

2019. aastal alanud Rail Baltica projekteerimistööd Harju maakonnas lõppevad tänaste plaanide kohaselt 2023. aasta esimeses pooles. Soovime, et oleksite kursis, mida raudtee tööprojekti koostamine endast kujutab ja milliseid tegevusi seoses sellega antud piirkonnas läbi viiakse.

Tallinnast ja Maardust (RB Muuga kaubajaam) Harju-Rapla maakonnapiirini ulatuv projekteerimisloik (DTD2) on 48 km pikk ning koosneb kolmest alamloigust.

Projekteerimistööd teostab Hispaania insenerifirma IDOM ja kogu ehituse, sealhulgas põhitrassi eest vastutab Rail Baltic Estonia. Enne ehitustööde algust toimuvad ka avalikud arutelud ja projektide tutvustamised valdades.

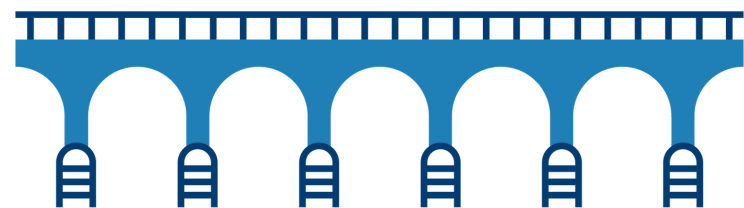
Projekteerimisega paralleelselt viiakse läbi keskkonnamõtjude hindamine (KMH), et leida raudteele parim asukoht ning optimaalseimad tehnilised lahendused, mis arvestaksid nii loodus- kui inimkeskkonnaga. Keskkonnamõtjude hindamine toimub Tallinnast Harju-Rapla maakonnapiirini kulgevas projekteerimisloigus kolmes osas.

Keskkonnamõtjude hindamise käigus selgunud võimalikud mõjud on võetud arvesse projekteerimise üksikasjades. Keskkonnamõtju hindamine peab tagama nii keskkonnamõtjudest lähtuva optimaalse raudteetelje asukoha, muldkeha kõrguse kui ka näiteks kuivenduslahenduse valiku, või hoopis kuivendamise vältimisega raudtee projekteerimise, et lõplik ehitusprojekt, mille alusel raudteed ja raudteeobjekte ehitama hakatakse, sisaldaks mõjude minimeerimist ning leevendusi.

Raudtee kulgemise ja täna planeeritud objektide asukohaga on võimalik tutvuda ka vastavas kaardirakenduses, mis asub [SIIN](#).

Raudteelõik hõlmab:

- 2 raudteesilda
- 9 maanteeviadukti
- 11 raudteeviadukti
- 4 ökodukti



Mida tööprojekti koostamine endast kujutab?

2019. aastal alanud ja 2023. aastal lõppeva projekteerimise jooksul viiakse raudteekoridoris läbi ehitusuuringud, keskkonnauuringud ning keskkonnamõjude hindamine. Selle põhjal koostatakse raudtee alusehituse, pealisehituse ning raudteega seotud rajatiste ehitamiseks tööprojekt.

Projekti edukaks elluviimiseks on vajalik ka kohalike elanike panus - vaid nii saame luua projekti, milles on arvestatud kohalike elanike ettepanekutega. Kaasame kohalikke elanikke, omavalitsusi ja kõiki olulisi huvirühmasid nii projektlahenduste väljatöötamise kui nende keskkonnamõjude hindamise käigus.

Alamlõik nr 1 - Ülemiste-Kangru

Ülemiste-Kangru lõigus on projekteerimine edenenud kõige jõudsamalt. Lisaks raudteele on alamlõigus üheksa objekti.

Jaanuari seisuga on esitatud kõik põhiprojektid. Ehitusleping on sõlmitud riigitee T2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ehituseks. Heaks on kiidetud ka Järveküla-Jüri ja Rukki tee projektlahendused. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) avalikustas keskkonnamõjude hindamise raporti.

Ülemiste-Kangru lõigu keskkonnamõju hindamise käigus projekteeritavaid ja hinnatavaid lahendusi saab nüüd uurida ka avalikult [veebikaardilt](#).

Järgnevatel kuudel jätkub põhiprojektide ülevaatamine ning täiustamine. Enamik kohtobjektide põhiprojekte on juba mitmendal ülevaatusel ning RB Rail AS poolt vastu võetud põhiprojektide nimekiri täieneb aasta esimeses veerandis. Suurem tähelepanu liigub raudtee põhiprojekti täiendamisele.

Paralleelselt on olulisel kohal ka maade omandamisega seotud küsimuste lahendamine.

Projekteerimine koosneb erinevatest etappidest

1. Uuringute läbiviimine
2. Esmaste projektlahendite edasiarenduste väljatöötamine lähtudes eelprojektist
3. Põhiprojekti koostamine
4. Tööprojekti koostamine



Alamlõik nr 2 - Kangru-Harju/Rapla mk piir

Tegemised Kangru-Harju lõigus jätkuvad. Arengud on toimunud ka keeruka Kangru liiklussõlmega, mille esimest põhiprojekti versiooni on oodata [2022. aasta kevadel](#).

Lepingule vastavaks on tunnistatud kaks põhiprojekti: Kirdalu-Kiisa viadukt ja Saustinõmme ökodukt. Teised põhiprojektid on korduval läbivaatamisel ning mitmed neist on peatselt lisandumas vastu võetud põhiprojektide nimekirja. Protsessi kiirendamise eesmärgil on käimas hankedokumentide ettevalmistamine Rail Baltic Estonia või Transpordiameti poolt neile objektidele, mille kommentaarid on töökoosolekutel lahenduse leidnud ja on projekteerimise lõppfaasis.

Keskkonnamõjude hindamise raport on esitatud TTJA-le ning esimesed kommentaarid asutuse poolt saadud.

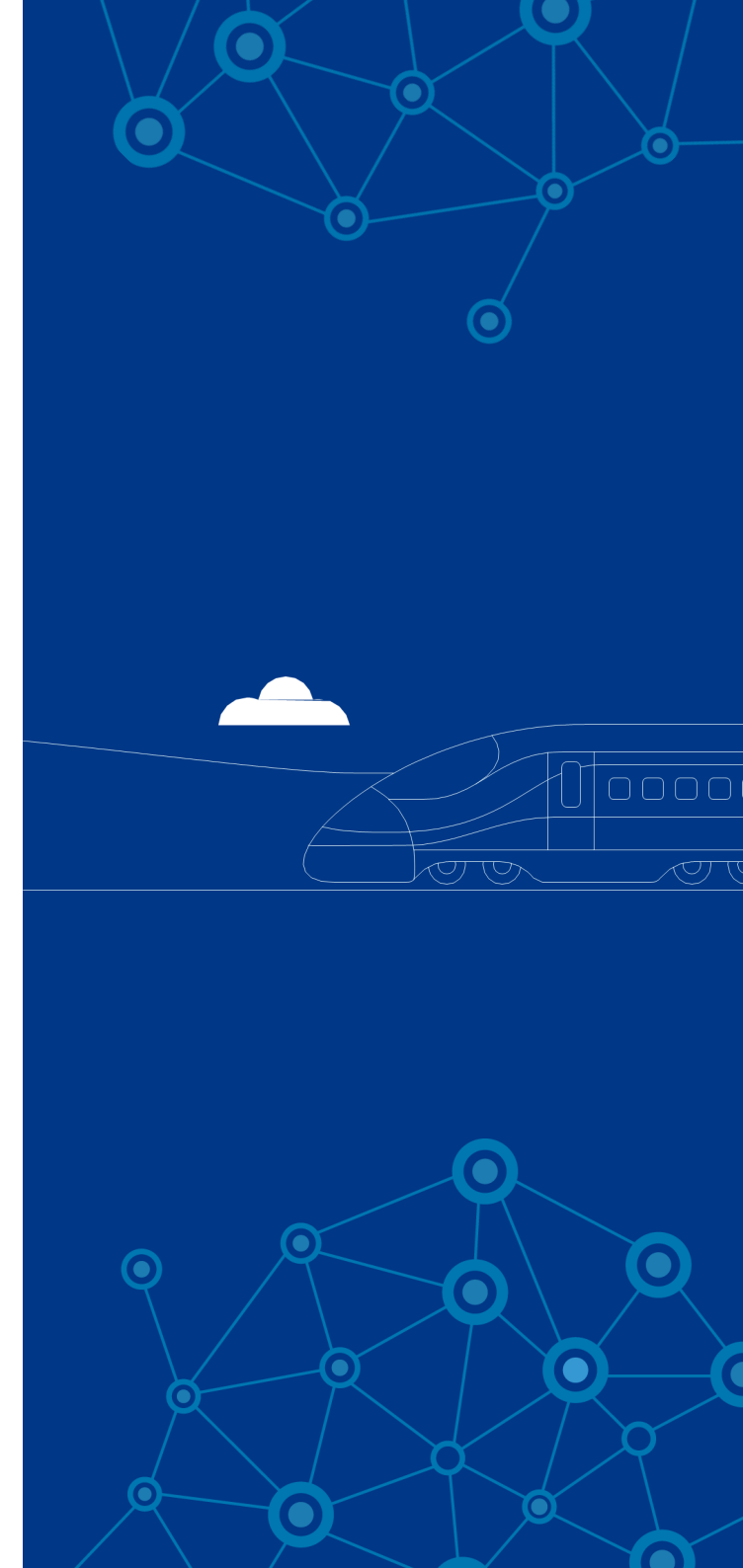
Käimas on raportisse muudatuste sisseviimine, millele järgneb taasesitamine TTJA-le. Juhul kui TTJA kiidab parandused heaks, edastatakse raport asjaomastele asutustele ülevaatuseks ja kommentaaride tegemiseks.

Alamlõik nr 3 – Muuga-Soodevahe

Soodevahe-Muuga lõigus esitas projekteerija juuli lõpus täiendatud alternatiivsete lahenduste raporti (Value Engineering report). Tavapärasele kahele alternatiivile lisati ka kolmas, mis võimaldaks ühendada Riigiressursside Keskuse poolt planeeritavat Muuga kuivsadamat RB trassiga. Raport tunnistati lepingule vastavaks ning vajalikud kommentaarid on edastatud põhiprojekti sisseviimiseks.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium otsustas, et põhiprojekti etappi liigutakse edasi alternatiiviga, mis võimaldab ühendada Muuga kuivsadama RB trassiga. Projekteerijale on otsus edastatud ning algas põhiprojekti koostamine.

Paralleelselt Muuga-Soodevahe lõigu põhiprojekti arendamisega hakatakse koostama ka keskkonnamõjude hindamise aruannet. Tänapäevaste plaanide kohaselt loodetakse see TTJA-le esitada [2022. aasta suvel](#).



Kohalikud peatused

Kohalik rongiliiklus annab rahvusvahelisele raudteele laiema kasutusvõimaluse. Kava kohaselt saab Eesti trassiosal olema lisaks rahvusvahelistele reisiterminalidele [kaksteist kohalikku peatust](#). Raudteeäärsete asulate potentsiaal elupiirkonnana kasvab, sest kiire ja tõhus ühistransport toob suurtes keskustes asuvad töökohad kodule lähemale.

Septembris avaldatud ja tänaseks läbi viidud riigihanke tulemusena on lepingud sõlmitud [kõigi Harjumaa](#) kohalike peatuse detailplaneeringute koostamiseks ja uuringute läbiviimiseks. Tööde teostajaks on [Skepast&Puhkim](#).

Novembri alguses kuulutas Rail Baltic Estonia välja ka riigihanke kohalike peatuste tüüpsete jaamahoone ja Raplamaa peatuse projekteerimiseks mille raames tunnistati edukaks arhitektuuri- ja inseneribüroo [Novarc](#) ja mille menetlus on lõpusirgel. Jaamahoone projekte kasutatakse muuhulgas ka Harjumaal.

Kohalike peatustega seotud küsimustes saab ühendust võtta:

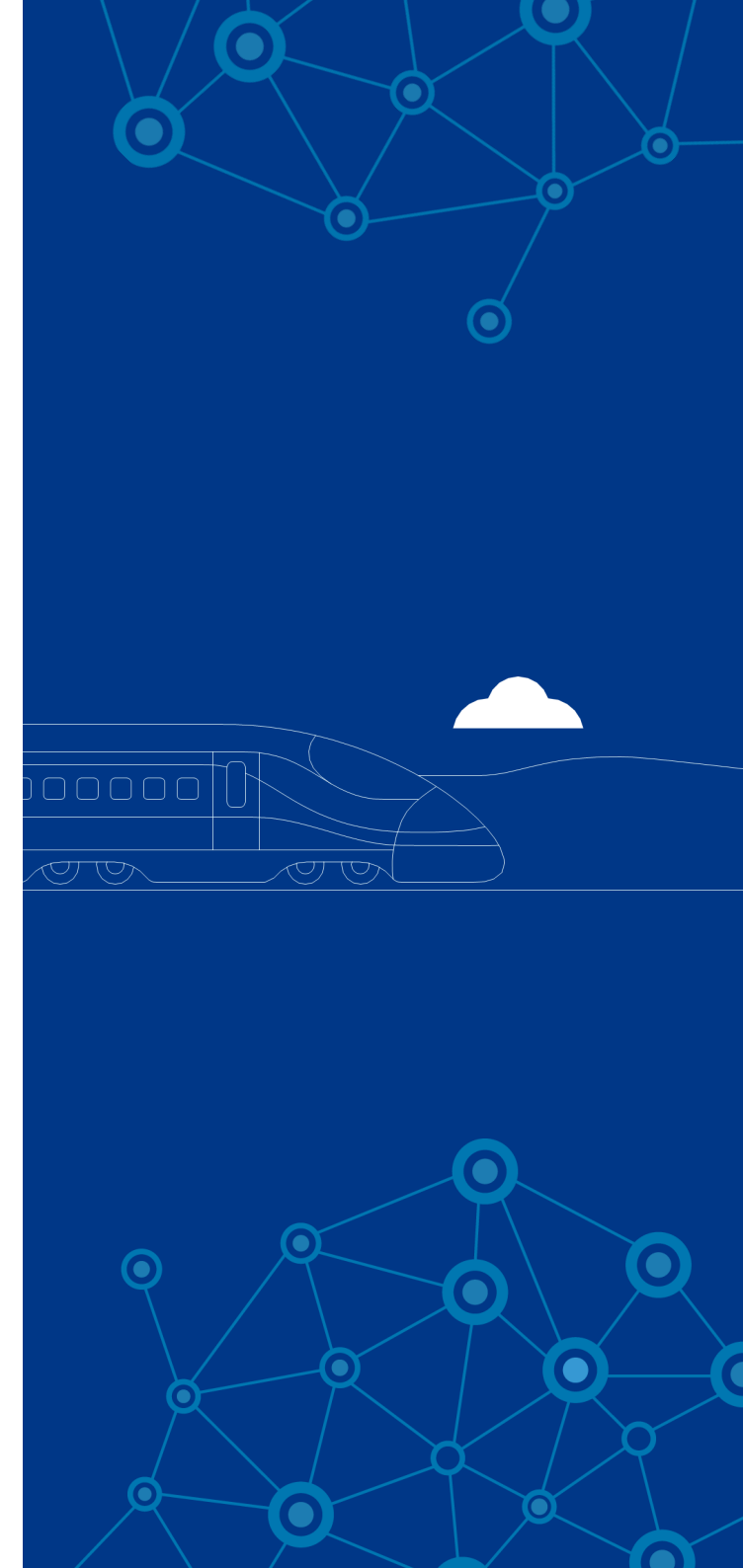
[Rauno Lee](#), Rail Baltic Estonia kohalike peatuste projektijuht – rauno.lee@rbe.ee

Juurdepääsuteed ehitusobjektidele

Rail Baltica rajatiste ehitustööde käigus tagatakse elanikele ja kohalikule transpordile võimalikult väikeste takistustega liiklus.

Rail Baltica ehituse ajal tuleb ehitajatel tagada olemasolevate teede seisukord juhul kui neid kasutatakse veotedena. Enne iga konkreetse ehituse algust kooskõlastab ehitaja kasutatavad veoteed tee omanikuga ja eelnev seisukord fikseeritakse. Ehituse ajal teeb ehituse töövõtja igapäevaselt vajalikke remonditöid sõidetavuse tagamiseks.

Rail Baltic Estonia on kaardistamas raudteetrassi ehitamiseks kõige sobilikemaid teid, mida kasutada materjalide transpordiks. Paraku tuleb tõdeda et raudteetrassile ei ole piisavalt suurtelt riigiteedelt juurdepääse ja paratamatult tuleb kasutada ka väiksemaid omavalitsusele kuuluvaid teid, kuid neid tugevdatakse enne ehitustööde algust ja vajadusel rajatakse ka ohutuse tagamiseks laiendusi.



Nii nagu juriidilised isikud, võiksid ka füüsilised isikud olla valmis, et nendega võtavad ühendust kohalike omavalituste või Rail Baltica esindajad. Projekti edenedes ja täiustudes selguvad muudatuste vajadused ja uutele lahendustele on vajalik sellest mõjutatud osapoolte kooskõlastus. Lisaks võib muutuda maavajadus suuremate kohtobjektide ümbruses. Arvestada tuleb, et kohati muutuvad harjumuspärased liikumistrajektorid, sest rajatava kiirraudtee turvanõuded seavad viaduktidele rangemad tingimused.

Kas ja kuidas on arvestatud elamute juures olevate joogiveekaevudega? Mida peab selle jaoks tegema, et andmed oleksid projektis korrektselt kajastatud?

Rail Baltica trassikoridoris ning vahetus läheduses asuvad mitmed kinnistud, mille kaevud (puur- või salvkaev) ei ole lisatud Keskkonnaregistrisse ehk ei ole ametlikult registreeritud, kuid mis võivad olla puudutatud raudtee ehitusest. Kui kaevud ei asu registris, siis puudub projekteerijal ning keskkonnamõjude hindajal täpne alginfo ning puudub võimalus mõjude hindamiseks, sest alusinfo kättesaadavuseks on kasutatud valdavalt Keskkonnaregistri andmeid.

Seetõttu on ülioluline jälgida, et kõik puudutatud kaevud oleksid projektlahenduses kajastatud.

Kutsume üles kaevuomanikke vastavaid andmeid korrastama ning nende puudumisel edastama vajaliku info projekteerijale (RB Rail AS-le).

Mida tähendab põhiprojekti koostamine raudteekoridoris ja vahetus läheduses maad omavatele füüsilistele ja juriidilistele isikutele? Millega tuleb arvestada?

Harju maakonnaraudteekoridor kehtestati riigihalduseministri 13.02.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/41 „Rail Baltica raudtee trassikoridori asukoha määramine“. Trassikoridori laius on hajaasustuses 350 m, kitsastes oludes 150 m. Raudtee tegelik maavajadus, ehk see osa, mis jääb kaitseadade vahele, on 66 meetrit. Raudteetrassi nihutatakse vaid koridori sees ning planeeringualast väljumist välditakse. Maaomanikel tasub arvestada, et täpne maavajadus täpsustub projekteerimise käigus ning pärast raudtee valmimist muutuvad sätestatud maakasutustingimused kehtetuks. Küll aga tulenevad pärast raudtee kasutusloa väljastamist uued kitsendused raudteest ja selle kaitsevööndist.

OLULINE TEADA



Juriidilistel isikutel tuleb arvestada, et arendusprojektide kooskõlastuste saamine võib viibida, kuniks lõplik trassi asukoht ja seotud rajatiste asukohad paika saavad.

Arvestada tuleb, et kohati muutuvad sisseharjunud liikumistrajektorid, sest rajatava kiirraudtee turvanõuded seavad rangemad tingimused viaduktidele.

Maade omandamise protsess on mitmel pool juba alanud. Maaomanikele on saadetud krundijaotuskavasid või tehnilisi lahendusi, millele küsitakse kooskõlastust. Viimase puhul koostatakse detailsemad krundijaotuskavad kommentaaride puudumisel ning edastatakse seejärel uuesti maaomanikele.

Need, kellega veel ühendust pole võetud, võiksid siiski valmis olla, et lähemal ajal seda tehakse.

Kuidas saavad inimesed veel ka täna selles protsessis osaleda?

Arvamuse avaldamine ja päringute või ettepanekute tegemine on võimalik läbi oma **kohaliku omavalituse** kui see on Rail Baltica projektiga seotud.

Osaleda on võimalik ka **keskkonnamõjude hindamise raportite avaliku väljapaneku** käigus. Vastava lõigu KMH raporti avalikustamisest teavitab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet ja info on leitav veebilehelt www.ametlikudteadaanded.ee.

Millal lõpetatakse Harju lõigus põhiprojekteerimine?

“Ülemiste-Kangru” ja “Kangru-Harju maakonna piir” lõikudes on põhiprojektid lähedal vastuvõtmisele ja suurem osa peaks saama heakskiidu **2022. aasta jooksul**.

“Soodevahe-Muuga” lõigu käimasolev etapp on viibinud ning sellest tulenevalt jäävad ka põhiprojektid pigem **järgmise aasta esimesse poolde**.



Soovitame jälgida ka Rail Baltic Estonia Facebooki lehekülge, et olla kursis kõigi projekti tegemistega.



Kellega peaksid inimesed ühendust võtma, kui neil on küsimusi seoses projekteerimisega, ristumiste ehitamisega nende valla territooriumil või maade omandamisega?

Rail Baltica kiirraudtee rajamisse on kaasatud mitmed asutused, kelle vahel ülesanded jaotatud on. Selgituseks olgu toodud, et põhiprojekteerimisega tegeleb Rail Baltica ühisettevõtte Rail Baltic Rail, ristumiste ehitamisega Rail Baltic Estonia tihedas koostöös Transpordiameti ja kohalike omavalitsustega ning maade omandamine on Maa-ameti ülesanne.

Rail Baltica projekteerimise ja ehitamisega seotud küsimustes Harju maakonnas võke ühendust:

Kaur Laansalu, RB Rail põhitrassi projekteerimise projektijuht – kaur.laansalu@railbaltica.org

Jan Minski, Rail Baltic Estonia põhitrassi projektijuht – jan.minski@rbe.ee

Tiit Valt, Rail Baltic Estonia rajatiste vastutav projektijuht – tiit.valt@rbe.ee

Millega peavad arvestama maaomanikud, kelle kinnistud asuvad RB trassikoridoris ja kes soovivad raudtee trassi koridoris midagi ehitada või rajada?

Tuleb lähtuda kehtestatud Maakonnaplaneeringust.

Maakonnaplaneeringu seletuskirja punkt 3.3 sätestab “Raudtee ehitamiseks ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu ümberehitamiseks tuleb raudtee trassi koridor hoida ehitistest vabana.”

Soovitame omavalitsustel jälgida ka Rail Baltic Estonia Facebooki lehekülge, et olla kursis kõikide jooksvate Rail Baltica tegemistega.

Lisainfot Rail Baltica
projekti kohta leiate:

rbestonia.ee

info.railbaltica.org/ee



Kaasrahastatav ELi Euroopa
ühendamise rahastust

MAADE OMANDAMINE

Omaavalitsus	Omandatav arv (tk)	Omandatav pind (ha)	Eraomand (tk)	Munitsipaalomand (tk)	Riigi omand (tk)	Eraomandist omandatud (2022 jaanuari seisuga)
Jõelähtme vald	23	18	20	1	2	0
Kiili vald	4	8	0	0	4	0
Maardu linn	32	31	24	1	7	0
Rae vald	211	125	155	18	38	5
Saku vald	83	118	58	5	20	14
Tallinn	21	33	10	6	5	4
Viimsi vald	22	6	22	0	0	0
KOKKU	396	338	289	31	76	23

Maade omandamine toimub paralleelselt põhiprojekteerimisega. Harju maakonnas omandatakse raudtee ehitamiseks eraomandist 289 maatükki. 2022. aasta jaanuari seisuga on neist raudtee ehitamiseks eraomandist omandatud 23 maatükki.

Maade omandamisega seotud küsimuses võtke ühendust:

[Katri Rannama](mailto:katrin.rannama@rbe.ee), Rail Baltic Estonia maakorraldaja-planeeringute ekspert - katrin.rannama@rbe.ee