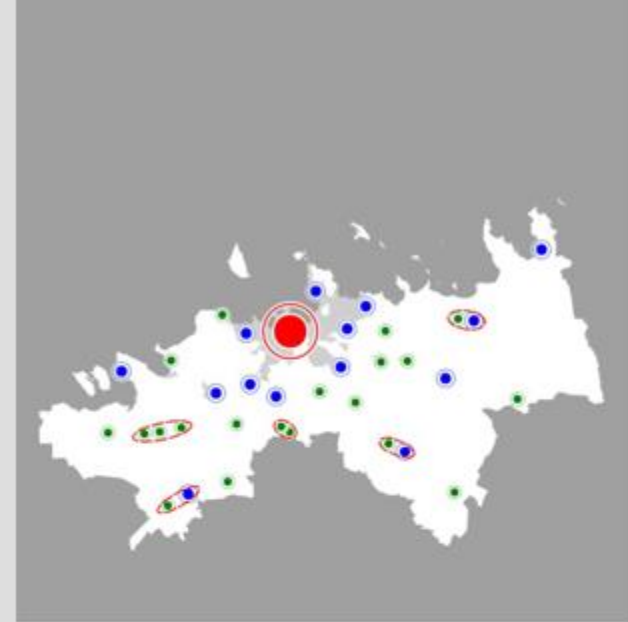


Tallinna lõunapoolne ümbersõiduraudtee

13.08.2019
LÄÄNE-HARJU VALLAVALITSUS
PALDISKI ETTEVÕTJATE LIIT

JOEL JESSE



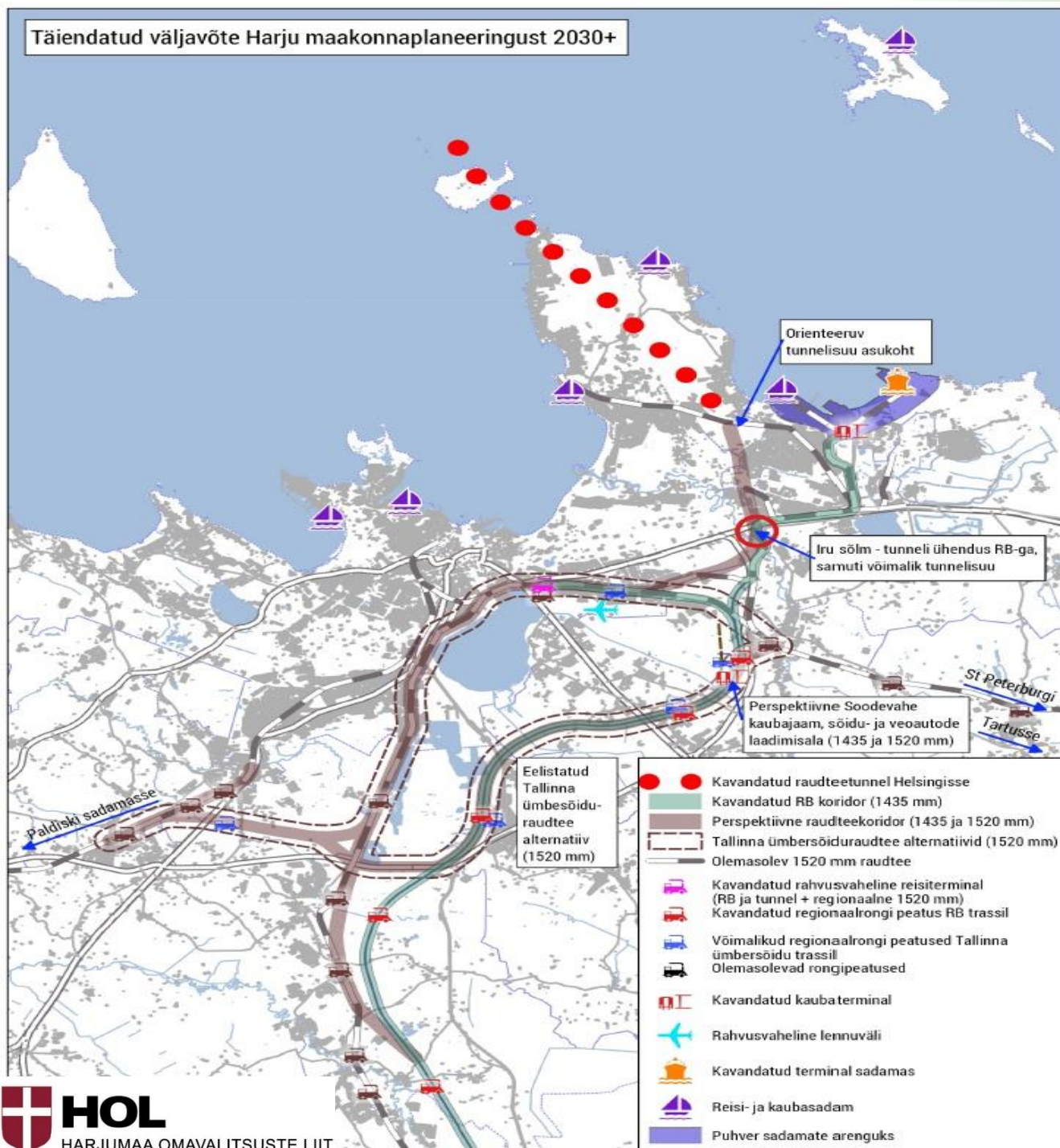
Harju maakonna arengu- strateegia 2035+ ruumiline joonis

Harju maakonna arengustrateegia 2035+ jõustus 21. veebruaril 2019 vastavalt kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse (KOKS) § 37⁴ lõikele 6.



Kirjavahetus Tallinna ümbersõiduraudtee teemal:

1. Tallinna LV 13.06.2017 kiri LV-1/1701 MKM-le
2. MKMi 27.07.2017 vastuskiri nr 16-00154/17-6410 Tallinna LV-le
3. Ettevõtjate 24.10.2017 kiri MKM-le ja Tallinna LV-le;
4. ASi Eesti Raudtee 12.07.2018 kiri nr 1-5.1/2188 Rail Baltic Estonia OÜ-le ja TJA-le;
5. HOLi 14.08.2018 kiri nr 9-1/8-1 MKM-le;
6. Tallinna LV 21.09.2018 toetuskiri nr LV-1/2104-2 MKM-le;
7. Paldiski Ettevõtjate Liidu 14.11.2018 kiri MKM-le;
8. AS Eesti Raudtee 29.11.2018 kiri MKM-le;
9. MKMi 13.12.2018 vastuskiri nr 24.5-6/18-0005/10602 HOL-le.
10. Tallinna LV 28.12.2018 kiri nr 3-1/1493-22 MKM-le
11. HOL ja puudutatud omavalitsuste 21.01.2019 ühiskiri nr 9-1/8-5 MKM-le.
12. MKMi 24.01.2019 kiri nr 24.5-6/19-0095/736 Rail Baltic Estonia OÜ-le
13. MKMi 01.03.2019 vastuskiri nr 24.5-6/18-0005/1824 HOL-le.
14. HOLi 15.03.2019 kiri nr 9-1/5-1 AS-le Eesti Raudtee .
15. HOLi 20.03.2019 kiri nr 9-1/7-1 Rail Baltic Estonia OÜ-le ja RB Rail AS-le.
16. ASi Eesti Raudtee 15.04.2019 vastuskiri nr 1-12/758-1 HOL-le.
17. OÜ Rail Baltic Estonia 18.04.2019 kiri nr KV2019-031
18. HOLi 16.05.2019 kiri 9-1/13-1 MKM-le



Tallinna ümbersõiduraudtee vajadust on käsitletud:

- Harju maakonnaplaneeringus, mis oli kehtestatud Harju maavanema poolt 19.04.1999 (kehtis kuni 09.04.2019).
- Tallinna strateegia «Tallinn 2025», kinnitatud volikogu poolt 10.06.2004
- Tallinna strateegia «Tallinn 2030», kinnitatud volikogu poolt 04.11.2010
- Üleriigilises planeeringus 2030+, mis on kehtestatud Vabariigi Valitsuse poolt 30.08.2012.
- Harju maakonnaplaneeringus 2030+, mis on kehtestatud riigihalduse ministri poolt 09.04.2018.
- Harju maakonna arengustrateegias 2035+, mis jõustus vastavalt KOKS § 37⁴ lõike 6 kohaselt 21.02.2019, mis tähendas strateegia heakskiitmist kohalike omavalitsuste volikogude poolt.
- Ümbersõiduraudtee on ära markeeritud ka Vabariigi Valitsuse poolt 21.02.2019 kinnitatud „Avaliku raudteefrastruktuuri arendamist suunavas tegevuskavas aastateks 2019–2024“.

Tallinna lõunapoolse ümbersõiduraudtee vajadus ja sellega kaasnevad võimalused:

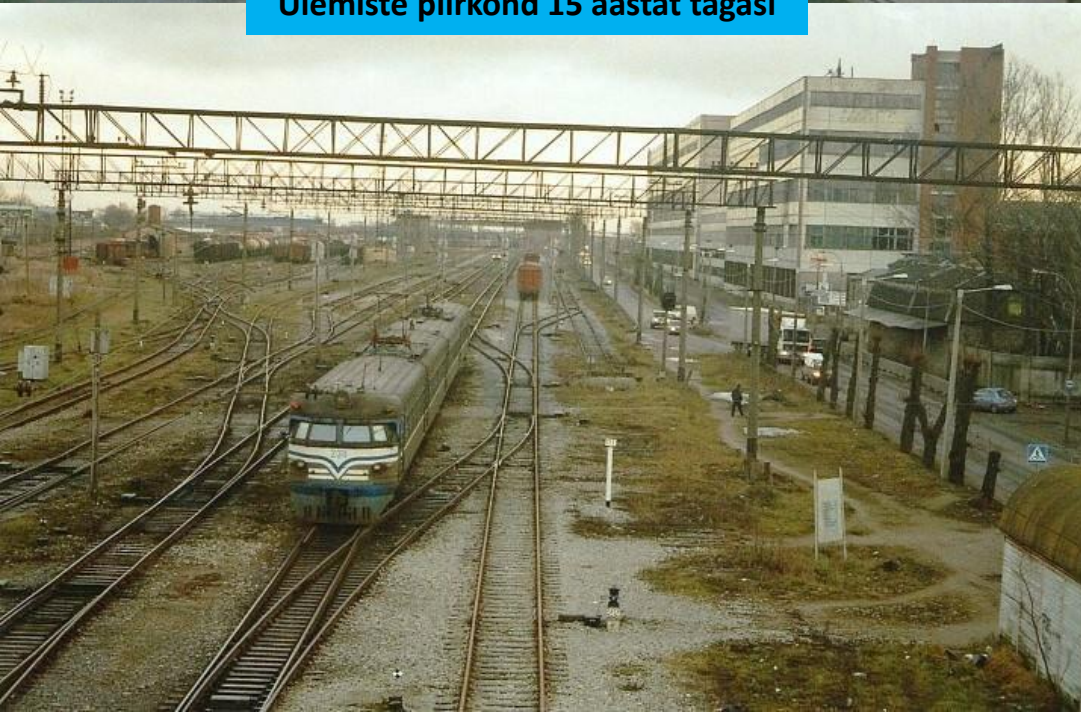
- Kaubarongiliikluse väljaviimine Tallinna kesklinnast ning Kopli ja Ülemiste kaubajaamadest;
- Kaubarongiliikluse väljaviimine tulevases rahvusvahelisest Rail Balticu reisiterminalist, millest kujuneb ühtlasi Eesti värav ja Ülemiste piirkonnast on kujunemas oluline äri- ja elupiirkond;
- Ümbersõiduraudtee perspektiiv annab kindlustunde Paldiski sadamate operaatoritele ja teistele ettevõtjatele tegevuste laiendamiseks ja uute investeeringute tegemiseks (nt metanoolitehas), kuna idasuunaline kaubarongiliiklus läbi Tallinna ei pruugi olla jätkusuutlik;
- Regionaalrongiliikluse perspektiiv suunal Ülemiste-Paldiski/Turba-Ülemiste, mis võimaldab igapäevast kiiret, mugavat ja keskkonnasäästliku töörännet ning parandaks ühtlasi lennujaama, RB reisiterminali ja muude teenuste kättesaadavust.



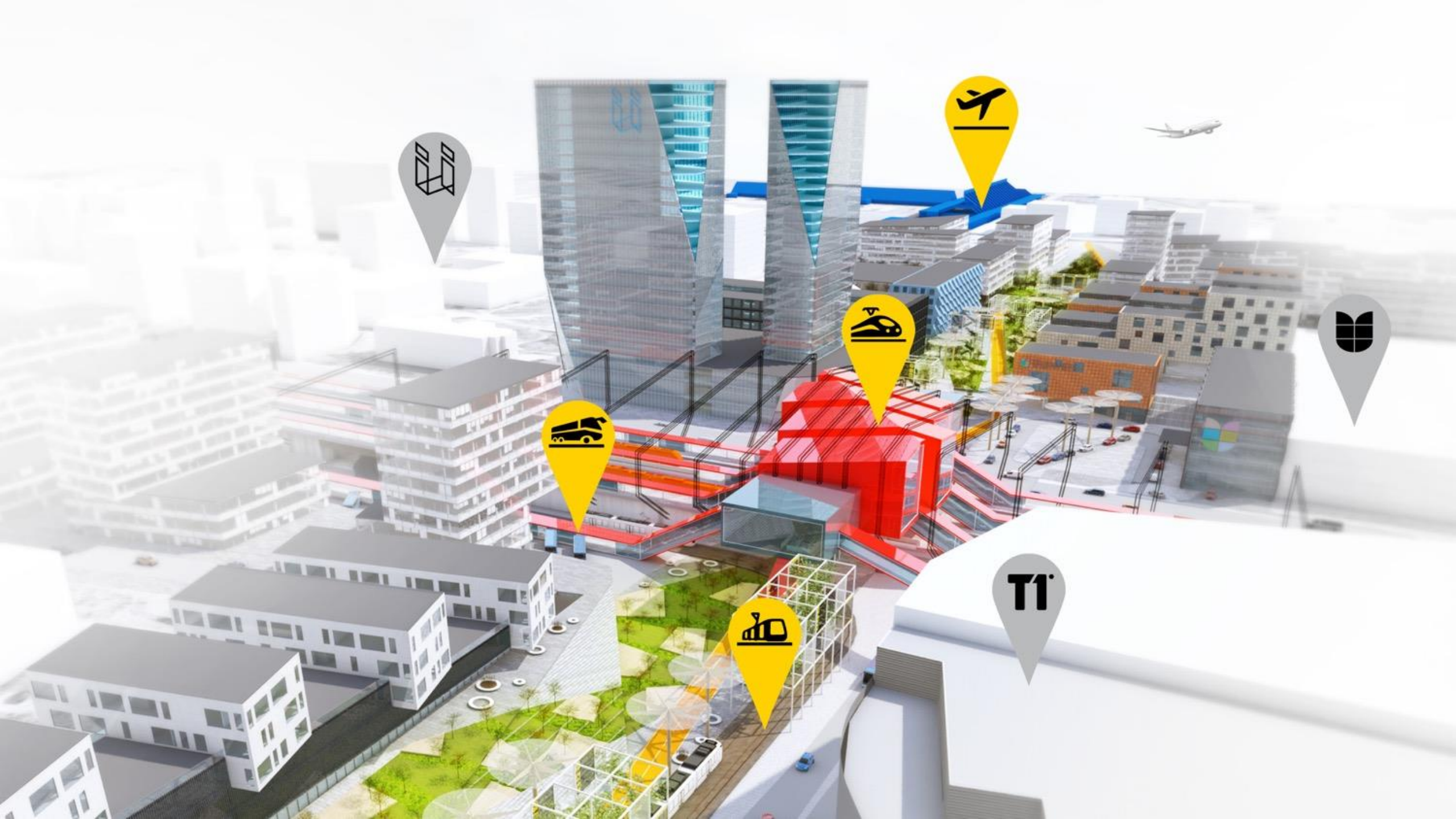
Ülemiste piirkond 15 aastat tagasi



Praegune arenguplaan



Ülemiste FinEst tunneliga







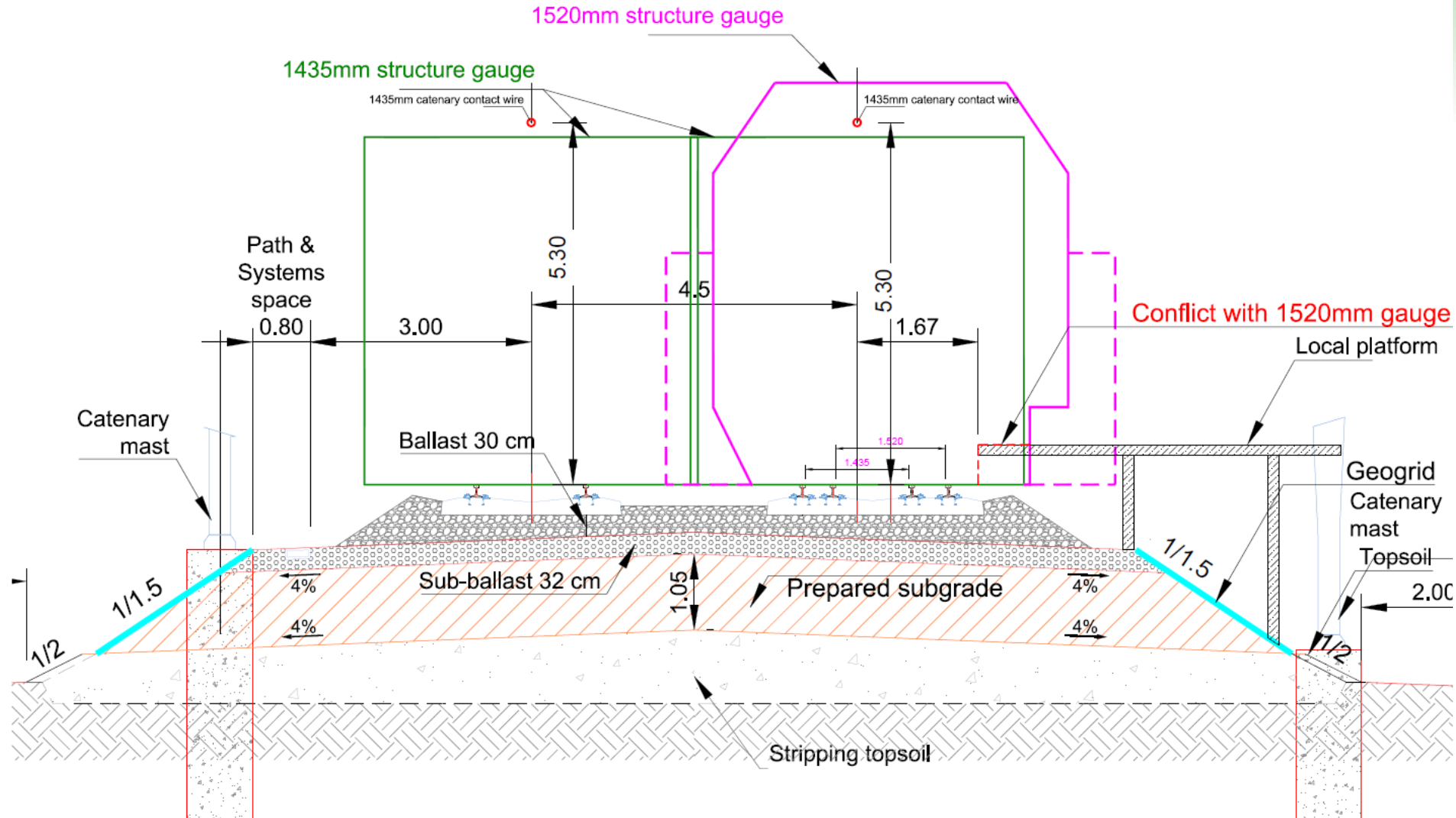


Miks ei ole Tallinna lõunapoolne ümbersõiduraudtee Rail Baltic raudteega kattuvus lõigus lahendatav dual-gauge lahendusena, nagu soovis ja kirjeldas seda MKM oma 24.01.2019 ja 01.03.2019 kirjades:

Üldistades erinevatelt osapooltelt saadud teavet tekkisid HOL-il kahtlused, mis viitavad üldistatult selle, et dual gauge lahendus ei ole ümbersõiduraudtee rajamiseks tõenäoliselt tehniliselt teostatav ega parim või soodsaim lahendus. Meil tekkisid järgmised küsimused ja kahtlused, mis said kinnituse EVR ja RBE vastuskirjadega:

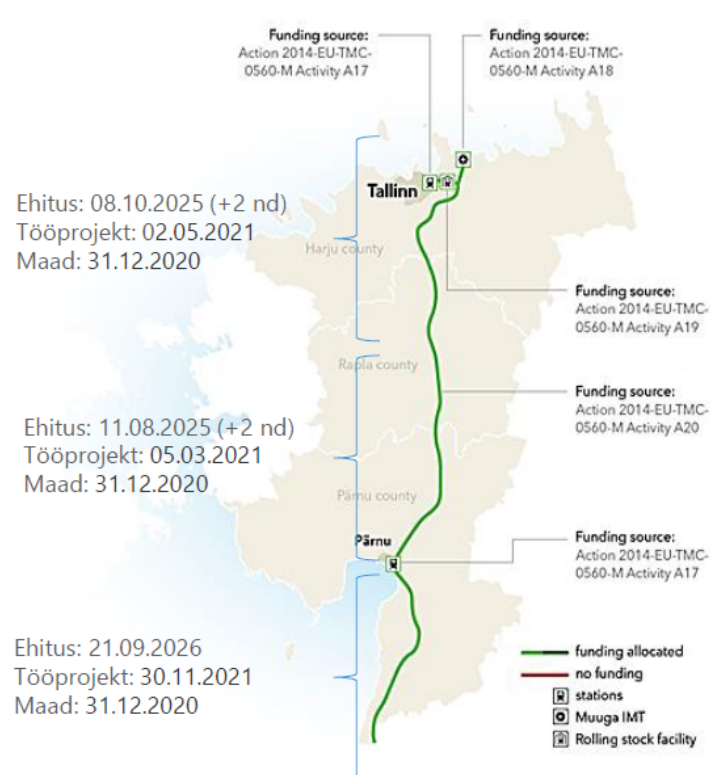
- dual gauge lahenduse mõju RB ja ümbersõiduraudtee läbilaskevõimele (sh RB opereerimisplaanile) ja kiirustele RB trassil;
- mõju RB juhtimissüsteemile (sh hilisem ümberehitamise vajadus) ning seejuures eriti fakt, et kusagil maailmas ei ole teadaolevalt pretsedenti ega jätkusuutlikku tehnilist lahendust Eesti raudteedel praegu kasutava signalisatsioonisüsteemi ja RB-l kasutama hakatava Euroopa raudteejuhtimissüsteemi ERTMS ühildamiseks;
- võimalused ümbersõiduraudtee elektrifitseerimiseks (kuna RB ja 1520 mm rööpalaiusega raudteel on erinevad toitepinged);
- kas dual gauge lahendus ehitatakse kohe ühes RB-ga valmis või edaspidi. Hiljem ehitamine oleks märkimisväärselt kallim, tõenäoliselt 100% riigieelarvest, samuti ümberehitamist vajav RB raudtee osa. Samas kui ehitada kohe RB raames veidi laiemad silded ja avad (kuni 85% CEF vahenditest), mis võimaldaks hiljem paigutada 1520 mm rööpalaiusega ümbersõiduraudtee RB kõrvale;
- kui ümbersõiduraudtee rajatakse peale RB valmimist, vajadus vähemalt ühe RB raudteeharu eksploatatsioonist välja minekuks dual gauge lahenduse ehitusperioodiks;
- ebaselgus selles, kas dual gauge lahendust hakatakse kasutama ühel või mõlemal RB rööppaaril. Kui ühel rööppaaril, siis oleks tegemist muutsuunalise dual gauge raudteega ning tekib küsimus, kas selline lahendus on RB standardile vastaval raudteel lubatud (ohutus, kiirused 240km/h, tehniline teostatavus, läbilaskevõime);
- RB ja ümbersõiduraudtee kohalike peatuste taristu (nt mõlema rööpmega sobivad ooteplatvormid, peatuskohtade juures vajalikud pöörmed);
- regionaalrongiliikluse võimekus ümbersõiduraudteel (mis on maakonna jaoks väga oluline ja tuleneb kehtivast maakonna arengustrateegiast).

Konflikt 1435mm ja 1520mm raudtee dual-gauge korral gabariitidega:



RB raudtee projekteerimise ajaraam:

Rail Baltica on Eestis jagatud 3 projekteerimislõiguks



I lõik: Rapla – Pärnu. 29. märtsil 2019 sõlmiti projekteerimisleping Hispaania ettevõttega IDOM Consulting, Engineering, Architecture S.A.U.



II lõik: Tallinn – Rapla. Projekteerimislepingu võitjaks kuulutati Hispaania ettevõtte IDOM, eeldatav lepingu allkirjastamise kuupäev: 10. juuni 2019.



III lõik: Pärnu – EST/LV piir. Projekteerimislepingu eeldatav sõlmimine oktoobris 2019.

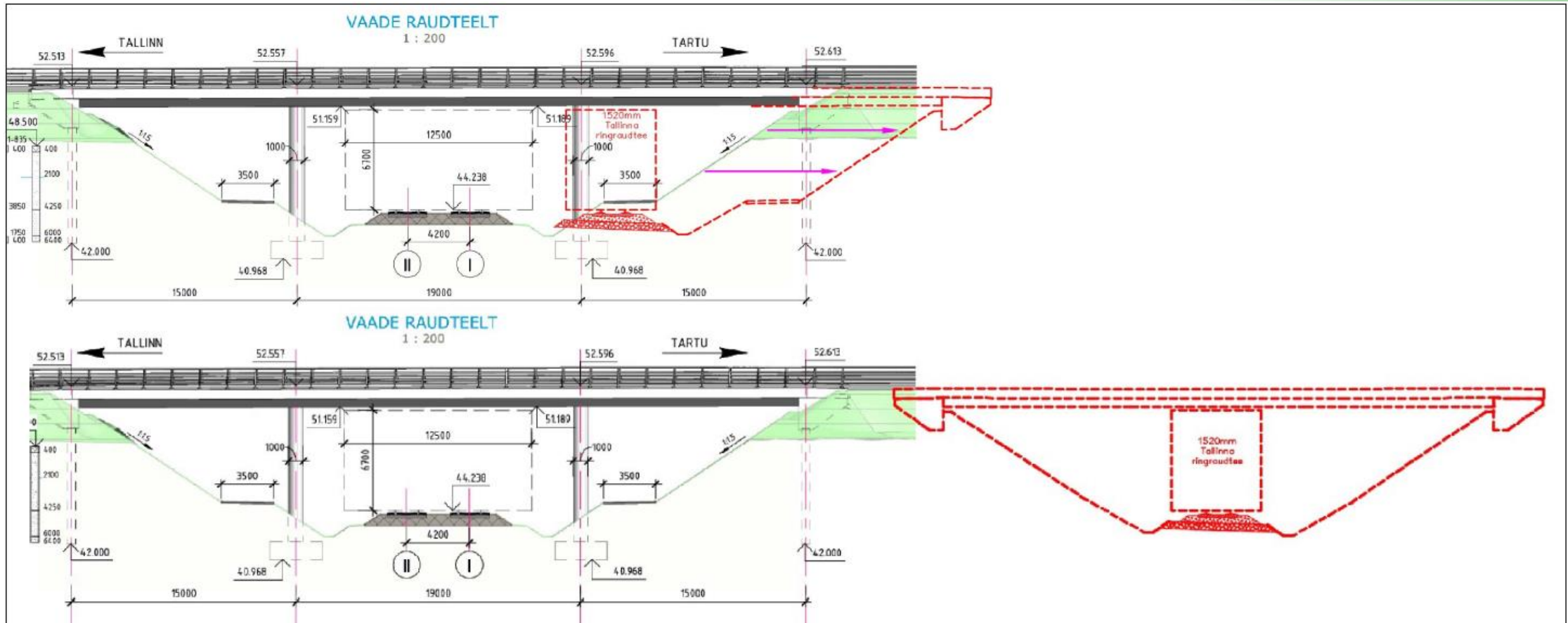
Tänaseks on RB RAIL AS-il II lõigu projekteerimisleping sõlmitud.

HOL taotlused 16.05.2019 kirjas majandus- ja taristuministrile:

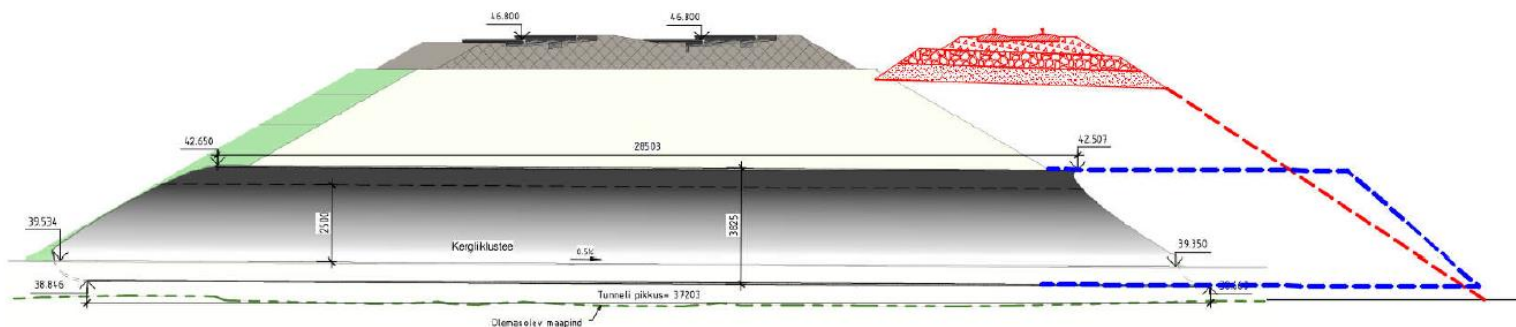
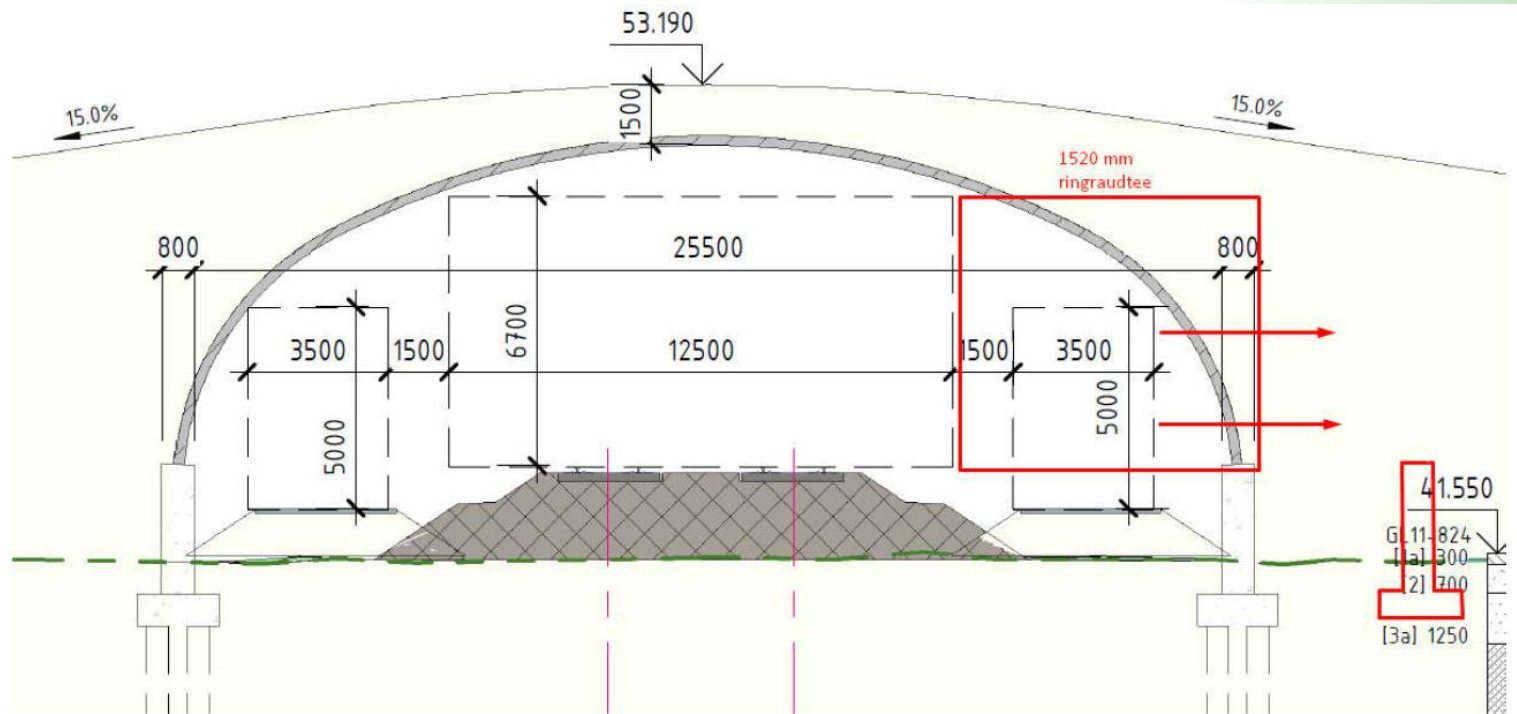
- **Palume muuta MKM 24.01.2019 kirjaga Rail Baltic Estonia OÜ-le antud sisendit.** Paluda RB Rail AS-l Rail Baltic raudtee projekteerimisel arvestada lõigus, kus RB raudtee ning Tallinna ringraudtee lõunapoolne trassikoridor asuvad paralleelselt ühes koridoris, võimaliku 1520 mm raudtee trassi ruumilise vajadusega ning täpsustada, millises täpsusastmes nad peavad ringraudteega RB raudtee projekteerimisel kattuvast lõigus arvestama. Juhtida tähelepanu, et arvestamine võib seejuures tähendada, et Tallinna ringraudtee tuleb RB-ga kattuvast lõigus üheaegselt RB raudteega läbi projekteerida.
- **Palume MKM-l kui transpordivaldkonna eest vastutaval ministeeriumil algatada ja teostada riigi eriplaneering Tallinna ringraudtee detailise lahenduse väljatöötamiseks.** See võimaldab puudutatud omavalitsustel edaspidi arvestada oma üld- ja detailplaneeringutes ringraudtee rajamiseks vajaliku maavajadusega. Lõppeks olukord, kus omavalitsused on planeerimis- ja ehitustegevuses piiratud maakonnaplaneeringust tuleneva ca 500 m laiuse koridoriga arvestamise kohustusega ning trassikoridor täpsustuks planeeringuga omavalitsuste jaoks aktsepteeritava ulatusega ca 30 m laiuseks alaks. Eriplaneeringust lähtuvalt saaksid omavalitsused kujundada rööbastranspordi kasutajate hulga kasvu toetavat asustust ringraudtee regionaalrongipeatuste ümbruses suunal Ülemiste-Lagedi-Saue-Paldiski/Turba (perspektiivis ka Haapsalu-Rohuküla). Eriplaneering annab Tallinna ringraudtee perspektiivse lahenduse paika panekuga Paldiski sadamate operaatoritele ja teistele ettevõtjatele kindlustunde tegevuse laiendamiseks või uute investeeringute tegemiseks (Paldiskil tekib tulevikus hea ida-lääne suunaline raudteeühendus, võimaldades kaubavoogude suunamist Tallinna kesklinnast ja RB reisiterminalist mööda).

MKM ei ole HOL-i 16.05.2019 kirjale seni (13.08.2019) vastanud.

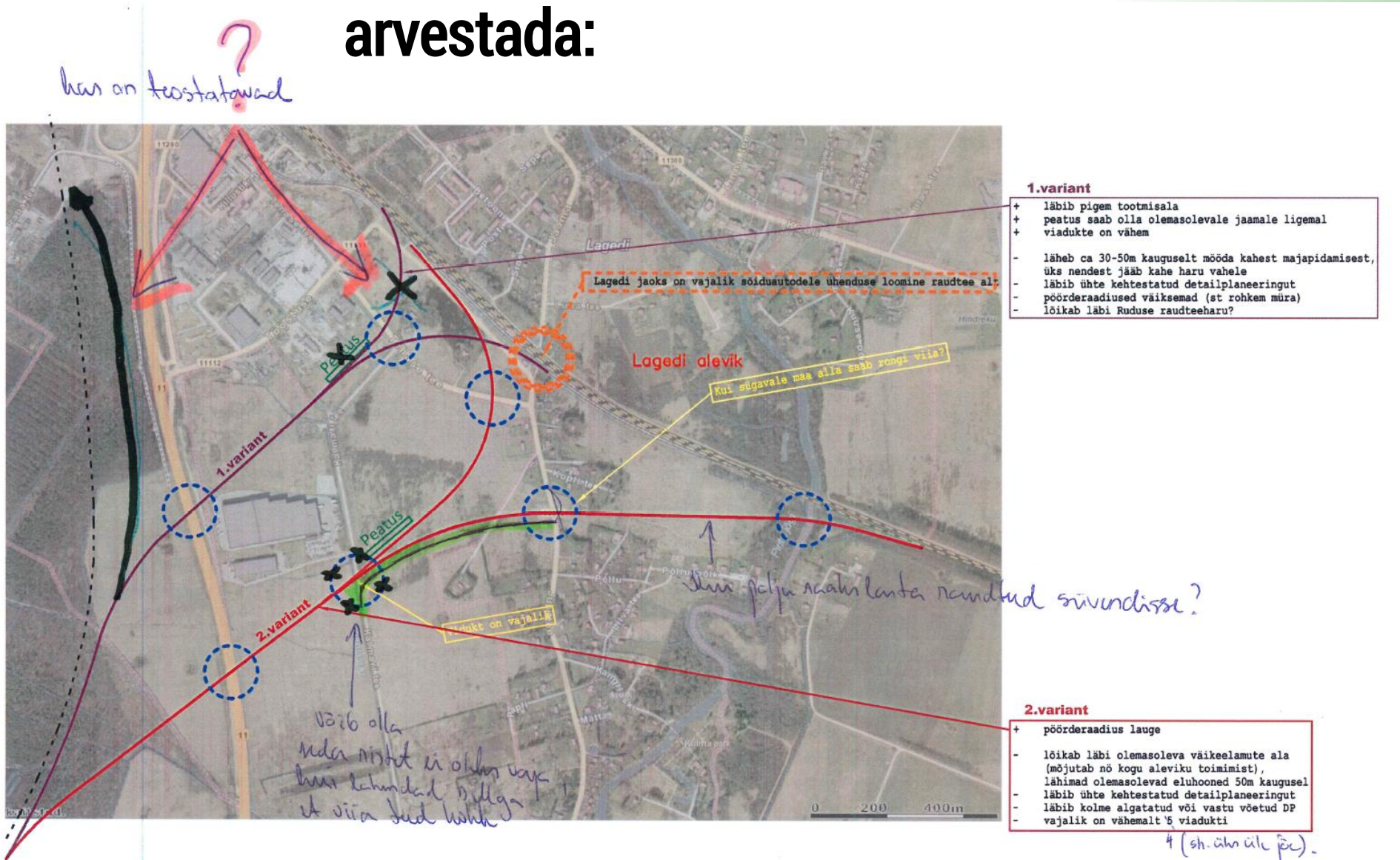
Mida tähendab RB ehitusprojektis Tallinna lõunapoolse ümbersõiduraudteega arvestamine:



Mida tähendab RB ehitusprojektis Tallinna lõunapoolse ümbersõiduraudteega arvestamine:



Ümbersõiduraudtee vajab REPi, et omavalitsused saaksid oma üldplaneeringutes selle koridoriga arvestada:



Ajakriitilised otsused ja tulemid otsustamatusest:

- Kui täna ei anna ministeerium suunist RB Rail AS-le ja RBE OÜ-le arvestada Rail Baltic raudtee projekteerimisel Tallinna ümbersõiduraudteega, siis nad seda ei tee ja hiljem ei hakka keegi enam valmishitatud taristut ümber ehitama.
- Kui REP-i ei tehta, siis tegelikult puudub omavalitsustel alus ja kohustus hoida ümbersõiduraudtee koridor vabana ning see ehitatakse täis.

...siis tõenäoliselt ei tule seda ümbersõiduraudtee järgmised 100 aastat ja kindlasti tekib küsimus, kas kaubaveod läbi Tallinna kesklinna on jätkusuutlik lahendus ning kuidas see mõjutab Paldiski sadamate ja sealse piirkonna teiste (sh uute) ettevõtete arengut ning investeerimisplaane.

Milleks meile pikaajalised arengustrateegiad ja planeeringud, kui me nendega ei arvesta?



TÄNAN KUULAMAST!
Joel Jesse
Harjumaa Omavalitsuste Liit

www.hol.ee