

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: 16.04.2014 algus kell 18.00

Toimumise koht: Rae Kultuurikeskus

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/kommentaar): lähtuti ettepaneku esitamisel eeldusest, et reisijad ja kaup on erinevas koridoris. Nüüd on selge, öeldi eile välja, et ühes koridoris. Kelle initsiatiivil said 14ndad trassialternatiivid võrdlusesse nii, et reisijad ja kaup on ühes koridoris?

V (vastus): jah, ettepanek oli, et kaup ringteele ja reisijad Männiku kaudu. Me lähtusime sellest, et trassivariandid oleksid võrreldavad, samamoodi omavalitsuste ettepanekutes oli räägitud kohalikust reisirongiliiklusest.

K: aga ringteest ei ole enam midagi rääkida, trassivariandid on kõik ringteest kaugemal.

V: 14 O on siiski võrdluses sees. Me ei saavutanud kokkulepet omavalitsustega, et jääks üks või kaks variant. Alguses oli neid 4, nüüd Kiili valla soovil on sees ka 14C, mis kulgeb Kaitseministeeriumi Männiku harjutusvälja ohutsooni servas, kuid oht on leevendatav kaitserajatistega. Soov on pingeid vähemaks võtta, osasid mitterealiseeritavaid kaardilt eemaldada.

K: variant 14 C – nüüd on variant see, et ma pean hakkama uut maja otsima. Mis siis ikka juhtub, kui minu maja jääb variandi alla, kes selle kompenseerib? Mul on ettepanek, et tulge vaadake kohapeal, kuidas asi tegelikult on. Räägite poolikutest majadest ja arendustest, aga meil on valmis küla. Meie küla esimene etapp on välja ehitatud 5 aastat, nüüd sealt läheb trass läbi.

V: kogemus, mis me eelmisel aastal Rootsisis saime, oli see, et raudtee kulges ka lausa ilma tarastamata läbi asustatud alade. Isegi asulate piirkonnas ei ole suuri müratõkkeid paigaldatud. Ka olemasolev raudtee, mis läbib Nõmmet, kas seal elavad inimesed. Vaadates statistikat slaidil, siis 14C ja 14G kavandatava raudteemaa alla ei

jää ühtegi maja. Jääb jah füüsiliselt koridori. Aga 14G, mis tuleb üle maantee ja osaliselt 14C, on tänasest kehtivast maakonnaplaneeringust. Valla üldplaneeringutes seda küll ei ole. Kui vaatame ülejäänud koridore, siis majapidamisi jääb trassikoridori enam, eeldatavasti likvideerimisele minevaid hooneid on ka enam.

K: me oleme kõige halvemas seisukorras, trassi alla jääb kõige rohkem maju.

V: nii ei saa öelda, numbrid on mujal hullemad. Igal variandil on omad puudused, omad plussid. Me teame, et Harjumaa on tihedalt asustatud. 14C on ringtee variantidest üks paremaid.

K: jätkaks 14G-ga, Kangru alevik. Me oleme täna ka siin, kes on selle variandi vastu. Me teeks heameelega koostööd ükskõik kellega, et veenda vajalikke instantse.

V: lõplikul trassi valikul on maavanem on sellisel positsioonil, et peab tegema tasakaalustatud otsuse. Kõik saavad öelda, et ärge minu tagaaiast läbi tulge. Tehke siis ka niipidi koostööd, et koguge allkirju selle kohta, et milliseid alternatiive te eelistate. Üks grupp välistab ühe, teine grupp teise, nii ei jäägi alternatiive, nii ka ei saa.

K: lükkan ümber selle, et rongid on vaiksed. Vaiksed on reisirongid. Vahe on küll selles, et rööpad keevitatakse kokku. Nad on lihtsalt natuke vaiksemad. Need ringtee trassid on kõik halvad trassid, nad on kitsas koridoris, kahjustavad kõige rohkem huvisid. Ma olen insener, ma ei kujuta ette, kuidas saab sohu raudteed ehitada! Tegemist on blufiga.

V: insenerid on sellega kursis.

V (projekteerija M.Reier): teil on õigus, see on tohutult keeruline, kuid lahendamatu olukordi ei ole. See on väga keerukas, saab vaiadele või saab turbakihtide stabiliseerimisega. Me anname endale aru, et tegemist ongi väga keerulise olukorraga ja meile see ei meeldi. Need trassid on majanduslikult kulukamad kui esialgsed, see on õige.

K: peab mõtlema ka sellele, et ohtlikud veosed liiguvad asustatud aladel. Läänemaailmas, Ameerikas ja Kanadas mõeldakse selle peale väga.

V: see on keeruline teema, aga sellega me arvestame.

K: Eesti Raudtee mingi hinnang oli – on väga suur tõenäosus, et üks suur rongiõnnestus juhtub 50 a jooksul.

V: me ei olegi kunagi välistanud, et neid ei või juhtuda.

K: olen seotud vanematekoduga Lagedil, igapäevane elukoht on Kivimäel. Ütleksin ära, olen aastaid raudtee ääres elanud, kõigega harjub. Majas on mõrad, klaasid klirisevad. Erinev on muidugi see, et mis on reisirong ja mis on kaubarong. Reisironge ma tõesti ei kuule. Kaubarongid, eriti öised rongid, neid tunneb, vibratsioon on.

V: tänasel päeval on tehnoloogilised võtted, summutusmatid ja muud lahendused, projekteerija ehk kommenteerib.

V: Vibratsiooni levimisraadius sõltub väga palju pinnase iseloomust – niiskusest, tihedusest. Kuivemates pinnastes hajub vibratsioon ruttu. Aga probleem on igal juhul, kus konkreetselt ja kuidas, see on juba täpsema uurimise teema.

K: inimesed lepivad. Aga tõesti, reisirongi ei kuule, aga kaubarongi ei pea kuulma, maja lihtsalt väriseb.

V: sellepärast püüamegi nii teha, et proovime võimalikult kaugele hoonetest minna. Vähemalt niipalju, et klaasid jäävad kappi.

V: J. Simon: praeguste kaubarongide maksimumpikkus on 1500 m, uuele raudteele kavandatavate rongide maksimaalne pikkus on 750 m. Paldiski suunale see midagi

väga ei anna, sinna ei sõida maksimaalse pikkusega rongid. Kõige raskem kaubarongi osa, Ameerika vedurid, nende teljekoormus on praegu 33 tonni, uuel lubatud 25 tonni. Veduri osas on kergem.

K: see on vale. Euroopa standardile need USA vedurid ei maksa. Euroopas sõitvad on sama teljekoormusega kui vanad nõukogude vedurid.

V: jah, see ongi nii, kuid praegu sõidavad siin USA vedurid. Kõik oleneb veduri tüübist.

K: äkki hakkate siis rongitüüpe valima juba!

V: tehnoloogia areneb, kaubarongide veeremid arenevad. Ei saa võrrelda sellega, mis on täna. Raudtee tuleb 10 aasta pärast, siis ongi teised rongid. Saku ja Männiku vahel on üldplaneeringus ühendus olemas, Ülemiste järve äärest, aga see on kauge tulevik.

K: ringtee trassid on kangesti looklevad, kas seal projekteeritavad raadiused on ikka vastavad?

V: jah, see on ka see põhjus, miks seal nii palju maha läheb. Raudtee ei suuda samu plaanikõveraid järgida kui maantee. Jah, meil on kõik normatiivsed raadiused, ainult Pärnu ja Tallinna linnas ei ole.

K: Kurna küla kohta. Jüri sõlme ja Kurna mõisa vahel, kas seal jääb midagi ette?

V: Üksik Rüütel jääb ette, 14 O-le. Paraku ei ole seal võimalik teha ühendatud transpordikoridori, sest seal lihtsalt ei ole ruumi.

K: lihtsam on uus ringtee ehitada.

K: tohib küsida, milline variant läbiks kõige rohkem hajaasustatud alasid?

V: 10ndad lõigud.

K: milline on projekteeritav kiirus tiheasustusaladel ja prognoositav müratase?

V: arvestatud on, et saavutatakse maksimaalne, 240 km/h reisirongil ja 120 km/h kaubarongil. Kaubarong seda tõenäoliselt ei saavuta, keskmine jääb väiksemaks. Müra puhul lähtutakse Eestis kehtestatud normidest. Selle peame tagama, kasutades müraseinu, kummipatju jne. Kaubarongi puhul on üks meede vähendada kiirust asustatud piirkonnas, aga see on täpsema prognoosi teema.

K: kui palju ja kas on üldse kaalutud seda varianti, et ehitada raudtee maa alla?

V: võin öelda, et tunnelisse ehitamine on ca 10 korda kallim, postidele 5 korda kallim.

K: seega jääb see lihtsalt raha taha.

V: kui korrutame maapeale ehitamise kilomeetri maksumuse kümnega, siis võib see päädida sellega, et raudteed ei tulegi.

K: või siis rajatakse osaliselt kinnisena?

V: kindlasti ei saa me seda praegu ümber lükata täielikult, võibolla mõnes kohas on vaja mõni lõik teha, kuid see selgub juba projekteerimise käigus. Kui me vaatame, siis ka mujal maailmas on maksimaalselt pinnase peal, mitte maa all. Postide otsas on km kallim, hooldus on kallim, viadukti eluiga on 50-60 aastat. Tuleb vaadata mitmest aspektist, aga võibolla tõesti, kui kuskil on vaja minna natuke tunnelisse, siis seda tehakse, vajadusel.

K: kuidas on ajagraafik erinev Harjumaal ja Rapla-Pärnumaal

V: tänase päevaga tahaksime jõuda võrdlustulemustega Harjumaal Teie ette enne jaanipäeva.

K: müra küsimus. Ilmselt on ikka võimalik teha müramodelleerime eelnevates staadiumites, mitte vaadata alles siis, kui on välja ehitatud.

V: jah ikka, mürahinnang tehakse juba praeguses staadiumis, esialgsed mürakaardid. Meetmeid kindlasti võetakse kasutusele, samas müra sõltub väga erinevatest asjadest, kui kõrgel on raudtee jms. Pärast ehitamist tehakse kontrollmõõtmisi. Rootsist nägime, kuidas müra leevendatakse nii, et majad on vahetult raudtee kõrval.

V: Rootsi kogemus oli, et asulatest läbi, kus majad 25 m kaugusel, rajati muldvallid, toimus akende vahetus.

K: Joel, ole täpne, seal sõidab täna ainult reisirong.

V: kaubavood tulevad samasse peale, trassi asukohta ei muudeta. Kaubarongid on seal olemas.

K: Hendrikson on öelnud, et seal täna ei sõida kaubarongid.

V: projekteeritud on raudtee nii, et arvestatud on nii kauba- kui reisirongidega. Nii planeerimisel kui projekteerimisel on arvestatud, et ka kaubarongid seal sõita saavad.

K: jah, olen nõus sellega, aga tegelike mõjusid täna seal ei teata.

K: mina elan 40 meetri kaugusel praegusest raudteest. Ei värise klaasid, maja ei kuku kokku. On kolmekordne maja, mul on aknad lahti, magan hästi. Uus liin tuleb veel majale lähemale. Aga emotsioonid on nii üleväl. Ma elan 10 a raudtee kõrval ja müra ei tapa, vibratsioon ei tapa!

K: raudtee peal kaubarongid praegu seisavad, ei ole mingit klopsimist.

V: kui raudtee kusagil on, siis loomulikult seal ei ole päris vaikus. Me ei näe, et raudtee ääres oleks maju maha jäetud. Mujal maailmas elavad ka inimesed raudtee ääres. Ei ole ükski variant ideaalne, kus inimesi ei ole.

K: tipphetkedel läks 40 koosseisu naftaveosed läbi Lagedilt. Praegu enam seda ei ole, see ongi probleem. Kui on 40 rongi koosseisu päevas, on olukord midagi muud.

K: ei kurtnud ka siis.

K: koli lähemale!

Ko: Rae vallas ongi halvad valikud, välja arvatud 12A. Ka 10ndad trassid lähevad Lagedilt risti läbi, lisaks häirivad looduskeskkonda lõunas. Elu läheks Lagedil halvemaks. Ringtee trassid lähevad Lagedilt kaugemale. Me peame kõigi eest seisma. Vallavanemana kutsun üles, et pakume välja, mis on Rae valla jaoks parim variant. Mis on tiheasustuse jaoks parem, mis on hajaasustuse jaoks parem.

K: kaugel te oma kaalumiseega siis olete!?

V: Mati, see oleks väga vale, kui vallavanem üksi kaaluks. Selleks meil ongi inimesed. Minu meelest on vale vaadata vallajuhtide otsa, praegu üritame kõiki kaasata.

K: Kiili vallas kuuleme ainult seda, et Rae vallast tuli see mõte.

K: ma ei tea, kes seda räägib!

V: seda ütles Kiili vallavanem, et see sai Rae vallast alguse.

K: mis asi, Rail Baltic?

V: proovimegi leida parima variandi, väikseimate mõjudega. Kaalume ja leiame parima valiku.

K: Rae vallavanemana ei ole ma nii kõva mees, et saaks kogu Rail Balticu Eestis paika panna, kui ka tahaks.

V: selleks kaalumegi kõik variandid läbi, võibolla selgub, et ei ole ükski teostatav.

K: kui ma vaatan võhikuna kaarti, siis see läheb Jürist läbi aga majad on nagu kärbesitt. Jaanimetsa kinnistu lõikab see raudteetrass ära. Mõlemat pidi on halvad variandid.

V: kahjuks teil võib täiesti õigus olla. Kinnistuomanikke üle Eesti on tuhandeid, võib-olla 5000 omanikku. Võibolla Teie juurde see trass ei jõuagi. Püüame jõuda trassini, mis on teostatav ja tasuv. Tuleb väävlidirektiiv, laevaveod lähevad kallimaks. Me oma tootjad ei ole Poolas konkurentsivõimelised, sest maanteetransport on nii kallis. Soomes eksport toimub 80% ulatuses meritsi, see on oluline.

K: vabandust, ma olen täiesti nõus sellega, aga see trass võiks kulgeda võimalikult loogiliselt, et oleks olemas pinnas ja võimalikult vähe oleks kahjustatud loodus. Inimene on ka loodus. Ja näiteks polügon, see ei olegi normaalne, et Tallinna lähedal on selline asi. Need asjad seisavad paigal.

V: tänane eesmärk oli tutvustada juurdetulnud trasse, teiste trassidega läheb ka töö edasi. Selleks konsultandid palgatud ongi, et seda kõike välja uuritaks. Siis saab juba maavanem teha otsuse, millist trassi eelistada. Loomulikult kõikide huvidega ei saagi 100%-liselt arvestada. Eriarvamused jäävad aga tuleb otsida seda tasakaalupunkti.

K: ikkagi see majanduslik tasuvus?

V: selle töö raames tehakse ka tasuvusanalüüs. Palju on küsimusi, mis vajad lahendamist, raudtee peab olema tasuv. Siin on sisend, mis läheb tasuvusarvutusse, me peame teadma, kui kalliks see raudtee läheb, me ei saa õunte pealt vaadata.

V: kui on ehitatud uus tehas või ladu, ega see sundvõõrandamine siis lihtsalt ei käi. Ettevõtjal on õigus kohtusse kaevata, see ei ole nii lihtne.

K: selleks teevadki konsultandid oma tööd, meil on baaskriteeriumid, mille järgi katsume neid keerulisi kohti välistada aga alati ei õnnestu.

K: kas te tahate kahe kuu pärast selle lukku lüüa?

V: kahe kuu pärast tutvustame võrdlustulemusi, keegi ei löö lukku.

K: kas teil on olemas tabelid, kus on peal müra, kui kõrgel kui suur on jne

V: seda saab teha projekteerimise faasis, selleks on vaja geoloogiat ja täpseid lahendusi. Aga see tehakse ka enne ära.

K: seda küll aga mille järgi inimene peaks siis otsustama, oma maja järgi?

V: üks eeldus, millest saate lähtuda – ükskõik kuhu trass tuleb, müra normtasemed tuleb tagada. Aga mis meetmetega seda tagatakse, seda ei tasu oodata planeeringulahendusest. Planeeringulahendusest näete seda, kui ligidale trass tuleb majapidamisele. Me mängime mingil määral läbi ka geoloogiliselt, tugineme olemasolevatele andmetele, ei ole ju mõeldav, et kogu Eesti läbi puurime. Planeeringu faasis nii täpset infot ei tule. Eelprojekt tehakse valitud trassile ja siis on päris täpselt teada.

K: siis ei anna enam midagi muuta.

V: trassi asukohta siis enam ei muudeta jah, aga tehnilist lahendust küll. Müra normatiivid on paigas, need on Eestis kehtestatud.

K: me oleme rääkinud majanduslikust poolest. Kas Botnia bana pealt ei lähe osa Soome kaupa?

V: ma ei oska sellele küsimusele vastata, Soomes on kaupa päris palju, kui sellest 10-15% tuleb RB, on hästi.

K: küsimus ei ole Soomes, küsimus on Hiina kaupades, see tuleks Aasiast kõige lühemat teed pidi läbi RB.

V: see on täiendav võimalus.

V: meile kõigile on kasulikum see, kui see trass on lühem, on odavam ehitada, see häiriks võimalikult vähe ja et sinna peale tuleks kasutajad. Ei ole mõtet loota, et kui raudtee läheb sinka-vonka, et küll Euroopa kinni maksab, ei maksa.

K: millises faasis tehakse tasuvusanalüüs, millise täpsusastmega?

V: AECOMI raames tehtud tasuvusanalüüs täpsustub, võtab sisendiks kogu maakonnaplaneeringute ja eelprojekti info. Konkreetselt juba tehnilisest lahendusest tulenevad investeerimis- ja hoolduskulud on see juba täpsem.

K: ma ei saanud aru, kas planeeringu koostamise tase on siis nii täpne?

V: planeering on ainult üks osa koguprojektist, sellele lisanduvad ehituse eelprojektid, millele tehakse täpsemad arvutused. Üldised finantsarvutused tehakse aga ka praegu. Igas etapis läheb täpsemaks.

V: planeeringu staadiumis me võrdleme trassivariante ühistel alustel. Me saame teada trassi pikkused, kas ta läheb üle turba või üle mineraalmaa. Nii me suudame määrata maksumused rajatised jne. Võib juhtuda, et lõppmaksumusest tõesti +-30%, aga võrdlusel ei ole kindlasti sellist vahet.

K: seda küll, aga täpsem tasuvus. Küsimus selles, kui palju peab Eesti riik peale maksma.

V (A. Lindemann): Euroopast on selge signaal, et raha peavad taotlema 3 riiki koos, et näha seda Euroopa poolt ühe projektina. Seetõttu praegu näemegi kõige rohkem vaeva sellega, et luua koos lätlaste ja leedukatega ühisettevõtte. Esimene voor avatakse juba selle aasta septembris, oodatakse kolme riigi ühistaotlust planeerimisele ja eelprojektile järgnevale tegemisele, st tehnilisele projekteerimisele. Raha jaotatakse etappideks - see aasta oodatakse meid küsima raha 2016.aastaks jne. On öeldud ka seda, et mida kiiremini saame taotlused Euroopasse sisse, seda suurem on tõenäosus, et üldse me seda raha saame. Kui jätame taotlemise väga hilisesse vooru, siis tõenäosus muutub aina väiksemaks.

K: mis seis Leeduga on?

V: eks ta keeruline on. EL raamdokumendid ühendust Vilniusega ette ei näe, kuid nad tahavad seda sisse saada. Laias laastus väga poliitiline küsimus, seda ei ole algusest peale sees olnud, seetõttu on väga keeruline seda sisse lülitada, sest puuduvad ka igasugused tasuvusuuringud. Praegune töö põhineb 2007 ja 2011 tehtud tasuvusuuringutel. Leedukad ei ole mingeid lisauuringuid esitanud ja seetõttu ei saa praegust ettepanekut toetada. Nad peavad tõestusmaterjalid selle aasta jooksul lauale tooma ja edasi vaatama.

K: kui tõenäoline on teha ühisfirma ilma leedukatega?

V: praktiliselt on ta võimalik, aga Euroopas oodatakse meilt ühisavaldust.

K: kas Lätiga on kõik okei?

V: Läti on meiega samal meelel, finantsilised võimekused on olemas, aga tehnilist on nad planeerimisega maas. Siiski tehniliselt veel teostatav.

K: miks peab tulema siit, kus on kõige rohkem rahvast, miks ei võiks tulla Kose juurest?

V: ka need variandid on sees, aga need oluliselt pikemad.

K: pikemad jah, aga inimesed!

V: seda kõiki kaalutakse KSH raames. Infot on vaja, et langetada sisuline otsus, seda ei saa me teha emotsioonide põhjal.

Protokollis

Pille Metspalu

