

Rail Baltic 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute tehniline koostamine, asjakohaste detailplaneeringute, keskkonnamõju strateegilise hindamise ja keskkonnamõju hindamise ning raudtee eelprojekti ja raudteega seotud ehitiste eelprojektide koostamine

Tallinna ringtee trassialternatiivide (lõigud 14 ja 15) tutvustamine

Toimumise aeg: 15.04.2014 algus kell 18.00

Toimumise koht: Kiili Gümnaasium

PROTOKOLL

Osalejate nimekiri eraldi lehel.

Päevakava

1. Sissejuhatus Joel Jesse, Harju Maavalitsus
2. Senisest protsessist, ringtee trassialternatiivide ettepanekust ja nende väljatöötamisest üldiselt. Pille Metspalu, OÜ Hendrikson&Ko
3. Ringtee trassialternatiivide kulgemise tutvustus. Marika Pärn, OÜ Hendrikson&Ko
4. Arutelu

Arutelu:

K (küsimus/kommentaari): miks räägitakse Rae vallast ja arendustest, mitte Kiilist. Kas olete võrrelnud, kui palju on Luige alevikus inimesi, keda see puudutab?

V (Vastus): Koha Pille Metspalu tutvustab, millised on kriteeriumid, mida arvestatakse trassialternatiivide võrdlemisel. Ei ole nõus väitega, et räägiti ainult Raest ja Kiilist ei räägitud. Siin võib saalis olla ka Rae valla inimesi, homme Raes Kiili valla inimesi. Me räägime joonobjektist, mis kulgeb läbi mitme kohaliku omavalitsuse ja maakonna ja mille puhul me ei saa vaadata ainult ühte kohta.

K: ringtee ettepanek on sisse võetud suuresti Rae valla survele. Et pannakse Tallinna ringliiklus käima rongidega ja Paldiskiga-Ämari ühendamine Venemaaga. Täna on selgelt näha, et raha ei ole. Rahvaarv väheneb, vähetõenäoline, et kogu ülejäänud Eestimaa koguneb Harjumaale. Kui me räägime Rail Balticust kui põhja-lõunasuunalisest rongiliiklusest, mitte kohalikust rongiliiklusest, kas sellest kontekstist vaadatuna võiks kogu ringtee temaatika välja võtta?

V: me ei räägi Paldiski ühendamisest Rail Balticuga. Otsitakse põhja-lõunasuunalisele trassile asukohta. Ettepaneku esitasid kohalikud omavalitsused. Me soovisime algselt võtta 2 alternatiivi, aga nagu teame, on raske leida kokkulepet - üks trass meeldib ühele, teine teisele. Lähtusime, et võrdleme ringtee trassid kõik ühestel alustel läbi, et teada, mis on plussid ja miinused, ehitusmaksumused, mõjud inimesele, loodusele. Et ei saaks keegi hiljem öelda, et ei ole kaalutud.

K: miks need jooned on siis ida-läänesuunalised?

V. Harju maakond on tihedalt asustatud, keeruline on asukohti leida, mis vastaksid kõigile kriteeriumitele. Harju maakonnas on 11 alternatiivi, mida analüüsitakse. Plusse ja miinuseid kaalutakse. Kuhu hakataks trassi ehitama, ei pruugi olla KSH esimene eelistus, võib-olla on see teine või kolmas eelistus.

K: Euroopa komisjon ütles välja, et Vilniuse variant ei ole seadluslik. Oli see otse variant, mis võeti Kaunase kaudu Tallinna. Kui see trass oli seaduslik, kuidas Eesti kilplaste vabariik otsustas, et hakkame juba väljapakutud trassile looma looduskaitseala? Kuidas kohalik transport asjasse puutub? Siin jääb mulje, et iga vald ajab oma asja, riiklikult kokkulepitud asjadele püütakse kaikaid kodaratesse loopida. Inimene on jäetud viimasele kohale. Kui võhiklikel alustel ja inimest mitte arvestades on tehtud ringtee ettepanekud, siis kes selle kõik kinni maksab? Mida see sinine joon tähendab?

V: see on kohalike omavalitsuste ettepanek.

K: aluseks oli kaks asja – see, et kohalik liiklus hakkab toimima ja tulevad tunnelid – need olid alused kohalike omavalitsuste ettepanekule. Pärast seda, kui I.Sirp ütles, et kohalik liiklus unustage ära ja tunnelid on tehnilised keeruliselt ja kallid, nagu konsultant ütleb, siis tuleks see ettepanek üldse maha võtta.

K: kes selle töö kõik kinni maksab.

V: selleks on tehtud riigihange, konsultandi ülesanne on analüüsida planeeringuprotsessi käigus kõiki ettepanekuid.

K: kuuel omavalitsusel oli idee. Maavalitsus pöördus nende omavalitsuste poole, et tehku ettepanek, see annaks aluse seda ettepanekut kaaluda. Nüüd aga elab ettepanek oma elu.

V: J.Markil oli õigus, et igal ettepanekul peab olema alus. Ettepanekut peab kaaluma, praegu ei saa muidugi öelda, kas raudtee on tunnelis või mitte. Maakonnaplaneeringu raames ei oska seda öelda, suure tõenäolisega on tegemist maapealse ehitisega.

K: minu nimi on Toomas Laanpere ja ma elan Luigel. Eile olin Vaela kohtumisel, seal oli umbes 4 korda vähem rahvast. Vallavanem Valeri Kukk pakkus välja need variandid ja see tekitas sellise närvilise õhkkonda. Saalis ei olnud ühtegi inimest, kes tahtsid neid ettepanekuid. Ka vald ei saa sellest, et trass lõhub hooned ja majad, mitte midagi. Kuna meist midagi ei sõltu, siis koondume vallavanema selja taha ja siis ehk on sellest kasu. Sellepärast võiks teha nii, et need inimesed, kes seda trassi valda tahaksid, ütleksid oma krundid ja nende järgi Hendrikson&Ko joonistaks trassikoridori. Kes ei taha seda trassi, need kirjutavad ministrile, saavad öelda, et liiprid vahetada Tallinn-Rapla-Pärnu vahel ning Tapa, Tartu ja Valga depood ootavad uusi ronge. Koondume ja joondume V.Kuke selja taha, teeme pöördumise, võibolla siis märgatakse meid.

V: alternatiivid ei puuduta ainult Kiilit, ka teistes piirkondades on olukord samasugune. Palun Indrek Sirbil kommenteerida, millist kasu saab raudteest ka Kiili valla elanik. On vale väide, et omavalitsus ei saa kasu.

V: me rääkisime Rail Balticu mõttest eelmisel sügisel, küsimus tõusetub kogu aeg. Kõige lihtsam selgitus on siin see, et Eesti oleks ühendatud Euroopaga paremini, kui me seda seni oleme. Euroopa majandusruum on see, kuhu me kuulume. Enamus meie kaubavahetusest on Euroopaga. Kui meil on olemas lennuühendused, kui meil on olemas Via Baltica, saame sõita autoga läbi Poola, siis raudtee puhul ei ole meil midagi. Raudteetiheduse kaarti vaadates ei ole Eesti kohal midagi, ongi valge laik. Mis on kasu? Siin võime hakata mõtlema, et mis on ühe või teise valla kasu sellest, et meil on näiteks Tallinna lennujaam, võib-olla keegi sellest vallast ei lendagi sellega. Võibolla Teie ka, kui on valmis raudtee, sõidate sellega. Tänapäevaste Eesti raudtee saab ka eksisteerida ainult sellepärast, et seal veetakse kaupu.

K: vabandust, on olemas klassifitseerimiskood inimvedu loomavagunitega, ma tahan teada, kuidas see saab inimestel kasu tuua, kui 90% on kaubavedu. Kas inimesed istuvad loomavagunitesse? Kui palju inimesed hakkavad reaalselt seda kasutama?

V: kui meie majandus kasvab, siis kasvab ka riigi rahakott, siis saab maksta suuremat pensioni, ehitada uusi teid. Kogu Euroopas on suundumus, et tuleb välja vahetada transport keskkonnasäästlikuma transpordi vastu. Selleks on EL vastu võtnud teatud otsused. Miks määrused on üldse vastu võetud – selleks, et Euroopas oleks rohkem rohelist transporti. Trass EL määrustes on üldine, kui tahame minna Tartusse, seda ei rahastataks.

K: kust see kaup tuleb?

V: enamus Soome kaupa tuleb mööda Läänemerd, Läänemerel laevasõit läheb kallimaks aastast 2015. Väävlidirektiivi tõttu laevatransport kallineb 25%. Laevasõit läheb kallimaks 25-40%. Juhul, kui näiteks 10-15% Soome väliskaubandusest tuleks kaubarongidele, siis see kaubamaht peaks selle tegema tasuvaks.

K: aga miks see kaubavedu peab tulema piki ringteed? Siin kõrval on ju teised trassid, tõmmake teiste trasside pealt see kaubavedu, kus inimeste majad ei jää ette. Vedage kaupa niipalju kui kulub.

V: ma olen täiesti nõus sellega. Meie eesmärk oli ju algselt leida sellised trassikoridorid, mis võimalikult vähe häiriks elukeskkonda. Aga seitse omavalitsust tegid ettepanek võtta need variandid võrdlusesse.

K: Kes see otsustab, kui meie keegi ei taha. Mitte keegi siinolijatest ei taha.

V: otsustab maavanem. Maavanem teeb koostööd omavalitsustega.

K: kes see maavanem on?

K (Kiili vallavolikogu aseesimees): seoses Rail Balticuga on meil peetud kümneid koosolekuid. Olen pannud nende koosolekute põhjal kokku Kiili valla elanike mõtted (8 ettepanekut: 1. risti läbi Kiili valla on veetud lausa 9 joont; 3 kuud tagasi anti ligi 600 häält ringtee vastu. Kas RB tahab tõesti olla see, kes pühib teelt inimeste kodud, kas pole see mitte see, nagu kolmas küüditamine ja seda teeksid kaasmaalaste omad käed. 2. Läbi meie valla mitte ühtegi ringtee trassi ei tule, te ei tahaks näha meie vallas teist Maidani, kus inimesed käest kinni buldoosrite ees seisavad. 3.... 4. meie väike Eesti on tervenisti üks suur looduskaitseala, kogu Eesti all olev maa on karstiaala ja täis maavarasid ja kaitsealasid. Inimene ei kuulu ühtegi

kaitsekategooriasse. 5. Kas RB meeskond on endale aru andnud, kui palju on nad siire-viire rajades vaenu külvanud. ...7. sellist RB meil siin Kiili vallas vaja ei ole. 8. RB meeskond, palun oska näha ka kõige väiksemat inimest.

V: kindlasti vaatame ka kõige väiksemaid inimesi. RB annab meile võimaluse, mida meil täna ei ole. Tänu sellele, et me oleme geopoliitiliselt nii soodsas asukohas, ja oleme olnud erinevatel ajastutel logistikateedel, ongi meil töökohti ja nii ilus vanalinn. Peame käima ajaga kaasas, olema konkurentsivõimelised. 2020 tuleb võib-olla maanteetransport maksuliseks, see annab jälle toetust rongiveole. Lühem maa tähendab ajavõitu, rahavõitu. See kõik annab majandusmootorile võimaluse. Kui meie majandus ei toimi, siis varsti kolivad need inimesed Eestist ära, siis meil ei ole neid kodusid.

K (Kiili Gümnaasiumi õpetaja): läbi aastakümnete on silma jäänud Tallinna linna probleem – täna lähevad ju ohtlikud veosed läbi Tallinna linna. Kuidas lahendada ohtlike vedude linnast välja suunamist? Kui nüüd hakkasid need sinka-vonka trassid tulema, siis see võiks lahendada ära Tallinna linna probleemi, et ohtlikud veosed, mis lähevad Lasnamäelt läbi, linnast välja. Kas surve ei ole sealtpoolt? Kas see ei annagi mitte kahte kärbest ühe hoobiga.

V: Tallinn on avaldanud arvamust, et ta sooviks Kopli kaubajaamast lahti saada. Maakonnaplaneeringu raames oleme arutanud, et kui oleks Männiku ja Saue vaheline ühendus, siis see leevendaks tunduvalt seda probleemi, rongid ei peaks läbi liikuma kesklinnast. Kui me vaatame Euroopat, siis igal pool liiguvad kaubaveosed, ka ohtlikud veosed ja igal pool on inimesed, küsimus on lihtsalt riskide suurus. Kaupu välistada kindlasti ei saa.

K: küsimus oli, kas on või ei ole survet just Tallinna poolt.

V: täna on olemas ka 12A, mis võib realiseeruda, kõik variandid on lahtised, selleks me analüüsimegi kõik need trassilõigud läbi. Vaatame plusse-miinuseid. Majanduslik, ehitusmaksumus ei pruugigi olla nr üks alternatiiv, võibolla valitakse järgmine alternatiiv, mis on veidi kallim. Võibolla ei tule trass üldse Kiili valda.

K: te rääkisite majanduse elavdamisest. Minu meelest Panama kanali Kiilist läbikaevamine ei elavda siin mingit majandust. Majandust elavdaks maksukoormuse vähendamine ja see, kui ametnikke ja kinni makstud poliitikuid oleks vähem.

V: aitäh

K: kas juhtkomitee arvestab sellega, et raudtee lõikab läbi ka teed. Luigel näiteks hävitatakse keskkond. Juba ringtee lõikas läbi juurdepääsud. Luigel ei ole võimalik enam liigelda, sinna pole võimalik ka bussi liikuma panna. Kas selliste mõjudega ka RB juhtkomitee ka arvestab? Need on mõjud, mida täna kohe otseselt mõõta ei saa, aga need on olemas.

V: ma olen Valeri Kukega täiesti nõus, see 14 O on kõige hullem trassivariant. Selleks, et saaksime ammendavaid vastuseid, tulebki analüüsida kõiki variante.

V (projekteerija Mikk Reier): konsultandina me poleks ühtegi joont sinna joonistanud, nende realiseerimine on kõige hullem kompromiss, mida üldse tahta. Meil oleks vaja läbi saada Nabala kavandatavast kaitsealast. Kui Kiili vald tahab, et sealt läbi saaks, on valla inimestel seal kõige suurem töö teha. Ei ole mõtet teha kirju, et ringteed ei ole vaja ja Rail Balticut ei ole vaja.

Rail Balticut on meil vaja. On erinevaid arvamusi muidugi. Ei ole mõtet raudteega keerutada mööda Eestit.

K: see mõte ei saanud selgeks, et seda raudteed vaja on.

V: seda, et Rail Balticut on vaja, on ju ammu selgeks tehtud. Mina olen 100% veendunud, et meil on seda vaja.

K: milline see kiri peaks olema?

V: mina ei oska öelda täpselt, milline see kiri peaks olema. Täna on minu arust üks jonnimine Keskkonnaministeeriumi poolt, aga sellega oleks vaja tegeleda.

K: tõepoolest, meil on jäänud mulje, et kui meil õnnestuks leida ühe trassi peal elav lendorav või kõre, siis see oleks kindlasti üks kõva argument. Aga, et 10 maja jääb sinna, see ei ole argument. Tahtsin küsida, kas kriteeriumid on kõik võrdse kaaluga, või lendorav on tähtsam?

V: on võrdse kaaluga.

K (V.Tõnissoo): mul on küsimused tänase ettekande kohta. Mida tähendab katkendjoon Raplast põhjas.

V: See tähendab, et Harjumaal on kõik variandid lahtised, me ei tea veel, kuhu sealt edasi trassiga minna, sest Harjumaa võrdlus on veel tegemisel. Maavanem võib kaaluda erinevate variantide vahel. Kui ta põhjendab, miks idapoolne on eelistatud, võib tulla ka idapoolne variant. Ootame KSH programmi heakskiidu.

K: kas on teada, millal KSH programm heaks kiidetakse?

V: loodame selle kuu jooksul.

K: küsimus konkreetse tabeli kohta – alguses püüdis planeerija teha kõik jooned nii, et ükski maja maha ei läheks. Kas nüüd nendes joonte virvarris on mõni joon, kus ükski maja maha ei läheks?

V: on, 14 C ja 14G on null, 14H on null. Ühtegi head lahendust ei ole siin.

K: midagi on siin püütud teha, et majad maha ei läheks. Kuidas on KÕKi kirjast tuleneva seisukohaga, et tegelikult ei tohiks otsust eelistatud trassi osas teha enne kehtestamist.

V: otsuse saab maavanem teha vastuvõtmisel, seni on kõik trassialternatiivid kaasas.

K: see tähendab, et 2 aastat veel peame siis kannatama nende trassialternatiive. Et alles 2 aasta pärast saame teada, kus trass on.

V: võrdlustulemuste põhjal maavanem otsustab.

K: Me ei taha nendest viiest alternatiividest midagi kuulda, need on tehtud valedel alustel, teiste valdade otsusena. Need tuleks maha võtta. Hindamiskriteeriumis on huvitav punkt, kohalikuks raudteeks. Need ei saa kuidagi kõrvuti mahtuda, kindlasti ei saa sealt läbi rajada Paldiski-Lasnamäe liini.

V: kõikidel on omad probleemid. Ootame ära KSH võrdlustulemused. See annab aimu, mis võib olla eelistus. Võibolla lähevad osad alternatiivid võrdlusest maha.

K: siis tuleb vormistada meie avalik tahe ja võtta need alternatiivid kohe maha.

V: Rae ütleb, et võtke maha, Tallinn ütleb, et võtke maha. Nii ei olegi ühtegi alternatiivi.

K (M.Volt Kangru Küla Selts): Saan ma õigesti aru, et kui Rapla otsustab, et kaldutakse ida poole, siis on otsustatud, et 12A jääb välja, ja 13 ja 14?

V: maavanemad teevad koostööd ja otsustavad. Ei saa olla nii, et poolel maal trassid kokku ei jookse.

K: aga kas siis pole mõtet alustada teisest otsast ja alustada kokkuleppimises? Pole mõtet teha suurt tööd, teil on rõõm ja mure koos – närvid kuluvad aga palk tuleb. Kiili lõigatakse 10ks koogiviiluks.

V: see ei ole lihtne ülesanne leida Harjumaal sobivaid trasse. Tulebki kokku leppida. Maavanem teeb koostööd omavalitsustega, konsultandid teevad tööd, et maavanemad saaks otsustada. Eesti riik teeb koostööd Läti ja Leeduga.

K: selge see, et 6 valda on ühes paadis ja Kiili vald on teises paadis.

V: ei ole nii, igaüks on oma paadis praegu.

K: kes selle jama kinni maksab, kes kompenseerib, kellele ma esitan arve.

V: hetkel arvet esitada ei saa. Me peame võrdlema erinevaid alternatiive.

K: te võite võrrelda kõiki alternatiive, välja arvatud 14.

K: tõsiselt on tunda survet Maavalitsuse ja Rae valla poolt.

V: ei ole nii.

K: ma ei näinud kriteeriumites inimest. Mis on sotsioloogiliselt tekitatud kahjum inimesele, kui piki ringteed läheb trass. Kui palju maksavad need perekonnad, nende lõhkumine ja uuesti ehitamine? Mis me kõik saame, mis kahju see tekitab Kiili vallale?! Sotsioloogiliselt on see ju katastroof, me ei ole küüditamisest ju veel üle saanud.

V: jätame selle küüditamise teema.

K: häbiväärne on tänane majanduslik põhjendus.

K: kas saaks graafikut, kus oli statistika peale märgitud. Kui me seda vaatame, siis 14 O ilmselgelt ei kuulu sinna hulka. Kas rahvas nõustub sellega? Jaa. Kuidas see sai sinna projekti sisse?

V: Rae vald palus seda. Me tõestame läbi analüüsi ära, et see ei ole teostatav alternatiiv.

K: kui me räägime demokraatiast, siis mida peab tegema, et järgmisel arutelul seda 14 O-d seal ei oleks? 14 O peaks olema maha võetud, kui siia järgmine kord tulema. Mida ma pean tegema selleks, et võetakse maha need alternatiivid?

K: ma tahaks teada, milliseid konkreetseid samme ma peaks astuma, et see oleks aktsepteeritav, et see ei jääks selliseks, et „inimesed kuskil Kiili väikeses saalis rääkisid“.

V: minu soovitus oleks see, et kui kogute allkirju, et me siia seda alternatiivi ei taha, siis koguge ka selliseid allkirju, millist trassikoridori te tahate.

K: järelikult ei ole sellel koosolekul mingit mõtet. Miks te siia tulete, kui ei ole konkreetseid vastuseid.

V: eesmärk oli tutvustada 5 alternatiivi, mis on juurde tulnud. Täna sellel koosolekul ei saagi öelda midagi konkreetset, sest võrdlemisega alles tegeletakse. Kui on olemas võrdlustulemused, siis on olemas ka argumendid otsuse kujundamiseks. Me ei tea täna, milline on võrdlustulemus.

K: kus on jäänud registreerimisleht?! Siia ei ole jõudnud.

K: kas vastab tõele, et Euroopast tuleb ainult osa rahast, et sundvõõrandamised ja kõik muud kulud tuleb maksta Eestil endal. Kust on plaanis võtta see raha, need miljardid, mis on plaanis teha selle töö tegemiseks, kui vastab tõele, et abikõlbulikud on ainult raudteerööpad?

V: abikõlbulikud on raudtee ja selle juurde kuuluvad rajatised. I.Sirbi täpsustus – EL toetab 85% ulatuses abikõlbulike kulusid. Abikõlbulik kulu ei ole ainult 2 raudteeliini, see on kogu ehitus, hõlmates depoosid, hõlmates peatusi, viadukke jne. Abikõlbulik on 66% kogumaksumusest, ehk 3,7 miljardist kusagil 2,4 miljardist. Sellest 2,4 miljardist on maksimaalselt võimalik 2 miljardit 70 miljonit. Ülejäänud raha peab leidma ühissetevõtte.

K: aga see pole see, mis on kirjas Avalikult Rail Balticu portaalis. Aecomi uuringust sai välja lugeda seda, et rööbastele saab ainult toetust.

K: ma tahtsin lisada sellele kommentaarile, et tasub korjata allkirju mingi trassialternatiivi poolt. See on ju tüli tekitamine? Tehakse mingile piirkonnale kambakas, nagu kuue valla esindajad siin Kiilile on teinud. See ei ole hea soovitus inimestele.

V: see ei ole eesmärk teha kambakas. Te ei pea keskenduma ainult ühele alternatiivile. See näitab ju teie soovi ja tahet. Ärge vastanduge, valige paar varianti, mis oleks see eelistus, mis rahvale meeldiks. Seda otsust on väga raske teha.

K: millised ametkonnad selle projektiga tegelevad?

V: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Keskkonnaministeerium, Siseministeerium, Tehnilise Järelevalve Amet, Maavalitsused, Maa-amet, Muinsuskaitseamet, Keskkonnaamet. Eesti Raudtee, Kaitseministeeriumiga teeme koostööd. Sisuliselt tehakse koostööd kõikide ametkondadega.

K: ma ei saanud vastust, mis on abikõlbulik.

V: ma ütlesin, mis on abikõlbulik.

K: Kui nüüd on tõsi, et Pärnu trass on sihilikult tehtud väga odavaks ja Tartu trass kalliks, siis kust tuleb raha, et tõsta lastetoetusi jne.

V: Tartu trassiga on see, et 100 km tähendab 100 korda rohkem probleeme. Ei ole seda sinna võimalik rajada nii lihtsalt. Jätame täna Tartu teema.

K: Kiili vallas on vist ainukesena tehtud ka volikogu otsus, kus trassivariandid on reastatud pingereana. Teised vallad räägivad aga volikogu otsust taga ei ole.

K: 14 O on kõige hullem trass, nagu „O“ oli nõukogude ajal autodele jagatav märk. Ma arvan, et sellega läheb sama moodi.

K: sul on demokraatiast imelik arusaam. Kiili valla volikogu on teinud otsuse selle kohta, pingerea. Volikogu esindab valla rahvast, siin ei ole enam midagi rääkida.

V: inimesed võivad ka oma arvamust avaldada ja teha ettepanekuid, ka positiivseid arvamusi.

K: mida see mõjutab? Mul ei ole aega sellega tegeleda. Te olete tulnud siia käega lööma, ei saanud üldse targemaks.

V: alati saate avaldada oma arvamusi ja seisukohti.

Protokollis:

Pille Metspalu