

2019. aastal alanud Rail Baltica projekteerimistööd Harju maakonnas lõppevad tänaste plaanide kohaselt 2023. aasta esimeses pooles. Kaubaveoks rajatava Muuga-Soodevahe haru projekteerimise lõpetamine jääb järgmise aasta teise poole. 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.

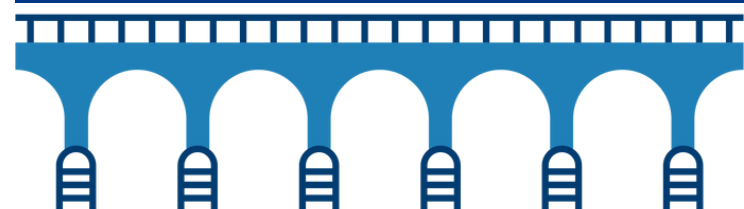
Projekteerimisega paralleelselt viiakse läbi keskkonnamõtjude hindamine (KMH), et leida raudteele parim asukoht ning optimaalseimad tehnilised lahendused, mis arvestaksid nii loodus- kui inimkeskkonnaga. Keskkonnamõtjude hindamine toimub Tallinnast Harju-Rapla maakonnapiirini kulgevas projekteerimisloigus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

Alamlõik nr 1 - Ülemiste-Kangru

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

Maikuu seisuga on esitatud kõik põhiprojektid. Ehitus on alanud riigitee T2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa riste rajamiseks. Heaks on kiidetud ka Järveküla-Jüri ja Rukki tee projektlahendused.

T2 Tallinn-Võru-Luhamaa teel asuval Assaku viaduktil toimuvast: liiklus on suunatud põhimaanteelt ajutisele teele. Seejärel toimusid asfaltkatte eemaldustööd ning olemasoleva tee materjali väljakaevetööd. Hetkel ja lähitulevikus tehakse viadukti vaiatöid ning ehitatakse kaldasambaid. Järgmisena plaanib ehitaja edasi minna viadukti tekiplaadi (sillaplaadi ehitustöödega). Pärast tekiplaadi valmimist paigaldatakse tekiplaadile hüdroisolatsioon, asfaltkate ning pörkepiirded koos käsipuudega.

Ülemiste-Kangru lõigu keskkonnamõtju hindamise käigus projekteeritavaid ja hinnatavaid lahendusi saab nüüd uurida ka avalikult veebikaardilt. Keskkonnamõtju hindamise aruanne on läbinud avalikustamise ning sel perioodil laekunud kirjadele ja kommentaaridele on vastatud. Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti lõplik otsus aruande kohta tehakse suvel. Heakskiitva otsuse korral algab ehituslubade menetlus.

PROJEKTEERIMINE KOOSNEB ERINEVATEST ETAPPIDEST:

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



Järgnevatel kuudel jätkub põhiprojektide ülevaatamine ning täiustamine. Enamik kohtobjektide põhiprojekte on juba mitmendal ülevaatusel ning tehnilised lahendused on viidud nõuetele vastavaks. Suurem tähelepanu on liikunud raudtee põhiprojekti täiendamisele.

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

Alamlõik nr 2 - Kangru-Harju/Rapla mk piir

Tegemised Kangru-Harju lõigus jätkuvad. Arengud on toimunud ka keeruka Kangru liiklussõlmega, mille lahenduse esmane kooskõlastamine on juba alanud. Samal ajal arendatakse edasi sõlme põhiprojekti.

Lepingule vastavaks tunnistatud põhiprojektide nimekiri on täienenud riigiteede 11154 Tagadi-Kurtna, 11342 Saku-Tõdva ja 11240 Tõdva-Hageri võrra. Teised põhiprojektid on korduval läbivaatamisel ning liiguvad lõpliku heakskiitmise suunas koos raudtee põhiprojektiga.

Keskkonnamõjude hindamise raport on läbinud asjaomaste asutuste kommentaaride vooru ning aruanne on täiendamisel. Järgmiseks etapiks on KMH avalikustamine. Sellekohase teatise avaldab TTJA veebilehel www.ametlikudteadaanded.ee ning kahes ajalehes. Avalikustamise perioodil on huvilistel võimalik materjalidega tutvuda ning esitada kommentaare.

Alamlõik nr 3 – Muuga-Soodevahe

Soodevahe-Muuga lõigus valiti eelmise aasta lõpus Alternatiiv, mida arendatakse edasi põhiprojekti etapis. Valitud lahendus võimaldab ühendada Riigiressursside Keskuse poolt planeeritava Muuga kuivsadama RB trassiga. Alanud on põhiprojekti koostamine ning lahenduse koordineerimine kolmandate osapooltega.

Paralleelselt Muuga-Soodevahe lõigu põhiprojekti arendamisega hakatakse koostama ka keskkonnamõjude hindamise aruannet. Tänapäevaste plaanide kohaselt loodetakse see TTJA-le esitada 2023. aasta alguses. Eesmärk on lõigu põhiprojekt lõpetada paralleelselt keskkonnamõjude hindamise aruandega.

HETKEL EHITUSES OLEVAD OBJEKTID:

- Järveküla-Karla gaasiristumine
- Assaku maanteeviadukt
- Saustinõmme ökodukt
- Kiisa kõrgepingeliinid
- Kirdalu–Kiisa viadukt

HANKESSE MINEMAS:

- Põrguvälja tee viadukt

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 riigihanke kohalike peatuste tüüpsete jaamahooneite ning Raplamaa peatuste projekteerimiseks, kus tunnistati edukaks arhitektuuri- ja inseneribüroo **Novarc Group AS**. Leping sõlmiti käesoleva aasta veebruaris ning täna juba tööd käivad. Sama lepingu raames projekteeritavaid jaamahooneid kasutatakse ka Pärnumaa peatustes.

Kohalike peatustega seotud küsimustes saab ühendust võtta:

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

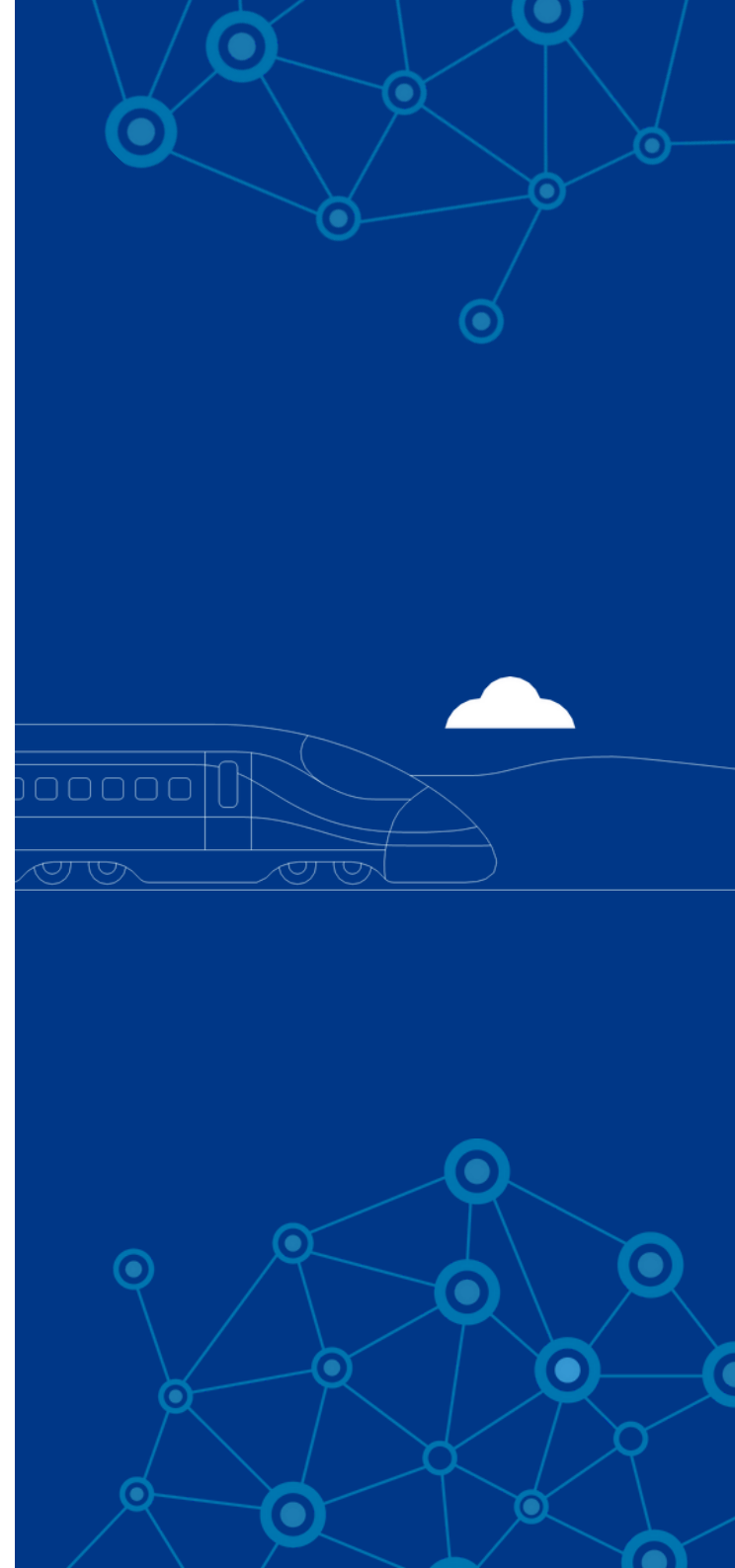
Juurdepääsuteed ehitusobjektidele

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 veoteedena. 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 käskkirjaganr 1.1-4/41 „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“. Trassikoridori laius on hajaasustuses 350m, kitsastes oludes 150m. 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.

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

OLULINE TEADA



Arvestada tuleb, et kohati muutuvad sisse harjunud liikumistrajektorid, 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?

Protessis osalemine on vältimatu neil, kes omavad raudteekoridoris või vahetus läheduses maad.

Ehitusseadustiku § 42 lg 6 ütleb, et: „Pädev asutus kaasab menetluse kinnisasja omaniku, kui taotlust ei ole esitanud omanik, ja vajaduse korral kinnisasjaga piirneva kinnisasja omaniku.“

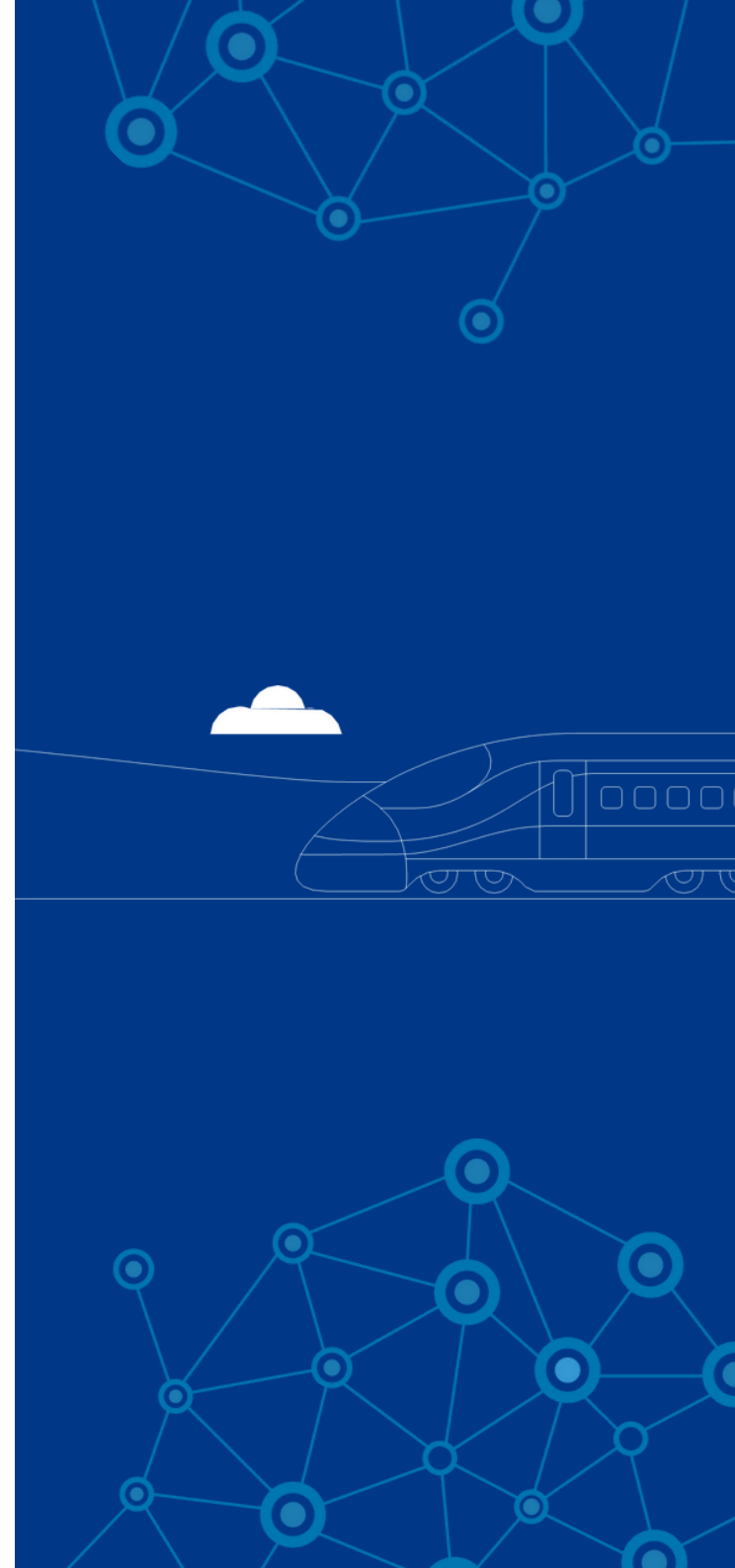
Arvamuse avaldamine ja päringute või ettepanekute tegemine on võimalik läbi oma kohaliku omavalituse, kui see on Rail Baltica projektiga seotud.

Osaleda on võimalik ka keskkonnamõtjude 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 põhiprojekterimine?

“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 järgmisesse aastasse.



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:

Keit Kokk, RB Rail põhitrassi projekteerimise projektijuht – keit.kokk@railbaltica.org

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



@railbalticaeestis



@railbalticestonia



Kaasrahastatav ELi Euroopa ühendamise rahastust

MAADE OMANDAMINE

Omavalitsus	Omandatav arv (tk)	Omandatav pind (ha)	Eraomand (tk)	Munitsipaalomand (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	31	24	1	7	0
Rae vald	220	161	163	18	39	7
Saku vald	83	118	58	5	20	24
Tallinn	24	33	11	8	5	5
Viimsi vald	22	6	22	0	0	0
KOKKU	408	375	298	33	77	36

Maade omandamine toimub paralleelselt põhiprojekteerimisega. Harju maakonnas omandatakse raudtee ehitamiseks eraomandist 289 maatükki. 2022. aasta maikuu seisuga on neist raudtee ehitamiseks eraomandist omandatud 36 maatükki.

Maade omandamisega seotud küsimuses võtke ühendust:

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