KESKKONNAAMET

Kati Tamtik
ehitusosakonna juhataja
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 24.03.2020 nr 16-6/19-3201-018
Teie: 24.03.2020 nr 16-6/19-3200-025

Meie 16.04.2020 nr 6-3/20/4655-2

Ettepanekud keskkonnamõju hindamise programmide kohta

Austatud Kati Tamtik

Olete teavitanud 24.03.2020[1] Rail Balticu raudteetrassi „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi ja Rail Balticu raudteetrassi „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH programmi avalikust väljapanekust.

Keskkonnaamet esitas 18.12.2019[2] ettepanekud mõlema KMH programmi kohta. Keskkonnaamet tutvus täiendatud KMH programmidega ja arutas 08.04.2020 KMH programmidega seonduvat osaühingu Rail Baltic Estonia keskkonnajuhi Roland Müüri ja KMH juhteksperdi Aide Kaarega.

Keskkonnaamet märgib siinjuures järgmist:

1. Rail Balticu raudteetrassi „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH programmi tabeli 7 lk 72 p 3 kohaselt: *„Teemat analüüsitakse KMH koostamise käigus lähtuvalt sellest millised sisendandmeid RB hooldusnõuete kohta on võimalik saada."*. Keskkonnaamet märgib, et KMH käigus tuleb kindlasti hinnata raudteelt ära juhitavate saasteainete esinemistõenäosust, hulka, nende võimalikku mõju pinna- ja põhjaveele, lähipiirkonnas paiknevatele veekogudele ja märgalale ning pakkuda välja võimalikud keskkonnameetmed. KMH käigus tuleb hinnangu andmiseks kasutada kõiki kättesaadavaid andmeid, nt analoogia korras ka teiste samalaadsete tegevuste kogemust, nt aktsiaseltsi EESTI RAUDTEE oma. Sama ettepanek Rail Balticu raudteetrassi „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH programmi tabeli 8 lk 75-76 p 3 kohta.
2. Rail Balticu raudteetrassi „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH programmi tabeli 7 lk 72-74 p 5: Keskkonnaamet siinjuures rõhutab, et ennekõike peab lähtuma veeseaduse ja veekogumite hea seisundi tagamise eesmärgist. Veemajanduskava erandite tegemine ja veekogu tugevalt muudetuks tunnistamine on väga suur erand. KMH käigus tuleb sellega arvestada. Sama märkus Rail Balticu raudteetrassi „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojekti KMH programmi tabeli 8 lk 76-77 p 4 kohta.
3. Rail Balticu raudteetrassi „Ülemiste-Kangru" ehitusprojekti KMH programmi tabeli 7 lk 74 p 6: Keskkonnaamet on üle vaadanud kõik asjakohased materjalid, sh osaühingu

[1] Registreeritud Keskkonnaameti dokumendihaldussüsteemis (edaspidi DHS) 25.03.2020 nr 6-3/20/4657 ja 25.03.2020 nr 6-3/20/4655 all.
[2] Registreeritud DHS-is 18.12.2019 nr 6-3/19/19093-2 ja 18.12.2019 nr 6-3/19/19095-2 all.

Rail Baltic 14.05.2019 e-kirjaga[3] Keskkonnaametile esitatud „Rail Baltic raudteetrassiga piirnevate kaitsealuste taime-, seene- ja samblikuliikide teadaolevate leiukohtade inventuur“ (OÜ Nordic Botanical, 2018) ning on palunud Keskkonnaagentuuril keskkonnaregistris arhiveerida käpaliste leiukohad keskkonnaregistri koodidega KLO9312166, KLO9312186, KLO9312194 ja KLO9312169. Arhiveerimise põhjus: Eelpool nimetatud leiukohtades pole liike leitud viimasel kahel järjestikusel aastal (2018, 2019) ning varasemad vaatlused pärinevad aastatest 1998-2004 (s.o 15-20 aastat tagasi). 2018. aastal tehtud inventuuriaruandest selgub, et see ala on tugevalt mõjutatud raudtee hooldusest. Tänaseks on ebasobivate hooldusmeetmete ning eutrofeerumise tulemusel ala degradeerunud ning 2018. aasta juulis tehtud inventuuri käigus kaitselauseid liike ei leitud. Samuti ei leitud neid 2019. aastal. Ala looduskaitseline väärtus on hinnatud madalaks, ala võsastub ning on tugevalt mõjutatud purustamisest tekkiva kulu ning võsa pealetungi poolt.

4. Rail Balticu raudteetrassi „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi tabeli 7 lk 75 p 10 kohaselt: *„MapInfo kaardikiht lisatakse KMH aruandele selle esitamisel asjaomastele asutustele.“*. Keskkonnaamet kordab 18.12.2019 kirja p-s 10 tehtud ettepanekut, mille kohaselt materjalidele lisada Rail Baltic raudteetrassi asukoha täpsemaks vaatamiseks MapInfo kaardikihi, mis lihtsustaks hiljem Keskkonnaametil raadamise metsateatiste menetlemist. Keskkonnaamet palub sellega arvestada, vastasel juhul ei pruugi MapInfo kaardikiht olla kasutatav metsateatiste menetlemisel (MapInfo kaardikiht arvestaks KMH aruande lõppversiooni lahendust, mitte üksnes aruande vahepealset versiooni). Sama märkus Rail Balticu raudteetrassi „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti KMH programmi tabeli 8 lk 79 p 10 kohta.
5. Rail Balticu raudteetrassi „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi tabeli 7 lk 77 p 15: KMH programmi tabelis 6 viidatud keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) § 16 lg 3 p 2 kohaselt peab asjaomaseid asutusi teavitama kirjalikult KMH programmi avalikustamisest, kuid see ei ole asjaomaste asutuste KMH menetlusse kaasamise põhjendus, mida näeb ette KeHJS § 13 p 9. Keskkonnaamet palub KMH programmi tabelit 6 korrigeerida Keskkonnaameti 18.12.2019 kirja p-s 15 esitatud ettepaneku alusel. Sama märkus Rail Balticu raudteetrassi „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti KMH programmi tabeli 8 lk 80-81 p 15 kohta.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Rein Kalle
juhataja
keskkonnaosakond

Irma Pakkonen 6807403
irma.pakkonen@keskkonnaamet.ee

[3] Registreeritud DHS-is 15.05.2019 nr 7-16/19/7953 all.

KESKKONNAMINISTEERIUM

Pr Kati Tamtik
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve
Amet
info@ttja.ee

Teie 24.03.2020 nr 16-6/19-3201-018

Meie 07.04.2020 nr 7-12/19/3993-23

Rail Balticu raudteetrassi keskkonnamõju hindamise programmidest

Austatud proua Tamtik

Olete teavitanud Rail Balticu raudteetrassi „Ülemiste-Kangru" ning „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir" ehitusprojektide keskkonnamõju hindamise (KMH) programmide avalikest väljapanekutest, vastavalt 24.03.2020 kiri nr 16-6/19-3201-018 ning 24.03.2020 kiri nr 16-6/19-3200-025. Keskkonnaministeerium on KMH programmile seisukoha küsimise etapis esitanud mõlema programmi kohta seisukoha, vastavalt 15.01.2020 kiri nr 7-12/19/3993-15 ning 15.01.2020 kiri nr 7-12/19/3993-16.

Avalikel väljapanekutel olevates KMH programmides on tabelites „KMH-s käsitletavad mõjuvaldkonnad" mõjuvaldkonna „Mõju välisõhu kvaliteedile" puhul mõju allikana nimetatud peamiselt ehitustegevusest tulenevat tolmu, mõjuala suurus (tolmu levik) piirduks üldjuhul ehitusala lähialadega. Juhime tähelepanu, et atmosfääriõhu kaitse seaduses ei kasutata terminit „tolm". Teeme ettepaneku kasutada KMH programmides osakeste õiget klassifikatsiooni, arvestades kehtestatud õhukvaliteedi piirväärtuseid.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Kaupo Heinma
asekantsler

Rainer Persidski, 626 2973, rainer.persidski@envir.ee
Reet Pruul, 626 0731, reet.pruul@envir.ee

MAAELUMINISTEERIUM

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet

Teie: 25.03.2020 nr 16-6/19-3201-018

Meie: 31.03.2020 nr 4.1-5/769-1

Seisukoht Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi kohta

Austatud proua Tamtik

Maaeluministeerium tutvus Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmiga ja kooskõlastab selle märkusteta.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Tiina Saron
Kantsler

Hannes Puu, 625 6241, hannes.puu@agri.ee

PÄÄSTEAMET

Liina Roosimägi
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
liina.roosimagi@ttja.ee

Teie 25.03.2020 nr 16-6/19-3201-018

Meie 16.04.2020 nr 7.2-2.1/3373-2

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi avaliku väljapaneku kohta

Austatud Liina Roosimägi

25.03.2020 esitasite teate Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi avaliku väljapaneku kohta arvamuse avaldamiseks.

Teavitan, et Päästeameti Põhja päästekeskus on läbi vaadanud Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi.

Esitame täiendavaid vastuväited, tähelepanekud programmile.
Päästeameti Põhja päästekeskus juhtis tähelepanu 15.12.2019 kirjaga nr. 7.2-2.1/13415-2, et Ülemiste – Kangru ehitusprojekti keskkonnamõjude hindamise (edaspidi KMH) kohaselt läbib trass mitme B suurõnnetuse ohuga ning ohtliku ettevõtte ohuala. Ettepanek oli: Tuleks paika panna, milliseid on õnnetuste ennetamiseks kavandatud meetmed. Juhul, kui toimub ohualasse planeerimine, tuleb vajadusel ka olemasolevas suurõnnetuse ohuga ja ohtlikkus ettevõttes rakendada ohutuse tagamiseks täiendavaid meetmeid. Kuna täiendavate meetmete planeerimine on seotud kuludega, tuleks need planeerida koostöös ja kokkuleppes isikuga, kes käitab vastavat suurõnnetuse ohuga ja/või ohtlikku ettevõtet. Lisaks tuleks teostada riskianalüüs võimalike ohtlike veoste kohta, hindamaks, kas 1000 m ohuala mõlemale poole raudteed on piisav ning

millised on võimalikud doomino stsenaariumid, mis võivad kaasneda ohtlike veoste transpordiga raudteel.
KMH kohaselt ettepanekuga ei arvestata. Selgitus, miks kemikaalide veoga seotud riske käesoleva KMH käigus ei käsitleta ja kuidas need käsitlemist leiavad on toodud KMH programmi lk.44.
Juhime siinkohal tähelepanu, et suurõnnetuse ohuga või ohtlikku ettevõttega seotud planeeringu või ehitusprojekti koostamisel tuleb lähtuda kemikaaliseadusest § 32 kuna ohualasse planeerimisel suureneb risk ja tagajärgede raskus, ning ohualas suureneb kahjustada saada võivate inimeste ja vara hulk.

Sellest lähtuvalt peavad planeeringus või ehitusprojektis õnnetuste ennetamiseks kavandatud meetmed olema piisavad (ennetus- ja leevendusmeetmed, ohutud vahemaad, avalikkuse ja käitisest lähtuva õnnetuse mõju piirkonda jääda võivate isikute teavitamine) ning vastama parimale võimalikule tehnikale. Olemasolevas suurõnnetuse ohuga või ohtlikus ettevõttes võib olla vajadus rakendada lisameetmeid nii muudatuste tegemisel kui ka ohualasse planeerimisel. Lisaks on Päästeametil õigus küsida lisainformatsiooni enne planeeringu kehtestamist või ehitusloa andmist. Planeeringust või ehitusprojektist ja muudest juurde käivatest materjalidest, sh asjakohasusel keskkonnamõju eelhindamisest või KSH/KMH aruannetest, peab selguma, et on arvestatud erinevate tekkida võivate riskidega, leitud ohualad, teostatud tagajärgede kirjeldus, kavandatud piisavad meetmed õnnetuste ennetamiseks jne. Seega on kõige otstarbekam koostada planeeringu või ehitusprojekti juurde riskianalüüs, mis tuleb koostada uue ja olemasoleva (muudatuste tegemise korral) suurõnnetuse ohuga või ohtlikku ettevõtte jaoks ning samuti ohualasse planeerimise korral.

Kemikaaliseaduse § 32 alusel maakasutuse planeerimine ja projekteerimine juhend planeerijatele ja projekteerijatele on leitav aadressilt: https://www.rescue.ee/files/2018-11/18-10-01-kems-32-juhend-paleenrijatele-ja-projekteerijatele.pdf

Selgituses alamärkus 59,kemikaalide veoga seotud riske käesoleva KMH käigus ei käsitleta punktid:
1. Rail Balticu projekti Eesti osa planeerimis- ja ehitusfaasi riskianalüüs on koostatud ja selle kokkuvõte avaldatud RB Estonia veebilehel. Riskianalüüsi üks järeldustest oli, et koostada tuleb ka RB opereerimisfaasi riskianalüüs. Otstarbekas on see koostada raudteerajatise valmimisel. Muuhulgas on selles asjakohane käsitleda kemikaalide veoga seotud riske. Päästeameti Põhja päästekeskuse seisukoht on, et riskianalüüs ohualasse ehitamisel ja planeerimisel tuleb koostada KSH/KMH selgitamaks välja võimalikud tekkivad riskid ja

ohualad. Juhime siinkohal tähelepanu et Rail Balticu raudteetrassi lõik „Ülemiste-Kangru“ on planeeritud muuhulgas ka elutähtsat teenust pakkuva ettevõtte ohualasse.
3. Vastavalt päästeseadusele on hädaolukordade lahendamine ja nende ennetamine Päästeameti ülesanne. Muuhulgas analüüsib Päästeamet oma pädevuse piires päästevõimekust ja hädaolukordadele reageerimisaegu. Vajadusel täiendab Päästeamet neid analüüse.

Juhime tähelepanu , et Päästeseaduse § 5 lg 6 alusel on päästeameti ülesandeks hädaolukorraks valmistumine ja selle lahendamise tagamine hädaolukorra seaduse alusel. Hädaolukorrad ja ning hädaolukordade lahendamist juhtivad asutused on loetletud Vabariigi Valitsuse määruses „ Hädaolukorrad, mille kohta tuleb koostada nende lahendamise plaan ja mille puhul korraldada riskikommunikatsiooni, ning hädaolukordade lahendamist juhtivad asutused“.
Päästeamet juhib järgmiste hädaolukordade lahendamist ja nende kohta hädaolukorra lahendamise plaani koostamist:

1) üleujutus tiheasustusalal;
2) paljude kannatanutega hoonetulekahju;
3) ulatuslik tööstusõnnetus

Kemikaaliseaduse alusel Tehnilise Järelevalve Amet koostöös Päästeametiga koostöös kooskõlastab ettevõtte riskianalüüsi.

Palume hoida Päästeameti Põhja päästekeskust kursis projekti menetlemise edasise käiguga.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Urmas Grüning
Ohutusjärelevalve büroo peainspektor
Põhja päästekeskus

Urmas Grüning
+372 5182740
urmas.gryning@rescue.ee

POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMET

Liina Roosimägi
Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee
Endla 10a
10142, Tallinn

Teie 24.03.2020 nr 16-6/19-3201-018

Meie 13.04.2020 nr 1.11-11/256-2

Vastus Rail Balticu raudteetrassi lõigu
„Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti
keskkonnamõju hindamise programmi
avaliku väljapaneku kohta

Sisu

Põhja prefektuuril ei ole Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi kohta oma ettepanekud, vastuväited ja küsimusi.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Mart Meriküll
piirkonnavanem
Lääne-Harju piirkonnagrupp
Põhja prefektuur

Mart Meriküll, 6124501, mart.merikyll@politsei.ee

RAE VALLAVALITSUS

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie 24.03.2020

Meie *kuupäev digiallkirjas* nr 6-1/3421-1

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmist

Andsite keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 16 lg 1 alusel teada Rail Balticu raudteetrassi „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi avalikust väljapanekust.

Rae Vallavalitsus esitas omapoolse seisukoha KMH programmi eelnõule 20.12.2020 kirjaga nr 8-8/9511-1.

Alljärgnevalt toome välja probleemid, millega peab jätkuvalt ehitusprojekti ja KMH programmi ning hiljem aruande juures arvestama:

1. Veneküla viadukti alla ei ole eriplaneeringus ja eelprojektis arvestatud vajaliku ruumiga kergliiklustee rajamiseks. Rae Vallavalitsus on jätkuvalt seisukohal, et antud kohas peab raudteesilla ümber projekteerima ja ehitama selliselt, et oleks tagatud ruum kergliiklustee rajamiseks.
2. Palume tagada eraldi läbipääs kergliiklejatele Ülemiste kanali (põhjapoolne) juurde. Rae Vallavalitsus on edastanud erikokkuleppe kirja AS-iga Tallinna Vesi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.
3. Kurna oja ökodukti ei ole praeguse lahendusega ette nähtud, see on asendatud silla alt läbipääsuga mööda oja kallast. Rae Vallavalitsus on seisukohal, et lahendus, kus loomad ja inimesed suunatakse ühte koridori ei ole jätkusuutlik ning on olulisi konflikte loov. Oleme seisukohal, et inimesed ja loomad tuleb eraldada.
4. Ühendada olemasolev Põrguvälja tee ja perspektiivne Rukki tee Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa mnt alt ühendava sõidutee ja kergliiklusteega paralleelselt raudteega. Selline lahendus tagab peatuse suurema kasutuse ning vähendab Rail Baltica joonobjektist tekkivat barjääri efekti. Minimaalselt oleks vajalik planeerida laiem viadukt, kuhu perspektiivselt mahuks ära ka sõidutee koos kergliiklusteega.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Priit Põldmäe
abivallavanem

Pille Vals, 5559 6795
pille.vals@rae.ee

KIILI VALLAVALITSUS

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

16.04.2020 nr 9-10.6/416-7

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi eelnõu

Kiili Vallavalitsus esitas oma ettepanekud Kiili valda läbiva Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Kangru-Harju ja Rapla maakonna piir“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) programmile ja ei tee ettepanekuid Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise (KMH) programmi eelnõule, sest viimati nimetatud KMH programm käsitleb Tallinna linna ja Rae valla territooriumil kulgevat trassilõiku. Selle trassilõigu osas palume Kiili vallavalitsust edaspidi kaasata informeerimise eesmärgil.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Aimur Liiva
Vallavanem

Siiri Treimann, 6790278
siiri.treimann@kiilivald.ee

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
info@ttja.ee

Teie:
24.03.2020 nr 16-6/19-3201-018 ja 24.03.2020 nr 16-6/19-3201-018

Meie: 14.04.2020 nr 9-3/4-2

Rail Balticu keskkonnamõju hindamise programmis
Harjumaal arvestamist vajavad asjaolud

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 24.03.2020 kirjadega nr 16-6/19-3200-018 ja 16-6/19-3200-018 teatati Rail Balticu lõikude Ülemiste - Kangru ning Kangru - Harju ja Rapla maakonna piir ehitusprojekti keskkonnamõju hindamise programmi avalikust väljapanekust. Nimetatud kirjade aluseks on Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti 29.03.2019 otsusega nr 16-6/19-0535-002 algatatud Rail Balticu raudtee keskkonnamõju hindamine kaheksale Rail Balticu Eesti raudteelõigule.

Mõlema kõnealuse raudteelõigu (Ülemiste - Kangru ning Kangru - Harju ja Rapla maakonna piir) keskkonnamõju hindamisel on oluline arvestada ka perspektiivse Tallinna lõunapoolse ringraudteega.

Muuhulgas on kontekstis vajalik tagada ringraudtee ühendusvõimalus lisaks Tapa suunale ka Ülemiste jaamaga eriti ringraudtee reisijateveo kontekstis. Lagedi kaudu on tõenäoliselt Tallinna ringraudtee pööre Ülemiste suunas komplitseeritud, kuna läbib tiheasustusala ning seetõttu on reisijateveole kohase kiiruse säilitamiseks vajaliku suure pöörderaadiuse saavutamine keeruline ja vajab põhjalikku planeerimist.

Rail Balticu raudtee ehitusprojekti koostamisel ja keskkonnamõju hindamisel tuleks käsitleda ka võimalust Tallinna lõunapoolse ringraudtee 1520 mm rööpmelaiusega raudteeharu pöördeks läbi Soodevahe perspektiivse kaubajaama Ülemiste suunas. Selle raudteeharu tehnilised parameetrid peaksid võimaldama teostada sellel ka reisijatevedu, mistõttu projektkiirus peaks olema vähemalt 120 km/h ning tagatud peaks olema ka elektrifitseerimisvõimalus. Seega ei saa Rail Balticu raudtee projekteerimisel ja keskkonnamõju hindamisel piirduda vaid võimaluse hindamisega rajada Soodevahe kaubajaama ning infrastruktuuri hoolduskeskusse alaline 1520 mm rööpalaiusega elektrifitseerimisvõimalusteta ühendustee Tallinn-Tapa peateedelt. Niisugusel juhul jääks raudteelõigu projektkiirus alla reisijateveoks vajaliku kiiruse, võimaldades ainult kaubavedu ning raudtee pealisehitise materjalide transporti (s.h Rail Balticu põhitrassi ehitusperioodil) 1520 mm rööpmelaiusega võrgustikult 1435 mm rööpmelaiusega võrgustikule ja vastupidi.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium andis 19.08.2019 Rail Baltic Estonia OÜ-le ja RB Rail AS-le suunise arvestada projekteerimisel perspektiivse Tallinna lõunapoolse ümbersõiduraudteega (lisa 1). Üksikasjalikumalt on Tallinna lõunapoolse ringraudtee rajamisvõimaluse säilitamise vajadust käsitletud muuhulgas Harjumaa Omavalitsuste Liidu, ringraudteest puudutatud Harjumaa kohalike omavalitsuste ning ettevõtjate 13.09.2019 ühispöördumises (lisa 2), samuti Harjumaa Omavalitsuste Liidu 06.11.2019 (lisa 3) ja Tallinna Linnavalitsuse 25.11.2019 (lisa 4) vastuskirjades Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeeriumile.

Palume Rail Balticu raudtee keskkonnamõju hindamisel arvestada ka perspektiivse Tallinna lõunapoolse ringraudteega, mis võimaldab nii kaubarongiliiklust kui ka reisirongiliiklust Ülemiste-Paldiski suunal.

Sirge tn 2
10618 TALLINN
registrikood 80195199

telefon (+372) 615 0352
e-post info@hol.ee
www.hol.ee

a/a EE942200001120227445
Swedbank, kood 767
KMKR nr EE101356705

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Teie soovil oleme valmis andma asjas ka täiendavat teavet.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Joel Jesse
tegevdirektor

Lisatud
1. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 suunis RB Rail AS-le ja Rail Baltic Estonia OÜ-le.
2. Omavalitsuste Liidu ja teiste huvitatud isikute 13.09.2019 ühispöördumine.
3. Harjumaa Omavalitsuste Liidu 06.11.2019 vastuskiri Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.
4. Tallinna Linnavalitsuse 25.11.2019 vastuskiri Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.

Teadmiseks: Rahandusministeerium, Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, Tallinna Linnavalitsus, Rae Vallavalitsus, Kiili Vallavalitsus, Saku Vallavalitsus, Saue Vallavalitsus, Eesti Linnade ja Valdade Liit, AS Eesti Raudtee, Rail Baltic Estonia OÜ

Kristjan Kenapea 615 0365
kristjan.kenapea@hol.ee

MAJANDUS- JA KOMMUNIKATSIOONI-MINISTEERIUM

Riia Sillave
Rail Baltic Estonia OÜ
info@rbe.ee
Endla 16
10142, Tallinn

Meie 19.08.2019 nr 24.5-6/19-0095/6216

Rail Baltica projekteerimisest Harjumaa lõigus

Austatud Riia Sillave

Rail Balticu Harju maakonnaplaneeringus „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (kehtestatud 13.02.2018 riigihalduse ministri käskkirjaga nr 1.1-4/41, edaspidi Planeering 1) on kajastatud kõik eritasandilised ristumised, mis rajatakse koos Rail Balticu rööbastee ehitamisega. Rail Balticu rööbastee trassikoridor omab osalist kokkupuudet Harju maakonnaplaneeringus 2030+ (kehtestatud riigihalduse ministri 09.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/78, edaspidi Planeering 2) käsitletud põhimõttelise raudteekoridoriga.

Planeering 1 järgselt valmis muuhulgas Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti tellimusel Rail Baltica raudteeinfrastruktuuri eelprojekt (vastu võetud 12.10.2018). Olles analüüsinud eelpool mainitud planeeringuid (Planeering 1 ja Planeering 2) ning eelprojekti, selgub, et kahe planeeringu vahel esinevad alljärgnevad põhimõttelised konfliktkohad:

- Luige perspektiivse peatuse jalakäijate sild (08-BR10[1])
- Kangru eritasandiline liiklussõlm (08-BR11-a, 08-BR11-b, 08-BR11-c)
- Raudalu ökodukt (Kangru liiklussõlme lähedal paiknev ökodukt, 08-EC04)
- Põdra tee (Uuesalu külas) eritasandiline ristmik (08-BR13)
- Rukki tee pikenduse eritasandiline ristmik (08-BR14)
- Tee nr 2 Tallinn-Tartu maantee eritasandiline ristmik (08-BR15)
- Põrguvälja tee (Tee nr 11330 Järveküla-Jüri) eritasandiline ristmik (08-BR16)
- Raeküla tee (Tee nr 11113 Assaku-Jüri) eritasandiline ristmik (09-BR01)

Arvestamaks Harju maakonnaplaneeringus 2030+ toodud perspektiivse põhimõttelise raudteekoridoriga palume RB Rail AS-il Rail Baltica põhiprojekti koostamisel ülaltoodud eritasandilised ristumised viia vastavusse põhimõttelise raudteekoridori ruumivajadustega ning näha konkreetsetes ülalnimetatud ristumistes ette täiendav vaba ruum. Gabariidid viadukti all transpordikoridori tarbeks projekteerida h = 7,0 m ja l = 7,0 m. Tagamaks nimetatud ristumistes ka vaba ruumi olemasolu perspektiivse raudteekoridori tarbeks, palume Rail Baltic Estonia OÜ-l antud kohtobjektide rajamisel arvestada eelmainitud laiema projektlahendusega. Rõhutame, et piirduda tuleb kitsalt nimetatud kohtobjektidega ning perspektiivse raudteekoridori taristut muus osas, kui viidatud gabariidid, projekteerima ega ehitama ei pea.

[1] Vt ka jooniseid https://www.ttja.ee/rbfiles/ kaustadest.

Viidatud konfliktkohtade laienduste rajamisega kaasnev täiendav investeeringukulu taristusse (suurusjärgus 2 miljonit eurot) on kavas katta sarnaselt teiste Rail Baltica projekti raames tehtavate investeeringutega Euroopa Ühendamise Rahastu toetuse kaasabil.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Ahti Kuningas
transpordi asekantsler

Lisaadressaadid: RB Rail AS

Triin Orav
6256459 Triin.Orav@mkm.ee

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Hr Taavi Aas, majandus- ja taristuminister
Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium
info@mkm.ee

Hr Jaak Aab, riigihalduse minister
Rahandusministeerium
info@rahandusministeerium.ee

Teie: 04.09.2019 nr 24.5-6/19-0095/6573

Meie: 13.09.2019 nr 9-1/13-3

Ühispöördumine Tallinna ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse tagamiseks

Lugupeetavad majandus- ja taristuminister ja riigihalduse minister

Täname majandus- ja taristuministrit, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium andis 19.08.2019 RB Rail AS-le ja Rail Baltic Estonia OÜ-le suunise arvestada RB projekteerimisel Tallinna lõunapoolse ringraudtee tarbeks täiendava vaba ruumiga, et tagada selle raudtee ehitamisvõimalus tulevikus. Märkiste Tallinna ringraudtee vajaduse ja olulisuse ära ka 28.09.2019 Paldiskis toimunud investeerimiskonverentsil „Teistmoodi Paldiski 2019".

Ringraudtee tulevasel rajamisvajadusel on kaalukad pooltargumendid

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on asunud 04.09.2019 kirjaga nr 24.5-6/19-0095/6573 seisukohale, et praeguseid kaubamahte ja kaubamahtude madalaid tulevikuprognoose arvestades ei ole ringraudtee rajamine kaupade väljaviimiseks Tallinna kesklinnast hetkel mõistlik.

Oleme seisukohal, et raudtee kauba- ja reisijateveomahtude hetkeseisust tulenevalt ei ole Eesti kui terviku ega Harju maakonna huvides välistada Tallinna lõunapoolse ringraudtee rajamisvõimalust tulevikus. Nõustume majandus- ja taristuministriga, et ainult ühe kaubarongi pärast, mis täna Paldiski suunal Tallinnat ööpäevas läbib, ei ole tõepoolest praegusel ajahetkel mõistlik Tallinna lõunapoolset ringraudteed rajada.

Paldiskis 13.08.2019 majandus- ja taristuministriga toimunud kohtumisel tõid ettevõtjad välja, et juba tänaseks on kaks suurt investeeringut jäänud Paldiskisse tulemata, kuna investorid ei pidanud praegust Paldiski suunalist raudtee läbilaskevõimet piisavaks ega Tallinna kaudu jätkusuutlikuks – seega praeguse ühenduse juures ei saagi ööpäevas oluliselt enam kaubaronge ööpäevas lisanduda. Praeguse olukorra jätkumine tingib perspektiivis selle, et riigile oluline ja strateegilise tähtsusega Paldiski sadama- ja tööstuspiirkond jääb ilma investeeringutest ning seeläbi uutest töökohtadest ja maksutulust.

Esitame siinkohal veelkord kaalutlused, mida tuleb kindlasti arvestada Tallinna lõunapoolse ringraudtee vajaduse sotsiaalmajandusliku analüüsi koostamisel:

- Kaubarongiliikluse väljaviimine Tallinna kesklinnast ning Kopli ja Ülemiste kaubajaamadest. See võimaldab maandada kaubarongiliiklusega piirkonnale kaasnevaid riske ja ühtlasi võtta tänased kaubajaamad kasutusele uutes funktsioonides. Need kaubajaamad ei sobi enam nimetatud Tallinna kesklinnapiirkonda (kuigi võisid, nagu suured tehasedki olid aastakümneid tagasi kesklinna loomulik osa).

- Paldiski suunalise kaubarongliikluse väljaviimine tulevasest rahvusvahelisest Rail Balticu reisiterminalist, millest kujuneb Eesti värav. Kogu Ülemiste piirkonnast on kujunemas oluline äri- ja elupiirkond, millises kontekstis tuleb silmas pidada ka piirkonna ohutust, mainekujundust, uusi ärivõimalusi ja investeeringuid piirkonda.
- Ringraudtee perspektiiv annab kindlustunde Paldiski sadamate operaatoritele ja teistele ettevõtjatele tegevuste laiendamiseks ja/või uute investeeringute tegemiseks (nt metanoolitehas), kuna idasuunaline kaubarongiliiklus läbi Tallinna ei ole jätkusuutlik ega oma piisavat läbilaskevõimet. Täna eksisteerib risk, et läbi pealinna keelatakse ohtlike kaupade vedu.
- Regionaalrongiliikluse perspektiiv suunal Ülemiste-Lagedi-Assaku-Luige-Saku-Saue-Keila-Paldiski/Turba (perspektiivis ka Haapsalu-Rohuküla), mis võimaldaks igapäevast kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasäästliku töörännet ning parandaks ühtlasi Tallinna lennujaama, Rail Balticu rahvusvahelise reisiterminali ja muude teenuste kättesaadavust ühistranspordiga. Ühtlasi avaneb Tallinna Lasnamäe linnaosa elanikel võimalus sõita kiire rööbastranspordiga tööle Saue, Keila või Paldiski piirkondades paiknevatesse tööstus- ja logistikaettevõtetesse. Töökäte järgi on juba täna Paldiski piirkonnas suur nõudlus ning arvestades tänaseid ühistranspordiühendusi või isiklikule sõiduautole kuluvat ressurssi - raha ja aeg, ei soodusta ega võimalda praegune olukord piisavat sellesuunalist igapäevast töörännet. Töörände probleemi ei aita lahendada ka Rail Balticu kohalikud peatused, kuna Rail Baltic ei ulatu Paldiskisse. Seega ei saa lõunapoolset ringraudteed ja Rail Balticut nimetada üksteist dubleerivaks raudteeks.
- Keskkonnasäästlik reisirongiliiklus aitab ühtlasi täita Euroopa Liidu poolt kehtestatud kliimaeesmärke.

Märgime, et kvaliteetse, turvalise ja kiire ühistranspordi korral on inimesed nõus seda kasutama, mida kinnitab ka asjaolu, et Harju maakonnas on uute reisirongide saabumisest alates rongikasutajate hulk kasvanud enam kui kaks korda (läänesuund üle 3,5 miljoni reisija aastas).

<u>Rail Balticu trassikoridoris ringraudteega arvestamise suunise kitsaskohad</u>

Jättes kõrvale Tallinna ringraudtee põhja- ja lõunapoolse koridori temaatika, on praeguses olustikus ilmne, et Rail Balticu ning Soodevahe kaubajaama rajamise tõttu võib tulevikku vaatavate ettevalmistavate tegevusteta muutuda edaspidi võimatuks just ringraudtee lõunapoolse koridori ehitamine. Seetõttu keskendume järgnevalt ringraudtee lõunapoolse koridori temaatikale.

Rail Balticu projekteerimiseks antud suunise eesmärk on tagada tulevikus ringraudtee ehitamise võimalus olemasolevate Rail Balticu rööbaste kõrvale. Seega on praegu vajalik tagada suunise kohane võimalikult ratsionaalne projekteerimistegevus ja võimalus, et projekteeritavad lahendused oleksid tulevikus sellekohase vajaduse ilmnemisel aluseks ka võimalikult ökonoomsele ehitustegevusele.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi andis 19.08.2019 kirjaga nr 24.5-6/19-0095/6216 Rail Baltic Estonia OÜ-le ja RB Rail AS-le täpsustatud suunise arvestada Rail Baltic raudtee põhiprojekti koostamisel ja ehitamisel Rail Balticu raudteega kattuvas lõigus Tallinna ringraudtee ruumilise vajadusega eritasandiliste ristete osas, s.t et viaduktide all tuleb projekteerida transpordikoridori tarbeks vaba gabariit h = 7,0 m ja l = 7,0 m. **Kirjas rõhutati, et piirduda tuleb kitsalt nimetatud kohtobjektidega ning perspektiivse raudteekoridori taristut muus osas, kui viidatud gabariidid, <u>projekteerima</u> ega ehitama ei pea.**

Suunise eesmärk peaks olema luua ja säilitada võimalus, et Rail Balticu rajamisel Tallinna ringraudtee trassikoridoriga kattuvas lõigus saaks tulevikus rajada Rail Balticu rööbasteede kõrvala ka Tallinna ringraudtee 1520 mm laiune rööbastee.

19.08.2019 suunis on positiivne samm Tallinna ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse säilitamise eesmärgi saavutamisel. Konsulteerides erialaekspertidega tõusetub aga küsimus, kas ringraudtee kulgemist Rail Balticuga kattuvas lõigus läbi joonestamata on võimaliku ringraudteega arvestamine piisavalt täpne (arvestades nt Rail Balticu kommunikatsioonide paigutusega, Rail Balticu ja ringraudtee kohalike peatuste ristkasutuse ja paigutusega, Rail Balticu sadeveekraavide paiknemine ringtaudtee kontekstis jms).

Ekspertide tagasisidest lähtuvalt ei piisa suunisest aga selleks, et

- panna paika eritasandilistel ristumistel Tallinna ringraudtee täpne ruumivajadus Rail Balticu kõrval (s.h viaduktide laiused). Ruumivajaduse lahendamine eeldab ringraudtee asukoha paikapanekut (s.t läbi joonistamist), et vältida olukord, kus vaba gabariit paigutatakse valesse kohta;
- tagada tulevikus Tallinna ringraudtee rajamise võimaluse säilimine Rail Balticu trassi kõrvale mõistlike kuludega;
- välistada ringraudtee rajamisel Rail Balticu taristu ümberehitamisvajadus.

Suunise täpsustamise vajadus

Suunisest nähtub eeldus, et Tallinna ringraudtee peaks kulgema suunistes viidatud kohtobjektide juures paralleelselt Rail Balticuga (Rail Balticust konstantsel kaugusel). Samas jääb üksnes sellest eeldusest väheks, et täita suunist eesmärgipäraselt (s.t viisil, mis tagaks tulevikus Tallinna ringraudtee rajamise võimaluse).

Tallinna ringraudtee koridor on Rail Balticu trassikoridoriga kattuv *ca* 13 km ulatuses. Nende mõlema raudteekoridori ristumisel viaduktide, sildade jms kohtobjektidega on vajalik planeerida vastava ulatusega vaba gabariit (avad) just sinna, kus raudteed kulgema hakkavad. Kuni aga ei ole paika pandud Tallinna ringraudtee täpne asukoht (joon), siis ei ole ka kohtobjektidega ristumiskohtades võimalik suunises ette nähtud vaba ruumi projekteerida viisil, mis tagaks hiljem ringraudtee sinna ehitamist mõistlikul ja parimal viisil.

Suunise eesmärgi tegelikkuses toimival viisil täitmiseks ning kohtobjektidele täiendava gabariidi projekteerimisel tuleb ringraudtee ehitamist võimaldava tulemuse saavutamiseks teada muuhulgas ringraudtee paiknemist Rail Balticu suhtes kogu kattuva lõigu ulatuses. Pelk teadmine raudteetrasside paralleelsest kulgemisest ei võimalda projekteerida suunises nõutavat vaba gabariiti, vaid tervikuna tuleb paika panna kogu ringraudtee kulgemine Rail Balticu suhtes.

Suunise nõuetekohane täitmine toimub vaid siis, kui kõnealustes kohtobjektides on täiendav vaba gabariit õiges kohas, s.t nende taristuobjektide vajalike mõõtudega avad paiknevad seal, kust hakkab ringraudtee reaalselt kulgema.

Seega peaks suunise kohase projekti koostaja lisama projekti Rail Balticu kõrvale ka ringraudtee joone, mis tagaks kohtobjektide nõuetekohase projekteerimise. Selle joone paikapaneku järgselt on võimalik projekteerida ka muud Rail Baltica raudteetaristu objektid (nt muldkeha, mastid, tunnelid, drenaažid, kommunikatsioonid jms) ning planeerida ringraudtee sidumist Soodevahe kaubajaama või Rail Balticu trassil asuvate reisirongipeatustega viisil, mis välistaks tulevase ümberehitusvajaduse.

Ringraudtee asukoha täpsustamise vajadus riigi eriplaneeringuga

Tallinna ringraudtee osad, mis ei kattu Rail Balticu koridoriga, paiknevad Rae, Kiili, Saku ja Saue valla haldusterritooriumil ning neil on arvestatav omanike poolne arendussurve. Praegune põhimõtteline

raudteekoridor on Harju maakonnaplaneeringus *ca* 500 m laiune ning jätab lahtiseks selle joonobjekti täpsema kulgemise asukoha. Seetõttu puudub vastavates kohalikes omavalitsustes selgus suure pindalaga maa-alade tulevikuväljavaadetest, kuna ringraudtee telje täpne asukoht selgub alles riigi eriplaneeringu koostamise raames lähtuvalt raudtee projekteerimisnormidest ja tehnilistest parameetritest, maastiku geoloogilistest eripäradest, asustuse paiknemisest ja olemasoleva taristu paiknemisest või muudest asjaoludest.

Tallinna ringraudtee tulevase paiknemise täpsemaks määratlemiseks on vaja algatada riigi eriplaneering, mis on ekspertide sõnul vajalik ja ainuvõimalik samm. Vaid riigi eriplaneering saab lõpetada olukorra, kus omavalitsused on planeerimis- ja ehitustegevuses piiratud maakonnaplaneeringust tuleneva *ca* 500 m laiuse koridoriga arvestamise kohustusega, vaid trassikoridor saaks täpsustatud omavalitsuste jaoks aktsepteeritava ulatusega *ca* 20-30 m laiuseks trassikoridoriks. Eriplaneeringust lähtuvalt avaneb omavalitsustele võimalus kujundada rööbastranspordi kasutajate hulga kasvu toetav asustus ringraudtee regionaalrongi peatuste ümbruses Ülemiste-Lagedi-Saue-Paldiski/Turba (perspektiivis ka Haapsalu-Rohuküla) suunal.

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

Riigi eriplaneeringu algatamisel saab planeeringu raames teha ka ringraudtee sotsiaalmajandusliku mõjuanalüüsi, mis arvestab mõjusid laiemalt kui ainult kaubavedude kontekstis.

Tulevikus võimaliku reisijateveo osas on määrava tähtsusega võimaluse säilitamine selleks, et Lagedil saaks Tapa suunalise pöörde kõrval ehitada ka ringraudtee pöörde Ülemiste suunal. Vaid selle pöörde olemasolu annab reisirongiliiklusele perspektiivi.

Kui riigi eriplaneering jääb tegemata, siis puudub omavalitsustel planeerimisseadusest tulenevalt korrektne alus hoida ringraudtee trassikoridor otstes vabana (Lagedi kõrval on kriitiline ka Saue piirkond). Hoolimata omavalitsuste soovist ei saa nad riigi eriplaneeringuta takistada uute detailplaneeringute ja/või ehituslubade väljastamist perspektiivses maakonnaplaneeringu järgses trassikoridoris.

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

<u>Kokkuvõte ringraudtee tulevikus rajamise pooltargumentidest</u>

Ringraudtee tulevase tasuvuse ja kogumõju hindamisel väärivad muuhulgas tähelepanu järgmised aspektid:

- regionaalse reisijateveo korraldamise võimalus Ülemiste-Lagedi-Paldiski/Turba-Ülemiste suunal;
- kaubarongliikluse väljaviimine Tallinna kesklinnast ning Kopli ja Ülemiste kaubajaamast;
- kaubarongiliikluse väljaviimine rahvusvahelisest Rail Balticu reisiterminalist ja Ülemiste elu- ja äripiirkonnast;
- Paldiski suunalise kaubaveomahu suurendamisvõimaluse mõju ettevõtlusele ja piirkonna arengule ning seeläbi töökohtadele;

- tänaste rööbasteede maa-ala uued kasutusvõimalused Kopli kaubajamas ja Ülemiste kaubajaamas.

Kokkuvõte ringraudtee tulevast rajamisvõimalust takistavatest probleemidest

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 kirjaga nr 24.5-6/19-0095/6216 antud suunis ei taga tegelikkuses Rail Baltic raudtee projekteerimisel ja ehitamisel ringraudtee ruumivajadusega arvestamist. Suunist on vaja täpsustada.

Rail Balticu projekteerimisel ja ehitamisel ringraudteega arvestamise eesmärgil kantud kulud osutuvad asjatuks, kui jäetakse tagamata Rail Balticuga mittekattuvate ringraudtee lõikude (ringraudtee otsade) tulevane ehitamisvõimalus.

Rail Balticu koridorist välja jäävate ringraudtee lõikude tulevikus rajamise võimaluse säilitamiseks on vaja algatada riigi eriplaneering.

Ettepanekud

Tallinna ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse säilitamiseks ning 19.08.2019 suunise eesmärgipärase täitmise võimaldamiseks teeme ettepanekud

1. **Täpsustada Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 antud suunist selliselt, et see annaks aluse suunises märgitud kohtobjektides vaba gabariidi paiknemise täpse asukoha määramiseks lähtudes Rail Balticu kõrvale insenertehniliselt joonistatud ringraudtee joonest ning annaks aluse arvestada seda joonobjekti ka muude Rail Balticu projekteerimistööde tegemisel.**

2. **Ministeeriumite koostöös algatada ja teostada riigi eriplaneering Tallinna ringraudtee asukoha määramiseks ja analüüsida ühtlasi selle raames sotsiaalmajanduslike mõjusid laiemalt.**

3. **Kutsuda kokku ringraudteest huvitatud osapoolete ja ekspertide nõupidamine (sh Eesti Raudtee AS ning ringraudtee eskiisprojekti koostaja), kus käsitleda suunise täitmise ja täpsustamisvõimaluste temaatikat ning ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse säilitamise ja Rail Balticu taristu ümberehitusvajaduse minimeerimise küsimusi. Kindlasti tuleks arutada ka võimalust rajada ringraudtee juba Rail Balticu rajamise faasis.**

Teie soovil oleme valmis asjas andma ka täiendavalt teavet.

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Lugupidamisega

allkirjastatud digitaalselt
Andre Sepp
HOL esimees

allkirjastatud digitaalselt
Jaanus Saat
Lääne -Harju vallavanem

allkirjastatud digitaalselt
Mihhail Kõlvart
Tallinna linnapea

allkirjastatud digitaalselt
Ester Tuiksoo
Paldiski Ettevõtjate Liidu tegevjuht

allkirjastatud digitaalselt
Mart Võrklaev
Rae vallavanem

allkirjastatud digitaalselt
Heiti Hääl
Alexela Grupp nõukogu esimees

allkirjastatud digitaalselt
Martti Rehemaa
Saku vallavanem

allkirjastatud digitaalselt
Andres Valgerist
Logistika ja Transiidi Assotsiatsiooni juhatuse liige

allkirjastatud digitaalselt
Andres Laisk
Saue vallavanem

allkirjastatud digitaalselt
Aleksandr Kovaljov
Paldiski Sadamate AS juhatuse liige

allkirjastatud digitaalselt
Enno Fels
Keila linnapea

allkirjastatud digitaalselt
Peep Siitam
Team Paldiski juhatuse liige

Koopia: Riigikogu majanduskomisjon, Tallinna Linnavalitsus, Rae Vallavalitsus, Kiili Vallavalitsus, Saku Vallavalitsus, Saue Vallavalitsus, Keila Linnavalitsus, Lääne-Harju Vallavalitsus, Eesti Raudtee AS, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, RB Rail AS, Rail Baltic Estonia OÜ, AS Eesti Liinirongid, Paldiski Ettevõtjate Liit, Alexela Grupp, Tallinna Sadam AS, Paldiski Sadamate AS (Paldiski Põhjasadam), Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon

Joel Jesse 615 0355
joel.jesse@hol.ee

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Hr Taavi Aas, majandus- ja taristuminister
Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium
info@mkm.ee

Teie: 18.10.2019 nr 24.5-6/19-0095/7719

Meie: 06.11.2019 nr 9-1/13-5

Hr Jaak Aab, riigihalduse minister
Rahandusministeerium
info@rahandusministeerium.ee

Tallinna ringraudtee planeerimise teemalised seisukohad

Lugupeetavad majandus- ja taristuminister ning riigihalduse minister

Teie 18.10.2019 kirja põhjal anname vastused Teie soovitud küsimustele, teeme ettepanekud Tallinna ringraudtee kohta sotsiaalmajandusliku analüüsi koostamise osas ning esitame ringraudtee kontekstis arvamuse planeerimisalase regulatsiooni kohta.

Ringraudtee elluviimise võimalused kehtivates planeeringutes

Palusite selgitada, kuidas on kohalikes omavalitsustes tagatud maakonnaplaneeringus ja osaliselt üldplaneeringutes kavandatud ringraudtee elluviimise võimalused ning rõhutasite, et hetkel koostamisel olevates üldplaneeringutes tuleb maakonnaplaneeringuga arvestada.

Tallinna ringraudtee põhimõtteline koridor on maakonnaplaneeringu kohaselt määratud väga laiana, ca 500 m laiusena, kuna planeeringu koostamisel puudus teadmine, kus täpsemalt ringraudtee telg koridoris paiknema hakkab, mis tuleneb juba raudtee tehnilistest nõuetest ja muudest aspektidest.

Täna kehtivates Saue ja Saku valla üldplaneeringutes on arvestatud ainult Tallinna ringraudtee põhjapoolse alternatiiviga (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste), kus perspektiivse Tallinna ringraudtee koridori sanitaarkaitsevööndi laiuseks määratud 120 meetrit , mida on kohati juba detailplaneeringutega vähendatud (nt Saue vallas[1] ja Saku vallas[2]), mis võib tingida selle, et joonobjekti rajamine võib osutuda tulevikus väga keeruliseks või sisuliselt võimatuks.

Lõunapoolse ringraudtee alternatiiviga, mis on tänaste teadmiste juures eelistatud alternatiiv (mida kinnitasid ka omavalitsuste juhid 13.09.2019 saadetud ühispöördumises) ei ole kehtivates üldplaneeringutes arvestatud.

Lähtuvalt Rail Balticu raudtee trassi asukohavaliku maakonnaplaneeringute koostamise kogemusest võime öelda, et üldplaneeringu täpsusastmes, rääkimata veel detailplaneeringuga ühe kinnistu põhiselt, ei ole võimalik omavalitsusi läbiva joonobjekti asukohta määrata (sh raudtee telje täpset asukohta), ilma et kogu raudtee kulgemine oleks insenertehniliselt läbi projekteeritud. Ainult riigi eriplaneeringu kaudu on võimalik valida trassikoridor täpne asukohta ja täpsustada see koridor omavalitsuste jaoks aktsepteeritava ulatusega *ca* 20-30 m laiuseks trassikoridoriks.

[1] Saue Vallavalitsus kehtestas 28.04.2015 korraldusega nr 354 Laagri alevik 4 Tallinn-Pärnu-Ikla tee, Keila-Tallinn 87,2-91,1 km raudtee, Vääna jõe ja Topi liiklussõlme vahelise maa-ala detailplaneeringu. https://sauevald.ee/kehtestatud-detailplaneeringud-2015
[2] Saku Vallavolikogu 23. augusti 2018. a otsusega nr 76 kehtestati Saku valla Jälgimäe küla Trahteri, Lepatriinu, Pärtla-Tõnu 4 ja Pääsuvälja kinnistu osa ja lähiala detailplaneering.
https://www.sakuvald.ee/kehtestatud-detailplaneeringud

Riigi eriplaneering võimaldaks piiritleda tulevase raudtee täpse asukoha ja see läbi reaalse maavajaduse, mis annaks kohalikele omavalitsustele ja arendajatele tulevaste toimingute paikapanekuks vajaliku selguse ning võimaluse vabastada piirangutest ringraudtee jaoks mitte vajaminev trassikoridori osa. Sellest tulenevalt avaneb omavalitsustele võimalus kujundada rööbastranspordi kasutajate hulga kasvu toetav asustus ringraudtee regionaalrongi peatuste ümbruses.

Kui riigi eriplaneering jääb tegemata, siis ei ole omavalitsustel planeerimisseadusest tulenevat alust hoida ringraudtee trassikoridor otstes vabana (Lagedi kõrval on kriitiline ka Saue piirkond). Hoolimata omavalitsuste soovist ei saa nad riigi eriplaneeringuta takistada uute detailplaneeringute ja/või ehituslubade väljastamist perspektiivses maakonnaplaneeringu järgses trassikoridoris.

Ettepanekud kaubajaamade üleviimiseks ja trassi tehniliste parameetrite kohta

Ootate hiljemalt 20.11.2019 ettepanekuid nii erinevate trassialternatiivide kui ka tehniliste parameetritega (nt raudtee projektkiirus, rööpalaius jmt) kohta, arvestades kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ seatud eesmärki viia kaubaveod välja Kopli kaubajaamast.

Põhjendamatu on käsitleda kaubavedude väljaviimist vaid Kopli kaubajaamast. Paldiski suuna kaubaveod läbivad nii Kopli kui Ülemiste jaamasid. Lisaks Kopli kaubajaamale on aktuaalne ka Ülemiste kaubajaamast kaubavedude lõpetamine. Nende kaubajaamade kaotamine võimaldab maandada kaubarongiliiklusega piirkonnale kaasnevaid riske ja ühtlasi võtta tänased kaubajaamade alad kasutusele uutes funktsioonides.

Ülemiste kaubajaama perspektiivide hindamisel analüüsida ka võimalust, et pärast Ülemiste rahvusvahelise reisiterminali käiku andmist keelatakse (päevasel ajal) läbi Ülemiste terminali kaubarongide liikumine, samas kui Tallinn keelab öisel ajal kaubarongide liikumise läbi Tallinna elamupiirkondade. Kui niisugune stsenaarium osutub kasvõi osaliselt võimalikuks, muudab see Ülemiste kaubajaama kaudu ringraudtee nn põhjapoolse põhimõttelise trassialternatiivi praktiliselt kasutuks.

Riigi eriplaneeringu raames tuleb kindlasti analüüsida ka võimalust, kus Lagedi jaama võimalik pikendus Kulli suunas võib võtta üle Kopli ja Ülemiste kaubajaamade funktsioonid.

Harju maakonnaplaneeringus 2030+ Rae valda Soodevahe piirkonda kavandatud perspektiivne Rail Balticu kaubajaamas saab arvestada võimalusega luua sellekohase nõudluse tekkimisel 1435 mm ja 1520 mm veeremi vahel ümberlaadimise võimalus.

Paldiski sadamatesse ning tööstus- ja logistikapiirkonda peaks kindlasti minema 1520 mm rööpmelaiusega raudtee, sest siinkohal on oluline ida-lääne suunaline transpordikoridor. Paldiski tähtsust selles osas on rõhutatud ka üleriigilises planeeringus. Lisaks ei ole väljakujunenud tiheasustusaladel (nt Saue linn, Keila linn) ruumi täiendava 1435 rööpmelaiuse paigaldamiseks olemasolevas koridoris. (See oli ka Rail Balticu planeerimisel üks kitsaskoht olemasoleva koridori kasutamisel, mis oleks päädinud täiendava maavajadusega ja olemasoleva asustuse selle tarbeks lammutamisega.) *Dual gauge* raudtee kasutatavuse osas Saue Paldiski lõigul tekivad samad probleemid, mis oleks ringraudtee ja Rail Balticu raudtee kattuvas lõigus ilmnenud (nt toimiva juhtimissüsteemi puudumine, mõju taristule ja olemasoleva läänesuunalise reisirongiliikluse läbilaskevõimele).

Ringraudteel võimalike kiiruste osas märgime, et kui kaubarongide jaoks on Eesti Raudtee tellitud eskiisprojekti kohane kiirus 80 km/h optimaalne, siis reisirongide kiirused peavad kindlasti vastama vähemalt praegustele regionaalrongiliikluse maksimaalsetele kiirustele (120 km/h) võimalusega kaaluda edasist kiiruste tõstmist. Samas saab neile küsimustele vastuse anda ainult riigi eriplaneering, kuna see

sõltub paljudest asjaoludest (nt raudtee paiknemisvõimalused lähtuvalt asustusest või muudest rajatistest, pöörderaadiused ja muud raudtee tehnilised tingimused). Ringraudtee lõigul mängib kindlasti rolli ka võimalike peatuste tihedus, mille määrab samuti riigi eriplaneering, kuna peatuste vajadus sõltub raudtee asukohast.

Riigi eriplaneeringu algatamisega viivitamiseks puudub vajadus

Puudub põhjus viivitada riigi eriplaneeringu algatamisega enne ringraudtee teostatavus-tasuvusanalüüsi. Tasuvusarvutuse oluliseks komponendiks on ehitusmaksumus, kuid ehitusmaksumust ei saa prognoosida, kui isegi ringraudtee asukoht Lagedil on määramata, samuti ühendamise võimalused Ülemiste suunas (s.t. ringraudtee võimalik asukoht ning seega ka pikkus on teadmata, rääkimata rajatiste tehnilistest lahendustest).

Ehitusmaksumuse arvutamise jaoks vajaliku sisendi saab anda ainult eriplaneering, milles määratakse raudtee asukoht, tehnilised lahendused, Lagedi jaama rekonstrueerimisel Ülemiste ja Kopli kaubajaama sulgemise võimalused, Soodevahe perspektiivne kaubajaam, regionaalrongiliikluse võimalikkus Ülemiste suunas ja trassil olevad kohalikud peatused ja nendega kaasnevad ühendusteed.

Riigi eriplaneeringu algatamisel saab selle planeeringu raames teha ka ringraudtee sotsiaalmajandusliku mõjuanalüüsi, mis arvestab mõjusid laiemalt kui ainult kaubavedude kontekstis, sealhulgas:

- Kaubarongiliikluse väljaviimist Tallinna kesklinnast ning Kopli ja Ülemiste kaubajaamadest. See võimaldab maandada kaubarongiliiklusega piirkonnale kaasnevaid riske ja ühtlasi võtta tänased kaubajaamade alad kasutusele uutes funktsioonides. Need kaubajaamad ei sobi enam Tallinna kesklinnapiirkonda ega Ülemistele.
- Paldiski suunalist kaubarongliikluse väljaviimist tulevasest rahvusvahelisest Rail Balticu reisiterminalist, millest kujuneb Eesti värav. Kogu Ülemiste piirkonnast on kujunemas oluline äri- ja elupiirkond, millises kontekstis tuleb silmas pidada ka piirkonna ohutust, mainekujundust, uusi ärivõimalusi ja investeeringuid piirkonda.
- Ringraudtee perspektiiviga antavat kindlustunnet Paldiski sadamate operaatoritele ja teistele ettevõtjatele tegevuste laiendamiseks ja/või uute investeeringute tegemiseks (nt metanoolitehas) kuna idasuunaline kaubarongiliiklus läbi Tallinna ei ole jätkusuutlik ega oma piisavat läbilaskevõimet – nt Paldiskisse rajatava 500 MW pumphüdroakumulatsioonijaama ehitamise raames tuleb aastatel 2023-2028 vedada Paldiskist välja kokku >15 miljonit tonni ehitusmaterjale, millest arendaja andmetel oleks vähemalt 60% mõistlik vedada raudteega ning perspektiivse metanoolitehase valmistoodangu äraveoks raudteel ca 550 000 tonni aastas). Täna eksisteerib ühtlasi risk, et läbi pealinna keelatakse ohtlike kaupade vedu.
- Regionaalrongiliikluse perspektiivi suunal Ülemiste-Lagedi-Assaku-Luige-Saku-Saue-Keila-Paldiski/Turba (perspektiivis ka Haapsalu-Rohuküla), mis võimaldaks igapäevast kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasäästliku tööränne ning parandaks ühtlasi Tallinna lennujaama, Rail Balticu rahvusvahelise reisiterminali ja muude teenuste kättesaadavust ühistranspordiga. Ühtlasi avaneb Tallinna Lasnamäe linnaosa elanikel võimalus sõita kiire rööbastranspordiga tööle Saue, Keila või Paldiski piirkondades paiknevatesse tööstus- ja logistikaettevõtetesse. Töökäte järgi on juba täna Paldiski piirkonnas suur nõudlus ning arvestades tänaseid ühistranspordiühendusi või isiklikule sõiduautole kuluvat ressurssi - raha ja aeg, ei soodusta ega võimalda praegune olukord piisavat sellesuunalist igapäevast tööränne. Töörände probleemi ei aita lahendada ka Rail Balticu kohalikud peatused, kuna Rail Baltic ei ulatu Paldiskisse. Kindlasti ei saa lõunapoolset ringraudteed ja Rail Balticut nimetada üksteist dubleerivaks raudteeks.
- Keskkonnasäästliku reisirongiliikluse ja kaubarongiliikluse arendamine aitab täita Eesti Vabariigi ja Euroopa Liidu poolt püsititatud kliimaeesmärke[3]. Analüüsida võimalust võtta Eestis (sh

[3] https://www.valitsus.ee/et/uudised/valitsus-toetab-euroopa-kliimaneutraalsuse-saavutamist-aastaks-2050

ringraudteel) kasutusele vesinikrongid[4], mis võimaldab kokku hoida elektrirongide tarbeks vajaliku kontaktvõru ja alajaamade rajamiselt[5] ning tekib võimalus suunata vabanevad vahendid uue keskkonnasõbraliku vesinikkütuse kasutuselevõtuks Eesti Vabariigis transpordivaldkonnas.

- Julgeolekuaspekti, millega luuakse alternatiivne Tallinnast möödaminev kiire ja turvaline raudteeühendus Paldiski sadamatest Tapa linnaga, et tagada Tapa sõjaväeosade parem varustuskindlus eriolukordades.

Planeerimisseaduse kohaselt kaotab riigi eriplaneering kehtivuse, kui seda ei ole asutud ellu viima viie aasta möödumisel kehtestamisest arvates. Ringraudtee osas tõusetub planeeringu elluviimise mõiste sisustamine. Riigi eriplaneeringu viieaastane kehtivus ei oleks kõnealusel juhul kuigivõrd probleemne, kui planeeringu elluviimiseks kvalifitseeruks muuhulgas ka selle alusel ehitusprojektide koostamine ning Rail Balticu ehitamise raames ehitatakse välja Rail Baltic raudteega kattuvas lõigus ringraudtee tarbeks juba laiemad viaduktiavad, mis annab aluse sedastada, et ringraudteed on hakatud ellu viima. Seetõttu ei tekiks planeerimisseaduse § 53 lõike 3 kontekstis ka kehtivusprobleemi.

Kui 1520 mm rööpmelaiusega raudtee ühendatakse Soodevahe perspektiivses kaubajaamas läbi Tallinna ringraudtee trassi Rail Baltic 1435 mm rööpmelaiusega raudteega ümberlaadimise võimaluse tekitamiseks, on see vaieldamatult Tallinna ringraudtee osaline realiseerimine.

Riigi eriplaneeringu osas on suurte taristuobjektide osas viieaastane kehtivus ebamõistlikult lühike aeg. Planeerimisseaduse vastavat sätet tuleks muuta ja pikendada vähemalt 10 aastani.

Ringraudtee vajadust kinnitavad täiendavad argumendid

Ringraudtee teostatavus-tasuvusanalüüsi juures tuleb kindlasti käsitleda ka seda, et Tallinna ringraudtee aitab kaasa Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Tallinna vahel 08.10.2019 allakirjutatud Tallinna regiooni liikuvuse koostöömemorandumi eesmärkide teostumisele ning aastaks 2050 võetud kliimaeesmärkide saavutamisele.

Kvaliteetse, turvalise ja kiire ühistranspordi korral on inimesed nõus seda kasutama, mida kinnitab ka asjaolu, et Harju maakonnas on uute reisirongide saabumisest alates rongikasutajate hulk kasvanud enam kui kaks korda (läänesuund üle 3,5 miljoni reisija aastas).
Rõhutame ringraudtee juures ka regionaalpoliitilisi ja rahvusvahelisi kogemusi, mida omandati Rail Balticu planeerimisel Soome ja Rootsi analoogsete raudteeprojektidega tutvumisel. Uued reisirongiühendused suurendavad piirkondade elukeskkonna ligitõmbavust ning rongiühendused pakkuvad mugavaid ja kiireid ühendusi töökohtadega ja teenustega. Läänesuuna rongid jõuavad ainult Balti jaama, samas kui juba praegu on Ülemiste piirkonnas suur töökohtade kontsentratsioon, millele annavad edaspidi lisa ka rahvusvaheline Rail Balticu reisiterminal, lennujaam ja võib-olla ka tunneliühendus. Paremad rongiühendused suurendavad ka tööjõuareaali suurust ja mitmekesistavad inimeste valikuid töökohtade osas.

Puudub põhjus edasise autostumise suurendamiseks olustikus, kus isegi I klassi maanteed ei aita vähendada aeg-ruumilisi vahemaid (arvestades ka seda, et suur osa aastast ning johtuvalt ilmaoludest on kiirus piiratud 90 km/h). Tallinnas ja Harjumaal on elanike ja ettevõtjate kogukulu sõiduautodele ca 1,5 miljardit eurot aastas, ringraudteel pakutava kiire regionaalrongiliiklusega panustataks ka nende kulude vähendamisse.

Kokkuvõtteks

[4] https://www.alstom.com/our-solutions/rolling-stock/coradia-ilint-worlds-1st-hydrogen-powered-train
[5] https://www.mkm.ee/sites/default/files/avaliku_raudteeinfrastruktuuri_arendamist_suunav_tegevuskava_aastateks_2019-2024_parandatud.pdf

HOL
HARJUMAA OMAVALITSUSTE LIIT

Tallinna ringraudtee rajamise vajadus saab ajas üha selgemaks, kuid muutub järjest kulukamaks (põhjuseks nii vabade alade täisehitamine kui ka struktuurfondidest eraldatavate vahendite vähenemine). Edaspidi ilmneb ringraudtee rajamise möödapääsmatus sõltumata tasuvusarvutuse näitajatest.

Endiselt on aktuaalsed Harjumaa omavalitsuste, ettevõtjate ja teiste huvitatud isikute 13.09.2019 Tallinna ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse tagamiseks esitatud ühispöördumises ringraudtee vajadust põhistavad argumendid.

Arvestades Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 RB Rail AS-le ja Rail Baltic Estonia OÜ-le antud suunist on võimalik hoida Tallinna ringraudteel tulevase ehitamise reaalne võimalus avatuna ka selliselt, et raudteel saaks korraldada reisirongiliiklust.

Riigi eriplaneeringu algatamine enne teostatavus-tasuvusanalüüsi on võimalik ning ka vajalik selleks, et saada vajalikke ja olulisi sisendeid analüüsi tegemiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andre Sepp
HOL esimees

Koopia: Riigikogu majanduskomisjon, Tallinna Linnavalitsus, Rae Vallavalitsus, Kiili Vallavalitsus, Saku Vallavalitsus, Saue Vallavalitsus, Keila Linnavalitsus, Lääne-Harju Vallavalitsus, Eesti Raudtee AS, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, RB Rail AS, Rail Baltic Estonia OÜ, AS Eesti Liinirongid, Paldiski Ettevõtjate Liit, Alexela Grupp, Tallinna Sadam AS, Paldiski Sadamate AS (Paldiski Põhjasadam), Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Team Paldiski OÜ (Paldiski PHAJ)

Joel Jesse 615 0355
joel.jesse@hol.ee

Tallinna
Linnavalitsus

Hr Taavi Aas, majandus- ja taristuminister
e-post: info@mkm.ee

Hr Jaak Aab, riigihalduse minister
e-post: info@rahandusministeerium.ee

25.11.2019 nr LV-1/2723 - 1

Tallinna ringraudtee planeerimise temaatikaga puutuvalt

Puutuvalt osapoolte kirjavahetusega Tallinna ringraudtee planeerimise teemal ning avaldatud seisukohtadega (eeskätt Harjumaa Omavalitsuste Liidu 06.11.2019.a seisukohtadega) peab Tallinna linn vajalikuks Rail Baltic Ülemiste terminali arhitektuurikonkursi võidutööde selgumise järgselt rõhutada vajadust lõpetada võimalikult kiiresti Tallinnas ja Ülemistel ohtlike raudteeveoste transiit ning tulevikus viia kõik kaubaveod linnast välja.

Arvestades Paldiski suunaliste Tallinna linna ja Ülemiste kaubajaama läbivate kaubarongide ja veoste, sh ohtlike veoste tänast marginaalset mahtu ning majanduslikult põhjendatud võimalust asendada ohtlikud raudteeveosed maanteeveostega (kuni Tallinna ringraudtee valmimiseni) liikumisega väljaspool Tallinna linna territooriumi, näeksime perspektiivis Tallinna linna vabana ohtlikest veostest raudteel.

Tulenevalt asjaolust, et Paldiski suunaline raudtee on tugevalt koormatud reisirongiliiklusega ja kaubaveod on võimalikud vaid öisel ajal, tekitades tõsist häiringut elukeskkonnale juba täna, ei pea me võimalikuks ka kaubavedude mahu suurendamist Tallinnat läbival raudteel. Eelnevast tulenevalt on meie seisukohast põhjendatud Kopli- ja Ülemiste kaubajaama likvideerimine ja uue Rail Baltic raudteega kombineeritud kaubajaama rajamine väljaspool Tallinna tiheasustust.

Tallinna linn ei toeta võimalust, et Paldiski suunalise raudtee kaubaveoste marsruut saaks hakata tulevikus toimuma Harju maakonna planeeringus näidatud potentsiaalse põhjapoolse, Tallinna linna läbiva, ümbersõidu kaudu. Selle alternatiivi vastuvõetamatusele oleme korduvalt juhtinud tähelepanu oma varasemates kirjades tuues välja pika loetelu välistavatest põhjustest. Rõhutame, et see trass läbiks ikkagi Ülemiste ühisterminali ja Tallinna tihedalt asustatud piirkondi ning tiheda reisirongiliikluse tõttu on kaubavedu võimalik vaid öisel ajal, omades tugevat häirivat mõju elukeskkonnale. Sisuliselt oli see trassialternatiiv kaalumisel ka Rail Baltic raudteetrassi valimisel Harjumaakonna planeeringus ning ei osutunud valituks.

Siinkohal saame Tallinna linna poolselt üksnes nõustuda Harjumaa Omavalitsuse Liidu ülalviidatud seisukohas avaldatuga, mille kohaselt saab ringraudtee rajamise vajadus ajas üha selgemaks, kuid muutub ajas järjest kulukamaks ning edaspidiselt ilmneb ringraudtee rajamise möödapääsmatus sõltumata tasuvusarvutuste tulemustest. Viimast seda enam olukorras, kus

Tallinna linna territooriumile ohtlike raudteeveoste sisenemine ja käitlemine kas Ülemiste või Kopli kaubajaamas ei ole võimalik ning kaubavedude võimalik maht on äärmiselt piiratud.

Sarnaselt teiste 13.09.2019.a kirja adressaatidega (lisaadressaatidega) oleme huvitatud osalemast Tallinna ringraudtee teemalistel aruteludel.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andrei Novikov

Abilinnapea

Koopia: Rahandusministeerium

Jaak-Adam Looveer 6404736
jaak-adam.looveer@tallinnlv.ee

Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
Endla 10 A
Tallinn 10614
info@ttja.ee

Teie 24.03.2020 nr 16-6/19-3201-018

Meie kuupäev digiallkirjas nr 1-12/1096-1

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõju hindamisest

Rail Balticu Ülemiste-Kangru lõik on tihedalt seotud AS Eesti Raudtee taristuga, mistõttu tuleb käesoleva keskkonnamõju hinnangu käigus hinnata ka kahe trassi koosmõjusid.

AS Eesti Raudtee esitab oma seisukohad:

1. Müra ja vibratsioon

Käesoleva KMH käigus tuleks kindlasti hinnata juba olemasoleva 1520 mm rööpmelaiusega taristu ja loodava 1435 mm rööpmelaiusega taristu müra ning vibratsiooni koosmõju.

Olemasolevast 1520 mm rööpmestikust lõuna poole rajatava 1435 mm rööpmestiku müra kandub ka põhja poole ja müratõkkeseina rajamine nende kahe rööpmestiku vahele tähendaks 1520 mm rööpmestikust tuleneva müra peegeldamist linnaruumi.
Tänasega pole Ülemiste-Lagedi lõigul maakasutuse planeerimisel arvestatud müraseinte rajamise vajadust. Müra modelleerimine peaks andma vahemiku, kui kaugel 1520 mm rööpmestikust põhja pool mürasein töötab, sest raudteemaa piir võib osutuda liiga kaugeks ja tekib vajadus see rajada raudteemaa sisse.
Samuti tuleb hinnata olemasoleva 1520 mm rööpmelaiusega taristu ja loodava 1435 mm rööpmelaiusega taristu vibratsiooni koosmõju ning välja tuua vibratsiooni leevendavad meetmed.

2. Kohalike peatuste hilisema rajamise mõju
Keskkonnamõju hindamise käigus peaks selguma, millist mõju keskkonnale annaks kohalike peatuskohtade asukohtades raudtee aluste läbipääsude rajamine pärast rahvusvahelise rongiliikluse avamist (seega valmis ehitatu ümber ehitamine). Kuigi kohalike peatuste rajamine ei ole rahvusvahelise raudteeliini osa, ei tehta selleks hiljem eraldi KMH-d. Seega peab kohalike peatuste hilisema rajamise mõju olema käesolevas töös kajastatud.

3. Taristule juurdepääsuvõimalused
Ülemiste-Lagedi lõigul muutub Rail Balticu trassi rajamisega ka 1520 taristule juurdepääsuvõimalus (alates päästetehnikast) – sellele saab juurde vaid põhja poolt, kus paraku mingeid teid täna pole.
AS Eesti Raudtee rõhutab, et arvestataks ka olemasolevale trassile juurdepääsuvõimalustega kui Rail Balticu trass nendele juurdepääsetavuse sulgeb.

4. Elektromagnetilise mõju hindamine
Elektromagnetilise mõju hindamisel tuleb hinnata ka RB 25 kV ja EVR 3 kV kontaktvõrkude koosmõju ja vastastikust mõju.

5. Raudteeõnnetuste ja juhtumitega seonduv mõju
Õnnetustega kaasneva võimaliku mõju hindamisel tuleb hinnata Ülemiste-Lagedi lõigul kõrvuti paiknevate 1520 mm ja 1435 mm rööpmelaiustega taristute koosmõju – võimalike õnnetuste mõju kandumist ühelt taristult teisele. Eelkõige 1520 võimaliku õnnetuse mõju kõrval paiknevale kiirraudteele.

6. Valgusreostus
Hinnata mõlemal taristul liikuvate veeremite valgusreostust ja vastastikust pimestamist, samuti arvestada ka autotranspordi poolt tekitatava valgustusega ja millised oleks nende koosmõju leevendamise meetmed.

7. Võimalik mõju ühendamisel Soodevahe terminaliga
Käesolevas KMH-s tuleks kajastada ka Soodevahe terminali 1520 rööbasteedega võimaliku ühendamise mõju.

8. Jäätmeteke taristu ehitamisel
Jäätmetekke puhul on praegu käsitletud vaid ehitusmaterjalide jäätmeid, kuid ehituse käigus tekib ka hulgaliselt olmejäätmeid. KMH võiks kajastada ka seda, kuidas kogutakse ja käideldakse ehitustöid teostavate töötajate poolt tekitatud olmejäätmed.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Riho Vjatkin
Ehitusteenistuse juht

Kai Peet, 615 8663, kai.peet@evr.ee