



TALLINNA LINNAVALITSUS

Kadri Simson
Majandus- ja taristuminister
Harju tn 11
15072 Tallinn

13. juuni.2017 nr LV-1/1701

Tallinna Linnavalitsuse ettepanek Rail Baltic raudtee ehitusega kaasneva investeeringute vajaduse kohta Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) vahenditest.

Austatud proua minister

Toetame igati Rail Baltic (edaspidi RB) rahvusvahelise raudteeühenduse loomist ja reisiterminali kavandamist Tallinna linna, mis on nii riigi kui Tallinna linna tuleviku seisukohalt oluline. Ülemiste raudteejaama kujuneb Tallinna rahvusvaheliste- ja kaugliinide raudteejaamaks ning koos planeeritud bussijaama väljaehitamisega oluliseks ühistranspordi sõlmpunktiks – ühisterminaliks.

Käesolevaga esitab Tallinna Linnavalitsus põhjendatud ettepanekud RB raudtee ehitamisega kaasneva täiendava investeeringute vajaduse kohta Euroopa Ühendamise Rahastu e. CEF vahenditest. Täna kui Läti ja Leedu partnerid oma vajadusi ja eelarvet täpsustavad, on viimane mõistlik hetk seda ka Eesti osas teha. All pool välja toodud investeeringute vajadused on otseselt seotud RB raudtee Tallinna linnaruumi logistiliselt ja linnaehituslikult sidumiseks, mille elluviimisel muutuks Rail Balticu positiivne mõju ka tallinlastele palju selgemalt tuntavaks ning suurendaks toetust kogu projektile. Oleme seisukohal, et oluline on luua tingimused ettevõtluse arenguks RB terminali lähiümbruses, samuti peame oluliseks vältida RB ehitusega tekkida võivat negatiivset mõju, mis võib juhtuda kui projekteerimisel ei arvestata piisavalt linna pikaajalise arengu vajadustega.

Ettepanekud CEF vahendite laiemaks kasutamiseks Tallinna linnakeskkonda silmas pidades:

1. **Peterburi suunaline rongiühendus.** Peame vajalikuks arvestada Peterburi suunalise kiire raudtee ühenduse rajamise vajadusega kui TEN-T raudteevõrgu põhivõrgu olulise pikendusega. Tallinn - Peterburi kiirühendus saaks olla 1520 laiusel raudteel Helsingi – Peterburi raudtee eeskujul juba lähikümnendil teostatav.

Venemaa suunaline ühendus annab Rail Balticule täiesti uue tähtsuse, sidudes TEN-T külge Euroopa ühe suurema linna Peterburi (7,5M inimest, 2h Tallinnast) ja seeläbi ka Euroopa kõige suurema linna Moskva (15M inimest, 3,5h Peterburist tihe rongiühendus olemas), võiks kasvatada oluliselt RB transpordivooge ning pikemas perspektiivis muuta Helsingi – Tallinna kaksikliinna

Läänemere piirkonna keskuseks. See ühendus oleks Eesti seisukohal oluline rajada enne sarnase ühenduse rajamist Peterburi ja Riia vahel. Teeme ettepaneku arvestada RB projektis perspektiivse Peterburi suunalise tiheda raudtee ühendusega ning kavandada RB taristu ja terminal vastava reserviga.

2. **Riisipere-Paldiski suunalise raudtee (1520mm), sh Paldiski sadama ühendamine RB taristuga.** Teeme ettepaneku RB projekti raames ühendada ühisterminaliga ka Keila-Paldiski suunaline raudtee. See looks uusi võimalusi reisirongide ühenduseks ning tugevdaks RB terminali positsiooni reisiterminalina. Riisipere – Paldiski suuna ühenduse loomine võimaldaks loobuda ka Kopli kaubajaamast, säilitades vaid suhteliselt vähe maad nõudva raudteeühenduse Kopli poolsaarele.

Peame eriti oluliseks, et tulevikus oleks võimalik rajada Ülemiste järvest lõuna poolt, st Lagedilt kuni Saueni, 1520mm laiusega Tallinna ümbersõidu raudtee, mis kulgeks osaliselt paralleelselt RB trassiga vastavalt Harju maakonnaplaneeringule 2030+. Tallinna ümbersõiduraudtee võimaldab Paldiski sadama kaubaveod linnast mööda suunata. Kui ümbersõiduraudtee vajadusega RB viaduktide ja muldkeha projekteerimisel ja rajamisel täna ei arvesta, siis on selle rajamine tulevikus väga kallis ja keeruline. Koos RBga aga lihtsam ja chk isegi RB eelarvesse sobituv.

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ punkt 4.3.3. lõike 23 kohaselt tuleb Paldiski sadamate arenguks ja Tallinna-siseste riskide vähendamiseks alles hoida Tallinna lõunapoolse raudtee möödasõidutrass. Tallinna linna läbivate kaubavedude, sh ohtlike veoste temaatika on juba aastakümneid probleemiks olnud. Lahenduseks oleks ehitada Tallinna ümbersõiduraudtee, mis suunaks ohtlikud veosed välja Tallinna kesklinnast ja Kopli Kaubajamast, kus siiani on kõige suurem riskide koondumine ning tulevikus rajatavast RB rahvusvahelisest reisiterminalist. Teeme ettepaneku arvestada RB raudtee projekteerimisel lisaks ka 1520 mm laiusel raudteega.

3. **RB koos väljakuga.** Tallinna RB terminal koos oma ümbrusega peab olema väärikas ja Euroopa linnale kohane atraktiivne koht „Euroopa kaardil“. Teame et Riia linn on planeerimas sellist rongijaama ja keskkonda, mis toetab saabujate muljet Riist kui metropolist. Ka meie oleme koostöös riigiga korraldatud arhitektuurivõistlusega leidnud RB jaamahoonetele kaasaegse ja silmapaistva arhitektuurse lahenduse koos avara jaama esise Peterburi teeni ulatuva väljakuruumiga. Kahetsusväärset ei ole riik tänaseni võtnud vastu otsust väljaku väljaehitamise finantseerimise kohta RB raames. Nii terminal kui väljak on oluline ehitada tervikuna valmis üheaegselt. Teeme ettepaneku ehitada koos terminaliga välja jaama esine väljak täies mahus.

Me ei tohiks luua rongijaama nii, et see asub (üsna mahajäetud) kaubajaama ja kaubanduskeskuste laadimisalade vahel. Selline „tagasihoidlikkus“ oleks karuteene Tallinna linnale ja kogu Eestile. Peaksime RB valmimise ajaks võimalikult palju Eestile vajalikke RB trassiga seotud asju tehtud saama, mitte piirduma vaid rööbastee ehitamisega. Rail Balticu majanduslik efekt peaks ilmnema selles, kui palju uusi inimesi Tallinna ja Eestit külastab ja kui palju uusi töökohti raudtee ühenduse olemasolust tulenevalt juurde tekib. Teeme ettepaneku teha rohkem, investeerida täiendavalt RB terminali ümbruse muutmiseks atraktiivseks ja RB funktsionaalsust toetavaks keskkonnaks.

4. **Ühisterminal.** Oleme koostatava RB terminali detailplaneerinuga planeerinud RB jaama juurde ka uue bussijaama, mis koos moodustavad olulise ühistranspordi sõlme - Tallinna linna ühisterminali. Teeme ettepaneku bussijaama või bussiliikluse sõlmpunkti loomiseks RB terminali juurde koos RB ehitusega, et tagada RB terminalile vajalik ühistranspordiga juurdepääsetavus. Etapilisel lähenemisel juba töötava RB korral on bussijaama rajamine oluliselt raskendatud ning tähendaks varem rajatud taristu ümberehitamist.

5. **Ülemiste Kaubajaam.** Kuigi koostatav detailplaneering ja terminali lahendus arvestavad Ülemiste Kaubajaama toimimisest tulenevate nõuetega ei ole kaugeltki tavapärane, et reisiterminalist läbi manööverdavad kaubarongid ja reisiterminali kõrval laiub kaubajaam sh ohtlike veostega. Selline lahendus võiks hädapärast toimida, kuid arvestades järjest kasvavaid turvalisuse riske (terrorismi) ning eeldatavalt kasvavaid reisijate hulkasid tuleks kaubajaam varem või hiljem minema viia. Tänapäevase kaubajaama maa-ala tuleks reserveerida tulevase Tallinn-Helsingi püsiühenduse reisiterminali kavandamiseks, mis saaks ühtlasi olema funktsionaalselt seotud ka Rail Balticu terminaliga, kuna sealt on kiire ja mugav trammiühendus nii lennujaamaga, kui ka kesklinna ja Vanasadamaga. Teeme ettepaneku arvestada RB rahvusvahelise reisiterminali planeerimisel Ülemiste kaubajaama nihkumisega linnast välja ning leida kaubajaamale uus sobivam asukoht, nt Harju maakonnaplaneeringuga 2030+ on kavandatud RB ja 1520mm laiuse raudtee kaubajaam Soodevahe piirkonda Rae vallas.
6. **RB terminali ja Lennujaama ühendamine Keevise tänava ja trammiühendusega ning Euroopa väljak e urbanistlik park.**
Peagi valmib meie ühiste jõupingutustega trammitee lennujaamani ning sellega koos rajatav jalakäija- ja ratturisõbraliku disainiga Keevise tänav ning lennujaama esine plats. Loodav füüsiline ja tunnetuslik ühendus on kriitilise tähtsusega Tallinna erilise - lähestikku asuvate RB terminali ja lennujaama vahelise sünergia tugevdamiseks. RB terminalist Lennujaamani ulatuv Euroopa väljak seob need ja kogu Ülemiste piirkonna üheks atraktiivseks tervikuks ning liidab RB „mõjualaga“. Teeme ettepaneku käivitada Euroopa väljaku planeerimine ja rajamine.
7. **RB terminali ja linnakeskuse ühendamine, „linnapromenaadi“ ehk atraktiivse kergliiklustee abil,** sidudes RB terminali varem projekteeritud jalakäija- ja ratturisõbraliku lahendusega Majaka tänava ja Gonsiori tänavaga, luues nimetatud tänavate vahelise atraktiivse ühenduse Lasnamäe klindil ning pikendades teekonda Estonia puisteed mööda Vabaduse väljakuni. Linnapromenaad on vajalik, et RB terminal tunduks osana kesklinnast, et RB terminali saabujaid ei valdaks tunne, et nad on sattunud äärelinna. Eelkõige tähendaks linnapromenaadi, mille pikkus on kokku 3km, elluviimine varem projekteeritud tänavate omavahelist ühendamist ning kõnniteede ja kergliiklusteede pikendamist loogiliste sihtpunktideni. Teeme ettepaneku välja chitada puuduvad kergliiklustee lõigud, et moodustuks sihtpunktisid ühendav ja ühtsena tajutav kergliiklustee teekond.
8. **RB terminali ja Vanasadama ühendamine.** On hea meel tõdeda, et RB projekti osana on kavas rajada RB terminali ja Vanasadama vaheline rööbastranspordi ühendus. Koostamisel on trassialüüs „Rail Baltic/Rail Baltica Study on fast and high quality connection between Vanasadam Seaport and RB Ülemiste TEN-T network nodes in Tallinn“. Toetame sellise ühenduse loomist igati. Samas soovime rõhutada, et sadama ja RB terminali vaheline ühendus peaks toimima Tallinna linna ühistranspordi võrgu osana, mitte olema sellest sõltumatu. Selleks tuleks alternatiivide kaalumisel maksimaalselt arvestada mitte ainult kahe punkti vahelise ühenduse kiirust ja ehitusmaksumuse odavust vaid eelkõige sobivust linna üldisesse ühistranspordi süsteemiga ja linnaplaneeringuliste arengutega. Teeme ettepaneku eelistada trammiühendust, mis seoks maksimaalselt erinevaid linna sõlmpunkte ning tagaks RB terminalile parima juurdepääsetavuse.
9. **Täiendavad kergliiklusteed raudtee alt.** Ühisterminali juures on otstarbekas tagada vajalikud jalakäijate läbipääsud raudtee alt atraktiivsel ja ohutul kujul. Ühisterminali rajamisega ja trammiliini pikendamisega suureneb oluliselt piirkonna linnaga seotus. Selline muutus eeldab aga ka mõlemal pool raudteed asuvate alade veelgi tihedamat seotust. Teeme ettepaneku rajada kergliiklustee tunnelid Tartu maanteele ja Kesk-Sõjamäe tänava - Vesse tänava juurde.

10. **Smuuli tn viadukt.** Rail Balticu raudtee Smuuli viadukti alt läbi viimine võib tähendada viadukti ümberehitamise vajadust, kandekonstruksioonide muutmist. Kindlasti peab RB raudtee arvestama viadukti teise haru ehitamisest tulenevate nõuetega. Sellega seoses teeme ettepaneku kaaluda Smuuli tn viadukti teise haru väljaehitamise võimalust RB vahenditega. Smuuli tn viadukt on üks osa Tallinna väikesest ringteest ehk Tartu maantee deltast.

Lugupidamisega



Taavi Aas
abilinnapea

Koopia: Rahandusministeerium, Harju maavalitsus, Tehnilise Järelevalve Amet, AS Eesti Raudtee, Rail Baltic Estonia Ltd