

Raudtee-teemaline arutelupäev Raplas

9.oktoobril 2020

Rapla kultuurikeskuse kinosaaalis



2. TEEMA: RAUDTEE EDELASUUND NING SELLE ARENGUD JA TULEVIKUPLAANID

Teemabloki eesmärk on luua selgem pilt raudtee nn edelasuuna kui Raplamaale eluliselt tähtsa liikuvustaristu objekti olukorrast, arengutest ja kavandatud tulevikutegevustest

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS täpsustustab 15 minuti jooksul, kuidas toimub ministeeriumi esitatud siseriikliku raudtee nn edelasuuna visiooni ellurakendamine tegelikkuses selles osas, mis puudutab taristu arendamist

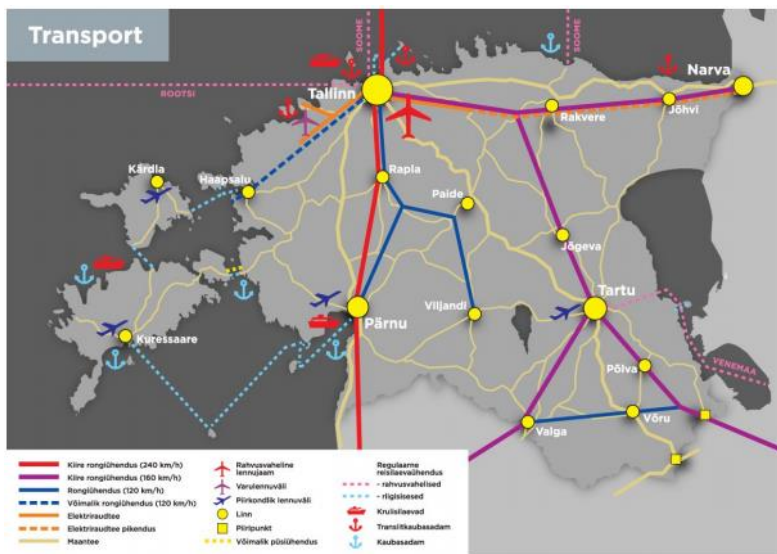
Suunavad küsimused

- Millal ja millistel lõikudel on kavandatud parandada raudteetaristu seisundit ja tõsta kiirusi ning läbilaskevõimet?
- Millal on kavas välja ehitada täiendavad rongide möödumisvõimalused TallinnRapla raudteelõigul?
- Kas ja millal tuuakse lauale Tallinn-Rapla lõigu elektrifitseerimine – see võimaldaks suuremas mahus „riskasutada“ juba olemasolevaid elektrironge?
- Kas ja millal on kavas parandada raudteetaristu seisundit Rapla-Lelle-Türi lõigul?
- Millised otsused on tehtud või tehakse edelasuuna raudtee rööpmelaiuse osas?



Millal ja millistel lõikudel on kavandatud parandada raudteetaristu seisundit ja tõsta kiirusi ning läbilaskevõimet?

- ✓ Edelaraudtee AS üldine loogika – 120 km/h
- ✓ Üleriigiline planeering Eesti 2030+



Joonis 7. Transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastal 2030. Eesti transpordivõrgustiku selgroo moodustab kvaliteedi poolest tuntavalt paranenud raudteeliiklus. Välis- ja siseühenduse tagamisel on oluline ka sadamate ja lennuväljade roll.

- ✓ Rapla-Lelle 140 km/h ? miks mitte 160 km/h ? Kontaktvõrk ?



Millal on kavas välja ehitada täiendavad rongide möödumisvõimalused Tallinn-Rapla raudteelõigul?

5. Muud võimalikud projektid

Lisaks vajavad tegevuskava perioodil täiendavalt otsustamist muud võimalikud arendusprojektid, mis ei sisaldu käesolevas tegevuskavas, kuna need ei ole baasstsenaariumi osaks, nende puudub rahaline kate riigieelarves ja riigieelarve strateegias.

5.1 Tallinn-Rapla raudteelõigu läbilaskevõime suurendamine.

Tallinn-Rapla raudteelõigu läbilaskevõime on tiptundidel ammendunud. Läbilaske suurendamiseks on vaja rajada Hagudi, Saku ja Männiku jaamad, mis suurendaks läbilaskevõimet tiptundidel Tallinn-Rapla raudteelõigul 6 rongilt 9 rongile. Täiendava mõjuna on võimalik koostada liiklusgraafikut paindlikumalt, kuna rongidele tekivad täiendavad möödumisvõimalused Tallinnast Kiisani iga 5 km järel ning Kiisalt Raplani iga 10 km järel. Projekti maksumus on hinnanguliselt 4,7 miljonit eurot.

- ✓ KOV-d on väljastanud tehnilised tingimused, mis on TJA poolt kooskõlastatud
- ✓ On olemas tehniline lahendus, ootame riigi otsuseid



Kas ja millal tuuakse lauale Tallinn-Rapla lõigu elektrifitseerimine – see võimaldaks suuremas mahus „ristkasutada“ juba olemasolevaid elektrironge?

- ✓ E-kiri MKM-st 28.06.2019
- ✓ Vabariigi Valitsus otsustas eile, et kogu Eesti raudteeinfrastruktuur tuleb elektrifitseerida. Tallinn-Viljandi lõigu elektrifitseerimiseks eraldatakse 55 miljonit eurot. MKMil tuleb esitada 25. juuliks VVle kava, kuidas vastav investeering aastate lõikes rahaliselt lahku lüüakse. Palun esitada meile **20. juuliks** kava, milliseid summasid on aastate lõikes vaja riigieelarvesse planeerida ja millistel lõikudel saaks erinevate aastate lõikes töid teha. Ajakava võiks suures joones välja näha selline, et 2020-2022 toimub projekteerimine ja 2023-2027 ehitus.
- ✓ Infopäev 12.12.2019

Tabel 1 – teostatavad tööd, eeldatav maksumus

Nr	Töö/tegevus	Eeldatav maksumus (tuh. €)
1	Tehniline kontseptsioon, eskiisprojekt	-
2	Uuringud ja analüüsid	100
3	Eelprojekti koostamine, ehitusloa taotlemine	100
4	Elektrivõrguga liitumine (sh planeeringud)	5 350
5	Kontaktvõrgu ja alajaamade projekteerimine ja ehitamine	55 600
6	Uute turvangusüsteemide projekteerimine ja ehitamine	8 250
	KOKKU	69 400

Tabel 2 – kulude eeldatav jaotus ajas (tuh. €)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
1	-	-	-	-	-	-	-	-
2	100	-	-	-	-	-	-	-
3	50	50	-	-	-	-	-	-
4	25	550	4 775	-	-	-	-	-
5	-	-	-	5 000	12 000	12 866	12 867	12 867
6	-	-	-	200	550	2 500	2 500	2 500
KOKKU	175	600	4 775	5 200	12 550	15 366	15 367	15 367

Rapla Türi Viljandi



Kas ja millal on kavas parandada raudteetaristu seisundit Rapla-Lelle-Türi lõigul?

- ✓ Türi-Viljandi raudteelõigu kapitaalremont toimus 2010/2011
- ✓ Lelle-Türi raudteelõigu kapitaalremont teostati 2019/2020
- ✓ Rapla-Lelle raudteelõigu kapitaalremont on kavandatud 2022/2023



Millised otsused on tehtud või tehakse edelasuuna raudtee rööpmelaiuse osas?

- ✓ Meile teadaolevalt on rööpmelaius edelasuunal 1520 ja selle muutmisplaane ei ole ...



3. TEEMA: EESTI RAUDTEEVÕRGUSTIK, SELLE ARENGUD JA TULEVIKUPLAANID

Teemabloki eesmärk on luua selgem pilt Eesti raudteevõrgustiku kui terviku olukorrast, strateegilistest arengutest ja komplekssest toimimisest tulevikus

25 minutit on jäetud aruteluks Eesti raudteevõrgustikku kui koostoimivat tervikut puudutavatel teemadel. Selle aja jooksul saavad Raplamaa omavalitsused, Edelaraudtee AS, Rail Baltic Estonia OÜ, RB Rail AS, Eesti Liinirongid AS jt arutelu osalised esitada küsimusi või välja öelda oma seisukohti

Suunavad küsimused Edelaraudtee AS jaoks

- Kas põhja-lõunasuunalised raudteeühendused Rail Baltic ja Tallinn-Rapla-Türi-Viljandi jäävad täies mahus ja osaliselt paralleelsetel kurssidel eraldi toimima?
- Kas on kavas mingil hetkel neid taristuid omavahel ühendada?
- Kas ja millal tuleks hakata sellist ühendust planeerima?
- Kas ja kuidas lahendatakse Saku ja Rapla vahelisel lõigul kahe paralleelse raudtee kulgemisega seotud probleemid, sh nt kahe eraldi jaama olemasolust põhjustatud segadus elanikele – konkreetselt Saku, Kohila ja Rapla puhul?
- Juhul, kui Tallinn-Rapla lõigul toimub tulevikus liikluse üleminek ühele trassile (kui see on üldse võimalik), siis mis saab praeguse raudtee äärde jäävatest asulatest (Kiisa, Roobuka, Vilivere, Lohu, Hagudi)? Kuidas on kavas lahendada nende asulate liikuvusprobleemid?



Kas põhja-lõunasuunalised raudteeühendused Rail Baltic ja Tallinn-Rapla-Türi-Viljandi jäävad täies mahus ja osaliselt paralleelsetel kurssidel eraldi toimima?

Kas on kavas mingil hetkel neid taristuid omavahel ühendada?

Kas ja millal tuleks hakata sellist ühendust planeerima?

Kas ja kuidas lahendatakse Saku ja Rapla vahelisel lõigul kahe paralleelse raudtee kulgemisega seotud probleemid, sh nt kahe eraldi jaama olemasolust põhjustatud segadus elanikele – konkreetselt Saku, Kohila ja Rapla puhul?

Juhul, kui Tallinn-Rapla lõigul toimub tulevikus liikluse üleminek ühele trassile (kui see on üldse võimalik), siis mis saab praeguse raudtee äärde jäävatest asulatest (Kiisa, Roobuka, Vilivere, Lohu, Hagudi)? Kuidas on kavas lahendada nende asulate liikuvusprobleemid?

- ✓ Meile teadaolevalt ei ole kavas Rail Baltic ja Tallinn-Viljandi trasse ühnedada, see ei ole ka tehniliselt võimalik
- ✓ Saku, Kohila ja Rapla hüpoteetlist segadust meie lahendada ei oska



4. TEEMA: EDASISE ARENGU TAGAMISEKS VAJALIKUD TEGEVUSED LÄHEMAS JA KAUGEMAS PLAANIS

Teemabloki eesmärk on võtta kokku raudtee arengut puudutavad teemad ning luua selgem pilt vajalikest konkreetsetest arendustegevustest lähemas ja kaugemas tulevikus

25 minutit on jäetud aruteluks raudteetaristu ja liikuvuse arenguks lähemas ja kaugemas tulevikus vajalike tegevuste kavandamise, elluviimise ja koostöö teemadel. Selle aja jooksul saavad Raplamaa omavalitsused, Edelaraudtee AS, Rail Baltic Estonia OÜ, RB Rail AS, Eesti Liinirongid AS jt arutelu osalised esitada küsimusi või välja öelda oma seisukohti

Suunavad küsimused Edelaraudtee AS jaoks

- Kas ja mil viisil on kavandatud riiklikud investeeringud ja Euroopa Liidu vahendite kaasamine raudteevõrgu arendamisse, st mitte ainult Rail Balticu vaid ka olemasoleva edelasuuna edendamisse?
- Kas ja kuidas on arengutesse kaasatud Eesti Raudtee AS, Edelaraudtee AS ja Eesti Liinirongid AS?
- Millised investeeringuid, millesse ja millal on nimetatud ettevõtted kavandanud – eeskätt nn edelasuunal?



Kas ja mil viisil on kavandatud riiklikud investeeringud ja Euroopa Liidu vahendite kaasamine raudteevõrgu arendamisse, st mitte ainult Rail Balticu vaid ka olemasoleva edelasuuna edendamisse?

miljonit eurot							
Projekt/finantseerimisallikas	2019	2020	2021	2022	2023	2024	KOKKU
Lelle-Türi raudtee rekonstrueerimine (omavahendid)*	12	0	0	0	0	0	12
Side- ja turvangusüsteemide uuendamine (omavahendid)	1,2	0,4	0,4	0,1	0,4	0,1	2,6
Rapla-Lelle raudtee rekonstrueerimine (omavahendid)*	0	0	0	0	8,7	0	8,7
Liiva, Kiisa ja Kohila jaama teede remont (omavahendid)	0	1,2	0	0	0	0	1,2
Tallinn-Väike-Liiva raudtee rekonstrueerimine (omavahendid)	0,25	0	1,05	0	0	0	1,3
Muud, sh Hertu, Vahatsu, Kärevere, Ollepa, Pärsti ülesõitude seadmestamine AFS-ga	0,8	0,5	0,7	0,5	0,3	0,3	3,1
KÕIK KOKKU, sh	14,25	2,1	2,15	0,6	9,4	0,4	28,9
ÜF ja Euroopa ühendamise rahastu (CEF)	0	0	0	0	0	0	0
riigieelarve	0	0	0	0	0	0	0
omavahendid	14,25	2,1	2,15	0,6	9,4	0,4	28,9

*) võimalusel kaasatakse projekti finantseerimisse EL struktuurifondide vahendid, et vältida hüppelist raudteefrastruktuuri kasutustasu tõusu ja sellega kaasnevat vajadust täiendava avaliku liiniveo toetuse järele riigieelarvest.

✓ Lisaks Lelle-Pärnu 5,8 M€ (CEF)



Kas ja kuidas on arengutesse kaasatud Eesti Raudtee AS, Edelaraudtee AS ja Eesti Liinirongid AS?

✓ Elroni müügi- ja arendusjuht Ronnie Kongo on öelnud intervjuus ERR-le 17.12.2018:

"Ma ei kujuta ette, et aastal 2030 on meil Raplani ainult üks tee, mis on elektrifitseerimata ja kuhu sõidetakse kiirusel 100 km/h. Peaks olema ambitsiooni viia rongiliiklus kõikidel suundadel uuele tasemele. Tallinnasse, mis on ikkagi riigi pealinn ja kuhu kõige rohkem sõidetakse, peab mugavalt saama ja rohkem autoliiklust see linn lihtsalt ei kannata välja,"



Millised investeeringuid, millesse ja millal on nimetatud ettevõtted kavandanud – eeskätt nn edelasuunal?

- ✓ Eesti Raudtee kavandab Balti jaama ümberehitust alataes 2021
- ✓ Tuleks teha kindlaks Rapla nõudlus ja siis otsustada kas üheraline, kaherealine või hoopis Rail Baltic



Tänan!

