

Rail Balticu ehitusprojekti arvestamist vajavad asjaolud

Austatud majandus- ja taristuminister

Riigihalduse minister kehtestas 13.02.2018 käskkirjaga nr 41 Harju maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (edaspidi „RB planeering“) ja 09.04.2018 käskkirjaga nr 78 „Harju maakonnaplaneering 2030+“ (edaspidi „Harju MP“), ühiselt nimetatud „maakonnaplaneeringud“. RB Rail AS on koostöös Rail Baltic Estonia OÜ-ga praegu läbi viimas ehitusprojekti koostamise hankeid (vt <http://www.railbaltica.org/tenders/design-and-design-supervision-services-for-the-construction-of-the-new-line-from-tallinn-to-rapla/>).

Toetame igati Rail Baltic (edaspidi RB) rahvusvahelise raudteeühenduse loomist, mis on Harjumaa ja Eesti tuleviku jaoks väga oluline. Lisaks rahvusvahelisele mõõtmele annab Rail Balticu raudtee muuhulgas ka

- võimaluse viia riigisisene põhja-lõuna suunaline regionaalrongiliiklus uuele tasemele;
- suunata perspektiivis Paldiski suunalised kaubavood Tallinnast (sh rahvusvahelisest RB reisiterminalist) välja Tallinna ümbersõiduraudteele;
- jätkata ettevalmistavate tegevustega Tallinn-Helsingi püsiühenduse elluviimiseks, sest RB ei löpe Tallinnas.

1. Regionaalsed rongipeatused RB trassil

Rail Baltic juhtkomitee 04.12.2013 koosolekul lepiti kokku, et Harju MP, Rapla MP ja Pärnu MP (mis tänaseks on kõik juba kehtestatud) kaudu näidatakse RB trassikoridoris ära võimalikud regionaalsed rongipeatused Tallinn-Pärnu suunal, sest uus raudtee hakkab võimalusel teenindama ka Pärnu suunalisi regionaalronge. Regionaalrongide liikluse käivitamise otsustus on väga oluline, kuna loob kiire ja mugava ühenduse eeldused kõigile peatuste piirkonnas elavatele ja töötavatele inimestele. Peatuste asukohajärgsetes omavalitsustes kasvab kindlasti elanike arv ja suureneb kinnisvara väärtus, sest inimestel on kiire ühendus suurte tömbekeskustega, töökohtade ning teenustega (paraneb võimalus elada maal ja töötada linnas).

Eelväidetut kinnitab ka Rootsi ja Soome kogemus, mille kohaselt on uus raudtee ühes regionaalrongi peatustega arengumootoriks, mis suunab maapiirkondades rahvastiku uuesti kasvule ja avab inimestele uued perspektiivid. Vaieldamatult on raudtee praegu kõige kiirem, mugavam, turvalisem ja keskkonnasäästlikum ühistranspordiviis.

Nüüdseks on selge, et lähitulevikus enam 1520 mm rööpalaiusega raudtee Pärnusse ei lähe. **Seetõttu on äärmiselt oluline, et regionaalrongi peatused Harjumaal, Raplamaal ja Pärnumaal projekteeritaks RB ehitusprojekti osana ning ehitataks välja RB trassi ehitamisega samaaegselt.**

2. Tallinna ümbersõiduraudtee

Tallinna ümbersõiduraudtee eesmärk on Tallinna kesklinna läbivate ohtlike veoste ja kaubavoogude väljaviimine rahvusvahelisest RB reisiterminalist ning Kopli ja Ülemiste kaubajaamadest.

Erinevates planeeringutes ja arengudokumentides on aastakümneid kajastatud kaubajaamade ja kaubaveo (eriti ohtlike veoste) Tallinnast väljaviimise võimalusi, et vähendada ohtu inimeste elule ja tervisele. Selle probleemi lahenduseks on Harju MP-s ette nähtud Tallinna ümbersõiduraudtee trassikoridor Ülemiste järvest lõunas, mis on planeeritud Rae valla ja Kiili valla osas RB trassiga samasse koridori.

Arvestades üldiste turvariskide tõusu, Tallinna kiiret arengut Ülemiste piirkonnas (kus ainuüksi Ülemiste Citys planeeritakse 2030. aastaks kuni 30 000 töökohta) ning sinna rajatavat RB rahvusvahelist reisiterminali, oleks mõeldamatu kaubajaamade praeguse asukoha säilimine ja kaubavedude senise korralduse jätkumine.

Ainsaks ohutuse-, keskkonna- ja finantsaspekte arvestavaks mõistlikuks lahenduseks on RB projekteerimisel ja ehitamisel samaaegselt ka RB trassiga kattuva Tallinna ringraudtee ümbersõiduraudtee lõigu rajamine ning Ülemiste ja Kopli kaubajaamade kolimine linnast välja Muuga ja Soodevahe piirkonda (kuhu Harju MP-ga on ette nähtud perspektiivne kaubajaam). Ülemiste kaubajaama maa-ala tuleks reserveerida peale kaubajaama äraviimist perspektiivse Tallinn-Helsingi püsiühenduse reisiterminaliks.

Tulenevalt Ülemiste rahvusvahelisest reisiterminalist ja lennujaamast ning sealselt töökohtade arvust oleks mõistlik kavandada Tallinna ümbersõiduraudtee ühendus ka Ülemistega, mis võimaldaks panna käima regionaalrongid suunal Paldiski-Keila-Saue-Ülemiste. Praegu on läänesuunalisel raudteel aastane veomaht ca 3,5 miljonit reisijat, mis tõenäoliselt jätkab kasvamist. Tallinna ümbersõiduraudteele tuleks kavandada lisaks ka mõned kohalikud peatused elu- ja tööstuspiirkondadesse (nt Tännassilma, Luige, Assaku/Lehmja), mis looksid uusi kiireid võimalusi tööle sõitmiseks Paldiski, Tännassilma ja Jüri tehnoparkidesse. Kaaluma peaks veel peatusi Lagedi ja Smuuli viadukti piirkonda, mis võimaldaks elu- ja töökohtade paremat sidumist ning rahvusvahelise lennujaama ja RB reisiterminali paremat kättesaadavust.

RB reisiterminali arendamine ühes Tallinna ümbersõiduraudtee rajamisega loob täiesti uue arenguperspektiivi ka Tallinna Lasnamäe linnaosa jaoks, sest senise kaubajaama ümbrus kujuneb linna tõmbekeskuseks, kus kohtub linna äri- ja majandustegevuse keskus, logistika sõlmpunkt ning väärtustatud avalik ruum Tallinna linnaruumi loomuliku osana. See tähendab aga ka RB projekteerimisel linnaruumile hädavajalike ristumistega arvestamist, mille vajadust kinnitab Tallinna ja RB esindajate 19.04.2018 koosoleku otsus anda RB projekteerimiseks Tallinna linna poolt järgnev sisend:

- sõiduteede ristumiste osas on vajalik autotunnel koos kergliiklusteega Kesk-Sõjamäe tänava piirkonnas ning Smuuli viadukti lõplik 2+2 väljaehitamine. Seda toetab Ülemiste tee pikendamine vähemalt selle autotunnelini. Koos Tallinna väikese ringteega tagavad need normaalsed liiklusolud RB ühisterminali ja võimaliku autode pealelaadimisjaama ümbruses;
- kergliiklusteede ristumiste osas on vajalik Tartu mnt raudteeviadukti juures täiendavate kergliikluse läbipääsude rajamine ning kergliikluse sild Ääsi tänava piirkonnas.

Praegu on väga tähtis, et RB projekteerimise faasis arvestataks Tallinna ümbersõiduraudtee vajadusega ning sellel trassil võimalike regionaalrongi peatuste asukohtadega. RB ja ümbersõiduraudtee regionaalpeatused tuleks kattuvall lõigul kavandada samadesse asukohtadesse, mis võimaldaks mugavat ja kiiret ümberistumist ühelt suunalt teisele.

3. Tallinn-Helsingi püsiühendus

RB raudtee ei lõpe Tallinnas. Tallinn-Helsingi püsiühenduse koridor oli ette nähtud juba 1999. aastal kehtestatud Harju maakonnaplaneeringus, millega reserveeriti Tallinn-Helsingi raudteetunneli

ühendusraudtee koridori asukoht tunneli suudmest Äigrumäelt Sõjamäele. Täpsemalt on perspektiivne raudteekoridor kajastatud Jõelähtme ja Maardu üldplaneeringutes ning Viimsi valla mandriosa üldplaneeringus. Samuti on Tallinn-Helsingi vahelise raudteetunneli ja selle ühendusraudtee koridori vajadus ette nähtud ka 2012. aastal Vabariigi Valitsuse poolt kehtestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“.

Püsiühenduse koridori asukoht näidatakse taaskord ära ja selle vajadust põhistatakse 2018. aastal kehtestatud Harju maakonnaplaneeringus 2030+. Selle kohaselt ühtib Tallinn-Helsingi püsiühenduse trass Iru liiklussõlme juures RB trassiga, et tunnelist tulev kaubavoog suunata tulevikus Tallinnast mööda (vajadusel peatusega Soodevahe kaubajaamas) ja reisiharu hargneb sealt Ülemiste suunas. Lisaks on Harju MP-s ette nähtud ka perspektiivne trassikoridor 1435 mm rööpalaiusega raudteele lääne poolt Ülemiste järve, mis võimaldaks tunnelist saabuvatel reisirongidel teha Ülemistel peatus ja suunduda siis juba Riia suunas, kus trass kattub Saku aleviku lähistel uuesti RB trassiga.

Välisprojekti FinEst Linki raames läbi viidud teostatavus- ja tasuvusanalüüs näitas selle aasta alguses, et Tallinna-Helsingi püsiühendus on teostatav ja teatud tingimustel ka tasuv. Püsiühendus looks aastaks 2040 (mil tunnel võiks valmida), kolme miljoni elanikuga kaksikliinna Talsinki – metropoli, mis oleks majanduse kasvumootoriks nii Soomele, Eestile, kui kogu Baltikumile. RB ja püsiühenduse olemasolul paikneks Tallinnast 2 tunni sõidu kaugusel (st igapäevase pendelrände kaugusel) ca 4,5 miljonit elanikku, mis annaks omakorda hiiglasliku potentsiaali kogu piirkonna arenguks. Kolme miljoni elanikuga Talsinkiga ületatakse elanike kriitiline mass, mis paneks piirkonna kasvama mitte enam oma tagamaa arvelt (nagu see toimub praegu ja mis ei ole jätkusuutlik), vaid hakkaks tooma siia piirkonda inimesi kaugemaltki ning pakuks arvestatavat konkurentsi teistele piirkondlikele metropolidele (sh Stockholmile). Tekiks lisaargument ka välisinvestoritele (tööjõu piisavus, arvestav turusuurus, mugavad rahvusvahelised otseühendused, nt Vantaa lennujaama Tallinnast 30 minutit, Riia piirkonda Rail Balticuga alla 2 tunni, samuti lisanduvad Peterburi-suunalise rongiühenduse perspektiivid).

Püsiühenduse teke muudaks oluliselt kogu Eesti olustikku ja tulevikuväljavaateid. Samuti annaks püsiühendus täiendavaid kauba- ja reisijateveo mahtusid RB trassile ja suurendaks selle tasuvust.

On aeg liikuda Tallinn-Helsingi püsiühenduse projektiga järgmisse, riigi eriplaneeringu koostamise faasi, et oleksime valmis peale RB valmist 2026. aastal alustama ehitustegevust püsiühenduse rajamise suunas.

Tulevikku vaatavalt on määrava tähendusega, et RB projekteerimise faasis arvestatakse Tallinn-Helsingi püsiühenduse perspektiiviga, seda nii trasside ühinemise kohtades kui ka Ülemiste rahvusvahelise reisiterminali ja perspektiivse Soodevahe kaubajaama piirkonnas.

Kokkuvõte ja taotlused

Käesolevaga palume Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumil tagada see, et RB Rail AS arvestaks RB ehitusprojekti hankedokumentatsiooni ettevalmistamisel ja ehitusprojekti koostamisel

- **regionaalsete rongipeatustega RB trassil;**
- **perspektiivse Tallinna ümbersõiduraudteega;**
- **Tallinn-Helsingi püsiühendusega.**

Meie taotlused tulenevad nii riigihalduse ministri kehtestatud maakonnaplaneeringutest kui ka Harju maakonna arengustrateegiast 2025. Ühtlasi osundame, et ümbersõiduraudtee vajadus ja Tallinn-Helsingi püsiühendus ära toodud 2012. aastal kehtestatud üleriigilises planeeringus Eesti 2030+.

Märgime, et kui RB projekteerimise faasis jäetakst ülal käsitletud ettepanekutega arvestamata, võib nende edaspidine realiseerimine muutuda märgatavalt kallimaks või osutada üldse võimatuks.

Käesolevaga esitatud ettepanekud ja seisukohad on asjaosaliste poolt läbi arutatud ning leidnud laiapinnalist toetust nii Tallinna Linnavalitsuse (03.06.2017 kiri nr LV-1/1701), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (27.07.2017 kiri nr 16-00154/17-6410) kui ka Eesti ettevõtete ja ettevõtete ühenduste RB toetuskirjades (07.12.2017).

Palume Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil ühtlasi hakata planeerima riigi eelarvestrateegiasse vahendeid Pärnu-suunalise regionaalrongiliikluse kontekstis RB trassil regionaalrongi peatuste väljaehitamise finantseerimiseks ja veeremi soetamiseks. See võimaldaks AS-l Eesti Liinirongid olla 2026. aastal (mil antakse RB käiku) valmis osutama sellel trassil kohe regionaalset reisijaveoteenust.

Lugupidavalt

/ digitaalselt allkirjastatud /

Joel Jesse
Tegevdirektor

Lisatud väljavõte Harju maakonnaplaneeringust 2030+ ühes täiendustega.

Koopia:

Riigikogu majanduskomisjon, Riigikogu maaelukomisjon, Rahandusministeerium, Rail Baltic Estonia OÜ, RB Rail AS, Eesti Raudtee AS, AS Eesti Liinirongid, Raplamaa Omavalitsuste Liit, Pärnumaa Omavalitsuste Liit, Tallinna Linnavalitsus, Pärnu Linnavalitsus, Rae Vallavalitsus, Kiili Vallavalitsus, Saku Vallavalitsus, Saue Vallavalitsus, Lääne-Harju Vallavalitsus, Kohila Vallavalitsus, Rapla Vallavalitsus, Kehtna Vallavalitsus, Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus, Tori Vallavalitsus, Häädemeeste Vallavalitsus

Kristjan Kenapea 615 0365
kristjan.kenapea@hol.ee