

Külade küsimused kohtumiseks RBE esindajatega 13.05

Rapla Valla Külade Ümarlual selgus mitmeid probleeme seoses RB ehitusega: raskeveokite liiklusega kaasnevad mõjud liiklusele ja teedele ning valminud RB raudteetrassi ületavatel viaduktidel ei ole jalakäijatel, jagratturitel jt kergliiklejatel liikumise võimalust. Kohtumise ettevalmistamiseks laekunud küsimused on vastavalt sisule koondatud.

A. Elanike tähelepanekutest lähtuvad küsimused teehoolduse korralduse, tehnika, vastutuse ja tähtaegade kohta

1) Teeäärne kruus, muda ja “vallid”

Millal ja kelle vastutusel eemaldatakse Viljandi maantee äärest (sh Rõa küla lõik) tee piirete äärde kogunenud kruus, muda ja sodivallid ning milline on edaspidine regulaarne puhastuse graafik, et selline kuhjumine ei korduks?

– Palume konkreetset tähtaega ja vastutajat.

Puhastus sõltub tegelikest vajadustest ja tee oludest. Töövõtja ja omanikujärelevalve monitoorivad olukorda pidevalt. Samuti jälgivad teede olukorda ka Transpordiamet (TRAM) ja Rail Baltic Estonia OÜ (RBE). Kaebused ja ettepanekud edastada kaebused@rbe.ee. Rõa küla lõik puudutab konkreetsemalt Rapla II objekti. Rapla II etapi Töövõtja puhastab regulaarselt maantee ääri sodivallidest.

2) Puhastuse ulatus (mitte ainult sõidurada)

Kuidas on tagatud, et teede puhastus katab kogu tee kasutusala – sh teeservad ja kohad, kus liiguvad jalakäijad ja jalgratturid –, mitte ainult sõidurada?

– Kas see on kirjas töövõtja lepingus ja milliste kvaliteedinõuetega?

Teede puhastamine lähtub teeseisundinõuetest ning hõlmab kogu tee kasutusala (sh sõidurada, teeservad ja kergliiklusalad). RBE objektidel vastutavad töövõtjad oma tegevusest (nt veod) tuleneva mustuse eemaldamise eest. Omanikujärelevalve kontrollib seisukorda ja nõuab vajadusel täiendavat puhastust. Teede korras ja puhtana hoidmine toimub koostöös Transpordiametiga, arvestades ka ilmastiku ja muu liikluse mõju.

3) Puhastusmeetod (tolm vs pesu)

Milliseid puhastusmeetodeid kasutatakse ja millal kasutatakse veesurvet (mitte ainult harju), et vältida tolmu ja mustuse õhku paiskamist kuivadel päevadel?

– Kas on kehtestatud nõue, et kuiva ilmaga tuleb kasutada märgpuhastust?

Puhastusmeetodite ja -tehnoloogia valik (nt harjamine, pesemine veesurvega või märgpuhastus) on üldjuhul töövõtja pädevuses, lähtudes konkreetsest olukorrast, tee seisukorrast ja ilmastikutingimustest. Töövõtja kui oma ala spetsialist valib meetodid, mis võimaldavad saavutada nõutud tulemuse võimalikult tõhusalt ja ohutult.

Tellijal (RBE) ei määra ette konkreetseid tehnilisi lahendusi, vaid seab nõuded tulemusele – st teede seisukord peab olema selline, et liiklemine oleks ohutu ning ehitustegevusest tingitud mustus ja tolmu oleks eemaldatud. Sama põhimõtet rakendab üldjoontes ka Transpordiamet.

Kuiva ilmaga ja tolmmamise riski korral eeldatakse töövõtjalt olukorrale vastavate meetmete kasutamist, sh vajadusel märgpuhastust või veega sidumist, et vältida tolmu levikut ümbritsevasse keskkonda. Seda jälgitakse ka omanikujärelevalve käigus ning vajadusel tehakse töövõtjale ettekirjutusi täiendavate meetmete rakendamiseks.

Kokkuvõttes: kuigi konkreetne tehnoloogia ei ole lepingus detailselt ette kirjutatud, on töövõtjal selge kohustus valida sellised puhastusvõtted, mis tagavad nii tee puhtuse kui ka minimeerivad häiringud (nt tolmu) kohalikele elanikele.

4) Tervise- ja keskkonnarisk (tolm karjamaadel)

Kuidas on hinnatud ja maandatud tolmu leviku mõju kõrvalkinnistutele (nt karjamaad), kus tolmu võib sattuda loomasööta ja ohustada loomade elu ja tervist?

– Millised on konkreetsed meetmed (nt tööde ajastus, tuuleolude arvestamine, kastmine enne pühkimist)?

Tolmu leviku võimalikku mõju ümbritsevale keskkonnale, sh kõrvalkinnistutele (nt karjamaadele), käsitletakse ehitustegevuse korraldamisel ennetavalt. Eesmärk on vältida olukordi, kus ehitusega seotud tolmu võib häirida elukeskkonda või sattuda olulisel määral näiteks loomasööta.

Peamised kasutatavad meetmed tolmu leviku piiramiseks on:

- teede ja tööalade regulaarne niisutamine (kastmine),
- vajadusel tolmutõrjevahendite (nt kloriidide) kasutamine,
- töövõtja tegevuse kohandamine vastavalt ilmastikutingimustele (nt kuivus, tuule tugevus),
- sõiduteede ja veoteede korrashoid, et vältida peenosakeste lendumist.

Töövõtjalt eeldatakse, et ta valib olukorrale vastavad meetmed ning reageerib paindlikult, sh arvestab tuuleolude ja kuivade perioodidega, kus tolmu levik võib suurened.

Oluline on rõhutada, et igapäevaselt tolmu taset teede ääres eraldi ei mõõdistata ega süsteemselt seirata ei RBE ega Transpordiameti poolt. Fookus on ennetusel ja operatiivsel sekkumisel – kui tekib tolmupebleem, rakendatakse täiendavaid meetmeid selle vähendamiseks.

Teede puhastamisel kasutatakse vastavalt vajadusele nii kuiv- kui märgpuhastust. Kui esineb suurem tolmuriski oht, eelistatakse lahendusi, mis seovad tolmu (nt niisutamine või märgpuhastus), et vältida selle õhku paiskumist. Tavapäraselt ei teostata eraldi kastmist vahetult enne pühkimist, vaid vajadusel kasutatakse kohe märgpuhastustehnikaid.

Kokkuvõttes: tolmu leviku riski teadvustatakse ning seda vähendatakse praktiliste ja ennetavate meetmete kaudu, lähtudes oludest kohapeal ja heast ehitustavast.

5) Kiiruspiirangute järgimine ehitusliikluses

Kuidas tagatakse, et RB ehitusega seotud raskeveokid järgivad kiiruspiiranguid, eriti asulate ja koolitee lõikudel (nt Hagudi asulamärgi juures T15)?

– Millised on reaalsed kontrollimehhanismid (GPS-jälgimine, lepingulised sanktsioonid, automaatne kiiruse jälgimine), mitte üldised viited politseile?

Mõistame kohalike elanike muret liiklusohutuse pärast, eriti asulate ja kooliteede lõikudel.

Kiiruspiirangute järgimine on esmatähtis ning sellega tegeletakse mitmel tasandil.

Oluline on selgitada, et ei RBE ega Transpordiamet ei ole korraldusüksused – meil puudub seaduslik õigus mõõta sõiduki kiirust või määrata trahve. See pädevus kuulub Politsei- ja Piirivalveametile (PPA).

Samas ei piirdu tegevus üksnes üldiste ootustega, vaid kasutatakse mitmeid praktilisi kontrollimehhanisme:

- **Lepingulised kohustused:** töövõtjatel on kohustus järgida kehtivaid liiklusreegleid, sh kiiruspiiranguid. Rikkumiste korral on võimalik rakendada lepingulisi meetmeid.
- **Marsruutide jälgimine:** veoseid jälgitakse digilahenduste (nt Waybilleri rakendus) abil, mis võimaldab kontrollida, kas kasutatakse etteantud veoteid ja kas liikumine vastab kokkulepitud korraldusele.
- **Omanikujärelevalve ja kohapealne kontroll:** objektile tehakse regulaarseid vaatlusi ning rikkumistele reageeritakse operatiivselt, vajadusel juhitakse töövõtja tähelepanu ja nõutakse parandusmeetmeid.
- **Koostöö politseiga:** RBE on alustanud aktiivset koostööd PPA-ga ning veoteedel korraldatakse sihipäraseid kontrollreide, et tagada liiklejate ohutus ja kiiruspiirangute täitmine.

Lisaks on kaalutud ka täiendavate tehniliste kontrollilahenduste (nt sõidukipõhine kiiruse jälgimine) kasutuselevõttu. Praktikast on see osutunud keeruliseks eelkõige andmekaitsenõuete ja alltöövõtjate nõusoleku puudumise tõttu, kuigi tellija on olnud valmis vastavaid lahendusi ka ise rahastama.

Kokkuvõttes: kuigi otsene kiiruse mõõtmine ei ole RBE, Transpordiameti ega ehitaja pädevuses, kasutatakse kombineeritult lepingulisi nõudeid, digilahendusi, järelevalvet ning koostööd politseiga, et tagada võimalikult ohutu liiklemine ka ehitustööde piirkonnas.

6) Koolitee ohutus

Millised konkreetset meetmed on rakendatud või plaanis, et tagada koolilaste ohutus lõikudel, kus liigub intensiivne ehitusveokite liiklus?

– Nt ajutised kiiruspiirangud, liiklusrahustid, märgistus, ajutised kõnnialad või saatelahendused.

Koolilaste ohutus on ehitustegevuse korraldamisel selge prioriteet ning sellele lähenetakse eelkõige kohapõhiselt – arvestades iga konkreetse lõigu liikluskoormust, olemasolevat taristut ja kooliteede paiknemist.

Praktikas kasutatakse ja kavandatakse vajadusel järgmisi meetmeid:

- **Ajutised kiiruspiirangud ja hoiatusmärgistus:** ohtlikemates lõikudes kehtestatakse täiendavad kiiruspiirangud ning paigaldatakse selge ja nähtav märgistus (nt „lapsed teel“, ehitustööde hoiatused).
- **Liikluskorralduse kohandamine:** vajadusel muudetakse veoteede marsruute või ajastatakse vedusid nii, et need ei langeks kokku kooli alguse ja lõpu tipp tundidega.
- **Ajutised liikumislahendused:** kus võimalik, rajatakse või tähistatakse ajutisi kõnnialasid, ohutuid ülekäike või liikumiskoridore jalakäijatele.
- **Liiklust rahustavad meetmed:** kasutatakse ajutisi lahendusi, mis suunavad juhte kiirust vähendama (nt visuaalsed kitsendused, tõhustatud märgistus).
- **Järelevalve ja teadlikkuse tõstmine:** töövõtjatele rõhutatakse korduvalt ohutu sõidukäitumise nõuet, eriti asulates ja koolide läheduses.

Oluline on rõhutada, et parimad lahendused sünnivad koostöös kohaliku omavalitsuse, teomaniku (Transpordiamet) ja vajadusel ka koolidega. Kohalik omavalitsus tunneb kõige paremini piirkonna liikumisharjumusi ning saab anda sisendi, kus ja millised lisameetmed on kõige vajalikumad.

Senine praktika (nt Kohila piirkonnas) näitab, et selline koostöine lähenemine võimaldab leida toimivad ja proportsionaalsed lahendused. Seetõttu julgustame ka kohalikke elanikke ja kogukondi oma tähelepanekuid jagama – see aitab meetmeid vajadusel täpsustada ja kiiresti täiendada.

Oma viimases vastuses valdade ühispöördumisele, oleme kiitnud heaks ka ettepaneku luua lokaalsete probleemidega regulaarselt tegelema hakkav juhtrühm, kuhu võiks kuuluda lisaks vallale ja projekti arendajale ka korraldajate esindajad, et veelgi parandada infovahetust ning võimalikke tekkivaid probleeme ennetada.

7) Vastutus ja kontakt probleemide lahendamiseks

Kes on üks konkreetne vastutav kontakt (nimi/üksus), kelle poole saavad elanikud pöörduda puhastuse, tolmu või ohtliku liikluse probleemidega, ning milline on reageerimise tähtaeg?

RBE on loonud elanike pöördumiste jaoks keskse kontaktkanali: kaebused@rbe.ee. Selle e-posti kaudu esitatud teated jõuavad RBE projektmeeskonnani, kes edastab info viivitamata vastutavale töövõtjale lahendamiseks. Kokkuvõttes: kuigi pöördumiste vastuvõtt on koondatud ühte kanalisse, on selle taga toimiv süsteem, mis suunab info kiiresti õigete vastutajateni ja tagab praktilise reageerimise kokkulepitud ajaraamides. Kodanike kaebustele vastamisel oleme püüdnud võtta eesmärgiks anda vastused 5-tööpäeva jooksul, kuid valdavalt on vastamine isegi kiirem.

8) Seire ja läbipaistvus

Kuidas Te jälgite puhastuse kvaliteeti ja tolmu/pori levikut ning kas tulemused (nt mõõtmised, auditid) tehakse avalikuks?

– Kas kogukonnal on võimalus anda sisendit ja see fikseeritakse?

Puhastuse kvaliteeti ning tolmu ja pori levikut jälgitakse regulaarselt mitmel tasandil.

- **Iganädalane seire:** objektile teostatakse süstemaatilist kontrolli vähemalt 3 korda nädalas.
 - **Omanikujärelevalve (OJV):** sõltumatu järelevalve esindajad läbivad regulaarselt veoteed, hindavad nende seisukorda ning dokumenteerivad olukorda (sh fotodega).
 - **Tellijal pistelised kontrollid:** lisaks teeb RBE ka oma kontrollkäike, et hinnata töövõtjate tegevuse vastavust nõuetele ja vajadusel anda täiendavaid suuniseid.
- Transpordiametiga koostöö:** Transpordiamet koos enda hoolde partneriga edastavad ka RBE-le infot seoses kvaliteedi probleemidega.

Kontrollide tulemusi koondatakse ning avalikkust teavitatakse iganädalaselt nii RBE kodulehel, kus on eraldi rubriik „olukord teedel“, samuti RBE sotsiaalmeediakanalites ning ka kohalike omavalitsuste sotsiaalmeediakanalites. See annab ülevaate teede seisukorrast ja tehtud tegevustest. Kogukonna tagasiside on oluline osa järelevalvest:

- elanikel on võimalik esitada tähelepanekuid ja kaebusi (nt e-posti aadressil kaebused@rbe.ee),
- kõik pöördumised registreeritakse ja suunatakse edasi vastutavatele osapooltele,
- saadud infot kasutatakse nii konkreetsete probleemide lahendamiseks kui ka edasise töökorralduse parandamiseks.
- Plaanime sel aastal luua ka infotelefoni teenuse, mille vahendusel oleks elanikel võimalik operatiivselt infot edastada.

Kokkuvõttes: järelevalve ei toetu üksnes sisemisele kontrollile, vaid ühendab regulaarse seire, dokumenteerimise, avaliku teavitamise ning kogukonna sisendi, et tagada võimalikult hea ülevaade olukorrast ja kiire reageerimine probleemidele.

9) Ajutised meetmed tipp-probleemide ajal

Millised ajutised meetmed võetakse kasutusele perioodidel, kui tee on eriti määrdunud või tolmune (nt sagedasem pesu, kastmine, liikluse ajutine piiramine)?

Tee seisukorda ja tolmu/muda levikut jälgitakse jooksvalt ning vajadusel rakendatakse ajutisi lisameetmeid, et olukorda kiiresti parandada.

Kui tavapärasel puhastusvõttel ei anna piisavat tulemust või ilmastikutingimused (nt pikalt kuiv või vastupidi väga märg periood) olukorda halvendavad, võetakse kasutusele täiendavad sammud:

- **Puhastuse sageduse suurendamine**, sh rohkemate masinate kaasamine
- **Intensiivsem kastmine või märgpuhastus**, et vähendada tolmu levikut
- **Tööde ja vedude ümberkorraldamine**, et vähendada koormust kõige probleemsematel lõikudel
- **Ajutised piirangud**, vajadusel ka vedude mahu vähendamine

Äärmuslikel juhtudel, kui muud meetmed ei ole piisavad ja tee seisukord ei vasta nõuetele, on võimalus **veod ajutiselt peatada** kuni olukorra paranemiseni.

RBE on kirjeldanud vastavad tegevused ka sisemises protsessis (jagatud töövõtjatega), mis määrab reageerimisetapid ja meetmed erinevate olukordade jaoks. See aitab tagada, et probleemide korral tegutsetakse süsteemselt ja proportsionaalselt.

Oluline on mõista, et otsuseid tehakse alati konkreetse olukorra ja mitme teguri koosmõjus (nt ilm, tee seisukord, liikluskoormus). Puudub üks kindel mõddik või piirmäär, mille alusel automaatselt veod peatatakse – otsused põhinevad terviklikul hinnangul ja järelevalve tulemustel.

Kokkuvõttes: eesmärk on reageerida paindlikult ja ennetavalt, rakendades esmalt pehmemaid meetmeid ning vajadusel ka rangemaid samme, et tagada ohutus ja vähendada häiringuid kohalikele elanikele.

10) Lepingu- ja sanktsioonimehhanismid

Kas töövõtjatega sõlmitud lepingutes on selged nõuded teede puhtusele, tolmutõrjele ja kiiruse järgimisele ning millised on sanktsioonid nende rikkumisel?

– Palume kirjeldada, kuidas neid nõudeid päriselt jõustatakse.

Töövõtjatega sõlmitud lepingutes on selgelt sätestatud põhimõte, et töövõtja vastutab oma tegevuse mõju eest ning peab tagama, et ehitustöödest tingitult ei halveneks põhjendamatult teede seisukord ega liiklusohutus. See hõlmab nii teede puhtust, tolmu leviku piiramist kui ka liiklusreeglite järgimist.

Samas on oluline realistlikult arvestada, et aktiivse ehitustegevuse ajal ei ole võimalik täielikult vältida mustuse või tolmu sattumist teedele. Seetõttu keskenduvad nõuded eelkõige:

- mõju **ennetamisele** (nt tolmutõrje, töökorraldus),
- mõju **minimeerimisele** (regulaarne puhastus),
- ning **õigeaegsele reageerimisele**, kui probleem tekib.

Kuidas nõudeid jõustatakse

Nõuete täitmist ei jäeta üksnes töövõtja enda kanda, vaid seda kontrollitakse ja vajadusel ka sunnitakse täitma mitmel viisil:

- **Regulaarne järelevalve:** omanikujärelevalve ja tellija kontrollivad teede seisukorda ning töövõtjate tegevust.
- **Ettekirjutused ja nõuded:** puuduste ilmnemisel tehakse töövõtjale konkreetsed nõudmised olukorra parandamiseks (nt täiendav puhastus, tolmutõrje meetmed).
- **Lepingulised meetmed:** kui töövõtja ei täida kokkulepitud kohustusi, on tellijal võimalik rakendada lepingust tulenevaid sanktsioone (nt leppetrahvid või muud meetmed vastavalt lepingutingimustele).
- **Töökorralduslikud piirangud:** probleemide kordumisel võib piirata tööde mahtu või korraldust, äärmuslikel juhtudel ka peatada veod kuni nõuete täitmiseni.

Liiklusreeglite, sh kiiruspiirangute järgimise osas kehtib, et see on seadusest tulenev kohustus kõigile liiklejatele. Otsene järelevalve ja sanktsioonide rakendamine selles valdkonnas on Politsei- ja Piirivalveameti pädevuses, kuid tellija ja töövõtja omalt poolt toetavad nõuete täitmist lepinguliste kohustuste, juhendamise ja kontrollidega (nagu eelnevalt kirjeldatud).

Kokkuvõttes: Lepingud annavad selged raamid ja vastutuse, kuid tegelik toimimine põhineb kombinatsioonil järelevalvest, operatiivsest reageerimisest ja vajadusel sanktsioonide rakendamisest. Eesmärk ei ole formaalne karistamine, vaid see, et probleemid saaksid kiiresti lahendatud ja mõjud kohalikele elanikele oleksid võimalikult väikesed.

B Raskeveokite liikluse mõjud

1. Liikluskoormus ja tegelik olukord

Milline on teie poolne hinnanguline raskeveokite liiklus (veokite arv, teljekoormus, marsruudid) Rapla valla kohalikel teedel RB ehituse ajal ning kuidas te olete veendunud, et tegelik liiklus ei ületa neid prognoose?

Raskeveokite liiklusmahud RB ehituse ajal sõltuvad suuresti konkreetsest lõigust, ehitusetapist ja tööde iseloomust, mistõttu ei ole ühtset kogu Rapla valda katvat fikseeritud veokite arvu.

Näiteks Rapla IV ehituslõigul on 2026. aasta mai alguse seisuga igapäevaselt kasutuses suurusjärgus **kuni ~60–70 veokit**, kuid see arv võib ajas muutuda vastavalt tööde edenemisele.

Kuidas liiklusmahte on hinnatud ja juhitud

- **Planeerimine ja lubatud marsruudid:** veod toimuvad ette määratud veoteedel, mille valikul on arvestatud nii teede kandevõimet kui ka asulate läbimist.
- **Teljekoormused:** kõik veokid peavad vastama kehtivatele seadusest tulenevatele teljekoormuse piirangutele.
- **Marsruutide jälgimine:** veoteede kasutamist jälgitakse digilahenduste abil (nt Waybiller), mis võimaldab kontrollida, et liigutakse kokkulepitud teedel.

- **Kiiruse mõõtmise tablood:** Töövõtjad paigaldavad võimalusel täiendavalt ka kiiruse kuvamise tablood, et koguda andmeid teede kasutavate sõidukite kiiruste kohta, tõsta juhtide teadlikkust ja soodustada kiiruspiirangute järgmist.
- **Koostöö teomanikuga:** liiklussageduse ja teede üldise koormuse kohta omab tervikpilti eelkõige Transpordiamet, kes teeb ka vastavaid mõõtmisi ja hindamisi.
- **Paindlik töökorraldus:** kui ilmneb, et liiklus põhjustab liialt suuri häiringuid või teede seisukorra halvenemist, kohandatakse vedude korraldust (nt sagedus, ajastus, vajadusel ajutised piirangud).

Oluline on rõhutada, et ehitusperioodil on raskeveokite osakaalu kasv paratamatu, kuid seda juhitakse ja leevendatakse nii planeerimise, järelevalve kui ka operatiivsete meetmete kaudu.

Kokkuvõttes: kuigi kõigile teedele ei ole kehtestatud fikseeritud maksimaalset veokite arvu, kasutatakse mitmeid mehhanisme, et hoida liiklus kontrolli all ning tagada teede ohutus ja kasutatavus kogu ehitusperioodi vältel.

2. Teede sobivus ja kandevõime

Milliste konkreetsete andmete alusel on hinnatud, et need kohalikud teed on selliseks koormuseks sobivad, arvestades nende kandevõimet, kitsust ja teeservade seisukorda?

Enne veoteede kasutuselevõttu tehakse koostöös teomanikega (Transpordiamet ja kohalik omavalitsus) **eelnev tehniline hindamine ja kokkulepped**, mille alusel otsustatakse, kas ja millistel tingimustel teid saab ehitusvedudeks kasutada.

See protsess hõlmab tavapäraselt järgmist:

- **Olemasoleva seisukorra kaardistamine:** hinnatakse teede kandevõimet, laiust, katte seisukorda, teeservasid ja kuivendust. Vajadusel fikseeritakse olemasolevad defektid (nt praod, vajumised, servakahjustused).
- **Marsruutide valik:** eelistatakse teid, mis on parema kandevõimega ja sobivamad suurema liikluskoormuse talumiseks, et vähendada mõju kitsamatele või nõrgematele lõikudele.
- **Tugevdamine ja ettevalmistus:** vajadusel lepitakse enne vedude algust kokku teede tugevdamine, parandamine või ajutised lahendused (seda esineb sagedamini kohalike teede puhul).
- **Kokkulepped vastutuse osas:** fikseeritakse, kuidas käsitletakse ehituse käigus tekkivaid kahjustusi ja nende hilisemat taastamist.

Lisaks eelhindamisele toimub ka **jooksev seire ehituse ajal**, mille käigus jälgitakse, kas tegelik koormus mõjutab teid rohkem kui prognoositud. Vajadusel rakendatakse täiendavaid meetmeid (nt vedude ümberkorraldamine, ajutised parandused).

Kokkuvõttes: teede sobivus ei tugine ühele üksikule näitajale, vaid on **koostööna tehtud tervikhinnang**, mis hõlmab nii tehnilist seisukorda, kavandatud koormust kui ka vajadusel eelnevaid parendusteid ja pidevat järelevalvet ehituse ajal.

3. Vastutus kahjude eest

Kes vastutab selgelt ja lõplikult selle eest, et need teed säilivad ehituse ajal kasutuskõlblikud ja taastatakse pärast ehitust vähemalt samale tasemele – kas RBE, peatöövõtja või keegi muu?

Teede säilimise ja kasutuskõlblikkuse eest vastutab lõppastmes **tee omanik** – kas Transpordiamet või kohalik omavalitsus. See vastutus tuleneb seadusest ning seda ei ole võimalik täielikult teistele osapooltele üle anda.

Samas ei tähenda see, et ehitaja (RBE) või töövõtjad ei kannaks vastutust. Praktikast on vastutus jagatud järgmiselt:

- **RBE ja töövõtjad** vastutavad selle eest, et nende tegevus ei kahjustaks teid põhjendamatult ning et ehitustööde käigus tekkinud mõjud (nt kahjustused, liigne mustus) likvideeritakse.
- **Enne vedude alustamist** lepitakse teomanikega kokku teede kasutustingimused, olemasoleva seisukorra fikseerimine ja vajadusel ka parandused või tugevdamine.

- **Ehituse ajal** jälgitakse teede seisukorda jooksvalt ning vajadusel tehakse ajutisi parandusi või rakendatakse muid meetmeid.
- **Pärast tööde lõppu** taastatakse teed vastavalt eelnevalt fikseeritud seisukorrale või kokkulepitud tasemele.

Ehk kokkuvõttes:

- tee omanikul on **lõplik vastutus ja õigus otsustada teede seisukorra üle**,
- RBE ja töövõtjad kannavad **lepingulist vastutust oma tegevusest tuleneva mõju eest ning teede taastamise eest kokkulepitud ulatuses**.

Senine praktika on, et need kokkulepped fikseeritakse enne tööde algust ning neid ka järgitakse.

4. Ennetus vs “lappimine”

Milliseid reaalseid ennetavaid meetmeid Te rakendate enne kahjustuste tekkimist (nt teede tugevdamine, marsruudipiirangud), et ei jääks olukord, kus teid lihtsalt jooksvalt lappida tuleb?

Ennetavad meetmed on oluline osa ehitustegevuse korraldamisest ning eesmärk on võimalikult palju vältida olukorda, kus teede seisukord hakkab kiiresti halvenema ja vajab pidevat lappimist. Peamised ennetavad meetmed, mida rakendatakse, on järgmised:

- **Sobivate veomarsruutide valik:** juba planeerimisfaasis eelistatakse teid, mille kandevõime, laius ja üldine seisukord võimaldavad suuremat koormust paremini taluda.
- **Liikluskorralduse lahendused:** koostöös teomanikuga töötatakse läbi sobiv liikluskorraldus, sh kiiruspiirangud, hoiatusmärgistus (nt LM686), ja muud ohutust ning koormuse mõju vähendavad meetmed.
- **Teede ettevalmistamine:** vajadusel tehakse enne intensiivsema liikluse algust teede tugevdamist, parandamist või ajutisi laiendusi
- **Kiiruste piiramine:** madalamad kiirused vähendavad nii teekatte kui teeservade kahjustamist ning aitavad piirata ka tolmu levikut.

Kõik need meetmed lepatakse kokku koostöös teomanikuga (Transpordiamet või kohaliku omavalitsusega), kes kinnitab teede kasutamise tingimused.

Samas on oluline realistlikult arvestada, et ka põhjaliku eeltöö ja ennetavate meetmete rakendamise korral ei ole võimalik täielikult välistada teede seisukorra järkjärgulist halvenemist ehitusperioodil. Seetõttu on ennetus alati seotud ka **jooksva seire ja kiire reageerimisega** – st kui kahjustused tekivad, kõrvaldatakse need esimesel võimalusel, et vältida suuremate probleemide kujunemist. Probleemide kiire arenemise korral ka suletakse teed / teelõigud ja teostatakse remonte. Põhilised remonttööd on kevadel-suvel.

Kokkuvõttes: lähenemine ei ole „lappimine pärast fakti“, vaid kombinatsioon **läbimõeldud planeerimisest, ennetavatest tehnilistest meetmetest ja pidevast järelevalvest**, mille eesmärk on hoida teede seisukord võimalikult stabiilsena kogu ehitusperioodi vältel.

5. Seire ja reageerimine

Kuidas Te jälgite teede seisukorra muutumist ehituse ajal ning milline on konkreetne reageerimisaeg, kui tee muutub ohtlikuks või raskesti läbitavaks?

Teede seisukorra muutumist jälgitakse ehituse ajal **mitmetasandiliselt ja pidevalt**, et võimalikud probleemid tuvastada võimalikult varakult.

Kuidas seire toimub

- **Igapäevane praktiline jälgimine:** töövõtjad näevad teede seisukorra muutusi vahetult vedude käigus ning on kohustatud probleemidele reageerima.
- **Regulaarsed kontrollid:** teid läbivad ja hindavad lisaks töövõtjatele ka tellija (RBE), omanikujärelevalve, kohaliku omavalitsuse esindajad ning teomaniku (Transpordiameti) partnerid.
- **Tagasiside kogumine:** arvesse võetakse ka kogukonna tähelepanekuid ja pöördumisi, mis aitavad kiiresti tuvastada kitsaskohad.

Kogu see info koondatakse ning vajadusel tehakse otsused parandus- või täiendavate meetmete rakendamiseks.

Reageerimisaeg

Reageerimise aluseks on **kehtivad teeseisundinõuded**, mis määravad, millise aja jooksul tuleb puudused kõrvaldada sõltuvalt nende ohtlikkusest.

Lisaks on võimalik rakendada ka ajutisi meetmeid (nt liikluspiirangud, hoiatav märgistus), kuni püsiv lahendus on teostatud.

Kokkuvõttes: Teede seisukorra jälgimine ei põhine ühel allikal, vaid on **ühine ja pidev protsess**, kuhu panustavad nii töövõtjad, järelevalve kui ka kogukond. Reageerimine toimub vastavalt probleemi tõsidusele, eesmärgiga tagada, et teed oleksid kogu ehitusperioodi vältel ohutult läbitavad.

6. Taastamine ja garantii

Millise tasemeni teed pärast ehitust taastatakse – kas ainult pealispind või ka aluskonstruksioon – ning milline on garantii, et need teed jäävad ka pärast tööde lõppu realselt kasutatavad kohalikele elanikele?

Pärast ehitustööde lõppu taastatakse kasutatud teed reeglina **vähemalt samaväärsele tasemele, mis oli enne ehituse algust (sõltub ka konkreetsetest kokkulepetest)**. See tähendab, et eesmärk ei ole üksnes pealispinna kosmeetiline parandamine, vaid vajadusel ka sügavamate kahjustuste kõrvaldamine, et tee oleks realselt kasutatav ja ohutu.

Kuidas taastamise tase määratakse

- **Eelnev fikseerimine:** enne vedude alustamist hinnatakse koos teeomanikuga (Transpordiamet või kohalik omavalitsus) tee seisukord ning fikseeritakse olemasolevad defektid.
- **Kokkulepped:** selle alusel lepitakse kokku, millisele tasemele tuleb tee pärast tööde lõppu taastada.
- **Jooksev jälgimine:** ehituse ajal jälgitakse teede seisukorra muutumist, et hiljem oleks selge, millised kahjustused on ehitustegevusega seotud.

Mida taastamine praktikas tähendab

- Kui kahjustused puudutavad ainult **katte pealmist kihti**, tehakse vastavad katteparandused.
- Kui koormus on mõjutanud **aluskonstruktsiooni** (nt vajumised, kandevõime halvenemine), tehakse ka põhjalikumad remonditööd, et taastada tee kasutusomadused.

Garantii ja vastutus

- Lõpliku vastutuse teede seisukorra eest kannab tee omanik, kes ka **võtab tehtud tööd vastu**.
- RBE ja töövõtjad vastutavad lepinguliselt selle eest, et ehitustegevusest tingitud kahjustused oleksid korrektselt taastatud vastavalt kokkulepetele.
- Enne tööde lõplikku vastuvõtmist kontrollitakse, et tee seisukord vastab kokkulepitud tasemele ning on kohalikele elanikele tavapäraselt kasutatav.

Kokkuvõttes: Taastamine ei piirdu üksnes pindmise parandusega, vaid lähtutakse tegelikust seisukorrast ja vajadusest. Eesmärk on tagada, et pärast ehituse lõppu oleks tee **vähemalt sama kvaliteediga ja kasutuskõlbulik nagu enne ehitust**.

C. RB viaduktid Rapla vallas

1. **Palume esitada nimekiri Rapla valla viaduktidest**, kus ei ole projekteeritud kergliikluse läbipääsu.

Rapla II ehituslõigu ulatuses on üks viadukt:

Mälivere viadukt – projekteeritud jalakäijatele kergliiklustee.

Rapla III ehituslõigu ulatuses on 4 viadukti:

- **Kuku viadukt (Hagudi-Kodila tee)** - eraldi kergliiklusteed ei ole projekteeritud ega ehitatud (samuti puuduvad viadukti lähialal kergliiklusteed).
 - **Seli-Koigi-Alu viadukt** - eraldi kergliiklusteed ei ole projekteeritud ega ehitatud (samuti puuduvad viadukti lähialal kergliiklusteed).
 - **Sikeldi viadukt (Varbola tee)** - eraldi kergliiklusteed ei ole projekteeritud ega ehitatud (samuti puuduvad viadukti lähialal kergliiklusteed).
- Alu viadukt (Rapla-Varbola tee)** - eraldi kergliiklusteed ei ole viaduktile projekteeritud ega ehitatud. Rapla III etapi raames rajatakse Alu kergliiklustee jaoks tunnel ja tulevikus ehitab KOV paralleelselt Rapla-Varbola teega kõrvale kergliiklustee.

Rapla IV ehitusloigu ulatuses on viaduktide lahendused järgmised:

- **Aasu viadukt** – projekteeritud eelkõige põllumajanduslikuks kasutuseks; kergliiklusteed eraldi ettenähtud ei ole. Kuna liiklussagedus väga väike, siis ei ole selle ületamine jalakäijatele probleem (ei asu ka suure tee ääres).
- **Põlma viadukt** – eraldi kergliiklusteed ei ole projekteeritud ega ehitatud (samuti puuduvad viadukti lähialal kergliiklusteed).
- **Juula viadukt** – jalakäijatele on tagatud liikumisvõimalus.
- **Parila viadukt** – jalakäijatele on tagatud liikumisvõimalus.

2. **Milliste konkreetsete kriteeriumide alusel otsustati**, millistel viaduktidel kergliiklus tagatakse ja millistel mitte?

Kergliikluse lahenduste kavandamisel viaduktidel lähtutakse mitmest sisulisest kriteeriumist, mille eesmärk on tagada lahenduste vajaduspõhisus ja otstarbekus (sh Rapla valla planeeringud).

Peamised alused otsuste tegemisel on:

- **Liiklusloenduse andmed:** analüüsitakse, kui palju ja millist tüüpi liiklejaid (sh jalakäijad ja jalgratturid) konkreetsetes piirkonnas liigub.
- **Asustuse paiknemine:** hinnatakse lähedal asuvate majapidamiste hulka ja paiknemist ning igapäevase liikumise vajadust (nt kooli, tööle, teenuste juurde).
- **Ühendusvajadused:** vaadatakse, kas viadukt ühendab olulisi liikumissuundi või sihtkohti (nt bussipeatused, koolid, keskused).
- **Olemasolev ja kavandatav taristu:** arvestatakse, kas piirkonnas on olemas või planeeritud kergliiklusteed, millega viadukt peaks loogiliselt haakuma.
- **Ohutus:** hinnatakse, kas kergliikluse eraldi lahendamine on vajalik, et tagada ohutu liiklemine.
- **Teeomanike ja kohalike sisend:** otsused tehakse koostöös teeomanike (Transpordiamet, KOV) ning planeerimisprotsessis kaasatud osapooltega, kes tunnevad kohalikke liikumisharjumusi.

Kokkuvõttes: rajatakse kergliikluse läbipääs eelkõige sinna, kus on **reaalne ja tõendatud liikumisvajadus ning ühendusfunktsioon**. Kohtades, kus liikumisvajadus on väga väike või puudub (nt põllumajanduslikud ühendused ilma jalakäijate liikumiseta), ei pruugi eraldi kergliikluse lahendus olla põhjendatud.

3. **Milliste andmete põhjal järeldati**, et nendes asukohtades puudub kergliikluse vajadus? Palume esitada jalakäijate ja jalgratturite loenduste meetoodika, ajastus ja tulemused.

Rajatiste ja ümbritseva taristu planeerimisel toimusid arutelud kohalike omavalitsustega, mille käigus kaardistati vajadused (sh kergliiklusteed) ning neid arvestati lahenduste kujundamisel.

Üldiselt põhinevad sellised otsused **planeerimis- ja projekteerimisetapis kogutud andmetel**, mille hulka kuuluvad:

- liiklusloendused (sh olemasolev kergliiklus, kui see on mõõdetav),
- asustuse ja liikumismustrite analüüs,
- ühendusvajadused (nt ligipääs teenustele ja ühistranspordile),
- ning kohalike omavalitsuste ja teeomanike sisend.

Kui konkreetse asukoha osas on kogukonnal tekkinud küsimus või tajutav liikumisvajadus, on oluline see **selgesõnaliselt välja tuua**, et seda oleks võimalik eraldi üle vaadata ja hinnata.

Rapla IV lõigu näitel võib lisada, et näiteks **Aasu viadukti asukohas ei ole varasemalt olnud kergliikluse ühendust**, mistõttu projekteerimisel ei ole tuvastatud selget olemasolevat liikumisvoogu, millele eraldi lahendust rajada.

Kokkuvõttes: otsused tehakse olemasolevate andmete ja hinnangute põhjal, kuid need ei ole lõplikult muutumatud – vajadusel on võimalik konkreetseid kohti täiendavalt analüüsida koostöös RBE, Transpordiameti, projekteerijate ja kohaliku omavalitsusega.

4. Millises dokumendis ja millal tehti otsus kergliikluse mitte kavandamise kohta?

Palume nimetada ka vastutav asutus.

Otsused kergliikluse kavandamise kohta tehti projekteerimise faasis (koostööd valdadega aastatel 2019-2021) ning need vormistati vastava ehitusobjekti põhiprojekti ja selle juurde kuuluvates lahendustes (nt liikluskorralduse ja teede projekteerimise joonised ning seletuskirjad). Planeeringutes ei olnud kergliiklustee marsruute, aga teed ikkagi tehti paljudesse kohtadesse vastavalt vajadusele koostöös KOV-idega.

- vastavad otsused kujunevad projekteerija, tellija (RBE) ja teeomaniku (Transpordiamet või kohalik omavalitsus) koostöös,
- vajadusel kaasatakse ka kohalikke osapooli planeerimis- ja kooskõlastusprotsessis,
- lõplik lahendus fikseeritakse projektidokumentatsioonis, mis on aluseks ehitustegevusele. Seega on vastutavaks pooleks otsuste tegemisel projekti tellija koostöös teeomanikuga, kusjuures formaalne kinnitamine toimub läbi projekteerimis- ja kooskõlastusprotsessi. Kui konkreetse asukoha kohta on vajalik täpsem viide (nt dokument ja kuupäev), saab selle täiendavalt välja selgitada projektidokumentatsioonist ning vajadusel edastada eraldi.

5. Kuidas on hinnatud tarastatud RB raudtee barjääriefekti kohalikele liikumisteedele?

Kuidas on tagatud, et säilivad ühendused kooli, teenuste ja ühistranspordiga?

Tarastatud raudtee barjääriefekti hinnatakse projekteerimise käigus kohapõhiselt, analüüsides olemasolevaid liikumisteid, igapäevaseid ühendusvajadusi (nt kool, töö, ühistransport) ning kaasates kohalikke osapooli (KOV, Transpordiamet). RBE objekti näitel on see kõik ära tehtud juba planeerimise ja projekteerimise faasis.

Ühenduste säilitamiseks rajatakse vajalikud ristumised (viaduktid, tunnelid), eelistatakse olemasolevate liikumisteede säilitamist või asendamist ning kavandatakse kergliikluse lahendused sinna, kus on tuvastatud reaalne vajadus. Kõik need teemad käidi läbi nii valdade kui ka kohalike kogukondadega Rail Baltica projekteerimise käigus.

Kuna lahendused sõltuvad konkreetsest asukohast, on oluline probleemkohad täpselt kaardistada.

Kokkuvõttes: eesmärk on säilitada peamised igapäevased liikumisühendused, arvestades samal ajal projekti üldiseid vajadusi ja mõjusid.

6. Millised on reaalsed alternatiivsed ületusvõimalused ja nende kasutatavus?

Palume esitada lisanduv teepikkus, ajakulu ja ohutushinnang.

Kuna tegemist on kiirraudteega, kus rongide maksimaalne kiirus võib ulatuda 249km/h, siis alternatiivseid ületuskohti ei ole, kui ainult need, mis rajatakse ehitustööde käigus. Kogu raudteekoridori hakkab piirama aed. Ületusvõimalused on kavandatud projekteerimise

- käigus eesmärgiga säilitada peamised liikumissuunad üle raudtee. Need lahendused (nt viaduktid ja läbipääsud) on valitud arvestades nii ohutust kui ka tegelikke liikumisvajadusi.
- Üldpõhimõte on, et **olemasolevad liikumissuunad säilitatakse või asendatakse lähimal võimalikul asukohal.**
 - Lahenduste asukohad on valitud nii, et need teenindaksid võimalikult suurt osa kasutajatest (sh ligipääs koolidele, bussipeatustele ja teenustele).
 - Kõik ületused on projekteeritud vastama kehtivatele **liiklusohutuse nõuetele.**
 - Osades asukohtades võib tõepoolest tekkida **teekonna pikenemine**, kuna igale varasemale ületuskohale ei ole võimalik rajada eraldi ülepääsu.
 - Detailne teepikkuse ja ajakulu hinnang on võimalik anda **konkreetsete lähte- ja sihtpunktide põhjal**, mitte üldistatuna kogu lõigu kohta.
 - Kõik kavandatud ületused (viaduktid, tunnelid) on projekteeritud nii, et need tagavad **oluliselt kõrgema ohutustaseme** võrreldes varasema tasapinnalise ületusega.
 - Tarastatud raudtee tähendab, et juhuslikud ja ohtlikud ületused ei ole võimalikud, mis vähendab õnnetusriski.

7. Millised lahendused on täna veel võimalikud, et tagada kergliiklus?

Kes otsustab, kes rahastab ja mis on viimane võimalik tähtaeg?

Täiendavate kergliikluse lahenduste rajamine on ehituse faasis võimalik, kuid see sõltub mitmest tegurist ning eeldab eri osapoolte koostööd. RBE on ette näinud minimaalse vajaliku koguse eesmärgi saavutamiseks. Edasine kergliiklusteede rajamine saab olla KOV-i ja TRAM-i ülesanne, kes vastutavad piirkonnas liikumisvõimaluste eest. Lõplikud otsused tulevad teomanikelt. Määrata on vaja huvitatud osapooled ja KOV saab koguda kokku ideed ja mõtted.

D. Maavarade hankimine ja sellega seotud mõjud

1. **KMH arutelul öeldi, et RB ehituseks vajaliku liiva ja kruusa päritolu ning sellega seotud veod ei kuulu hindamise alla, kuna need sõltuvad tulevase ehitaja valikust.** Samas on just need tegevused – karjäärid, veod, teede koormus – olulise mõjuga kohaliku elukeskkonna jaoks.

KMH faasis ei määrata ette konkreetseid karjääre, kuna need valib hiljem töövõtja. See ei tähenda, et mõjud (nt veod, liikluskoormus, tolm) oleks hindamata.

KMH-s käsitletakse neid **üldiste mõjukategooriatena**, hinnates ehitustegevusega kaasnevaid tüüp mõjusid. Ehitusfaasis juhitakse tegelikke mõjusid:

- töövõtjate lepinguliste nõuete kaudu,
- järelevalve ja kontrolliga,
- karjäärade keskkonnalubade kaudu,
- ning veoteede kokkulepetega teomanikega.

Oluline on arvestada, et kaevandamiseks tegevusloa (kaevandamisloa) taotlemisel tuleb anda tegevusele vähemalt keskkonnamõju eelhinnang. Ning suuremate kaevanduste puhul viia läbi KMH. Seega on kaevandamisega seotud keskkonnamõjud hinnatud loamenetluse raames. Loa andmise menetluse käigus asjakohaseks hinnatud piirangud (nt lubatud töötunnid, müra piirväärtused, teede kasutusega seotud piirangud, seire nõuded jmt) kantakse Keskkonnaameti poolt kaevandamisloale.

Kokkuvõttes: mõjusid hinnatakse tervikuna KMH-s ja kontrollitakse ning leevendatakse konkreetsete meetmetega ehituse ajal.

Palume selgitada, kuidas on sellises olukorras tagatud RB projekti keskkonnamõju terviklik hindamine.

RB projekti keskkonnamõju hinnatakse terviklikult **kogumahtude ja tüüp mõjude alusel**, mitte üksikute karjäärade lõikes. KMH-s analüüsitakse ehitusega kaasnevaid mõjusid (nt materjalide veod, liikluskoormus, tolm, müra) üldisel tasemel ning lähtutakse pigem konservatiivsest hinnangust, et võimalikud mõjud ei jääks alahinnatud. Kuna konkreetsed karjäärid ja tarneahelad selguvad alles pärast hanget, juhitakse nende tegelikku mõju ehituse ajal **lepinguliste nõuete, järelevalve ja kehtivate keskkonnalubade kaudu**.

2. Kohapeal tajume neid mõjusid ühe tervikuna – karjäärid, veod ja raudtee ei ole eraldiseisvad.

Kuidas on korraldatud vastutus selle tervikmõju eest?

Kas RBE näeb end rollis, mis aitab neid mõjusid tervikuna ohjata?

RBE saab vastutada ja kontrollida mõju, mis on vahetult arendustegevusega seotud. Kontroll ehitustegevuse üle on olemas, kuid kaudsem. Raudtee ehitusega seotud ehitusload on väljastatud RBE-le. Nendega seotud keskkonnanõuete täitmine/järgimine on vastavalt lepingule vastava lõigu ehitaja kohustus. Seadusandlusest tulenevalt on ehitusega seotud heakorra tagamine (juurdepääsuteede puhtus, pori, prahi ja tolmu kandumine sõidu- ja kõnniteedele ning naaberkinnistutele) vahetult ehitaja kohustus. Teede heakorra tagamise eest vastutavad veoste ja koormate vedajad. RBE tunneb vastutust, et töövõtjad täidaksid neile kehtivaid kohustusi. Ehitusaegselt on RBE poolt võimalik mõjusid ohjata lepinguga kaetud ulatuses. Kaevandamistegevuse piiramiseks puudub RBE-l õigus/pädevus.

3. RBE juhi 06.10.2022 avalikus intervjuus on öeldud, et “Rail Balticu ehitusperioodil on enamik tööks vajalikke materjale olemas”.

Samas on praktikas surve uute karjäärade avamiseks.

Palume täpsustada:

- milline on tegelik materjalivajadus,
- millistest allikatest see kaetakse,
- milline on sellega kaasnev mõju (sh veod ja koormus teedele).

2022. aasta oktoobris ütles Anvar Salomets, et materjale peaks jätkuma, aga palju sõltub sellest, kui palju teisi taristuprojekte samal ajal ehitatakse.

Antud seiskoha juurde jääme ka täna, samal ajal peame nentima, et pärast 2022. aastat on alanud ka Tallinn-Pärnu maantee suuremahulised laiendamisprojektid, mis nõuavad sarnases ajaaknas samuti ehitusmaavarasid.

Esitatud küsimusest ei selgu, milliste materjalide osas huvi tuntakse.

Raplamaa lõikudes on täitematerjalide vajadus kokku umbkaudselt 4 miljonit m³. Hetkeseisuga sellest on ehitatud ca 40%.