

2019. aastal alanud Rail Baltica projekteerimistööd **Rapla maakonnas** ja **Põhja-Pärnumaa vallas** lõpevad tänaste plaanide kohaselt 2022. aasta alguses.

Harju-Rapla maakonnapiirist Tootsini (Pärnu maakond) ulatuv projekteerimislõik (DTD1) on **71 km pikk** ning koosneb viiest alamloigust.

Projekteerimistöid teostab Hispaania insenerifirma **IDOM** ja raudteega ristuvate objektide (viaduktid, ökoduktid) rajamise eest vastutab **Rail Baltic Estonia**. Enne ehitustööde algust toimuvad ka avalikud arutelud ja projektide tutvustamised valdades.

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

Keskkonnamõjude hindamise käigus selgunud võimalikud mõjud on võetud arvesse projekteerimise üksikasjades, samas peab keskkonnamõju hindamine tagama nii keskkonnamõjudest lähtuva optimaalse raudtee telje asukoha, muldkeha kõrguse kui ka näiteks kuivenduslahenduse valiku või hoopis kuivendamise vältimisega raudtee projekteerimise, 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
- 19 maanteeviadukti
- 1 raudteeviadukti
- 12 ökodukti
- Ca 100 truupi vee ja loomade läbipääsuks



Mida tööprojekti koostamine endast kujutab?

2019. aastal alanud ja 2022. aastal lõppeva projekteerimise jooksul viiakse raudteekoridoris läbi ehitusuuringud, keskkonnauuringud, samuti keskkonnamõjude hindamine. Selle põhjal koostatakse raudtee alusehituse, pealisehituse ning raudteega seotud rajatiste ehitamiseks tööprojekt.

Alamlõik nr 1 – KOHILA

Raudtee projekteerija on liikunud edasi raudtee ning seonduvate objektide projekteerimisega. Projektlahendusi on koordineeritud nii ametiasutuste, maaomanike kui trassivaldajatega. Maade omandamiseks on koostatud krundijaotuskavasid ning valmimisel on keskkonnamõjude hindamise aruanne. Samaaegselt on toimumas projektide ülevaatamine ning ekspertiishinnangute teostamine.

Järgnevate kuude jooksul on kavas esitada keskkonnamõjude hindamise aruanne ülevaatuseks Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile, samuti viia lõpule raudtee põhiprojekti lahendus, mis võimaldaks hiljemalt 2022. aasta alguses alustada ehituslubade taotluse protsessiga.

Raplamaal Kohila vallas on üks osa Rail Baltica rajatise juba ka ehitushankes (Loone ökodukt, Künka tee viadukt, Tagadi tee viadukt) ning aprillikuu esimeses pooles läheb ehitushankesse järgmine objekt, milleks on Urge ökodukt. Urge ökodukti alused maad on tänaseks Maa-ameti poolt juba omandatud. Mainitud ristumiste ehitamiseks sõlmitakse ehitusettevõtjatega lepingud lähikuudel. Ökoduktide rajamine enne põhitrassi ehitamist võimaldab loomadel ülepääsuga harjuda juba põhitrassi suurte ehitustööde eel. Selliselt lähenedes saavad loomad liikuda ka ehitustööde ajal ning vaba liikumine ei ole ehitusetapis takistatud.

Projekteerimine koosneb erinevatest etappidest:

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



Ökodukti pikkuseks on 80m ning ületuskoha laius varieerub vahemikus 70 meetrilt ületuskoha keskmeks 80 meetrini selle otsades. Ökodukti eesmärk on turvaline raudteeületusvõimalus ja suurem liikumisvabadus erinevatele metsloomadele nagu põdrad, metssead, hundid, karud ja rebased, kuni pisikiskjate ja närilisteneni välja. Nii raudtee enda kui ulukite turvalisuse huvides paigaldatakse ökodukti äärtesse puidust piirded. 2,6-2,8 meetri kõrgused piirded aitavad summutada müra, varjavad rongitulesid ja sulatavad loomade ülekäigu kokku ümbritseva loodusega. Ökoduktile istutatakse puud ning luuakse taimestiku kooslus, mis on omane sealsele piirkonnale ning harjumuspärane piirkonnas esinevatele loomadele.

Kohila vallale kuuluv Künka tee asub Loone külas ning külgneb vahetult põllu- ja metsamassiividega. Tee ühendab Tallinn-Rapla-Türi maanteed väiksemate kohalike teedega. Künka tee viadukt võimaldab kohalikul elanikkonnal liikuda üle raudtee ning säilitab olemasolevad ühendused. Sarnaselt Tagadi tee viaduktiga (asub Urge külas), on ka Künka tee viadukt raudbetoonist konstruktsiooniga. Projekteeritud viadukti kogupikkuseks on veidi üle 53m ning laiuseks 9,4m. Viaduktil on tagatud kaks 3,5m laiust asfaltkattega sõidurada ning 1,3m laiused piiretega eraldatud hooldusalad viadukti äärtes. Viadukti servades on ette nähtud kaitsepiirded. Vahetult raudteeliini kohale paigaldatakse kõrgem vandalismikindel tara. Künka tee ehitustööde käigus tõstetakse ümber olemasolevaid tehnovõrke ning rajatakse raudtee juurdepääsu- ja hooldusteede mahasõidud.

Tagadi tee ühendab omavahel Tallinn-Rapla-Türi maanteed ning Kurtna küla ja Kohila alevit. Tagadi tee viadukt võimaldab liiklusel üle raudtee liikuda ning säilitada olemasolevad ühendused. Tagadi tee viadukti puhul on tegemist tervikliku betoonist konstruktsiooniga, mille kogupikkus on 75m. Viadukti kogulaius on 9,4m, tagades kaks 3,5m laiust sõidurada ning mõlemal pool sõiduteed on 1,2m laiused piiretega eraldatud hooldusalad. Viadukti servades paikneb kaitsepiire. Projekti raames ehitatakse ümber piirkonda jäävad maaparandussüsteemid (kraavid, truubid). Rajatakse tulevase raudtee juurdepääsu- ja hooldusteede mahasõidud. Pärast viadukti ehitamist ning samaaegselt raudtee ehitusega rajatakse viadukti alla haljastatud loomarajad.

Loone ökodukt



Künka tee viadukt



Tagadi tee viadukt



Alamlõik nr 2 – Alu-Mälivere

Raudtee projekteerija on tegelenud raudtee ning seonduvate objektide projekteerimisega, see sisaldab muuhulgas projektlahenduste koordinatsiooni ametiasutuste, maaomanike ning trassivaldajatega. Samuti on koostatud krundijaotuskavasid, mis on maade omandamise aluseks ning valmimisel on keskkonnamõjude hindamise aruanne. Samaaegselt on toimumas kohtobjektide projektide ülevaatamine ning ekspertiishinnangute teostamine.

Järgmisel paaril kuul on kavas esitada üks KMH lõigu aruanne ülevaatuseks Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile ning teine lõik läheb sisemisele ülevaatusele. Samuti tegeleme raudtee põhiprojekti lahenduse lõpule viimisega, mis võimaldaks alustada ka erinevate kohtobjektide projektidele ehituslubade taotluse protsessiga.

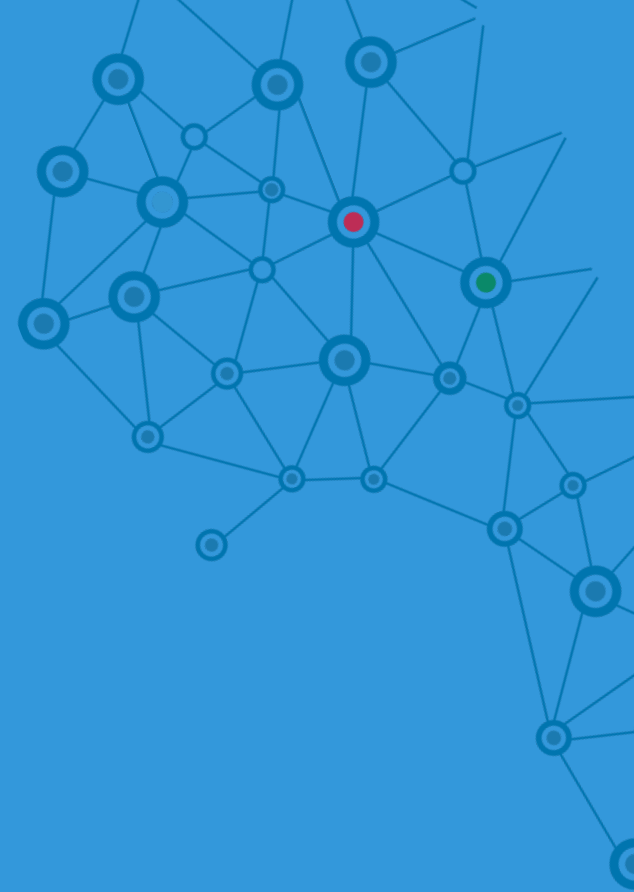
Aprillikuu alguses on plaanis korraldada Kalevi ökodukti ehitushange. Ehituslepingusse plaanitakse jõuda hiljemalt käesoleva aasta sügisel.

Alamlõik nr 3 – Kärpla-Alu

Raudtee projekteerija on selleski projekteerimislõigus tegelenud raudtee ning seonduvate objektide projekteerimisega, see sisaldab muuhulgas projektlahenduste koordinatsiooni ametiasutuste ning trassivaldajatega. Samuti on teostamisel keskkonnamõjude hindamise aruanne.

Samaaegselt on toimumas kohtobjektide projektide ülevaatamine ning ekspertiishinnangute teostamine. Järgmisel paaril kuul koostab konsultant viienda KMH lõigu aruannet ning teostab raudtee põhiprojekti lahendust. Alustatakse nn kiire ajakava kohtobjektide (viaduktid, ökoduktid) projektidele ehituslubade taotluse protsessiga.

Kehtna-Põlma tee ja Rail Baltica ristumine – plaanis on ehitushankesse minna käesoleva aasta lõpus või järgmise aasta esimeses pooles koostöös Transpordiametiga.



Alamlõik nr 4 – Selja-Kärpla

Raudtee projekteerija on teostanud raudteeobjektide geoloogilisi ja hüdrooloogilisi uuringuid ning tegelenud põhiprojekti koostamisega. Samuti on teostamisel keskkonnamõjude hindamise aruanne.

Konsultant alustab kiire ajakava kohtobjektide (viaduktid, ökoduktid) projektlahenduste koordineerimist seotud osapooltega.

Alamlõik nr 5 – Tootsi-Selja

Raudtee projekteerija ja lepingulised konsultandid on teostanud raudteeobjektide geoloogilisi ja hüdrooloogilisi uuringuid ning tegelenud põhiprojekti koostamisega. Samuti on teostamisel keskkonnamõjude hindamise aruanne.

Koostatakse põhiprojekti lahendusi raudteele ning kohtobjektidele.



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

Tuleb arvestada sisseharjunud juurdepääsuteede lahenduste mõningase muutumisega. Projekteerija esindaja saadab puudutatud maaomanikele kirja uue tehnilise lahenduse osas ning küsib maaomaniku tagasisidet. Küsimuste korral on igati mõistlik ja ka soovitatav kirjas antud kontaktnumbritel ühendust võtta.

Kuidas saavad inimesed veel ka täna selles protsessis osaleda?

Tagasiside esitamisega oma krundi juurdepääsuteede lahenduse osas. Samuti saab anda sisendit projekteerimistingimuste kohustusega objektide projekteerimisel.

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

Rail Baltic Estonia OÜ või RB Rail AS projektijuhiga, samuti saab infot vastava KOV-i ehitusspetsialisti käest, mis puudutab küsimusi tehniliste lahenduste teemal. Maade omandamise teemal saab informatsiooni ka Maa-ametist. Rail Baltica projekteerimise ja ehitamisega seotud küsimustes võtke ühendust:

- Rapla maakonnas: **Arto Lille**, Rail Baltic Estonia rajatiste ja põhitrassi projektijuht – arto.lille@rbe.ee
- Pärnu maakonnas: **Ivo Laht**, Rail Baltic Estonia rajatiste ja põhitrassi projektijuht – ivo.laht@rbe.ee
- Üldised küsimused: **Karmo Kõrvek**, RB Rail AS põhiprojekteerimise projektijuht – karmo.korvek@railbaltica.org

Millal lõpetatakse Raplamaa ja Põhja-Pärnumaa valla lõigus põhiprojekteerimine?

Käesoleva aasta jooksul.

Millega peavad maaomanikud arvestama, kelle kinnistud asuvad RB trassi koridoris 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."

OLULINE TEADA

Lisainfot Rail Baltica projekti kohta leiate:

rbestonia.ee

info.railbaltica.org/ee



Kaasrahastatav ELi Euroopa ühendamise rahastust

MAADE OMANDAMINE

Omaavalitsus	Omandatav arv (tk)	Omandatav pindala (ha)	Eraomand (tk)	Munitsipaalomand (tk)	Riigiomand (tk)	Eraomandist omandatud (2021 märts seisuga)
Kehtna vald	50	108	33	0	17	21
Kohila vald	109	92	92	6	11	44
Rapla vald	169	155	144	3	22	43
Raplamaa kokku	328	355	269	9	50	108



MAADE OMANDAMINE

Omaavalitsus	Omandatav arv (tk)	Omandatav pindala (ha)	Eraomand (tk)	Munitsipaal-omand (tk)	Riigiomand (tk)	Eraomandist omandatud (2021 märtsi seisuga)
Häädemeeste vald	38	82	19	16	3	0
Põhja-Pärnumaa vald	51	121	36	0	15	14
Pärnu linn	34	60	14	13	7	0
Saarde vald	0	0	0	0	0	0
Tori vald	78	144	55	4	19	7
Pärnumaa kokku	201	407	124	33	44	21

Maade omandamine toimub paralleelselt põhiprojekterimisega. Rapla maakonnas omandatakse raudtee ehitamiseks 328 maatükki, 2021. märtsi seisuga on neist omandatud 108. Põhja-Pärnumaa vallas omandatakse 51 maatükki ning praeguseks on neist omandatud 14. 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

