

2019. aastal alanud Rail Baltica projekteerimistööd Rapla maakonnas ja Põhja-Pärnumaa vallas lõppevad tänaste plaanide kohaselt 2023. aasta III kvartali 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 seondult objekte nagu maanteeviaduktid, jalakäijate läbipääsud, ökoduktid suurulukitele ning loomaläbipääsud väikeulukitele. Täiendavalt tehakse ka vajalikke geotehnilisi uuringuid ning projekteerija koordineerib koostatud projektlahendust erinevate ametiasutustega, maaomanike ning trassivaldajatega.

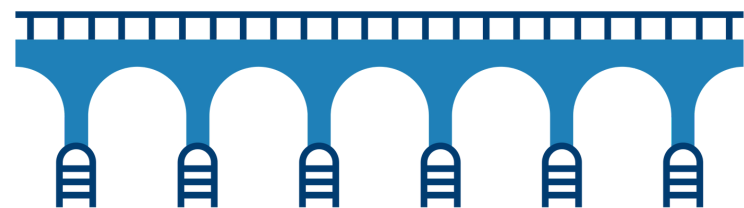
Projekteerimisega paralleelselt viiakse läbi keskkonnamõtjude hindamine (KMH), et leida raudteele parim asukoht ning optimaalseimad tehnilised lahendused, mis arvestaksid nii loodus- kui inimkeskkonnaga. Keskkonnamõtjude hindamine toimub Rapla maakonnas ning Pärnu maakonnast kuni Tootsini kulgevas projekteerimislõigus 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, 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
- 16 maanteeviadukti
- 7 raudteeviadukti
- 10 ökodukti



Mida tööprojekti koostamine endast kujutab?

2019. aastal alanud ja 2023. aasta teises pooles lõppeva projekteerimise jooksul viiakse raudteekoridoris läbi ehitusuuringud, keskkonnauuringud, 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-Mälivere

Augusti alguses jõudsid ehituslepinguteni Kohila vallas asuvad Loone ja Urge ökoduktid, Künka tee viadukt ning Tagadi tee viadukt. Loone ökodukti ja Künka viadukti hakkab ehitama AS YIT Eesti, Urge ökodukti AS GRK Infra ning Tagadi tee viadukti AS TREV-2 Grupp.

Koostöös RMK-ga teostati augustis metsa raadamistööd, mis leidsid aset pärast raierahu. Ehitustöödega alustati septembrikuu jooksul.

Keskkonnamõjude hindamise aruanne on esitatud Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile ning käivad ettevalmistused aruande avalikuks aruteluks.

2021. aastal oli põhirõhk esmajärjekorras valmivatel objektidel (viaduktid, ökoduktid). Selle aasta esimeses pooles on oodata mitmete põhiprojektide valmimist, et liikuda edasi ehitushankesse.

Peale Kohila liiklussõlme projekteerimistingimuste menetlust koostatakse liiklussõlme põhiprojekt. Projekteerimistingimuste menetlus viiakse läbi 2022. aasta jaanuaris. Kiire ajakava kohtobjektide järel esitatakse vastuvõtmiseks raudtee põhitrassi põhiprojekt.

Järk-järgult valmistatakse ette raudtee alamlõikude RAMS (töökindluse, juurdepääsetavuse, hoolduse ja ohutuse) analüüsi.

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

Augusti alguses jõudis ehituslepinguni Kalevi ökodukt, mille ehitamiseks sõlmiti leping aktsiaseltsiga TREV-2 Grupp. Ehitus peaks prognooside kohaselt valmima [2022. aasta lõpuks](#).

Valminud on raudtee ja selle juurde kuuluvate kohtobjektide põhiprojekti lahenduste esimesed versioonid. Täpsustatud on projekteeritava 1435mm ja olemasoleva 1520mm raudteetrassi lõikumise ja ehitusaegsete ajutiste ümbersõitude tehnilist lahendust.

Alu-Mälivere projekteerimislõiku jääb ka kaks keskkonnamõjude hindamise lõiku. Mõlemad aruanded on valminud ning aruannete avalikustamine toimub käesoleva [aasta esimeses pooles](#).

Koostöös Maa-ametiga alustatakse maade omandamise protsessiga.

Alamlõik nr 3 – Kärpla-Alu

Esitatud on esimesed versioonid kohtobjektide läbivaatuseks. Riigitee Kehtna-Põlma riste põhiprojekti kinnitamine on planeeritud [2022. aasta jaanuaris](#).

Samuti toimub ülejäänud lõigu kiire ajakava objektide korrigeerimine. Käesoleva aasta esimeses kvartalis on planeeritud Kärpla–Alu alamlõigu raudtee põhitrassi põhiprojekti läbivaatuseks esitamine.

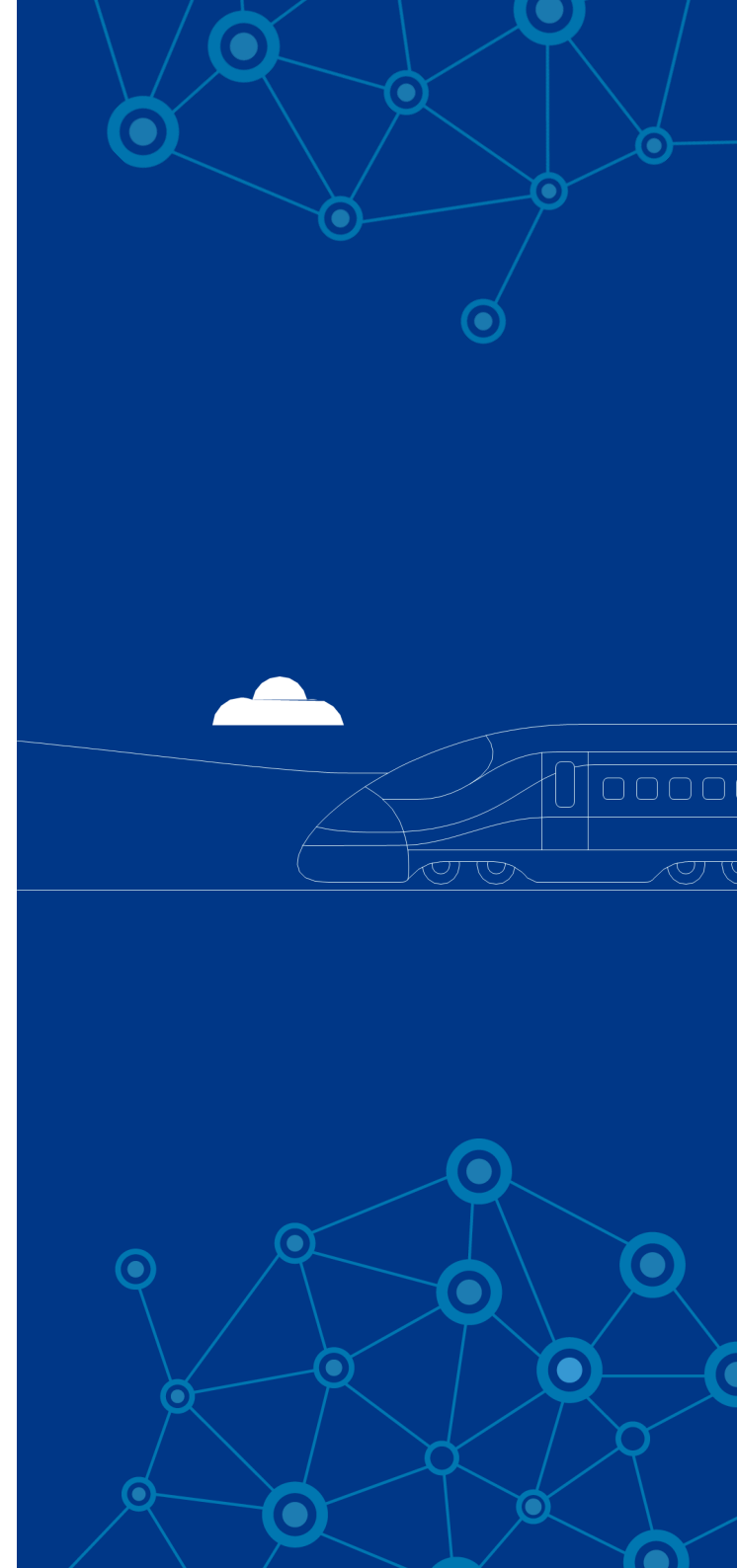
Kärpla–Alu alamlõigu KMH aruanne on valmimas ning selle avalikustamine toimub aasta esimeses pooles.

Alamlõik nr 4 – Selja-Kärpla

Lõpetatud on enamus vajalikest geoloogilistest uuringutest ja tegeletakse põhiprojektide koostamisega. Põhiprojekti staadiumis on kolm kiire ajakava kohtobjekti. Samuti on teostamisel keskkonnamõjude hindamise aruanne.

Järgneval perioodil on plaanis jätkata põhiprojektide koostamist ning kiire ajakava kohtobjektide projektlahenduste koordineerimist.

[2022. aasta teise kvartalis](#) on planeeritud Selja–Kärpla alamlõigu raudtee põhitrassi põhiprojekti läbivaatuseks esitamine koos keskkonnamõjude hindamise aruandega.



Alamlõik nr 5 – Tootsi-Selja

Raudtee projekteerija ja lepingulised konsultandid on tegelenud raudteeobjektide geoloogiliste ja hüdroloogiliste uuringute teostamisega ning põhiprojekti koostamisega. Antud lõigul on üks kiire ajakava kohtobjekt - Kõnnu ökodukt.

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

Kohalikud peatused

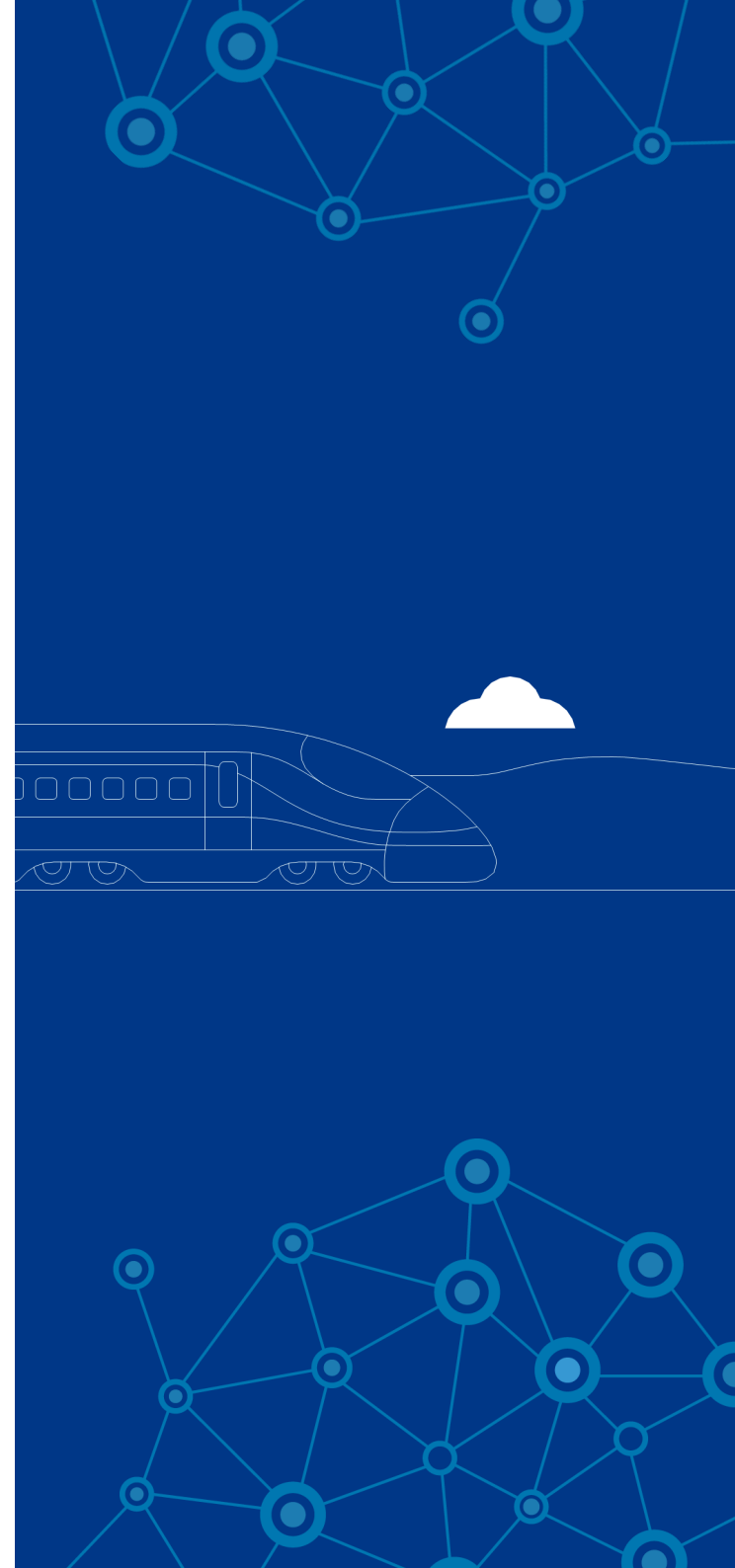
Kohalik rongiliiklus annab rahvusvahelisele raudteele laiema kasutusvõimaluse. Kava kohaselt saab Eesti trassiosal olema lisaks rahvusvahelistele reisiterminalidele [kaksteist kohalikku peatust](#). Raudteeäärsete asulate potentsiaal elupiirkonnana kasvab, sest kiire ja tõhus ühistransport toob suurtes 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](#) ning mille menetlus on lõpusirgel.

Kohalike peatustega seotud küsimustes saab ühendust võtta:

[Rauno Lee](#), Rail Baltic Estonia kohalike peatuste projektijuht – rauno.lee@rbe.ee



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.

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

Rail Baltica 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 raudtee 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).

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 veeteedena. Enne iga konkreetse ehituse algust kooskõlastab ehitaja kasutatavad veeteed tee omanikuga ja eelnev seisukord fikseeritakse.

Ehituse ajal teeb ehituse töövõtja igapäevaselt vajalikke remonditöid sõidetavuse tagamiseks.

Rail Baltic Estonia on kaardistamas 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.

OLULINE TEADA



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 raudteetrassi alla jäävatele kinnistutele ning sellega seoses palume inimestelt koostööd selle võimaldamiseks. Projekteerijal 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. Projekteerija kuulab ära ka piirinaabrite soovid seoses juurdepääsuteedega ning võimalusel arvestab nendega.

Küsimuste korral on soovitatud ühendust võtta kirjas antud kontaktnumbritel.

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 keskkonnamõjude hindamise raportite avaliku väljapaneku käigus. Vastava lõigu KMH raporti avalikustamisest teavitab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet ja info on leitav veebilehelt www.ametlikudteadaanded.ee.

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.



Soovitame jälgida ka Rail Baltic Estonia Facebooki lehekülge, et olla kursis kõigi projekti tegemistega.



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

Rail Baltica kiirraudtee rajamisse 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.

Lisainfot Rail Baltica
projekti kohta leiate:

rbestonia.ee
info.railbaltica.org/ee



Kaasrahastatav ELi Euroopa
ühendamise rahastust

MAADE OMANDAMINE

Omaavalitsus	Omandatav arv (tk)	Omandatav pind (ha)	Eraomand (tk)	Munitsipaalomand (tk)	Riigi omand (tk)	Eraomandist omandatud (2022 jaanuari seisuga)
Häädemeeste vald	44	87	19	16	9	8
Põhja-Pärnumaa vald	56	126,7771	36	0	20	24
Pärnu linn	39	71	14	13	12	0
Saarde vald	0	0	0	0	0	0
Tori vald	81	147	55	4	22	22
KOKKU	220	431	124	33	63	54

Omaavalitsus	Omandatav arv (tk)	Omandatav pind (ha)	Eraomand (tk)	Munitsipaalomand (tk)	Riigi omand (tk)	Eraomandist omandatud (2022 jaanuari seisuga)
Kehtna vald	57	112	36	0	21	26
Kohila vald	136	100,6128	117	6	13	57
Rapla vald	232	190	198	4	30	85
KOKKU	425	402	351	10	64	168

Maade omandamine toimub paralleelselt põhiprojekteerimisega. [Rapla maakonnas](#) omandatakse raudtee ehitamiseks eraomandist 351 maatükki. 2022. aasta jaanuari seisuga on neist raudtee ehitamiseks omandatud 168 maatükki. Maade omandamise menetlusi viib läbi [Maaamet](#).

Maade omandamisega seotud küsimuses võtke ühendust:

[Katri Rannama](#), Rail Baltic Estonia maakorraldaja-planeeringute ekspert - katrin.rannama@rbe.ee