



Tartu Linnavolikogu
Isamaa saadikurühm

25.06.2020 nr 1-5/06424

Vastus arupärimisele Tallinna-Tartu raudteeühenduse kohta

Tartu Linnavolikogu liikmed Argo Annuk, Anneli Kannus, Kalle Pilt ja Kaja Tarto esitasid 21. mail 2020. a Tartu Linnavalitsusele arupärimise, milles küsisid linnavalitsuselt informatsiooni aktsiaseltsi Eesti Raudtee poolt korraldatava riigihanke "Raudteede elektrifitseerimise tehniline lahenduse ja eelprojekti koostamine" (viitenumber 222078) kohta.

Arupärijaid huvitas eelnimetatud riigihankega planeeritavate tegevuste võimalik kooskõla üleriigilise planeeringuga "Eesti 2030+". Arupärimises on väidetud, et hankedokumentide kohaselt elektrifitseeritakse Tallinn-Tartu raudtee ilma kiiruse tõstmiseks vajalikke kurve õgvendamata, mis muudab üleriigilises planeeringus "Eesti 2030+" sätestatud sõiduaja saavutamise sisuliselt võimatuks.

Arupärimise esitajad avaldasid arvamust, et praegu piisaks õgvenduste tegemiseks ainult raudtee ümbertõstmisest. Elektrifitseerimise järel peaks aga õgvenduskohtades ümber tõstma ka paigaldatud kontaktliini mastid.

Ühtlasi asusid arupärimise esitajad seisukohale, et Tallinn-Tartu raudtee sõidukiiruse tõstmise reaalseks saavutamiseks peab üleriigilises planeeringus "Eesti 2030+" sätestatud sõiduaja saavutamise nõude lisama eelnimetatud hanke tingimustesse.

Arupärimise esitajad soovisid teada, kas Tartu Linnavalitsus on teadlik, et kavandatud hange sisuliselt välistab raudtee kiiruse tõstmise? Samuti küsiti, kuidas seisab Tartu Linnavalitsus selle eest, et raudtee kiiruse tõstmiseks vajalikud õgvendused lisatakse riigihanke lähteülesandesse ning arengukavas kirjeldatud, sõit alla 1,5 tunni, oleks võimalik tulevikus saavutada?

Arupärimises tõstatatud küsimuste osas linnavalitsuse poolse seisukoha esitamiseks tuleb esmalt tõdeda, et Vabariigi Valitsus ega asjaomased ministriumid ja ka aktsiaselts Eesti Raudtee ei ole Tartu Linnavalitsust riigihanke "Raudteede elektrifitseerimise tehniline lahenduse ja eelprojekti koostamine" ettevalmistamise ja läbiviimisesse kaasanud. Hankega seotud teabe saamiseks edastas linnavalitsus 26. mail 2020. a selgitustaotluse aktsiaseltsile Eesti Raudtee.

Selgitustaotluses palusime aktsiaseltsilt Eesti Raudtee järgmist informatsiooni:

- (i) milline on aktsiaseltsi Eesti Raudtee tegevuskava Tallinn-Tartu liinil üleriigilise planeeringu "Eesti 2030+" punktis 4.3.2 sätestatud piirkiiruse (160 km/h) saavutamiseks?
- (ii) kas ülalmainitud riigihanke tulemusena tellitavad tööd arvestavad üleriigilise planeeringu "Eesti 2030+" punktis 4.3.2 sätestatud piirkiiruse (160 km/h) saavutamise eesmärgiga?

Aktsiaseltsi Eesti Raudtee 18. juuni 2020. a vastuses on antud alljärgnevad selgitused.

(i) Raudteekõverate õgvendamist tuleb alustada planeerimisprotsessist. Maakonnaplaneeringud on viimastel aastatel uuendatud ja nendes on näha, et enamuses pole väljapoole raudteemaa kinnistut raudteetrasside õgvendusi planeeritud. Raudtee asukohta muutvate planeeringute läbiviimine, alates eelprojekti koostamisest koos kaasnevate keskkonnamõtjude hindamisega, on pikk protsess. Mitmed trassiõgvendused tähendaksid üsna suurt mõju Eesti Raudtee maa-alaga piirnevate alade omandiriividele. Isegi juhul kui trass jääks tänasesse maa-alasse, tähendaks rööbastee asukoha muutmine ka raudtee kaitsevööndi muutumist ja sellesse satuvad kinnistute osad ja hooned, mis enne polnud raudtee kaitsevööndis. Kuna omanik on Eesti Raudteele seadnud konkreetsed elektrifitseerimisele tähtjad, näiteks Tallinn – Tartu liin peab olema elektrifitseeritud 2024. aasta lõpuks, siis täiendavad planeeringud seaksid ohtu elektrifitseerimisprotsessi tähtaegse elluviimise. Nimetatud tähtaeg on seotud ka meie reisijateveo-ettevõtte ELRON poolt uute kahesüsteemsete elektrirongide soetamisega eeskätt just selle liini teenindamiseks mugavate uute kiirrongidega.

(ii) Trassiõgvendused on kahtlemata üks tehnilistest eeldustest kiiruste tõstmiseks, kuid neid eeldusi on veel. Olgu üheks eelduseks sisuline vajadus ekspressrongide järgi. Seda vajadust saame hinnata ekspressrongide sõitjate arvu järgi. Sõitjate arvu omakorda mõjutavad sõidumugavus, ohutus, reisijate ootused vahe- ja lõpp-peatustele, riiklik tellimus reisidele jms. Tervikpilti mõjutab täiendava muutujana muu veerem (näiteks kiirusel 80 km/h liikuv kaubavedu), mis ekspressrongidega samal ajal raudteel peab saama liikuda. Kõik see tähendab, et peamine kriteerium kiiruste tõstmiseks ei ole mitte teede õgvendamine, vaid selleks on liiklusgraafik. Liiklusgraafik omakorda kujuneb vastavalt vedude prognoosile. Teisisõnu ei peaks esmalt lööma mitte labidat maha, vaid mõtlema läbi, millised on ootused rongiliiklusele (tihedus, sagedus, kiirus jms) ning peale seda saab hakata analüüsima, milliste meetmetega on võimalik oodatud rongiliikluse maht tagada. Olgu nendeks siis kurvide õgvendamine, täiendavad teed, peatuste arvu kasvatamine või vähendamine jne. Lisaks tuleb kiiruste tõstmiseks rakendada Raudtee tehnokasutuseeskirja lisa 5 toodud nõudeid. Kuna täpset lähteülesannet pole, on siiski väga üldiselt kalkuleeritud, et lisaks kõverate õgvendamisele tuleks nende nõuete täitmiseks Tallinn – Tartu liinil investeerida kiiruse tõstmiseks kohati kuni 160 km/h veel täiendavalt ca 200 miljonit eurot. Kas see investering versus võidetud minutid on ikka otstarbekas? Sellele küsimusele vastuse saamiseks tellib AS Eesti Raudtee juba lähiajal sõltumatu eksperthinnangu.

(iii) Elektrifitseerimise projekti ja kiiruste tõstmise projekti tuleks käsitleda eraldiseisvana. Kõverate õgvendamine tuleks teha enne elektrifitseerimise projekti, mitte selle raames (lähteülesanded ja sisu on niivõrd erinev) ja neid kahte tööd sellisel moel kokku siduda ei saa. Elektrifitseerimise käigus ei toimu lihtsustatult midagi muud, kui et olemasoleva raudtee kõrvale paigaldatakse kontaktvõrgu mastid, millele omakorda paigaldatakse kontaktliin. Kogu tegevus saab toimuma valdavalt tänasel raudteemaal ning sellest väljumised saavad olema erandlikud. Raudtee õgvendamine on hoopis teist masti tegevus, mis eeldab suure mahuga ehitustöid. Kontaktvõrgu ümberehitamine peale seda, kui on kindel, kus ja kui palju tuleb kiiruste suurendamise ümberehitusi teha, ei ole midagi enneolematut, ning see on teostatav (mitte võimatu). Pigem oleks asjatundmatu hakata ilma planeeringuteta ja täpse analüüsita ehitama ja õgvendama kõveraid, teadmata, kas seda ehitust üldse vaja on.

(iv) "Eesti 2030+" punktis 4.3.2 ei ole sätestatud rongide piirkiiruse (160 km/h) saavutamise eesmärgiks konkreetset tähtaega, vaid seal on visioonina kirjas, et: „Tulevikus tuleb rongide maksimaalset lubatud piirkiirust suurendada Tallinna–Narva–Peterburi, Tallinna–Tartu–Pihkva ja Tartu–Valga–Riia liinidel kuni 160 km/h.“

(v) AS Eesti Raudtee poolt korraldatav riigihange "Raudteede elektrifitseerimise tehniline lahenduse ja eelprojekti koostamine" (viitenumber 222078) ning ülalmainitud riigihanke tulemusena tellitavad tööd arvestavad üleriigilises planeeringus "Eesti 2030+" toodud reisirongiliikluse kiiruse, sageduse ja kasutusmugavuse kasvatamise kavadega.

Aktsiaseltsi Eesti Raudtee ülaltoodud selgitustele ja lisaks keskvalitsuse selle valdkonna üldistele plaanidele hinnangu andmine ning Tartu linna seisukohtade ja edasise tegevusplaani kokkuleppimine väljub paraku arupärimisele vastamise tavapärasest formaadist. Tartu Linnavalitsuse hinnangul vajab see teema laiemat ja teistsuguses vormis toimuvat arutelu. Teeme ettepaneku lülitada see linnale olulise küsimusena Tartu Linnavolikogu 8. oktoobril 2020. a toimuva istungi päevakorda. Linnavalitsuse hinnangul tuleks sel istungil esmalt kuulata informatsiooni keskvalitsuse täpsemate plaanide kohta raudteeliikluse arendamisel, samuti informatsiooni selle kohta, mil määral kehtivad maakonnaplaneeringud raudteeliikluse arendamise selliseid plaane toetavad. Lisaks eeltoodule oleks oluline, et aktsiaselts Eesti Raudtee tutvustaks samal istungil lähemalt oma täpsemat tegevuskava riigi kui omaniku poolt sõnastatud ootuste realiseerimiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Urmas Klaas

linnapea