

# PROTOKOLL

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

**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/kommentaariid:

1. Lauri Lapkin - Kas on planeeritud tulevikus ka Tallinn-Pärnu ekspressrong?  
Aivar Jaeski (RB Rail AS) - *RB Rail AS tegeleb raudtee projekteerimisega. Oleme teinud operatsiooniplaanid, 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 keskkonnamelementide 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 kattivas osas Tallinna ringraudtee paralleelse projekteerimise ja ratsionaalse väljaehitamise, 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 manööverdusteel 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 nõ. 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. Erialgse 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, hooldusteel, mastid/elektripostid) ei jää kattuvast lõigust 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 suunistest 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 komplekselt, vajadusel projekteerida teatud mahus ka ringraudtee läbi ning võimalusel näiteks ka Rail Baltica ja ringraudtee kattuvast lõigust 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 kattuvast lõigust 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 ümberehitusega.*
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 kaugemale 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: Esitatud ettepankute koondtabel

Lisa 2: Otsustaja ettekande slaidid

Lisa 3: Arendaja ettekande slaidid

Lisa 4: Keskkonnamõjude hindaja ettekande slaidid