii ka ei saa.

98. K: või siis rajatakse osaliselt kinnisena?

V: kindlasti ei saa me seda praegu ümber lükata täielikult, võibolla mõnes kohas on vaja mõni lõik teha, kuid see selgub juba projekteerimise käigus. Kui me vaatame, siis ka mujal maailmas on maksimaalselt pinnase peal, mitte maa all. Postide otsas on km kallim, hooldus on kallim, viadukti eluiga on 50-60 aastat. Tuleb vaadata mitmest aspektist, aga võibolla tõesti, kui kuskil on vaja minna natuke tunnelisse, siis seda tehakse, vajadusel.

151. K: peab mõtlema ka sellele, et ohtlikud veosed liiguvad asustatud aladel. Läänemaailmas, Ameerikas ja Kanadas mõeldakse selle peale väga.

V: see on keeruline teema, aga sellega me arvestame.

Kiili vald

94. K: te võite võrrelda kõiki alternatiive, välja arvatud 14.

K: tõsiselt on tunda survet Maavalitsuse ja Rae valla poolt.

V: ei ole nii.

95. K: siis tuleb vormistada meie avalik tahe ja võtta need alternatiivid kohe maha.

V: Rae ütleb, et võtke maha, Tallinn ütleb, et võtke maha. Nii ei olegi ühtegi alternatiivi.

96. K: Me ei taha nendest viiest alternatiividest midagi kuulda, need on tehtud valedel alustel, teiste valdade otsusena. Need tuleks maha võtta. Hindamiskriteeriumis on huvitav punkt, kohalikuks raudteeks. Need ei saa kuidagi kõrvuti mahtuda, kindlasti ei saa sealt läbi rajada Paldiski-Lasnamäe liini.

V: kõikidel on omad probleemid. Ootame ära KSH võrdlustulemused. See annab aimu, mis võib olla eelistus. Võibolla lähivad osad alternatiivid võrdlusest maha.

97. K (Kiili vallavolikogu aseesimees): seoses Rail Balticuga on meil peetud kümneid koosolekuid. Olen pannud nende koosolekute põhjal kokku Kiili valla elanike mõtted (8 ettepanekut: 1. risti läbi Kiili valla on veetud lausa 9 joont; 3 kuud tagasi anti ligi 600 häält ringtee vastu. Kas RB tahab tõesti olla see, kes pühib teelt inimeste kodud, kas pole see mitte see, nagu kolmas küüditamine ja seda teeksid kaasmaalaste omad käed.

V: kindlasti vaatame ka kõige väiksemaid inimesi. RB annab meile võimaluse, mida meil täna ei ole. Tänu sellele, et me oleme geopoliitiliselt nii soodsas asukohas, ja oleme olnud erinevatel ajastutel logistikateedel, ongi meil töökohti ja nii ilus vanalinn. Peame käima ajaga kaasas, olema konkurentsivõimelised. 2020 tuleb võib-olla maanteetransport maksuliseks, see annab jälle toetust rongiveole. Lühem maa tähendab ajavõitu, rahavõitu. See

kõik annab majandusmootorile võimaluse. Kui meie majandus ei toimi, siis varsti kolivad need inimesed Eestist ära, siis meil ei ole neid kodusid.

146. K (Kiili vallavolikogu aseesimees): seoses Rail Balticuga on meil peetud kümneid koosolekuid. Olen pannud nende koosolekute põhjal kokku Kiili valla elanike mõtted (8 ettepanekut: 2. Läbi meie valla mitte ühtegi ringtee trassi ei tule, te ei tahaks näha meie vallas teist Maidani, kus inimesed käest kinni buldooseri ees seisavad. 3.... 4. meie väike Eesti on tervenisti üks suur looduskaitseala, kogu Eesti all olev maa on karstiaala ja täis maavarasid ja kaitsealasid. Inimene ei kuulu ühtegi kaitsekategooriasse. 5. Kas RB meeskond on endale aru andnud, kui palju on nad siire-viire rajades vaenu külvanud. 7. sellist RB meil siin Kiili vallas vaja ei ole. 8. RB meeskond, palun oska näha ka kõige väiksemat inimest.

V: kindlasti vaatame ka kõige väiksemaid inimesi. RB annab meile võimaluse, mida meil täna ei ole. Tänu sellele, et me oleme geopoliitiliselt nii soodsas asukohas, ja oleme olnud erinevatel ajastutel logistikateedel, ongi meil töökohti ja nii ilus vanalinn. Peame käima ajaga kaasas, olema konkurentsivõimelised. 2020 tuleb võib-olla maanteetransport maksuliseks, see annab jälle toetust rongiveole. Lühem maa tähendab ajavõitu, rahavõitu. See kõik annab majandusmootorile võimaluse. Kui meie majandus ei toimi, siis varsti kolivad need inimesed Eestist ära, siis meil ei ole neid kodusid.

JUUNI 2014

Saku vald

99. Kommentaar: See kompensatsioon ei peaks olema ühekordne vaid peaks olema iga-aastane, sest maad lõigatakse läbi ja liikumistrajektorid pikenevad ja kütusekulu suureneb näiteks oluliselt. Kütuselisa kompensatsiooniga nagu maanteede puhul.

Jaak Simon: On räägitud ka põllumajandussektori poole pealt, kui raudtee lõikab põllumajandusettevõtte pooleks, siis on olemas variant, et see kompenseeritakse. Palun saatke see ettepanek kirjalikult meiliga, sest hanke lähtetingimustes on sees, et peab arvestama ka avalikustamise käigus laekunud ettepanekutega.

Komentaar: Võiks siis olla PRIA süsteemis sees, et oleks iga-aastane.

175. Küsimus: Kuna te Venemaa kaubaga ei ole arvestanud, siis miks te ei nihuta seda asja sinna, kuhu on õige – praeguse raudtee liinile Tartu suunal, mis on praktiline ning majanduslikult tasuv. Ei pea kodusid lammutama, ei häirita loodust jne. Seni oli vaja ka Tapa-Muuga liini Venemaa kauba jaoks. Mida varem saadakse arusaamisele, et Rail Balticu õige koht on seal, kus on ta kohalikele kasulik, siis seda varem see valmis saab.

Joel Jesse: Venemaa kaubad jäävad meil liikuma ja keegi ei hakka Venemaa laiusega rööpaid üles võtma, et asendada see Euroopa laiusega. Kahjuks Tallinn-Tartu suunal Valka meile lätlased vastu ei tule. Samuti ei ole võimalik uut trassi paigutada olemasoleva raudtee koridori. Trassigeomeetria nõuded on teised. Seal on samuti asustus. Me tahtsime kuni Lelleni teha raudteed olemasolevas trassis, kuid see ei olnud võimalik, kuna sisuliselt peaks Lelle asumist risti läbi sõitma.

176. Kommetaar: Eesti jaoks oleks majanduslikult mõttekam Rail Baltic läbi Tartu teha, sest see on ainuke normaalne koht, kust kaupa saab vedada. Ma ei kujuta ette praegu, et Pärnusse tehakse praegu kaubajaamad. Kas Teie arvates, ajate Te Eesti jaoks õiget asja? Ma mõtlen rahaliselt.

Joel Jesse: Tallinn-Tartu raudtee on olemas ning rekonstrueeritud. See on täpselt samamoodi, nagu viia trassi läbi Vilniuse. Seal on Kaunase ja Vilniuse vahel raudteeühendus olemas. Meil on täpselt samamoodi hea raudteeühendus olemas, tulevikus saab reisirongidega sõita lausa 160 km/h. Miks me peaksime ehitama paralleelraudtee olemasoleva raudtee kõrvale, mis vastab väga headele tingimustele? See oleks raha raiskamine.

Rapla MV

100. Vahur Tõnissoo: Palun eskiisprojekti tegemisel tagasi panna 14CG ja Kohilast möödaminek.

Veiko Rakkaselg: Märgitakse protokollis.

101. Küsimus: Töite välja ainult 3 suurt loomade liikumise kohta. Võin teile ette näidata veel 30. Kas ei ole mõeldud vähemalt nende suurte liikumiskohtade peale, et tõsta raudteed või viia tunnelisse? Ökoduktid on vist üsna ebaefektiivsed.

Heikki Kalle: Praegu ei ole teada kõikide läbipääsude tüüpe. Maastikusilla eelis ökodukti ees on see, et see ei ole mitte ainult loomadele vaid ka teistele läbipääsu võimaldav. Meil ei ole veel täpset raudtee vertikaalprofiili, et öelda, milline läbipääs tuleb. Ökoduktide sagedus võiks olla seda tüüpi raudtee puhul loodusmaastikul keskmiselt 10 km järel. Täpne ökodukti lahendus on veel teadmata, kuna tuleb täpsustada, kes kus liigub ja mis loomarühmade jaoks on vaja läbipääsu. Võimalik, et suurtes rohekoridorides ei olegi ökoduktid

piisav ja peame olema veel paindlikumad. Võimalik lahendus on maastikusild, kus seda ehitada ei saa, on vaja kaaluda taradest loobumine võimalust. Tallinn-Tartu maantee ökodukt on kitsas ökodukt, aga raudtee puhul arvestatakse laiusega ca 50 m. Kitsast ökodukti on raskem tööle saada.

Kommentaar: Jääb siis loota, et eelarves ei tõmmata raha kokku loomade läbipääsude arvel.

Kose vald

102. Ettepanek: Teen ettepaneku panna uuesti kaardile 14C+G trassialternatiiv. Tõstke käed, kes on selle poolt. Toetuskäsi oli kümme konda.

Joel Jesse: Kohila vald on juba veebruari kuus võtnud vastu otsuse millega välistavad Rail Baltic raudtee kulgemise olemasolevas raudteekoridoris Kohilas.

Kommentaar: Rahval on vaja teha maavanemale ettepanek 14. trass uuesti võrdlusesse võtta.

Joel Jesse: Selle ettepaneku saate teha kirjalikult. Kirjutate sinna alla ja räägite ka teiste omavalitsustega sellisel juhul sh Kohilaga. Ettepanekut peavad toetama ka teised omavalitsused Rae, Kiili, Kohila jne.

Kommentaar: Kohila ei ole kunagi välistanud 14. varianti. Kohila on välistanud Kohilast läbi mineku.

103. Küsimus: Miks ei võiks üles võtta Tallinn Pärnu olemasolevalt raudteed ja sinna ehitada?

Jaak Simon: Leldest alla poole on trass ehitatud metsaveo raudteena ja sinna koridori ei sobi uus kiirraudtee. Maksimaalselt saaks ära kasutada umbes 50% vanast trassikoridorist. Probleem on ka Viljandi lõiguga, mida on juba Euroopa raha eest rekonstrueeritud. Kui see seal üles võtta ja uuesti ehitada, siis see oleks täielikult Eesti riigi raha eest. Samuti tuleb tähelepanu pöörata, et lõigul, mis jääb Raplast Tallinna poole on probleemiks eritasandilised risted asulate keskel, mis mõjutavad kogu asulat.

177. Arvamus: Kõige mõistlikum variant oleks läbi Tartu.

Joel Jesse: Seal on täpselt samad mured ja mida pikem on trass seda rohkem on seal muresid. Peaksite tutvuma trassigeomeetriaga seal trassil ja nende küladega, millest see raudtee läbi läheks. Ja seal on veel rohkem kaitsealasid.

180. Küsimus: Milleks utoopiline planeerimine ja uurimine, kui juba praegu olemasolev trass on pooleldi kasutuseta ja inimesed ei pääse koju. Uuel trassil peatusi ainult kaks. Pole tootmist, mida hakata vedama. Kohalikele inimestele ei anna see Rail Balticu trass mitte midagi. Miks me ei investeerime ja ei parenda olemasolevat taristut?

Andres Lindemann: Me teeme Euroopa suunal, Euroopa laiusega raudteeühendust. Pole välistatud, et hiljem liituks ka kohalik raudteeliiklus. Meie lähteülesanne oli luua strateegiliselt rahvusvaheline raudteeliin. Me loome eelduse, et näiteks RB olemasolul tulevad ja tekivad uued tootjad.

Veiko Rakkaselg: 2030+ kriitika osas pöörduge Siseministeeriumi. Praegu me planeerime ja analüüsimegi, kas on mõistlik ja võimalik.

181. Margus Jaanson: Kogu see projekt siin on sarvede peal. Üks korrektne äri mees või talumees püstitab endale kõigepealt eesmärgi ning analüüsib selle põhjalikult läbi. Praegu on teistpidi – panete joone paika ja lõhute kodud. Me peaks vaatama seda tervikuna. Mind pigem häirib, et vaieldakse, kas see trass läheb siit või sealt. Minu ettepanek on teha täna siin selgeks, kas meil on seda projekti üldse vaja või mitte. Juuru ja Kohila on tõmmanud täna sellele trassile pidurit ja meie toetus on üsna tugev. Täna seadusandluse kohaselt nad meist üle sõita ei saa. Tunnetage ühtsust, mitte ärge ajage seda kellegi teise õue peale.

Järvakandi vald

104. Küsimus: Kas on mõeldud ka sellele, et rajada sildu kohati pikemalt, et keerulisematest kohtadest, näiteks rabadest üle minna. Või lähtutakse ikka sellest, et sillad on ühekordsed objektid? Kas elementehitust pole mõeldud? Siiani on räägitud, et sildade ehitus on väga kallis.

Heikki Kalle: Osa insenere on rootslased ja sealt tuleb ka kogemus. Me ei ole veel väga vertikaaliga tegelenud. Praegu on meie töö käinud nii, et on lõik ja võimalikud lahendused ja seda lahendust alles tuleb hakata valima. Täpsem tegevus eeldab eelprojekti. Kui ühes kohas on läbipääsu vajadusi rohkem, siis maastikusillad ei ole välistatud.

Raido Kivikangur: Meie sildade avad on seni olnud valdavalt väga väikesed ja see on tinginud ka seni kasutatavad tehnoloogiad. Kui minnakse täpsemaks ja andmeid rohkem, siis valitakse ka vastavad lahendused ning tehnoloogiad.

Pärnu MV

105. Vahur Tõnissoo: Kilomeetri hind 4-8 mln/km on veidi eksitav. Võiks olla keskmine ja konkreetne number.

Guido Laagus: Seda ei ole võimalik, sest kui sa võtad lahti selle lisa, siis on see maksumus arvatud erinevatel lõikudel ja keskmisena. Erinevate lõikude puhul see keskmine hind kõigubki – keskmine hind lõiguti on 4-8 mln. Kui see lõik on asulas sees, siis hind tõuseb.

Vahur Tõnissoo: Palju siis on maksimaalne keskmine kilomeetri hind?

Guido Laagus: 8 mln.

Vahur Tõnissoo: Pange sinna täpsustuseks siis et min ja max.

Marika Pärn: Jah, see on ilmselt mõistlik ja selgem. Lisame juurde.

106. Ivar Mägi: Ettepanek kasutada skeemidel teisi värve, et oleks loetavamad. Tumerohelisel näiteks kollast joont, sest punast on raske näha.

Märkust võetakse arvesse ja joonist parandatakse.

107. Ivar Mägi: Skaala ei ole ülevaatlik. Värvikood ei ole hea ja ei jää meelde. Pange sinna mõni number või täht. Hallid ja rohelist värvid hägustuvad, kasutage nt siis punast ja rohelist.

Tiit Oidjärv: Me oleme selle skaalaga omajagu tööd juba teinud ja töö käigus seda juba ka muutnud. Skaalas üldiselt on nii, et roheline on eelistatud ja sinine ei ole eelistatud. Vaatame üle ja proovime veel parendada, kuid oluline märkus on siinjuures see, et kui üks on roheline ja teine sinine, siis negatiivne mõju võib kaasneda mõlemal juhul. Lihtsalt ühel juhul on see mõju negatiivsem. Roheline värv ei tähista kindlasti alati positiivset mõju ja sinine negatiivset mõju. Aga me võime püüda veel seda skaalat paremaks teha.

108. Mati Kose: Kas selles kohas, kus see metsis kolis, on ainult riigimets. See on hea näide teie lähenemise täielikust puudulikkusest – seal on ainult 1 trassialternatiiv. Kui seal on Pärnumaa üks tähtsamaid metsise alasid kolinud ümber, siis ju oleks mõistlik sinna joonistada alternatiive rohkem kui üks. Miks seda varem ei ole tehtud ja kus selliseid üllatusi veel võib tulla? Ise te seate ju selle planeeringu ja mõjude hindamise niimoodi löögi alla.

Märt Öövel: Mina ei ole õige inimene ütleva, miks neid alternatiive sinna ainult üks on praeguseks jäänud, aga see teema on seotud üleüldise looduskaitse planeerimisega, mida Keskkonnaamet selle alaga kavatseb – kas nad kavatsevad selle ala muutpüselupaigaks või mitte.

Mati Kose: Võibolla seal ongi see probleem, et see kaitseala, mis seal on moodustatud, ei täida oma ülesandeid ja juba varasem metsa majandamine on selle asja seal ära rikkunud. Minu vanaisa käis seal metsisejahis, kui see veel lubatud oli ja see, et nad sealt ära kolinud on, näitab, et olukord juba ka spetsiaalsel kaitsealal halb. Ja kui me toome uue mõjuteguri piirkonda, siis see on nagu välistamine. See olukord ei ole aktsepteeritav. Seal ümberringi on riigimets ja venitada seal paar kilomeetrit või mingisugune x raadius, et seal annaks suhteliselt loominguiliselt neid pöördeid teha. Mõistlik oleks ka kohalike looduskaitseeksperditidega konsulteerida, mitte käia ainult nagu kass ümber palava pudru.

Märt Öövel: Kindlasti on teil õigus, aga metsise teema osas on ka mitmeid erinevaid lähenemisi. On looduskaitse inimeste lähenemine on üks ja metsamajandajatel on teine lähenemine. Loodetavasti mingil hetkel jõutakse ka ühele seisukohale.

163. Mati Kose: See on täiesti asjatundmatu jutt. Mujal Euroopas on maanteed ja raudteed kõik kõrvuti. Kas te teate, kui palju praegu saab Ikla maanteel loomi ja linde surma? Te ei tea seda, mina tean. Probleem on selles, et kui Nõukogude ajal seda olümpiateed ehitati, siis lõigati metsasiil kaheks ja seal loomad liiguvad. See hukumiste hulk on juba praegu suur ja kui me nüüd täiesti ebamõistliku kauguse peale paneme veel ühe takistuse, siis see muudab asja ainult hullemaks ja muudab hullemaks ka maanteel liiklejatele, sest nende jaoks turvaolukord ju kahaneb. Rääkige siis tehniliselt, kui palju peab nende kahe kaitsetsooni vahel maad olema? Need kaitsetsoonid võivad olla ju füüsiliselt kõrvuti?

Jaak Simon: Kui meil tekib ülesõit, siis nad peavad füüsiliselt palju kaugemal olema. Meil oli siin inseneridel nii Rootsist kui Soomest näiteid kui laiad need koridorid tegelikult on, kus sama klassiga maantee ja raudtee siis nii-öelda kõrvuti on. Selle koridori laius on 700 m kuni 1 km ja kohtades, kus toimuvad ristumised, on seda veel rohkem. Kui me oleme sellise koha peal elamualadel, siis on meil selge probleem. Oluliselt keerulisem on tagada seal inimestel oma kinnistutele juurdepääsu. Antud juhul muidugi ei ole tegemist linnalise asulaga, kus oleks see olukord veelgi hullem.

Kiili vald

109. Küsimus/kommentaar (edaspidi K): On üks ettepanek ja üks küsimus. See uus punane joon, millest juttu oli. Ettepanek on selline, et joonte tegemise võiks jätta spetsialistidele. Jooni võime kõik joonistada. See pole ka Kiili vallale aktsepteeritav, kui ta Kohilale ei sobi. Joon läheb meilt Luige kõrvalt läbi ja ka Kangru serva tagant läbi. Peaksime arvestama kõiksuguseid jooni, mida keegi välja pakub. Küsimus on see, et me oleme korduvalt

juhtinud tähelepanu, et 13A trassil on endiselt vale tee peal ülesõit. Mitte Lähtse tee peal, vaid ühe teise tee peal, mis viib rappa. Kas selle vea saab kuidagi parandada?

Marika Pärn: Vaatame üle selle.

Joel Jesse: Kindlasti konsultandid vaatavad selle üle. Nagu te just äsja ütlesite, et Kiili vallale ei sobi üks variant. Raele, Kosele, Juurule ja Kohilale ei sobi teised variandid, aga kuskilt tuleb see tee leida. Me teame, et planeerimisseadus ütleb seda, kui muudab kohaliku üldplaneeringut, siis me peame tegema ettepaneku selle üldplaneeringu muutmiseks ja ühtlasi peame saama ka kooskõlastuse omavalitsustel teemaplaneeringule. Nii palju siis täiendavalt täpsustuseks, et mõistlik on leida parem lahendus, sest me teame, et planeerimisseadust selles võtmes soovitakse muuta, et riiklikult tähtsaid ühendusi ehk neid nõ joonrajatise saaksime tulevikus planeerida lähtuvalt riigi vajadustest. Võimaluse korral arvestatakse nii riigi huvisid kui ka kohalike huvisid ja leitakse vahepealne tasakaal. Lisaks veel inimkeskkond, looduskeskkond ja kõik muud. Täna on KSH eelistus roheline trassialternatiiv - 13B/C ja siis edasi juba Ülemistele ning Muugale. Aga kas see ka osutub lõplikult valituks, on maavanema otsustamise pädevuses.

Surju vald

110. Küsimus: Kas mõeldav on ka vahetamine? Millal seda teha saaks?

Jaak Simon: Enne kehtestamist ei saa ilmselt, aga ümberkruntimine iseenesest on täitsa mõeldav. Signaal peaks tulema kahelt maaomanikult ja riik oleks seejuures pigem vahendaja pool.

111. Küsimus: Kuidas on postide, tammide ja viaduktide rajamisega? Kui suured maksumuste vahed seal on? Mujal maailmas rakendatakse seda väga palju ja seda tuleks meie arvates rakendada, sest siis ei oleks loomadel seda liikumise probleemi, ohutuse probleemi ja suurte ringristmike ja ristmike probleemi oleks hoopis vähem.

Mikk Reier: Jämedalt öeldes on hinnavahe ca 5 kordne umbes. Aga me ei räägigi ju sellest, et me ühtegi viadukti kuhugi ei tee. Laus postidel variant oleks ilmselgelt absurd sellest ei ole ilmselt mõtet mõeldagi, aga vajadusel kus on see vajalik, seda tehakse.

112. Märkus: Igal juhul tahame ikka veel rõhutada, et see 4C ei ole meile vastuvõetav.

Heikki Kalle: Aga kuidas on nende majapidamistega, kes selle 4H trassikoridoris on?

Vastus: Jah, muidugi eks nad nutavad ja see on nende jaoks tragöödia. Seal on üks daam, kes sai just 90 aastaseks. Ja ka teistes majades elavad inimesed.

113. Kommentaar: Seda rohelist trassi ärge üldse kaalugegi, sellele tuleb rist peale tõmmata ja seda pole mõtet üldse arutada.

Marika Pärn: Aga selleks me siin täna olemegi, et arutada erinevaid variante.

Kommentaar: Te pole kordagi öelnud, et te isegi kaaluksite seda 4H varianti. Te räägite ainult sellest rohelisest teest. Ärge rääkige sellest, tõmmake see maha.

Kommentaar: Seletuskirjas olete te mõõnnud, et päris asjalik variant, aga öelge, et ongi ainuke asjalik variant, sest see teine ei kõlba tõesti kohe kuidagimoodi.

114. Küsimus: Roheline variant on teil praegu ju kahe tee ristumise kohapeal. Ma küll ei saa aru, kuidas see saab odavam olla? Kuidas on siis võimalik veel rõhutada, et praeguse eelistusega me nõus ei ole ja meie toetame kuni lõpuni varianti 4H.

Marika Pärn: Me protokollime teie seisukoha.

115. Küsimus: Kiitsite siin ennem valda, et väga konstruktiivsed oleme olnud. Kui palju on valla ettepanekuid arvesse võetud ja mis on kohalike inimeste arvamusel seoses võrreldes varasemaga muutunud? Joonised lähevad ainult tumedamaks ja ma ei näe nendel aruteludel eriti mõtet. Minu ettepanek oleks, et kui on vaja lasta neil kurgedel elada, siis võiks lasta ka inimestel elada ja teha vana tammi pidi rong. Läbi Pärnu linna ilmselt Euroopa Liit laseks raudtee panna, ei ütle, et hävitata linna.

Marika Pärn: Luitemaa osas Märt eelnevalt põhjendas pikalt, miks seda võrdlusesse ei ole võetud. 4H, mis oli kohaliku omavalitsuse ettepanek, on võrdluses kajastatud ja praegune eelistus on küll 4C, mille puhul on olnud eelistuse kujunemise aluseks tehniline teostatavus. Samas on selgelt dokumendis ka välja öeldud, strateegiliste otsuste käigus tuleks seda eelistust kindlasti kaaluda, kas eelistuseks jääb 4C või võiks see olla ka 4H. Majandusnumbrite vahed ei ole väga suured. Meie poolt on selge signaal, et maavalitsus koos juhtkomiteega peaks sellele piirkonnale täpsemalt veel peale vaatama, mis see eelistus olla võiks.

158. Kommentaar: 4H on valla poolt pakutud pikkade arutelude tulemusel tulnud kompromiss, mis me ka välja pakkusime. Ka see variant ei ole valutu. 4H mõõduks lõunapool küladest ja põhjapool sobituks talude vahelt.

Kaardil vaadati täpsemalt läbi trassialternatiivid ning selgitati kohalikke olusid.

Kommentaari: 4H kulgeks metsaaladelt ca 6,5 km mööda sihte, mis tähendab, et ei pea maha võtma korralikku metsa, vaid tuleb ainult laiendada natuke olemasolevaid sihte. Kui me paneme nüüd suure hulga korralikku metsa ühele kaalule selle kurega, keda seal arvatakse olevat, aga keda ei ole, siis me jõuame huvitava tulemuseni. See diskussioon Natura aladest ja sotsiaal-majanduslikest aspektidest oleks ikka väga kasulik selle praeguse projekti käigus ja raputaks Eesti ühiskonna läbi. Nagu see Nabala jutt. Te teate ju ise ka, et seal ei ole neid kaitsealuseid liike praktiliselt ja poliitiliselt tahetakse seda teha, ka Teaduste Akadeemia arvab teisiti. Ütleb, et kogu see komplekt tuleks pulkadeni läbi arutada ja teadvustada, et meie 400 km² vallas ei ole enam võimalik raudteed ehitada. 2 arenevat ja kasvavat küla, mis meil on, sealt peame me tingimata üle sõitma ja teisel kaalukaasul on meil Natura. Natura alasid on meil 102 km², millest 64 km² sihtkaitsevööndit. Meril on nii vähe inimesi ja needsamad inimesed ei mahu ka enam valda elama. Me peame ikka asjad läbi mõtlema, et kuidas teha. Ilmselt jääb muidugi selles diskussioonis peale see rumalus, et me loovutame 6,5 km sihtide asemel palju korralikku metsa, kus elavad ka needsamad loomad, keda me kaitseme.

Rae vald

116. Küsimus: Miks ei või Muugale teha reisiterminali? Kes need terminalid paika pani ja kas seda muuta ei saa? Joel Jesse: Reisiterminal on Ülemistel ja kaubaterminal on Muugal ja see on paika pandud üleriigilise planeeringuga.

Henn Rebane: Seda, kust trass kulgema hakkab, ei ole mõtete enam vaielda. Ettepanek on lähtuvalt sellest, et Lagedi on ainuke alevik, mida trass otse läbib. Olemasoleval trassil 5 rööpapaari (2 on kasutusel, ülejäänud 3 roostetavad).

117. 1) Ehitada läbi Lagedi raudtee olemasoleva tammile vähese kasutusega rööbaste asemele. Säiliks olemasolev keskkond ja ei hävitataks ühtegi kodu. Raudtee kaitsevöönd jääks samade piiridega nagu täna.

118. 2) Rongide liikumiskiiruse vähendamine alevis.

119. 3) Muuga-Pulli raudteelõik teha Muuga-Lagedi lõigu asemele. Läbi Lagedi siis kaubavedu väga ei toimuks. Olemasolev raudteelõik sulgeda.

120. 4) 1520 liita 1430ga. Väheneks reostuse oht Pirita jõe Kaubarongi avarii korral (pragu ületab Muuga-Lagedi trass jõge 2 korda).

121. 5) Sundvõõrandamisel peab riik maksma õiglast hinda. Tasuvusest ei ole mõtet sellel projekti puhul rääkida, sest see on poliitiline projekt.

Joel Jesse: Ütlesite, et riik hoiaks raha kokku, kuid juba olemasoleva raudtee ümberehitamine on ka kulukas. Seda ei ole mõtet puusalt tulistades öelda, et see projekt ei ole tasuv. Seda analüüsivad spetsialistid ka hilisemates etappides. Võib ka juhtuda, et viimases etapis tõmmatakse projektile pidur peale.

Vallavanem: Täname ettepanekute eest. Täna me räägime trassist, et kuhu see tuleb. Selliseid ettepanekuid tuleb veel ja ka vald ise teeb neid ettepanekuid. Kui Rae valla inimestele mingil kujul selline barjäär tuleb, siis peab seal olema kohalikele ka mingi maasikas. Et soovitan projekti tegijatel seda võtta üsna tõsiselt.

Kommentaari saalist: See ettepanek puudutab 7 majapidamist, mitte ainult ühte. Ma ei ole mingil juhul nõus olema loovutama oma viiendat põlve perekonda jäävat maja.

Vändra vald

122. Küsimus: Kas raudtee kaitsevööndi talumiskohustust saaks ka hinnata kompensatsioon määramisel?

Jaak Simon: See on jällegi see kompenseerimise teema, mida enne arutasime. Uuringus käsitletakse kahte vööndit - raudteekaitsevöönd ja laiem mõjutsoon.

123. Vändra vallavolikogu esimehe Tarmo Lehiste sõnavõtt: Vändra vald on olnud nõus trassi kulgemisega Vändra vallas, kuid Vändra vald tahab selles osas kaasa rääkida. Eilsel vallavolikogul arutati Rail Balticu trasse ja vändra valla seiskoht on, et eelistatud trass on halvim variant. Isegi lühem 5D trass on parem variant. Esmapäeval said kokku Pärnumaa omavalitsuste juhid, kes üheskoos deklareerisid uuesti, et jäävad enda poolt välja pakutud trassialternatiivide juurde.

Vändra vallavolikogu esimees Tarmo Lehiste: Oleme tänulikud, kui suunate oma tähelepanu 5D-le. Vallana soovime suhelda oma poolt välja pakutud variandi osas Keskkonnaministeeriumiga.

124. Küsimus: Pärnu puhul minnakse läbi Pärnu hoolimata sellest, et võrdlustulemuste põhjal peaks eelistama alternatiivi, mis läheb Pärnust mööda? Samuti oleks võimalik 5D puhul teha erand.

Heikki Kalle: KSH ei tee poliitilisi otsuseid. KSH ülesandeks on anda informatsiooni otsustajatele.

Küsimus: Planeerimisprotsess on ju seaduses kirjas. Praegu panime silma kinni ja läheme Pärnust läbi. Valitsuskabinet tegi Harjumaal ühe arusaamatu otsuse. Kes saab selle otsuse teha, et 5C asemel 5D valitakse?

Pärnu maavanem: Maavanem teeb selle otsuse, sest tegemist maakonnaplaneeringuga. Maavanem ka pärast vastutab selle otsuse eest. Kuid nende otsuste taga peab oleme argumendid ja protokollid, sest kui keegi otsuse kohtusse kaebab, siis peab maavanem seda otsust kohtus kaitsma. Samuti peab Keskkonnaministeerium planeeringu kooskõlastama. Juriidiliselt on tegemist väga keerulise olukorraga ja kõige odavam lahendus on kodanikega kokku leppida.

125. Küsimus: Mis saab kui proovime Taarikõnnust läbi minna? Teeme mõjude hindamise ära. Jätame alternatiivid alles. Praegu ei ole takistust, miks sellega ei saa tegeleda.

Heikki Kalle: Kui me selle ajaperioodi jooksul saada raudteed, siis selle 2 aasta jooksul ei saa. Kui me siin Eestis ka kokku lepime, siis antakse see erinevate keskkonnaorganisatsioonide poolt kohtusse. Euroopa kohtupraktika näitab, et Natura alade mõjutamise kohtulahingud kaotatakse.

126. Küsimus: Kas on välistatud Kaisma trassiettepaneku võrdlusesse võtmine ja sellele Natura hindamise tegemine?

Heikki Kalle: See eelhindamine on ära tehtud.

127. Pärnu maavanem tegi ettepaneku teha olemasoleva raudtee rekonstrueerimise kohta Natura eelhindamine.

Heikki Kalle: Selleks on vaja rekonstrueerimisprojekti tehnilisi tingimusi.

Jaak Simon: Saame vaadata Türi Lelle lõigu rekonstrueerimise kogemust.

Sauga vald

128. Küsimus: Kas katastritunnustega kaart on ka olemas? Praegusel kaardil on väga raske jälgida, kas ta nüüd läheb meie metsa või mitte.

Marika Pärn: Maakonnaplaneeringu mõistes me katastripiire ei vaata. Meil on need andmed olemas ja töökaartidel on meil need andmed olemas.

Tiiu Pärn: Maavalitsus on küll seisukohal, et sellist kaarti on vaja vähemalt selleks hetkeks, kui avalik väljapanek tuleb ja inimesele teade saadetakse. Via Baltica planeeringus oli meil selline info olemas ja piiridega mingeid probleeme ei olnud. Hea on, kui juba eskiisiks selle info kaardile saaks.

Marika Pärn: Meil on see info olemas ja me peame selle ju välja selgitama nagunii, kelle maad jäävad trassikoridori sisse, sest neile tuleb ju saata tähtitud kirjad. Ükski maaomanik teavitamata ei jää. Maakonnaplaneeringus info kajastamise täpsus on aga juba omaette teema ja arutelu küsimus.

Mikk Reier: See ala, mis on kaardil roheline, on ala, kus võib seda lillat trassi veel nihutada. Seega ei oska me veel ka täna öelda, et kas see raudtee teie kinnistut puudutab või mitte. Kogu see lai ala ei jää ju puudutatuks raudteest. Praegune joon ei ole ka vabakäe joon ja on inseneride poolt ikkagi läbi joonistatud ja kui uuringud olemasolevaid andmeid oluliselt ei muuda, siis võib trassi sellele joonele ehitada. Täpsemaid väliuuringud on veel tegemisel, aga see roheline on see ala, millest me ei tahaks enam välja minna.

129. Küsimus: Oti teele viadukti tegemine oli ettepanek, kus see on?

Mikk Reier: Meil on töö ja võrdlemise jaoks täpsemad kaardid, kus on neid juurdepääsuteid ja ületuskohti oluliselt rohkem. Sellele kaardile ei ole kõiki risteid kantud. Pigem on siin praegu suuremad risted ja viaduktid. Eskiisidega tullakse ka kohalikesse omavalitsustesse, et täpsustada neid nõ erilahendusi ja ka teisi kohti, kuhu ja mille jaoks läbipääsud tulevad. Aga see on juba planeeringu eskiisi etapp. Siis saab neid rõngaid ka kaardil oluliselt rohkem olema.

152. Küsimus: Täna tuli ka Päästeametiga juttu, et nendel pikenevad trajektoolid õnnetuspaikadesse ja nad ei jõua enam teatud aja jooksul päästetöödele? Võib-olla päästeamet oleks esimene, kellega te peaksite oma ülepääsud üle vaatama enne, kui valdadesse lähete.

Mikk Reier: Planeeringul on nagunii kooskõlasturing ja Päästeamet peab selle ka kooskõlastama.

Tiiu Pärn: See on siis juba valmis lahendus ja seda muutma hakata on ikka väga keeruline.

Heikki Kalle: Päästeametiga on juba koostööd tehtud ja tingimus oli, et põhilisematel teedel oleks läbipääsud, kuna nad peamiselt liiguvad mööda põhiteid. Väiksemate teede osas on täpsustused ja liikumistrajektoorie muutused. Spetsiifilisem probleem aga, mille Päästeamet meile ise välja tõi on just see, et nende sildade ja maastikusildade osas võib olla raudteel kohti, kuhu Päästeamet ei saa õnnetuse korral ligi. Küsimus on aga ka see, et raudteel õnnetuse toimumisel oleks ligipääs päästetehnikaga tagatud. See teema vajab läbimõtlemist.

Häädemeeste vald

130. Sõnavõtt: Meie, eriti muidugi jahimeeste, suurim mure ongi, et loomad pääseksid läbi – olgu siis ökoduktid vms. Seda oleks mõistlik meie metsameestega kooskõlastada, sest nemad ju teavad üldjuhul kus loomad käivad.

Kindlasti on mõistlik mõned lõigud tarastamata jätta. Samuti on tähtis suurte põllumajandusmasinate läbipääsu tagamine. Ma ei saa küll kõigi inimest eest rääkida, et mulle tundub, et lahendamatuid probleeme Häädemeeeste vallas ei ole.

Marika Pärn: Tahaks siia veel täpsustuseks öelda, et me läheme järjest täpsemaks oma analüüsiga. Kui me hakkame eskiisi koostama, siis käime kohalikud omavalitused läbi ja arutame juba detaile – näiteks ülepääsud, juurepääsuteed jne.

Heikki Kalle: Nii see käibki, et helistame põllumajandusettevõtetele ja täpsustame näiteks tunneli parameetrid. Meil on Mäe liiklussõlme puhul kogemuse olemas, kus võtsime kohaliku põllumajandusettevõttega ühendust ja uurisime siloveoki mõõtmised järele.

Harju MV

131. Küsimus: Lõplik otsus on üks, aga võrdluse andmed peaksid olema inimestele vähemalt teie kodulehel trasside kaupa kõik kättesaadavad.

Indrek Sirp: See on teema, mida peab arutama, sest meil ei ole kuidagi vajadust neid tingimata ainult enese teada hoida. Küll on aga teema see, kas me inimesi sellega segadusse ei aja, kui me sinna mitmed versioonid dokumente üles paneme, kus ühes on teatud trassid ja teises ei ole, et kas see siis segadust ei tekita. Aga see info, mis on koondatud, ei ole mitte kuidagi moodi salajane. Visuaalselt oli lühikokkuvõtte võrdlusest sellel slaidil olevas tabelis toodud.

132. Küsimus: Kui Raplas on kavandatud perspektiivne peatus, siis kuidas on Viljandi haruga? Kas on ette nähtud ka selle perspektiivne liitumine?

Mikk Reier: Lähteülesandes on sees, et Raplas on perspektiivne peatus ning selle variandiga peab arvestama. Täna olemasolev trass jääb toimima uuest raudteest sõltumatult ning jaam jääb sinna kus ta on. Rail Balticu raudteejaama sinna külge kahjuks ei ole võimalik viia, kus praegu jaam on, kuna trassigeomeetria tõttu see poleks sinna mitte kuidagi sobinud. Perspektiivne Rapla uus jaam peaks tulema siis teisele poole Raplat.

Kommentaari: Seda enam tekib küsimus, et äkki on mõistlik reserveerida ka võimalus Viljandisse sealt jaamast hilisemalt haruteena.

Mikk Reier: Kohalik ühendus jääb kõik vana trassi peale, Tallinnast Viljandini jääb vana trass käima. Seal on ju renoveeritud trassid ja uued rongid. See toimib sõltumatult. Kui on vaja, saab vajadusel bussiga liikuda kahe raudteejaama vahel.

Kohila vald

133. Küsimus: Kas on arvestatud, et võiks tsaariaegse trassi asemele rajada raudtee?

Andres Lindemann: Me ei saa trassigeomeetria pärast seda kasutada. Looduskaitsealade läbimine samuti olemasoleva koridoris keeruline. Me ei saa niisama lihtsalt ümber ehitada olemasolevaid trasse.

134. Küsimus: kas valgusreostuse vastu on kavas võtta kasutusele leevendusmeetmeid?

Heikki Kalle: Jah, me oleme seda arutanud ja see on terve teema nt Pärnu jaama juures, kus kogu ala on valgustatud. Selliseid alasid raudteel väga palju ei ole. Valgustatud on jaamade alad ja depoode alad. KSH-ga on võimalik ette kirjutada tehnilised meetmed, näiteks kui kaugel tohivad olla valgustid (öölaste puhul näiteks). Rongi valgustuse leevendamine nt kulisshaljastusega.

Jõelähtme vald

135. Joel Jesse: Hea oleks kuulda Jõelähtme valla seisukohta trassialternatiivi 11C osas. Me teame, et praeguse planeerimisstaadiumi järgi peame planeeringu kooskõlastama omavalitsusega ja kui see muudab üldplaneeringut, siis peame tegema ettepaneku üldplaneeringu muutmiseks.

Vastus: Eelmise aasta augustis Jõelähtme vallavolikogu seda küsimust arutas ja esitas ka oma seisukoha, mida me seni pole muutnud - eelistus oleks olemasolev trass ehk läbi Lagedi jaama ja siis olemasolevas trassis kuni Muuga sadamani. Ei näe praegu ka põhjust, miks seda muutama peaks. Mul on välja kirjutatud 8 küsimust, mida küsiksin, kui saab kaardi ette ekraanile. Praegu pole saadetud ka vastavat päringut vallale või volikogule.

147. Küsimus: Kas te arvestate ka teiste võimalike joonobjektidega? 330 kV elektriliin, gaasitrass?

Joel Jesse: Olemasolevate trassidega on planeerijad kindlasti arvestanud. Võimalike hüpoteese, kus tulevikus midagi olla võiks, ei ole võimalik arvesse võtta. Tulevikus saab uue maakonnaplaneeringuga need ristumised näidata, kui alusena tuleb juba siis Rail Balticu trassikoridor.

155. Küsimus: Kuidas ületatakse Põhja karjäär? Seal on diktioneeritud puistangud ja meie küla kannataks väga, kui seal neid kaevama hakatakse. Varasem kogemus olemas.

Guido Laagus: Ei oska täpselt öelda praegu, sest see on väga spetsiifiline tehnilise lahenduse küsimus.

156. Küsimus: Kuidas tagatakse veekogu kaitse? Kui puurkaev on 200 m kaugusel, siis naftatsisterni ümberminekul läheb see ju kõik põhjavette.

Joel Jesse: Kõik erinevad riskid on hinnatud KSH raames. Loomulikult keegi ei saa õnnetuse juhtumist 100% välistada.

Heikki Kalle: Kogu selle trassi osas on pinnavee seisukohast tünlake alasid näiteks rabadena väga palju, aga me ei loe neid väga kõrge riskiga piirkondadeks. Kõrge riskiga piirkonnad on ennekõike need, kus on pöörangud ja tehniline lahendus läheb keerulisemaks.

157. Küsimus: Kas põhjavee kaitse ei olegi oluline? Praegu jääb küll selline mulje? Te viite rongi ju läbi veekogu. Kuhu sadevesi läheb?

Heikki Kalle: On küll oluline. Sadevett ilma puhastamata raudteerajatistelt eesvoolu juhtida ei tohi ja vaja on ette näha vastavad meetmed.

OKTOOBER 2014

Kose vald

136. Küsimus: Kas pikemaajalisi kompensatsioone ka on mõeldud?

JJ: Praegu talumiskohustuse teemat tõstatanud ei ole. Hetkel tuleb lähtuda olemasolevast seadusandlusest.

HK: Alati ei pea kompensatsioon olema rahaline, vaid võibolla ka mõnel muul kujul – teehooldus, mürasein, jne.

138. Küsimus: Kas see seotakse ära tulevikus ka kohaliku transpordiga? Kui jah, siis on sellel tulevikku, ainult kiirrongil ei ole kohalikele perspektiivi.

MP: Maakonnaplaneeringu raames on Juhtkomitee otsus, et kui jõutakse kokkuleppele eelistatud trassi osas, siis maakonnaplaneeringu koostamise raames nähakse eelistatud trassile ette ka regionaalse rongi peatuste asukohad.

Saku vald

139. Küsimus: Miks on vaja, et rong liiguks siin nii kiiresti? Saaks arvestada rohkem inimestega ja teha järsemaid kurve.

JJ: Rong võtab hoo maha kindlasti juba enne Tallinna ja ka Muuga sadamat. Me ei saa planeerida ja projekteerida kiirraudteed 120 km/h kiirusele, sest kehtivad riikidevahelised kokkulepped on sõlmitud teiste põhimõtete järgi.

140. Küsimus: Rekreatsiooniala on suurem kui üks suusarada. Seal on kompleksne võrgustik jooksuradadega jne. Kui te sealt tüki ära võtate, siis ei jää see toimima.

JJ: Täna Teid kommentaari eest. Kuna kaaluti 27 erinevat kriteeriumi, siis on selge, et mõned kriteeriumi osas jääb negatiivne hinnang.

Küsimus: Kas on hinnatud selle ala väärtust? See on Saku valla üks suuremaid tuiksooni.

JJ: Seda hetkel hinnatud ei ole, kuid kindlasti tegeletakse edaspidi leevendavate meetmetega. Kahjuks tuleb tõdeda, et kõikide soovidega ei saa arvestada.

Kommentaari: Meie soov olekski, et seda hinnatakse.

JJ: Kindlasti võetakse seda tulevikus arvesse.

Kohila vald

141. HH: Õiendan kohe ühe teema veel ära. Ja see on trass, mis ei jõudnud võrdlusesse – 16E. Kui me oleks tahtnud raha lugeda ja kui me oleks tahtnud, et see oleks odav, siis on täiesti vastutustundetu see maha võtta. Ma tean, et keskkonnaminister oli sellele vastu ja Harju maavanem oli sellega nõus. Ja samal ajal 16A võeti võrdlusesse. Tegelikult käituti ebavõrdselt Kohila valla ja Rapla maakonna suhtes tervikuna. Me oleks võrrelnud keskkonda, maksumust ja oleks ausalt ütelnud, kumb on parem.

JJ: Lisaks Keskkonnaministeeriumi andmetele olid meil andmed ka eluhoonete osas, kus alternatiivide vahel olid erinevused 16A kasuks.

HH: Ma ei saa sellega jälle nõus olla ja pean selle lõpuni vaidlema. Esimesena see, mille osas planeerijad ütlesid, et neid ei huvita, kas on kodu või suvila. Enamik neist, millest tuli vahe hoonete arvudest sisse, on suvilad. Teiseks pandi see trass maha sellisesse kohta, kuhu oli kavandatud maantee ja kuhu oli 2008 aastal teostatud ka keskkonnamõjude hindamine ning ei olnud kaardistatud ühtegi märkimisväärset loodusväärtust. See on Eesti riigi suhtes lubamatu ressursi raiskamine ja raha tuulde loopimine, et ei võetud 16E-d võrdlusesse.

VR: Esialgse 16E välistas Keskkonnaministeerium, sest see läbib kavandatavat Nabala looduskaitseala.

MP: Planeerija ei ole öelnud, et teda ei huvita, kas on suvila või elumaja. Planeerija ei tee vahet suvilal ja eramul selles mõttes, et ta ei erista neid üksteisest, kui me loeme trassikoridoris hooneid, kuna meil ei ole selleks mitte mingisugust alust. Seda sellepärast, et esiteks on ta katastris registreeritud elumumaana. Teiseks meil puudub igasugune konkreetne alus ja moraalne õigus hinnata, kas inimesele on suvila vähemtähtis kui elamu. Mõni inimene käib täna suvitamas ja homme elab seal. Kolmandaks võib olla mõnel inimesel suvilasse investeeritud rohkem – nii emotsionaalselt kui ka rahaliselt, kui elamusse. Selles osas me ei ole tõesti eristanud elamut ja suvilat.

142. Küsimus: Kuidas hakkavad inimesed pääsema Lohu raudteejaamast Rõa külla või Seli suvilatesse? Kas seal on mingid lahendused välja töötatud? Kas tuleb kergliiklustee?

Marika Pärn (MP): Eritasandilised ristumised on ettenähtud ja pääseb olemasolevale maanteele.

Mikk Reier (MR; Reaalprojekt): Raudtee rajamisega me ilmselt kergliiklusteid maanteedele juurde ehitama ei hakka, kuid inimeste liikumine tagatakse ja rajatakse vajalikud eritasandilised risted.

MP: Kohad, kus ligipääs läbi lõigatakse, siis Rail Baltic projekti raames peab tagama sidususe eritasandiliste ristete ja kogujateedega, ligipääsuteedega. Välistada ei saa, et teekonnad pikenevad, kuid liikumisvõimalus tagatakse.

Rae vald

143. Küsimus: Millal teavitatakse maaomanike?

JJ: Maaavanema poolt teavitatakse peale planeeringu vastuvõtmist. Nii nagu on see planeerimisseaduses ettenähtud.

Küsimus: Miks ei tehta seda varem? Seadus on üks, aga seda võiks teha ju varem? Hetkel on olemas eelistatud trass. Võiks ju teavitada inimesi kelle maadele see tuleb.

JJ: Me ei saa varem teavitada, sest me ei tea täie kindlusega trassi asukohta enne kui planeering on ametlikult maaavanema poolt vastu võetud. Kohe kui see juhtub, siis inimesi kohe ka tähitud kirjadega teavitatakse.

153. Küsimus: Kas 13A trassil liiguvad kaubad ja inimesed koos või on 11C kaupadele nõ mugavusharu. Kaotada ära 11C ja viia kaubad 11B kaudu Muugale, siis kaoks ju kogu see täiendava haru kulu ära.

JJ: Kui 13BC viia ülevalt kokku teiste alternatiividega, siis lisandub ca 28 mln, kuna tehnilised lahendused on keerulisemad.

Kiili vald

144. Küsimus: Kas lisaks Assakule on võimalik kavandada ka peatust Luige juurde?

JJ: Praegu vastata ei oska, aga maakonnaplaneeringu läbivaatusel me selle teemaga tegeleme, et paik indikatiivselt paika panna.

145. Küsimus: Kuidas Raku järvele ligipääs tagatud on?

JJ: Ligipääsud on järgmise etapi teema ja täpsustuvad siis kui kutsutakse kokku kohalike omavalitsuste ja kohalike külade/kogukondade esindajad.

154. Küsimus: Kui 11C asemel liiguks kaup 11B mööda, siis oleks ju trass lühem ja sotsiaal- majanduslik tulu arvu vaadates ei olekski neil vahet.

JJ: Kui 13 BC variandile liita 11C, siis see kallineks ca 28 mln võrra.

178. Küsimus: Miks ei lähe te üldse Tartu kaudu? Seal teid oodatakse – Tapa veduridepoo, Valga veduridepoo, Jõgeva jne. Samuti on võõrandamiskulud väiksemad, ülesõidud saab korda teha kõik.

JJ: See oleks umbes 100 km pikem ja kallim ning samuti problemaatiline. Tartu trass on käännulisem ja raudtee läheks läbi asulate. See, et trass kulgeb läbi Pärnu on otsustatud juba üleriigilise planeeringuga Eesti 30+.

179. Sõnavõtt: Avalikud arutelud on meile tutvustamiseks, meiega ei arvestata. Rahastamise teemad on täpsemaks läinud. Enam ei räägita, et Euroopas tuleb raha 85 %. Nüüd tuleb välja, et meie ise peame maksma ümmarguselt 500 miljonit. Kes on selle poolt, et korraldada rahvahääletus, kus saaks Rail Balticut ei öelda? Kas on meie hulgas neid, kes toetavad Rail Balticut praegusel kujul? Palun protokollida see hääletus.

JJ: Tehnilise Järelevalve Amet on teostatud kaks rahvastikuküsitlust. Tulemused on Rail Baltic portaalis. Viimase uuringu järgi on Rail Baltic projektist teadlikud 80% inimestest ja nendest 80% toetab Rail Balticut umbes 70%. Loomulikult on avalikel aruteludel rohkem vastaseid.

Lisa 3. Ettepanekute koondtabel

TE – Tehniline lahendus, KE – Keskkonnamõjud, TR –Trassikoridori valik, PL – Planeeringulahendus, KO – Kompensatsioon, ME – Menetlus, VO - Vormistus

Viide	Ettepanek	Vald-kond	Asukoht	Aeg	Arvestamine	Märkus
1	Raudtee ositi maa alla viimine	TE	Harju MV	10. 2013	Jah niikuinii	Kaalutakse kohapõhiselt hilisemas etapis
2	Raudtee ositi maa alla viimine	TE	Harju MV	10. 2013	Jah niikuinii	Kaalutakse kohapõhiselt hilisemas etapis
4	Raudtee ositi maa alla viimine	TE	Kohila vald	10. 2013	Jah niikuinii	Kaalutakse kohapõhiselt hilisemas etapis
3	Jagada osa kasumist kannatavatele MK-le	KO	Harju MV	10. 2013	Jah niikuinii	Kaudset kasu saavad, regionaalliikluse suhtes ka
38	Jagada osa kasumist kannatavatele MK-le	KO	Kehtna vald	10. 2013	Jah niikuinii	Kaudset kasu saavad, regionaalliikluse suhtes ka
6	Arvestada mõjudega metsamajandusele	KE	Kohila vald	10. 2013	Jah niikuinii	Hindamiskriteeriumina sees
7	Taastada teede seisukord ehitusjärgselt	TE	Kohila vald	10. 2013	Jah niikuinii	Ehitajal lasuv kohustus
8	Vajadusel ehitada juurde täiendavaid teid	TE	Kohila vald	10. 2013	Jah niikuinii	Juurdepääsud, kogujateed, ehitusteed
9	Võimaldada maade vahetamine	KO	Vändra vald	10. 2013	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
61	Võimaldada maade vahetamine	KO	Kose vald	10. 2013	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
110	Võimaldada maade vahetamine	KO	Surju vald	06. 2014	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
59	Võimaldada maade vahetamine ja ümberkruntimine	KO	Kose vald	10. 2013	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
14	Ühendada Via Baltica ja Rail Balticu trassid	TR	Are vald	10. 2013	Ei	On kaalutud, kuid hinnati ebamõistlikuks
41	Ühendada Via Baltica ja Rail Balticu trassid	TR	Häädemeeste vald	10. 2013	Ei	On kaalutud, kuid hinnati ebamõistlikuks
70	Ühendada Via Baltica ja Rail Balticu trassid	TR	Pärnu MV	10. 2013	Ei	On kaalutud, kuid hinnati ebamõistlikuks
163	Ühendada Via Baltica ja Rail Balticu trassid	TR	Pärnu MV	06. 2014	Ei	On kaalutud, kuid hinnati ebamõistlikuks
20	Kogu raudtee postidele tõstmine	TE	Rapla MV	10. 2013	Ei niikuinii	Liiga kallis, kaalutakse ainult ositi
25	Kogu raudtee postidele tõstmine	TE	Rapla MV	10. 2013	Ei niikuinii	Liiga kallis, kaalutakse ainult ositi
27	Väljastada Nabalat läbivad trassivariandid	TR	Kiili vald	10. 2013	Jah	Moodustati Nabala-Tuhala looduskaitseala
30	Teenindustee teha avalikult kasutatavaks	PL	Kehtna vald	10. 2013	Ei	Hinnati ebamõistlikuks
32	Raudtee ositi õhku tõstmine	TE	Kehtna vald	10. 2013	Jah niikuinii	Viaduktid, nt ökoduktide asenduseks
73	Raudtee ositi õhku tõstmine	TE	Maardu LV	10. 2013	Jah niikuinii	Viaduktid, nt ökoduktide asenduseks
104	Raudtee ositi õhku tõstmine	TE	Järvakandi vald	06. 2014	Jah niikuinii	Viaduktid, nt ökoduktide asenduseks
111	Raudtee ositi õhku tõstmine	TE	Surju vald	06. 2014	Jah niikuinii	Viaduktid, nt ökoduktide asenduseks

Viide	Ettepanek	Vald-kond	Asukoht	Aeg	Arvestamine	Märkus
33	Kaasata põllumajandusekspert	PL	Kehtna vald	10. 2013	Jah	Põllumajandusekspertina on kaasatud Olav Kreen
34	Kompenseerida kinnisvara hinna langemist	KO	Kehtna vald	10. 2013	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
58	Muuta mõju pinnasele, reljeefile kasutusaegseks	KE	Rae vald	10. 2013	Jah	Parandus on sisse viidud
77	Tuua välja võrdlus 12A maakasutuse kohta	VO	Saku vald	10. 2013	Jah niikuinii	On olemas
78	Teha Kohilasse peatus	PL	Kohila vald	01. 2014	Ei	Trass läheb Kohilast mööda
105	Täpsustada km hinda	VO	Pärnu MV	06. 2014	Pigem ei	Viimased failis ikkagi pole min/max
10	Kasutada ositi ol.ol. raudtee trassi	TR	Vändra vald	10. 2013	Pigem ei	Ei kasutada peaaegu üldse, aga kaaluti
103	Kasutada ositi ol.ol. raudtee trassi	TR	Kose vald	06. 2014	Pigem ei	Ei kasutada peaaegu üldse, aga kaaluti
36	Kasutada ositi ol.ol. raudtee trassi	TR	Kehtna vald	10. 2013	Pigem ei	Ei kasutada peaaegu üldse, aga kaaluti
43	Kasutada ol.ol. raudtee trassi	TR	Häädemeeste vald	10. 2013	Ei	Ei kasutada tervenisti, aga kaaluti
23	Kasutada ol.ol. raudtee trassi	TR	Rapla MV	10. 2013	Ei	Ei kasutada tervenisti, aga kaaluti
115	Kasutada ol.ol. raudtee trassi	TR	Surju vald	06. 2014	Ei	Ei kasutada tervenisti, aga kaaluti
133	Kasutada ol.ol. raudtee trassi	TR	Kohila vald	06. 2014	Ei	Ei kasutada tervenisti, aga kaaluti
13	Märkida kaartidele Via Baltica koos kaitsevööndiga	VO	Are vald	10. 2013	Pigem jah	Omavalitsuste viimastel kaartidel on peal
15	Minna Kaismast mööda	TR	Are vald	10. 2013	Ei	Eelistus 5C, mis on Kaismale kõige lähemal
16	Kannatajad teha raudtee osanikeks	KO	Are vald	10. 2013	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
18	Võiks kaaluda ka teisi Natura alade läbimisi	TR	Are vald	10. 2013	Pigem ei	Väga keeruline on läbida Natura alasid
19	Ettekandes keskenduda rohkem konkreetsele vallale	VO	Surju vald	10. 2013	Pigem ei	Üldisest on ka vaja siiski rääkida
21	Kaasajastada ol.ol trass	PL	Rapla MV	10. 2013	Ei niikuinii	Selle planeeringu raames tehakse ikkagi uut
180	Kaasajastada ol.ol trass	PL	Kohila vald	06. 2014	Ei niikuinii	Selle planeeringu raames tehakse ikkagi uut
24	Minna Lellest sillaga üle	TE	Rapla MV	10. 2013	Ei niikuinii	Lellest ei lähegi trass läbi
26	Asustuste juures raudtee õhku tõstmine	TE	Kiili vald	10. 2013	Pigem ei	Kogu asulas ei tõsteta, vajadusel viaduktid
28	Arvestada ohtlike ainete mõjudega	KE	Kiili vald	10. 2013	Jah niikuinii	On KSH sees
29	Lisada variante 12A-le juurde, mis Nabalat ei läbi	TR	Kiili vald	10. 2013	Jah	Lisandusid 13A ja 13B/C
31	Võtta baasteguriks põllumajandus ja külad	PL	Kehtna vald	10. 2013	Ei niikuinii	Välitava tegurina ei saaski RB teha siis
39	Teavitada maaomanikke varem	ME	Kehtna vald	10. 2013	Ei	Enne ei saadeta kui pole eskiisvarianti
143	Teavitada maaomanikke varem	ME	Rae vald	10. 2014	Ei	Teevad seaduse järgi, kuna enne pole asi kindel
40	Kohalik jahiselts soovib osaleda	KE	Kehtna vald	10. 2013	Jah	H. Kalle sõnul jah

Viide	Ettepanek	Vald-kond	Asukoht	Aeg	Arvestamine	Märkus
	loomastikuküsimustes					
42	Parandada piirkondlikku päästealast võimekust	PL	Häädemeeste vald	10. 2013	Jah niikuinii	Päästeametiga tehakse koostööd
44	Minna teiselt poolt Järvevana teed	TR	Nõmme vald	10. 2013	Ei	Ei mahu
45	Mitte viia trass läbi Nõmme	TR	Nõmme vald	10. 2013	Jah	Nõmme jäi suhteliselt alguses välja
46	Teenindada ka regionaalliiklust	PL	Nõmme vald	10. 2013	Jah	Rahvusvahelise liikluse järel teine prioriteet
81	Teenindada ka regionaalliiklust	PL	Kohila vald	01. 2014	Jah	Rahvusvahelise liikluse järel teine prioriteet
138	Teenindada ka regionaalliiklust	PL	Kose vald	10. 2014	Jah	Rahvusvahelise liikluse järel teine prioriteet
48	Kanda trassivariandid aerofotole	VO	Märjamaa vald	10. 2013	Pigem jah	Esitlustel mõned lõigud ortofotol (osaline)
49	Teha teemakaardid riigimaa ja eramaa kohta	VO	Märjamaa vald	10. 2013	Jah niikuinii	Juba olemas asustusstruktuuri uuringus
50	Ehitada veerem ümber sobivaks	TE	Märjamaa vald	10. 2013	Ei niikuinii	RB raames tehakse rööpad ümber, mitte veerem
62	Ehitada veerem ümber sobivaks	TE	Kose vald	10. 2013	Ei niikuinii	RB raames tehakse rööpad ümber, mitte veerem
51	Lelle juures kasutada kaubarongide jaoks ol.ol trassi	TR	Märjamaa vald	10. 2013	Ei	Ei kasutada, 6B ja 7B jäid eelistatuks
52	Mitte tingimata vältida maju	PL	Märjamaa vald	10. 2013	Ei	Elamud on baaskriteeriumiks
53	Õgvendada mõlemal trassil korraga	PL	Märjamaa vald	10. 2013	Ei	Vist mitte
54	Võtta baasteguriks põllumajandusmaa/ettevõtte	PL	Märjamaa vald	10. 2013	Ei niikuinii	Baastegurina välistaks see RB ehituse täielikult
55	Arvestada karjääralaga	KE	Jõelähtme vald	10. 2013	Jah	Võrdlustulemused käsitlevad Jõelähtme valla karjääre
56	Kasutada ol.ol. Pärnu maantee koridori	TR	Rae vald	10. 2013	Ei	Ei kulge maantee koridoris
57	Suhelda asustusstruktuuri uuringu puhul Rae valla külavanematega	PL	Rae vald	10. 2013	Pigem jah	Toimusid töökoosolekud
60	Viia trass Tallinna ringtee kaudu	TR	Kose vald	10. 2013	Pigem ei	Sees kaks varianti, täpselt pole
63	Arvestada vana raudtee likvideerimisega kaasnevate mõjudega	KE	Pärnu MV	10. 2013	Veel ei tea	Ei leidnud, et oleks arvestatud
64	Panna rongid tihedamalt sõitma	TE	Pärnu MV	10. 2013	Jah niikuinii	Praegune tihedus on spekulatiivne
65	Arvestada ka maahinna tõusuga	KO	Pärnu MV	10. 2013	Jah	Maahind on koefitsiendiga ehitusmaksumuses
71	Teha muudatusi seadusandluses	KO	Pärnu MV	10. 2013	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
90	Teha muudatusi seadusandluses	KO	Saku vald	01. 2014	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
72	Moodustada kompon. tegelev töögrupp	KO	Pärnu MV	10. 2013	Pigem jah	Sisuliselt jah, hiljem

Viide	Ettepanek	Vald-kond	Asukoht	Aeg	Arvestamine	Märkus
89	Lisakompensatsioon lisada turuhinnale	KO	Kiili vald	01. 2014	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
99	Kompenseerida pikemaajaliselt	KO	Saku vald	06. 2014	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
37	Kompenseerida ka kaudsed kahjud	KO	Kehtna vald	10. 2013	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
121	Maksta õiglast hinda sundvõõrandamisel	KO	Rae vald	06. 2014	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
122	Arvestada talumiskohustust kompenseerimisel	KO	Vändra vald	06. 2014	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
66	Kirjutada kaubalaadimise aspekt lähteülesandesse	VO	Pärnu MV	10. 2013	Ei	Täpsemalt ei kirjeldata
67	Koostada mõjualakaardid trassivariantide juurde	VO	Pärnu MV	10. 2013	Pigem jah	Tehakse, aga vb niikuinii
69	Koostada mõjualakaardid trassivariantide juurde	VO	Pärnu MV	10. 2013	Pigem jah	Tehakse, aga vb niikuinii
68	Läbi arvutada trasside läbimisele kuluv aeg	VO	Pärnu MV	10. 2013	Ei	On pikkused, eraldi läbimisaegasid pole
75	Lisada joonisele ristete asukohti	VO	Maardu LV	10. 2013	Pigem jah	Üks perspektiivne ristumine lisati
76	Ühendada Helsingisse mineva raudteepraamiga	PL	Maardu LV	10. 2013	Ei	Mitte selle planeeringu teema
153	Kaubavedu panna käima mööda 11B-d	TR	Rae vald	10. 2014	Veel ei tea	11B-II ja 11C on mõlemad eelistatud
154	Kaubavedu panna käima mööda 11B-d	TR	Kiili vald	10. 2014	Veel ei tea	11B-II ja 11C on mõlemad eelistatud
100	Võtta võrdlusse tagasi 14CG ja Kohilast mööda minek	TR	Rapla MV	06. 2014	Jah	Kohilast mööda minev trass on sees
74	Eelistada varianti 11C	TR	Maardu LV	10. 2013	Pigem Jah	Valitsuskabinet leppis kokku RB trassis 21.11
79	Eelistada varianti 13B/C	TR	Kohila vald	01. 2014	Pigem jah	13C, 13B-III ja 13B-I on valikus
35	Eelistada variante 7C, 7B, 6B	TR	Kehtna vald	10. 2013	Jah	Osutused eelistuseks
80	Eelistada varianti 13C	TR	Kohila vald	01. 2014	Pigem jah	Valitsuskabinet leppis kokku RB trassis 21.11
114	Eelistada varianti 4H	TR	Surju vald	06. 2014	Jah	4H on eelistatav
158	Eelistada varianti 4H	TR	Surju vald	06. 2014	Jah	Valitsuskabinet leppis kokku RB trassis 21.11
123	Eelistada varianti 5D	TR	Vändra vald	06. 2014	Ei	5D ei osutunud valituks
124	Eelistada varianti 5D	TR	Vändra vald	06. 2014	Ei	5D ei osutunud valituks
112	Võtta maha variant 4C	TR	Surju vald	06. 2014	Jah	4C ei osutunud valituks
113	Võtta maha variant 4C	TR	Surju vald	06. 2014	Jah	4C ei osutunud valituks
88	Võtta maha 14O variant	TR	Kiili vald	01. 2014	Jah	14O lükati kõrvale 2014.a mais
102	Võtta võrdlusse tagasi 14CG	TR	Kose vald	06. 2014	Jah	On eelistatud
141	Võtta võrdlusse tagasi 16E	TR	Kohila vald	10. 2014	Ei	Keskkonnaministeerium ei pidanud võimalikuks

Viide	Ettepanek	Vald-kond	Asukoht	Aeg	Arvestamine	Märkus
82	Viia trass Luige asulast mööda	TR	Rae vald	01. 2014	Jah	Ringtee variant läbi Luige asula jäeti ikkagi välja
87	Viia trass Luige asulast mööda	TR	Kiili vald	01. 2014	Jah	Ringtee variant läbi Luige asula jäeti ikkagi välja
83	Viia trass lennujaama juurest läbi	TR	Rae vald	01. 2014	Ei	Taskut otseselt ei tehta, terminal Suur-Sõjamäe teel
84	Viia trass Tapalt läbi Pärnusse	TR	Rae vald	01. 2014	Ei	Tapa kaudu minemist ei kaaluta, jääb suunalt välja
86	Mitte panna trass ringteele	TR	Rae vald	01. 2014	Pigem jah	14C ja 15G jäid eelistatuks
92	Viia trass Kose juurest	TR	Rae vald	04. 2014	Pigem jah	Kose valda läbiv trass on sees
93	Võtta maha 14G variant	TR	Rae vald	04. 2014	Ei	14G on sees
94	Võtta maha 14. variandid	TR	Kiili vald	04. 2014	Pigem jah	Võeti maha enamus, aga 14C ja 14G on alles
95	Võtta maha 14. variandid	TR	Kiili vald	04. 2014	Pigem jah	Võeti maha enamus, aga 14C ja 14G on alles
96	Võtta maha 14. variandid	TR	Kiili vald	04. 2014	Pigem jah	Võeti maha enamus, aga 14C ja 14G on alles
97	Võtta maha 14. variandid	TR	Kiili vald	04. 2014	Pigem jah	Võeti maha enamus, aga 14C ja 14G on alles
91	Kogu raudtee maa alla viimine	TE	Rae vald	04. 2014	Ei niikuinii	Liiga kallis, kaalutakse ainult ositi kohapõhiselt
98	Raudtee rajada osaliselt kinnisena	TE	Rae vald	04. 2014	Jah niikuinii	Kaalutakse kohapõhiselt hilisemas etapis
101	Loomade liikumiskohtades tõsta raudteed või panna tunnelisse	TE	Rapla MV	06. 2014	Jah niikuinii	Ökoduktid, maastikusillad
106	Kasutada skeemidel teisi värve	VO	Pärnu MV	06. 2014	Pigem jah	Lubati vähemalt, konkreetset tõestust pole
107	Parandada skaala värvikoodi	VO	Pärnu MV	06. 2014	Pigem ei	Midagi oluliselt ei muudetud
108	Lisada metsise elupaiga juurde trassialternatiive	TR	Pärnu MV	06. 2014	Ei	Juurde ei lisatud, küll aga oli nihutusi
109	Parandada ülesõidu asukoht 13A trassil	VO	Kiili vald	06. 2014	Ei	Ei ole parandatud
116	Reisiterminal teha Muugasse	PL	Rae vald	06. 2014	Ei	DP juba algatatud
117	Ehitada läbi Lagedi ol.ol tammile	TR	Rae vald	06. 2014	Pigem jah	11A-I on viimase otsuse järgi sees
135	Ehitada läbi Lagedi ol.ol tammile ja siis ol.ol. trassis kuni Muugani	TR	Jõelähtme vald	06. 2014	Pigem jah	Üks Harjumaa variantidest on selline
118	Vähendada rongi liikumiskiirust alevis	TE	Rae vald	06. 2014	Pigem ei	Üldiselt mitte, ainult nt Tallinnas
119	Muuga-Pulli raudteelõik teha Muuga-Lagedi lõigu asemele. Ol.ol. raudteelõik sulgeda.	TR	Rae vald	06. 2014	Ei	Lagedi valik on sees
120	Liita Euroopa laius Vene laiusega Pirita jõel	PL	Rae vald	06. 2014	Pigem jah	On sees variante, kus ületatakse 1 kord jõge, 2 asemel
125	Viia trass läbi Taarikõnnu	TR	Vändra vald	06. 2014	Pigem ei	Liiga suur negatiivne mõju, aga kaaluti

Viide	Ettepanek	Vald-kond	Asukoht	Aeg	Arvestamine	Märkus
126	Võtta võrdlusse Kaisma variant ja teha Natura eelhindamine	TR	Vändra vald	06. 2014	Pigem jah	Eelhindamine tehti. võrreldi, ei osutunud eelistatuks
127	Teha ol.ol. raudtee rekonstrueerimise Natura eelhindamine	KE	Vändra vald	06. 2014	Ei	Kuna eelprojekti ei tehta
128	Koostada katastritunnustega kaart	VO	Sauga vald	06. 2014	Ei	Ei lubatud isegi teha
129	Teha Oti teele viadukt	TE	Sauga vald	06. 2014	Pigem jah	Hetkel pole, aga vb teevad
130	Jätta loomade liikumiseks mõned lõigud tarastamata	TE	Häädemeeste vald	06. 2014	Jah	Suurimetajate läbipääsud vähemalt 10 km järel
131	Kõik võrdluse andmed lisada kodulehele	VO	Harju MV	06. 2014	Jah	20. juuni lisati kodulehele võrdlustulemused
132	Kavandada perspektiivne haru Viljandisse	PL	Harju MV	06. 2014	Ei	Harusid RB MP raames ei planeerita
134	Võtta kasutusele leevendusmeetmeid valgusreostuse vastu	KE	Kohila vald	06. 2014	Pigem jah	H. Kalle sõnul osaliselt
136	Kompenseerida pikemaajaliselt	KO	Kose vald	10. 2014	Veel ei tea	Komp. hange pooleli
139	Panna rong aeglasemalt liikuma	TE	Saku vald	10. 2014	Pigem ei	Ei ole kaalutav eriti
140	Hinnata rekreatsiooniala väärtust	KE	Saku vald	10. 2014	Pigem ei	Olenemata terviseradadest, jäi eelistatuks 16B
142	Tagada ligipääs Rõa külla ja Seli suvilatesse	PL	Kohila vald	10. 2014	Pigem jah	Veel ei tea täpselt, aga lubatakse
144	Teha Assakule peatus Luige juurde	PL	Kiili vald	10. 2014	Veel ei tea	Peatused selguvad hiljem
145	Tagada ligipääs Raku järvele	PL	Kiili vald	10. 2014	Pigem jah	Viimasel kaardil on seal märged
146	Mitte läbida Kiili valda	TR	Kiili vald	04. 2014	Jah	13A-II, mis läbis Kiili valda, jäi välja
147	Arvestada ka teiste joonobjektidega	PL	Jõelähtme vald	06. 2014	Jah niikuinii	Raudtee planeerimisel ja ehitamisel tehakse tihedat koostööd gaasi-võrkude ja elektrivõrkude haldajaga
148	Arvestada ka maaparandussüsteemidega	KE	Harju MV	10. 2013	Jah niikuinii	Tuleb tagada nende toimimine
149	Arvestada ka metsakuivendusüsteemidega	KE	Häädemeeste vald	10. 2013	Jah niikuinii	Tuleb tagada nende toimimine
150	Teha ohuolukorra riskianalüüs	KE	Märjamaa vald	10. 2013	Jah niikuinii	hinnatakse transpordiriskide kogumis üldisena, ohtliku kauba vedajalt nõutakse riskianalüüsi
151	Arvestada ohtlike veoste asulatest läbi viimisega	KE	Rae vald	04. 2014	Jah niikuinii	Õnnetuse tagajärje hindamise kriteerium
152	Säilitada päästevõimekus	PL	Sauga vald	06. 2014	Jah niikuinii	Eelistatud trassi osas KMH, mis sisaldab ka päästevõimekuse säilitamist
155	Mitte viia läbi Maardu Põhjakarjääri	TR	Jõelähtme vald	06. 2014	Veel ei tea	Üks variant on sealt läbi, teine mööda
156	Kaitsta põhjavett	KE	Jõelähtme vald	06. 2014	Jah niikuinii	Pinna- ja põhjavee veerežiim säilitatakse
157	Kaitsta põhjavett	KE	Jõelähtme vald	06. 2014	Jah niikuinii	Pinna- ja põhjavee veerežiim säilitatakse

Viide	Ettepanek	Vald-kond	Asukoht	Aeg	Arvestamine	Märkus
159	Teha kahjulike majanduslike mõjude analüüs	VO	Are vald	10. 2013	Jah niikuinii	Täpsem teostatavus-tasuvusanalüüs viiakse läbi
160	Arvestada rohevõrgustiku (tuum)aladega rohkem	KE	Kehtna vald	10. 2013	Pigem ei	Rohealad pole välistav tegur
161	Mitte teha sundvõõrandamise seaduse alusel	KO	Pärnu MV	10. 2013	Pigem ei	Kui muud moodi ei saa, siis ikka selle järgi
162	Arvestada Surju kevadise liigvee olukorda	KE	Surju vald	10. 2013	Jah niikuinii	On sees
22	Teha üldine rahulolu küsitlus	ME	Rapla MV	10. 2013	Jah	Uuring: Eesti elanike teadlikkus ja hoiakud
165	Kasutada hoopis lennukit	PL	Kiili vald	01. 2014	Ei niikuinii	Ebareaalne
166	Rajada Rail Baltic Venemaale	TR	Märjamaa vald	10. 2013	Ei niikuinii	Ei saa planeerida teist riiki
167	Ehitada maanteid raudtee asemel	PL	Kose vald	10. 2013	Ei niikuinii	Planeering on juba algatatud
168	Rahvas peaks saama kaasa rääkida kas läbi Tartu	ME	Harju MV	10. 2013	Ei	Selle planeeringu raames ei, üleriigilises sai
169	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Kohila vald	10. 2013	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
170	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Kohila vald	10. 2013	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
171	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Saku vald	10. 2013	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
172	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Saku vald	10. 2013	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
173	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Kiili vald	01. 2014	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
174	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Kiili vald	01. 2014	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
175	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Saku vald	06. 2014	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
176	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Saku vald	06. 2014	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
177	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Kose vald	06. 2014	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
178	Viia raudtee läbi Tartu	TR	Kiili vald	10. 2014	Ei niikuinii	Enam ei otsustata ümber
179	Korraldada hääletus kas RB peaks üldsegi tegema	ME	Kiili vald	10. 2014	Pigem ei	Valitsuse otsus, kuid on olnud arvamusuuring
181	Korraldada hääletus kas RB peaks üldsegi tegema	ME	Kohila vald	06. 2014	Pigem ei	Valitsuse otsus, kuid on olnud arvamusuuring
183	Korraldada hääletus kas RB peaks üldsegi tegema	ME	Häädemeeste vald	10. 2013	Pigem ei	Valitsuse otsus, kuid on olnud arvamusuuring
182	Teha ka samatasandilisi ristumisi	TE	Sauga vald	10. 2013	Ei niikuinii	Nõuded ei luba
17	Maa müük riigi poolt lõpetada	KO	Are vald	10. 2013	Veel ei tea	Komp. hange pooleli