

2019. aastal alanud Rail Baltica projekteerimistööd Harju maakonna lõigus on jagatud kolme alamlõiku, mis on oma edenemisega erinevates etappides. Tänapäevaste plaanide kohaselt lõppeb projekteerimine Ülemistelt Harju- ja Raplamaa piirini 2023. aastal. Kaubaveoks rajatava Muuga-Soodevahe haru projekteerimise lõpetamine jääb järgmise aasta teise poole.

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

Projekteerimistööd teostab Hispaania insenerifirma IDOM ja raudteega ristuvate objektide (viaduktid, ökoduktid) rajamise eest vastutab Rail Baltic Estonia. Enne ehitustööde algust toimuvad ka avalikud arutelud ja projektide tutvustamised valdades.

Projekteerimisega paralleelselt viiakse läbi keskkonnamõjude hindamine (KMH), et leida raudteele parim asukoht ning optimaalseimad tehnilised lahendused, mis arvestaksid nii looduskui inimkeskkonnaga.

Keskkonnamõjude hindamine toimub Tallinnast ja Muugalt Harju-Rapla maakonnapiirini kulgevas projekteerimislõigus kolmes osas.

Keskkonnamõjude hindamise käigus selgunud võimalikud mõjud on võetud arvesse projekteerimise üksikasjades, samas peab keskkonnamõju hindamine tagama nii keskkonnamõjudest lähtuva optimaalse raudtee telje asukoha, muldkeha kõrguse, kui ka näiteks kuivenduslahenduse valiku, 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



Alamlõik nr 1 - Ülemiste-Kangru

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

Detsembrikuu seisuga on esitatud kõik põhiprojektid. Lepingule vastavaks tunnistatud põhiprojektide nimekirjas on kuus objekti, millest enamus on teeviaduktid, kuid lisandunud on ka raudteerajatisi. Ehitus on lõppenud riigitee T2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ristel (Assaku maanteeviadukt) ning tee on liiklusele avatud. Detsembri viimastel päevadel kuulutati välja hange raudtee põhitrassi esimese, kõige põhjapoolsema lõigu muldkeha ehitamiseks.

2022. aasta augustikuu algul tunnistas Tarbijakaitse- ja Tehnilise Järelevalve Amet raudteetrassi lõigu „Ülemiste-Kangru“ ehitusprojekti keskkonnamõjude hindamise aruande nõuetele vastavaks. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti ning asjaomaste asutuste hinnangul oli keskkonnamõjude hindamise aruanne asjakohane ja piisav ehitusloa andmiseks.

Järgnevatel kuudel jätkub põhiprojektide ülevaatamine ning täiustamine. Enamik kohtobjektide põhiprojekte on juba mitmendal ülevaatusel ning tehnilised lahendused on viidud nõuetele vastavaks. Nüüdseks on teisele läbivaatusele liikunud ka kaks raudtee projekti, millest ühe valmidusaste on piisav ehitushanke alustamiseks.

Paralleelselt on käimas maade omandamise protsess ja sellega kaasnevate küsimuste lahendamine. Kohtobjektide ehitus algab pärast maade omandamist ja ehitusloa väljastamist.

PROJEKTEERIMINE KOOSNEB ERINEVATEST ETAPPIDEST:

- Uuringute läbiviimine
- Esmaste projektlahendite edasiarenduste väljatöötamine lähtudes eelprojektist
- Põhiprojekti koostamine
- Tööprojekti koostamine



Alamlõik nr 2 - Kangru-Harju/Rapla mk piir

Tegemised Kangru-Harju lõigus jätkuvad. Arengud on toimunud ka keeruka Kangru liiklussõlmega, mille põhiprojekt on liikunud teisele ülevaatusele. Teised põhiprojektid on korduval läbivaatamisel ning liiguvad lõpliku heakskiitmise suunas koos raudtee põhiprojektidega.

Keskkonnamõtjude hindamise raport on läbinud avaliku väljapaneku ja arutelu. Avalikustamise jooksul laekunud kirjadele on vastatud, muudatused KMH-sse sisse viidud ning täiendatud aruanne esitatud TTJA-le protsessi jätkamiseks.

Nõuete vastavuse korral saadab TTJA KMH uuesti asjaomaste asutuste kooskõlastuse ringi, mis on vajalik eeldus aruande nõutele vastavaks tunnistamisele. KMH menetlemise etapid ja nende kestvused on reguleeritud keskkonnamõtju hindamise ja juhtimissüsteemide seadusega ja seeläbi võib TTJA lõplikku otsust eeldatavasti oodata kevadel.

Alamlõik nr 3 – Muuga-Soodevahe

Soodevahe-Muuga lõigus on alanud on põhiprojekti koostamine ning käimas on lahenduse koordineerimine kolmandate osapooltega. Tegemist on tehniliselt keerulise lõiguga, mille projekteerimisel tuleb arvestada mitmete piirangutega. Esmased Muuga-Soodevahe lõigu põhiprojektid laekuvad eeldatavalt 2023. aasta esimeses pooles.

Paralleelselt Muuga-Soodevahe lõigu põhiprojekti arendamisega on alustatud keskkonnamõtjude hindamise aruande koostamist. Eesmärk on lõigu põhiprojekt lõpetada paralleelselt keskkonnamõtjude hindamise aruandega.

VALMINUD OBJEKTID:

- Saustinõmme teeviadukt
- Assaku teeviadukt

HETKEL EHITUSES OLEVAD OBJEKTID:

- Saustinõmme ökodukt
- Tagadi-Kurtna teeviadukt
- Tagadi ökodukt
- Kiisa kõrgepingeliinid
- Järveküla-Karla gaasitrass

Kohalikud peatused

Harjumaa kohalike peatuste detailplaneeringute koostaja Skepast&Puhkim OÜ on iga peatuse kohta koostanud detailplaneeringu algatamise ettepaneku dokumentatsiooni ja keskkonnamõju strateegilise hindamise eelhindanguks vajaliku sisendteabe, mis esitati eelmise aasta märtsis kohalikesse omavalitsustesse. Luige peatuse detailplaneering Kiili valla territooriumil algatati augusti teises pooles. Septembri keskel algatati Saku valla poolt lisaks Luige (Saku valla territooriumil) ja Kurtna kohalike peatuste planeeringud. Saku peatuste planeering algatati detsembris. Viimane algatati suuremas mahus, st planeeringu hulka arvati peatust ja asulat ühendav Sootee. Assaku peatuste detailplaneeringu algatamine on Rae valla poolt menetluses.

Detailplaneeringute raames viiakse baasuuringutena läbi müra- ja liiklusuuringud, ehitus- ja hüdroteoloogilised uuringud ning koostatakse topogeodeetilised alusplaanid. Vastavalt konkreetsete peatuste asukohtadele teostatakse ka radooniriski hinnanguid, metsa inventeerimisi ja rohekoridori toimivuse eksperthinnanguid.

Novarc Group AS-i poolt on Raplamaa kohalike peatuste projekteerimise raames valminud ooteplatvormide ning tüüpsete jaamahoonete ja ooteplatvormide vahelise ülepääsu eelprojektid.

Rail Baltic Estonia poolt välja kuulutatud Rail Baltica Harju- ja Pärnumaa kohalike peatuste eelprojektide koostamise riigihanke menetluse tulemusel on hankeleping sõlmitud Ardanuy Ingenieria S.A-ga. Nimetatud lepingu raames võetakse aluseks Raplamaa peatuste projekteerimise raames valminud tüüpprojektid, sobitatakse sidumisprojektina konkreetsetesse asukohtadesse ning projekteeritakse juurde ooteplatvormid, juurdepääsuteed, parklad ja välialad.

LÄHIAJAL EHITUSSE MINEVAD OBJEKTID:

- Põhitrassi lõik Ülemiste – Lagedi
- Kirdalu-Kiisa teeviadukt
- Ülemiste terminali jaamaala 1520 mm raudteinfrastruktuuri ehitustööd
- Ülemiste terminali raudtee-rajatiste ehitus
- Saku ja Kiisa gaasitorustiku ristumine Rail Baltica trassiga
- Järveküla sõlme õhuliinide ümberehitus

Millal lõpetatakse Harju lõigus põhiprojekteerimine?

“Ülemiste-Kangru” ja “Kangru-Harju maakonna piir” lõikudes on põhiprojektid lähedal vastuvõtmisele ja suurem osa peaks saama heakskiidu 2023. aasta esimeses pooles.

“Soodevahe-Muuga” lõigu käimasolev etapp on viibinud ning sellest tulenevalt jäävad ka põhiprojektid pigem 2023. aasta lõppu või järgmise aasta algusesse.

Mida tööprojekti koostamine endast kujutab?

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

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.

OLULINE



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

Harju maakonnaraudteekoridor kehtestati riigihalduseministri 13.02.2018 käskkirjaganr 1.1-4/41 „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“. Trassikoridori laius on hajaasustuses 350 m, kitsastes oludes 150 m. Raudtee tegelik maavajadus ehk see osa, mis jääb kaitseaedade vahele, on 66 meetrit. Raudtee trassi 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.

Arvestada tuleb, et kohati muutuvad sisse harjunud liikumistrajektoolid, sest rajatava kiirraudtee turvanõuded seavad rangemad tingimused viaduktidele.

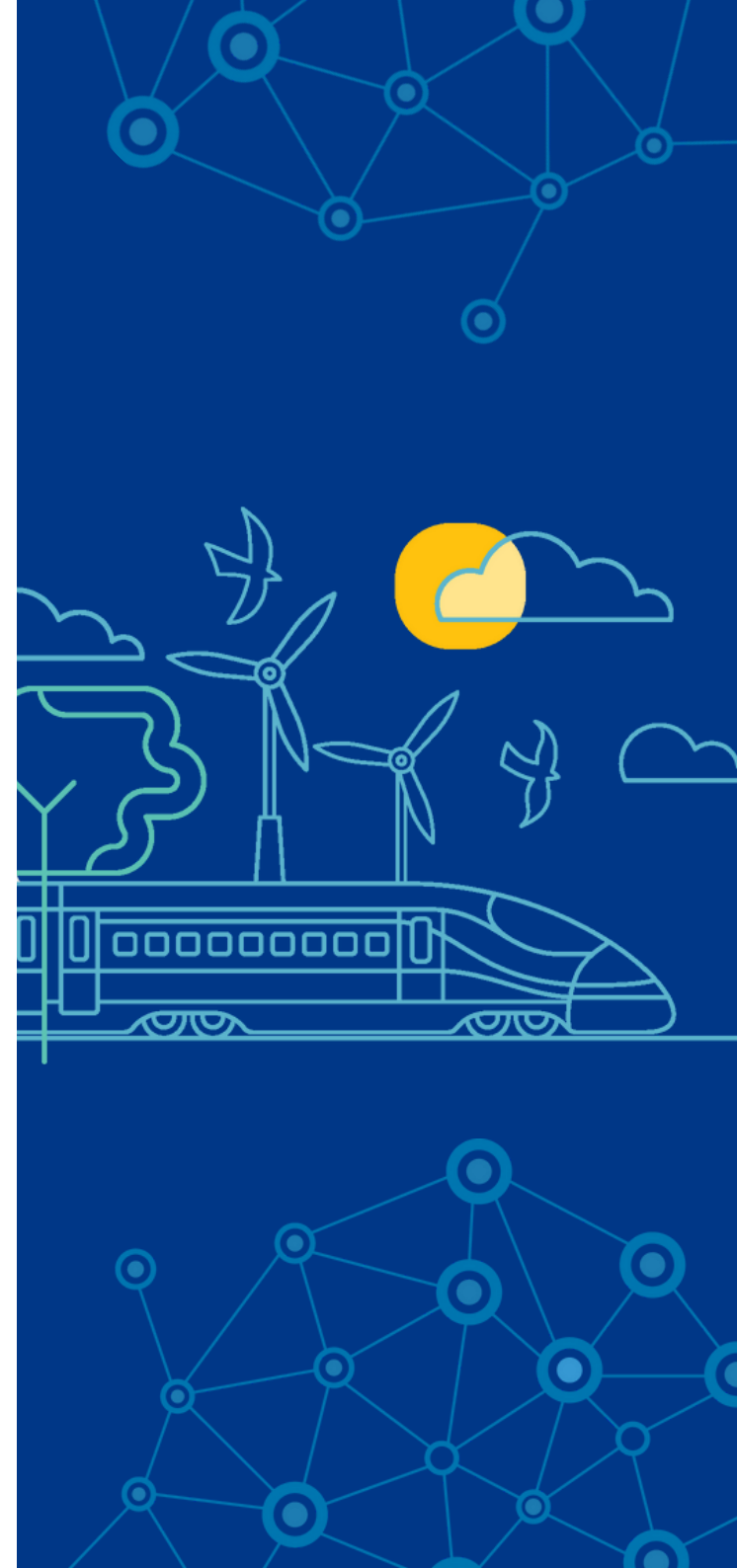
Maade omandamise protsess on mitmel pool käimas. Maaomanikele on saadetud krundijaotuskavasid või tehnilisi lahendusi, millele küsitakse kooskõlastust. Viimase variandi korral koostatakse detailsemad krundijaotuskavad kommentaaride puudumisel ning edastatakse seejärel uuesti maaomanikele. Need, kellega veel ühendust pole võetud, võiksid siiski valmis olla, et lähemal ajal seda tehakse.

Kuidas saavad inimesed veel ka täna selles protsessis osaleda?

Protsessis osalemine on vältimatu neil, kes omavad raudteekoridoris või vahetus läheduses maad. Ehitusseadustiku § 42 lg 6 ütleb, et: „Pädev asutus kaasab menetlusse kinnisasja omaniku, kui taotlust ei ole esitanud omanik, ja vajaduse korral kinnisasjaga piirneva kinnisasja omaniku.“

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

Soodevahe-Muuga lõigus on osaleda võimalik ka keskkonnamõjude hindamise raporti avaliku väljapaneku käigus. Vastava lõigu KMH raporti avalikustamisest teavitab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet ja info on leitav veebilehelt www.ametlikudteadaanded.ee.



MAADE OMANDAMINE

Omaavalitsus	Omandatav arv (tk)	Omandatav pind (ha)	Eraomand (tk)	Munitsipaalom and (tk)	Riigi omand (tk)	Eraomandist omandatud
Jõelähtme vald	23	18	20	1	2	0
Kiili vald	4	8	0	0	4	0
Maardu linn	32	28	24	1	7	0
Rae vald	232	210	172	18	42	15
Saku vald	83	136	58	5	20	31
Tallinn	27	16	12	10	5	7
Viimsi vald	22	6	22	0	0	0
KOKKU	423	422	308	35	80	53

Maade omandamine toimub paralleelselt põhiprojekteerimisega. Harju maakonnas omandatakse raudtee ehitamiseks eraomandist 308 maatükki. 2023. aasta jaanuari seisuga on neist raudtee ehitamiseks eraomandist omandatud 53 maatükki.

Millega peavad maaomanikud arvestama, kelle kinnistud asuvad RB trassikoridoris ja kes soovivad raudtee trassikoridoris 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."

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 harjumuspäraseid liikumistrajektorid, sest rajatava kiirraudtee turvanõuded seavad viaduktidele rangemad tingimused.

Küsimuste korral on igati mõistlik ja ka soovitatud Rail Baltica meeskonnaga ühendust võtta.

KONTAKTID

Rail Baltica kiirraudtee rajamisse on kaasatud mitmed asutused, kelle vahel ülesanded jaotatud on. Selgituseks olgu toodud, et põhiprojekteerimisega tegeleb AS RB 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 võtke ühendust:

Eva-Maria Nool, RB Rail põhitrassi projekteerimise abiprojektijuht –
eva-maria.nool@railbaltica.org

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

Jelizaveta Sibul, Rail Baltic Estonia keskkonnaspetsialist - jekaterina-jelizaveta.sibul@rbe.ee

Katrin Rannama, Rail Baltic Estonia maakorraldaja-planeeringute ekspert -
katrin.rannama@rbe.ee

Rauno Lee, Rail Baltic Estonia kohalike peatuste vanemprojektijuht – rauno.lee@rbe.ee

Lisainfot Rail Baltica projekti kohta leiate:

www.rbestonia.ee



@rbestonia



@railbalticestonia