

Tallinna Linnavalitsus

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

24. oktoober 2017

Toetuskiri Tallinna linna ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi seisukohtadele seoses Rail Baltic raudtee ehitusega kaasneva investeeringute vajaduse kohta Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) vahenditest

Toetame Rail Baltic (edaspidi RB) projekti arendamisel Tallinna Linnavalitsuse (Tallinna LV kiri 3.06.2017 nr LV-1/1701) ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKMi kiri 27.07.2017 nr 16-00154/17-6410) seisukohti, mis on lisatud ka käesolevale toetuskirjale.

Jagame teie seisukohta, et nii RB projekti, Tallinna linna, Eesti riigi kui ka kogu Euroopa jaoks on saadav kasu kõige suurem, kui kõigi osapoolte koostöös arvestatakse projekti elluviimisel maksimaalselt linnaruumi arengu, inimeste liikumise, keskkonnahoiu ja ettevõtluse arenguga. Eelistatud on RB projektiga seotud investeeringute finantseerimine CEF vahenditest ning kui see pole võimalik, siis muude toetusallikate ja vahendite arvel.

Alljärgnevalt on kokkuvõtvalt toodud meie poolt toetatavad kõige olulisemad seisukohad:

1. Tallinna kujundamine Läänemere piirkonna keskuseks ning seega ka Euroopa Liidu idapiiril asuvate Kirde- ja Kagu-Eesti regionaalsete probleemide lahendamine

RB ei ole regionaalne tupikprojekt, vaid sellest saab Euroopa üks olulisemaid raudteid. Ka nimi Rail Baltic ei tähenda ainult kolme Balti riiki, vaid võimalikult paljude Läänemere (Baltic Sea) äärsete riikide ja nende olulisemate linnade sidumist kiire ning keskkonnasäästliku TEN-T raudteevõrgustikuga. Juba on käimas eeltööd RB pikendamiseks Helsingi suunal ning on vajalik ka Läänemere kaldal asuva Euroopa ühe suurema linna Peterburi (ja seeläbi ka Peterburgiga juba seotud Euroopa suurima linna Moskva) ühendamine.

Tallinnast Riiaga samal kaugusel asuvasse Peterburgi viib selle tulemusel tänase 8-tunnise diiselrongi asemel 2-tunnine elektrirong. See lahendab ka Narva ja kogu Kirde-Eesti regionaalsed probleemid (Narvast nii Tallinnasse kui Peterburgi 1h) ning aitab oluliselt kaasa

ka Tartu ja kogu Kagu-Eesti ühendamisele (Tartust Tallinnasse veidi üle 1h, Riiga ja Peterburgi 3h). Seega sarnaselt kavandatava Kaunas-Vilnius lõiguga peaks RB jätkuprojektiks olema 200km Tallinn-Narva lõik, mis oleks Euroopa kõige odavamaks ja kiiremini teostatavaks, kuid samas kõige olulisemaks raudteeprojektiks. Neid arenguid peaks silmas pidama juba ka Ülemiste ühisterminali rajamisel.

2. Raudtee kaubajaamade ja kaubaveo sh ohtlike veoste viimine Tallinnast välja ning Keila-Paldiski reisiraudtee ühendamine

Juba üle kümne aasta on arutlusel olnud kaubajaamade ja kaubaveo, eriti ohtlike veoste, viimine linnast välja, et vähendada ohtu inimeste elule ja tervisele. Selle probleemi lahenduseks on ette nähtud koostatavas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ vastav Tallinna ümbersõiduraudtee trassikoridor Ülemiste järvest lõunas, mis kattub ka suures osas RB raudtee trassikoridoriga koos toetava infrastruktuuriga.

Arvestades turvalisuse riskide olulist tõusu kogu maailmas, Tallinna kiiret arengut Ülemiste piirkonnas ning sinna rajatavat RB Tallinna rahvusvahelist ühisterminali, oleks mõeldamatu kaubajaamade ja kaubavedude senise olukorra jätkumine. Ainsaks ohutuse, keskkonna ja rahalise poole pealt mõistlikuks lahenduseks on RB projekteerimisel ja ehitamisel ka sellega kattuva Tallinna ümbersõiduraudtee lõigu rajamine ning Ülemiste ja Kopli kaubajaamade kolimine linnast välja Muuga ja Soodevahe piirkonda, kuhu on maakonnaplaneeringuga ette nähtud perspektiivse kaubajaam. Ülemiste kaubajaama maa-ala tuleks reserveerida peale kaubajaama äraviimist perspektiivse Tallinn-Helsingi püsiühenduse reisiterminaliks.

Omaette teemaks on Keila-Paldiski reisirongide jõudmine RB terminali. Eesti on valinud erinevalt Lätist kokkuvõetliku lahenduse, kus eurolaiusel raudteega ei murta vanalinna külje alla. Selleks, et kujundada RB ühisterminalist ikkagi täisfunktsionaalne raudteejaam, kuhu jõuavad kõikide suundade reisirongid, tasub tõsiselt kaaluda ka Keila-Paldiski suuna RB ühisterminaliga ühendamise võimalusi RB projekti raames.

3. RB ühisterminali kohane terviklik väljaehitamine ja sidumine Euroopa väljaku abil Lennujaamaga

Tallinna RB ühisterminal koos oma ümbrusega peab olema väärikas ja Euroopa linnale kohane atraktiivne koht Euroopa kaardil. Nii nagu Riia on planeerimas rongi- ja bussijaama ning neid ümbritsevat atraktiivset linnaruumi selliselt, et see toetab saabujate muljet Riiast kui metropolist, peame ka meie Ülemiste piirkonnast kujundama Eesti värava. Seda mõtet kannab ühisterminali ja Lennujaama ühendav Euroopa väljak, mis seob seni lõhestatud

piirkonna üheks atraktiivseks tervikuks. Raudteejaama perroomide rajamine sarnaselt Riiga muldkeha asemel nõ sillale, mille alt ka Euroopa väljak läbi libiseb, tagab jaama paindliku toimimise ja tulevikukindluse. Vajalikud lisateenused on tagatud kaubandus-meelelahutuskeskuste ning Euroopa väljaku maamärgiks oleva hotelli-ärikeskuse kõrghoone avanemisega ühisterminali suunas. Kindlasti on vajalik ühisterminali bussiterminali osa kohene väljaehitamine.

4. RB ühisterminali sidumine südalinna ja sadamaga trammi ning Linnapromenaadi abil

Enamasti asuvad linnade raudteejaamad ja bussijaamad südalinnas ning on jalutades ja rattaga mugavalt juurdepääsetavad. Samuti on nad trammide ja muu linnatranspordi sõlmpunktis. On väga hea, et trammitee on pikendatud Lennujaamani ja sellega koos on Keevise tänaval valminud esimene lõik atraktiivsest Linnapromenaadist. Nüüd on väga oluline sadamatrammi valmimine ning Gonsiori-Kunderi tänava rekonstrueerimise käigus Linnapromenaadi pikendamine Tammsaare pargi / vanalinnani, kust edasi on juba Peatänaava projektiga seoses arvestatud selle ulatumisega sadamani välja.

Tammsaare pargist Euroopa väljakule / RB ühisterminalini on vaid 3km, kuid ilma Linnapromenaadi rajamata tundub RB ühisterminal asuvat linnast väljaspool ning sinna minek ei ole isegi kohalike poolt, väliskülalistest rääkimata, tajutav selge, meeldiva ja käegakatsutava teekonnana. Senine Gonsiori-Kunderi tänava projekt koostati ilma arhitektuurivõistlusega peamiselt Lasnamäe-suunalise ühistranspordi soodustamiseks ning kuna vahepeal on RB projekt Riigikogu poolt heaks kiidetud, siis peab sellest kujunema arhitektide projekteerimisse kaasamise ning täiendavate vahendite investeerimise abil ka atraktiivne, turvaline ja selgelt markeeritud Linnapromenaad.

Kuni sadamatrammi valmimiseni peaks vähemalt osad Koplast tulevad trammid nr 2 sõitma Lennujaamani, sest see seoks juba täna sadama, Balti jaama, bussijaama ja Lennujaama paremini kokku ning arvestaks Ülemiste linnaku ja Lennujaama suuna olulisemalt aktiivsemat kasutust võrreldes Suur-Paala suunaga. Ühisterminali valmimisel kujuneb sellest kindlasti ka linnasisese bussiliikluse sõlmpunkt.

5. Tartu mnt Delta ning seega ka Smuuli viadukti jt RB trassiga seotud ristumiste väljaehitamine

RB ühisterminal ja Lennujaam on väravaks kogu Eestile ning lisaks senistele suurtele investeeringutele Lennujaama arendusse, on veel suuremad miljardites eurodes mõõdetavad RB investeeringud alles ees. Oluline on aga reisi summaarne ajakulu – kui me oleme

otsustanud investeerida miljardi võitmaks sellega sõiduajas näiteks ühe tunni, siis on vajalik ka Tartu mnt Delta ehk Tallinna väikese ringtee väljaehitamine, et me ca 30 miljoni eurose investeeringu tegemata jätmise tõttu ei kaotaks sealsetes tulevastes ummikutes poolt tundi. Isegi kui need ummikud poleks pidevad, peaksid inimesed ikkagi alati arvestama täiendava ajavaruga, et mitte rongist/lennukist/bussist maha jääda ja see sööks ära loodetud ajavõidu.

Tartu mnt Delta juhib liikluse, mis ei pea Lennujaama / RB ühisterminali juures asuvat pudelikaela läbima, sellest kaarega mööda ning tagab ka tulevikus ummikuvaba ligipääsu nii linna, Lennujaama, RB ühisterminali kui ka selle autode pealelaadimisjaama. Selle üheks väikeseks osaks on ka RB trassi ületava Smuuli viadukti lõplik valmimine.

Nii nagu kogu RB trassil rajatakse projekti raames vajalikud ristumised sõiduteede, kergliiklusteede ja loomaradadega, tuleb nendega arvestada ka Tallinna linnas. RB ühisterminali asumine Ülemistel on väga soodne, sest see minimeerib selliste ristumiste arvu, kuid kindlasti tuleb lisaks korralikele kergliiklustee läbipääsudele Tartu mnt ja raudtee ristumiskohas ning Euroopa väljakule RB ühisterminali asukohas, kavandada piisava tihedusega atraktiivsed kergliiklusühendused ka Ääsi ja Kesk-Sõjamäe tänavate piirkonnas.

Lisaadressaadid: Peaministri büroo
Riigikogu majanduskomisjon
Rahandusministeerium
Harju Maavalitsus
Harjumaa Omavalitsuste Liit
Tehnilise Järeelvalve Amet