SKEPAST & PUHKIM

PROTOKOLL

Projekt	**Rail Balticu Harju maakonna lõik**
Teema	**Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste – Kangru" ehitusprojekti KMH programmi avalik arutelu**
Kuupäev	**16.06.2020 kell 16.00-17.00**
Asukoht	**Veebikeskkond Micrsosoft Teams**
Juhataja/moderaator	**Roland Müür (Rail Baltic Estonia OÜ)**
Protokollija	**Piret Konsap (Skepast&Puhkim OÜ)**
Osalejad	**30 osalejat (osalejate nimekiri on eraldi lehtedel, mida isikuandmete kaitse tõttu avalikele dokumentidele ei lisata)**

Eesmärk: Anda lühike ülevaade Rail Balticu (edaspidi RB) projektist ning projekteerimise hetkeseisust Eestis. Tutvustada keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) programmi ning laekunud ettepanekuid. Anda vastuseid tekkinud küsimustele ning kuulata ettepanekuid.

Päevakava:

- Päevakava tutvustus – Roland Müür, Rail Baltic Estonia OÜ
- Otsustaja, KMH algataja sissejuhatus – Kaspar Raadik, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
- Rail Baltica projekti ülevaade – Aivar Jaeski, RB Rail AS
- Projekteerimise hetkeseis Eestis - Sten Berezin, RB Rail AS
- KMH programmi tutvustamine – Jüri Hion, Skepast&Puhkim OÜ
- Laekunud ettepanekute tutvustamine – Aide Kaar, Skepast&Puhkim OÜ
- Arutelu

Arutelu käigus esitatud teemad/küsimused/probleemid/ettepanekud ning *RB meeskonna vastused/kommentaarid*:

1.	Lauri Lapkin	- Kas on planeeritud tulevikus ka Tallinn-Pärnu ekspressrong?
	Aivar Jaeski (RB Rail AS)	- *RB Rail AS tegeleb raudtee projekteerimisega. Oleme teinud operatsiooniplaani, kus nähakse ette erinevad rongid. Kuidas see tegelikult hakkab olema sõltub sellest, kes hakkab seda infrastruktuuri haldama ja kuidas haldaja paneb paika rongide graafikud. Lisaks sõltub ka sellest, kellele antakse opereerimise õigused. Hetkel on sellistele küsimustele vara vastata.*
2.	Joel Jesse (Harjumaa Omavalitsuste liit)	- Millal on oodata TTJA kirjalikku tagasisidet RB KMH programmi avaliku väljapaneku raames tehtud ettepanekutele ja tähelepanekutele, et kuidas on nendega arvestatud või siis mitte, koos põhjendustega? Harjumaa Omavalitsuste Liit loodab, et liidu 14.04.2020 kirjaga nr 9-3/4-2 tehtud ettepanekutega arvestatakse, mis käsitleb Tallinna lõunapoolse ringraudteega arvestamist RB projekteerimisel ja ehitamisel. Teadmiseks meie ettevalmistavad tegevused Tallinna ringraudtee teemal, vt http://hol.ee/tallinna-ringraudtee-eriplaneeringu-lahteulesande-koostamine--579
	Kaspar Raadik (Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet)	- *Peale avalikku arutelu asutakse KMH programmi vastavalt laekunud ettepanekutele korrigeerima, selle käigus saavad kõik avalikustamise jooksul arvamuse avaldajad vastuskirjad.*
3.	Sven Jablonski	- Muuga kaubaterminali rajamisega seoses – mis saab Ülemiste ja Kopli sorteerimisjaamadest?

	Sten Berezin, (RB Rail AS)	- *Nii kaubaterminal kui ka Ülemiste ja Kopli jaamad ei ole otseselt seotud tänase põhitrassi projekteerimisega ning selle KMH programmiga. See, mis saab hiljem Ülemiste või Kopli sorteerimisjaamadest on Eesti Raudtee või ministeeriumi otsus.*
4.	Irma Pakkonen (Keskkonnaamet)	- Palun avalikul arutelul anda ülevaade, mis ettepanekud on laekunud ja mis võiks olla seisukoht nende osas.
	Aide Kaar (Skepast&Puhkim OÜ)	- *Ettepanekuid on võimalik grupeerida vastavalt teemadele: tehnilised ettepanekud ja täiendused Keskkonnaministeeriumilt ja Keskkonnaametilt; märgalade ja teiste üksikute keskkonnaelementide kaitse; projekteerimise mõju hindamise arvestamist muude taristu elementidega; kohalikku vallasisese infrastruktuuri korraldamist. Vastavalt Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele vastatakse kirjalikult laekunud ettepanekutele 30 päeva jooksul pärast avaliku arutelu toimumist. Kõikidele ettepanekutele vastatakse kindlasti järgneva 30 päeva jooksul.*
5.	Andrus Kaldalu	- Rail Baltic paigutatakse trassikoridori, mis oli ette nähtud Tallinna ringraudteele. Kuidas arvestate kattuvas osas Tallinna ringraudtee paralleelse projekteerimise ja ratsionaalse väljaehitamisega, et ei kaasneks raiskavat lammutamist-ümberehitamist ja looduse mitmekordset häirimist? Taustaks: Tallinna linna seisukoht (Andrei Novikov) 21.09.2018 http://adr.rik.ee/mkm/dokument/5986708 „Tallinna Linnavalitsus on korduvalt oma varasemates kirjades rõhutanud, et koos Rail Baltica raudtee kavandamisega saab ja tuleb lahendada ka Tallinna ümbersõiduraudtee ehk ringraudtee ehitamise küsimus, mis on vajalik nii Tallinna linna pikaajalisest arengust lähtuvalt ja linna siseste riskide vähendamiseks (Ülemiste ja Kopli kaubajaamad) kui ka Paldiski sadamate arenguks. Ülemiste kaubajaam, mille manööverdusteed põimuvad Rail Baltic raudteejaamaga ei ole kohane ega ohtu lahendus.“ Ülemistelt-Paldiskisse läbi Tallinna linna suunduval 1520mm trassil ohustavad raudteeveosed enam kui 20 asumi elanikke: Lasnamäel – Sõjamäe, Ülemiste, Sikupilli Kesklinnas – Ülemistejärve, Juhkentali, Luite, Veerenni, Kitseküla, Uus Maailm, Kassisaba, Vanalinn Kristiines – Lilleküla, Tondi, Järve Põhja-Tallinnas – Kelmiküla, Kalamaja, Pelgulinn Nõmmel – Rahumäe, Nõmme, Hiiu, Kivimäe, Pääsküla, Laagri
	Sten Berezin (RB Rail AS)	- *Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi poolt oleme saanud suunise lõigus, kus Tallinna ringraudtee ning Rail Baltica kattuvad, teha Rail Balticast lõuna poole nö. transpordikoridor, kus kõikide ristuvate viaduktide all tuleb tagada ruum 7x7m tulevikus rajatava Tallinna ringraudtee tarbeks. Ringraudtee keskkonnamõjudega antud projekt ei arvesta ning sellega tuleb tegeleda hiljem kui hakatakse ringraudteed projekteerima.*
6.	Sven Jablonski	- Aruanne lk 11 ütleb – Käesoleva KMH käigus hinnatakse kavandatava tegevusega kaasnevat ehitus- ja kasutusaegset keskkonnamõju. Hetkel puudub hindamisaruandest ohtlike ainete transpordist tulenevat mõju keskkonnale, mis olemuselt on kasutusaegne keskkonnamõju. Kas selleks tehakse muu hindamisaruanne, sest ka Rail Baltic maakonnaplaneeringute KSH aruanne seda ei sisalda. Vajalikud ennetusmeetmed on projekteerimise faasis odavamad kui hilisemas faasis.

	Aide Kaar (Skepast&Puhkim OÜ)	- *Keskkonnamõju hindamisel arvestatakse kõigi kasutusaegsete mõjudega, ka kaubaveost tulenevate mõjudega. Esialgse hinnangu kohaselt erinevate kaupade veol mõju hindamise seisukohalt erinevusi ei ole sest nõuded veeremile on Euroopas ranged. Kui küsimus on adresseeritud ohtlike kemikaalide õnnetuse mõjude hindamiseks siis selleks on eraldi regulatsioonid. Õnnetuste mõjusid KMH käigus hinnata ei ole võimalik sest õnnetuste mõjud olenevad alati konkreetsetest asjaoludest.*
	Roland Müür (Rail Baltic Estonia OÜ)	- *Hetkel hinnatakse õnnetuste riski marginaalseks kui jätta välja terrorismist või muudest anomaaliatest tulenevad õnnetused. Raudtee ohutus tagatakse piisavalt hea raudtee geomeetriaga ning adekvaatse liiklusjuhtimissüsteemiga, mis välistab pea 100% igasuguse õnnetuse tekke võimaluse. Kindlasti jäävad üles terrorismist või muudest sarnastest teguritest tingitud riskid, mille prognoosimine on raske ning mis sõltuvad tolle hetke sotsiaalmajanduslikest, geopoliitilistest, majanduslikest ning muudest kriitilistest teguritest.*
7.	Priit Humal	- Miks kaudne mõju on ainult 350m? Raudtee müra levib rohkem kui km kaugusele. Euroopas järjest enam keelatakse raudteel liiklus öösel. Kontaktliini müra levib seda enam, mida suurem on rongi kiirus. Kas kõiki müra komponente modelleeritakse?
	Aide Kaar (Skepast&Puhkim OÜ)	- *Kõiki müra komponente modelleeritakse ning mõjud hinnatakse sinna maani, kuhu nad ulatuvad ehk mõjuala ei ole piiritletud.*
	Roland Müür (Rail Baltic Estonia OÜ)	- *Mõju hindamine ei piirdu 350 m. Täpsustame KMH programmis seda sõnastust, et oleks kõigile selgelt ja üheselt mõistetav.*
8.	Andrus Kaldalu	- Kas olete kindlad, et RB rajatised (piirdeaiad, hooldusteed, mastid/elektripostid) ei jää kattuvas lõigus Tallinna ringraudteele ette? Küsimus pole ainult ristumiste asukohas, kus 7x7m on MKMi suunise järgi ette nähtud.
	Sten Berezin (RB Rail AS)	- *Antud hetkel me ei projekteeri Tallinna ringraudteed. Mei ei saa ka garanteerida, et koridor, mida me MKM-i suuniste järgi ette näeme, 100% kindlusega sinna ära mahub. Täna lähtume ametlikust MKM-i suunisest ning ringraudtee enda projekteerimine koos KMH-ga tehakse vajadusel hiljem. See ei ole käesoleva projekti osa.*
9.	Joel Jesse (Harjumaa Omavalitsuste Liit)	- Lähtuvalt viimasest küsimusest ja vastusest tuleks suunist täpsustada nagu on ka Harjumaa omavalitsuste liit koos omavalitsuste ja ettevõtjate ühispöördumisega tähelepanu juhtinud, et tulevikus ei tekiks olukorda, kus tuleks olemasolevaid Rail Baltica rajatisi hakata ümber ehitama ning tekitama sellega kulusid või ehitusaegseid mõjusid Rail Baltica kasutamise faasis. Mõistlik oleks võtta seda kompleksel, vajadusel projekteerida teatud mahus ka ringraudtee läbi ning võimalusel näiteks ka Rail Baltica ja ringraudtee kattuvas lõigus ka kohalikke peatusi ristkasutada. Laiemad viaduktid on juba oluline tegur. Mis on teie arvamus?
	Sten Berezin (RB Rail AS)	- *Ettepanek on mõistlik aga see on ministeeriumi ning kasusaajate otsustada kui oluliseks ringraudtee peetakse. Antud hetkel projekteeritakse Rail Balticat.*
	Joel Jesse (Harjumaa Omavalitsuste Liit)	- Laiemad viaduktid on juba oluline investeering, mida tehakse. Kui te näete ka ise seda riski siis mõistlik oleks ka teie poolt anda signaal MKM-le, et teha ettepanek ning leida võimalikud vahendid, et kattuvas lõigus kasvõi eskiisi tasandil läbi joonistada, et vältida tulevikus kulusid.

	Sten Berezin (RB Rail AS)	- *Ministeerium on tõenäoliselt sellest aspektist teadlik. Meie nägemuse järgi peaks suuremast, 7x7 m avast piisama. Muud tegevused seoses ringraudteega ei ole meie lepingus ette nähtud.*
	Andrus Kaldalu	- Kristjan Kaunissaare ja Triin Orav saavad MKMi poolt kommenteerida?
	Kristjan Kaunissaare	- *Tegeleme Rail Balticu, mitte ringraudteega. Jääb ka meie ulatusest välja. Asjaga edasi minekuks soovitaks korraldada riigihanke ringraudtee projekteerimiseks*.
10.	Kalle Toomet	- Kui suurendatakse kiirust kas see tähendab trassi ümberehitamist, kohandamist, ümberprojekteerimist? Millised mõjud siis võiksid olla arvestatud?
	Sten Berezin (RB Rail AS)	- *Kiirus 249 km/h on valitud lähtuvalt rahvusvahelistest kiirraudtee standarditest ja normidest. Alates 250 km/h on tegemist kiirraudteega, millel on hoopis teised tehnilised nõuded. Käeolevas lõigus on algus üsna kurviline ning soode vahel Raes on kiirus nii kui nii piiratud 190 km/h. Kui tahame kiirust suurendada siis tuleb üle vaadata ning mõnes kohas teha kurve sirgemaks. Kangrust edasi on võimalik kiirust suurendada ilma trassi ümberehituseta.*
13.	Roland Müür (Rail Baltic Estonia OÜ)	- *Ettepanekuid on võimalik saata TTJA-le kuni 30.juunini e-posti aadressil info@ttja.ee*
14.	Mati Tõnise (Põllumajandusamet)	- Kui kaugele ollakse jõutud maade sundvõõrandamisega?
	Sten Berezin (RB Rail AS)	- *Põhiprojektiga koos esitab projekteerija täpse maavajaduse nii raudteele kui sellega kaasnevatele rajatistele, mille järel hakatakse maid omandama. Osade objektide puhul, kus raudtee trass on paigas ning mida plaanitakse hakata ehitama esimesena siis seal on juba maade omandamine käima lükatud ning läbirääkimised juba maade omanikega käivad.*

Kuivõrd küsimusi rohkem ei esitatud, siis Rolan Müür tänas kõiki osalejaid ning lõpetas arutelu.

Lisad:

Lisa 1: Otsustaja ettekande slaidid
Lisa 2: Arendaja ettekande slaidid
Lisa 3: Keskkonnamõjude hindaja ettekande slaidid

TARBIJAKAITSE JA
TEHNILISE JÄRELEVALVE
AMET

Rail Balticu raudteetrassi lõigu „Ülemiste - Kangru“ ehitusprojekti KMH programmi avalik arutelu

Kaspar Raadik

16.06.2020

KMH põhimõtted

- KSH viidi läbi KMH täpsusastmes
- Raudteetrass on jagatud Eestis mõtteliselt 8-ks lõiguks, millele algatati põhiprojekti koostamise etapis KMH-d
- Eesmärgiga KSH-st saadud suure pildi kõrval keskenduda detailsemalt kohalikele murekohtadele ning töötada välja asjakohased tehnilised lahendused ja keskkonnameetmed
- Arvestatakse kumulatiivset mõju

TTJA kui otsustaja

- KMH avaliku menetluse läbiviimine
- KMH programmi/aruande nõuetele vastavuse kontrollimine
- Kaalutletud otsuste tegemine.

Tarbijakaitse ja
Tehnilise Järelevalve
Amet

Aitäh!

Kaspar Raadik

Kaspar.raadik@ttja.ee

Rail Baltica

Rail Baltica ülevaade

RB Estonia OÜ | Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet | RB Rail AS

Online | Teams meeting | 6 juuni 2020

Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

Mis on Rail Baltica?

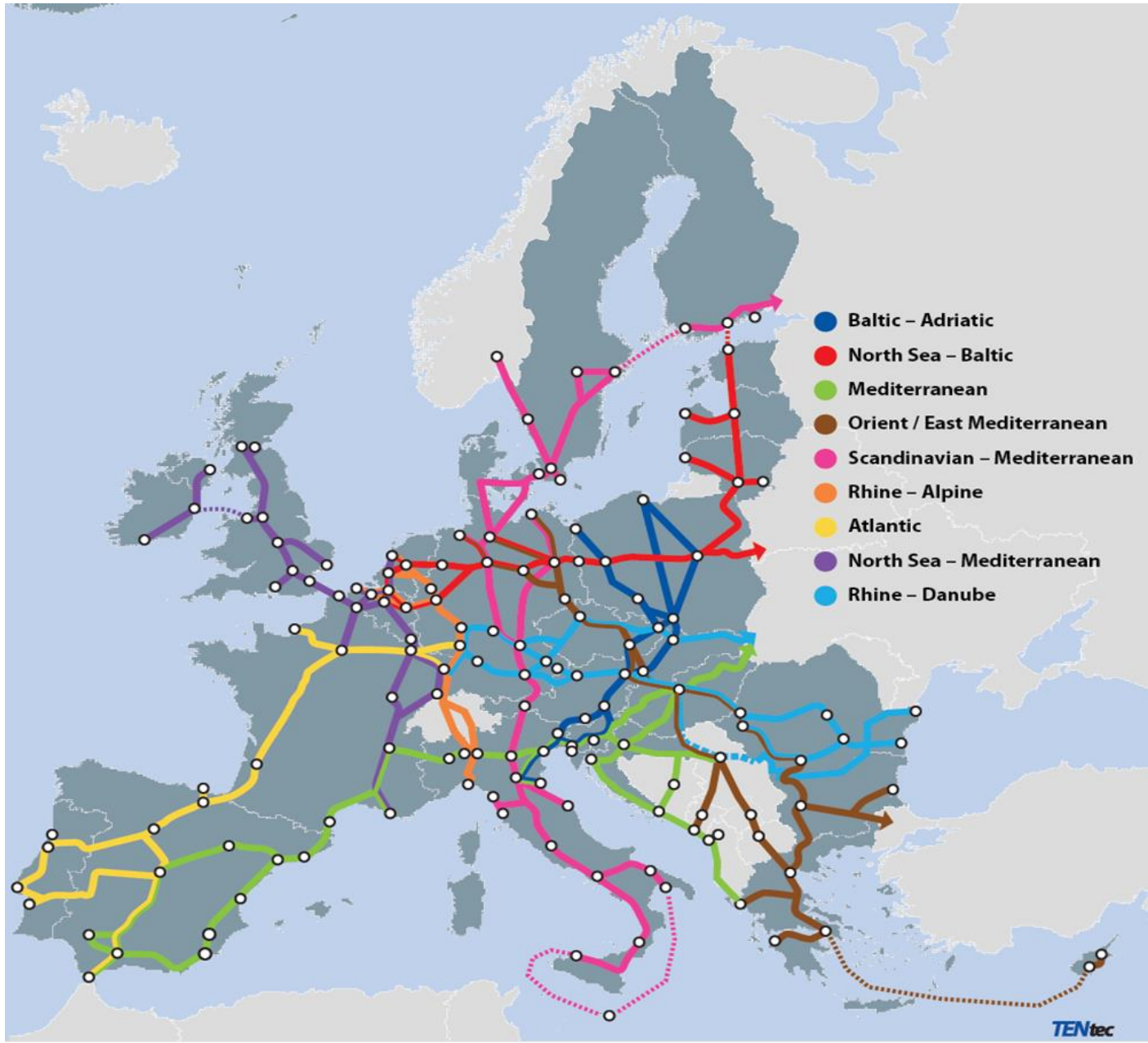
Raudtee infrastruktuur reisijate ja kauba veoks – 870 km

Põhja-, Lõuna- ja Ida-Euroopat ühendav majanduskoridor

Valmib 2026

Rail Baltica – osa Üle-euroopalisest transpordi-võrgustikust (TEN-T)

9 põhikoridori
159/104
11/7



Rail Baltica

Note: the nine TEN-T core network corridors are based on the CEF and TEN-T Regulations (1316/2013 & 1315/2013); they have been created as a coordination instrument to facilitate the completion of major parts of the core network of strategic importance.
Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, TENtec Information System

The gauge map in general

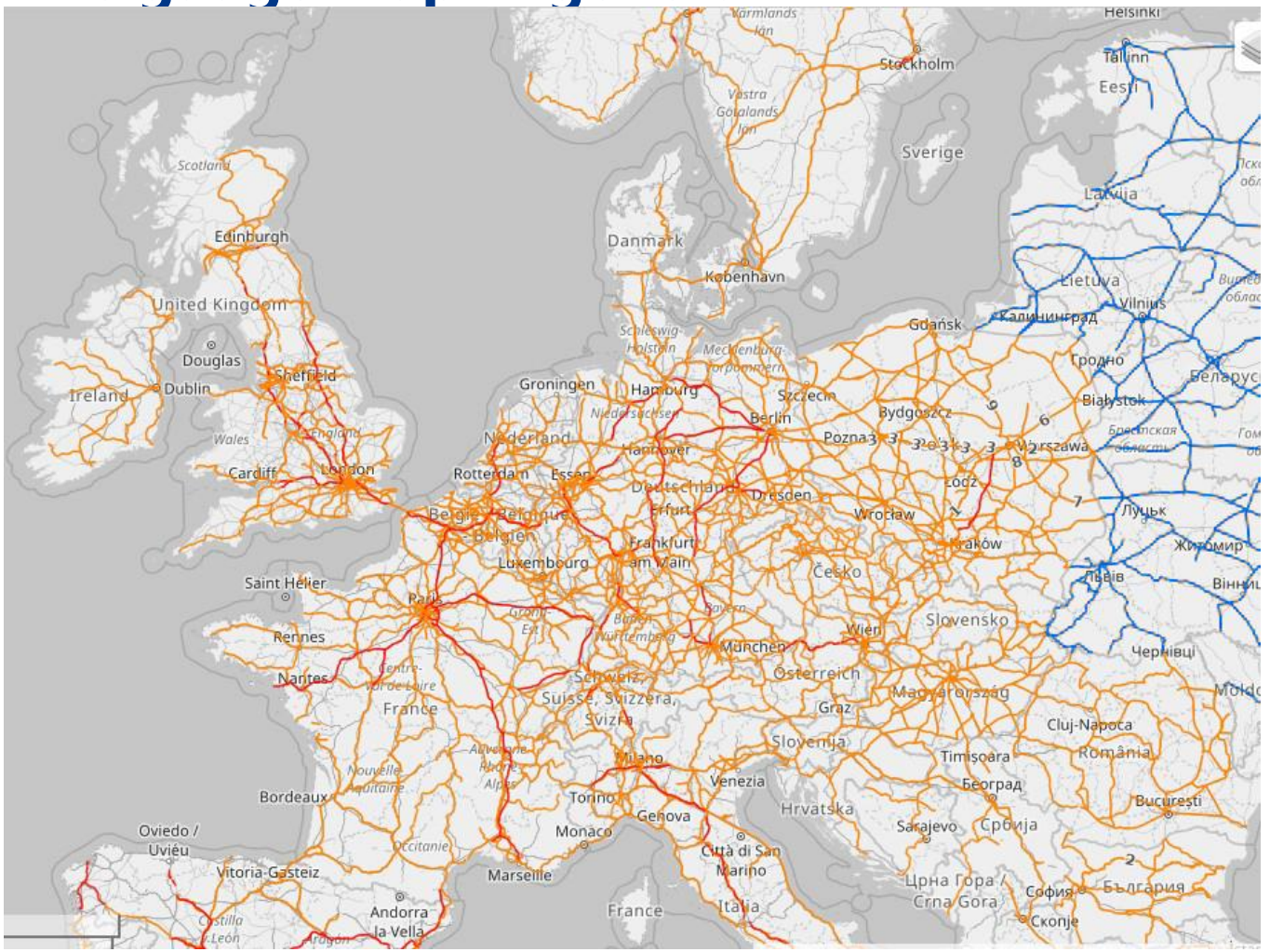
- Kollane,

Euroopa standard

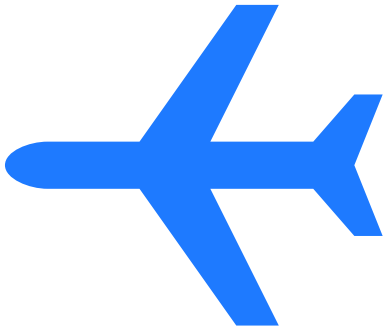
1435mm rööpalaius

- Sinine,

1520mm rööpalaius

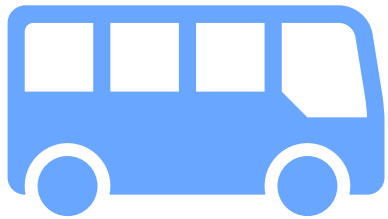


Rail Baltica

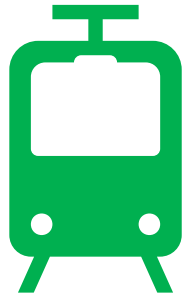


170 g/reisija.km

160 g/reisija.km



100 g/reisija.km



35 g/reisija.km

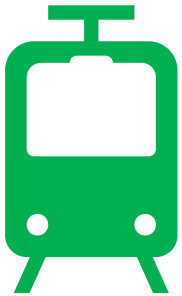
Vähendab CO2 emissiooni

Süsinik dioksiidi tootmine grammi/reisija kilomeetri kohta

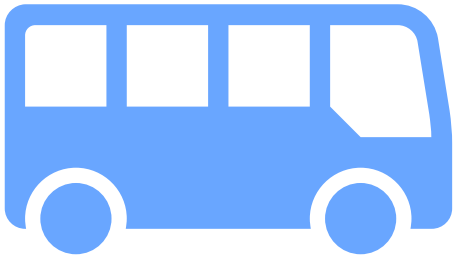
Rail Baltica

Kliimamuutuste - ja müra vähendaja 7.1 Md €

Rail Baltica



1



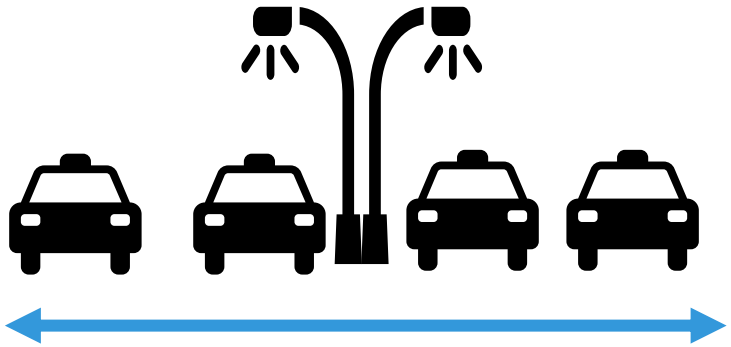
5

10

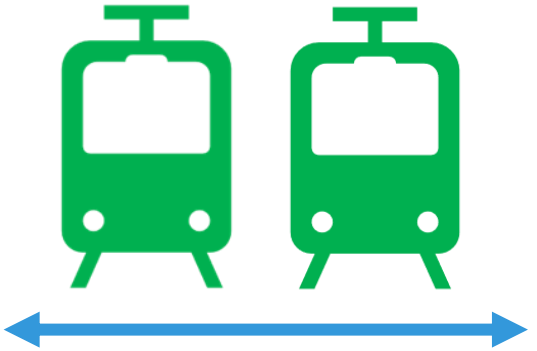
Vähendab energia tarbimist

Kordates

Rail Baltica



30m (60-70m)



18 m (35-40m)

Võtab vähem ruumi

Rail Baltica

Töökohtade looja

- Ehitamiseks

  13 000 töökohta

- Kaudselt tekkivad töökohad

  24 000 töökohta

Rail Baltica

Aja kokkuhoid kauba ja reisijate veol 5.3 Md €

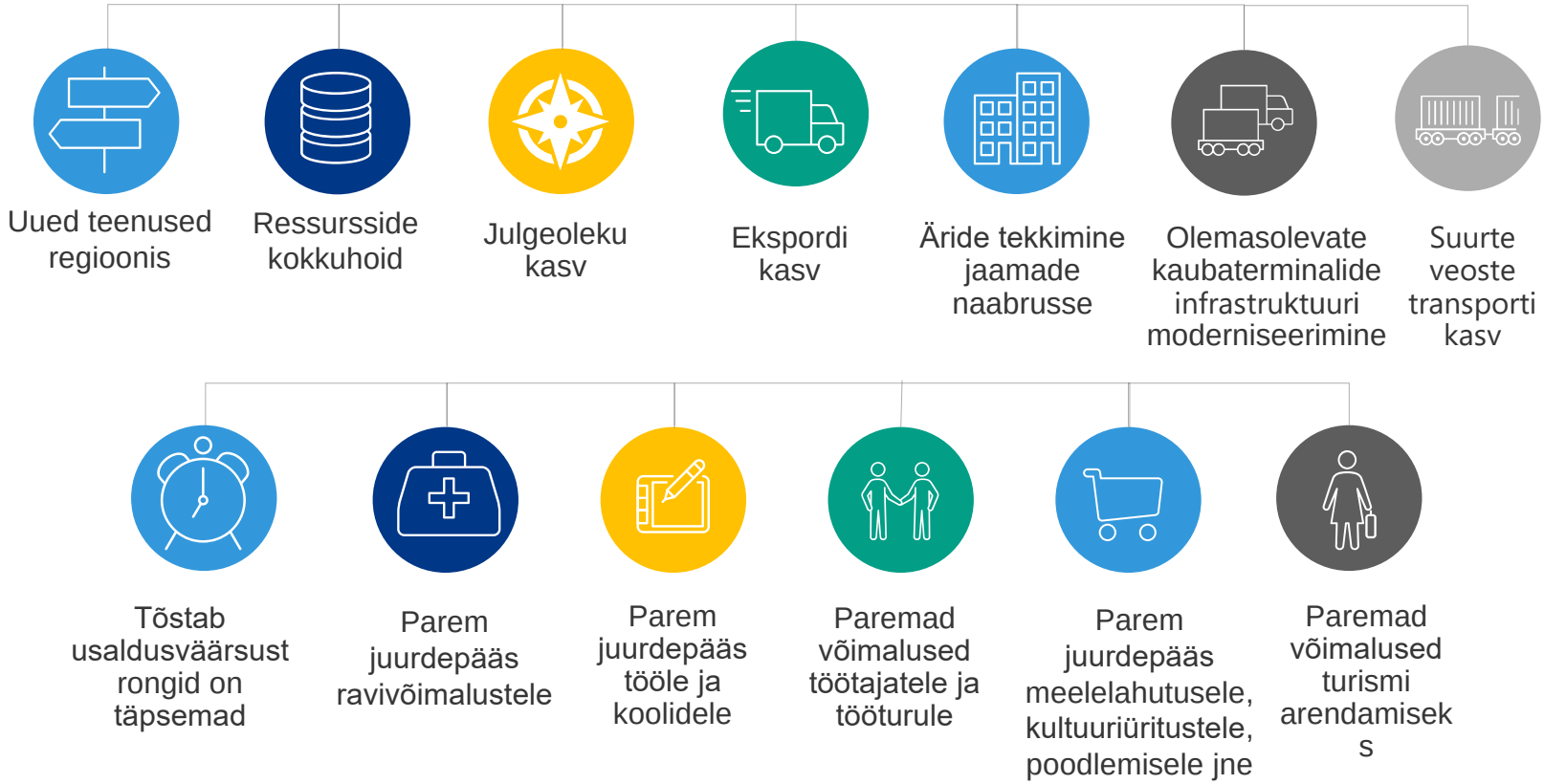
This Photo by Unknown Author is licensed under CC BY-SA

Rail Baltica

Elude säästmine liiklusõnnetuste vähenemine 1 Md €

Rail Baltica

Täiendavad tulud

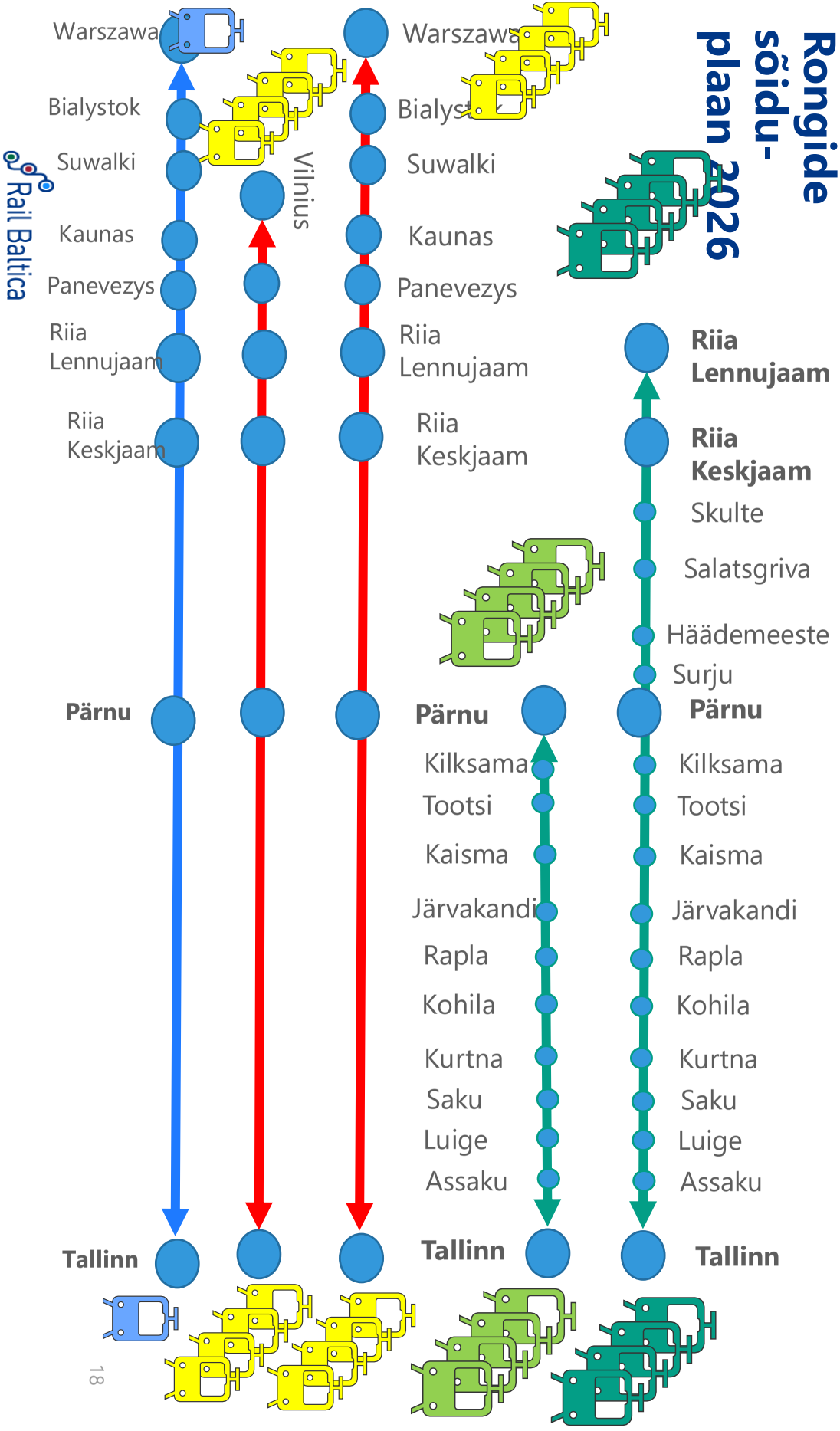


Rail Baltica

Hinnangulised reisiajad (*Operational Plan*)

	Tallinn	Pärnu	Rīga	Rīga Airport	Panevėžys	Kaunas	Vilnius
Pärnu	0:40						
Rīga	1:42	1:00					
Rīga Airport	1:52	1:10	0:08				
Panevėžys	2:39	1:57	0:55	0:45			
Kaunas	3:18	2:36	1:34	1:24	0:37		
Vilnius	3:38	2:56	1:54	1:44	0:57	0:38	
Warszawa	6:47	6:05	5:03	4:53	4:06	3:27	4:07

Rongide sõidu-plaan 2026



Rail Baltika aastane vedude maht aastal 2030
Eeldatav reisijate arv
---
5 miljonit
Eeldatav kauba-koguste suurus
---
16 miljonit tonni
Rail Baltica

3 Balti Peaministrit allkirjastavad riikide vahelise Rail Baltica kokkuleppe
Jaanuar 2017
Eesti, Läti ja Leedu parlamendid ratifitseerivad Rail Baltica kokkuleppe
Oktoober 2017
Soovides täielikult integreerida Balti riigid ja nende pealinnad Euroopa Liitu raudteevõrgustikku ja üleeuroopalisse transpordivõrkku (TEN-T)

Rail Baltica projekti elluviijad

Tulu saajad (*Beneficiaries*)

- Eesti Majandus- ja Kommunikatsiooni ministeerium
- Läti Transpordi ministeerium
- Leedu Transpordi ja Kommunikatsiooni ministeerium

Projekti koordinaator
RB Rail AS

- Rail Baltic Estonia OU
- Eiropas Dzelzceļa līnijas SIA
- Rail Baltica statyba UAB
- Lietuvos geležinkeliai JSC

Teostajad (*Implementing Bodies*)

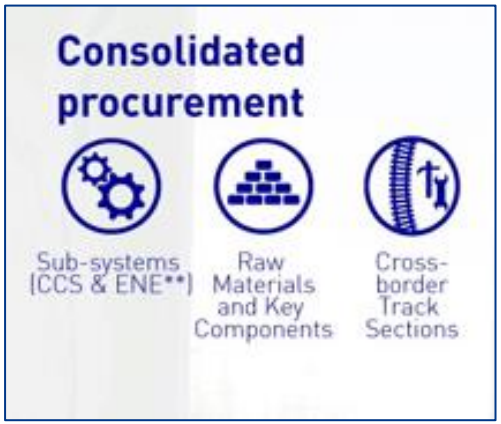
Rail Baltica

Vastutuse jaotus

RB Rail AS

- Standardid
- Projekteerimine
- Uuringud
- Turundus

Ühishanked



- Süsteemid (elekter&juhtimine)
- Tooraine
- Piiriülesed sektsioonid

Rail Baltic Estonia OÜ

- Ehitamine
- Suuremad rajatused
- Kohalikud ehitused sh jaamahooned

Rail Baltica

3 lõiku

2 reisiterminali — Tallinn, Pärnu

2 kaubaterminali — Muuga, Pärnu

4 lõiku

2 reisiterminali — Riia keskjaam, Riia lennujaam

1 kaubaterminal — Salaspils

4 lõiku

3 reisiterminali — Panevėžys, Kaunas, Vilnius

1 kaubaterminal — Kaunas

Projekteerimise hetkeseis Eestis

- **Projektlõigud:**

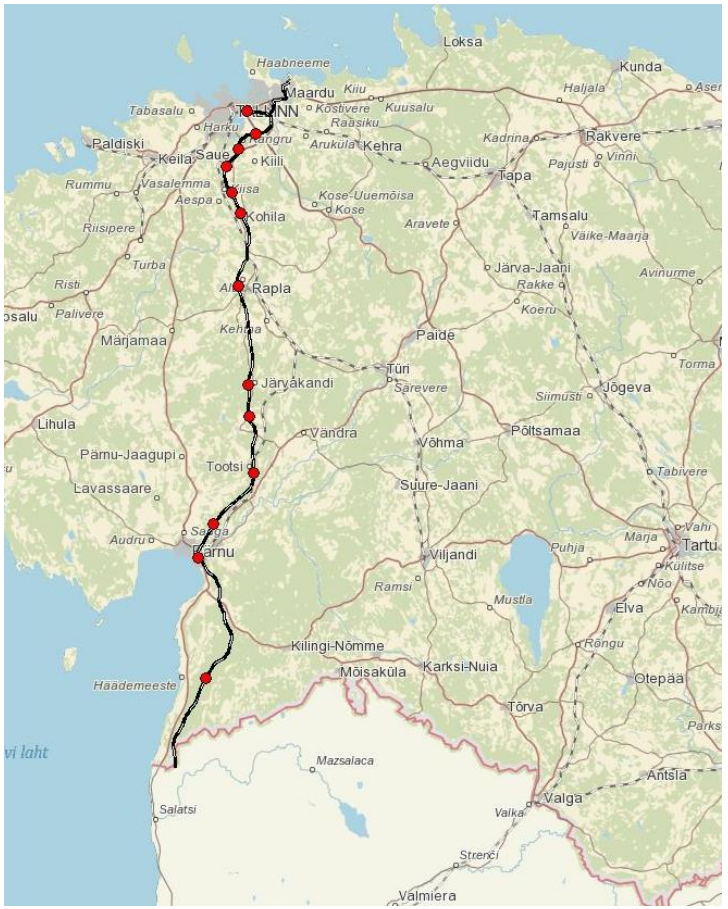
1. Rapla - Pärnu, projekteerimise leping sõlmiti 29 märtsil 2019, Hispaania ettevõttega IDOM Consulting, Engineering, Architecture S.A.U.
2. Tallinn – Rapla, projekteerimise leping sõlmiti 14 juuni 2019, Hispaania ettevõttega IDOM Consulting, Engineering, Architecture S.A.U.
3. Pärnu to EE/LV piir – projekteerimise leping sõlmiti 12 jaanuar 2020, Saksa Hispaania konsortsiumi Obermeyer and Prointec-ga.
4. Kõikide projekteerimislepingute raames viiakse läbi keskkonnamõjude hindamine

Töödemaht:

- 15 silda
- 24 raudtee viadukti
- 40 maantee viadukti
- 24 ökodukti

RB peatused Eestis

- 2 rahvusvahelist reisiterminali Ülemiste and Pärnu
- 12 kohalikku peatust
- Kokku 14 peatust



Rail Baltica

Projekteerimise hetkeseis Eestis

Rail Baltica Eesti lõigu projekteerimise oluline alusmaterjal:

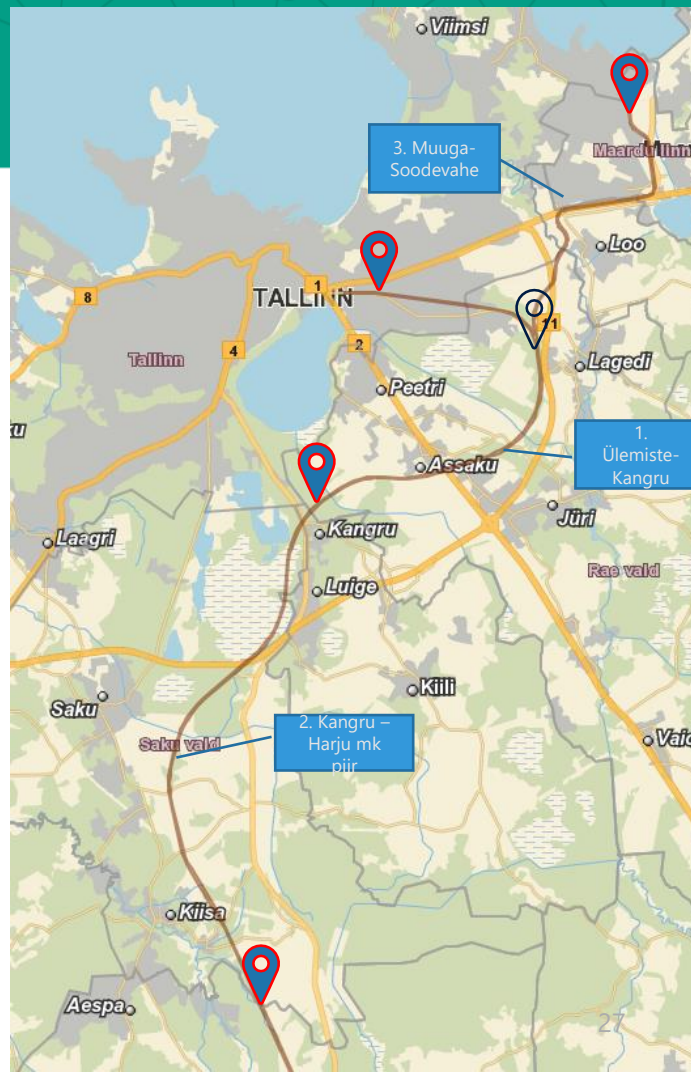
- 2012 aastal algatati maakonnaplaneeringud ning keskkonnamõjude strateegline hindamine (KSH)
- 2013 aastast algas planeeringu ja KSH koostamine ning samuti avalikud arutelud
- 2017 aastal kiideti keskkonnaministri poolt heaks Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Rail Balticu maakonnaplaneeringute ühise keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne
- 2018 aastal kehtestas riigihalduse minister maakonnaplaneeringud kolmes maakonnas - Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine

Ülemiste ja Muuga kuni Harju maakonna piir projekteerimine

Rail Baltica

Lõigu pikkus 48 km (andmed on eelprojekti alusel ning täpsustuvad põhiprojekti käigus)

- Raudtee sillad üle takistuste, jõed: 2
- Maantee sillad üle raudtee: 9
- Raudtee viaduktid: 11
- Ökoduktid: 4
- Truubid: 44
- Peatused: 4 (Assaku, Luige, Saku, Kurtna)

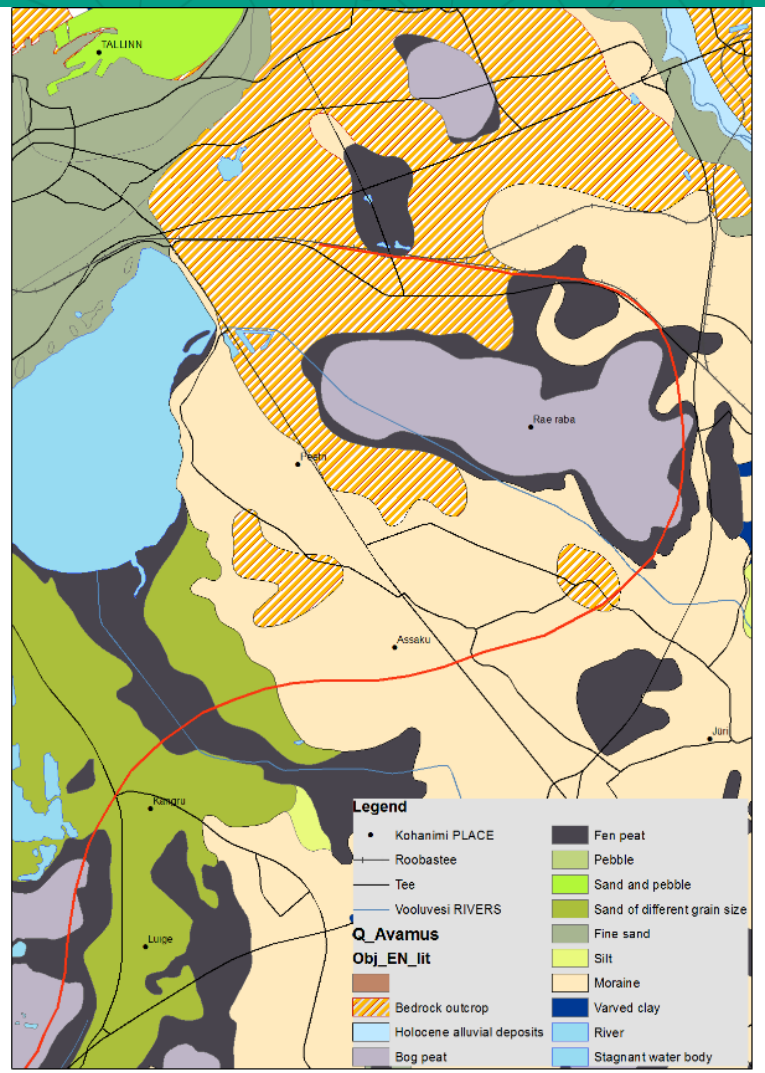


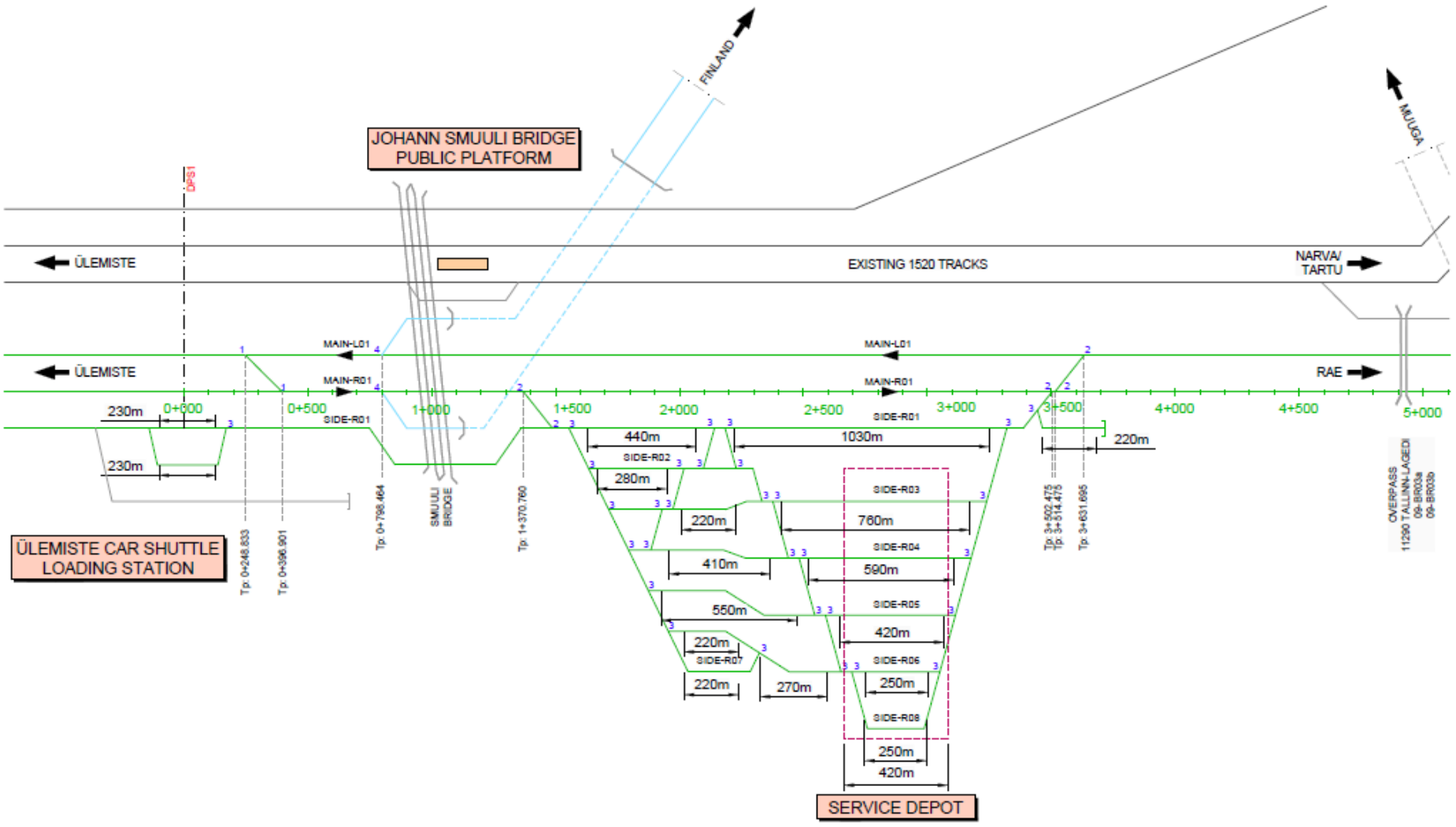
Ülemiste-Kangru lõigu projekteerimine

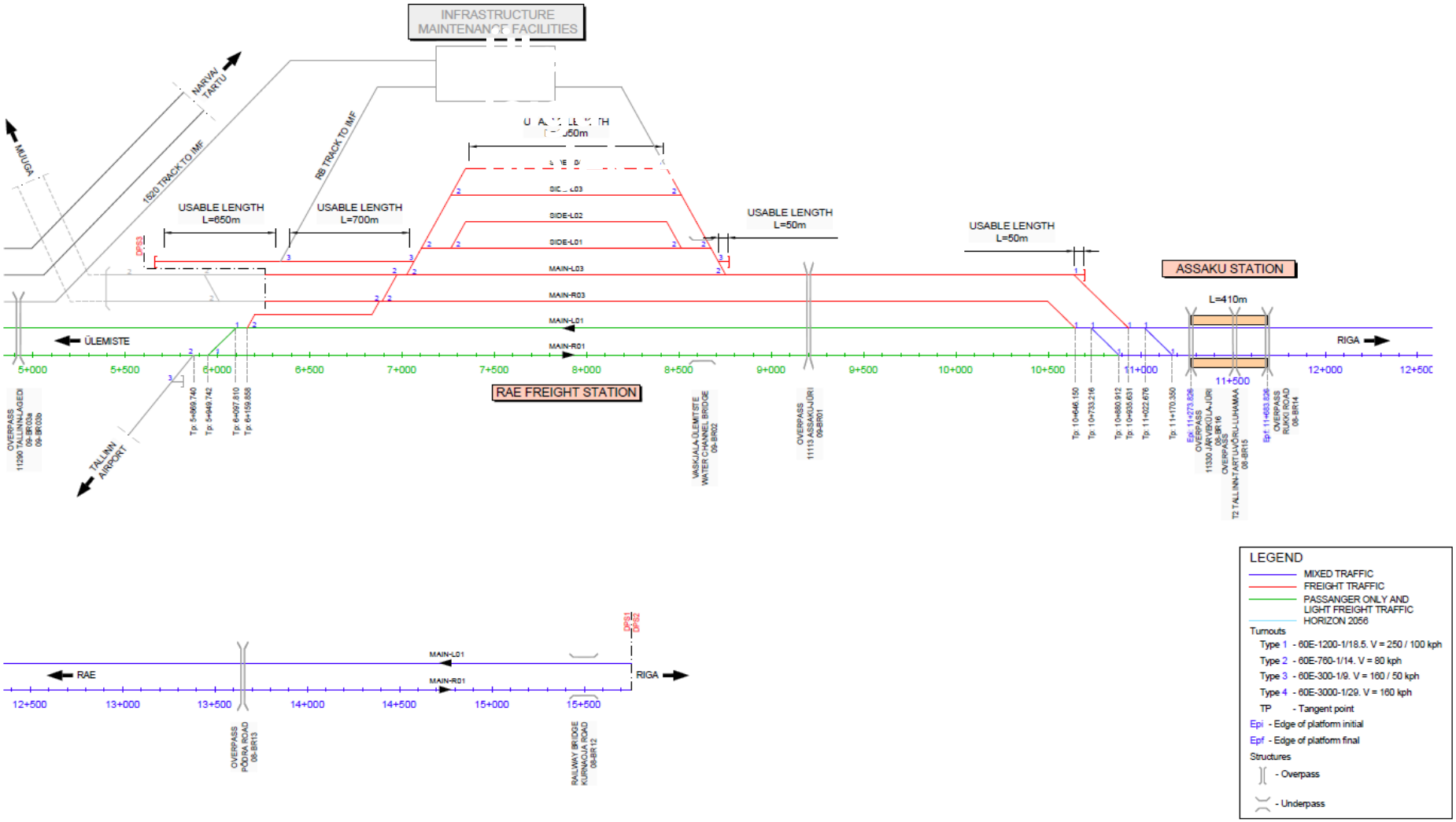
- Projekteerimise etapid:
  - Pinnaseuuringute teostamine
  - Alternatiivide võrdlus, optimaalseim lahendus arvestades:
    - KSH tingimuste, maakonnaplaneeringu koridori, eelprojekti alternatiiviga
    - Balti riikide poolt heaks kiidetud Rail Baltica projekteerimisjuhise, opereerimiskavaga
    - ametkondade tehniliste tingimuste, koostatud analüüsidega
    - seisukohtadega kohtumistelt KOV-de ja kohaliku kogukonna esindajatega
  - Põhiprojekt
  - Tööprojekt
- Keskkonnamõjude hindamine (KMH)
  - Harjumaal 3 KMH sektsiooni

Ülemiste-Kangru lõigu projekteerimine

Description		Alternative 2
Pikkus (km)		15,758
Projektkiirus (km/h)		249 [190]
Miinimum kurviraadius (m)		1500
Maksimum gradient open line (‰)		7,0
Jaamad ja peatused		Assaku kohalik peatus
		Rae kaubajaam
		Ülemiste veeremi hooldusdepoo
Struktuuride pikkused (m)	OP-008 (8-BR12) Kurna oja	121 [raudteesild]
	OP-205 (8-BR13) Põdra tee	67,8 [maanteesild]
	OP-229 (8-BR14) Rukki tee	76,3 [maanteesild]
	OP-206 (8-BR15) Tartu mnt	68,1 [maanteesild]
	OP-207 (8-BR16) Põrguvälja tee	69,5 [maanteesild]
	VD-003 (9-BR1) Raeküla tee	79 [maanteesild]
	BR-009 (9-BR2) Ülemiste kanal	35 [raudteesild]
	BR-006 (9-BR3a) *Tallinn-Lagedi	191 [maanteesild]
	UP-402 (9-BR3b)	-
	Road underpass - 1520 mm to IMF	-
Number of Turnouts	60E-1200-1/18.5	11
	60E-760-1/14	18
	60E-500-1/12	0
	60E-300-1/9	23
	60E-3000-1/29	2




FINLAND
MUUGA
JOHANN SMUULI BRIDGE
PUBLIC PLATFORM
DPS1
ÜLEMISTE
EXISTING 1520 TRACKS
NARVA/
TARTU
ÜLEMISTE
RAE
MAIN-L01
MAIN-R01
MAIN-L01
MAIN-R01
SIDE-R01
SIDE-R01
SIDE-R02
SIDE-R03
SIDE-R04
SIDE-R05
SIDE-R06
SIDE-R07
SIDE-R08
230m
230m
0+000
0+500
0+500
1+000
1+500
2+000
2+500
3+000
3+500
4+000
4+500
5+000
440m
1030m
220m
280m
220m
760m
410m
590m
550m
420m
220m
250m
220m
270m
250m
420m
ÜLEMISTE CAR SHUTTLE
LOADING STATION
SERVICE DEPOT
Tp. 0+248.833
Tp. 0+396.901
Tp. 0+798.464
SMUULI
BRIDGE
Tp. 1+370.760
Tp. 3+502.475
Tp. 3+514.475
Tp. 3+631.695
OVERPASS
11290 TALLINN-LAGEDI
09- BR03a
09- BR03b


INFRASTRUCTURE MAINTENANCE FACILITIES
NARVA/ TARTU
MUUGA
1520 TRACK TO IMF
RB TRACK TO IMF
USABLE LENGTH L=650m
USABLE LENGTH L=700m
USABLE LENGTH L=50m
USABLE LENGTH L=50m
SIDE-L03
SIDE-L02
SIDE-L01
MAIN-L03
MAIN-R03
MAIN-L01
MAIN-R01
DPS3
ÜLEMISTE
RAE FREIGHT STATION
ASSAKU STATION
L=410m
RIGA
TALLINN AIRPORT
5+000
5+500
6+000
6+500
7+000
7+500
8+000
8+500
9+000
9+500
10+000
10+500
11+000
11+500
12+000
12+500
OVERPASS 11290 TALLINN-LÄGEDI 09-BR03a 09-BR03b
Tp. 5+869.740
Tp. 5+949.742
Tp. 6+097.810
Tp. 6+159.858
VÄSKJALA ÜLEMISTE WATER CHANNEL BRIDGE 08-BR02
OVERPASS 11113 ASSAKU-JÜRI 09-BR01
Tp. 10+646.150
Tp. 10+733.216
Tp. 10+880.912
Tp. 10+935.631
Tp. 11+022.676
Tp. 11+170.350
Epi. 11+273.826
OVERPASS 11330 JÄRVEKÜLA-JÜRI 08-BR16
OVERPASS T2 7 TALLINN-TARTU/KÄRU-LUHAMAA 08-BR15
Epf. 11+493.826
OVERPASS RUKKI ROAD 08-BR14
RAE
RIGA
MAIN-L01
MAIN-R01
DPS1
DPS2
12+500
13+000
13+500
14+000
14+500
15+000
15+500
OVERPASS PÕDRA ROAD 08-BR13
RAILWAY BRIDGE KÜRVAKÜLA ROAD 08-BR12
LEGEND
MIXED TRAFFIC
FREIGHT TRAFFIC
PASSANGER ONLY AND LIGHT FREIGHT TRAFFIC
HORIZON 2056
Turnouts
Type 1 - 60E-1200-1/18.5. V = 250 / 100 kph
Type 2 - 60E-760-1/14. V = 80 kph
Type 3 - 60E-300-1/9. V = 160 / 50 kph
Type 4 - 60E-3000-1/29. V = 160 kph
TP - Tangent point
Epi - Edge of platform initial
Epf - Edge of platform final
Structures
- Overpass
- Underpass

Aitäh kuulamast!

Rail Baltica

info@railbaltica.org
+ 372 53 423 015
Endla 16 Tallinn
www.railbaltica.org

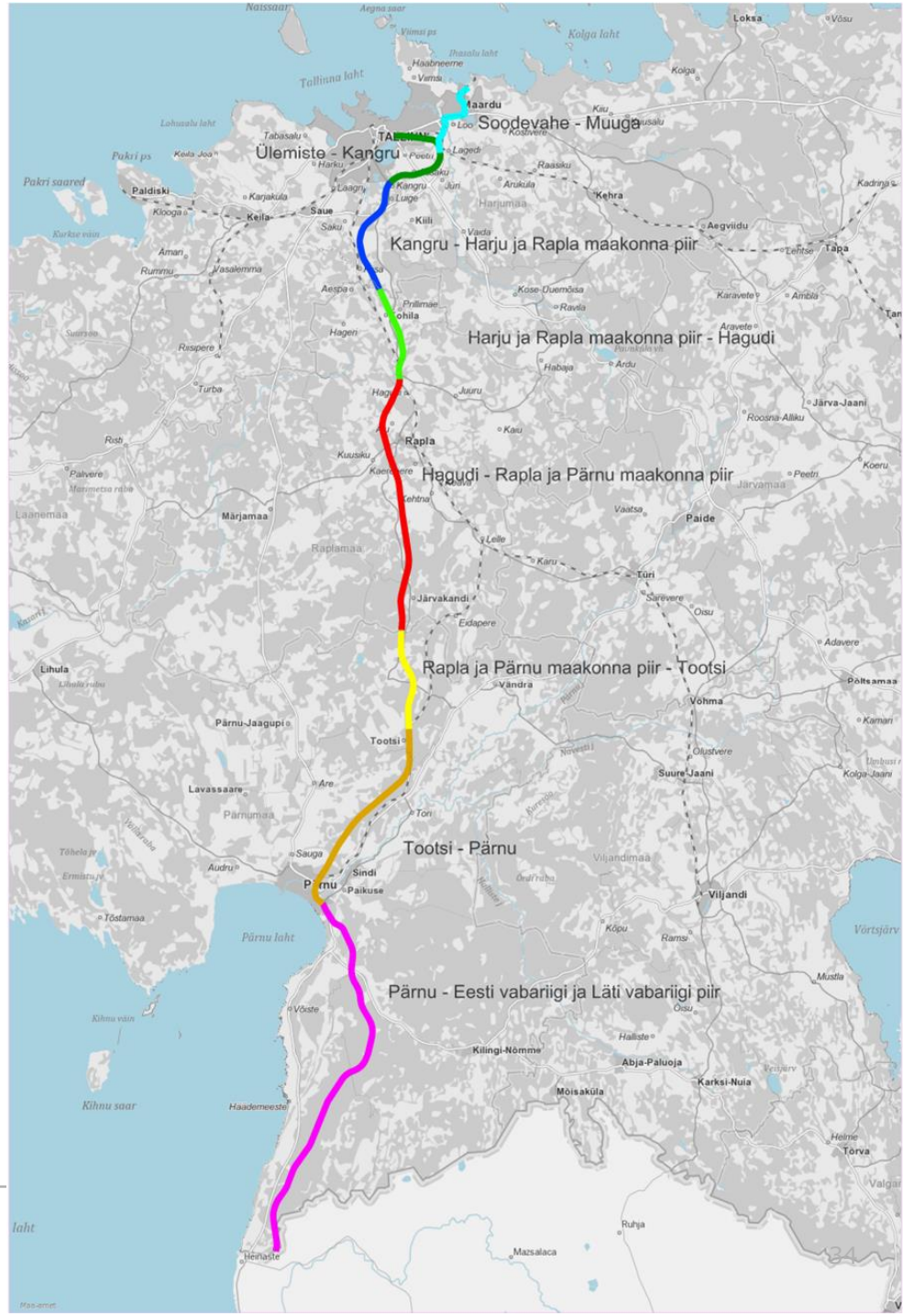
SKEPAST & PUHKIM

RAIL BALTICU RAUDTEETRASSI LÕIGU „ÜLEMISTE-KANGRU“ EHITUSPROJEKTI KESKKONNAMÕJU HINDAMINE (KMH)

KMH PROGRAMMI AVALIK ARUTELU 16.06.2020

KMH ALGATAMINE JA EESMÄRK

- TTJA algatas 29.03.2019 otsusega ehitusprojekti KMH kaheksale Rail Balticu raudteelõigule
- Lõik „Ülemiste-Kangru“ on pikkusega 16 km
- KMH eesmärk on minimeerida raudtee rajamise ja kasutamise mõju keskkonnale



KMH PROTSESS

- Sätestab KeHJS

KMH programm

✓seisukohtade küsimine

✓avalikustamine

✓vastavaks tunnistamine

KMH aruanne

✓seisukohtade küsimine

✓avalikustamine

✓kooskõlastamine

✓vastavaks tunnistamine

Tegevusloa andmine

KMH-S KÄSITLETAVAD ALTERNATIIVID

- Alternatiiv 1 – eelprojekti lahendus
- Alternatiiv 2 – põhiprojekti lahendus

- KMH käigus lähtutakse põhimõttest, et põhiprojekti lahendus (alternatiiv 2) peab keskkonnamõju seisukohast olema vähemalt sama hea või parem kui eelprojekti lahendus

KMH LÄBIVIIMISE PÕHIMÕTTED

- KMH läbiviimisel lähtutakse Eestis ja Euroopa Liidus kehtivate asjakohaste õigusaktide nõuetest ja juhendmaterjalidest
- KMH käigus tegeletakse tehniliste alternatiivsete projektlahenduste võrdlemise ja täpsustamisega RB maakonnaplaneeringuga määratud trassikoridoris
- Esitatud mõjuvaldkondade/mõjutatavate keskkonnaelementide osas hinnatakse kaasnevat ehitus- ja kasutusaegset keskkonnamõju
- Vajadusel hinnatakse koosmõju teiste RB trassilõikudega või muu tegevusega mõjualas
- Arvestatakse RB maakonnaplaneeringu KSH käigus kogutud teavet ja tehakse täiendavaid uuringuid

MÕJUVALDKONNAD/ MÕJUTATAVAD KESKKONNAELEMENDID (1)

- Kliima
- Kaitstavad loodusobjektid
- Loomastik
- Taimestik (sh metsad) ja elupaigad
- Raadamine
- Võõrliikide levik
- Põhjavee kvaliteet ja veetase
- Pinnavee kvaliteet ja liikumine, sh Tallinna linna joogiveehaarde osad
- Pinnas ja reljeef
- Müra ja vibratsioon
- Välisõhu kvaliteet

MÕJUVALDKONNAD/ MÕJUTATAVAD KESKKONNAELEMENDID (2)

- Elektromagnetiline mõju
- Valgusreostus
- Jäätmeteke ja -käitlus
- Säästlik materjalikasutus
- Raudteeõnnetused
- Inimeste liikumisvõimalused
- Inimeste heaolu, tervis ja vara
- Maakasutus
- Maavarad
- Kultuuripärand
- Väärtuslikud maastikud

KMH OSAPOOLED

Osapool	Asutus
Otsustaja	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet
Arendaja	RB Rail AS
KMH ekspert	Skepast & Puhkim OÜ
Projekteerija	IDOM (Hispaania)

- KMH menetlusse kaasatakse ajaomased asutused ning isikud, keda kavandatav tegevus võib eeldatavalt mõjutada või kellel võib olla põhjendatud huvi selle tegevuse vastu

ASJAOMASTE ASUTUSTE SEISUKOHAD KMH PROGRAMMI KOHTA

- Keskkonnainspektsioon
- Maanteeamet
- Maa-amet
- Päästeameti Põhja päästekeskus
- Keskkonnaamet
- Terviseamet
- Kaitseministeerium
- Keskkonnaministeerium
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
- Rahandusministeerium
- Siseministeerium
- Kiili Vallavalitsus
- Rae Vallavalitsus
- Tallinna Linnavalitsus
- Maaeluministeerium

KMH PROGRAMMI AVALIKU VÄLJAPANEKU KÄIGUS LAEKUNUD KIRJAD

- Keskkonnaamet
- Keskkonnaministeerium
- Maaeluministeerium
- Päästeamet
- Politsei- ja Piirivalveamet
- Rae Vallavalitsus
- Kiili Vallavalitsus
- Harjumaa Omavalitsuste Liit

TÄNAN!
Skepast & Puhkim OÜ
Laki põik 2, 12915 Tallinn
Telefon: +372 664 5808
e-post: info@skpk.ee