

Hr Taavi Aas, majandus- ja taristuminister
Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium
info@mkm.ee

Teie: 18.10.2019 nr 24.5-6/19-0095/7719

Meie: 06.11.2019 nr 9-1/13-5

Hr Jaak Aab, riigihalduse minister
Rahandusministeerium
info@rahandusministeerium.ee

Tallinna ringraudtee planeerimise teemalised seisukohad

Lugupeetavad majandus- ja taristuminister ning riigihalduse minister

Teie 18.10.2019 kirja põhjal anname vastused Teie soovitud küsimustele, teeme ettepanekud Tallinna ringraudtee kohta sotsiaalmajandusliku analüüsi koostamise osas ning esitame ringraudtee kontekstis arvamuse planeerimisalase regulatsiooni kohta.

Ringraudtee elluviimise võimalused kehtivates planeeringutes

Palusite selgitada, kuidas on kohalikes omavalitsustes tagatud maakonnaplaneeringus ja osaliselt üldplaneeringutes kavandatud ringraudtee elluviimise võimalused ning rõhutasite, et hetkel koostamisel olevates üldplaneeringutes tuleb maakonnaplaneeringuga arvestada.

Tallinna ringraudtee põhimõtteline koridor on maakonnaplaneeringu kohaselt määratud väga laiana, ca 500 m laiusena, kuna planeeringu koostamisel puudus teadmine, kus täpsemalt ringraudtee telg koridoris paiknema hakkab, mis tuleneb juba raudtee tehnilistest nõuetest ja muudest aspektidest.

Täna kehtivates Saue ja Saku valla üldplaneeringutes on arvestatud ainult Tallinna ringraudtee põhjapoolse alternatiiviga (Paldiski-Saue-Männiku-Ülemiste), kus perspektiivse Tallinna ringraudtee koridori sanitaarkaitsevööndi laiuks määratud 120 meetrit, mida on kohati juba detailplaneeringutega vähendatud (nt Saue vallas¹ ja Saku vallas²), mis võib tingida selle, et joonobjekti rajamine võib osutuda tulevikus väga keeruliseks või sisuliselt võimatuks.

Lõunapoolse ringraudtee alternatiiviga, mis on tänaste teadmiste juures eelistatud alternatiiv (mida kinnitasid ka omavalitsuste juhid 13.09.2019 saadetud ühispöördumises) ei ole kehtivates üldplaneeringutes arvestatud.

Lähtuvalt Rail Balticu raudtee trassi asukohavaliku maakonnaplaneeringute koostamise kogemusest võime öelda, et üldplaneeringu täpsusastmes, rääkimata veel detailplaneeringuga ühe kinnistu põhiselt, ei ole võimalik omavalitsusi läbiva joonobjekti asukohta määrata (sh raudtee telje täpset asukohta), ilma et kogu raudtee kulgemine oleks insenertehniliselt läbi projekteeritud. Ainult riigi eriplaneeringu kaudu on võimalik valida trassikoridor täpne asukohta ja täpsustada see koridor omavalitsuste jaoks aktsepteeritava ulatusega ca 20-30 m laiuks trassikoridoriks.

¹ Saue Vallavalitsus kehtestas 28.04.2015 korraldusega nr 354 Laagri alevik 4 Tallinn-Pärnu-Ikla tee, Keila-Tallinn 87,2-91,1 km raudtee, Väana jõe ja Topi liiklussõlme vahelise maa-ala detailplaneeringu. <https://sauevald.ee/kehtestatud-detailplaneeringud-2015>

² Saku Vallavolikogu 23. augusti 2018. a otsusega nr 76 kehtestati Saku valla Jälgimäe küla Trahteri, Lepatriinu, Pärtla-Tõnu 4 ja Pääsuvälja kinnistu osa ja lähiala detailplaneering. <https://www.sakuvald.ee/kehtestatud-detailplaneeringud>

Riigi eriplaneering võimaldaks piiritleda tulevase raudtee täpse asukoha ja see läbi reaalse maavajaduse, mis annaks kohalikele omavalitsustele ja arendajatele tulevaste toimingute paikapanekuks vajaliku selguse ning võimaluse vabastada piirangutest ringraudtee jaoks mitte vajaminev trassikoridori osa. Sellest tulenevalt avaneb omavalitsustele võimalus kujundada rööbastranspordi kasutajate hulga kasvu toetav asustus ringraudtee regionaalrongi peatuste ümbruses.

Kui riigi eriplaneering jääb tegemata, siis ei ole omavalitsustel planeerimisseadusest tulenevat alust hoida ringraudtee trassikoridor otstes vabana (Lagedi kõrval on kriitiline ka Saue piirkond). Hoolimata omavalitsuste soovist ei saa nad riigi eriplaneeringuta takistada uute detailplaneeringute ja/või ehituslubade väljastamist perspektiivses maakonnaplaneeringu järgses trassikoridoris.

Ettepanekud kaubajaamade üleviimiseks ja trassi tehniliste parameetrite kohta

Ootate hiljemalt 20.11.2019 ettepanekuid nii erinevate trassialternatiivide kui ka tehniliste parameetritega (nt raudtee projektkiirus, rööpalaius jmt) kohta, arvestades kehtivas Harju maakonnaplaneeringus 2030+ seatud eesmärki viia kaubaveod välja Kopli kaubajaamast.

Põhjendamatu on käsitleda kaubavedude väljaviimist vaid Kopli kaubajaamast. Paldiski suuna kaubaveod läbivad nii Kopli kui Ülemiste jaamasid. Lisaks Kopli kaubajaamale on aktuaalne ka Ülemiste kaubajaamast kaubavedude lõpetamine. Nende kaubajaamade kaotamine võimaldab maandada kaubarongiliiklusega piirkonnale kaasnevaid riske ja ühtlasi võtta tänased kaubajaamade alad kasutusele uutes funktsioonides.

Ülemiste kaubajaama perspektiivide hindamisel analüüsida ka võimalust, et pärast Ülemiste rahvusvahelise reisiterminali käiku andmist keelatakse (päevasel ajal) läbi Ülemiste terminali kaubarongide liikumine, samas kui Tallinn keelab öisel ajal kaubarongide liikumise läbi Tallinna elamupiirkondade. Kui niisugune stsenaarium osutub kasvõi osaliselt võimalikuks, muudab see Ülemiste kaubajaama kaudu ringraudtee nn põhjapoolse põhimõttelise trassialternatiivi praktiliselt kasutuks.

Riigi eriplaneeringu raames tuleb kindlasti analüüsida ka võimalust, kus Lagedi jaama võimalik pikendus Kulli suunas võib võtta üle Kopli ja Ülemiste kaubajaamade funktsioonid.

Harju maakonnaplaneeringus 2030+ Rae valda Soodevahe piirkonda kavandatud perspektiivne Rail Balticu kaubajaamas saab arvestada võimalusega luua sellekohase nõudluse tekkimisel 1435 mm ja 1520 mm veeremi vahel ümberlaadimise võimalus.

Paldiski sadamatesse ning tööstus- ja logistikapiirkonda peaks kindlasti minema 1520 mm rööpmelaiusega raudtee, sest siinkohal on oluline ida-lääne suunaline transpordikoridor. Paldiski tähtsust selles osas on rõhutatud ka üleriigilises planeeringus. Lisaks ei ole väljakujunenud tiheasustuseladel (nt Saue linn, Keila linn) ruumi täiendava 1435 rööpmelaiuse paigaldamiseks olemasolevas koridoris. (See oli ka Rail Balticu planeerimisel üks kitsaskoht olemasoleva koridori kasutamisel, mis oleks päädinud täiendava maavajadusega ja olemasoleva asustuse selle tarbeks lammutamisega.) *Dual gauge* raudtee kasutatavuse osas Saue Paldiski lõigul tekivad samad probleemid, mis oleks ringraudtee ja Rail Balticu raudtee kattuvus lõigus ilmnenud (nt toimiva juhtimissüsteemi puudumine, mõju taristule ja olemasoleva läänesuunalise reisirongiliikluse läbilaskevõimele).

Ringraudteel võimalike kiiruste osas märgime, et kui kaubarongide jaoks on Eesti Raudtee tellitud eskiisprojekti kohane kiirus 80 km/h optimaalne, siis reisirongide kiirused peavad kindlasti vastama vähemalt praegustele regionaalrongiliikluse maksimaalsetele kiirustele (120 km/h) võimalusega kaaluda edasist kiiruste tõstmist. Samas saab neile küsimustele vastuse anda ainult riigi eriplaneering, kuna see

sõltub paljudest asjaoludest (nt raudtee paiknemisvõimalused lähtuvalt asustusest või muudest rajatistest, pöörderaadiused ja muud raudtee tehnilised tingimused). Ringraudtee lõigul mängib kindlasti rolli ka võimalike peatuste tihedus, mille määrab samuti riigi eriplaneering, kuna peatuste vajadus sõltub raudtee asukohast.

Riigi eriplaneeringu algatamisega viivitamiseks puudub vajadus

Puudub põhjus viivitada riigi eriplaneeringu algatamisega enne ringraudtee teostatavus-tasuvusanalüüsi. Tasuvusarvutuse oluliseks komponendiks on ehitusmaksumus, kuid ehitusmaksumust ei saa prognoosida, kui isegi ringraudtee asukoht Lagedil on määramata, samuti ühendamise võimalused Ülemiste suunas (s.t. ringraudtee võimalik asukoht ning seega ka pikkus on teadmata, rääkimata rajatiste tehnilistest lahendustest).

Ehitusmaksumuse arvutamise jaoks vajaliku sisendi saab anda ainult eriplaneering, milles määratakse raudtee asukoht, tehnilised lahendused, Lagedi jaama rekonstrueerimisel Ülemiste ja Kopli kaubajaama sulgemise võimalused, Soodevahe perspektiivne kaubajaam, regionaalrongiliikluse võimalikkus Ülemiste suunas ja trassil olevad kohalikud peatused ja nendega kaasnevad ühendused.

Riigi eriplaneeringu algatamisel saab selle planeeringu raames teha ka ringraudtee sotsiaalmajandusliku mõjuanalüüsi, mis arvestab mõjusid laiemalt kui ainult kaubavedude kontekstis, sealhulgas:

- Kaubarongiliikluse väljaviimist Tallinna kesklinnast ning Kopli ja Ülemiste kaubajaamadest. See võimaldab maandada kaubarongiliiklusega piirkonnale kaasnevaid riske ja ühtlasi võtta tänased kaubajaamade alad kasutusele uutes funktsioonides. Need kaubajaamad ei sobi enam Tallinna kesklinnapiirkonda ega Ülemistele.
- Paldiski suunalist kaubarongiliikluse väljaviimist tulevases rahvusvahelisest Rail Balticu reisiterminalist, millest kujuneb Eesti värv. Kogu Ülemiste piirkonnast on kujunemas oluline äri- ja elupiirkond, millises kontekstis tuleb silmas pidada ka piirkonna ohutust, mainekujundust, uusi ärivõimalusi ja investeeringuid piirkonda.
- Ringraudtee perspektiiviga antavat kindlustunnet Paldiski sadamate operaatoritele ja teistele ettevõtjatele tegevuste laiendamiseks ja/või uute investeeringute tegemiseks (nt metanoolitehas) kuna idasuunaline kaubarongiliiklus läbi Tallinna ei ole jätkusuutlik ega oma piisavat läbilaskevõimet – nt Paldiskisse rajatava 500 MW pumphüdroakumulatsioonijaama ehitamise raames tuleb aastatel 2023-2028 vedada Paldiskist välja kokku >15 miljonit tonni ehitusmaterjale, millest arendaja andmetel oleks vähemalt 60% mõistlik vedada raudteega ning perspektiivse metanoolitehase valmistoodangu äraveoks raudteel ca 550 000 tonni aastas). Täna eksisteerib ühtlasi risk, et läbi pealinna keelatakse ohtlike kaupade vedu.
- Regionaalrongiliikluse perspektiivi suunal Ülemiste-Lagedi-Assaku-Luige-Saku-Saue-Keila-Paldiski/Turba (perspektiivis ka Haapsalu-Rohuküla), mis võimaldaks igapäevast kiiret, mugavat, turvalist ja keskkonnasäästliku töörännet ning parandaks ühtlasi Tallinna lennujaama, Rail Balticu rahvusvahelise reisiterminali ja muude teenuste kättesaadavust ühistranspordiga. Ühtlasi avaneb Tallinna Lasnamäe linnaosa elanikel võimalus sõita kiire rööbastranspordiga tööle Saue, Keila või Paldiski piirkondades paiknevatesse tööstus- ja logistikatevõtetesse. Töökäte järgi on juba täna Paldiski piirkonnas suur nõudlus ning arvestades tänaseid ühistranspordiühendusi või isiklikule sõiduautole kuluvat ressursi - raha ja aeg, ei soodusta ega võimalda praegune olukord piisavat sellesuunalist igapäevast töörännet. Töörände probleemi ei aita lahendada ka Rail Balticu kohalikud peatused, kuna Rail Baltic ei ulatu Paldiskisse. Kindlasti ei saa lõunapoolset ringraudteed ja Rail Balticut nimetada üksteist dubleerivaks raudteeks.
- Keskkonnasäästliku reisirongiliikluse ja kaubarongiliikluse arendamine aitab täita Eesti Vabariigi ja Euroopa Liidu poolt püsitatud kliimaeesmärke³. Analüüsida võimalust võtta Eestis (sh

³ <https://www.valitsus.ee/et/uudised/valitsus-toetab-euroopa-kliimaneutraalsuse-saavutamist-aastaks-2050>

ringraudteel) kasutusele vesinikrongid⁴, mis võimaldab kokku hoida elektrirongide tarbeks vajaliku kontaktvõru ja alajaamade rajamiselt⁵ ning tekib võimalus suunata vabanevad vahendid uue keskkonnasõbraliku vesinikkütuse kasutuselevõtuks Eesti Vabariigis transpordivaldkonnas.

- Julgeolekuaspekti, millega luuakse alternatiivne Tallinnast möödaminev kiire ja turvaline raudteeühendus Paldiski sadamatest Tapa linnaga, et tagada Tapa sõjaväeosade parem varustuskindlus eriolukordades.

Planeerimisseaduse kohaselt kaotab riigi eriplaneering kehtivuse, kui seda ei ole asutud ellu viima viie aasta möödumisel kehtestamisest arvates. Ringraudtee osas tõusetub planeeringu elluviimise mõiste sisustamine. Riigi eriplaneeringu viieaastane kehtivus ei oleks kõnealusel juhul kuigivõrd probleemne, kui planeeringu elluviimiseks kvalifitseeruks muuhulgas ka selle alusel ehitusprojektide koostamine ning Rail Balticu ehitamise raames ehitatakse välja Rail Baltic raudteega kattuvus lõigus ringraudtee tarbeks juba laiemad viaduktiavad, mis annab aluse sedastada, et ringraudteed on hakatud ellu viima. Seetõttu ei tekiks planeerimisseaduse § 53 lõike 3 kontekstis ka kehtivusprobleemi.

Kui 1520 mm rööpmelaiusega raudtee ühendatakse Soodevahe perspektiivses kaubajaamas läbi Tallinna ringraudtee trassi Rail Baltic 1435 mm rööpmelaiusega raudteega ümberlaadimise võimaluse tekitamiseks, on see vaieldamatult Tallinna ringraudtee osaline realiseerimine.

Riigi eriplaneeringu osas on suurte taristuobjektide osas viieaastane kehtivus ebamõistlikult lühike aeg. Planeerimisseaduse vastavat sätet tuleks muuta ja pikendada vähemalt 10 aastani.

Ringraudtee vajadust kinnitavad täiendavad argumendid

Ringraudtee teostatavus-tasuvusanalüüsi juures tuleb kindlasti käsitleda ka seda, et Tallinna ringraudtee aitab kaasa Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning Tallinna vahel 08.10.2019 allakirjutatud Tallinna regiooni liikuvuse koostöömemorandumi eesmärkide teostumisele ning aastaks 2050 võetud kliimaeesmärkide saavutamisele.

Kvaliteetse, turvalise ja kiire ühistranspordi korral on inimesed nõus seda kasutama, mida kinnitab ka asjaolu, et Harju maakonnas on uute reisirongide saabumisest alates rongikasutajate hulk kasvanud enam kui kaks korda (läänesuund üle 3,5 miljoni reisija aastas).

Rõhutame ringraudtee juures ka regionaalpoliitilisi ja rahvusvahelisi kogemusi, mida omandati Rail Balticu planeerimisel Soome ja Rootsi analoogsete raudteeprojektidega tutvumisel. Uued reisirongiühendused suurendavad piirkondade elukeskkonna ligitõmbavust ning rongiühendused pakkuvad mugavaid ja kiireid ühendusi töökohtadega ja teenustega. Läänesuuna rongid jõuavad ainult Balti jaama, samas kui juba praegu on Ülemiste piirkonnas suur töökohtade kontsentratsioon, millele annavad edaspidi lisa ka rahvusvaheline Rail Balticu reisiterminal, lennujaam ja võib-olla ka tunneliühendus. Paremad rongiühendused suurendavad ka tööjõuareaali suurust ja mitmekesistavad inimeste valikuid töökohtade osas.

Puudub põhjus edasise autostumise suurendamiseks olustikus, kus isegi I klassi maanteed ei aita vähendada aeg-ruumilisi vahemaid (arvestades ka seda, et suur osa aastast ning johtuvalt ilmaoludest on kiirus piiratud 90 km/h). Tallinnas ja Harjumaal on elanike ja ettevõtjate kogukulu sõiduautodele ca 1,5 miljardit eurot aastas, ringraudteel pakutava kiire regionaalrongiliiklusega panustatakse ka nende kulude vähendamisse.

Kokkuvõtteks

⁴ <https://www.alstom.com/our-solutions/rolling-stock/coradia-ilint-worlds-1st-hydrogen-powered-train>

⁵ https://www.mkm.ee/sites/default/files/avaliku_raudteeinfrastruktuuri_arendamist_suunav_tegevuskava_aastateks_2019-2024_parandatud.pdf

Tallinna ringraudtee rajamise vajadus saab ajas üha selgemaks, kuid muutub järjest kulukamaks (põhjuseks nii vabade alade täisehitamine kui ka struktuurfondidest eraldatavate vahendite vähenemine). Edaspidi ilmneb ringraudtee rajamise möödapääsmatus sõltumata tasuvusarvutuse näitajatest.

Endiselt on aktuaalsed Harjumaa omavalitsuste, ettevõtjate ja teiste huvitatud isikute 13.09.2019 Tallinna ringraudtee tulevase rajamisvõimaluse tagamiseks esitatud ühispöördumises ringraudtee vajadust põhistavad argumendid.

Arvestades Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 19.08.2019 RB Rail AS-le ja Rail Baltic Estonia OÜ-le antud suunist on võimalik hoida Tallinna ringraudteel tulevase ehitamise reaalne võimalus avatuna ka selliselt, et raudteel saaks korraldada reisirongiliiklust.

Riigi eriplaneeringu algatamine enne teostatavus-tasuvusanalüüsi on võimalik ning ka vajalik selleks, et saada vajalikke ja olulisi sisendeid analüüsi tegemiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andre Sepp
HOL esimees

Koopia: Riigikogu majanduskomisjon, Tallinna Linnavalitsus, Rae Vallavalitsus, Kiili Vallavalitsus, Saku Vallavalitsus, Saue Vallavalitsus, Keila Linnavalitsus, Lääne-Harju Vallavalitsus, Eesti Raudtee AS, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet, RB Rail AS, Rail Baltic Estonia OÜ, AS Eesti Liinirongid, Paldiski Ettevõtjate Liit, Alexela Grupp, Tallinna Sadam AS, Paldiski Sadamate AS (Paldiski Põhjasadam), Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Team Paldiski OÜ (Paldiski PHAJ)

Joel Jesse 615 0355
joel.jesse@hol.ee