|  |  |
| --- | --- |
| Protokoll | |
| Projekt | Kardla-Tartu lõigu põhiprojekti koostamine |
| Teema | Töökoosolek |
| Kuupäev | 29.11.2023 |
| Asukoht | Telliskivi 60/2 Tallinn; EVR kontor |
| Koosoleku nr |  |
| Protokollija | Andres Brakmann |
| Osalejad | Tiit Vunk (TRAM)  Elian Remmelkoor (SKPK)  Janar Taal (TRAM)  Arvo Smiltinš (EVR)  Andrus Noor (EVR)  Riho Vjatkin (EVR)  Olga Gerassimova (EVR)  Kermo Alamaa (EVR) |
| Puudusid | - |
| Koopia | - |
| Järgmine koosolek |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Päevakava | 1. Projekti üldinfo  2. Raudteega seonduvad küsimused  3. Muud teemad |

# Projekti üldinfo

Plaanis on projekti ehitusega alustada 2025 ja lõpetada 2027, rahastamine on planeeritud Military Mobility fondist (hetkel taotlemine käib, otsust veel ei ole). Eeldatav ehituskestvus 2,5 aastat.

Tallinna-Tartu maantee osa on ette nähtud 2+2 ja Tartu põhjapoolne ümbersõit 1+1 ristlõikega. Käesoleva projektiga Emajõe ületust ette nähtud ei ole.

# Raudteega seonduvad küsimused

Viaduktide gabariidid

Tartu põhjapoolse ringteega ristumisel on raudtee aluseks tee gabariidiks arvestatud 5,5 m, Tähtvere raudtee viadukti juures on eelprojektis arvestatud 4,6 m gabariidiga. Gabariidiväravad on vajalikud iga raudteeviadukti juurde, kõrgusgabariidi korral alla 5,0 m peab nende konstruktsioon arvestama (tugev ja kiiresti taastatav) sagedaste pihta sõitmistega. Eelprojektiga on arvestatud, et raudtee profiil jääb paika. EVRi soov on Tähtvere raudtee viadukti juures raudteeviadukti konstruktsiooni kahjustuste vältimiseks tagada kõrgusgabariit 5,0 m, võib kaaluda ka raudtee profiili tõstmist ca 20 cm. Raudtee tõstmise korral tuleb arvestada kaasnevate mahukate töödega (raudtee muldkeha aluse laienemine, truupide pikendamine, raudteega paralleelsete kommunikatsioonide ja kraavide asukoha muudatused, fooride ja kontaktvõrgu mastide paigutuse tagamine rööpapea kõrguse suhtes jne).

Kuna EVR’il on plaanis rajada ka teine raudtee siis peavad rajatavad viaduktid ja nende tugimüürid jms olema sellised, et ei takista olemasolevast rööbasteest 4,3 m kaugusele (rööbasteede telgede vahe) teise raudteeviadukti rajamist tulevikus. Selleks, et veenduda teise raudtee rajamise võimalikkuses tuleb see perspektiivsena kajastada projekti joonistel. Viaduktidele projekteerida viadukti konstruktsioonidest eraldi asetsevad gabariidiväravad.

Hooldusjuurdepääsud

EVR selgitas, et on vajalik Eestis maanteeliikluses lubatud veokitele juurdepääs raudtee maa-alale terves ulatuses mõlemalt poolt (maa-ala hooldus, päästeamet, remont). Rajatavad riigiteede süvendid raudteeviaduktide piirkonnas lõikavad läbi praegused piki raudteemaad liikumise võimalused. Ehk siis antud projektiga tuleb tagada kuni 6 juurdepääsu. Kui juurdepääsud raudteemaa piirini ei ole avalikud teed, tuleb seada õiguslik alus EVR’ile nende juurdepääsuteede kasutamiseks.

Hooldusteedele peavad saama liikuda päästeameti masinad seniste hooldusteede läbilõikamise kohtades peab olema ümberpööramise võimalus. EVR ise käesoleval ajal kasutab 12 m pikkuseid veokeid Volvo FMX, Renault HD007.

Kahe raudteeviadukti vahelisel lõigul raudtee maal on täna isetekkelised põllumaad ja kasvuhooned. EVR selgitas, et nendega ei ole vaja arvestada ja vajadusel tohib need lammutada.

Ehitamise tehnoloogia

Tõdeti, et eelprojektis toodud ajutise raudtee kasutamise lahendus ei ole ilmselt optimaalne, mõistlikum on arvestada nn valmis viaduktide paika lükkamise lahendusega. Soovitatav on ELRON’lt küsida üldised tingimused ehitustööde akende sobivate perioodide osas (nt sulgemine 2x 72h millised perioodid ELRON-le sobilikud), et need ehitajatele teada oleks. Järgmise aasta akende vajadused tuleb esitada iga aasta 15. detsembriks nii et enne seda peavad ehitajad oma tööde ajakavad koostama.

Raudtee juhtimis ja kontrollsüsteemide kaablid peavad terve ehituse aja olema töökorras. Vajadusel tuleb need ajutiselt ümber ehitada (paigaldatakse paralleelne kaabel ja kokkulepitud ajal teostatakse ümberlülitus) ajutisse asukohta väljaspool viadukti ehitusala ja hiljem peale viaduktide valmimist veelkord ümber ehitada lõplikku asukohta viaduktidel. Kaablite ühenduste tegemine, kui neid on vaja ajutise ümbertõstmise raames katkestada, tuleb täpsustada eraldi üle sest erinevatel kaablitel on võimalused erinevad. Need tööd tuleb teeprojektis kajastada. Optiliste kaablite korral peavad asendatavad lõigud olema olemasolevate muhvide vaheliste lõikude ulatuses (s.t. lisamuhvideta), ülejäänud kaablitel võivad olla lisamuhvid ehitusobjekti piiridel.

Viaduktide omandiküsimus

TRAM selgitas, et viaduktid on plaanis hiljem anda üle EVR’le. Üleandmise saab TRAM teha tasuta, kuid vajalik on täpsustada kas tekib 5-aastane üleandmise ooteperiood, mis tuleneb välisrahastuse tingimustest ja kuidas toimub üleandmine raamatupidamislikult. EVR peab vajalikuks, et garantiiperioodil oleksid viaduktid TRAM omandiks.

# Muud teemad

Kui on vaja projekteerimise käigus mingites küsimustes konsulteerida siis pöörduda [infra@evr.ee](mailto:infra@evr.ee).

Konsultant esitab EVR’le taotluse põhiprojekti tehniliste tingimuste saamiseks. Tehniliste tingimuste taotlusele tuleb juurde lisada trassiskeem ja eelistatud raudteeviadukti lahendus.

/allkirjastatud digitaalselt/ /allkirjastatud digitaalselt/

Tiit Vunk Andres Brakmann

Tellija Konsultant