

Regionaal- ja Põllumajandusministeerium
info@agri.ee

Teie: 26.11.2024 nr 3.4-1/609-1

Meie: 13.12.2024 nr 3-1/7-2

ARVAMUS

Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise lõpetamise Vabariigi Valitsuse korralduse eelnõule

Lugupeetav minister

- **Harjumaa Omavalitsuste Liit on vastu Vabariigi Valitsuse korralduse eelnõule, millega tahetakse lõpetada Tallinna ringraudtee riigi eriplaneering ja keskkonnamõju strateegiline hindamine.**
- **Peame oluliseks jätkata Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringut ja keskkonnamõju strateegiliste hindamist.**
- **Kui valitsuse hinnangul on vajalik saavutada 2025. aastal riigi kulude kokkuhoid, teeme kompromissina ettepaneku külmutada riigi poolt Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu toimingute ja kulude tegemine 2025. aastal ning jätkata eriplaneeringu toimingutega pärast Kliimaministeeriumi poolt Eestis Euroopa rööpmelaiusega raudteele ülemineku kohta analüüsi ja ettepanekute esitamist.**
- **Teeme ettepaneku ringraudtee koostöökokkulepete osapoolte kohtumiseks, et arutada järgnevaid toiminguid Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu edasisel menetlemisel.**

I

Riigi eriplaneeringust loobumisel ei ole võimalik praegu maakonnaplaneeringus olevat 500-meetrise laiussega võimaliku ringraudtee koridori täpsustada.

II

- Tallinna ringraudtee rajamine on jätkuvalt oluline ning vastab riigi ja regionaaltasandi arenguhuvidetele.
- Ringraudtee pakub tulevikus kiireid ühistranspordivõimalusi töö- ja kodukoha vahel ning alternatiivi süvenevale autostumisele.
- Ringraudtee annab võimaluse korraldada Tallinna ümbruses ning kogu Harjumaal reisijatevedu arvestades arenevate transpordisõlmede (Tallinna lennujaam, Rail Baltic) ning töö- ja elukohtade paiknemist.
- Ringraudtee loob eelduse Laagri juurest Saku suunalise pöörde tegemise abil Tallinna ümbersõiduraudtee kavandamiseks, mis annab võimaluse korraldada ümber Tallinna mõlemas suunas reisijatevedu tõmbekeskuste vahel.
- Tulevikus võimaliku kaubavoogude suurenemise korral on ringraudteel oluline roll nende ümbersuunamisel Tallinna kesklinnast ja Ülemiste rahvusvahelisest reisiridest.
- Ringraudtee poolt antav Paldiski sadama ja Tapa vahel Tallinnast mööda minev alternatiivne ühendus omab tähtsust ka julgeoleku aspektist.

III

Ringraudtee ääres paiknevad omavalitsused saavad oma asutuse ja ettevõtluse suunamisel arvestada ringraudtee pakutavate võimalustega (s.h. perspektiivsete kohalike peatustega). Samuti võivad ettevõtjad Paldiski suunaliste investeerimisotsustuste tegemisel olla kindlad, et Tallinn ei jää raudteeliikluse ja kaupade liikumise kontekstis pudelikaelaks.

IV

Ringraudtee eriplaneeringu menetlemine ja kehtestamine ei too kaasa kohustust asuda lähiaastatel raudteed rajama. Riigi eriplaneeringu kulu jaotub prognoositavalt 6-7 aasta peale, mis ei ole riigile üle jõu käiv kulu. Eriplaneeringu valmimisel (orienteeruvalt 2032-2033) ja selle kehtestamisel on aega 5 aastat asuda planeeringut ellu viima. Planeeringu elluviimisega alustamine võib seisneda ka maakorralduslike toimingute tegemises (nt kruntimine raudtee ehituseks vajalike maade osas ja maatükkide omandamine), mis Rail Balticu (RB) näitel võib prognoositavalt olla ca 5% projekti kogumaksumusest. Seega ei tarvitse rahaliste vahendite puudumisel suuremahuliste ringraudtee ehitustööde alustamisega kiirustada.

Nt on Rae vallas ringraudtee suuresti juba osa RB koridorist ning seega maad on osaliselt juba omandamisel või omandatud. Kui ringraudtee trassikoridor saab 2035-2037 omandatud ning seda ainult raudteemaa ja kaitsevööndi ulatuses (ca 60 m koridor), siis ringraudtee ehitamisse võib jõuda ka alles aastatel 2040-2050. Kehtestamise järgselt ei ole ringraudtee riigi eriplaneeringu kehtivuse kaotamise ohtu ka kohe ehitustöödega mitte alustamisel, kuid samal ajal saab teha nendeks töödeks vajalikke ettevalmistusi.

V

RB taristu projekteerimisel ja ehitamisel juba arvestatakse Tallinna ringraudtee rajamise võimalusega. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium andis 19.08.2019 kirjaga nr 24.5-6/19-0095/6216 RB Rail AS-le ja Rail Baltic Estonia OÜ-le suunise arvestada RB projekteerimisel Tallinna ringraudtee tarbeks täiendava vaba ruumiga, eesmärgiga tagada selle raudtee ehitamisvõimalus tulevikus. Suunist tulenes sellest, et RB rööbastee trassikoridor omab osalist kokkupuudet Harju maakonna planeeringus 2030⁺ käsitletud põhimõttelise Tallinna ringraudtee raudteekoridoriga. Suunise raames tuli viia RB projekteerimisel kaheksa loetletud kohtobjekti osas eritasandilised ristumised vastavusse põhimõttelise ringraudtee raudteekoridori ruumivajadusega ning näha neis ristumistes ette täiendav vaba ruum ringraudtee rajamist võimaldavate gabariitidega.

VI

Kuigi praegu on muutunud oluliselt vähemperspektiivikaks kaubavedu 1520 mm rööpmelaiusega raudteel, on saanud selgeks, et (hübriid)rännakuuhu tõttu tuleb välistada ohtlike raudteeveoste kulgemine läbi Tallinna linnaruumi ja alates 2030. aastast ka läbi RB Ülemiste ühisterminali. **Tallinna ringraudtee riigi eriplaneeringu lõpetamine ignoreeriks 2020. aastal Tallinna linna tellimisel valminud ohutuse eksperthinnanguid:**

- Kopli kauba- ja sorteerimisjaama ohutuse eksperthinnang, kättesaadav <https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2020/Kopli-kauba-ja-sorteerimisjaama-ohutuse-ekperthinnang>
- Ülemiste kauba- ja sorteerimisjaama ohutuse eksperthinnang, kättesaadav <https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2020/lemiste-kauba-ja-sorteerimisjaama-ohutuse-ekperthinnang>

Väljavõte Kopli kauba- ja sorteerimisjaama ohutuse eksperthinnangust:

/---/ Lisaks Kopli kaubajaamale läbivad Paldiski-suunalised ohtlikud raudteeveosed Tallinna linnakeskkonnas 24km, ohustades tervelt 23 asumi elanikke:

- Lasnamäel: Sõjamäe, Ülemiste, Sikupilli
- Kesklinnas: Ülemistejärve, Juhkentali, Luite, Veerenni, Kitseküla, Uus Maailm, Kassisaba, Vanalinn
- Kristiines: Lilleküla, Tondi, Järve
- Põhja-Tallinnas: Kelmiküla, Kalamaja, Pelgulinn

- Nõmmel: Rahumäe, Nõmme, Hiiu, Kivimäe, Pääsküla, Laagri
Kopli kaubajaama jõudvad ohtlikud veosed läbivad ka tulevast RB Ülemiste ühisterminali, kus lisaks tuhandetele RB ühisterminali reisijatele (s.h. terminalis tiptunnil kuni 3000 inimest) viibib igapäevaselt kümneid tuhandeid inimesi. Lahenduseks ei ole ka RB Ülemiste ühisterminali läbimine ainult öösel, sest see ohustaks ja segaks Tallinna linnas eelmainitud trassi ääres elavaid kümneid tuhandeid inimesi veelgi rohkem. /--/

VII

Ringraudtee riigi eriplaneeringu koostamisel on võimalik arvestada erinevate rööpmelaiuste variantidega, sealhulgas ka võimalusega et kogu Eestis minnakse esimesel võimalusel üle nn Euroopa rööpmelaiusele. Eelnõus on õigesti välja toodud: „Valitsus toetab Euroopa Komisjoni algatust viia raudteeliiklus Baltikumis üle Euroopa laiusega raudteele. Kliimaministeerium koostab 2025. aasta novembriks analüüsi ja ettepanekud Eestis Euroopa rööpmelaiusega raudteele ülemineku kohta.“ See analüüs võib oluliselt mõjutada ringraudtee vajadust ja valmimise aega. **Otstarbekas on enne ringraudtee riigi eriplaneeringu osas edasiste tegevuste elluviimist Euroopa rööpmelaiusega raudteele ülemineku teemaliste analüüside valmimine ära oodata ja nendega arvestada.**

VIII

Ka ajutiste kokkuhoiukohtade leidmiseks ei ole ringraudtee eriplaneeringu lõpetamine õige otsus. **Kokkuvõttes on võimalik saavutada sellega, et 2025. aastal riigi poolt täiendavaid kulusid mitte teha, oodates ära rööpmelaiuste analüüsi ja koostades vajalikuks peetud ringraudtee liikuvusuuringu.** Liikuvusuuringu saab koostada nende kulude katmises riigipoolse osaluseta.

Peame vajalikuks, et riiklikult käsitletaks tulevasi elukeskkonna-, transpordi- ja majanduse vajadusi igakülgset ning ei ohverdataks tulevikuarengut lühiperspektiivset ja oletuslikku kokkuvõtet ettekäändeks tuues.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Andre Sepp
tegevdirektor

Kristjan Kenapea 615 0365
kristjan.kenapea@hol.ee