

2019. aastal alanud Rail Baltica projekteerimistööd Rapla maakonnas ja Põhja-Pärnumaa vallas lõppevad tänaste plaanide kohaselt 2023. aasta jooksul. Soovime, et oleksite kursis, mida raudtee tööprojekti koostamine endast kujutab ja milliseid tegevusi seoses sellega antud piirkonnas läbi viiakse.

Harju-Rapla maakonnapiirist Tootsini (Pärnu maakond) ulatuv projekteerimislõik (DTD1) on 71 km pikk ning koosneb viiest alamlõigust: Harju/Rapla maakonna piir - Mälivere, Mälivere-Alu, Alu-Kärpla, Kärpla-Selja, Selja-Tootsi.

Projekteerimistööd teostab Hispaania insenerifirma IDOM ja kogu ehituse, sealhulgas põhitrassi eest vastutab Rail Baltic Estonia. Enne ehitustööde algust toimuvad ka avalikud arutelud ja projektide tutvustamised valdades.

Rapla maakonnast Tootsini kulgeval lõigul projekteeritakse raudteed ning sellega seonduvalt objekte nagu maanteeviaduktid, jalakäijate läbipääsud, ökoduktid suurulukitele ning loomaläbipääsud väikeulukitele. Täiendavalt tehakse ka vajalikke geotehnilisi uuringuid ning projekteerija koordineerib koostatud projektlahendust erinevate ametiasutustega, maomanike ning trassivaldajatega.

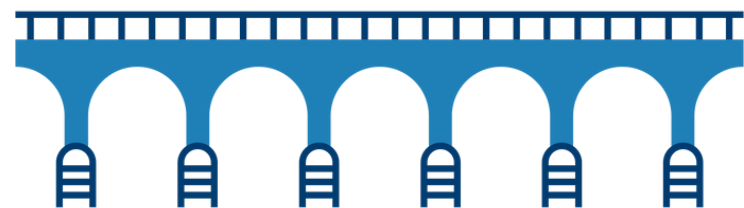
Projekteerimisega paralleelselt viiakse läbi keskkonnamõtjude hindamine (KMH), et leida raudteele parim asukoht ning optimaalseimad tehnilised lahendused, mis arvestaksid nii loodus- kui inimkeskkonnaga. Keskkonnamõtjude hindamine toimub Rapla maakonnas ning Pärnu maakonnast kuni Tootsini kulgevas projekteerimislõigis kolmes osas.

Keskkonnamõtjude hindamise käigus selgunud võimalikud mõjud on võetud arvesse projekteerimise üksikasjades. Keskkonnamõtju hindamine peab tagama nii keskkonnamõtjudest lähtuva optimaalse raudteetelje asukoha, muldkeha kõrguse kui ka näiteks kuivenduslahenduse valiku, et lõplik ehitusprojekt, mille alusel raudteed ja raudteeobjekte ehitama hakatakse, sisaldaks mõjude minimeerimist ning leevendusi.

Raudtee kulgemise ja täna planeeritud objektide asukohaga on võimalik tutvuda ka vastavas kaardirakenduses, mis asub [SIIN](#).

RAUDTEELÕIK HÕLMAB:

- 5 raudteesilda
- 16 maanteeviadukti
- 7 raudteeviadukti
- 10 ökodukti



Mida tööprojekti koostamine endast kujutab?

2019. aastal alanud ja 2023. aasta IV kvartalis lõppeva projekteerimise jooksul viiakse raudteekoridoris läbi ehitusuuringud, keskkonna uuringud, samuti keskkonnamõjude hindamine. Selle põhjal koostatakse raudtee alusehituse, pealisehituse ning raudteega seotud rajatiste ehitamiseks detailne projekt.

Projekti edukaks elluviimiseks on vajalik ka kohalike elanike panus - vaid nii saame luua projekti, milles on arvestatud kohalike elanike ettepanekutega. Kaasame kohalikke elanikke, omavalitsusi ja kõiki olulisi huvirühmasid nii projektlahenduste väljatöötamise kui nende keskkonnamõjude hindamise käigus.

Alamlõik nr 1 – Harju/Rapla maakonna piir-Mälvivere

Ehitustööd Kohila vallas asuvatel Loone ja Urge ökoduktidel, Künka tee viaduktil ning Tagadi tee viaduktil käib hoogsalt. Tagadi tee viaduktile on rajatud uus Kohila - Kurtna tee muldkeha ning teostatud on enamus maaparandussüsteemide ümberehitusest. Hetkel on käsil viadukti kandekonstruktsiooni ja pealesõitude muldkehade ehitus. Urge ökoduktil toimub ökodukti kandekonstruktsiooni ja nõlvade ehitus. Lähiajal on lõppemas Karuvatsa tee uue lõigu ehitus, peale mida suunatakse liiklus sellele. Samuti teostatakse endiselt maaparandussüsteemi viimaseid ehitustöid. Künka tee viaduktil teostatakse tekiplaadi ehitust ning jätkatakse tee muldkeha rajamisega. Loone ökoduktil toimub tugiseinte ehitus ning toimuvad suuremahulised mullatööd.

Ehituses olevate rajatiste ehituse lõpptähtaeg on planeeritud käesoleva aasta lõpuks. Hetkel ollakse töödega graafikus ning usutakse, et objektid valmivad planeeritud ajaks.

Märtsis toimus keskkonnamõjude hindamise aruande avalik väljapanek. Esitatud küsimustele koostati kirjalikud vastused ning täiendati aruannet. Hetkel valmistatakse ette aruande esitamist asjaomastele asutustele kooskõlastamiseks.

2022 aasta alguses väljastati projekteerimistingimused Kohila liiklussõlme projekteerimiseks. Liiklussõlme projekteerimise raames lahendatakse Härjaoja ja Salutaguse teede ristumine raudteega. Ülejäänud raudteega ristuvate rajatiste projektid on alamlõigus valminud. Tegeletakse raudtee projekti täiendamiselega, mille järel esitatakse alamlõigu ehitusloa taotlus.

PROJEKTEERIMINE KOOSNEB ERINEVATEST ETAPPIDEST:

1. Uuringute läbiviimine
2. Esmaste projektlahendite edasiarenduste väljatöötamine lähtudes eelprojektist
3. Põhiprojekti koostamine
4. Tööprojekti koostamine



Alamlõik nr 2 – Alu-Mälivere

Kalevi ökoduktil teostatakse kandekonstruksiooni ning nõlvade ehitustöid.

Põhirõhk on olnud senini ristuvate teede viaduktide projekteerimisel. Raudtee projekti osas on leitud sobivad tehnilised lahendused projekteeritava 1435 mm ja olemasoleva 1520mm raudteetrassi lõikumise osas. Hagudi raba läbivale lõigule töötatakse välja keskkonda sobivat muldkeha lahendust.

Alu-Mälivere projekteerimislõiku jääb ka kaks keskkonnamõjude hindamise lõiku. Mõlemad aruanded on valminud ja lõigul Harju ja Rapla maakonna piir kuni Hagudi on toimunud aruande avalik väljapanek. Lõigu Hagudi kuni Rapla ja Pärnu maakonna piir aruande avalikustamine toimub 2022 aasta suvel.

Koostöös Maa-ametiga on alustatud maade omandamise protsessiga. Esmalt omandatakse viaduktide ehitamiseks vajalikud maad ning seejärel järk-järgult tulevase raudtee alune maa.

Alamlõik nr 3 – Kärpla-Alu

Riigitee Kehtna-Põlma teeviadukti ehitustööde riigihange avaldatakse juunis.

Käesoleva aasta III kvartalis on planeeritud Kärpla–Alu alamlõigu raudtee põhitrassi põhiprojekti läbivaatuseks esitamine.

Kärpla–Alu alamlõigu KMH aruanne on valmimas ning selle avalikustamine toimub aasta teises pooles.

Alamlõik nr 4 – Selja-Kärpla

Lõpetatud on enamus vajalikest geoloogilistest uuringutest ja tegeletakse põhiprojektide koostamisega. Samuti on teostamisel keskkonnamõjude hindamise aruanne.

Alamlõik nr 5 – Tootsi-Selja

Raudtee projekteerija ja lepingulised konsultandid on tegelenud raudteeobjektide geoloogiliste ja hüdrooloogiliste uuringute teostamisega ning põhiprojekti koostamisega.

Planeeritud on põhiprojekti lahenduste koostamine raudteele ning keskkonnamõjude hindamise aruande ettevalmistustööd.

HETKEL EHTUSES OLEVAD OBJEKTID:

- Tagadi tee viadukt
- Künka tee viadukt
- Urge ökodukt
- Loone ökodukt
- Kalevi ökodukt

HANKESSE MINEMAS:

- Kehtna-Põlma viadukt
- Sikeldi tee viadukt

Kohalikud peatused

Kohalik rongiliiklus annab rahvusvahelisele raudteele laiema kasutusvõimaluse. Kava kohaselt saab Eesti trassiosal olema lisaks rahvusvahelistele reisiterminalidele **kaksteist kohalikku peatust**. Raudteeäärsete asulate potentsiaal elupiirkonnana kasvab, sest kiire ja tõhus ühistransport toob suurtes keskustes asuvad töökohad kodule lähemale.

Septembris avaldatud ja tänaseks läbi viidud riigihanke tulemusena on lepingud sõlmitud **kolme Raplamaa ning kahe Põhja-Pärnumaa vallas** asuva kohaliku peatuse detailplaneeringute koostamiseks ja uuringute läbiviimiseks. Tööde teostajaks on **Skepast&Puhkim**.

Novembri alguses kuulutas Rail Baltic Estonia välja riigihanke kohalike peatuste tüüpsete jaamahoone ja Raplamaa peatuste projekteerimiseks, kus tunnistati edukaks arhitektuuri- ja inseneribüroo **Novarc Group AS**. Leping sõlmiti käesoleva aasta veebruaris ja täna on tööd juba käimas.

Kohalike peatustega seotud küsimustes saab ühendust võtta:

Rauno Lee, Rail Baltic Estonia kohalike peatuste projektijuht – rauno.lee@rbe.ee

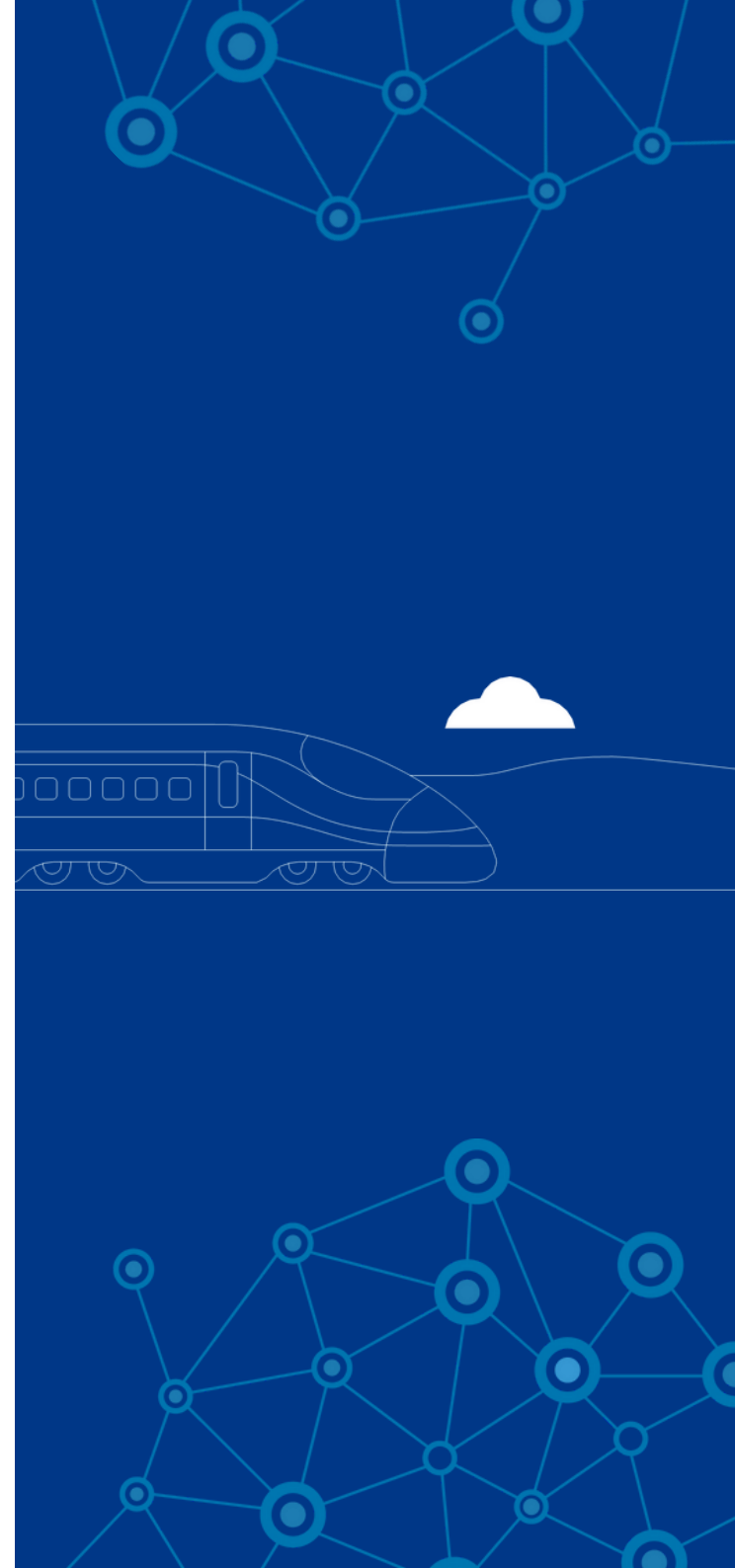
Juurdepääsuteed ehitusobjektidele

Rail Baltica rajatiste ehitustööde käigus tagatakse elanikele ja kohalikule transpordile võimalikult väikeste takistustega liiklus.

Rail Baltica ehituse ajal tuleb ehitajatel tagada olemasolevate teede seisukord juhul kui neid kasutatakse veoteedena. Enne iga konkreetse ehituse algust kooskõlastab ehitaja kasutatavad veoted tee omanikuga ja eelnev seisukord fikseeritakse.

Ehituse ajal teeb ehituse töövõtja igapäevaselt vajalikke remonditöid sõidetavuse tagamiseks.

Rail Baltic Estonia on kaardistanud raudteetrassi ehitamiseks kõige sobilikemaid teid, mida kasutada materjalide transpordiks. Paraku tuleb tõdeda et raudteetrassile ei ole piisavalt suurtelt riigiteedelt juurdepääse ja paratamatult tuleb kasutada ka väiksemaid omavalitsusele kuuluvaid teid, kuid neid tugevdatakse enne ehitustööde algust ja vajadusel rajatakse ka ohutuse tagamiseks laiendusi.



Nii nagu juriidilised isikud, võiksid ka füüsilised isikud olla valmis, et nendega võtavad ühendust kohalike omavalituste või Rail Baltica esindajad. Projekti edenedes ja täiustudes selguvad muudatuste vajadused ja uutele lahendustele on vajalik sellest mõjutatud osapoolte kooskõlastus. Lisaks võib muutuda maavajadus suuremate kohtobjektide ümbruses. Arvestada tuleb, et kohati muutuvad harjumuspärased liikumistrajektorid, sest rajatava kiirraudtee turvanõuded seavad viaduktidele rangemad tingimused.

Küsimuste korral on igati mõistlik ja ka soovitatud Rail Baltica meeskonnaga ühendust võtta.

Kas ja kuidas on arvestatud elamute juures olevate joogiveekaevudega? Mida peab selle jaoks tegema, et andmed oleksid projektis korrektselt kajastatud?

RB trassikoridoris ning vahetus läheduses asuvad mitmed kinnistud, mille kaevud (puur- või salvkaev) ei ole lisatud Keskkonnaregistrisse ehk ei ole ametlikult registreeritud, kuid mis võivad olla puudutatud RB ehitusest. Kui kaevud ei asu registris, siis puudub projekteerijal ning keskkonnamõjude hindajal täpne alginfo ning puudub võimalus mõjude hindamiseks, sest alusinfo kättesaadavuseks on kasutatud valdavalt Keskkonnaregistri andmeid.

Seetõttu on ülioluline jälgida, et kõik puudutatud kaevud oleksid projektlahenduses kajastatud.

Kutsume üles kaevuomanikke vastavaid andmeid korrastama ning nende puudumisel edastama vajaliku info projekteerijale (RB Rail AS-le).

Mida tähendab põhiprojekti koostamine raudteekoridoris ja vahetus läheduses maad omavatele füüsilistele ja juriidilistele isikutele? Millega tuleb arvestada?

Ennekõike tuleb arvestada, et projekteerijal on tarvilik ehitusuuringute teostamiseks pääseda ka tulevase raudtee trassi alla jäävatele kinnistutele ning sellega seoses palume inimestelt koostööd selle võimaldamiseks. Projekteeerijal on kohustus taastada peale uuringute teostamist olukord nagu see oli enne uuringutega alustamist.

Lisaks alustab projekteerija põhiprojekti etapis uute juurdepääsuteede lahenduste tutvustamist piirinaabritele, kelle juurdepääs oma kinnistule raudtee ehitusega muutub. Projekteeerija kuulab ära ka piirinaabrite soovid seoses juurdepääsuteedega ning võimalusel arvestab nendega.

Küsimuste korral on soovitatud ühendust võtta kirjas antud kontaktnumbritel.

OLULINE TEADA



Millal lõpetatakse Raplamaa ja Põhja-Pärnumaa lõigus põhiprojekteerimine?

Esimese ja teise alamlõigu põhiprojekteerimine lõpetatakse orienteeruvalt 2022. aasta teises pooles. Ülejäänud alamlõikude põhiprojektide esitamine ja vastuvõtmine toimub prognooside kohaselt 2023. aasta IV kvartalis.

Kellega peaksid inimesed ühendust võtma, kui neil on küsimusi seoses projekteerimisega, ristumiste ehitamisega nende valla territooriumil või maade omandamisega?

Rail Baltica kiirraudtee rajamise on kaasatud mitmed asutused, kelle vahel ülesanded jaotatud on. Selgituseks olgu toodud, et põhiprojekteerimisega tegeleb Rail Baltica ühisettevõtte Rail Baltic Rail, ristumiste ehitamisega Rail Baltic Estonia tihedas koostöös Transpordiameti ja kohalike omavalitsustega ning maade omandamine on Maa-ameti ülesanne.

Rail Baltica projekteerimise ja ehitamisega seotud küsimustes Rapla maakonnas ja Põhja-Pärnumaa vallas võtke ühendust:

Andre Säre, RB Rail AS põhitrassi projekteerimise projektijuht – andre.sare@railbaltica.org

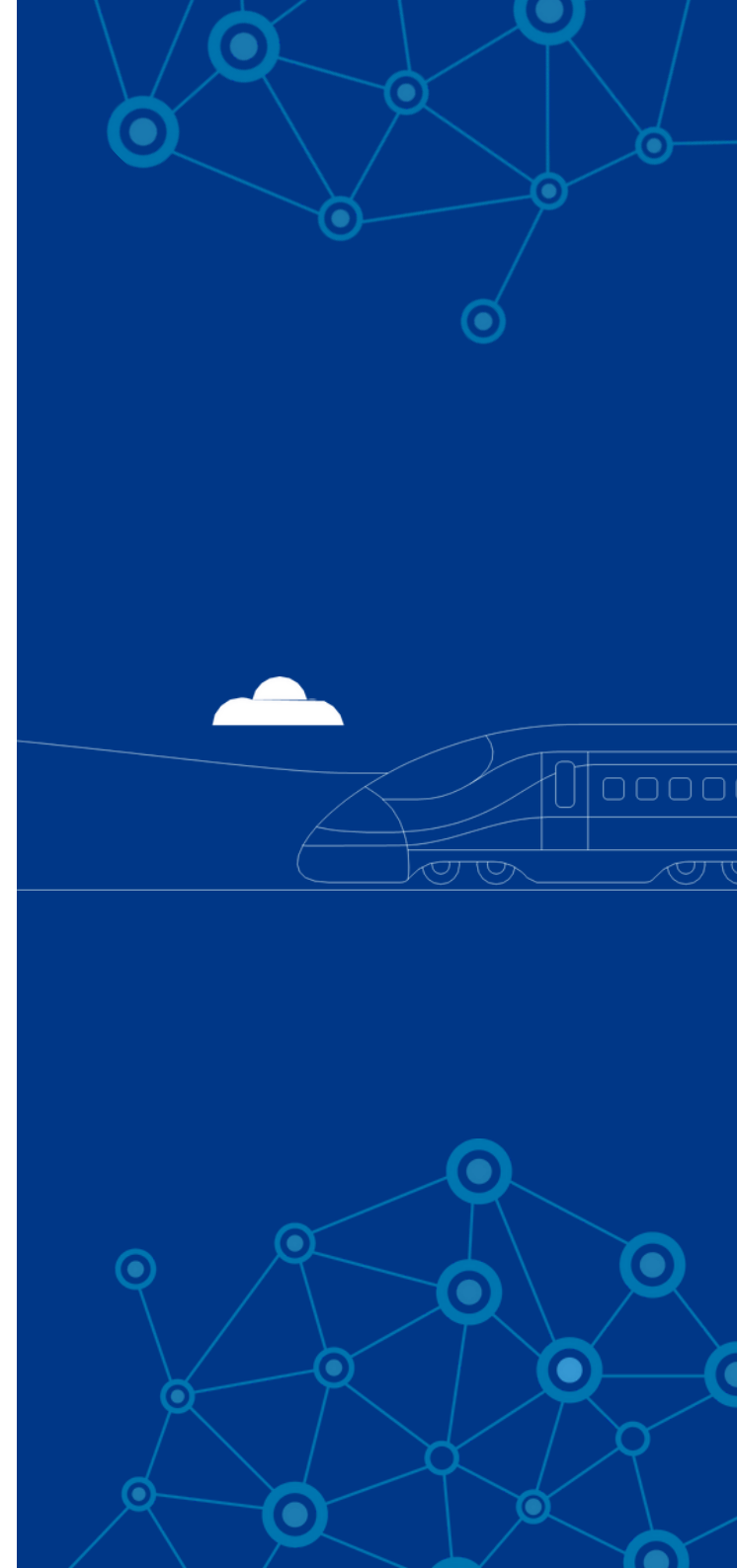
Arto Lille, Rail Baltic Estonia rajatiste ja põhitrassi projektijuht - arto.lille@rbe.ee

Millega peavad arvestama maaomanikud, kelle kinnistud asuvad RB trassikoridoris ja kes soovivad raudtee trassi koridoris midagi ehitada või rajada?

Tuleb lähtuda kehtestatud Maakonnaplaneeringust.

Maakonnaplaneeringu seletuskirja punkt 3.3 sätestab “Raudtee ehitamiseks ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu ümberehitamiseks tuleb raudtee trassi koridor hoida ehitistest vabana.”

Soovitame omavalitsustel jälgida ka Rail Baltic Estonia Facebooki lehekülge, et olla kursis kõikide jooksvate Rail Baltica tegemistega.



Kuidas saavad inimesed veel ka täna selles protsessis osaleda?

Arvamuse avaldamine ja päringute või ettepanekute tegemine on võimalik läbi oma kohaliku omavalituse kui see on Rail Baltica projektiga seotud.

Osaleda on võimalik ka keskkonnamõtjude hindamise raportite avaliku väljapaneku käigus. Vastava löigu KMH raporti avalikustamisest teavitab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet ja info on leitav veebilehelt www.ametlikudteadaanded.ee.

MAADE OMANDAMINE

Omavalitsus	Omandatav arv (tk)	Omandatav pind (ha)	Eraomand (tk)	Munitsipaalomand (tk)	Riigi omand (tk)	Eraomandist omandatud
Kehtna vald	57	112	36	0	21	27
Kohila vald	139	101	120	6	13	63
Rapla vald	231	190	197	4	30	90
Põhja-Pärnumaa vald	56	127	36	0	20	26
KOKKU	427	402	353	10	64	180

Maade omandamine toimub paralleelselt põhiprojekteerimisega. Rapla maakonnas omandatakse raudtee ehitamiseks eraomandist 353 maatükki. 2022. aasta mai seisuga on neist raudtee ehitamiseks omandatud 180 maatükki.

Põhja-Pärnumaal omandatakse raudtee ehitamiseks eraomandist 36 maatükki, millest tänaseks on raudtee ehitamiseks omandatud 26.

Maade omandamise menetlusi viib läbi Maa-amet.

Maade omandamisega seotud küsimuses võtke ühendust:

Katrin Rannama, Rail Baltic Estonia maakorraldaja-planeeringute ekspert - katrin.rannama@rbe.ee

Lisainfot Rail Baltica projekti kohta leiate:

rbestonia.ee

info.railbaltica.org/ee



@railbalticaeestis



@railbalticestonia



Kaasrahastatav ELi Euroopa ühendamise rahastust