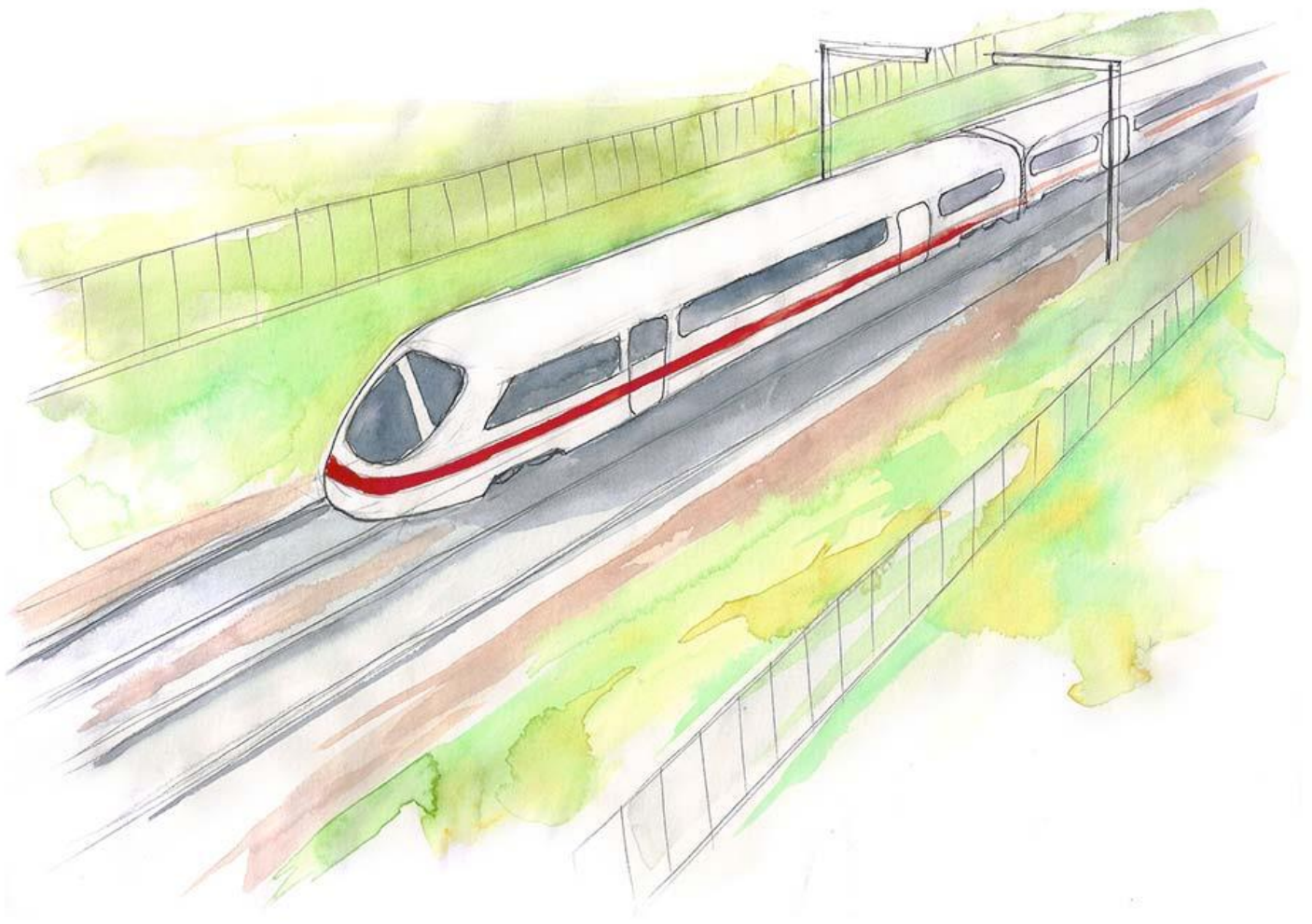




Kaasrahastatud Euroopa Liidu poolt
Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T)



Pärnu maakonnaplaneering
Rail Balticu raudtee trassi koridori
asukoha määramine



TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET
ESTONIAN TECHNICAL SURVEILLANCE AUTHORITY



PÄRNU
MAAVALITSUS



MAJANDUS- JA
KOMMUNIKATSIOONI-
MINISTEERIUM

Pärnu maakonnaplaneering Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramine

Käesoleva väljaande autor on selle eest ainuisikuliselt vastutav.

Euroopa Liit ei vastuta selles sisalduva teabe mis tahes kasutamise eest.

Pärnu 2018



Hendrikson & Ko



KELPROJEKTAS



SISUKORD

Sissejuhatus	6
1. Planeeringute koostamise eesmärk ja alused	14
1.1. Planeeringu koostamise eesmärk	14
1.2. Planeeringuala	17
1.3. Planeeringu koostamise alused ja lähtematerjalid	18
1.4. Planeeringu ja KSH uuringud	19
1.5. Planeeringu koosseis	23
1.6. Planeeringus käsitletavad mõisted ja lühendid	24
2. Trassi koridori alternatiivide väljatöötamise alused. Eelistatud trassi koridori valiku põhjendused	29
2.1. Trassi koridori mõiste ja tähendus planeeringus	29
2.2. Trassi koridori alternatiivide kujunemine ja nende väljatöötamise alused	30
2.3. Trassi koridori alternatiivide võrdlusmetoodika	32
2.3.1. Keskkonnamõju strateegiline hindamine	33
2.3.2. Tehniline teostatavus	34
2.3.3. Ehitusmaksumus	35
2.3.4. Sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu	36
2.4. Võrdlustulemused. Eelistatud trassi koridori valiku põhjendused	37
3. Rail Balticu arendamise põhimõtted	43
3.1. Kavandatava kiire raudtee üldine iseloom	43
3.2. Kavandatava raudteefrastruktuuri kirjeldus	44
3.2.1. Raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd	44
3.2.2. Pärnu reisijate raudteejaam	46
3.2.3. Pärnu piirkonna kaubajaam	48
3.2.4. Möödaskõõli jaam/piirijaam	49
3.2.5. Teedevõrgu toimimine ja raudtee ületusvõimalused	49
3.2.5.1. Ristumine teedega ning rööbasteedega	51
3.2.5.2. Ristumine vooluveekogudega	54
3.2.5.3. Rohelise võrgustiku sidusus. Raudteeületusvõimalused ulukitele	55
3.2.6. Raudtee toimimiseks vajalik elektritaristu	57
3.2.6.1. Liinikoridori kasutustingimused	65

3.2.7. Müra leevendusvajadusega alad. Vibratsioon	67
3.2.8. Maaparandussüsteemide toimimise tagamise üldised põhimõtted	69
3.3. Maade kasutamise põhimõtted ja üldised ehitustingimused raudtee trassi koridoris	71
3.3.1. Enne raudtee ehitamist trassi koridoris kehtivad tingimused	71
3.3.2. Raudtee ehitamise ajal kehtivad tingimused	71
3.3.3. Pärast raudtee rajamist raudtee kaitsevööndis lubatud tegevused	72
3.3.4. Raudtee projekteerimise ja rajamise põhimõtted ja ülesanded	72
3.4. Rail Baltic trassi kasutamine kohaliku transpordi eesmärgil	73
3.5. Lahenduse kirjeldus kohalike omavalitsuste lõikes	76
3.5.1. Häädemeeste vald	79
3.5.2. Saarde vald	84
3.5.3. Surju vald	87
3.5.4. Paikuse vald	92
3.5.5. Tahkuranna vald	95
3.5.6. Pärnu linn	99
3.5.7. Sauga vald	103
3.5.8. Are vald	106
3.5.9. Tori vald	108
3.5.10. Tootsi vald	110
3.5.11. Vändra vald	112
3.6. Raudtee trassi koridori ja selle mõjualasse jäävad kaitstavad loodusobjektid ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad	115
4. Keskkonnamõju strateegilisest hindamisest tulenevad leevendavad meetmed	122
4.1. Planeerimisel arvestatud keskkonnakaitselised meetmed	122
4.2. Projekteerimisel arvestatavad keskkonnakaitselised meetmed	124
4.3. Ehitamisel arvestatavad keskkonnakaitselised meetmed	127
4.4. Kasutamisel arvestatavad keskkonnakaitselised meetmed	128
5. Planeeringu elluviimine	129
5.1. Elluviimise üldised põhimõtted	129
5.2. Lahenduse sisseviimine kehtestatud kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse	129
5.3. Trassi koridoris paiknevad ja Rail Baltic raudtee rajamisest puudutatud kehtestatud detailplaneeringu alad. Nende kehtetuks tunnistamise vajadus või realiseeritavuse võimalikkus	130

5.4.	Trassi koridoris paiknevate maaüksuste omandamise põhimõtted	132
5.5.	Sundvõõrandamine	132
5.6.	Varasemate toetuste abil tehtud investeeringud	133
5.7.	Tegevuskava	134
5.8.	Maastikukaitseala ja püsielupaiga kaitse-eeskirja muutmise ettepanek	138
6.	Planeeringu joonised	139
	Lisad	139
	Lisa 1. Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Baltic raudtee trassi asukohana	139
	Lisa 2. Ülevaatlik skeemkaart tööprotsessi jooksul visandatud trassi joontest ja võrreldud alternatiividest	140
	Lisa 3. Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused	141
	Lisa 4. Rail Baltic Pärnu maakonna lõunaosa elektrilahenduse variandid	141

SISSEJUHATUS

Rail Balticu raudtee trassi koridori Pärnu maakonnaplaneering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012. a korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks”¹. Sama korraldusega algatas Vabariigi Valitsus maakonnaplaneeringute koostamise ka Harju ja Rapla maakonnas.

Pärnu maavanem algatas maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (*edaspidi KSH*) 23.04.2012. a korraldusega nr 267. Sarnased menetlustoimingud viisid läbi ka Harju ja Rapla maavanemad.

Alates 1. juulist 2015 hakkas kehtima uus planeerimisseadus. Kuna maakonnaplaneeringud algatati enne uue planeerimisseaduse jõustumist, järgiti planeeringute menetlemisel kuni 30. juunini 2015 kehtinud planeerimisseadust².

Maakonnaplaneeringutega planeeritakse uut Rail Baltic raudteeliini mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitisena. Kavandatav raudtee läbib Eestit põhja-lõuna suunalisena, kulgeb läbi Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Riia suunal. Reisiterminalid rajatakse Tallinna Ülemiste piirkonda ja Pärnu ning kaubajaam Muuga sadamasse. Maakonnaplaneeringute lahenduste põhjal toimub Rail Balticu Euroopa standardse rööpmelaiusega (1435 mm) avaliku raudtee projekteerimine ja rajamine Eesti piires³. Sarnased ettevalmistustööd toimuvad uue rahvusvahelise raudtee rajamiseks ka Lätis ja Leedus.

Paralleelselt maakonnaplaneeringute koostamisega viiakse läbi KSH, mille eesmärk on maakonnaplaneeringu elluviimisega kaasnevate keskkonnamõjude prognoosimine ja hindamine, trassi koridori alternatiivide kirjeldamine ja hindamine (võrdlemine), positiivsete mõjude (alternatiivi eeliste) väljatoomine ning võimalike negatiivsete mõjude vältimine ja

¹ vt <https://www.riigiteataja.ee/akt/317042012010>.

² Ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lg 1: *Enne käesoleva seaduse jõustumist algatatud planeeringud menetletakse lõpuni, lähtudes seni kehtinud planeerimisseaduses sätestatud nõuetest, välja arvatud käesoleva paragrahvi lõigetes 2 ja 3 nimetatud juhtudel.*

Sama seaduse § 13 lg 2 kohaselt: mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi asukohavaliku planeeringut käsitletakse riigi eriplaneeringuna planeerimisseaduse tähenduses.

³ Rail Balticu raudtee ehitamisega on kavandatud alustada orienteerivalt aastal 2018-2019.

leevendavate meetmete kavandamine, et tagada keskkonnamääratluste integreerimine maakonnaplaneeringusse.

Kavandatava raudtee rajamise keerukus tingib vajaduse arvestada tehniliste üksikasjadega juba maakonnaplaneeringu planeerimise staadiumis. Seetõttu on töögruppi kaasatud spetsialistid, sh insenerid, kes täpsemate analüüside ja uuringute tulemusena andsid sisendi trassi koridori alternatiivide väljatöötamiseks ja asukoha valikuks, raudtee ja raudteeinfrastruktuuriga seotud teedevõrgu planeerimiseks.

Maakonnaplaneeringutes raudtee trassi koridori asukoha määramisel on võetud arvesse majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud ning tehnilis-majanduslikud kaalutlused, mis kajastuvad planeeringulahenduses.

Maakonnaplaneeringu koostamisel on arvesse võetud Siseministeriumis koostatud dokument „2013. aasta hädaolukordade riskianalüüside kokkuvõte“. Arvestati erinevate riskiallikatega, mis võivad esile kutsuda ootamatuid ja laiaulatuslikke hädaolukordi. Hinnati erinevate õnnetuste võimalikke tagajärgi elanikkonnale ja looduskeskkonnale lähtuvalt riskielementide geograafilisest paiknemisest⁴.

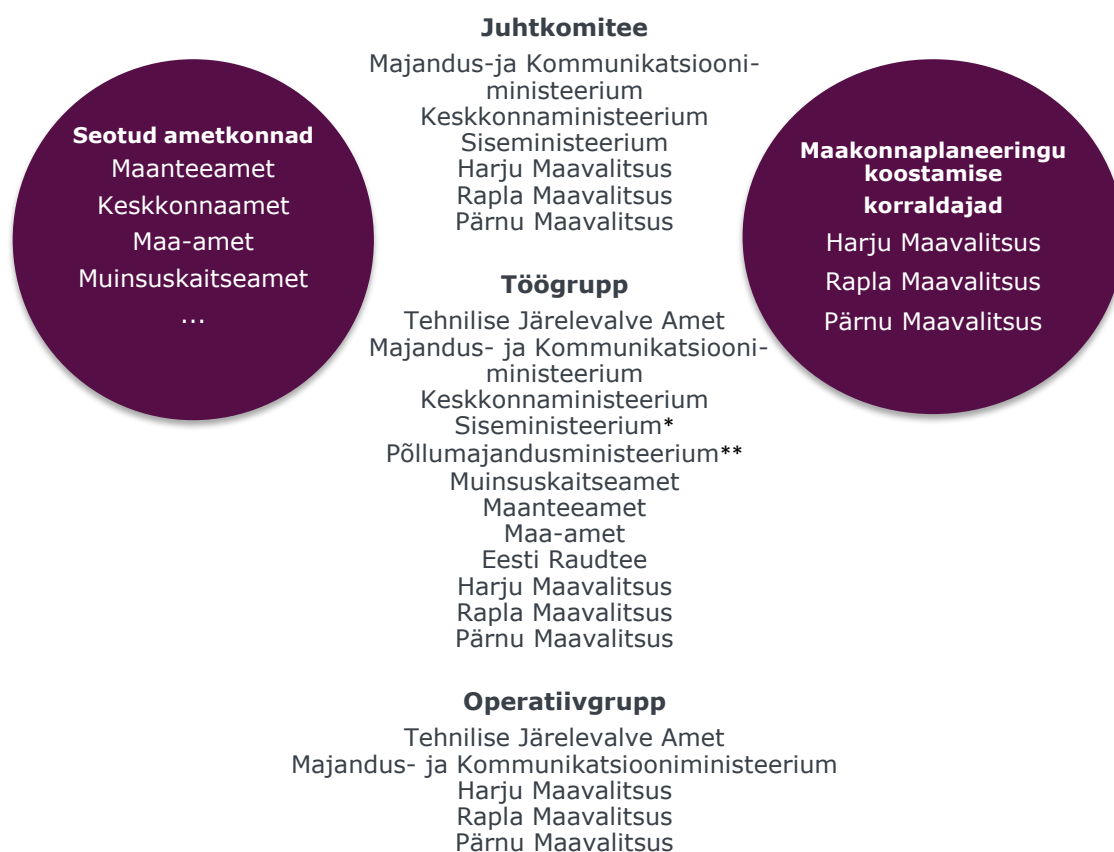
⁴ Vastavalt raudteeseadusele on raudteeinfrastruktuuri ohutuse tagamise kohustus raudteeinfrastruktuuri ettevõtjatel ja teistel raudteeinfrastruktuuri valdajatel. Raudteeveo ohutuse tagamise kohustus on raudteeveo ettevõtjatel ja teistel raudteeveo valdajatel. Sellest tulenevalt teostavad raudteevedude kvantitatiivse riskianalüüsi (sh õnnetuste stsenaariumide põhjalik kirjeldus, toimimise tõenäosused, tagajärgede raskuse ja ulatuse hinnang) ülalmärgitud vastutajad, kes omavad piisavalt lähteandmeid, sh infot olema-solevate ja kavandatavate veovoogude (raudteelõiku aastas läbivate ohtlike vedude arv iga ohtliku kemikaali kohta, eraldi päeval ja öösel, kaubajaamade ja külgteede ning toimingute iseloomustus jmt) kohta, samuti andmeid kauba-vedude ja veoga seotud organisatsioonide riskide haldamise süsteemidest. Vt täpsemalt KSH aruanne lk 188.

Planeeringu ja KSH menetlemine

Planeeringu koostamise eesmärgiks on Rail Baltic raudteeliini trassi koridori asukoha määramine, et luua ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Selleks viidi kolmes maakonnas – Harju, Rapla ja Pärnu – läbi samaaegne planeeringu- ja KSH protsess.

Maakonnaplaneeringud koostati tihedas koostöös avalikkusega, kohalike omavalitsustega ja erinevate huvigruppidega. Paremaks kaasamiseks, informatsiooni edastamiseks ning planeeringu ja KSH materjalide kättesaadavuse tagamiseks loodi projekti portaali aadressil <http://www.railbaltic.info/et/>. Protsessi erinevates etappides viidi läbi töökoosolekuid ning korraldati avalike arutelusid.

Maakonnaplaneeringute koordineerimiseks ja väljatöötamiseks moodustati projekteeskond.



* Planeeringualase tegevuse korraldamine on alates 1.09.2015 Rahandusministeeriumi pädevuses.

** Alates 1.09.2015 kannab nime Maaeluministeerium,
<https://www.riigiteataja.ee/akt/130062015004>.

Projektimeeskonnas osalesid:

Pärnu Maavalitsus:

Heiki Mägi	arengu- ja planeeringuosakonna juhataja
Tiiu Pärn	arengu- ja planeeringuosakonna planeeringute talituse juhataja

Harju Maavalitsus:

Joel Jesse	arengu- ja planeeringuosakonna arengutalituse juhataja (kuni 10/2017)
Alan Rood	arengu- ja planeeringuosakonna arengutalituse peaspetsialist

Rapla Maavalitsus:

Ülo Peets	arengu- ja planeeringuosakonna juhataja (kuni 03/2017)
Veiko Rakaselg	arengu- ja planeeringuosakonna nõunik (kuni 10/2015)
Aire Mürsepp	arengu- ja planeeringuosakonna planeeringute spetsialist

Tehnilise Järelevalve Amet:

Heigo Saare	transporditeenistuse juhataja peadirektori asetäitja (alates 03/2016)
Anvar Salomets	transporditeenistuse juhataja peadirektori asetäitja (kuni 02/2016)
Jaak Simon	transpordi investeeringute osakonna projektijuht
Raido Kivikangur	raudtee infrastruktuuri osakonna peaspetsialist (alates 07/2015)

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium:

Kristjan Kaunissaare	projekti koordinaator (alates 01/2016)
Miiko Peris	ministeeriumi nõunik (kuni 08/2014 ja 10/2014-12/2015)
Indrek Sirp	ministeeriumi nõunik (09/2013-07/2014)
Anti Moppel	ministeeriumi nõunik
Andres Lindemann	Rail Baltic planeeringute spetsialist

Planeeringu konsultant (valdkondade juhtivad eksperdid):

Pille Metspalu	OÜ Hendrikson & Ko üld- ja regionaalplaneeringute osakonna juhataja, planeeringu koostamise juhtiv ekspert
----------------	--

Marika Pärn	OÜ Hendrikson & Ko juhtiv planeerimisspetsialist
Heiki Kalberg	OÜ Hendrikson & Ko lepinguline juhtiv planeerimisspetsialist
Heikki Kalle	OÜ Hendrikson & Ko KSH juhtekspert
Charlotta Faith-Ell	WSP, KSH juhtekspert
Guido Laagus	OÜ Reaalprojekt, projekteerimis- osakonna juhataja, insener
Mikk Reier	OÜ Reaalprojekt, juhataja
Arvydas Domatas	UAB Kelprojektas, trassivariantide sotsiaal-majandusliku võrdluse juhtekspert
Henric Sandborg	WSP, raudtee tehniline projekteerimine
Rimantas Nugaris	UAB Kelprojektas, raudtee tehniline projekteerimine

Koostööpartnerid:

Häädemeeste Vallavalitsus:

Magnus Möttus	vallavanem
Merle Looring	arendus- ja keskkonnanõunik

Saarde Vallavalitsus:

Andres Annast	vallavanem
Martti Rooden	maanõunik

Surju Vallavalitsus:

Jaanus Männik	vallavanem
Andrus Lillemaa	maanõunik

Paikuse Vallavalitsus:

Kuno Erkmann	vallavanem
Reet Olev	vallaarhitekt

Tahkuranna Vallavalitsus:

Karel Tõlp	vallavanem
------------	------------

Tori Vallavalitsus:

Kaie Toobal	vallavanem
Ester Märss	abivallavanem

Pärnu Linnavalitsus:

Romek Kosenkranius	linnapea
Toomas Kivimägi	osales protsessis linnapea ametiaja jooksul kuni aprill 2015
Kaido Koppel	planeerimisosakonna juhataja
Karri Tiigisoos	linnaarhitekt

Sauga Vallavalitsus:

Priit Ruut	vallavanem
------------	------------

Halinga Vallavalitsus: Ülle Vapper	vallavanem	
Are Vallavalitsus: Lauri Luur Signe Rõngas	vallavanem maa- ja vallavanema november 2016	keskkonnanõunik, ametis alates
Tootsi Vallavalitsus: Riina Kukk	vallavanem	
Vändra Vallavalitsus: Jaanus Rahula Tarmo Lehist	vallavanem volikogu esimees	

Koostööpartnerina osalesid Siseministeeriumi (alates 1.09.2015 Rahandusministeeriumi pädevus), Keskkonnaministeeriumi, Keskkonnaameti, Põllumajandusministeeriumi⁵, Muinsuskaitseameti, Maanteeameti, Maa-ameti, Riigimetsa Majandamise Keskuse ja AS Eesti Raudtee esindajad.

Tabel 1. Olulised tegevused ja etapid planeeringu ja KSH menetlemisel⁶

Menetlus	Aeg	Tegevus
Planeeringu algatamine	12.04.2012	Vabariigi Valitsuse korraldus nr 173
KSH algatamine	23.04.2012	Pärnu maavanema korraldus nr 267
Planeeringu lähteseisu-kohtade, võrreldavate trassialternatiivide ja KSH programmi tutvustamine	2.09.2013	Avaliku väljapaneku algus
	14.10.2013	Avalikud arutelud Pärnjõe koolimajas ja Are vallamajas
	15.10.2013	Avalikud arutelud Sauga Avatud

⁵ Alates 1.09.2015 kannab nime Maaeluministeerium, <https://www.riigiteataja.ee/akt/130062015004>.

⁶ Põhjalikum ülevaade planeerimismenetluse käigus tehtud menetlustoimingute ja koostöö kohta esitatakse planeeringu juurde kuuluvas lisas (menetlusedokumentatsioon).

Trassi koridori võrdlus- tulemuste tutvustamine		Noortekeskuses ja Surju rahvamajas
	17.10.2013	Avalikud arutelud Häädemeeste seltsimajas ja Pärnu maavalitsuses
	17.06.2014	Avalikud arutelud Surju rahvamajas ja Sauga Avatud Noortekeskuses
	18.06.2014	Avalik arutelu Pärnu maavalitsuses
	19.06.2014	Avalikud arutelud Häädemeeste seltsimajas ja Kaisma rahvamajas
Planeeringu eskiis- lahenduse tutvustamine	10.06.2015	Avalikud arutelud Suigu seltsimajas ja Kaisma rahvamajas
	5.10.2015	Avaliku väljapaneku algus
	20.10.2015	Avalikud arutelud Häädemeeste seltsimajas ja Surju rahvamajas
	21.10.2015	Avalikud arutelud Pärnu Keskraamatukog us ja Suigu seltsimajas
	22.10.2015	Avalikud arutelud Sauga Avatud Noortekeskuses ja Paikuse vallamajas
	23.10.2015	Avalikud arutelud Tootsi vallamajas ja Kaisma rahvamajas

Rail Baltic Pärnu maakonna lõunaosa elektrilahenduse tutvustamine	3.03.2016	Surju rahvamajas
	22.03.2016	Surju rahvamajas
Planeeringu ja KSH aruande avalikustamine ja avalikud arutelud	29.11.- 29.12.2017	Avalik väljapanek
	23.01.2017	Sauga Avatud Noortekeskus ja Suigu seltsimaja
	24.01.2017	Tori rahvamaja ja Kaisma rahvamaja
	25.01.2017	Surju rahvamaja ja Paikuse vallamaja
	26.01.2017	Häädemeeste seltsimaja ja Pärnu maavalitsus
KSH heakskiit	09.08.2017	Keskkonna-ministeeriumi kiri nr 7-12/17/2834-7
Planeeringu heakskiit	29.12.2017	Rahandus-ministeeriumi kiri nr 15-2/3529-1
Planeeringu kehtestamine	veebbruar 2018	Riigihalduse ministri käskkiri

1. PLANEERINGUTE KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED

1.1. PLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK

Rail Balticu projekti üldiseks eesmärgiks on luua ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Siiani on Balti riikide raudteesüsteem (standardne rööpmelaius 1520 mm) mandri-Euroopa standarditega (rööpmelaius 1435 mm) ühildamatu, mistõttu on Euroopa tasandil otsustatud (Euroopa Komisjoni otsus nr 884/2004 29.04.2004⁷), et Eesti, Läti ja Leedu riikide raudteetransport tuleb täielikult integreerida laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordisüsteemi. Rail Balticu arendamiseks on antud suunised Eesti Vabariigi Valitsuskabineti 22.09.2011 otsusega⁸, 10.11.2011 Eestis allkirjastatud Eesti, Läti ja Leedu peaministrite ühisdeklaratsiooniga ning samade riikide transpordi eest vastutavate ministrite 07.12.2011 allkirjastatud kokkuleppega. Rail Baltic projekti elluviimine on seotud suure avaliku huviga, millega kaasneb keskkonnahoid ning inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus.

Toetudes dokumendile „Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010“ (1994), üleriigilisele planeeringule „Eesti 2010“ (kehtestatud 2000), AECOM Limited koostatud Rail Baltic teostatavusuuringule, fikseeriti Tallinn-Pärnu-Riia suunaline kiire raudtee kulgemise põhimõte 2012. aasta augustis kehtestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“⁹, milles tuuakse välja, et: „Euroopa transpordipoliitika valguses on jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikiirkonnaga, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee Rail Baltic, mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga Lähiajal tuleb maakondade teemaplaneeringute abil valida moodsa ja kiire põhjalõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht. Tallinnast piirkiiirusel 240 km/h võimalikult otse lõunasse kulgev rong viiks inimesed kiiresti ja mugavalt Riiga, Kaunasesse, Varssavisse ning sealt edasi Kesk- ja Lõuna-Euroopasse või Euroopa nn tuumipiirkondadesse. ... Rail Baltic väga oluline ka kaubaveo seisukohalt. Aktiivne kaubavedu on selle raudtee pikaajalise tasuvuse eelduseks“.

⁷ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004D0884&rid=2>.

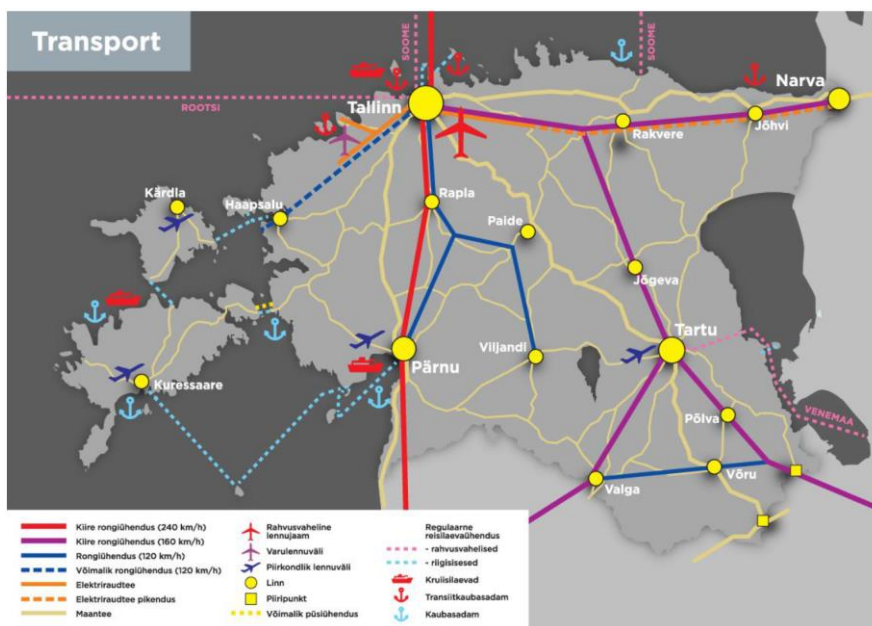
⁸ http://archive-ee-2012.com/ee/v/2012-11-14_660282_33/22-09-2011-Kiirem-raudteeühendus-Lääne-Euroopaga-Valitsus-ee/.

⁹ <http://eesti2030.wordpress.com/>.

Üleriigiline planeering on koostatavate maakonnaplaneeringute oluliseks lähtealuseks.



Skeem 1.1.1. Vastavalt Euroopa Komisjoni otsusele on kavandatud Rail Balticu raudteetrass üheks osaks Euroopa Liidu maanteed, raudteid ja sadamaid koondava transpordi-infrastruktuuri TEN-T põhivõrgu koridorist. Skeemil on punase joonega tähistatud maanteed, must-valge katkendjoonega raudteed.



Skeem 1.1.2. Üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“ toodud transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastal 2030. Eesti transpordivõrgu selgroo moodustab kvaliteedi poolest tuntavalt paranenud raudteeliiklus. Skeemil on punase joonega tähistatud kiire rongiühendus 240 km/h Tallinn-Rapla-Pärnu ja sealt edasi Läti suunal.

Planeeringu koostamise eesmärk on Rail Baltic raudteeliini trassi koridori asukoha määramine koos trassi variantide võrdlusega. Kuna tegemist on uue ja tehniliselt keeruka raudteega, määratakse lisaks trassi koridori asukohale raudteeinfrastruktuuri ja raudtee rajamisest tingitud ümberehituste (teedevõrk) vajadus ja nende põhimõttelised asukohad. Raudtee ja raudteeinfrastruktuuri konkreetsed asukohad, raudtee rajamisest tingitud ümberehitused ja lahendused täpsustatakse raudtee projekteerimise käigus.

1.3. PLANEERINGU KOOSTAMISE ALUSED JA LÄHTEMATERJALID

Maakonnaplaneeringu koostamise alused

- Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ lähteseisukohad¹⁰;
- Transpordi arengukava 2014-2020, 2013¹¹;
- Arengustrateegia „Pärnumaa 2030+“, 2014¹²;
- Aruanne „Rail Baltic. Final Report“, 2011¹³.

Planeeritavale alale varem koostatud planeeringud

- Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“, kehtestatud 2012;
- Pärnu maakonna planeering, kehtestatud 1998;
- Teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused, kehtestatud 2003;
- Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0–170,0“, kehtestatud 2012;
- Pärnu maakonna planeeringu tuuleenergeetika teemaplaneering, kehtestatud 2013;
- Pärnu maakonna planeeringu teemaplaneering „Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV elektriliini trassi asukoha määramine“, kehtestatud 2016.

Trassi koridori alternatiividest puudutatud kohalike omavalitsuste üld- ja detailplaneeringud

- Kehtestatud kohalike omavalitsuste üldplaneeringud. Maakonnaplaneeringu koostamisel on vaadatud ja võimalusel arvestatud järgmiste üldplaneeringutega:
 - Häädemeeste valla üldplaneering, kehtestatud 2013;
 - Saarde valla üldplaneering, kehtestatud 2008;
 - Surju valla üldplaneering, kehtestatud 2003;

¹⁰ <http://railbaltic.info/et/>.

¹¹ <https://www.riigiteataja.ee/aktiis/3210/2201/4001/arengukava.pdf>.

¹² <http://parnu.maavalitsus.ee/arengukavad>.

¹³ AECOM Limited koostatud uuring,
<http://www.tja.ee/index.php?id=13468&highlight=aecom>.

- Paikuse valla üldplaneering, kehtestatud 2009;
- Tahkuranna valla üldplaneering, kehtestatud 2012;
- Pärnu linna üldplaneering, kehtestatud 2001;
- Sauga valla üldplaneering, kehtestatud 2016;
- Are valla üldplaneering, kehtestatud 2009;
- Vändra valla Kaisma piirkonna üldplaneering „Kaisma valla üldplaneering“, kehtestatud 2009.

Ülevaade lahenduse sisseviimisest kohalike omavalitsuste kehtestatud üldplaneeringutesse on antud peatükis 5.2.

- Kehtestatud detailplaneeringud. Ülevaade raudtee trassi koridoris paiknevatest ja raudtee rajamisest puudutatud kehtestatud detailplaneeringutest on antud peatükis 5.3.

1.4. PLANEERINGU JA KSH UURINGUD

Planeeringu ja KSH koostamise käigus viidi läbi täiendavad uuringud ja analüüsid, mis olid sisendiks planeeringulahenduse ja leevendavate meetmete väljatöötamisel. Uuringud ja analüüsid kuuluvad planeeringu ja KSH koosseisu, on nende osad ning on esitatud planeeringu ja KSH aruande lisadena (kui uuringu ja analüüsi juures ei ole märgitud teisiti).

Planeeringu raudtee trassi koridori asukoha alternatiivide väljatöötamise etapis koostati analüüs „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Baltic raudtee trassi asukohana“¹⁴. Analüüsi käigus võrreldi olemasoleva Lelle-Pärnu raudtee koridori (lõigus Rõa-Pärnu linn) teiste, juba kaardistatud trassi koridori alternatiividega, võttes aluseks tehnilises kirjelduses ette antud nõuded projektkiiruse ja trassi geomeetria osas. Analüüsi tulemusena selgus, et olemasoleva raudtee koridori kasutamine Rail Balticu trassi koridorina lõigul Rõa-Pärnu on komplitseeritud, sest: trass läbib raudteeäärseid asustusalasid, kus raudtee väljaehitamisega muudetakse olulisel määral väljakujunenud elukeskkonna toimimist (vajalik on teedevõrgu ümberehitamine; eritasandiliste ristete väljaehitamine, mis toob kaasa hoonete lammutamise vajaduse); olemasoleva raudtee koridori geomeetria ei vasta sõidukiirusele 240 km/h kavandatava raudtee nõuetele ning vajab õgvendusi, mis omakorda tähendab olemasoleva raudtee koridori ümberehitamist ligikaudu 16 km (ca 17%) ulatuses; teekond pikeneb ligikaudu 10 km; pikemast teekonnast ja keerukamate tehnilistest lahendustest tulenevalt suureneb maksumus; trass

¹⁴ Vt planeeringu lisa 1.

kulgeb läbi Natura 2000 võrgustikku kuuluva ala. Analüüsi käigus läbiviidud arvutuste kohaselt on olemasolev raudteekoridor lõigul Rõa – Pärnu linn kasutatav Rail Balticu trassi koridori asukohana üksnes ligikaudu 50% ulatuses. Kuna olemasolev raudteekoridor lõigul Rõa-Pärnu linn ei vastanud lähtealustele (vt peatükk 2.2) ja ei võimalda rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist, ei lülitatud olemasoleva raudteekoridori Rõa – Pärnu linn lõiku trassi koridori alternatiivide võrdlusesse.

Planeeringu eskiislahenduse etapis koostati „Analüüs Rail Baltic raudtee rajamisega kaasnevate võimalike negatiivsete mõjude hüvitamise võimalustest kinnisasjade omanikele ja kasutajatele“ advokaadibüroo Sorainen AS ja Eesti Rakendusuuringu Keskus Centar OÜ¹⁵. Analüüsi käigus hinnati trassiäärsetele maa- ja majaomanikele kahjude õiguspärase korvamise korraldust.

Planeeringu eskiislahenduse etapis viidi läbi arheoloogiline eeluuring kahes etapis. I etapis kaardistati leiualad, II etapis täpsustati leiualade piire ja täpsemate paiksete eeluuringute läbiviimise vajadus.

KSH uuringud

KSH raames läbi viidud uuringute vajadus määratleti KSH kriteeriume, nende mõju ulatust ja mõju olemust, samuti problemaatiliste alade analüüsi tulemustest lähtuvalt. Uuringud kuuluvad KSH aruande koosseisu ning on täies mahus esitatud KSH aruande lisas 4. Alljärgnevalt on esitatud kokkuvõtte uuringute koostamise eesmärgist ja ülevaade uuringu käigus käsitletud teemavaldkondadest.

Asustusstruktuuri uuring

Uuringu¹⁶ eesmärk oli koguda ja süstematiseerida olemasolevad alusandmed. Uuringu tulemused olid sisendiks Rail Balticu maakonnaplaneeringute ja mõjude hindamise koostamise erinevates etappides: trassivariantide võrdlemisel, valitud trassivariandi elluviimisega kaasnevate võimalike keskkonnamõjude hindamisel ning sisendiks planeeringu-lahenduse väljatöötamisel.

Uuringus käsitleti järgmisi teemavaldkondi:

- rahvastiku paiknemine;

¹⁵ Planeeringu koostamise protsessi jooksul oli materjal kättesaadav Rail Baltic projekti portaalis <http://railbaltic.info/et/materjalid/uuringud-ja-analueesid>.

¹⁶ Koostaja OÜ Hendrikson & Ko, 2014.

- töökohtade paiknemine;
- teenuste paiknemine;
- maa hind;
- maakasutusfunktsioonide paiknemine;
- olulisemate puhkepiirkondade paiknemine;
- olulisemate ettevõtlusalade paiknemine.

Käsitletavate valdkondade määratlemisel lähtuti peamistest asustusstruktuuri moodustavatest ja inimeste liikumist mõjutavatest funktsioonidest.

Uuring ei asenda planeeringu ning mõjude hindamise dokumente, vaid koondab nende koostamiseks vajalikud alusandmed ning annab ülevaate peamistest asustusstruktuuri mõjutavatest protsessidest.

Kultuuripärandi uuring

Uuringu¹⁷ eesmärk oli koguda ja süstematiseerida olemasolevad alusandmed, tuua välja raudtee trassi kavandamisel kõige kriitilisemaks osutuda võivad tegurid ülevaatlikul tasemel ning nende esinemine/paiknemine uuringualal. Samuti esitada tüüpiliselt kasutatavad leevendavad meetmed, mis võimaldavad eeldatavalt välja töötada parim võimalik lahendus. Uuringu tulemused olid sisendiks planeeringu koostamisel, sh raudtee trassi koridori alternatiivide asukohtade määratlemisel, samuti KSH koostamise erinevates etappides: trassi koridori asukoha alternatiivide võrdlemisel ning valitud trassialternatiivi elluviimisega kaasnevate võimalike keskkonnamõjude hindamisel.

Kultuuripärandina käsitleti:

- kultuurimälestisi;
- Muinsuskaitseameti poolt muudesse registritesse, lisaks riiklikule kultuurimälestiste registrile, koondatud objekte (XX saj arhitektuur, maaehituspärand, matmispaigad);
- pärandkultuuriobjekte;
- looduslikke pühapaikaid;
- väärtuslikke maastikke;
- miljööalasid;
- kohalike omavalitsuste poolt kaitse alla võetud objekte ja alasid;

¹⁷ Koostaja OÜ Hendrikson & Ko, 2013.

- kalmistuid;
- kirikuid.

Kultuuripärandi säästmise vajadusega arvestati ühe kriteeriumina juba Rail Baltic raudtee trassi koridori alternatiivide kulgemise kavandamisel ja alternatiivide võrdlemisel.

Arheoloogiline eeluuring

Kultuuripärandi uuringu täpsustuse ja täiendusena viidi läbi arheoloogilise eeluuringu I etapp¹⁸. Täiendava uuringu vajadus selgus kultuuripärandi uuringu koostamise protsessi raames koostöös Muinsuskaitseametiga.

Uuringus vaadati läbi nii asjasse puutuvad arhiiviallikad kui ka publitseeritud materjalid ning ajaloolised kaardid. Välja jäeti Rootsiaegsete katastriplaanide analüüs, mida töömahukuse tõttu polnud võimalik etteantud aja jooksul teostada.

Uuringus koondati informatsioon trassilõikude kaupa (kajastades ka muistised, mis paiknevad trassi koridori läheduses) ja esitati eksperdirühma arusaam selle kohta, millised alternatiivid oleksid arheoloogilise pärandi suhtes kõige vähem destruktiivsed. Samuti anti iga alternatiivi juures tegevuste loetelu, mis on tarvilik läbi viia, kui valik langeb antud alternatiivi kasuks.

Planeeringu seletuskiri kirjeldab üldistatult objektide ja alade paiknemist piirkondades (peatükk 3.5), kus uuringule vastavalt tuleb läbi viia maastiku ülevaatus selgitamiseks muistise olemasolu ja arheoloogiliste väljakaevamiste vajadust. Uuringu koostamise käigus kaardistatud infot planeeringu joonistel ei kajastata (võimaliku muistise kaitse eesmärgil).

Eluslooduseuuring

Uuringu¹⁹ eesmärk oli anda lisainformatsiooni raudtee trassi koridorile sobivaima asukoha leidmiseks. Andmebaaside, väliinventuuri ja elupaikade modelleerimise alusel hinnati raudtee üldist mõju elusloodusele ja toodi välja konkreetsed kohad, kus see mõjutaks tugevalt konkreetseid liike, ökoloogilisi või taksonoomilisi gruppe.

Uuring toob välja raudtee rajamisega kaasneva üldise mõju looduslikele populatsioonidele ja kooslustele ning leevendusmeetmed, et säilitada suurimetajate populatsioonide ühendus

¹⁸ « Aruanne arheoloogilise eeluuringu kohta Rail Baltic raudteetrassi valikul. I etapp », Tartu Ülikool, prof Valter Lang, 2013.

¹⁹ Koostaja OÜ Rewild, Jaanus Remm jt, 2013-2014 Tartu

kahel pool raudteed. Selleks soovivad uuringu läbiviinud eksperdid rajada Tallinna ja Ikla vahelisele alale 20–30 loomaläbipääsu sõralistele ja suurkiskjatele. Läbipääsud võivad olla spetsiaalselt ehitatud ökoduktid või kombineeritud lahendused raudteesildade puhul, mis ületavad jõgesid või väiksemaid teid. Kuna raudtee on suhteliselt kitsas joonobjekt, ei põhjusta see ulatuslikku otsest elupaikade kadu või tingimuste halvenemist, kuid mõju võib ekspertide hinnangul kohati olla oluline.

1.5. PLANEERINGU KOOSSEIS

Planeering koosneb:

- seletuskirjast ;
- joonistest, milleks on:
 - joonis nr 1. Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringud Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Koondjoonis, M 1 : 220 000;
 - joonis nr 2. Pärnu maakonnaplaneering Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Põhijoonis, M 1 : 80 000;
 - joonised nr 3–13. Pärnu maakonnaplaneering Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Planeeringulahendused Häädemeeste, Saarde, Surju, Paikuse, Tahkuranna, Sauga, Are, Tori, Tootsi, Vändra valla ja Pärnu linna osas. Täpsemad joonised kohalike omavalitsuste osas, M 1 : 20 000.
- lisadest:
 - lisa 1. Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Baltic raudtee trassi asukohana;
 - lisa 2. Tööprotsessi jooksul visandatud trassi koridori alternatiividest ja võrreldud alternatiividest (skeem);
 - lisa 3. Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused²⁰;
 - lisa 4. Rail Balticu Pärnu maakonna lõunaosa elektrilahenduse variandid.

²⁰ Kajastab võrdlusetapi tulemusi. Eskiislahenduse väljatöötamise etapis on lahendusi täpsustatud.

Planeeringu juurde kuuluvad lisad 1, 3 ja 4 on esitatud eraldiseisvate köidetena, lisa 2 käesoleva dokumendi lõpus.

Planeeringu lisa on KSH aruanne. KSH aruanne on koostatud Harju, Rapla ja Pärnu maakondade osas ühine ja koosneb:

- KSH aruandest;
- KSH aruande lisadest:
 - lisa 1. Aruande lisad – võrdlustulemuste etapp. Kajastab trassi koridori alternatiivide võrdlemisega seonduvat materjali;
 - lisa 2. Aruande lisad – planeeringu lahenduse etapp. Kajastab planeeringu lahenduse mõjuhindamise tulemusi ja leevendusmeetmeid;
 - lisa 3. Aruande lisad – eelprojekti etapp. Kajastab eelprojekti etapi mõjuhindamise tulemusi ja leevendusmeetmeid;
 - lisa 4. Natura hindamine. Kajastab Natura hindamisega seonduvaid hinnanguid ja materjale;
 - lisa 5. Müra modelleerimine. Kajastab müra modelleerimisega seonduvaid materjale, sh eelprojekti täpsusastmes müra modelleerimist;
 - lisa 6. Uuringud. Kajastab KSH käigus täiendavalt koostatud uuringuid;
 - lisa 7. KSH programm koos menetluskõigustatatsiooniga. Kajastab KSH programmi ja selle koostamise etapi menetluskõigustatatsiooni;
 - lisa 8. Aruande protseduurilised lisad. Kajastab aruande koostamise etapi menetluskõigustatatsiooni.

KSH aruanne ja aruande lisad on esitatud eraldiseisva dokumendina.

1.6. PLANEERINGUS KÄSITLETAVAD MÕISTED JA LÜHENDID

Baastegurid – olulised tingimused, mis üldjuhul ei võimalda trassi koridori rajamist ning määravad selle kulgemist olulisel määral (loetletud peatükis 2.2).

Ehitusprojekt – projekteerimise käigus koostatud dokument või dokumentide kogum, mis sisaldab ehitamiseks vajalikku

teavet. Asjakohasel juhul kajastab ehitusprojekt ka ehitise kasutamiseks ja korrashoiuks vajalikku teavet²¹.

Eelprojekt – ehitusprojekti staadium, milles esitatakse ehitise arhitektuurilahendus ja insener-tehniliste lahenduste põhimõtted, mida tellija kooskõlastuse korral detailiseeritakse projekteerimise järgmistes staadiumites²².

Hooldedepoo – hoone või hoonete kompleks, mis võimaldab piisavas koguses rongide kohast ja korrapärast hooldamist ning muid raudteeliiklusega seotud tehnilisi operatsioone.

Kaubajaam – rööpmestikuga meldepunkt, mis võimaldab rongide vastuvõtmist, ärasaatmist ja peatuseta läbilaskmist, rongide kohtumise ja möödasõidu korraldamist ning manöövr töö tegemist. Kaubajaam on mõeldud veoste vastuvõtmiseks ja väljaandmiseks, vastava otstarbega raudteerajatiste ning raudteeinfrastruktuuri hoonete olemasolul on seal võimalik tegeleda ka muude raudteeliiklusega seotud tehniliste operatsioonidega.

Kitsad olud – planeeringuga määratav trassi koridori ala, kus olemasolevast olukorrast tulenevalt ei ole teatud ulatuses ja suunas raudteemaa ja selle kaitsevööndi nihutamine trassi koridori sees lubatud.

Liinikoridor – planeeringuga määratav liinikoridor on elektri õhuliini või maakaabelliini rajamiseks vajaminev maa koos liini kaitsevööndiga. Kuna liini täpne asukoht selgub projekteerimisel, on arvestatud võimaliku nihutamisruumi vajadusega. Arvestades nihutamisruumi vajadust, on planeeringus õhuliini liinikoridori laiuseks 100 m, maakaabelliini liinikoridori laiuseks 40 m. Liini kaitsevöönd tekib liini ehitamise järgselt kasutusloa andmisel, kuid ruumivajadusega on arvestatud juba raudtee ja liinikoridori planeerimise etapis.

KMH – keskkonnamõju hindamine.

KSH – keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Maaparandussüsteem – maatulundusmaa kuivendamiseks ja niisutamiseks ning keskkonnakaitseks vajalike ehitiste

²¹ Ehitusseadustik. Vastavalt Majandus- ja taristuministri 17.07.2015 määrusele nr 97 „Nõuded ehitusprojektile“ on ehitusprojekti staadiumiteks eelprojekt, põhiprojekt ja tööprojekt.

²² Määrus „Nõuded ehitusprojektile“.

kogum, mis on kantud maaparandussüsteemide registrisse²³.

Meldepunkt – koht, mis jaotab raudteeliini jaamavahedeks või jaamavahe blokkpiirkondadeks. Meldepunktideks on jaamad, teepostid, automaatblokeeringu läbisõidufoorid ning iseseisva signalisatsiooni- ja sidevahendina kasutatava veduri automaatsignalisatsiooni blokkpiirkondade piirid.

Möödasõidu jaam – koht üherajalisel rööbasteel, mis võimaldab vastassuunas liikuvatel rongidel üksteisest mööduda. Kaherajalisel rööbasteel võimaldab möödasõidu jaam samas suunas erinevate kiirustega liikuvatel veeremitel üksteisest mööduda. Tihti paiknevad möödasõidu jaamad rongijaamade läheduses. Konstruktsioonilt on nad enamasti mõlemast otsast põhirajaga ühendatud.

Müratundlik objekt – tervisemõjude hindamise seisukohast kuuluvad müratundlike objektide hulka elu- ja ühiskondlikud hooned ja -alad – elamud, koolid, lasteaiad, puhke- ja virgestusmaad, haiglad jms. Lisaks inimasustusele võib müra mõjutada ka liike (nt metsis), nende elupaiku, kaitstavaid alasid ja Natura alasid.

Piirijaam – rööpmestikuga meldepunkt, mis oma omadustelt (funktsionaalsus, tehniline võimekus) võimaldab veeremite tehno- ja piirikontrolliks vajalike protsesside läbiviimist, samuti kaubasaadetiste ning dokumentide kontrollimist.

Raudtee – maatükiga püsivalt ühendatud funktsionaalselt terviklik rajatis, mille olulised osad on muldkeha ja sellele toetuv tee pealisehitus, mis koosneb rööbastest, pöörmetest, liipritest ja ballastist²⁴.

Raudteemaa – raudtee ja raudteeinfrastruktuuri hoonete ja rajatiste alune ning nende teenindamiseks vajalik maa.

Raudteeinfrastruktuur – raudtee ning selle majandamiseks vajalikud hooned ja rajatised, mis on raudteega ehituslikult või sihtotstarbeliselt seotud.

Raudtee kaitsevöönd – raudtee sihtotstarbelise toimimise ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks ning raudteelt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks ettenähtud

²³ Maaparandusseadus.

²⁴ Raudtee, raudteemaa, raudteeinfrastruktuuri ja raudteerajatise mõisted vastavalt raudteeseadusele.

maa-ala, mille laius äärmise rööpme teljest on 30 meetrit²⁵. Kaitsevöönd tekib raudtee ehitamise järgselt kasutusloa andmisel, kuid ruumivajadusega on arvestatud juba raudtee planeerimise etapis.

Raudteerajatis – raudtee, sillad, viaduktid, estakaadid, tunnelid, tugiseinad, truubid, kontaktvõrgud, turvangu-, side-, valgustus- ja energiaseadmed ning tehnorajatised, ülekäigu- ja ülesõidukohad, jaamad ja teised meldepunktid, oote- ja laadimisplatvormid, teekaitseobjektid ning muud raudtee sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud rajatised.

Regeneratiine energia - regeneratiivne pidurdus/ regeneratiivpidurdus ehk elektrilise ajamiga pidurdamine, kus lisaks tavapärasele mehaanilisele pidurdamisele kasutatakse ratastega pidurdamiseks ka mootori pöörlemistakistust. Antud situatsioonis töötab veduri mootor generaatorina, kus pöördejõu allikaks on rongi inertsjõud.

Selliselt tekkiv kineetiline energia on võimalik muuta elektrienergiaks. Regeneratiivne pidurdusenergia on võimalik edastada raudtee nii kontaktvõrgu süsteemi, kasutada rongisiseseks tarbimiseks, saadud energia salvestada vms.

Vahelduvvoolu kasutavad energiavarustussüsteemid projekteeritakse selliselt, et regeneratiivpidurdust oleks võimalik kasutada nii, et elektrilisel pidurdamisel vabanenud energia suunatakse sujuvalt teistele rongidele või primaartoitevõrku²⁶.

Reisijaam – rööpmestikuga meldepunkt, mis võimaldab reisijate teenindamist, rongide vastuvõtmist, ärasaatmist ja peatusteta läbilaskmist, rongide kohtumise ja möödasõidu korraldamist ning vajalike manöövritööde tegemist, vastavate raudteeinfrastruktuuri hoonete ning raudteerajatiste olemasolul ka veoste vastuvõtmist ja väljaandmist ning muid raudteeliiklusega seotud tehnilisi operatsioone.

²⁵ Ehitusseadustik.

²⁶ Allikad TTÜ 2015, "elektriraudtee ja selle mõjud elektrisüsteemi talitlusele". Jako Kilter, Triin Kangro, Tanel Sarnet, Ivo Palu; (EL) nr 1301/2014; <https://www.thoughtco.com/what-is-regenerative-braking-85380>.

Rööbastee – pealisehitistest, muldkehast koos veeviimaritega ja muudest rajatistest koosnev ehitist, mida mööda liigub raudteeveerem.

Terminal – hoonete ja rajatiste kompleks, kus toimub reisijate/kauba ümberlaadimine samaliigilisele või teisele transpordivahendile (auto-, mere- õhutranspordivahendid, erineva rööpmelaiusega raudteed). Reisitermini kompleksi kuulub terminali hoone, mis sisaldab vajalikke funktsionaalsusi reisijate ohutuks ning mugavaks teenindamiseks (ennekõike vastavad ülekäigusillad, liftid, reisiveo telemaatilised rakendused jne).

Trassi koridor – planeeringuga määratav raudtee trassi koridor on raudtee rajamiseks vajaminev maa ja raudtee kaitsevöönd koos trassi „nihutamisruumiga“. Trassi koridori laiuseks on 350 m. Pärnu linnas ning Tahkuranna valla Reiu külas, kus trassi koridor kulgeb Pärnu maastikukaitsealast välja tsoneeritud endise Pärnu-Riia raudtee koridoris, on trassi koridori laiuseks 150 m.

Tundlik piirkond – planeeringuga määratletav piirkond raudtee trassi koridoris või raudtee trassi koridori lähiala, kus elu- ja puhkealade ning elamute- ja ühiskasutusega hoonete juures võib raudteel toimuvast liiklusest tulenev müratase ületada lubatud piirnorme. Planeeringus on need piirkonnad määratletud kui võimalikud müra leevendusvajadusega alad.

Veolajaam – raudteerajatis²⁷, mille primaarpool on ühendatud kõrgepingevõrku ja selles muundatakse kõrgepinge rongidele sobivaks pingeks ja/või muudetakse energiavarustussüsteem rongidele sobivaks süsteemiks. Sekundaarpoolel on alajaamad ühendatud raudtee kontaktliinidega.

Ökodukt – raudtee kohale rajatud rohesild loomadele, mis on kaetud pinnase ja taimedega. Ökoduktile istutatakse ümbritsevate elupaigatüüpide taimed selliste ribadena, mis võimaldavad loomadel häirimatult üle ökodukti minna. Ökodukti laius võib olla erinev, optimaalseks peetakse 50 m.

²⁷ Raudteeseaduse mõistes.

2. TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDE VÄLJATÖÖTAMISE ALUSED. EELISTATUD TRASSI KORIDORI VALIKU PÕHJENDUSED

2.1. TRASSI KORIDORI MÕISTE JA TÄHENDUS PLANEERINGUS

Planeeringuga määratav trassi koridor on raudtee rajamiseks vajaminev maa ja raudtee kaitsevöönd koos trassi „nihutamisruumiga”. Trassi koridori laiuseks on määratud 350 m. Trassi koridori laius 350 m ja „nihutamisruumi” määramine²⁸ on põhjendatud vajadusega tagada vastavus trassi geomeetria nõuetele ka siis, kui raudtee asukohta tuleb projekteerimise käigus täpsustada²⁹. Pärnu linnas, kus trassi koridor kulgeb olemasoleva 1520 mm raudtee koridoris (tegemist on väljakujunenud ehitatud keskkonnaga) ja Tahkuranna valla Reiu külas, kus trassi koridor kulgeb endise Pärnu-Riia raudtee koridoris³⁰, on trassi koridori laiuseks määratud 150 m. Maade kasutamise põhimõtted trassi koridori sees on esitatud peatükis 3.3.

Trassi koridori sees paikneb kavandatav raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga, mille ulatus on üldjuhul 66 m ja millest orienteerivalt 35 m on taraga eraldatud³¹. Projekteerimise käigus raudtee asukohta täpsustades ei tohi raudteemaa koos kaitsevööndiga (nn punane ala) väljuda raudtee „nihutamisruumi” välispiirist ehk planeeringuga määratud trassi koridorst. Raudteemaad koos raudtee kaitsevööndiga võib tehnilistest vajadustest tulenevalt suurendada (nt kõrge mulde vajadus)

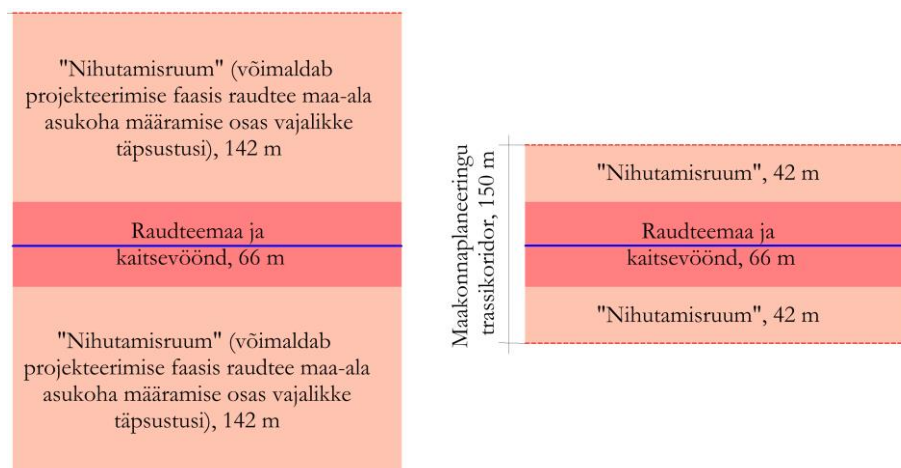
²⁸ Nihutamisruum 350 m laiusel trassi koridoril on 142 m ja 150 m laiusel koridoril 42 m. Kõiki projekteerimisel vajalikke detaile ei ole võimalik maakonnaplaneeringu koostamisel arvestada tulenevalt regionaalplaneerimisele omasest lähenemisviisist ja koostatavate jooniste üldistusastmest.

²⁹ Nt on ilmnunud tundlike objektide ja alade olemasolu, mis trassi koridori visandamise etapis ei olnud teada või tuleneb nihutamise vajadus projekteerimise käigus läbiviidavate geoloogilistes väliuuringute tulemustest.

³⁰ Endine Pärnu-Riia raudtee koridor on ligikaudu 30 m ulatuses ja 3,4 km pikkuses lõigus Pärnu loodusala välja tsoneeritud.

³¹ Üldjuhul on raudtee rajamiseks vajalik maa-ala ulatus ligikaudu 30–40 m. Erisused raudtee rajamiseks vajalikus maa-ala ulatuses tulenevad eri- ja/või tehnilisest lahendusest (nt kõrge mulde vajadus, meldepunktid vms) või maastiku reljeefist. Maa-ala ulatus täpsustatakse projekteerimise käigus.

trassi koridori sees, mida ei loeta planeeringu põhilahenduse muudatuseks.



Skeem 2.1.1. Raudtee trassi koridori üldskeem.

2.2. TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDE KUJUNEMINE JA NENDE VÄLJATÖÖTAMISE ALUSED

Vastavalt planeerimisseadusele tuleb joonehitise trassi koridori asukoha määramisel kaaluda mitut võimalikku asukohta. Mitme võimaliku asukoha kaalumise eesmärk on leida trassi koridori asukoht nii, et raudtee rajamine oleks tehniliselt teostatav ja majanduslikult tasuv ning raudteest tulenevad mõjud ja häiringud oleksid minimaalsed nii inim- kui looduskeskkonnale.

Trassi koridori alternatiivide visandamisel lähtuti üldisest strateegilisest eesmärgist – leida asukoht trassile Tallinn-Rapla-Pärnu-riigipiir suunal – mis on sätestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“ ning AECOM-i uuringus. AECOM-i uuring hõlmas Rail Balticu trassi asukoha põhimõttelist valikut ja esialgset teostatavus-tasuvusanalüüsi, kuid analüüsis teostatavust kõigis kolmes Balti riigis. Seetõttu seati Rail Baltic maakonnaplaneeringutega eesmärgiks AECOM-i uuringus väljapakutud trassi koridori asukohti täpsustada lähtuvalt konkreetsest olukorrast maakasutuses Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas.

Trassi koridori alternatiivide visandamisel lähtuti **baasteguritest**, mis üldjuhul ei võimalda raudtee rajamist (baastegurid töötati välja lähteseisukohtade etapis ning neid tutvustati avalikkusele koos trassi koridori alternatiividega),

trassi geomeetria nõuetest (nõutavad horisontaalraadiused peavad vastama projektkiirusele 240 km/h, et võimaldada kiire raudteeühenduse rajamist), **lühimast võimalikust teekonnast** ning **majanduslikust tasuvusest** (mis on raudtee rajamise eelduseks). Üksikudel juhtudel ei olnud võimalik baasteguritega 100%-liselt arvestada - selleks, et trassi koridor vastaks geomeetria nõuetele ja võimaldaks eesmärgipäraselt kiire rongiühenduse loomist, tuleb läbida kehtestatud detailplaneeringute alasid ning tõenäoliselt Harju ja Rapla maakonnas mõned hooned likvideerida.

Trassi koridori baastegurid³²:

- elamud jm hooned (sh ühiskondlikud, äri- ja tootmishooned);
- kalmistud;
- looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga;
- Natura 2000 alad;
- kultuurimälestised koos kaitsevööndiga;
- kehtestatud detailplaneeringutega kaetud alad (juhul, kui ehitusluba on väljastatud).

Alternatiivide visandamise algetapis seati eesmärgiks välja töötada võimalikult palju erinevaid alternatiive³³, et välja selgitada need, mis vastavad kõige paremini Rail Baltic raudteeliini planeerimise ja ehitamise üldisele eesmärgile ning ühtlasi arvestavad lähtealuseks olevate baastegurite ja konkreetse olukorraga maakasutuses. Protsessi käigus erinevate GIS-andmete ja alusuuringute lisandumisel ja läbitöötamisel selgusid alternatiivid, mis lähtealustele³⁴ ja planeeringu üldisele eesmärgile ei vasta või vastavad vähem. Koostöös maavalitsuste, kohalike omavalitsuste ja erinevate huvigruppidega (töögruppi kuuluvad ametkonnad, keskkonnaorganisatsioonid, kodanikeühendused) analüüsiti esmaste alternatiivide kasutamise võimalikkust Rail Baltic trassi koridorina, eemaldades tööst lähtealustele ja planeeringu üldisele eesmärgile mittevastavad või vähem vastavad. Tööprotsessi käigus kohalike omavalitsustelt ja huvigruppidelt laekunud ettepanekute ja info alusel (üld- ja detailplaneeringutega

³² Maakonnaplaneeringu täpsusastmele kohane alusinfo baasteguritest on kantud kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistele.

³³ Tööprotsessi käigus visandatud ja võrdlusesse jäänud trassi koridori alternatiividest Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas annab ülevaate planeeringu lisas 2 esitatud skeemkaart (käesolevas dokumendis).

³⁴ Ülevaade maakonnaplaneeringute koostamise alustest on esitatud dokumendis „Rail Baltic 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad“, mis oli planeeringu koostamise protsessi jooksul kättesaadav Rail Baltic projekti portaalis www.railbaltic.info.

kavandatud arendused, elamute paiknemine, täiendavad trassi kulgemise ettepanekud) alternatiive täpsustades/korrigeerides ning ebasobivaid välistades selgusid võrreldavad trassi koridori alternatiivid, mis võimaldavad rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist.

2.3. TRASSI KORIDORI ALTERNATIIVIDE VÕRDlusMETOODIKA

Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks võrreldi trassi koridori asukoha alternatiive kriteeriumigruppide lõikes: KSH (inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud), tehniline teostatavus, ehitusmaksumus ning sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu. Kriteeriumid kriteeriumigruppides töötati välja arvestades raudtee ja selle toimimiseks rajatava raudteeinfrastruktuuri olemust ning trassi koridori asukoha võrdlemise etapiks teadaolevate andmete olemasolu³⁵. Lisaks lähtuti põhimõttest, et alternatiivide võrdlemine annab sisulise tulemuse eelkõige selliste kriteeriumide puhul, mille osas võib eeldada mõju avaldumist ning erinevuste välja joonistumist erinevate alternatiivide korral.

Võrdlemisel anti iga kriteeriumigrupi (KSH inim- ja looduskeskkond, tehniline teostatavus, ehitusmaksumus, sotsiaal-majanduslik tulu 30-aasta lõikes) kaupa eelistus, milline trassi koridori alternatiiv on võrdluses otstarbekam. Kokkuvõtlik eelistus kujundati erinevate kriteeriumigruppide eelistuste kaalumise tulemusel.

Trassi koridori alternatiivide võrdlemine toimus etapiviisiliselt – esmalt võrreldi n-ö alamalternatiive (väiksemaid lõike või lõikude kombinatsioone) ja selgitati välja alamvõrdluse eelistus. Eelistatud lõiguga liiguti edasi n-ö pikemate alternatiivsete lõikude või lõigukombinatsioonide võrdlemisele ja selgitati välja eelistus juba pikemates koridori lõikudes.

Järgnevalt on esitatud lühiülevaade trassi koridori võrdlemise alustest ja kriteeriumide loetelu kriteeriumigruppide lõikes. Põhjalikum ülevaade võrdlustulemustest on esitatud võrdlusdokumendis „Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused“ (mis on planeeringu osa ja esitatud lisas 3) ning KSH aruande lisas 1.

³⁵ Põhjalikum ülevaade kriteeriumigruppidest on leitav dokumendis "Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused", mis on planeeringu osa ja esitatud lisas 3.

2.3.1. KESKKONNAMÕJU STRATEEGILINE HINDAMINE

Võrdluskriteeriumid valiti teemavaldkondade lõikes, kus trassi koridori asukoha alternatiivide elluviimisega võivad kaasneda muutused keskkonnas võrreldes olemasoleva olukorraga ja/või ilmnevad erinevused alternatiivide vahel.

Trassi koridori alternatiivide võrdlemisel analüüsitud võrdluskriteeriumid³⁶:

- | Natura 2000 võrgustiku alad (elupaikade hävimine ja killustumine);
- | häiringud (elustikule avalduvad);
- | elupaikade kadu (muud väärtuslikud elupaigad peale Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade);
- | elupaikade killustumine (sh barjääriefektid, muud väärtuslikud elupaigad peale Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade);
- | mõju põhjavee kvaliteedile (paiknemine veehaarete ja kaevude suhtes);
- | mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele (mõju pinnavee liikumisele);
- | müra (müranivoo piirkonda jäävad hooned);
- | vibratsioon (ohtlikku piirkonda jäävad hooned);
- | õnnetuseoht (asukoht asustatud alade suhtes, päästevahendite ligipääs raudteele);
- | kohalik identiteet ja kogukonna taluvusvõime (mõjutatavad kogukonnad ja iseloom);
- | liikumisvõimalused, barjäärid (ligipääs olulistele sihtpunktidele);
- | kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses (alternatiivi kohaliku transpordi rakendamise võimalused);
- | ehitised lähinaabruses (eeldatavalt võõrandatavate ja raudtee mõjualasse jäävate hoonete hulk);
- | kinnistute väärtus elamumaa osas (maa paiknemine raudtee mõjuvööndis);
- | kinnistute väärtus muude maa otstarvete osas (maa paiknemine raudtee mõjuvööndis – olenevalt kasutusotstarbest võib maa väärtus suurenedagi);

³⁶ Kriteeriumite valik on tehtud KSH programmi koostamisel. Põhjalikum ülevaade analüüsitud võrdluskriteeriumitest on leitav dokumendist „Rail Baltic KSH programm“, mis on KSH arunde lisa 7.

- maa põllumajanduslik kasutus (põllumajandusliku maa hõlmamine);
- põllumajandusmaade terviklikkus (tervikuna haritavate põllumaade tükeldamine);
- maa metsamajanduslik kasutus (erinevused metsamaa hõlmamise ja omandi osas);
- maavarad (erinevused maardlate hõlmamise osas);
- mõju kohalikule majanduskeskkonnale (erinevused alternatiivide asukohast, peatuste arvust ja asukohast tulenevalt);
- kultuurimälestised (riiklikusse registrisse kantud objektid/alad);
- kaardistamata arheoloogiapärand (arheoloogilise eeluuringu alusel vajalike uuringute ulatus ja probleemkohad);
- väärtuslik maastik ja miljö (kattuvus teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ toodud väärtuslike maastikega, kohalike omavalitsuste üld- ja teemaplaneeringuga määratud miljöaladega);
- visuaalsed aspektid (eluhoonete juurest avanevate vaadete mõjutamine);
- muu kriitilise või tähelepanu vajava iseloomuga kultuuripärand (kultuuripärandi uuringus määratletud kriitiliste või tähelepanu vajavatena, kuid ei kajastu kultuurimälestiste, kaardistamata arheoloogiapärandi ega väärtuslik maastik ja miljö kriteeriumite al: kirikud ja kalmistud, matmispaigad, XX sajandi arhitektuuripärand, maaehituspärand);
- muu leevendatava iseloomuga kultuuripärand (kultuuripärandi uuringus määratletud leevendatava iseloomuga pärandina: pärandkultuuriobjektid, kohaliku omavalitsuse poolt väärtustatavad objektid, maakondlike teemaplaneeringutega „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“ lisaks väärtuslikele maastikele määratletud maastikulised väärtused).

KSH inim- ja looduskeskkonna eelistuse kujundamisel arvestati 26 kriteeriumiga, tuues iga kriteeriumi lõikes kaasneda võivad muutused keskkonnas võrreldes olemasoleva olukorraga. Mida väiksemad on muutused, seda eelistatum alternatiiv kriteeriumi osas on.

2.3.2. TEHNILINE TEOSTATAVUS

Tehnilise teostatavuse eelistuse eristamise eesmärk oli välja tuua raudtee ja raudteefrastrukturi planeerimise eripära.

Lähtudes planeeringu üldistusastmest ning selle koostamise staadiumis teadaolevatest andmetest, hinnati trassi koridori alternatiive tehnilise teostatavuse eelistuse kriteeriumite alusel:

- trassigeomeetria (minimaalsed nõutavad horisontaalraadiused on tagatud³⁷; vastassuunaliste kõverate puudumine³⁸);
- kavandavate rajatiste arv (viaduktid, tunnelid, ökoduktid jne);
- piirkonna geoloogiline situatsioon (sood, rabad);
- teekonna pikkus;
- hilisema hoolduse keerukus/maksumus.

Tehnilise teostatavuse eelistuse kujundamisel oli trassigeomeetria kõige olulisemaks kriteeriumiks, et võimaldab kiire raudteeühenduse rajamist (projektkiirus 240 km/h).

2.3.3. EHITUSMAKSUMUS

Ehitusmaksumuse³⁹ eelarve kujundati kriteeriumitest:

- raudtee ja sellega seotud ehitusmaksumus;
- rajatised: sillad, viaduktid, ökoduktid jne;
- teedevõrk ja selle ümberehitus;
- hoonete likvideerimine, kehtestatud detailplaneeringute kompenseerimine juhtudel, kus detailplaneering ei ole

³⁷ Raudtee trassi koridori alternatiivide valikul lähtutakse kiiret ühendust võimaldavale raudteele esitatavatest nõuetest, kus vastavalt projektkiirusele 240 km/h väikseim horisontaalne raadius võib olla $R(\text{rec}) > 3000 \text{ m}$; $R(\text{min}) > 2500 \text{ m}$. Vaata täpsemalt planeeringu lisa 3.

³⁸ Vastassuunalised kõverad saavad määravaks eelkõige hilisemas eksploatatsioonis, mitte niivõrd projekteerimisel ja ehitamisel. Jooksva korrashoiu käigus tuleb pidevalt jälgida välisrööpa kõrgenduse vastavust kõverusraadiusele ja kehtestatud kiirusele, samuti loodi muutust üleminekul sirgelt teesalt kõverale ja vastupidi. Eksploatatsiooni kuludes on oma koht ka rööbaste kulumisel ja sellest tuleneval väljavahetamise vajadusel. Välimine rööbas kulub rohkem kui sisemine, eriti väiksema raadiusega kõverikes. Sellest tulenevalt on üks lauge kõver parem kui mitu järsemat.

³⁹ Ehitusmaksumus on ligikaudne suurus (arvestatud maakonnaplaneeringu täpsusastmes) ning esitatud trassi koridori alternatiivide võrdlemise etapis eelkõige alternatiivide omavaheliseks võrdlemiseks. Eelarvestuse põhimõtted ja täpsem ülevaade trassi koridori alternatiivide maksumustest on esitatud dokumendi «Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused» lisas 7. Täpsustatud ehitusmaksumus arvestatakse eelistatud trassile projekteerimise käigus.

realiseeritav (osaliselt või kogu mahus), suuremahuliste tehnorajatiste ümberehitamine nende toimimise tagamiseks;

- raudtee ja kaasneva raudteefrastruktuuri tarbeks maade omandamise kulud⁴⁰.

2.3.4. SOTSIAAL-MAJANDUSLIK TULU JA KULU

Sotsiaal-majandusliku tulu ja kulu võrdlus teostati lähtudes juhendmaterjalist „*Guide to Cost Benefit Analysis of Investment projects, 2008*”⁴¹. Planeeringu protsessis trassi koridori asukoha alternatiivide võrdlemisel ei viidud läbi tasuvusanalüüsi täies mahus. Läbi viidi 30-aastase arvestusperioodi jooksul ilmneva tingliku sotsiaal-majandusliku tulu ja kulu võrdlemine, võrdlemiseks kasutati olulisemaid sotsiaal-majanduslike näitajaid. Kuna planeeringu etapis on teada trassi koridori alternatiivide hinnangulised ehitus- ja hooldusmaksumused ning rongide liikumiskiirused, on võimalik ja otstarbekas leida ainult ligikaudsed ja alternatiivide võrdlemiseks kasutatavad suurused.

Trassi koridori alternatiivide võrdleval hindamisel võeti sotsiaal-majandusliku tulu vaatenurgast aluseks näitajad, mida saab väljendada rahalises väärtuses:

- reisija ja kauba reisile kuluva aja väärtus⁴²;
- hooldusmaksumus⁴³;
- keskkonnakulud.

⁴⁰ Võrdlemise etapis arvestati maade omandamise kulusid Maa-ameti kinnisvaratehingute andmebaasi alusel <http://www.maaamet.ee/kinnisvara/htraru/Start.aspx>. Päringud tehti 3 viimase aasta (2011-2013) kinnisasja ostu-müügi tehingute kohta maa sihtotstarbe järgi 27.11.2013 a seisuga. Täpsem maa hinna tuletus ja kasutamine eelarvestuses võrdlemise etapis esitati dokumendi «Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused» lisa 7. Trassi koridoris paiknevate maaüksuste omandamine raudtee rajamiseks vajalikus ulatuses toimub raudtee projekti alusel. Raudtee rajamiseks vajaliku maa omandamise põhimõtet ja maa hinna kujunemine on selgitatud peatükis 5.4.

⁴¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf.

⁴² AECOMi uuringu ühikhinnad täpsustati ja/või arvestati ümber projekti analüüsiperioodile. Kasutatud on järgmisi ühikhindu (ümberarvestatuna aastale 2025): kaubaveo ajaväärtus (euro/tonn/tund) – 0,21; reisijateveo ajaväärtus (euro/reisija/tund) – 11,82. Vaata täpsemalt lisa 3.

⁴³ Hooldusmaksumuse osas on aluseks AECOMi uuring (2011).

Vastavaid rahalisi väärtusi kasutati trassi koridori alternatiivide omavahelisel võrdlemisel.

Võrdlemise alusel toodi välja hinnanguline summa, mille võrra konkreetse trassi valimine on tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes. Tinglik tulusus tuleneb väiksematest pikaajalistest kuludest.

2.4. VÕRDLUSTULEMUSED. EELISTATUD TRASSI KORIDORI VALIKU PÕHJENDUSED

Rail Baltic trassi koridori asukoha alternatiive võrreldi trassi koridori alternatiivide võrdlemise etapis peatükis 2.3 toodud kriteeriumite alusel. Võrdlustulemused on koondatud dokumenti "Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassi koridoride võrdlustulemused", mis on planeeringu osa ja esitatud lisas 3. Alljärgnevalt on esitatud võrdlustulemuste kokkuvõte.

Eelistatud trassi valimine on kaalutusotsus, mis võtab arvesse KSH tulemusi nii inim- kui looduskeskkonna osas, tehnilis-majanduslikke näitajaid ning sotsiaal-majanduslikke tulusid ja kulusid. **Eelistuse kujundamise olulisimaks aluseks on eesmärgipärasus – trassi koridori alternatiivi sobivus kiire rongiühenduse loomiseks, arvestades inim- ja looduskeskkonna olulisemate kriteeriumitega.**

Kiire rongiühenduse loomiseks sobivaima trassi koridori asukoha väljaselgitamiseks Pärnu maakonnas võrreldi järgmisi trassi koridori asukoha alternatiive ning võrdlemisel selgusid järgmised tulemused (vt skeem 2.4.1):

I lõigud 1A versus 1B Häädemeeste vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 1B**. Eelistuse kujundamisel osutus otsustavaks teguriks asustuse paiknemine. Eelistatud trass kulgeb külades hajali paiknevatest majapidamistest kaugemalt ida poolt mööda, säilitades välja kujunenud külatervikud ning mõjutades kohaliku kogukonna taluvusvõimet ja liikumisvõimalusi vähem. Alternatiiv 1B on ka majanduslikult tulusam, kuna on ehitusmaksumuselt ligikaudu 3,3 miljoni eurot võrra soodsam ja sotsiaal-majandusliku tulu võrdluses 30 aasta lõikes ligikaudu 1,1 miljoni euro võrra tinglikult tulusam alternatiivist 1A (1B trassi valikuga kaasnevad pikaajalised kulud on väiksemad).

I lõigud 2A versus 2B Häädemeeste vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 2B**. Eelistuse kujundamisel osutus otsustavaks teguriks asustuse paiknemine.

Eelistatud trass kulgeb külades hajali paiknevatest majapidamistest ida poolt mööda, säilitades välja kujunenud külatervikud ning mõjutades kohaliku kogukonna taluvusvõimet ja liikumisvõimalusi vähem. Kuigi eelistatud trassi koridor on majanduslikult ebatulusam nii ehitusmaksumuse (2B on 88 tuhande euro võrra kallim kui 2A) kui kaasnevate pikaajaliste kulude poolest, on vahed väikesed.

■ lõigud 3A *versus* 3B Häädemeeste ja Surju vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 3A**. Eelistuse kujundamisel osutus otsustavaks teguriks Natura 2000 alade ja asustuse paiknemine. Hoonestus jääb küll eelistatud trassist nii ida kui lääne poole, kuid paikneb kaugemal kui alternatiivi 3B korral. Eelistatud trass kulgeb ka Natura 2000 aladest eemalt, samas kui alternatiiv 3B neid riivab. Kuigi eelistatud trassi koridor on majanduslikult ebatulusam nii ehitusmaksumuse (3A on 413 tuhande euro võrra kallim kui 3B) kui kaasnevate pikaajaliste kulude poolest (valitud trassiga kaasevad suuremad pikaajalised kulud), on vahed väikesed.

■ lõigud 4B *versus* 4C *versus* 4H Surju ja Paikuse vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes tehniliste parameetrite ja ehitusmaksumust arvestades esialgu eelistatuks 4C, kuna 4C vastab trassigeomeetria kriteeriumi osas kõige enam kiiret rongiühendust võimaldavale raudteele esitatud nõuetele. 4C on ka ehitusmaksumuselt kõige soodsam, olles 735 tuhande euro võrra soodsam kõige ebasoodsamast alternatiivist 4H. Kuna majandusliku tulususe poolest ei ole vahed väga suured ning KSH ei toonud välja välistavaid tegureid, kujundati lõplik eelistus strateegilise otsuse käigus asustuse paiknemist ja kohaliku kogukonna poolt esitatud põhjendatud ettepanekuid arvestades. Kuna alternatiivid kujunesid võrdlemise tulemusena suhteliselt võrdseteks ning Surju Vallavalitsus asustuse paiknemist arvestades toetas 4H eelistust, kujundati **lõplik eelistus 4H** kasuks.

■ lõigud 4D *versus* 4E Pärnu linnas ning Tahkuranna ja Paikuse vallas;

Võrdluse tulemusena kujunes **eelistatuks 4D**. Kuigi 4D on majanduslikult ebatulusam nii ehitusmaksumuse (esialgsel kujul 4D oli ligikaudu 3,3 miljoni euro võrra kallim kui 4E) kui kaasnevate pikaajaliste kulude poolest (4D-ga kaasnevad suuremad pikaajalised kulud, st sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes oleks 4E trass ligikaudu 4 miljoni võrra tinglikult tulusam kui 4D). Samuti hinnati 4D ebasobivamaks trassigeomeetria kriteeriumi lõikes, kuna projekteeritav sõidukiirus on alternatiivist madalam, seega vastab vähem projekti üldisele eesmärgile tagada kiire rongiühendus. Eelistus

trassile 4D kujunes Natura 2000 võrgustiku alast tulenevalt. Alternatiiv 4E, mis on küll ehitusmaksumuse ja sotsiaal-majandusliku tingliku tulu poolest oluliselt soodsam, läbib Natura 2000 võrgustikku kuuluvat Pärnu loodusalala. KSH hinnangul loodusalale raudtee rajamine avaldab olulist mõju esmatähtsatele elupaigatüüpidele, mistõttu on KSH poolt selle alternatiivi elluviimine välistatud. Samas 4D lõik on ligikaudu 30 m ulatuses ja 3,4 km pikkuses lõigus Pärnu loodusalast välja tsoneeritud, mis võimaldab sinna raudtee rajamist.

Trassigeomeetria parandamiseks ja sõidukiiruse tõstmiseks õgvendati võrdlemise etapis trassi 4D Reiu jõe piirkonnas Tahkuranna ja Paikuse valla piiril, mis parandas Pärnu linna läbimisel majanduslikke näitajaid ja tehnilist teostatavust: õgvendus võimaldab projekteerida sõidukiirust 160–180 km/h, trassi pikkus lühenes 0,21 km võrra, ehitusmaksumus vähenes ligikaudu 1,5 miljoni euro võrra. Õgvendus parandab ka Pärnu linna läbimise sotsiaal-majanduslikke tulude-kulude näitajaid.

Taimkatte väliuurimine selgitas, et kaitstavaid elupaigatüüpe antud piirkonnas ei esine ning õgvendus on teostatav.

■ **lõigud 4A + 4H + 4D + 4F versus 4G** Surju, Paikuse, Tahkuranna, Tori, Sauga vallas ja Pärnu linnas;

Alternatiivide võrdlemisel kujundati eelistus eelkõige strateegilise, regionaalset arengut soodustava Pärnu ühendamisvõimalust arvestades, **eelistades 4A + 4H + 4D + 4F**. Linna läbiv trassi koridor 4A + 4H + 4D + 4F on eelistatud reisijateveo seisukohalt, mis sõltub suures osas siseriiklike reisijate arvust Tallinn-Pärnu ja Pärnu-Tallinn suunal. Prognoositav reisijate arv sõltub omakorda raudteejaama asukohast ning täiendavast ajakulust sõidul raudteejaama. Alternatiivide võrdlusloogikast ⁴⁴ tulenevalt mõjutavad varasemad alternatiivide võrdlused edaspidiseid tulemusi. Kuna strateegilise otsuse alusel kujundati eelistatuks 4H, trassigeomeetria parandamiseks õgvendati lõiku 4D ning Pärnu Maavalitsuse antud hinnangu alusel arvestati 30 minuti täiendava ajakuluga sõidul Pärnu linnast välja asuvasse raudteejaama⁴⁵, toetavad kõik eelnevad otsused trassi 4A + 4H + 4D + 4F valikut. Eelistatud 4A + 4H + 4D + 4F on küll ligikaudu 4 km pikem ja ehitusmaksumuselt ligikaudu 19 miljoni euro võrra kallim kui alternatiiv 4G, kuid 4A + 4H + 4D + 4F on eelistatud reisijateveo seisukohalt kui linna läbiv trass. Samuti on 4A + 4H

⁴⁴ Esmalt võrreldakse lühemaid lõike n-ö alamvõrdluse teel mille tulemusena eelistatud lõik liigub edasi järgmisessse võrdlusesse (võrdlusgruppi).

⁴⁵ Alternatiivi 4G korral asuks reisijate jaam Sindi piirkonnas. Võttes aluseks ühistranspordi keskmise sõiduaja, kuluks reisijatel sõiduks jaama Pärnu-Sindi marsruudil 30 minutit.

+ 4D + 4F sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes ligikaudu 12,5 miljoni euro võrra tinglikult tulusam alternatiivi 4G suhtes.

lõigud 5A *versus* 5B Are ja Halinga vallas;

Võrdlemise tulemusena kujunes **eelistatuks 5B**. Eelistuse kujundamisel on aluseks eelkõige asustuse ja põllumajandusmaade paiknemine trassi suhtes. Kuigi 5B on ehitusmaksumuselt kallim (vahe ligikaudu 2,5 miljonit eurot), ei ole majandusliku tulususe poolest pikaajalisi kulusid arvestades alternatiivide vahel olulisi erinevusi (sotsiaal-majanduslik tulu võrdluses 30 aasta lõikes on 5B trassi valimine 136 tuhande euro võrra tinglikult tulusam alternatiivi 5A suhtes).

lõigud 5C *versus* 5D Are, Tori, Tootsi ja Vändra vallas;

Võrdlemise tulemusena kujunes eelistatuks 5C. Kuna 5C on sirgem ja ligikaudu 2 km võrra lühem alternatiivist 5D, sai 5C eelistuse nii tehnilise teostatavuse kui majanduslike näitajate poolest – trassigeomeetria vastab paremini lähteülesandele, on ehitusmaksumuselt ligikaudu 10,7 miljoni euro võrra soodsam ja sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes ligikaudu 6,1 miljoni euro võrra tinglikult tulusam alternatiivi 5D suhtes (st 5C valikuga kaasnevad pikaajalised kulud on väiksemad). 5C eelistust mõjutab ka Natura 2000 võrgustiku alade paiknemine, kuna 5D trass külgneb Mõrdama loodusala (siiski on trassi ja loodusala vahel olemasolev raudtee) ning Taarikõnnu loodusala ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala lahustükiga (Taarikõnnu looduskaitseala). Seetõttu sai 5C eelistuse ka looduskeskonna seisukohalt.

Kohaliku eluolu ja majandustegevuse hoidmiseks ning tasakaalustatud arengu jätkumiseks asus Pärnu maavanem seisukohale, et **Pärnumaa põhjaosas on sobivaim trassi koridori asukoht 5D**. Kuigi trassi koridori jäävate majapidamiste arvud on 5D ja 5C korral samas suurusjärgus, on see 5D korral siiski väiksem – 5D trassi koridori 350 m sees paikneb 2 elu- ja ühiskondlikku hoonet ning 17 tootmis- ja kõrvalhoonet, 5C korral 5 elu- ja ühiskondliku hoonet ning 20 tootmis- ja kõrvalhoonet. Samuti toetab 5D valikut kohaliku majandustegevuse hoidmise seisukohalt põllumajandusmaa osakaal trassi koridoris. 5D korral on trassi koridoris paiknevate põllumaade osakaal väiksem 5C-st – vastavalt 8% ja 19%. Positiivseks hinnati ka asjaolu, et 5D elluviimisel kaasneb vähem olukordi, kus tükeldatakse ühe põllumajandustoetuse taotlejaga⁴⁶ seotud maad. 5D trassi koridori valikut toetab võimalus arendada terviklikult välja Tootsi Suursoo tuulepark

⁴⁶ Vastavalt PRIA andmetele.

ning kavandada peatuskoht kohaliku liikluse tarbeks⁴⁷ olemasoleva, 1520 mm raudteed teenindava, Tootsi jaama piirkonnas⁴⁸.

- I lõigud 5B + 6A + 7A *versus* 5C + 6B + 7B + 7C (pikad lõigud kulgevad nii Pärnu kui Rapla maakonnas).

Võrdlustulemuste alusel kujunes **eelistatuks 5C + 6B + 7B + 7C**⁴⁹. Eelistust toetavad kõik kriteeriumigrupid. Kuna eelistatud trassi koridor on sirgem ja 1 km võrra lühem, on selle rajamine tehniliselt lihtsam ning majanduslikult tulusam – eelistatud trass on ehitusmaksumuselt ligikaudu 11,4 miljoni euro võrra soodsam ja sotsiaal-majanduslik tulu võrdluses 30 aasta lõikes ligikaudu 3,1 miljoni euro võrra tinglikult tulusam alternatiivi 5B + 6A + 7A suhtes. 5C + 6B + 7B + 7C eelistust on positiivselt mõjutatud ka inim- ja looduskeskkonna kriteeriumid – eelistatud trassi koridoris ja selle vahetus läheduses asub alternatiiviga võrreldes vähem eluhooneid, külatervikud on vähem killustatud, liikumistrajektorid on vähem mõjutatud, põllumajandusmaad vähem killustatud alternatiiviga võrreldes jne.

Pärnu maakonnas kulgeb eelistatud trassi koridor lõunast põhjasuunas Häädemeeste, Saarde, Surju, Paikuse, Tahkuranna, Sauga, Are, Tori, Tootsi ja Vändra valla ning Pärnu linna territooriumil. Kokkuvõttes on trassi koridori asukoha eelistuse kujundamisel olulisemad mõjutegurid asustuse ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade ja kaitstavate loodusobjektide (I ja II kategooria elupaigad) paiknemine ning tehniline teostatavus ning Pärnu maavanema otsus 5D osas. Trassi koridor läbib Pärnu linna ning möödub Tootsi alevikust ida poolt. Kuigi trassi koridori asukoha alternatiivide (võrreldi, kas trassi koridor kulgeb läbi Pärnu linna või Sindi linnast idapoolt) võrdlemisel ei toetanud kõik kriteeriumigrupid trassi kulgemist läbi Pärnu linna (ehitusmaksumuse, KSH inim- ja looduskeskkonna

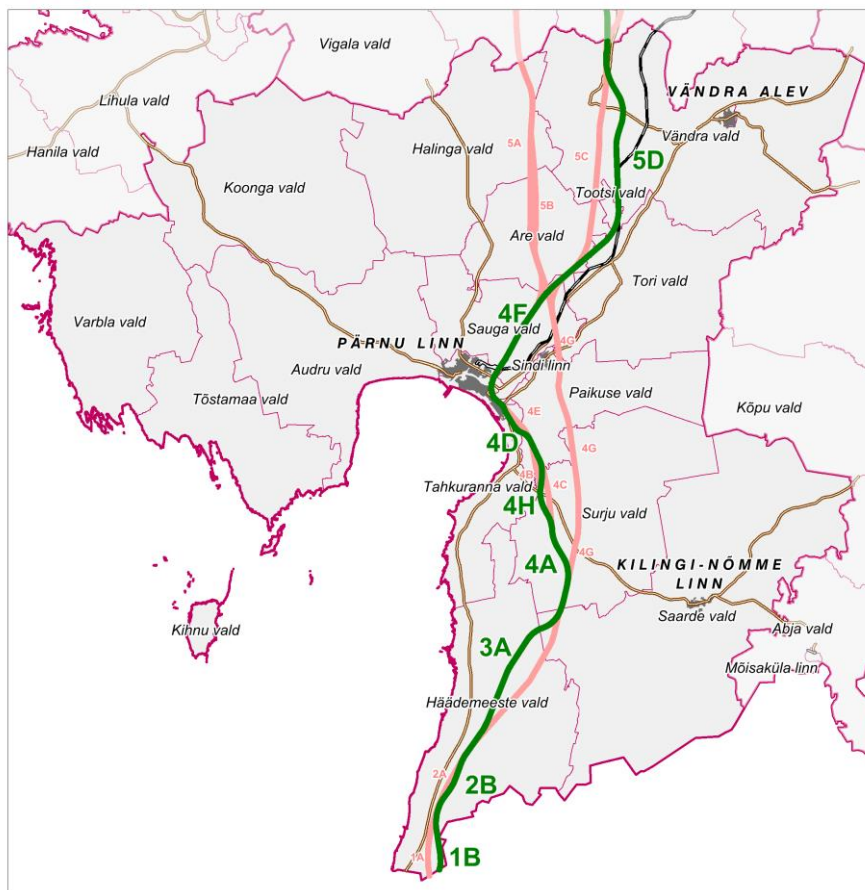
⁴⁷ Eraldiseisva koostatava Pärnu maakonna planeeringuga määratakse reisirongide võimalikud peatuskohad kohaliku liikluse tarbeks Pärnu Maavalitsuse ettepanekul. Võimaliku peatuskoha põhimõtteline asukoht on kavandatud ka Tootsi piirkonda.

⁴⁸ Eskiislahenuse väljatöötamise etapis on trassi koridori alternatiivi 5D kulgemist Tootsi raudteejaama (olemasolevat 1520 mm raudteed teenindav) piirkonnas täpsustatud viisil, mis võimaldab jaamahoone säilitamist senises asukohas. Samas tuleb arvestada, et maakonnaplaneering üldistusastmest tulenevalt määrab trassi koridori asukoha. Raudtee ja seda teenindava raudteefratstruktuuri täpsed asukohad ja lahendused, sh vajadusel likvideeritavad hooned, täpsustatakse projekteerimise etapis.

⁴⁹ Trassi koridori alternatiivide võrdlemise etapis (võrdlustulemused Pärnumaal valmisid suvel 2014) kujunes alamvõrdluses eelistatuks 5C. Võrdlusmetoodikast lähtuvalt liiguti pikemate alternatiivsete lõikude võrdlemisel edasi 5C-ga. Pärnu maavanem kujundas seisukoha trassi koridori alternatiivi 5D kasuks pärast trassi koridori alternatiivide võrdlemise etappi, juunis 2015.

kriteeriumigruppide lõikes oli eelistatud otsem, Sindi linnast idapool kulgev alternatiiv), kujundati eelistus lähtudes Pärnu linna strateegilise, regionaalset arengut soodustava Pärnu ühendamisvõimaluse tõttu.

Eelistatud trassi koridor Pärnu maakonnas koosneb järgmistest lõikudest: **1B + 2B + 3A + 4A + 4H + 4D + 4F + 5D + 6B** (6B kulgeb osaliselt Pärnu maakonnas). Täpsem trassi koridori asukoha kirjeldus on esitatud kohalike omavalitsuste lõikes peatükis 3.5.



Skeem 2.4.1. Rail Baltic trassi koridori asukoha alternatiivid. Eelistatud trassi koridori asukoht on kajastatud rohelise, võrdluses olnud trassialternatiivid roosa joonega.

3. RAIL BALTICU ARENDAMISE PÕHIMÕTTED

3.1. KAVANDATAVA KIIRE RAUDTEE ÜLDINE ISELOOM

Rail Baltic on raudteeinfrastruktuuri objekt, kus paralleelselt kulgevad kaks rööpapaari laiussega 1435 mm. Raudtee on kogu ulatuses elektrifitseeritud. Kavandatavale raudteeliinile on planeeritud kombineeritud kauba- ja reisijatevedu. Reisijateveo seisukohalt on tegemist rahvusvahelise kiire rongiühendusega, millel on peatused Tallinnas ja Pärnus ning perspektiivne peatusevõimalus Raplas⁵⁰. Rail Baltic raudtee trassi koridor on kajastatud ka Harju maakonnaplaneeringus 2030+, millega on kavandatud Tallinn-Helsingi perspektiivne raudteetunnel ja selle ühendamine olemasolevate ja perspektiivsete raudteetrassidega. Harju maakonnaplaneeringus 2030+ näidatud raudtee põhimõttelised koridorid kattuvad osaliselt Rail Balticu raudteetrassi koridoriga ning võimaldavad Rail Balticu raudteed tulevikus vajadusel ühendada ka Tallinn-Helsingi perspektiivse raudteetunneliga.

Perspektiivne kaubaterminal koos kaubaveo veeremi hooldedepooga on planeeritud Muuga sadama piirkonda, reisijateveo veeremi hooldedepoo Ülemiste reisirterminali lähedale Rae valda. Rööbastee hooldedepoo tehniline vajadus ja asukoht täpsustatakse uuringu ning vajadusel eraldiseisva planeeringu alusel.

Trassi koridor on planeeritud viisil, mis võimaldab üldjuhul projekteeritavat sõidukiirust 240 km/h. Madalam sõidukiirus on ette nähtud: Tallinna ja Pärnu linnas ja lähialadel, kus trassi geomeetria ja asustus ei võimalda tagada projekteeritavat sõidukiirust; kaubaraudteeharul; lõigul Rae ja Jõelähtme vallas, kus Rail Baltic paigutatakse olemasoleva raudteega samasse koridori.

Inimeste ja loomade raudteele sattumise vältimiseks on raudtee ja seda teenindav infrastruktuur (oriendatavalt 30–40 m laiune ala, olenevalt maastiku reljeefist) taraga eraldatud ⁵¹.

⁵⁰ AECOM Limited'i 2011. a tehtud uuring arvestas peatustega Tallinnas ja Pärnus.

⁵¹ Raudteemaa tarastamise nõue vastavalt lähteülesandele. Põhi-/tööprojekti koostamise etapis viiakse Tehnilise Järelevalve Ameti tellitud uuringu kohaselt läbi analüüs (vt tegevuskava punkti 14 peatükis 5.7), mis kaardistab ja analüüsib alternatiivsed tehnilised võimalused loomaläbipääsude lahendamiseks lisaks olemasolevatele ökoduktidele baseeruvale lahendusele, arvestades samas õnnetusjuhtumitest tuleneva ohu leevendamise vajadusega. Analüüs käsitleb maailmapraktikas esinevaid/kasutatud lahendusi ning täpsustab asukohad ja võimalused kaaluda alternatiivlahendusi ökoduktidele (tarakatkestus) suurulukite

Tarakatkestust kaalutakse Tahkuranna valla Reiu külas Pärnu maastikukaitsealaga piirneval alal⁵². Raudteega paralleelselt (taraga eraldatud ala sees) kulgeb raudtee teenindustee⁵³, mis raudteeohutuse seisukohalt pole avalik, vaid on mõeldud üksnes sihtotstarbeliseks kasutuseks.

Raudtee on kavandatud reeglina maapinnal asuvale muldkehale. Erisused (kõrgel muldel, estakaadil või süvendis, nõlva kalded jne) täpsustatakse projekteerimise käigus.

Planeeringu koostamisel on arvestatud TEN-T määrusest ja koostalitusvõime direktiivist⁵⁴ tulenevate nõuetega raudteele.

3.2. KAVANDATAVA RAUDTEEINFRASTRUKTUURI KIRJELDUS

3.2.1. RAUDTEEMAA JA RAUDTEE KAITSEVÖÖND

Raudteemaa on raudtee ja raudteeinfrastruktuuri hoonete ja rajatiste alune ning nende teenindamiseks vajalik maa (raudtee muldkeha, kontaktvõrguliinid, hooldusteed, müratõkked, tara jms). Raudteemaa ulatus on üldjuhul 30–40 m. Ulatuslikum võib raudteemaa olla raudtee eri- ja tehniliste lahenduste korral (nt jaamad, meldepunktid, veoalajaamad, lisarajad, raudtee kulgemine süvendis või kõrgel muldel jms)⁵⁵.

Raudtee kaitsevöönd on raudtee sihtotstarbelise toimimise ja häireteta raudteeliikluse tagamiseks ning raudteelt lähtuvate kahjulike mõjude vähendamiseks ettenähtud maa-ala, mille laius äärmise rööpme teljest on 30 meetrit. Kaitsevöönd tekib raudtee ehitamise järgselt kasutusloa andmisel, kuid ruumivajadusega on arvestatud juba raudtee planeerimise etapis. Tegevusi raudtee kaitsevööndis reguleerib ehitusseadustik.

ülepääsude vajadustest lähtuvalt. Analüüsi tulemustest lähtuvalt võib teha põhi- või tööprojekti faasis muudatusi eelprojekti lahenduse korrigeerimiseks.

⁵² Pärnu loodusala ja selle elustiku elupaikade killustatuse vähendamiseks. Maastikukaitseala lõigul ökodukti või muu kahetasandilise riste rajamine ei ole otstarbeks (eriti arvestades koosmõjuga olemasoleva maantee ja maantee arendamise perspektiividega) ning on kaitseväärtuste paiknemise tõttu ka komplitseeritud, seega on vajalik kompromisslahendus, mis tagaks piisaval tasemel inimsurvalisuse, kuid võimaldaks ka suurimetajate liikumise.

⁵³ Üldjuhul on teenindustee näol tegemist kruus- või killustikkattega teega.

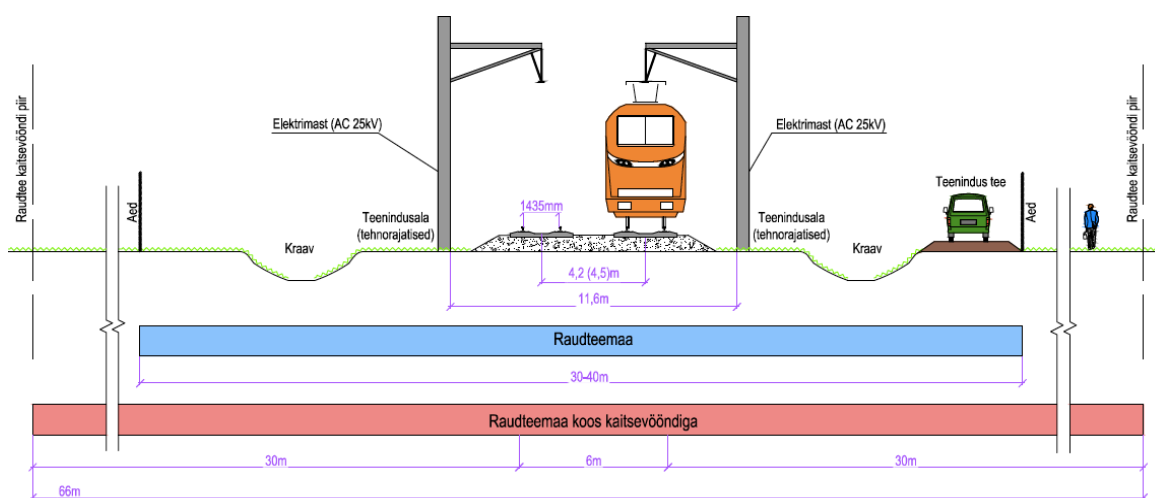
⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:EN:PDF>;
Eesti keeles <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:191:0001:0045:ET:PDF>.

⁵⁵ Raudtee rajamiseks vajalik maa-ala ulatus täpsustatakse projekteerimise käigus.

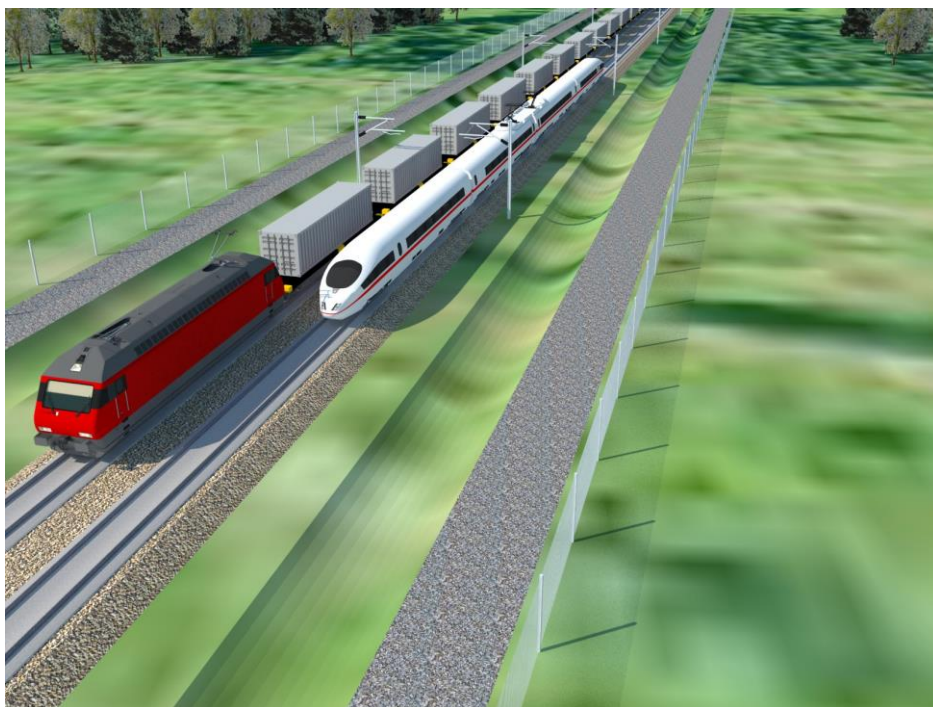
Raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga on planeeringus üldjuhu 66 m laiune maa-ala trassi koridori sees.

Raudteemaale jäävad raudtee toimimiseks vajalike rajatistena ka sidemastid. Sidemastide asukohad tuleb projekteerimise ajal kooskõlastada Kaitseministeeriumiga kogu raudteetrassi ulatuses, et tagada riigikaitseliste ehitiste töövõime.

Kavandatava raudteemaa iseloomu kirjeldab tüüpristlõige (skeem 3.2.1.1) ning illustratiivne vaade (skeem 3.2.1.2).



Skeem 3.2.1.1. Raudteemaa tüüpristlõige.



Skeem 3.2.1.2. Illustratiivne vaade planeeritavast Rail Balticu raudteest.

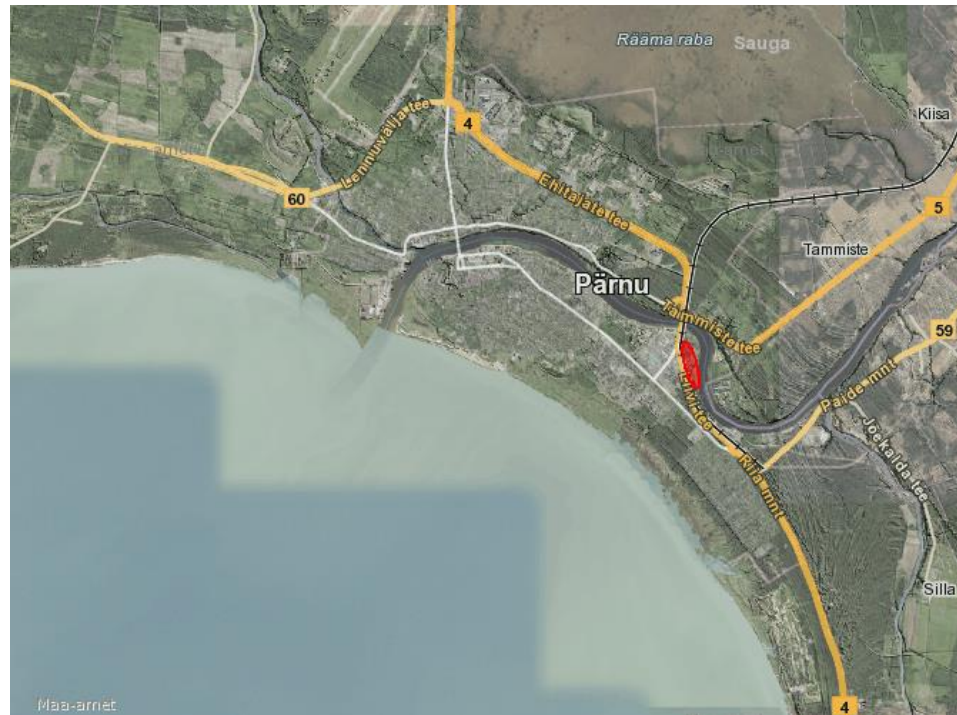
3.2.2. PÄRNU REISIJATE RAUDTEEJAAM

Planeeringuga on määratud Pärnu piirkonna reisijate raudteejaama põhimõtteline asukoht Pärnu linnas Papiniidu piirkonnas.

Reisijate raudteejaama asukoha valikul kaaluti viit alternatiivset asukohta - neist kaks asusid Pärnu linnas ning kolm linna lähialal Tori ja Paikuse vallas. Analüüsimise ja kaalumise tulemusena määrati reisijate raudteejaama põhimõtteliseks asukohaks Papiiniidu piirkond, kuna see asub linnakeskusele kõige lähemal, võimaldab Rail Baltic raudteejaama ja riigisisese 1520 mm rööpmelaiusega olemasoleva Pärnu lõppjaama ühildamist ja jääb olemasolevate taristuobjektide (Via Baltica maantee, Papiniidu liiklussõlm, kergliiklustunnel) lähedusse. Maa-ala suurus vastab nõutavatele tehnilistele tingimustele - võimaldab rajada 2 rööpmepaari olemasoleva raudtee kõrvale, rajada jaamahoone ja arvestada parkimisvajadusega.

Raudteejaama rajatakse jaamahoone, lahendatakse juurdepääsud mootorsõidukitele, sh ühistranspordile ja kergliiklejatele ning parkimine. Reisijate raudteejaama detailplaneeringuga tuleb lahendada täpne krundijaotus ja hoonestusala paiknemine, liiklus- ja parkimiskorraldus, toetav infrastruktuur, jalgratta- ja jalgtunneli täpsed asukohad, müratõrjerajatiste asukohad ja

lahendused jm asjakohased ülesand⁵⁶. Detailplaneering kajastab muuhulgas raudteejaama ühendust Pärnu ühis- ja linnatranspordisüsteemiga.



Skeem 3.2.2.1. Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama põhimõtteline asukoht Papiniidu piirkonnas.

⁵⁶ Detailplaneeringu koostamine on algatatud Pärnu Linnavalitsuse 30.09.2013 korraldusega nr 436.



Skeem 3.2.2.2. Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringuga hõlmatud ala.

3.2.3. PÄRNU PIIRKONNA KAUBAJAAM

Käesoleva planeeringuga Pärnu piirkonna kaubajaama asukohta ei valita. Pärnu maakonna planeering 2030+ näitab kaks Pärnu kaubajaama (logistikakeskuse) tinglikku asukohta: Pärnu linnas, praeguse kaubajaama piirkonnas ja Surju vallas Ilvese külas Valga - Uulu maantee ääres.

Perspektiivse kaubajaama asukoha valikuks koostatakse Pärnu kaubajaama vajaduse, asukoha ja tehnilise lahenduse uuring. Uuring käsitleb ka reisirongide võimaliku peatuskoha rajamist Via Baltica ja Valga-Uulu maantee ristumiskohas Surju piirkonnas.

Detailplaneeringu koostamise vajadus otsustatakse hilisemas etapis vastavalt planeerimisseadusele.

3.2.4. MÖÖDASÕIDU JAAM/PIIRIJAAM

Möödasõidu jaam⁵⁷ on kõrvaltee, mis võimaldab samas suunas erineva kiirusega liikuvate veeremite üksteisest möödumist⁵⁸.

Piirijaam võimaldab veeremite tehno- ja piirikontrolliks vajalike protsesside läbiviimist, ning kaubasaadetiste ning dokumentide kontrollimist.

Pärnu maakonda planeeritakse möödasõidu jaam / võimalik piirijaam Häädemeeste valla lõunaossa Ikla või Metsapoolle küla piirkonda. Lisaks võimaldab veeremite üksteisest möödumist Pärnu reisijate raudteejaam. Maakonna põhjaosas ei ole möödasõidu jaama olemasolu vajalik, kuna veeremite üksteisest möödumine on võimaldatud Järvakandi piirkonnas⁵⁹.

Möödasõidu jaamade asukohad on määratud tulenevalt kavandatavast liiklussagedusest ja vajadusest tagada nende olemasolu ligikaudu 50 km vahemaa tagant. Asukohtades, kus on võimalik ja hilisemalt otstarbekas möödasõidu jaam ühildada kohaliku reisirongi peatuse asukohaga, võib möödasõidu jaama asukoht täpsustuda ning jaamade vahelised kaugused ei pruugi olla täpselt 50 km.

Möödasõidu jaamade asukohad täpsustatakse projekteerimise etapis neid vajadusel juurde projekteerides/rajades.

3.2.5. TEEDEVÕRGU TOIMIMINE JA RAUDTEE ÜLETUSVÕIMALUSED

Raudtee ristumised avalikult kasutatavate teedega⁶⁰, mis lahendatakse eritasandilisena (viaduktiga), on planeeringu põhijoonisel ja kohalike omavalitsuste osas koostatud täpsematel joonistel tähistatud sinise rõngaga. Rajatised projekteeritakse

⁵⁷ Täiendavalt on möödasõidu jaama kirjeldatud KSH Lisa III-3 punktis 4.4.

⁵⁸ Tihti paiknevad möödasõidu jaamad rongijaamade läheduses. Konstruksioonilt on nad enamasti mõlemast otsast põhirajaga ühendatud.

⁵⁹ Järvakandi piirkonda planeeritakse möödasõidu jaam Rail Baltic Rapla maakonnaplaneeringuga.

⁶⁰ Vastavalt ehitusseadustikule on tee rajatis, mis on ette nähtud inimeste, sõidukite või loomade liikumiseks või liiklemiseks. Tee osaks loetakse tunnel, sild, viadukt ja muud liiklemiseks kasutatavad ning tee toimimiseks vajalikud rajatised. Avalikult kasutatav tee on riigitee, kohalik tee ja avalikuks kasutamiseks määratud eratee. Teedega ristumised, mis lahendatakse eritasandilisena, on joonisel vastavalt tähistatud.

vastavalt normidele arvestades seda kasutatavate liiklusvahendite mõõtmetega ning eriveoste koridoridega⁶¹.

Samatasandilised ristumised on lubatud üksnes tehnoloogiliste ülesõitude⁶² puhul. Eritasandiliste ristete asukohtade määramisel on lähtutud eelkõige põhimõttest tagada liikumisvõimalused ja piirkonna teedevõrgu toimimine ja sidusus, samuti on arvestatud liiklussagedust teedel ning asustuse paiknemist.

Madalama liiklussagedusega teede (kinnistutele juurdepääsuteed, osad kohalikud teed ja metsateed) ristumisel raudteega läbipääsud üldjuhul suletakse, kuna samatasandilised ristumised ei ole ohutuse tagamiseks lubatud. Ristumiste eritasandilistena väljaehitamine väikese vahemaa tagant ei ole majanduslikult otstarbekas ja põhjendatud. Läbipääsude sulgemine toob kaasa vajaduse uute teede rajamiseks uues asukohas. Kavandatavate/ümberehitatavate teede kaudu tagatakse teedevõrgu üldine sidusus ja rajatakse juurdepääsud majapidamistele ning kinnistutele.

Planeeringuga määratakse Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu rajamise vajadus ja nende põhimõttelised asukohad⁶³. Teede konkreetsed asukohad, pikkus, metsa-kvartalite majandamiseks vajalikud tagasipöördekohad, tehnilised lahendused ja maavajadus täpsustatakse projekteerimise käigus, arvestades muuhulgas projekteerimise etapis vajadusel tehtud nihutusi trassi koridoris raudteemaa ja raudtee kaitsevööndi või ristete asukohtade osas. Eritasandilise riste konkreetsest tehnilisest lahendusest (nt kas tee kulgeb üle raudtee või raudtee alt) tulenevalt võib kavandatavate/ümberehitatavate teede pikkus (ulatus) ja täpne

⁶¹ Maanteeamet seab eriveoste koridoridega ristumiskohtades nõuded viaduktide kõrge gabariidi tagamiseks eelprojekti koostamise etapis.

⁶² Vastavalt Teede- ja Sideministri määrusele „Raudtee tehnokasutuseeskirja kinnitamine“ on tehnoloogiline ülesõit raudtee samatasandiline ristumiskoht kinnisel territooriumil asuva teega, mis on ette nähtud asjaomase ettevõtja töö kindlustamiseks.

⁶³ Teede vajadus ja põhimõttelised asukohad on määratud arvestades kinnistute piire ja paiknemist planeeringu koostamise etapis. Kui maade omandamise protsessi käigus viiakse läbi ümberkruntimine (maakorraldustoimingute kogum, millega omanike huvidest lähtuvalt korraldatakse ümber maakorralduspiirkonda arvatud kinnisasjad ja moodustatakse ning kinnistatakse kõigile omanikele maakorraldusseaduse sätetele vastavad uued kinnisasjad), võib ümberkruntimise tulemusena juurdepääsuteede vajadus ja asukohad maakonnaplaneeringus näidatust erineda. Projekteerimisel tehtud täpsustused teedevõrgu osas ümberkruntimistest või rajatiste asukohtadest ja lahendustest tulenevalt on lubatud. Juurdepääsuteede vajaduse ja asukoha täpsustamisel projekteerimisel peab lähtuma üldisest põhimõttest, et raudtee rajamisest tingitud olemasoleva juurdepääsutee sulgemisel tuleb juurdepääs kinnistule tagada Rail Baltic raudtee välja ehitamise raames.

asukoht projekteerimise tulemusena planeeringus näidatust erineda. Projekteerimise käigus viiakse läbi tehnilised uuringud (geoloogia, geodeesia, liiklusuuringud jne) mahus, mis on aluseks asukohapõhiste tehniliste lahenduste väljatöötamisele.

Projekteerimise käigus tuleb lahenduste väljatöötamisel arvestada päästevõimekusega tuginedes koostööle Päästeametiga ning umbtee⁶⁴ korral näha ette ümberpööramise võimalus.

Teede rajamine toimub raudtee väljaehitamise etapis samaaegselt muu raudteefrastruktuuri rajamisega.

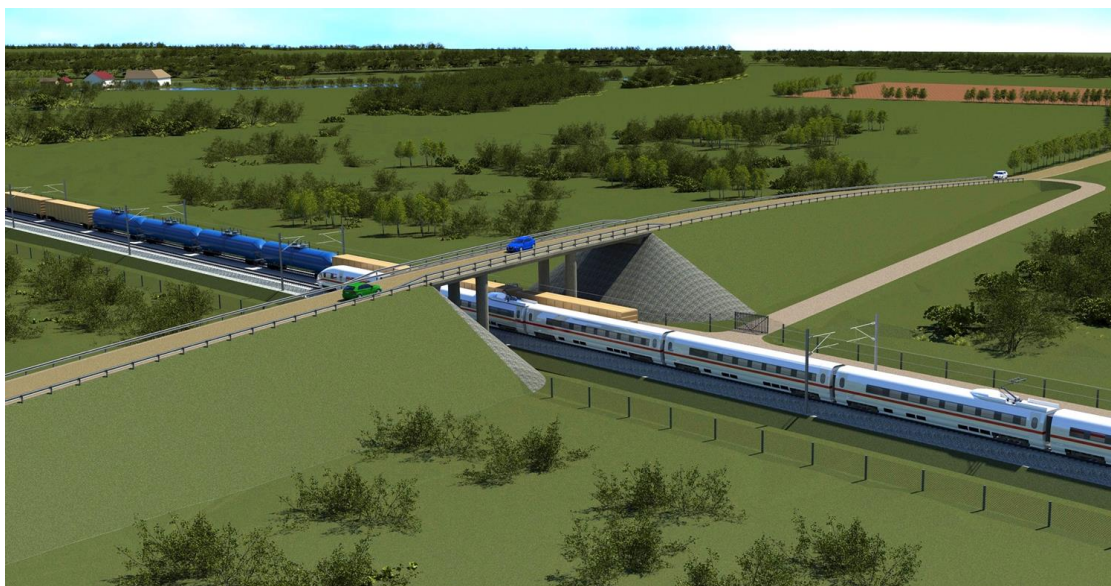
3.2.5.1. RISTUMINE TEEDEGA NING RÖÖBASTEDEGA

Ristumised teedega

Eelprojektiga täpsustatakse, kumb ristuvatest rajatistest (kas raudtee või tee) paikneb maapinnal, kumb kõrgel muldel, viaduktil või süvendis.

Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Maanteedel, kus liiklussagedus on suurem, on soovitatav jalgratta- ja jalgteed muust liiklusest eraldada.

⁶⁴ Rail Baltic maakonnaplaneeringuga kavandatav/ümberehitatav tee, mille teises otsas puudub väljapääs (seotus olemasoleva teega).



Skeem 3.2.5.1.1 Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel teega. Raudtee paikneb maapinnal ning tee on viidud kõrgele muldele. Raudtee on taraga eraldatud. Paralleelselt raudteega kulgeb teenindustee, millele juurdpääs toimub värava kaudu. Teenindustee on mõeldud üksnes sihtotstarbeliseks kasutuseks.



Skeem 3.2.5.1.2. Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel teega ja/või jõega. Tee paikneb maapinnal ning raudtee on viidud kõrgele muldele. Konkreetsetes asukohas kulgevad tee ja jõgi suhteliselt lähestikku, mis võimaldab lahendada tee ja jõe ületus ühe pika viaduktiga.

Jalgratta- ja jalgteed ning kergliiklejatele läbipääsud

Jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamiseks planeeritakse jalgratta- ja jalgteed ning raudteega ristuvaks läbipääsuks kavandatakse jalgratta- ja jalgteed tunnelid. Tunnelite asukohad Pärnu linnas on määratud arvestades olemasolevate tunnelite paiknemist ning kergliiklejate harjumuspäraseid liikumissuundi puhkealadele või marsruudil kodu-töö-kodu või kodu-teenus-kodu. Tori valla Elbi külas on läbipääsu asukoht määratud arvestusega tagada kergliiklejatele ohutu juurdepääs Tootsi raudteejaamale (1520 mm raudteed teenindav).

Tunnelite täpne asukoht ja tunnelite lahendused täpsustatakse projekteerimise käigus asukohapõhiselt.



Skeem 3.2.5.1.3. Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel jalgratta- ja jalgteega. Läbipääs kergliiklejale on tagatud tunneli kaudu.

Ristumised rööbasteelega

Raudtee põhitrass ristub olemasoleva 1520 mm rööbasteelega Pärnu linnas Kauba tn piirkonnas. Ristumine rööbasteelega lahendatakse eritasandilisena.

Põllumajandusega seotud liikumine

Kõik eritasandilised risted lahendatakse viisil, mis võimaldavad liikumist põllumajandustehnikaga. Kariloomadele iseseisvaid raudteeületusvõimalusi ei kavandata.

3.2.5.2. RISTUMINE VOOLUVEEKOGUDEGA

Sillad

Raudtee viiakse suuremast vooluveekogust üle sillaga. Sildade konkreetsed asukohad ja lahendused (pikendatud sild, madal sild jne) täpsustatakse projekteerimise käigus. Sildade lahenduste väljatöötamisel tuleb lähtuvalt KSH hinnangust jätta kergliiklejatele ja loomadele (arvestades nii suur- kui väikeulukeid) piki looduslike vooluveekogude kallast liikumiseks kaldariba (kõrgeimast veeseisust alates). Läbipääsu tagav kuiv kaldariba leevendab raudtee rajamisega kaasnevat barjääri-efekti. Kui rajatav sild on väiksem ning kaldariba ei ole võimalik jätta, tuleb kaaluda silla alla seina külge käiguraja ehitamist kõrgeimast veepiirist kõrgemale.

Sildade lahendused tuleb projekteerida ja valida sellised, mis tagavad veekogu hüdro-morfoloogia ja vee-elustiku säilimise ning sillaaluse toimimise eluslooduse ühenduskoridorina (KSH hinnangust tulenevalt madal või kõrge sild vms).

Truubid

Planeeringu üldistusastet arvestades ei kajastu planeeringu põhijoonisel (joonis 2) ega täpsemat lahendust kirjeldavatel kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistel (joonised 3–13) ristumised väiksemate looduslike vooluveekogudega ja maaparandussüsteemi eesvooludega. Need viiakse raudtee alt üldjuhul läbi truubiga. Truupide konkreetsete asukohad ja lahendused (truubi tüüp) täpsustatakse projekteerimise käigus.

Truupide lahendused tuleb projekteerida ja valida sellised, mis tagavad veekogu hüdro-morfoloogia ja vee-elustiku säilimise. Lähtuvalt KSH hinnangust tuleb arvestada vajadusega tagada läbipääsud kahepaiksetele, poolveelistele liikidele ja väikeulukitele, kavandades truubid loodusliku põhja ja käiguradadega.

3.2.5.3. ROHELISE VÕRGUSTIKU SIDUSUS. RAUDTEEÜLETUSVÕIMALUSED ULUKITELE

Üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ kohaselt lõikab Pärnu maakonnas Rail Balticu raudtee trassi koridor rahvusvaheliselt ja riiklikult olulist rohevööndit, riigi tasandi suurt ja väikest tuumala.

Riigi suuri ja väikseid tuumalasid täiendavad maakondlikud roheline võrgustiku struktuurelemendid, mis on määratud Pärnu maakonna planeeringuga 2030+.

Riigi ja maakondliku tasandi roheline võrgustiku struktuurelementidega, nende sidususe ja toimimise tagamise vajadusega on arvestatud. Kus Rail Baltic raudtee trassi koridor lõikab erineva tasandi roheline võrgustiku struktuurelemente, on võrgustiku sidususe ja toimivuse ning loomade liikumisvõimaluste tagamise leevendavateks meetmeteks ökoduktid, taradest loobumine (seal, kus see on ohutuse seisukohalt võimalik), vaba läbipääsuga kallasrajad, tarastamisel lahendused, mis võimaldavad väiksemate imetajate läbipääsu tara alt jne.

KSH käigus viidi läbi eluslooduseuuring⁶⁵, mis käsitles raudtee rajamisega kaasnevat ohtu ja konfliktkohti loomapopulatsioonide sidususele.

Toetudes läbiviidud uuringule, määratakse planeeringuga piirkonnad, kus suurimetajate⁶⁶ loomapopulatsioonide sidususe ja jätkusuutlikkuse tagamiseks ning piirkonnas välja kujunenud loomaelupaikade ja liikumisalade hoidmiseks tuleb tagada suurimetajatele läbipääs – rajada ökoduktid ehk rohesillad⁶⁷ või leida alternatiivsed lahendused.

Ökodukti eeldatav asukoht (või alternatiivne lahendus) kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistel (joonised 3–13) tähistatud suurimetajate läbipääsu piirkonnas⁶⁸ on määratud eelprojekti täpsusastme hindamise tulemusena. Ökodukti toimivuse tagamiseks on oluline säilitada ökodukti suudme piirkonnas looduslikud kooslused ja mitte takistada loomade liikumist. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatise, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

⁶⁵ Koostaja OÜ Rewild, Jaanus Remm jt, 2013–2014, Tartu. Uuring sisaldas andmebaaside analüüsi, välisuuringuid ja looduslike elupaikade modelleerimist.

⁶⁶ KSH raames läbiviidud eluslooduseuuringus on suurimetejatena käsitletud sõralisi (põder, hirv, metssiga jt) ja suurkiskjaid (karu, hunt, ilves).

⁶⁷ Üle raudtee kulgev rajatis loodusliku loomastiku liikumisvõimaluste ja populatsioonide sidususe tagamiseks. Ökodukti inimkasutust spetsiaalsete võtetega (kergliiklusteed jms) ei soodustata, samas ei nähta ette ka juhuslikku inimkasutust takistavaid meetmeid (keelumärgid jms).

⁶⁸ Suurimetajate läbipääsu piirkond joonisel on määratud võrreldes ökodukti enda mõõtmatega kümneid kordi ulatuslikum, piki raudteed mõõdetuna ligikaudu 600–700 m.



Skeem 3.2.5.3.1. Näide võimalikust raudteeületusest ulukitele – kolme avaga ökodukt. Tarastatud alal kulgeb teenindustee, tarast väljas avalikuks kasutuseks rajatud tee. Loomade ökoduktile suunamiseks on rajatud aed, mille ulatus võib piirkonniti erineda. Samuti võib piirkonniti erineda ökodukti laius.

Lisaks tagatakse läbipääsud suurimetajatele nn kombineeritud lahendusega. Nendeks on vooluveekogusid ületavad raudteesillad, kus jäetakse loomadele piki loodusliku vooluveekogu liikumiseks kaldariba (vt skeemi 3.2.5.1.2. Näide põhimõttelisest tüüplahendusest Rail Baltic raudtee ristumisel teega ja/või jõega).

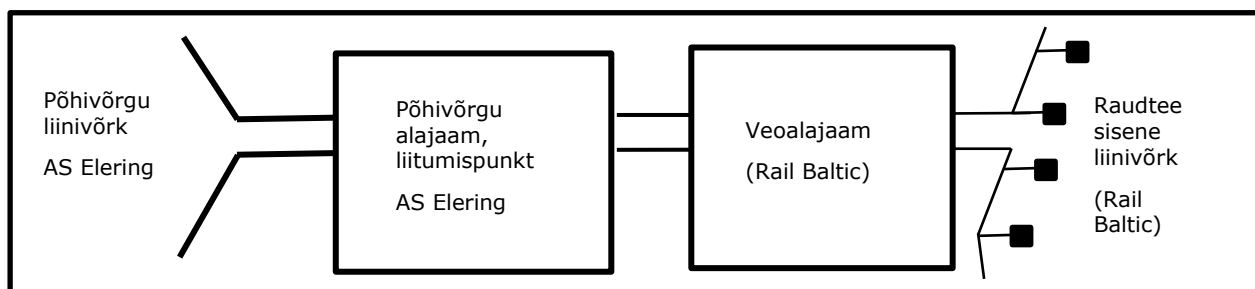
Põhi-/tööprojekti koostamise etapis viiakse Tehnilise Järelevalve Ameti tellitud uuringu kohaselt läbi analüüs (vt tegevuskava punkti 14 peatükis 5.7), mis kaardistab ja analüüsib alternatiivsed tehnilised võimalused loomaläbipääsude lahendamiseks lisaks olemasolevatele ökoduktidele baseeruvale lahendusele, arvestades samas õnnetusjuhtumitest tuleneva ohu leevendamise vajadusega. Analüüs käsitleb maailmapraktikas esinevaid/kasutatud lahendusi ning täpsustab asukohad ja võimalused kaaluda alternatiivlahendusi ökoduktidele (tarakatkestus) suurulukite ülepääsude vajadustest lähtuvalt. Analüüsi tulemustest lähtuvalt võib teha põhi- või tööprojekti faasis muudatusi eelprojekti lahenduse korrigeerimiseks.

3.2.6. RAUDTEE TOIMIMISEKS VAJALIK ELEKTRITARISTU

Planeeringuga määratakse elektrivarustuse liitumispunktid põhivõrguga ning liitumispunktidest lähtuvad liinikoridorid

raudteed teenindavate veoalajaamadeni⁶⁹. Liitumispunkti ja veoalajaama ühendavad 110 kV nimipingega liinid on raudteeinfrastruktuuri osaks ning nende põhimõttelised asukohad kavandatakse käesoleva maakonnaplaneeringuga. Veoalajaamadest lähtub raudtee sisene liinivõrk koos lokaalsete alajaamadega. Raudtee sisene liinivõrk ja kohalikud alajaamad ehitatakse raudteemaa ja selle kaitsevööndi koridori.

Eesti territooriumil kulgeva trassi kohta on planeeritud neli veoalajaama ja liitumispunkti AS-i Elering hallatava põhivõrguga. Veoalajaamast lähtub raudtee sisene liinivõrk. Veoalajaamade asukohtade määramisel on lähtutud elektrivõrgu toimimise ökonoomikat ja varustuskindlust tagavast vahemaast (vahekaugus ligikaudu 60-80 km) ning põhivõrguga liitumise võimaluse olemasolust. Kuna liitumispunkt ei ole raudtee liinivõrgu osa, siis liitumispunkti tugevdamisega seotud töid maakonnaplaneeringuga ei lahendata.



Pärnu maakonda planeeritakse kaks⁷⁰ veoalajaama:

- I Urge veoalajaam Sauga valla Urge küla piirkonda, ühendamisega projekteeritavasse Harku-Lihula-Sindi kõrgepingeliini. Ühendamine toimub otseühendusega kõrgepingeliini raudtee koridoriga ristumise piirkonnas, kuhu rajatakse alajaam (joonisel tähistatud veoalajaama ja alajaama (liitumispunkti) põhimõtteline asukoht). Alternatiivina võib veoalajaama ehitada Sindi 330/110 kV põhivõrgu alajaama lähipiirkonda, eelneval kokkuleppel maaomanikuga (kohaliku omavalitsuse osas koostatud täpsemal joonisel on alternatiiv tähistatud punktlemmärgiga, mis tähistab põhimõttelist asukohta). Selle alternatiivi puhul puudub täiendava liinikoridori planeerimise vajadus, kuna maakaabel rajatakse Pärnu maakonna planeeringut täpsustava teemaplaneeringuga "Harku-Lihula-

⁶⁹ Veoalajaam on raudteerajatis raudteeseaduse mõistes.

⁷⁰ Lisaks Pärnu maakonda planeeritavatele veoalajaamadele planeeritakse üks Harju ja üks Rapla maakonda.

Sindi 330/110 kV elektriliini trassi asukoha määramine" (*edaspidi Harku-Lihula-Sindi teemaplaneering*) planeeritud liinikoridori;

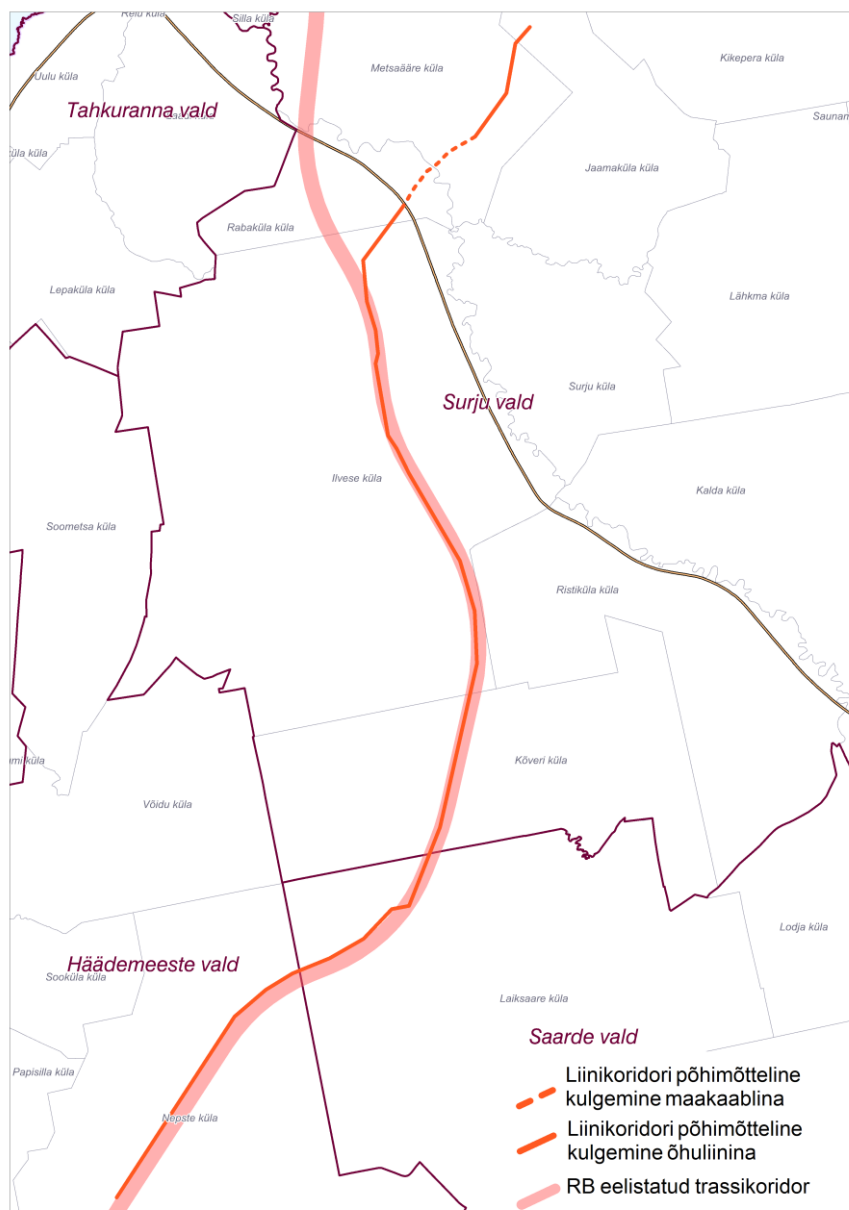
- I Häädemeeste veoalajaam Nepste küla piirkonda, ühendamisega Jaamakülas asuva põhivõrgu 330/110 kV nimipingega liiniga. Veoalajaama asukoha valikul on täiendavaks kriteeriumiks liitumisvõimaluse loomine olemasolevale jaotusvõrgu 35 kV nimipingega liinile. Liinikoridor rajatakse kombineerituna õhuliinist ja maakaabelliinist⁷¹.

Surju valla Metsaääre külas on kavandatud jaotuspunkt. Jaotuspunktis toimub õhuliini üleminek maakaabelliiniks ning hilisem võimalik jaotusvõrgu liitumine. Maakaabelliin rajatakse piirkonnas, kus olud asustusest ja maakasutusest tulenevalt on keerukamad. Maakaabelliini rajamise vajadus lepitati kokku kohalike elanikega, millest tulenevalt määrati jaotuspunkti asukoht Metsaääre külas.

Nepste külla on veoalajaama piirkonda kavandatud alajaam (joonisel tähistatud veoalajaama ja alajaama (liitumispunkti) põhimõtteline asukoht), millest toimub ka jaotusvõrgu hilisem liitumine.

Vajaduse korral on võimalus rekonstrueerida olemasolev 35 kV nimipingega Kilingi-Nõmme – Häädemeeste liin 110 kV nimipingega liiniks ning luua ühendus Kilingi-Nõmme 330/110 kV alajaamast. Sellise lahenduse korral kulgeb üks ahel Surju suunalt, Jaamakülas asuvast 330/110 kV nimipingega põhivõrgu liinist ja teine ahel Kilingi-Nõmme suunalt, Kilingi-Nõmme 330/110 kV alajaamast.

⁷¹ Pärnu maakonna lõunaosa elektrilahenduse väljatöötamiseks kaaluti erinevaid liinikoridori asukohtavariante. Põhjalik ülevaade võimalikest variantlahendustest, võrdlustulemustest, liini tehnilistest andmetest ja liinikoridori kasutustingimustest on esitatud eraldiseisva dokumendina „Rail Baltic Pärnu maakonna lõunaosa elektrilahenduse variandid“. Vt planeeringu lisa 4.



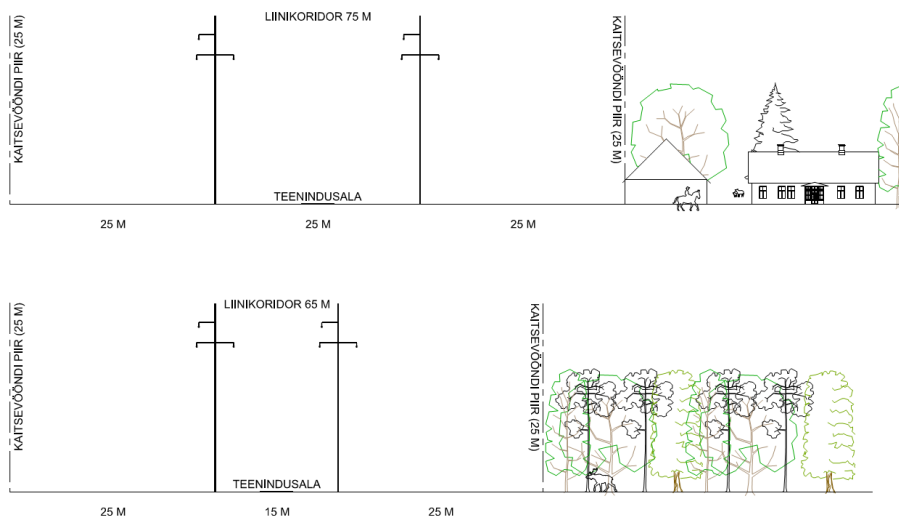
Skeem 3.2.6.1. Illustreeriv joonis liinikoridori kulgemisest Lõuna-Pärnumaal.

Planeeringuga määratakse liitumispunktidest lähtuva liinikoridori asukoht, kui elektriliin kulgeb väljaspool raudtee trassi koridori. Elektriliini (110 kV) võib nihutada planeeringuga määratud liinikoridori sees.

Kui elektriliin kulgeb raudtee trassi koridoris, on planeeringu põhijoonisel ja kohalike omavalitsuste osas koostatud täpsematel joonistel esitatud põhimõtteline liinikoridori kulgemine ja laius. Elektriliini võib nihutada raudtee trassi koridori (350 m) sees,

välja arvatud erisused⁷², mida on kirjeldatud peatükis 3.5.2 ja 3.5.3.

Lõuna-Pärnumaal Surju, Saarde ja Häädemeeste vallas on liinikoridor koos kaitsevööndi ja puhveralaga planeeritud õhuliini korral 100 m ja maakaabelliini korral 40 m. Ruumivajadus elektriliini rajamiseks on väiksem: õhuliini korral 65...75 m⁷³, maakaabelliini korral 12 m⁷⁴. Puhverala võimaldab projekteerimise etapis rajatava elektriliini asukoha täpsustamist. Planeeringuga on määratud maakaablina lahendatava liinikoridori vähim ulatus, maakaabli rajamine on lubatud ka õhuliinina määratletud liinikoridori osas.

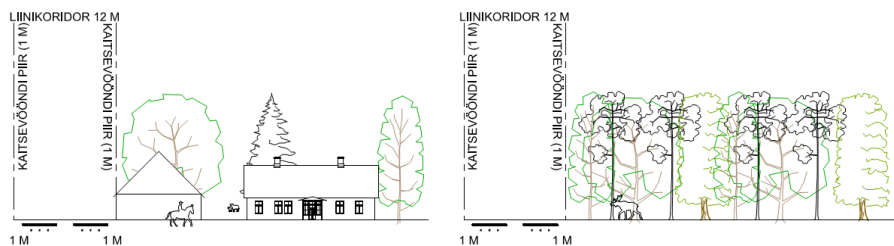


Skeem 3.2.6.2. Õhuliini koridor väljaspool raudtee trassi koridori.

⁷² Erisused tulenevad majapidamiste või loodusväärtuste paiknemisest.

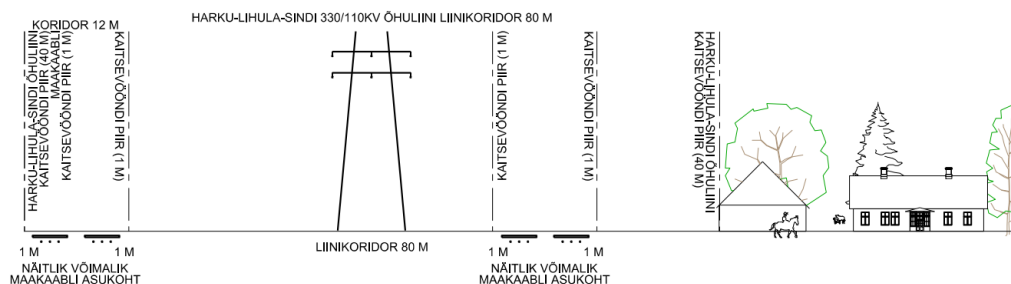
⁷³ Õhuliini kaitsevöönd on 25 m liini välimise toiteahela teljest, toiteahelate telgede omavaheline kaugus on 15...25 m.

⁷⁴ Õhuliini kaitsevöönd on 25 m liini välimise toiteahela teljest, toiteahelate telgede omavaheline kaugus on 15...25 m.



Skeem 3.2.6.3. Maakaabelliini koridor väljaspool raudtee trassikoridori.

Põhja-Pärnumaal Sauga vallas on maakaabel planeeritud Harku-Lihula-Sindi teemaplaneeringuga planeeritud õhuliini koridori (kui veolajaam ehitada Sindi 330/110 kV põhivõrgu alajaama lähipiirkonda, eelneval kokkuleppel maaomanikuga). Maakaablist tulenev kaitsevöönd ei välju Harku-Lihula-Sindi liini kaitsevööndist, mistõttu ei ole vajalik täiendava liinikoridori määramine. Ruumivajadus elektriliini rajamisel on maakaabelliini korral 12 m.



Skeem 3.2.6.4. Maakaabelliini koridor Harku-Lihula-Sindi teemaplaneeringuga planeeritud õhuliini koridoris.

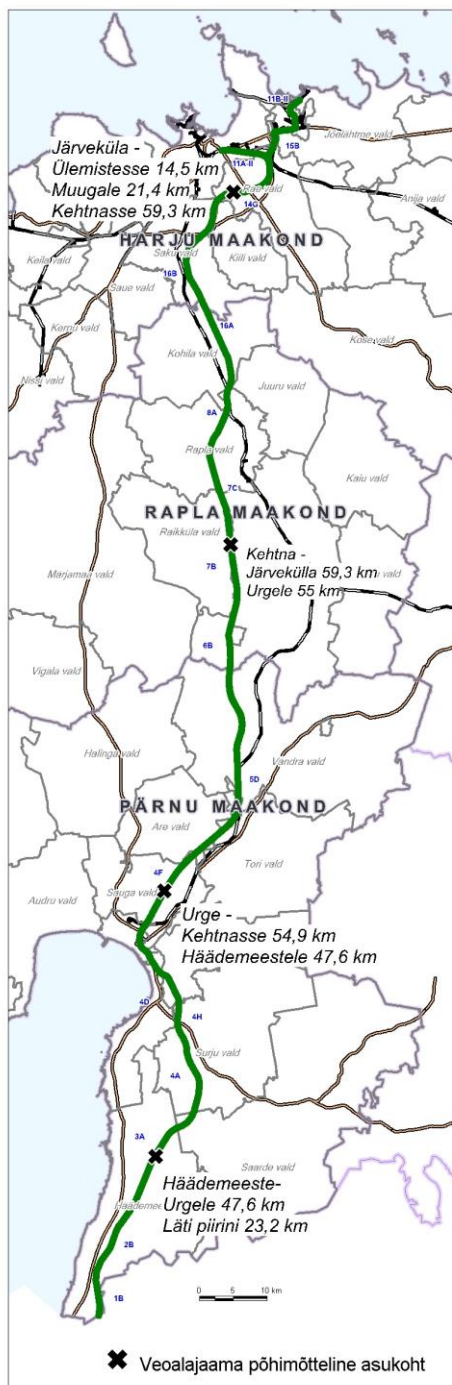
Elektriliini täpne asukoht raudtee trassi koridoris või väljaspool raudtee trassi koridori määratud liinikoridoris täpsustatakse liini projekteerimisel. Projekteerimisel määratakse täpne maakaabli asukoht, õhuliini korral mastide asukoht, liinide omavaheline vahemaa ja kaugus muudest objektidest, raadatav metsaala jms asjakohased lahendused.

Planeeringuga määratud liinikoridor kehtib kuni elektriliini valmimiseni, pärast elektriliini kasutusloa väljastamist tekib kaitsevöönd, kus tegevused on lubatud vastavalt kehtivatele õigusaktidele.

Veolajaamade, jaotuspunktide ja liitumispunktide ehitamiseks on vajalik ligikaudu 1 ha suurune maa-ala. Kuna maakonnaplaneeringu üldistusaste ei võimalda veolajaamade,

jaotus- ja liitumispunktide suurust ja täpset asukohta määrata, antakse täpsed lahendused projekteerimise käigus.

Planeeringulahendus on koostatud põhimõttel, et regeneratiivset energiat ei suunata raudtee sisesest liinivõrgust põhivõrku. Regeneratiivse energia kasutamine väljaspool Rail Balticu liinivõrku ei ole Eesti väiksemahulise raudteevõrgu puhul majanduslikult otstarbekas, kuna selle kasutamine toob kaasa suuremahulise põhivõrgu rekonstrueerimise vajaduse.



Skeem 3.2.6.5. Veolajaamade põhimõttelised asukohad. Skeemil väljatoodud vahemaad kilomeetrites tähistavad veolajaama teenindusraadiusi.

3.2.6.1. LIINIKORIDORI KASUTUSTINGIMUSED

Enne ehitamist elektriliini koridoris kehtivad piirangud

Planeeringuga ei muudeta elektriliini koridoris asuvate katastriüksuste sihtotstarvet. Elektriliini koridori alal võib jätkuda olemasolevate katastriüksuste sihtotstarbe kohane maakasutus ning tuleb arvestada elektriliini rajamisega kuni elektriliini ehitustegevuse alguseni. Maa ostmisel või rentimisel peab isik arvestama elektriliini rajamisega.

Liinikoridori alal tuleb ehitusteatisel, ehitusprojekti ja ehitusloa kohustuslike ehitiste kavandamise osas küsida seisukohta Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt.

Ehitamise ajal elektriliini koridoris kehtivad piirangud

Maaomanikke teavitatakse elektriliini ehitustööde toimumisest kahel korral:

- elektriliini projekteerimise käigus isikliku kasutusõiguse lepingu sõlmimisel, mil lepitakse kokku aja periood, mille jooksul ehitama võidakse tulla;
- 1 kuu enne ehitustöid.

Planeeringuga määratud elektriliini koridoris oleva kinnisasja omanik või valdaja peab lubama trassi koridori alal:

- metsa raadamist kaitsevööndi ulatuses;
- elektriliini rajamist oma kinnisasjale maapinnal, maapöues ning õhuruumis;
- materjalide ladustamist;
- ehitusmasinatega liikumist.

Üldjuhul ei võõrandata liinikoridori alust maad, ehitatava liini aluse maa kasutamise eest makstakse talumistasu. Elektriliini ehitamise ajal toimuvad liinikoridoris ehitustööd, olemasoleva maaüksuse sihtotstarbe kohane maakasutus saab jätkuda peale elektriliini ehitamist mastidest vabal alal ja on liini kaitsevööndis piiratud.

Pärast elektriliini rajamist kaitsevööndis kehtivad piirangud

Tegevusi elektriliini kaitsevööndis reguleerib vastav õigusakt⁷⁵.

⁷⁵ Määrus „Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded“.

Elektriliini projekteerimise tingimused ja ülesanded

Planeeritud liinikoridor koosneb elektriliinist koos kaitsevööndiga ja puhveralast.

Raudtee trassi koridorist väljapoole planeeritud liinikoridori ulatuses võib projekteerimise käigus elektriliini koos kaitsevööndiga puhverala sees nihutada (õhuliini puhul on puhver kokku kuni 35 m ja maakaabli puhul kokku kuni 30 m).

Raudtee trassi koridoris kulgevat elektriliini koos kaitsevööndiga võib projekteerimise käigus nihutada raudtee trassi koridori (350 m) piires, välja arvatud erisuste korral, mida on kirjeldatud kohalike omavalitsuste lõikes peatükkides 3.5.2.-3.5.3.

Elektriliini projekteerimisel sõlmitakse iga maaomanikuga isiklik kasutusõiguse leping, milles lepitakse kokku, et maaomanik võimaldab oma maal liini ehitamist ning peale objekti valmimist võimaldab igal hetkel juurdepääsu liinile. Lepingus fikseeritakse trassi asukoht ja lepitakse kokku ka muud tingimused (nt tööde teostamise aeg, tasu).

Elektriliini projekteerimise tingimused:

- täpsustada planeeritava elektriliini maakaabli asukoht, õhuliini korral mastide asukohad, vahekaugused ja kõrgused;
- tagada ehitustegevuse ajal kasutatavatel teedel liikluskorraldus ja näha ette ehituse käigus kasutatud teede taastamine vähemalt tööde eelsesse olukorda;
- pehmetele pinnastele rajada teenindusteed, nende ülesvõtmisel lähtuda maaomaniku soovist (kas jätta alles või taastada olemasolev olukord);
- võimalusel vältida elektriliini kaitsevööndi kattumist keskkonkakaitseliku objektiga (nt kaitseala piir, vääriselupaik);
- elektriliini asumisel looduskaitsealal, kaitsealal, hoiualal või kaitstava liigi püsielupaigas kooskõlastada ehitusprojekt Keskkonnaametiga;
- lindudele avalduva võimaliku negatiivse mõju leevendamiseks kasutada õhuliini märgistamist, mis teeb liini lindudele paremini nähtavaks;
- õhuliini rajamisel ökoduktide piirkonnas tuleb liinikoridori kasutusaegse hooldamise tingimused detailselt läbi töötada;
- Reiu jõega ristumisel tuleb välistada jõe kitsendamist, tõkestamist, veevoolu katkestamist, jõesäangi ja kaldastruktuuri rikkumist ning arvestada üleujutuste esinemisega. Soovitav on rakendada lahendust, mis võimaldab veekaitsevööndi ulatuses säilitada kalda senise loodusliku struktuuri. Välistada tuleb setete

kandumine jõkke (otsestel ehitustöödel, kuivendussüsteemide rekonstrueerimisel). Vältida ehitustegevust suurvete perioodil ning jõesilmu ja lõhilaste rände ja kudeperioodil;

- peatükkides 3.5.2.–3.5.3. kirjeldatud loodusväärtuste asukohades tuleb õhuliini ehitada võimalikult raudtee lähedale, et minimeerida raadatava ala ulatust;
- õhuliini ja maantee kaitsevööndite kattumisel täpsustada koostöös Maanteeametiga õhuliini tehnilised lahendused ehitusprojekti koostamisel ning ehitusprojekt kooskõlastada Maanteeametiga;
- maaparandussüsteemidega aladel tuvastada drenaažikollektorite ja kuivenduskraavide asukohad ning võimalusel vältida nendele mastide projekteerimist. Maaparandussüsteemidega aladel kooskõlastada ehitusprojekt Põllumajandusametiga;
- liini mastide või kaabelliini projekteerimisel drenakuivendusega maaparandussüsteemi maa-alale tuleb elektriliini projekti lisada peatükk, kus käsitletakse drenaaži taastamist ja antakse torustike remondi tüüpjoonised ja üldised põhimõtted (remondiks kasutatava toru materjal, ühenduskohtade tihendamine, torualuse ehitus jne);
- näha ette mastide ehitamise käigus eemaldatava pinnase samas piirkonnas ära kasutamine maksimaalses ulatuses.

3.2.7. MÜRA LEEVENDUSVAJADUSEGA ALAD. VIBRATSIOON

Müra leevendusvajadusega alad

Müra modelleerimine viidi läbi KSH raames, modelleerimisega seonduvad materjalid (sh eelprojekti täpsusastmes müra modelleerimine) on KSH aruande osa ja esitatud aruande lisas 5.

Planeeringuga määratakse müra leevendusvajadusega alad eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimise tulemuste alusel ⁷⁶, kus kavandatava raudtee tegevus võib

⁷⁶ Põhjalikum ülevaade müra ja vibratsiooni teemast on esitatud KSH aruande lisas 5. Planeeringu koostamise esimeses etapis viidi KSH raames läbi müra esmane hindamine, tulemused kajastati planeeringu eskiislahenduses (kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistel ning selgitusena seletuskirjas). Esmase müra hindamine tõi välja, et esineda võib müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 300–350 m ulatuses raudteest. Kuid samas selgitas, et olenevalt maastiku reljeefist, hoonestustihedusest, konkreetse lõigu sõidukiirusest ja võimalikust raudtee nihutamisevajadusest tingituna võis ohutu vahemaa asukohapõhiselt erineda. Eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimine täpsustas esmase hindamise tulemusi müra leevendusvajadusega alade ja ulatuse osas. Vastavalt modelleerimise tulemustele on leevendusvajadusega alad planeeringu joonistel täpsustunud.

põhjustada kumulatiivse liiklusrumade normväärtuste ületamist. Mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemele tuleb müra leevendusvajadusega aladel ette näha müra teket või levikut piiravad meetmed. Standardlahenduste hulka võib lugeda müratõkkeseina või muldvalli, lisaks on võimalik ka kombineeritud lahendus, kus valli tipus asub madal müratõkkesein või haljastus. Üldreeglina kuuluvad müratõrjerajatised raudteefrastruktuuri koosseisu ning paiknevad raudteemaal.

Müra leevendusvajadusega alad on määratud piirkonnas, kus elu- ja puhkealade ning elamute- ja ühiskasutusega hoonete juures võib raudteel toimuvast liiklusest tulenev mürataseme ületada lubatud piirnorme (hinnanguliselt 200–250 m kaugusel raudteest), arvestades kumulatiivset liiklusrumade. Modelleerimisel lähtuti juba olemasolevate müratundlike objektide (elu- ja puhkealad, elamud ja ühiskasutusega hooned) ning kehtestatud detailplaneeringutega kavandatud perspektiivsete elamualade ja projekteerimistingimuste alusel rajatavate hoonete paiknemisest raudtee lähipiirkonnas. Modelleerimise tulemused on aluseks projekteerimise etapis müratõrjerajatiste projekteerimisel.

Uute müratundlike objektide rajamisel pärast planeeringu kehtestamist, kui need asuvad väljaspool planeeringuga määratud müra leevendusvajadusega alasid, võtab normatiivset mürataseme tagavad meetmed kasutusele müratundliku objekti rajaja.

Lisaks müratõrjerajatistele on ka muid võimalusi raudteemüra vähendamiseks raudteemaniku poolt: tehniliste meetmete rakendamine raudtee infrastruktuuris (kummipuksid/klotsid rööpa küljes, mürasummutusmatid, relsi vahetusse lähedusse integreeritud madalad müratõkked), raudtee ja veeremi heas korras tehnilise seisundi tagamine, perspektiivis kaubarongidele müraemissiooni piirangute seadmine (üle-euroopaliselt on kasutusel rangemad nõuded uutele ja uuendatavatele kaubavagunitel), olemasolevate hoonete heliisolatsiooni parandamine, kaubarongide liikluskõormuse piiramine öisel ajal, kaubarongide sõidukiiruse vähendamine öisel ajal, raudtee süvendisse viimine jne. Lisaks on raudtee opereerimisperioodil vajadusel (seire tulemusel) võimalik rakendada täiendavaid müra vähendavaid meetmeid (lisatõkked, tehnilised meetmed raudteel).

Kõrghaljastusel on maa- ja ruumikasutuse kujundamisel oluline roll puhvertsoonide loojana, leevendamaks visuaalseid häiringuid ja ülenormatiivset müra. Sellest tulenevalt tuleb kohalikel omavalitsustel üldplaneeringu koostamisel kaaluda raudtee ehitamisest tulenevalt vajadust seada asula või ehitiste kaitseks müra eest lageraie tegemisel langi suurusele ja raievanusele

piiranguid. Arvestada tuleb, et müra leevendamiseks peab metsa (haljasala) olema piisava laiusega (ca 50 m).

Lisaks inimasustusele võib müra mõjutada ka liike (nt metsis), nende elupaiku, kaitstavaid alasid ja Natura alasid. KSH tulemustele tuginedes ei ole Pärnu maakonnas trassi lähistel mürast mõjutatud kaitstavaid loodusobjekte, mille korral on vajadus leevendusmeetmeid rakendada.

Vibratsioon

Vastavalt KSH raames teostatud vibratsiooni mõju hindamise tulemustele võib reaalse mõjuala laiuseks kujuneda ca 30-70 m raudteest. Kui lähtuda ebasoodsatest oludest (head vibratsiooni leviku tingimused), reaalsest prognoosist tihedamast liiklusgraafikust ja tegelikust suuremast sõidukiirusest, võib võimaliku vibratsiooni mõjualana käsitleda ca 100 m laiust tsooni raudteest, reeglina jääb mõjuala väiksemaks. Projekteerimise etapis tuleb eelkõige rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad, vibratsiooni levikut piiravad ballastmatid ja muud vibratsiooni isoleerivad lahendused, nt elastsed kinnitused) ette näha vibratsiooni tekke vähendamine.

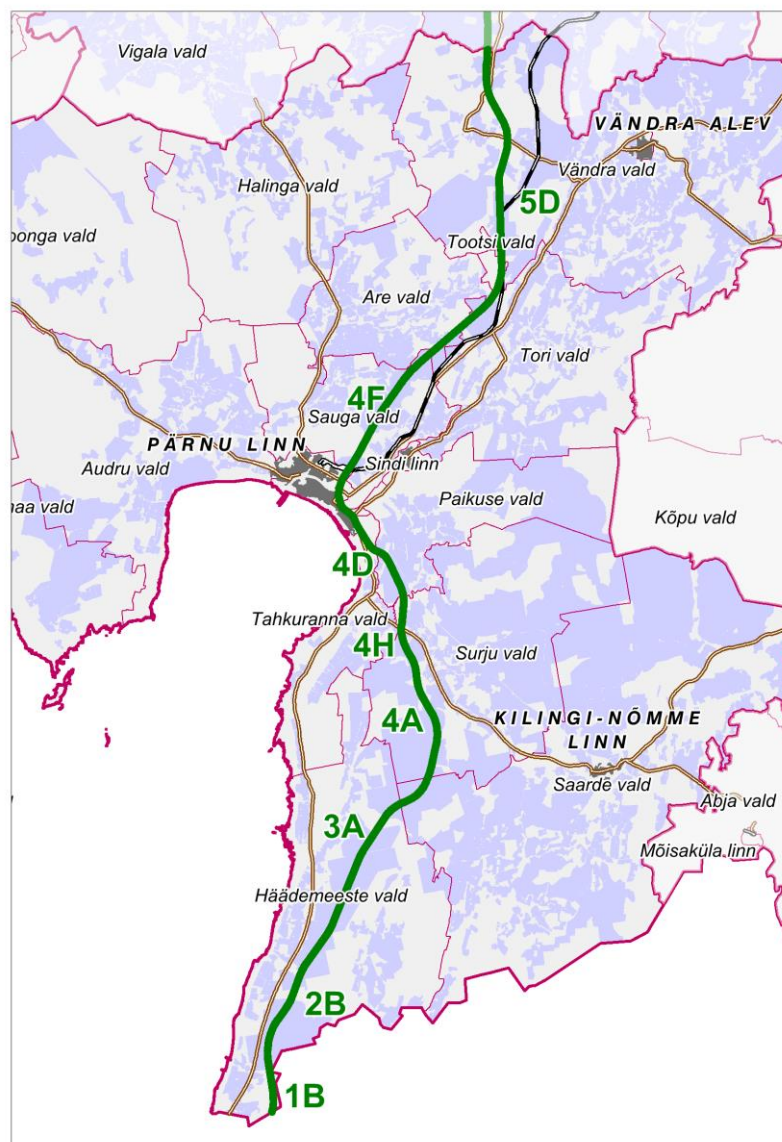
Vibratsiooni vähendamise meetmed jagunevad kolmeks: vibratsiooni tekke piiramine raudtee tehnoloogiliste lahendustega (kaasaegse raudtee puhul kuuluvad meetmed valdavalt juba standardlahenduse hulka); vibratsiooni leviku piiramine (tehnoloogilised lahendused ümbritsevasse pinnasesse jõudva vibratsioonienergia piiramiseks ning leviku tõkestamiseks); mõjutatud objektidega seotud meetmed (nt mõjutatud hoonete vundamendi isoleerimine elastse toetusmaterjaliga piiramaks hoonesse jõudvat vibratsiooni).

3.2.8. MAAPARANDUSSÜSTEEMIDE TOIMIMISE TAGAMISE ÜLDISED PÕHIMÕTTED

Raudtee projekteerimisel ja selle rajamise järgselt tuleb tagada olemasolevate toimivate maaparandussüsteemide tõrgeteta toimimine ja veerežiim arvestades maaparandusseaduses sätestatut.

Kui raudtee rajamise käigus olemasolev drenaažisüsteem või kraavitus rikutakse, tuleb kuivendatud maale raudtee rajamisel maaparandussüsteemid rekonstrueerida kas enne (vajadusel) raudteega seotud ehitustööde algust või hiljemalt Rail Baltic raudtee ehitustööde läbiviimisel. Rail Baltic raudtee kavandamisest mõjutatud maaparandussüsteemide rekonstrueerimise aluseks (sh vajadusel ka raudtee trassi koridorist välja

jäävas osas) on rekonstrueerimisprojekt, milles käsitletakse ka eesvoolude rekonstrueerimise vajadust (sh vajadusel süvendamist). Rekonstrueerimisprojekt koostatakse raudtee projekteerimise käigus.



Skeem 3.2.8.1 Rail Baltic trassi koridori kulgemine olemasolevate maaparandussüsteemidega hõlmatud alade suhtes. Skeemil on planeeringuga määratud trassi koridor kajastatud tumerohelise joonega ning kuivendatud alad kahvatu lilla värvitooniga.

3.3. MAADE KASUTAMISE PÕHIMÕTTED JA ÜLDISED EHITUSTINGIMUSED RAUDTEE TRASSI KORIDORIS

Planeeringuga määratakse Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoht ning trassi koridoris paiknevate maa-alade üldised kasutamise põhimõtted ja tingimused enne raudtee rajamist, ehitamise ajal ja pärast ehitamist. Raudtee trassi koridori asukoht on planeerimis- ja KSH protsessi tulemusena määratud viisil, mis võimaldab rajada kiiret rongiühendust pakkuv raudtee loodus- ja inimkeskkonna tegureid arvestades sobivaimasse asukohta.

Planeering on aluseks raudtee projekteerimisele, seetõttu määratakse planeeringuga ülesanded, millega tuleb raudtee ja raudteefrastruktuuri projekteerimisel arvestada.

3.3.1. ENNE RAUDTEE EHITAMIST TRASSI KORIDORIS KEHTIVAD TINGIMUSED

Raudtee ehitamiseks ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu ümberehitamiseks tuleb raudtee trassi koridor hoida ehitistest vabana. Trassi koridori ja kavandatud teedevõrgu (planeeringulahendust kajastavatel joonistel tähistatud kui Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav tee) asukohtadega tuleb arvestada üld- ja detailplaneeringute koostamisel.

Rail Baltic raudtee trassi koridori alal võib jätkuda olemasolevate katastriüksuste ja kinnistute maakatastri sihtotstarbe kohane maakasutus ning arvestada tuleb raudtee rajamisega kuni raudtee ehitustegevuse alguseni. Maa ostmisel või rentimisel peab isik arvestama raudtee rajamisega.

Kuni raudtee rajamiseks vajalike maade Eesti Vabariigile omandamise protsessi läbiviimiseni tuleb raudtee trassi koridoris ehitusteatis, ehitusprojekti ja ehitusloa kohustuslike ehitiste kavandamisel küsida⁷⁷ tegevuse osas arvamust Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumilt.

3.3.2. RAUDTEE EHITAMISE AJAL KEHTIVAD TINGIMUSED

Kinnisasja omaniku või valdaja nõusolekul võib toimuda:

- I ehitusmaterjalide ladustamine;

⁷⁷ Kohalikul omavalitsusel tuleb seisukohta küsida seaduses etteantud tähtaja jooksul.

- ehitusmasinate liikumine ja erateede kasutamine.

3.3.3. PÄRAST RAUDTEE RAJAMIST RAUDTEE KAITSEVÖÖNDIS LUBATUD TEGEVUSED

Tegevusi raudtee kaitsevööndis reguleerib ehitusseadustik. Raudtee kaitsevööndis asuva kinnisasja valdaja ei tohi oma tegevuse või tegevusetusega ohustada liiklust ja takistada nähtavust raudteel.

3.3.4. RAUDTEE PROJEKTEERIMISE JA RAJAMISE PÕHIMÕTTED JA ÜLESANDED

Rail Baltic raudtee trassi koridori on kavandatud raudteemaa koos raudtee kaitsevööndiga ning raudtee nihutamisruum. Eelprojekti käigus on läbiviidavate uuringute alusel lubatud raudteemaad koos raudtee kaitsevööndiga trassi koridori sees nihutada.

Trassi koridori lõigud, kus raudteemaad koos kaitsevööndiga ei ole üldjuhul võimalik Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade või Pärnu Metsakalmistu asukohast tulenevalt nihutada, on planeeringus markeeritud „kitsad olud”⁷⁸.

Raudtee projekteerimise ülesanded:

- täpsustada raudtee ja raudtee ehitamisest tingitud raudtee-infrastruktuuri (jaamad, elektrimastid ja -liinid, veoalajaamad, ülesõidud, sillad, truubid) asukohad ja nende tehnilised lahendused;
- täpsustada raudtee ehitamisest tingitud ümberehitamiste (ülesõidud, teedevõrk, tagasipöördekohad metsateedel, umbtee korral ümberpööramise võimalus vms) vajadus, asukohad ja tehnilised lahendused;
- teede ümberehitamisel analüüsida ja lahendada taristu lahendused tervikuna (sh bussipeatused, jalgratta- ja jalgteed jms);
- täpsustada, kus raudtee paikneb tavalise kõrgusega muldkehal, kõrgel muldel, estakaadil või süvendis;
- täpsustada teedega ristumisel, kas viaduktile projekteeritakse tee või raudtee;

⁷⁸ *Kitsad olud* on markeeritud selle olemasolu korral täpsemat planeeringulahendust kajastava kohaliku omavalitsuse joonisel ning kirjeldatud peatükis 3.5.

- täpsustada olemasoleva raudteega ristumisel, kumb raudtee projekteeritakse viaduktile;
- täpsustada ökoduktide ja müratörjerajatiste asukohad ja tehnilised lahendused;
- täpsustada vajadusel rööbastee tehnoloogilised lahendused (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad, vibratsioonitõkkematid ja muud vibratsiooni isoleerivad lahendused, elastsed kinnitused, ballastmatid) vibratsiooni tekke vähendamiseks;
- anda lahendused maaparandussüsteemide toimimiseks;
- täpsustada raudteemaa ja raudtee kaitsevööndi ulatus;
- raudtee projekteerimisel *kitsastes oludes* (joonisel tähistus „kitsad olud“) arvestada olemasoleva olukorraga Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade ja Pärnu Metsakalmistu paiknemisel. Raudteed ei tohi nihutada Natura 2000 võrgustikku kuuluvatele aladele ja Metsakalmistule;
- täpsustada sidemastide asukohad Kaitseministeeriumiga lähtudes riigikaitseliste ehitiste töövõime tagamise vajadusest;
- anda tehniline lahendus ristumisel erinevate tehnovõrkudega.

Ülesanded lahendatakse üldjuhul eelprojekti staadiumis. Tehnilised lahendused võivad täpsustuda projekteerimise järgnevatel staadiumitel.

3.4. RAIL BALTIC TRASSI KASUTAMINE KOHALIKU TRANSPORDI EESMÄRGIL

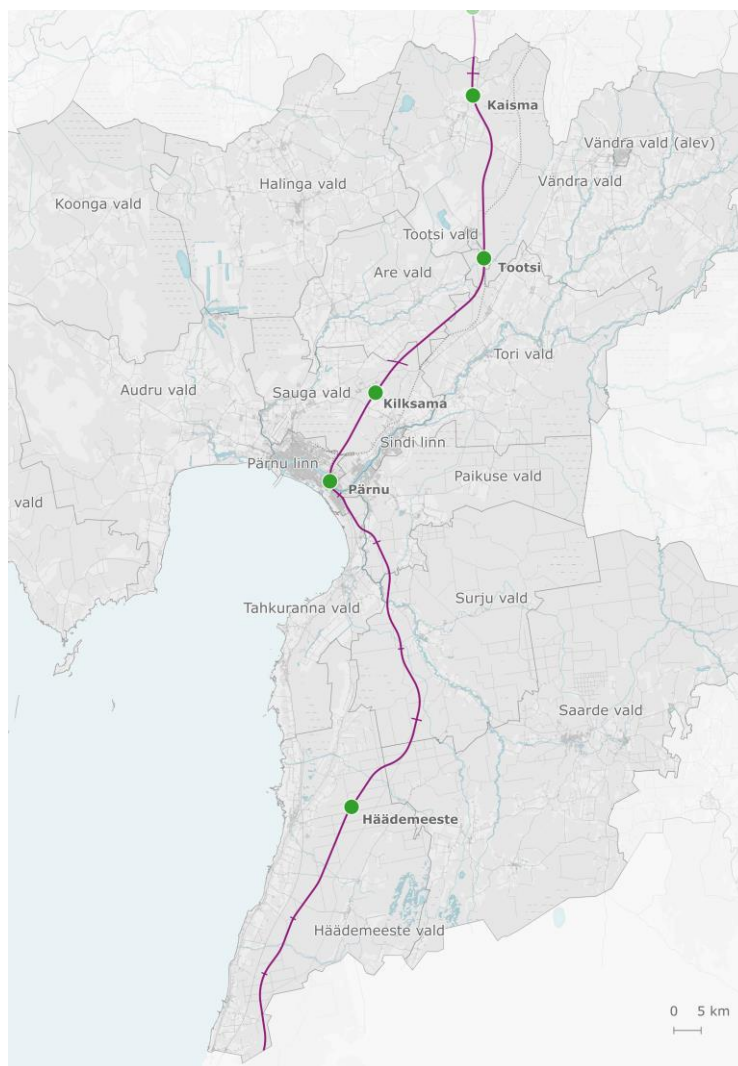
Reisirongiliiklus

Rail Baltic on planeeritud eelkõige rahvusvahelise kiire raudteena, kuid Rail Baltic raudteed on vaba läbilaskevõime ulatuses võimalik kasutada ka reisirongide kohalikuks liikluseks Tallinn-Pärnu-Riia suunal. Reisirongide põhimõttelised peatuskohad ⁷⁹ kohaliku liikluse tarbeks näidatakse eraldiseisva koostatava Pärnu maakonna planeeringuga ⁸⁰. Pärnu

⁷⁹ Nõuetekohaselt ehitatud ja tähistatud reisirongide peatuskoht jaamavahel. Peatuskoht on oma eesmärgilt mõeldud ainult reisirongide peatumiseks, mis võimaldab reisijatel ohutult liikuda rongile ja rongilt maha. Lisaks kuuluvad peatuskoha koosseisu juurdepääsuteed ning muud ohutusest tingitud lahendused (nt „pargi ja reisi“).

⁸⁰ Planeerimiseseaduse § 10 lõike 3 alusel Vabariigi Valitsus algatas maakonnaplaneeringute, sh Pärnu maakonna planeeringu, koostamise 18.07.2013 korraldusega nr 337.

Maavalitsuse ettepanek peatuste põhimõtteliste asukohtade osas on esitatud skeemil 3.4.1.⁸¹



Skeem 3.4.1. Pärnu Maavalitsuse ettepanek võimalike kohalike peatuste põhimõtteliste asukohtade osas.

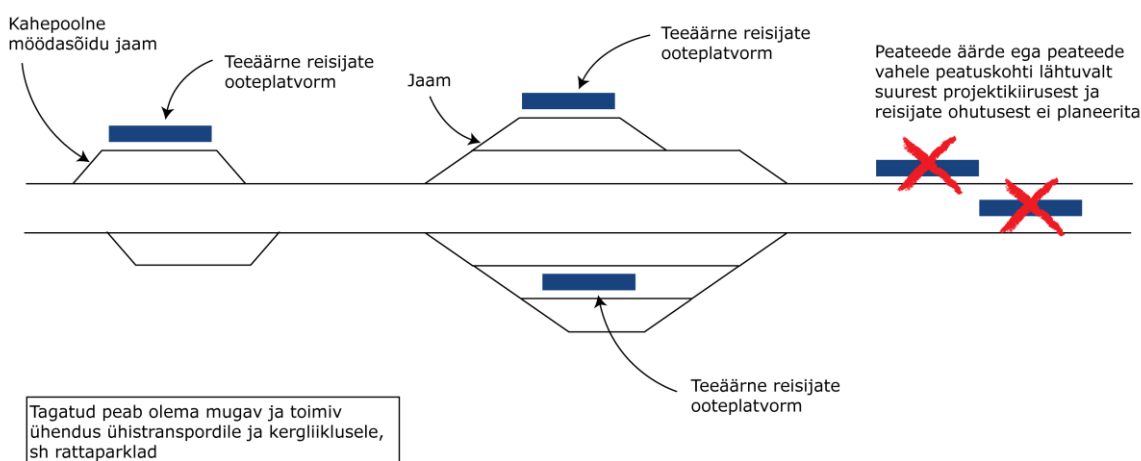
Reisirongide kohaliku liikluse arendamine Rail Baltic raudteel on perspektiivi arvestav, kuid see vajab käimasolevast planeeringust hilisemat eraldi riigipoolset otsust. Rail Balticu rajamisega seoses ei ole hetkel kavandatud rahalisi vahendeid kohaliku rongiliikluse peatuskohtade projekteerimiseks, väljaehitamiseks ega selleks vajaliku veeremi soetamiseks (kuna see ei ole Rail Balticu projekti esmaste eesmärkide

⁸¹ Käesolev planeering kohalike peatuste vajadust ja teostatavust ei käsitle. Kiiret ja rahvusvahelist rongiühendust võimaldava trassi planeerimisel ei ole arvestatud kohalike peatuste vajaduse ja tehnilise teostatavusega.

saavutamiseks hädavajalik). Kohaliku rongi opereerimise vajaduse ja võimalikkuse lõplikuks otsustamiseks on perspektiivis vajalik kogumina analüüsida potentsiaalset reisijanõudlust, kohaliku rongiühenduse käivitamiseks ja opereerimiseks vajalikku investeeringute mahtu, võimalikku dotatsiooni suurust, sotsiaal-majanduslikke tulusid ja kulusid ning olemasoleva 1520 mm raudteetaristu ja teiste transpordiliikide (bussiühendus, olemasolevad rongiliinid, jmt) poolt pakutavaid võimalusi.

Kohaliku liikluse arendamisel tulevikus tuleb arvestada, et reisirongide peatuskohti Rail Baltic peatee äärde ohutuse vajalikkusest lähtuvalt planeerida ei tohi. Peatuskohtade rajamiseks tuleb rajada möödasõidu jaamad (põhimõtet kirjeldab skeem 3.4.2.).

Rail Baltic 1435 mm raudtee



Skeem 3.4.2. Põhimõtteline võimalik lahendus reisirongi peatuse kavandamisel Rail Balticu trassile.

Rail Baltic raudtee rajamine ja kohalike reisirongide peatuskohtade väljaehitamine võib pikas perspektiivis kaasa tuua seni renoveerimata 1520 mm Lelle-Pärnu raudteetrassi likvideerimise. Lelle-Pärnu raudteelõik on kasutuses vähemalt kuni Rail Balticu raudtee valmimiseni. Võimalik, et peale Rail Balticu valmimist on Lelle-Pärnu 1520 mm ühendus kasutuses ka Rail Balticuga paralleelselt, et vajadusel tagada Tallinn-Pärnu

reisirongiliikluse sujuv üleminek vana raudtee kasutuselt Rail Balticu raudteele.

Konkreetsed otsused Lelle-Pärnu vahelise olemasoleva raudtee kohta tehakse hiljemalt uue raudtee valmimisel.

Kaubavedu

Maakonnaplaneeringuga ei planeerita tööstusalade integreerimiseks vajalikke raudteeharusid Rail Baltic raudteega, kuna planeeringu koostamise eesmärk on raudtee trassi koridori määramine kiire raudteeühenduse rajamiseks. Kuid Rail Baltic raudtee olemasolu loob eeldused tulevikus olemasolevate ja kavandatavate tööstusalade ja logistikakeskuste ühendamiseks Rail Baltic raudteega.

Kaubajaama(de) asukoha täpsustamiseks koostatakse Pärnu kaubajaama vajaduse, asukoha ja tehnilise lahenduse uuring. Lisaharud tööstusalade ja logistikaparkide ühendamiseks planeeritakse eraldiseisvate planeeringutega koostöös ettevõtjatega.

3.5. LAHENDUSE KIRJELDUS KOHALIKE OMAVALITSUSTE LÕIKES

Lahenduse kirjeldus kohalike omavalitsuste lõikes koosneb tekstiosast ja joonisest (arvestades 2017. a haldusreformi eelseid piire), mis täiendavad üksteist ja moodustavad ühtse terviku. Joonisel ⁸² kajastatakse raudtee trassi koridori asukoht, planeeringuga määratud raudteeinfrastruktuuri põhimõttelised asukohad (sillad, viaduktid, tunnelid, alajaamad, reisijate raudteejaam), raudtee trassi ehitamisest tingitud kavandatavad/ümberehitatavad teed, jalgratta- ja jalgteed ning -tunnelid, KSH-st tulenevad müra leevendusvajadusega alad (võttes aluseks eelprojekti täpsusastmes läbi viidud modelleerimise tulemused) ja piirkonnad, kus tuleb tagada suurimetajatele läbipääs. Lisaks kajastatakse joonisel taustainfona hoonete ja õuealade paiknemine, olemasolev teedevõrk, kaitstavate loodusobjektide, kinnismälestiste, maardlate asukohad ja muu oluline informatsioon, millega on planeerimisprotsessis trassi koridori asukoha alternatiivide ja eelistatud trassi koridori osas täpsema lahenduse väljatöötamisel arvestatud⁸³.

⁸² Täpsemat lahendust kirjeldavad joonised on koostatud iga kohaliku omavalitsuse kohta eraldi ja vormistatud mõõtkavas 1 : 20 000.

⁸³ Kasutatud on Keskkonnateabe Keskuse Keskkonnaregistri ja EELISE, Maa-ameti ETAK Põhikaardi, Kultuurimälestiste riikliku registri, Põllumajandusameti, Pärnu

Tekstiosas kirjeldatakse planeeringuga välja valitud raudtee trassi koridori kulgemist kohaliku omavalitsuse territooriumil arvestades 2017. a haldusreformi eelseid piire. Selleks, et planeeringuga kavandatav oleks kohaliku elaniku jaoks hästi jälgitav, on lahendust kirjeldatud iga kohaliku omavalitsuse osas eraldi. Nii on hõlpsamalt mõisteta, kuidas planeeritav raudteefrastruktuur konkreetse kohaliku omavalitsuse territooriumi ning seal elavaid inimesi ja paiknevaid objekte/maa-alasid mõjutab. Iga kohaliku omavalitsuse osas kirjeldatakse, kuidas tagatakse teedevõrgu toimimine, milliste teedega ristumine lahendatakse eritasandiliselt (raudtee- või maanteeviaduktiga), millised vooluveekogud ületatakse raudteesillaga. Samuti tuuakse ära, millistes piirkondades tuleb lahendada suurulukite läbipääs, kus ei tohi raudteemaad trassi koridori sees nihutada Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade tõttu (*kitsad olud*), kas ja kuidas lahendus mõjutab riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi ja arheoloogilise eeluuringu käigus tuvastatud kaardistamata arheoloogiapärandit, kas raudtee trass läbib keskkonnaregistris arvel olevaid maardlaid.

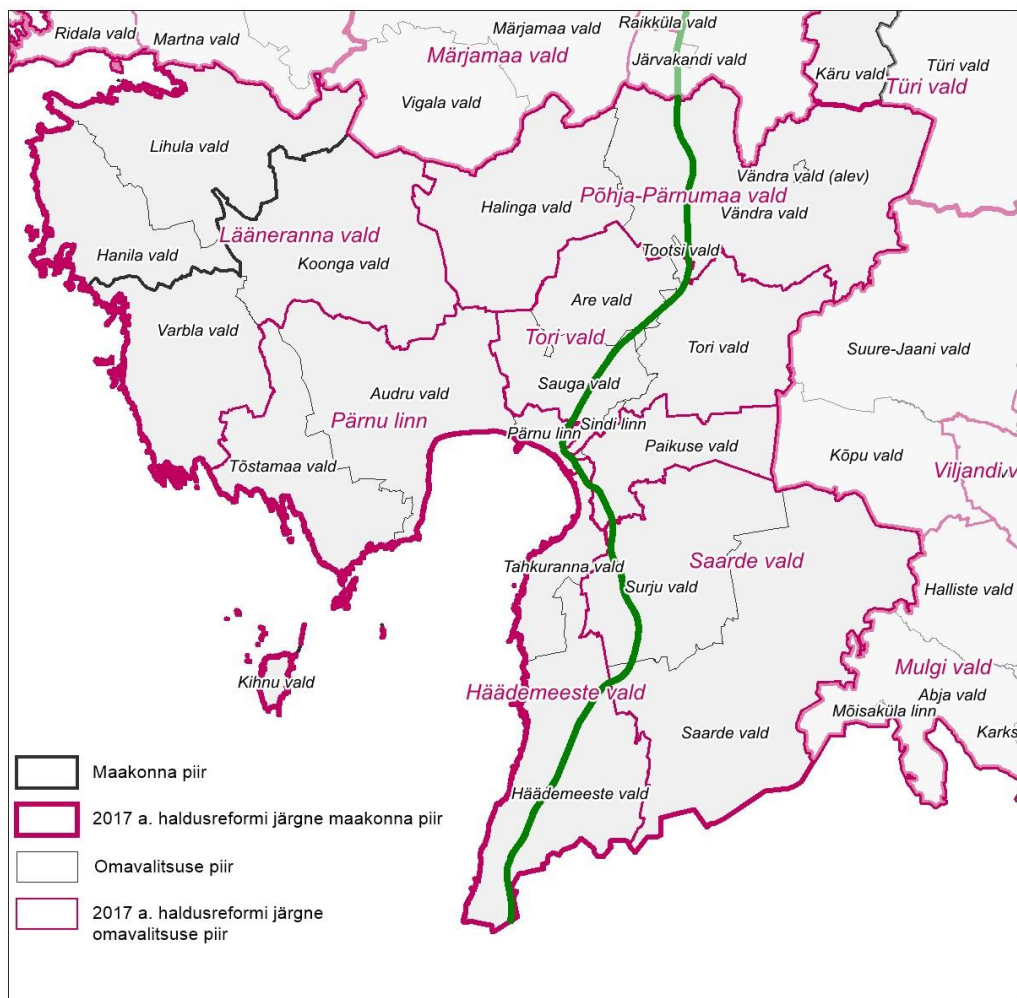
Trassi koridori kulgemist kohaliku omavalitsuse territooriumil kirjeldab skeem. Skeemil on trassi koridor tähistatud lilla joonega, eritasandiliste ristete asukohad (ristumine teedega, mis lahendatakse raudtee- või maanteeviaduktiga) mummudena. Asustuse paiknemine hoonete ja õuealadena on tähistatud tumehalli värviga. Täppidega alad iseloomustavad Natura 2000 võrgustikku kuuluvate linnualade ja helerohelised alad loodusala paiknemist.

Trassi koridoris ja selle mõjualas paiknevad kaitstavad loodusobjektid ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad on kantud kohalike omavalitsuste osas koostatud joonistele (joonised 3–13). Kaitstavate loodusobjektide ja Natura alade loetelu on esitatud maakonna lõikes seletuskirja peatükis 3.6, täpsem ülevaade Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade osas esitatud KSH aruande lisas IV Natura hindamine (vt tabel 1). Nimetatud lisas IV on Natura alade lõikes antud alade iseloomustus ning määratletud otsese ja kaudse mõju ilmnemise võimalused, soovitusel ja vajadus leevendusmeetmete rakendamiseks ning Natura eel- ja/või asjakohase hindamise vajadus.

Piirkonnad, kus tuleb tagada suurulukite läbipääs, ökoduktide asukohad ning võimalikud müra leevendusvajadusega alad on planeeritud KSH tulemuste alusel. Põhjalikum ülevaade KSH

maakonna teemaplaneeringute andmeid ning võrguhaldajate poolt edastatud andmekihte tehnilise taristu paiknemise kohta. Kuna joonisel kajastuv taustainfo on ajas muutuv (andmed seisuga aastast 2013–2016), tuleb projekteerimise järgmistes etappides lähtuda ajakohasest informatsioonist ja registreeritud andmetest.

käigus läbi viidud mõjude hindamisest, mõjude hindamise meetodikatest ning KSH-ga määratud leevendusmeetmetest on esitatud KSH aruandes ning aruande lisades.



Skeem 3.5.1. Rail Baltic trassi koridori asukoht Pärnu maakonnas arvestades 2017. a haldusreformi eelseid ja järgseid piire.

3.5.1. HÄÄDEMEESTE VALD

(vt joonis 3 Planeeringulahendus Häädemeeste valla osas)



Skeem 3.5.1.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Häädemeeste valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõigud 1B, 2B, 3A) Häädemeeste valla territooriumil kulgeb Tallinn-Pärnu-Ikla maanteest ida pool, läbib Ikla, Metsapöole, Treimani, Orajõe, Majaka, Massiaru, Penu, Krundiküla, Arumetsa ja Nepste küla. Kogu Häädemeeste valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Trass kulgeb valdavalt metsamaal, asustusest ida poolt. Hooneid trassi

koridoris ei paikne. Häädemeeste vallast kulgeb trass edasi Saarde valda.

Trassi koridori asukohavalik Eesti-Läti piiril toimus tihedas koostöö Läti Vabariigiga. Koostöös Läti Transpordiministeeriumiga on kokku lepitud piiriületuse koridor 2 km ulatuses⁸⁴.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200–250 m raadiuses raudteest. Häädemeeste vallas ei asu trassi koridoris ja selle vahetus läheduses müratundlike objekte, kus müra modelleerimise tulemusena oleks planeeringu tasandil vajalik ette nähtud mürakaitsemeetmete vajadus.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 3 *Planeeringulahendus Häädemeeste valla osas* tähistatud sinise rõngaga.

Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad /ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 3 *Planeeringulahendus Häädemeeste valla osas*.

Häädemeeste vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaanteed, metsateed, kohalike teede ja erateedega. Eritasandilised lahendused rajatakse ristumisel järgmiste teedega:

- Raudtee (eratee nr 7560543) tee Metsapöole ja Treimani küla piiril;
- Loigu tee (kohalik tee nr 2130022) Majaka küla;
- Kabli-Massiaru tee (riigimaantee nr 19336) Penu küla;
- Jaagupi-Urissaare tee (riigimaantee nr 19335) Krundiküla;
- Tõitoja-Häädemeeste tee (riigimaantee nr 19330) Nepste küla.

⁸⁴ Koridor 2 km ulatuses on kantud täpsemat lahendust kajastavale joonisele 3 *Planeeringulahendus Häädemeeste valla osas*.

Ristumine vooluveekogudega

Häädemeeste vallas on kaks suuremat vooluveekogu, millega ristumisel viiakse raudtee üle vooluveekogu sillaga. Raudteesillad rajatakse järgmiste vooluveekogudega ristumisel:

- Lemmejõgi (Natura 2000 võrgustikku kuuluv loodusala);
- Rannametsa jõgi.

Rannametsa jõeale plaanitav sild on kavandatud nn maastikusillana. Maastikusild on oma olemuselt kõrge raudteesild, mille all püsivad looduslikud elupaigad ja ökosüsteem sidusana. Rannametsa maastikusilla alt kulgeb jõgi koos looduslike laiade kallasradadega.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Piirkond hõlmab metsaelupaikade tuumikut, mis on ülioluline suurimetajate eluala ja liikumiskiirkond. Trass läbib olulist suurimetajate liikumisala, mille piires on suurimetajate liikumisvõimalustega arvestamine eriti oluline loomapopulatsioonide suureulatusliku sidususe ja jätkusuutlikkuse tagamiseks. Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks planeeritakse neli ökodukti ja üks maastikusild:

- ökodukt Treimani külas;
- ökodukt Orajõe külas;
- ökodukt Penu külas;
- ökodukt Krundikülas;
- maastikusild Nepste külas.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisaladega, et tagada ökoduktide toimimine. Ökodukti ega maastikusilla suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile/sillaalusele.

Veolajaam ja elektriliini koridor

Liitumiseks põhivõrguga on planeeritud veolajaama põhimõtteline asukoht Nepste küla piirkonda. Nepste külla veolajaama piirkonda planeeritakse alajaam (joonisel tähistatud veolajaama ja alajaama (liitumispunkti) põhimõtteline asukoht), millest toimub ka jaotusvõrgu hilisem liitumine. Ühendamiseks Jaamakülas asuva 330/110 kV põhivõrgu liiniga

planeeritakse liinikoridor, mis kulgeb õhuliinina raudtee trassi koridoris. Projekteerimisel võib elektriliini koos kaitsevöönditega nihutada raudtee trassi koridori (350 m) sees.

Võimalik on ka Kilingi-Nõmme – Häädemeeste 35 kV elektriliini rekonstrueerimine 110 kV liiniks ning veoalajaama ühendamise ühe ahelaga Surju ja teise ahelaga Kilingi-Nõmme suunal. Kilingi-Nõmme – Häädemeeste 35 kV elektriliini rekonstrueerimisel 110 kV liiniks ei suurene liini kaitsevöönd.

Kohaliku transpordi eesmärgil planeeritakse ⁸⁵ reisirongide võimalik peatuskoht Häädemeeste piirkonda. Samas piirkonnas on ka veoalajaama asukoht. Elektriliini ning veoalajaama ja alajaama projekteerimisel tuleb arvestada reisirongi võimaliku peatuse ruumivajadusega.

Maardlad

Häädemeestes vallas ei asu trassi koridoris maardlaid.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärand

Häädemeeste vallas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

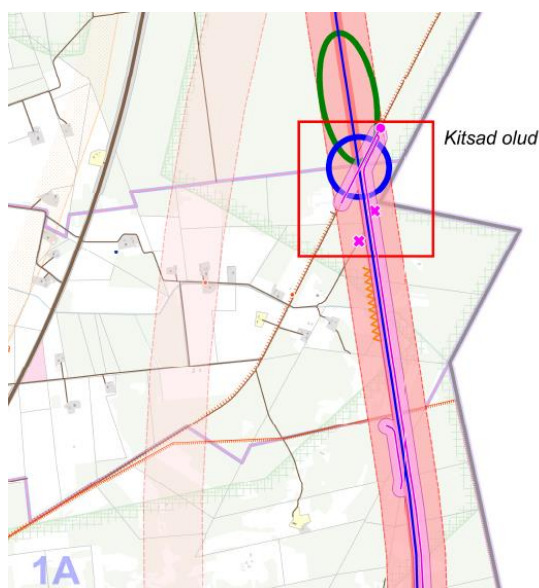
Arheoloogilise eeluuringu kohaselt läbis trass pärimuslikku pakkteed Treimani külas, mis ühendab rannikut Kivikupitsa-nimelise kohaga sisemaal. Arheoloogilise eeluuringu II etapi käigus läbi viidud maastikuseire tulemusena ei avastatud alalt kultuurikihti ega kultuuriväärtuslikke leide. Edasised detailsemad uurimistööd ei ole selles piirkonnas vajalikud.

⁸⁵ Eraldiseisva koostatava Pärnu maakonna planeeringuga.

Kitsad olud Metsapoolle külas

Trass külgneb Läti Vabariigis paikneva metsiselupaikade kaitseks loodud **Mernieku Dumbraijs kaitsealaga**.

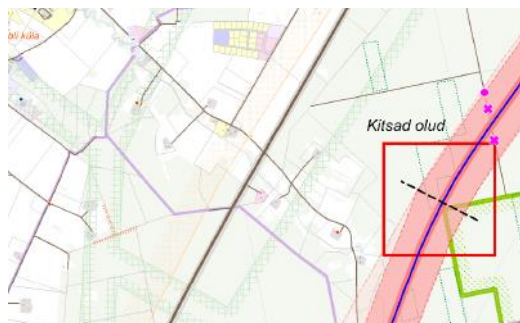
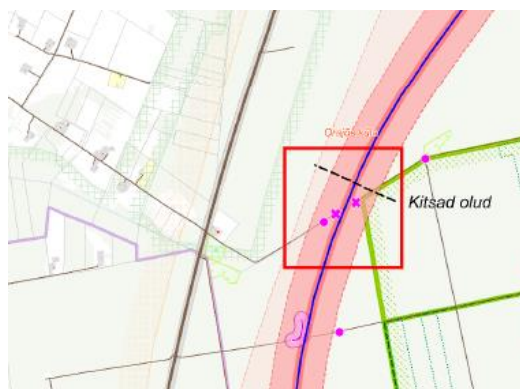
Metsiselupaikade kaitseks tuleb hoida trassi koridor võimalikult kitsas, lubatud ei ole raudteemaa nihutamine trassi koridori sees ida suunas.



Kitsad olud Orajõe ja Penu külas

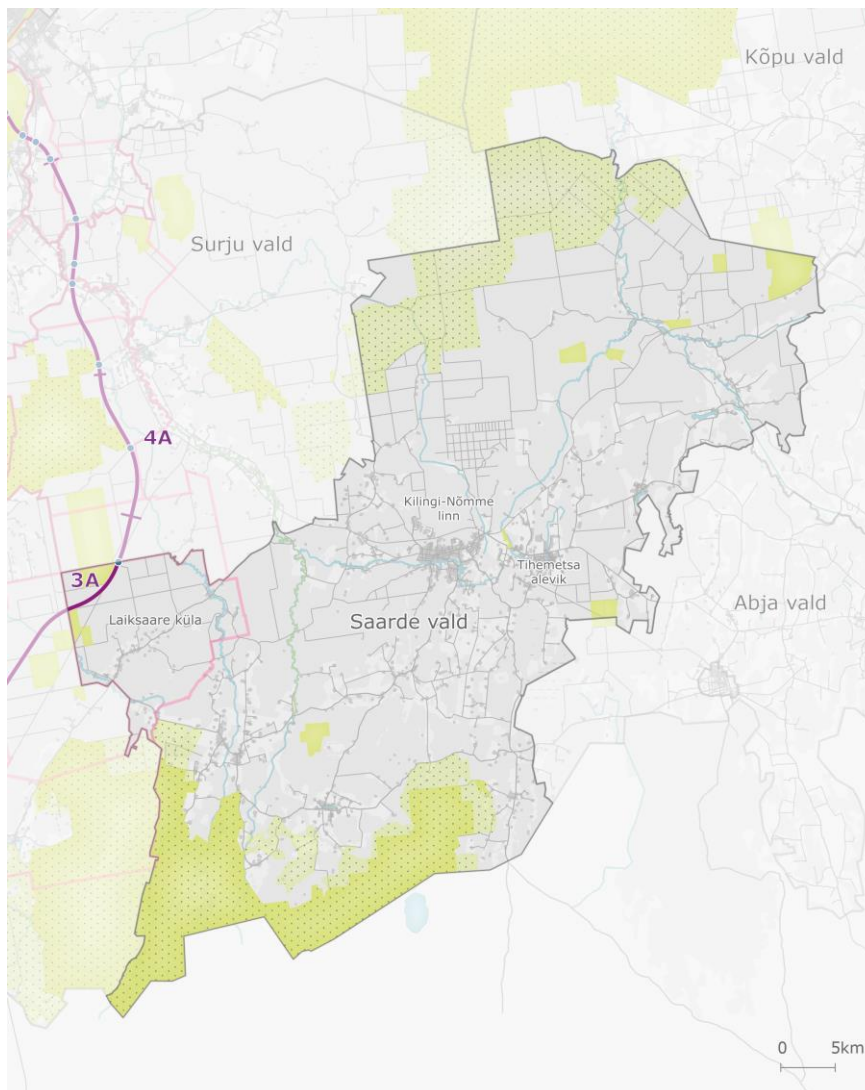
Trass külgneb kahes punktis (ülemisel väljavõttel Orjajõe küla ja alumisel Penu küla piirkond) **Põhja-Liivimaa linnualaga**.

Põhja-Liivimaa linnustiku elupaikade kaitseks tuleb antud lõigus hoida trassi koridor võimalikult kitsas – lubatud ei ole raudteemaa nihutamine ida suunas.



3.5.2. SAARDE VALD

(vt joonis 4 Planeeringulahendus Saarde valla osas)



Skeem 3.5.2.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Saarde valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 3A) Saarde valla territooriumil läbib Laiksaare küla loodenurka, kulgedes metsamaal. Kogu Saarde valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Lähim asustus trassile on Laiksaare küla hoonestatud ala, mis paikneb trassist enam kui 2 km kaugusel. Saarde vallast kulgeb trass Surju valda.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200–250 m raadiuses raudteest. Saarde vallas ei asu trassi

koridoris ja selle vahetus läheduses müratundlike objekte, kus müra modelleerimise tulemusena oleks planeeringu tasandil vajalik ette nähtud mürakaitsemeetmete vajadus.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 4 *Planeeringulahendus Saarde valla osas* tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad/ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 4 *Planeeringulahendus Saarde valla osas*.

Saarde vallas ristub Rail Baltic trassi koridor Saarde ja Surju valla piiril kulgeva Timmkanali teega (metsatee nr 2130004), mis lahendatakse eritasandilisena.

Ristumine vooluveekogudega

Ristumisel nimeta vooluveekoguga viiakse raudtee üle veekogu sillaga.

Elektriliini koridor

Lõunast põhja suunas kulgeb 110 kV õhuliin Laiksaare loodusalast mööda lääne pool raudteed kuni Tolkuse loodusala servani. Tolkuse loodusala piirkonnas viiakse õhuliin raudteest ida poole, kus see kulgeb raudtee trassi koridoris edasi Surju valda.

Projekteerimisel võib raudtee trassi koridoris asuvat elektriliini koos kaitsevöönditega nihutada raudtee trassi koridori (350 m) piires, välja arvatud Laiksaare ja Tolkuse loodusala piirkonnas. Lubatud ei ole elektriliini loodusalele nihutada.

Maardlad

Saarde vallas ei asu trassi koridoris maardlaid.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärand

Saarde vallas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi. Samuti ei ole arheoloogilise eeluuringu käigus tuvastatud arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid trassi koridoris.

Kitsad olud Laiksaare külas

Häädemeeste ja Saarde valla piiril külgneb trass **Laiksaare loodusalaga**, moodub ala vahetust lähedusest.

Metsaelupaigatüüpide kaitseks tuleb hoida trassi koridor võimalikult kitsas, lubatud ei ole raudteemaa ja elektriliini nihutamine loodusalale. Elektriliini rajamine on lubatud lääne poole raudteed.



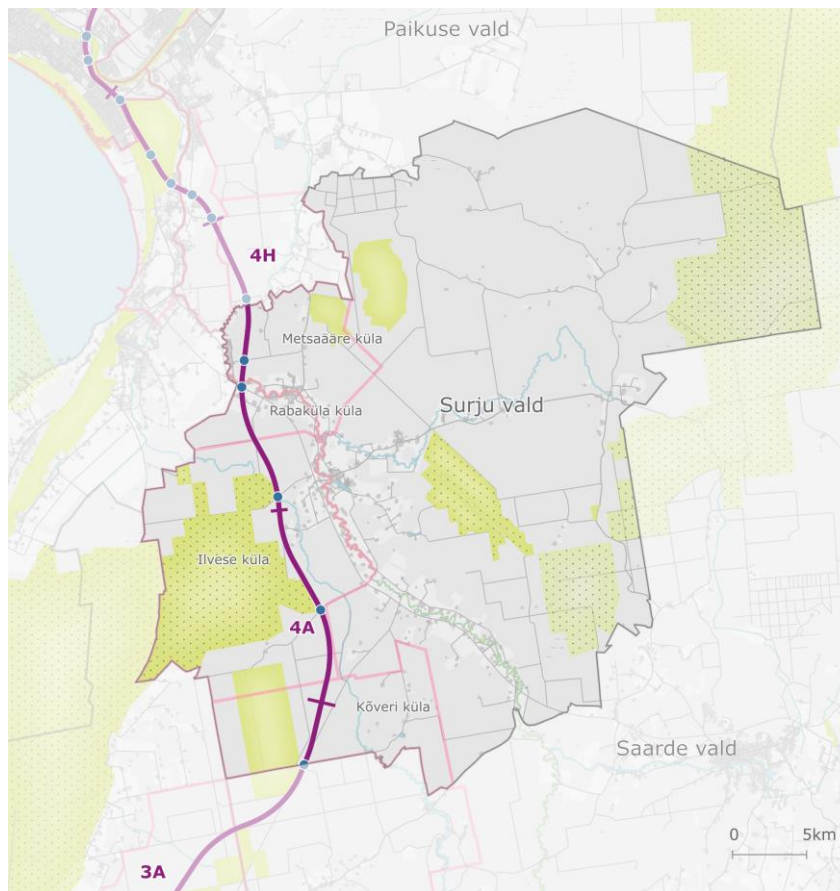
Surju ja Saarde valla piiril külgneb trass metsaelupaigatüüpide, samuti vee-elustiku ja elupaigatüüpide kaitseks loodud **Tolkuse loodusalaga**.

Metsaelupaigatüüpide, vee-elustiku ja elupaigatüüpide kaitseks tuleb hoida trassi koridor võimalikult kitsas, lubatud ei ole raudteemaa ja elektriliini nihutamine loodusalale. Elektriliin tuleb ehitada raudteele võimalikult lähedale (liinikoridor hoida võimalikult kitsana, arvestades projekteeritava tee asukohaga).



3.5.3. SURJU VALD

(vt joonis 5 Planeeringulahendus Surju valla osas)



Skeem 3.5.3.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Surju valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõigud 3A, 4A, 4H) Surju valla territooriumil läbib Kõveri, Ilvese, Rabaküla ja Metsaääre küla. Kogu Surju valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Trass kulgeb Kõveri ja Ilvese külas Urajõest lääne poolt, valdavalt riigimetsa maadel. Rabakülas ning Metsaääre küla lõunaosas, Valga-Uulu tee ja Reiu jõe äärsetel aladel, paikneb trassi koridoris ka põllumaad, kuid valdavas osas kulgeb trass ka Metsaääre külas riigimetsa maadel. Vaskjõe ületades suundub trass Paikuse valda.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200–250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel määrati müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõke või muldvall või kombineeritud lahendus). Surju valla osas

koostatud joonisel on need piirkonnad kajastatud kui müra leevendusvajadusega alad.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 5 *Planeeringulahendus Surju valla osas* tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad /ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 5 *Planeeringulahendus Surju valla osas*.

Surju vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaantee, metsateede, kohalike teede ja erateedega. Eritasandilised lahendused planeeritakse ristumisel järgmiste teedega:

- Timmkanali tee (metsatee nr 2130004) Surju ja Saarde valla piiril;
- Venemurru tee (metsatee nr 7560545) Ilvese küla;
- Soometsa tee (kohalik tee nr 7560014) Ilvese küla;
- Valga - Uulu tee (riigimaantee 6) Rabakülas;
- Laadi tee (metsatee nr 7560704) Metsääre küla.

Paremate liikumisvõimaluste loomiseks Surju valla Metsääre küla elanikkonnale soovitab maakonnaplaneering perspektiivis ümber ehitada Laadi sild üle Reiu jõe. Laadi tee koos sillaga paiknevad Rail Baltic trassi koridorist väljas. Rail Baltic raudtee rajamine ei too kaasa muudatusi olemasolevas olukorras ja rajatis ei ole funktsionaalselt raudteega seotud.

Ristumine vooluveekogudega

Surju vallas on kaks suuremat vooluveekogu, millega ristumisel viiakse raudtee üle veekogu sillaga. Raudteesillad planeeritakse järgmiste veekogudega ristumisel:

- Reiu jõgi (Natura 2000 võrgustikku kuuluv loodusala);
- Vaskjõgi (kulgeb Surju ja Paikuse valla piiril).

Vaskjõe ja Reiu jõe puhul tuleb arvestada üleujutuste esinemisega.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Piirkond hõlmab metsamaastikke, kusjuures valla lõunaosa tuleb pidada väga oluliseks suurimetajate liikumisalaks metsaelupaikade tuumikus. Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks on planeeritud kolm ökodukti, mis asuvad Ilvese külas Surju metskonna maadel.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisaladega, et tagada ökoduktide toimimine. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Elektriliini koridor

Lõunast põhja suunas kulgeb liinikoridor valdavas ulatuses raudtee trassi koridoris. Üldjuhul võib 110 kV elektriliini koos kaitsevööndiga raudtee trassi koridori (350 m) sees nihutada, välja arvatud erisused, mis tulenevad majapidamiste ja kaitstavate loodusobjektide paiknemisest.

Arvestades, et Ilvese küla põhjaosas asuvad majapidamised raudtee trassi koridori piiril, peab õhuliini viima võimalike mõjude vältimiseks lääne poole raudteed. Selles piirkonnas on lubatud projekteerimise etapis elektriliini koos kaitsevööndiga nihutada üksnes lääne pool raudteed, raudtee trassi nihutamisruumi (142 m) piires.



Enne Soometsa teega ristumist viiakse õhuliin taas ida poole raudteed, kus see kulgeb esmalt raudtee trassi koridoris. Ligikaudu 1 km pärast Soometsa teega ristumist suundub õhuliin trassi koridorist välja, kulgedes edela-kirde suunaliselt õhuliinina kuni Valga-Uulu maanteeeni. Enne ristumist Valga-Uulu maanteega viiakse liin maakaablis. Maakaablina kulgeb liin kuni Metsaääre külasse kavandatud jaotuspunktini. Jaotuspunkti piirkond on hiljem võimaliku kohaliku võrgu tugevdamise liitumispunktiks. Jaotusvõrgu hilisemal liitumisel tuleb piirkonda rajada ka alajaam. Jaotuspunktis toimub taas üleminek õhuliiniks, õhuliinina kulgeb liinikoridor kuni liini alguspunktini Jaamakülas.

Maardlad

Surju vallas ei asu trassi koridoris maardlaid.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärand

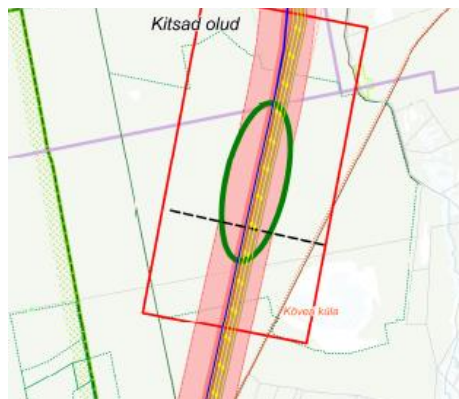
Surju vallas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt ristus trassi koridor kahe arheoloogiliselt huvipakkuva alaga Reiu jõe ja Vaskjõe ääres. Arheoloogilise eeluuringu II etapi käigus läbi viidud maastikuseire tulemusena alalt kultuurikihti ega kultuuriväärtuslikke leide ei avastatud. Detailsemad uurimistööd ei ole selles piirkonnas vajalikud. Tagada tuleb ehitusaegne järelevalve.

Kitsad olud Kõveri ja Ilvese külas

Trassi koridor koos elektriliini koridoriga läbib **metsise elupaika ja mänguala**.

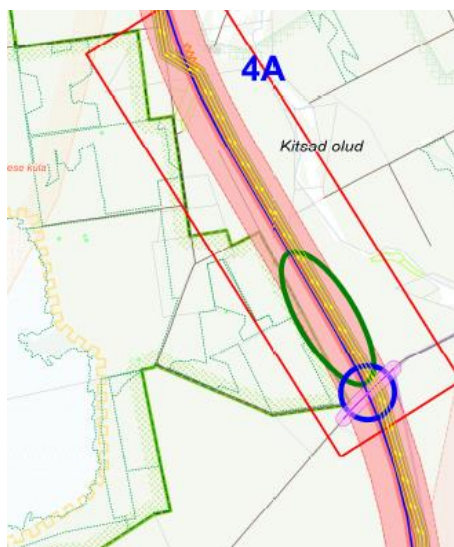
Elupaiga ja mänguala kahjustamise vältimiseks tuleb elektriliin rajada võimalikult raudtee lähedale, et minimeerida raadatava metsaala ulatust.



Kitsad olud Ilvese külas

Raudtee trassi koridor koos elektriliini koridoriga piirneb **Luitemaa linnualaga**.

Elektriliin tekitab potentsiaalset kokkupõrkeriski ja hukkumisohtu kaitstavale linnustikule. Lisaks lõikavad raudtee trassi koridor koos elektriliini koridoriga kahte **vääriselupaika**. Soovitav on, linnualaga piirneval lõigul, elektriliin rajada raudteest ida poole. Piirkonnas, kus raudtee ja elektriliin läbivad vääriselupaiku, tuleb elektriliin

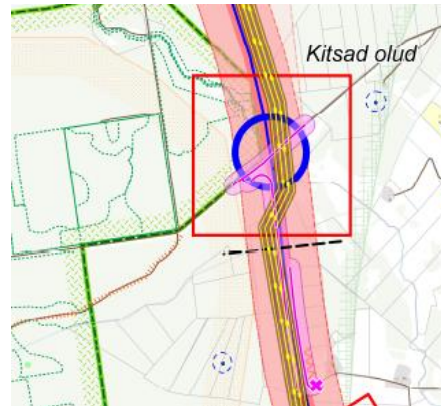


rajada raudteele võimalikult lähedale.

Kitsad olud Ilvese külas

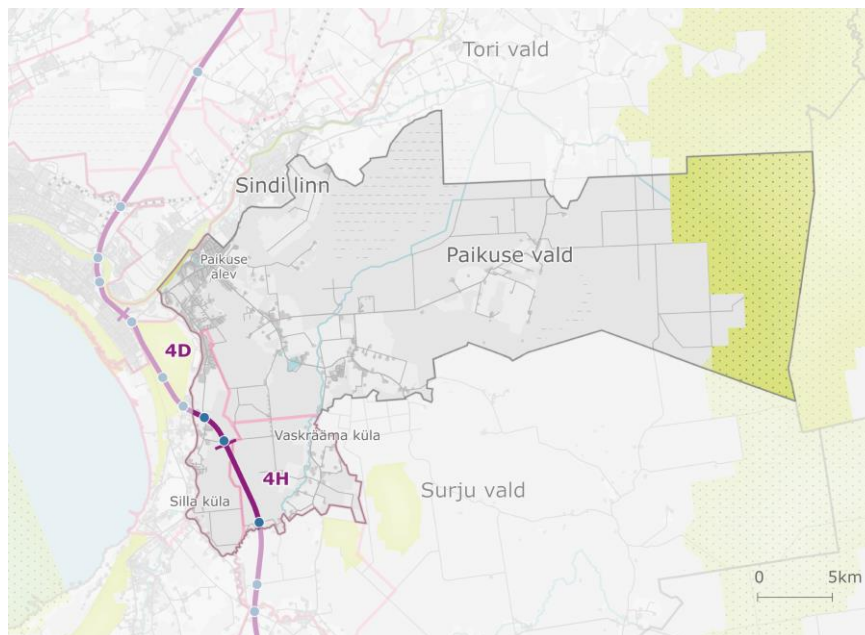
Trassi koridor kulgeb **Lütemaa linnu- ja loodusala** vahetus läheduses.

Elupaikade kahjustamise vältimiseks tuleb hoida trassi koridor võimalikult kitsas, lubatud ei ole raudteemaa ja elektriliini nihutada linnu- ja loodusalale. Elektriliin tuleb rajada ida poole raudteed.



3.5.4. PAIKUSE VALD

(vt joonis 6 Planeeringulahendus Paikuse valla osas)



Skeem 3.5.4.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Paikuse valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõigud 4H ja 4D) Paikuse valla territooriumil läbib Vaskräama ja Silla küla. Trassi koridori laius kogu Paikuse valla osas on 350 m. Trass kulgeb Vaskräama külas endise kitsarööpmelise raudtee tammist lääne poolt, metsamaal. Silla külas paikneb trassi koridoris lisaks metsamaale ka põllumaad, eelkõige Servaku-Vaskräama tee (nr 5680067) ja Reiu jõe äärses piirkonnas. Reiu jõge ületades suundub trass Tahkuranna valda.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200–250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel määrati müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõke või muldvall või kombineeritud lahendus). Paikuse valla osas koostatud joonisel on need piirkonnad kajastatud kui müra leevendusvajadusega alad.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 6 Planeeringulahendus Paikuse valla osas tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal

asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad /ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 6 *Planeeringulahendus Paikuse valla osas*.

Paikuse vallas ristub Rail Baltic trassi koridor metsateede ja kohalike teedega. Eritasandilised lahendused planeeritakse ristumisel järgmiste teedega:

- Lüdigi tee (kohalik tee nr 5680073) Vaskrääma küla;
- Servaku-Vaskrääma tee (metsatee nr 5680067) Silla küla;
- Servaku-Vaskrääma tee (kohalik tee nr 5680067) Silla külas.
- Pärnu maavanem kehtestas 2012. a Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0“, millega määratakse I klassi maantee trassi asukoht. Planeeritud Pärnu suur ümbersõit läbib Paikuse valda, ümbersõidu trassi koridor ristub Rail Baltic raudtee trassi koridoriga.

I klassi maantee ristumine raudteega tuleb lahendada eritasandilisena, vastavad lahendused tuleb ette näha tee-ehitusprojektiga. Paikuse valla osas koostatud joonisel on maantee ja raudtee trassi koridoride ristumine tähistatud kui eritasandiline ristumine perspektiivse teega.

Paremate liikumisvõimaluste loomiseks Silla küla elanikkonnale soovitab maakonnaplaneering perspektiivis ümber ehitada vana raudteesild üle Reiu jõe (endise Pärnu-Riia raudtee koridoris). Endine Pärnu-Riia raudtee koridor koos raudteesillaga paiknevad Rail Baltic trassi koridorist väljas. Rail Baltic raudtee rajamine ei too kaasa muudatusi olemasolevas olukorras ja rajatis ei ole funktsionaalselt raudteega seotud. Paikuse ja Tahkuranna valla joonisel on ümber ehitamist vajav tee ja sild tähistatud kui perspektiivne tee ja sild.

Ristumine vooluveekogudega

Paikuse vallas on kaks suuremat vooluveekogu, millega ristumisel viiakse raudtee üle veekogu sillaga. Raudteesillad planeeritakse järgmiste veekogudega ristumisel:

- Vaskjõgi (kulgeb Surju ja Paikuse valla piiril);
- Reiu jõgi (kulgeb Paikuse ja Tahkuranna valla piiril).

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks on planeeritud üks ökodukt Vaskrääma külasse Surju metskonna maadele.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisalaga, et tagada ökodukti toimimine. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Maardlad

Paikuse vallas ei asu trassi koridoris maardlaid.

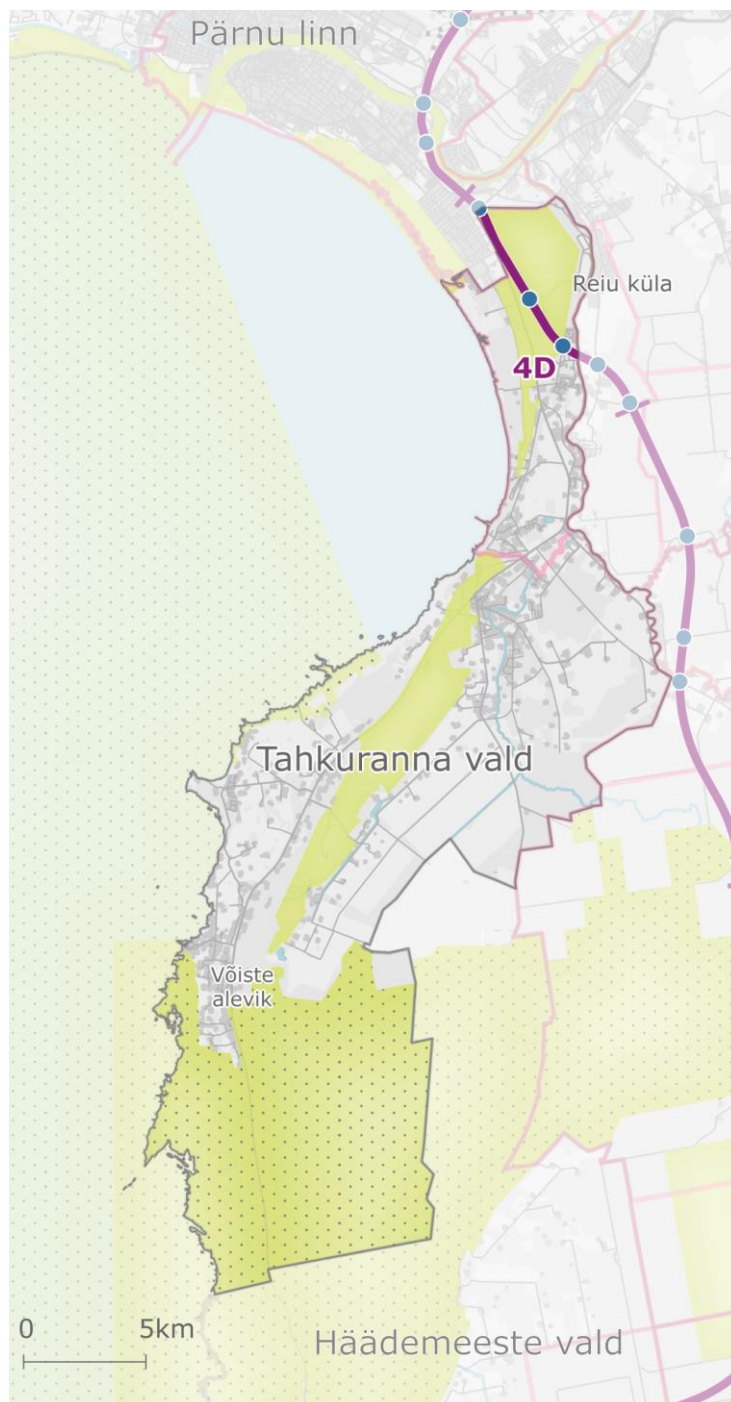
Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärandid

Paikuse vallas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt ristus trassi koridor arheoloogiliselt huvipakkuva alaga Reiu jõe ääres. Arheoloogilise eeluuringu II etapi käigus läbi viidud maastikuseire tulemusena alalt kultuurikihti ega kultuuriväärtuslikke leide ei avastatud. Detailsemad uurimistööd ei ole selles piirkonnas vajalikud. Tagada tuleb ehitusaegne järelevalve.

3.5.5. TAHKURANNA VALD

(vt joonis 7 Planeeringulahendus Tahkuranna valla osas)



Skeem 3.5.5.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Tahkuranna valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 4D) Tahkuranna valla territooriumil läbib Reiu küla. Trassi koridori laius Reiu jõest Pärnu maastikukaitseala piirini on 350 m, endise Pärnu-Riia raudtee koridoris 150 m. Trass Reiu jõge ületades läbib hoonestamata „Silla elamud detailplaneeringu ala“. Edasi kulgeb trass endise Pärnu-Riia raudtee koridoris. Paide maanteed ületades suundub trass Pärnu linna.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200–250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel määrati müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõke või muldvall või kombineeritud lahendus). Tahkuranna valla osas koostatud joonisel on need piirkonnad kajastatud kui müra leevendusvajadusega alad.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 7 *Planeeringulahendus Tahkuranna valla osas* tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad /ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 7 *Planeeringulahendus Tahkuranna valla osas*.

Eritasandilised lahendused planeeritakse ristumisel järgmiste teedega:

- Silla tee (kohalik tee nr 8480003) pikendus Reiu külas;
- Taimla tee (kohalik tee nr 8480023) Reiu külas.

Paremate liikumisvõimaluste loomiseks Paikuse valla Silla küla elanikkonnale soovitab maakonnaplaneering perspektiivis ümber ehitada vana raudteesild üle Reiu jõe (endise Pärnu-Riia raudtee koridoris). Endine Pärnu-Riia raudtee koridor koos raudteesillaga paiknevad Rail Baltic trassi koridorist väljas. Rail Baltic raudtee rajamine ei too kaasa muudatusi olemasolevas olukorras ja rajatis ei ole funktsionaalselt raudteega seotud. Paikuse ja Tahkuranna valla joonisel on ümber ehitamist vajav tee ja sild tähistatud kui perspektiivne tee ja sild.

Parkimine

Pärnu maastikukaitseala on osa Pärnu linna roheline vööndi metsamaastikust ning tunnustatud spordiürituste toimumise paik. Alal asuvad populaarsed terviserajad, mis pakuvad häid võimalusi puhkamiseks ja sportimiseks. Alal kulgevaid terviseradasid raudtee rajamine ei ohusta, kuna terviserajad kulgevad maastikukaitsealal, kuhu raudteed ja raudtee-infrastruktuuri rajade ei ole lubatud.

Rail Baltic raudtee rajamisel tuleb tagada Tahkuranna valla ja Pärnu linna piiril asuva terviseradade kasutajaid teenindava parkla parkimiskohad vähemalt tänases mahus.

Kui raudtee ning maanteeviadukti rajamine Paide mnt-ga ristumisel (Paide-Tori (nr 59) maantee) toob kaasa parkla likvideerimise, tuleb lähipiirkonda rajada täiendavad parkimiskohad raudtee ehitamise etapis. Planeeringuga määratakse põhimõtteline parkla asukoht, et võimaldada vajadusel parkimiskohtade rajamine. Täpsemad lahendused antakse raudtee projekteerimise käigus.

Ristumine vooluveekoguga

Ristumisel Reiu jõega (Natura 2000 võrgustikku kuuluv loodusala) viiakse raudtee üle veekogu sillaga. Arvestada tuleb üleujutuse esinemisega.

Maardlad

Tahkuranna vallas ei asu trassi koridoris maardlaid.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärandid

Tahkuranna vallas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt ristus trassi koridor arheoloogiliselt huvipakkuva alaga Reiu jõe ääres. Arheoloogilise eeluuringu II etapi käigus läbi viidud maastikuseire tulemusena alalt kultuurikihti ega kultuuriväärtuslikke leide ei avastatud. Detailsemad uurimistööd ei ole selles piirkonnas vajalikud. Tagada tuleb ehitusaegne järelevalve.

Kitsad olud Reiu külas

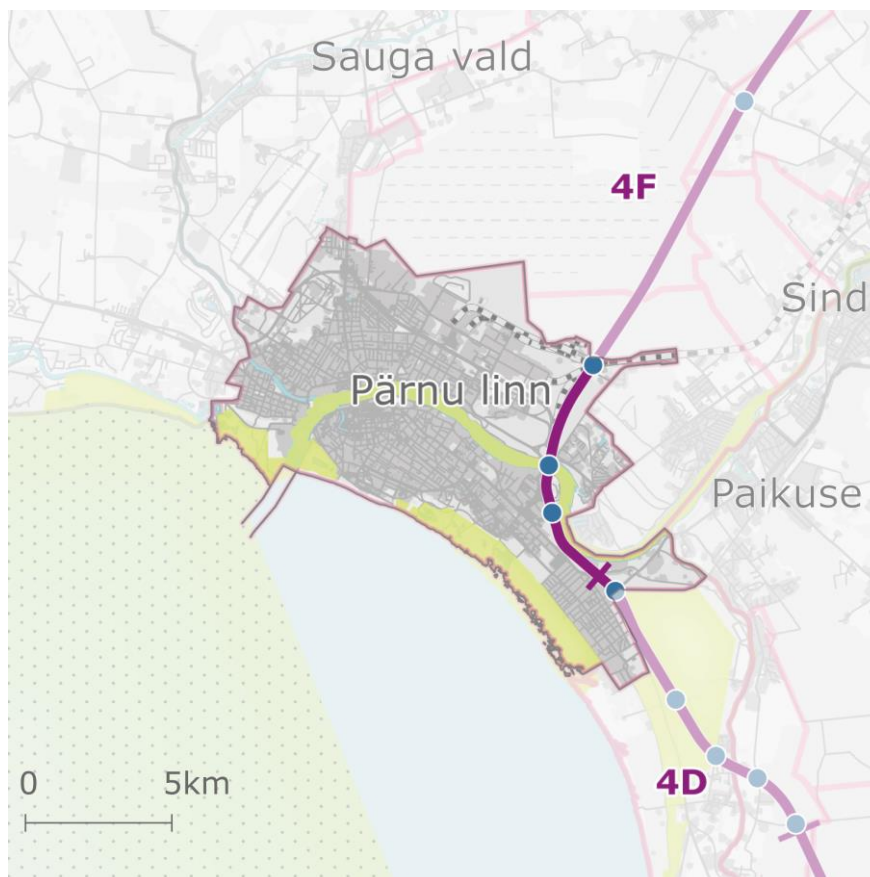
Trassi koridor kulgeb endise Pärnu-Riia raudtee koridoris, mõlemal pool trassi koridori paikneb **Pärnu loodusala**.

Raudteed ning sellega seotud infrastruktuurielemente ei tohi Pärnu loodusalale rajada (välja arvatud õgvendus kaguotsas ning Taimla tee ristel, kus raudtee rajamine otseselt ei mõjuta ala kaitseväärtusteks olevaid elupaiku).



3.5.6. PÄRNU LINN

(vt joonis 8 Planeeringulahendus Pärnu linna osas)



Skeem 3.5.6.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Pärnu linna territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõigud 4D, 4F) Pärnu linna lõunaosas kulgeb olemasoleva raudtee koridoris, Papiniidu sillast põhjapool uues asukohas. Kuna raudtee trassi koridor järgib üldjoontes olemasolevate infrastruktuuriobjektide (maantee, raudtee) kulgemise suunda, ei too raudtee rajamine kaasa olulist väljakujunenud keskkonna iseloomu muutust. Kogu Pärnu linna ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 150 m. Pärnu piirkonna reisijate raudteejaam on planeeritud Papiniidu piirkonda (vt peatükk 3.2.2.), mis on logistiliselt hea asukoht. Pärnu jõe ületamiseks rajatakse uus raudteesild olemasoleva silla kõrvale. Jõest põhja pool läbib trass Niidu maastikukaitseala. Trass kulgeb Sauga valda Kauba tn piirkonnas, kus ristumine olemasoleva 1520 mm raudteega lahendatakse eritasandilisena.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca

200–250 m raadiuses raudteest. Kuna Pärnu linnas kulgeb trassi koridor osaliselt olemasolevate infrastruktuuriobjektidega samas koridoris, ei ole müra puhul tegemist täiesti uue häiringuga. Siiski asub trassi koridori vahetus läheduses mürast mõjutatud hooneid ja puhkealasid. Modelleerimise tulemusel määrati müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõke või muldvall või kombineeritud lahendus). Pärnu linna osas koostatud joonisel on need piirkonnad kajastatud kui müra leevendusvajadusega alad. Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu ala ulatuses on müratõrjerajatiste vajadus, asukohad ja lahendused võimalik täpsustada detailplaneeringuga. Modelleerimine on aluseks müratõrjerajatiste projekteerimisele, detailplaneeringu ala ulatuses arvestatakse detailplaneeringu ja selle raames läbi viidud müra modelleerimise tulemustega.

Pärnu reisijate raudteejaam

Planeeringuga on määratud Pärnu piirkonna reisijate raudteejaama põhimõtteline asukoht Papiniidu piirkonnas.

Teedevõrgu toimimine ning ristumised teedega ja rööbastega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 8 *Planeeringulahendus Pärnu linna osas* tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad /ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 8 *Planeeringulahendus Pärnu linna osas*.

Pärnu linnas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaanteedega, kohaliku teega ja väiksemate juurdepääsuteedega.

Eritasandilised lahendused planeeritakse ristumisel järgmistel teedega ja rööbastega:

- Paide mnt (riigimaantee Pärnu-Tori maantee (nr 59));
- Papiniidu silla alt kulgev juurdepääsutee Pärnu reisijate raudteejaamale;
- Tammiste tee (riigimaantee Pärnu-Rakvere-Sõmeru tee (nr 5));

- Kauba tn (kohalik tee nr 6250069) ja olemasolev 1520 mm raudtee;

Tammiste teest ja reisijate raudteejaama juurdepääsuteest viiakse raudtee üle raudteesillaga, mis kulgeb ühtlasi ka üle Pärnu jõe.

Kauba tn piirkonda on planeeritud rajada raudteeviadukt, millega viiakse raudtee üle nii teest kui olemasolevast 1520 mm raudteest. Konkreetsete lahendused täpsustatakse projekteerimise käigus.

- juurdepääs Pärnu piirkonna reisijate raudteejaama detailplaneeringu alale Liivi teelt.

Juurdepääs lahendatakse detailplaneeringuga. Rail Baltic raudtee eelprojektiga tagatakse tehniline valmisolek juurdepääsu rajamiseks hilisemas etapis.

Läbipääs kergliiklejatele

Pärnu linna territooriumile on kavandatud kolm jalgratta- ja jalgtee tunnelit järgmistes piirkondades:

- Pärnu Metsakalmistu lähistel;
- Saare tn pikendus (olemasoleva tunneli rekonstrueerimine/pikendamine);
- Pärnu piirkonna reisijate raudteejaam (asukoht jm lahendatakse täpsemalt detailplaneeringuga).

Kergliiklejate ohutuse tagamiseks on kavandatud jalgratta- ja jalgteed Paide mnt äärde.

Ristumine vooluveekoguga

Ristumisel Pärnu jõega (Natura 2000 võrgustikku kuuluv loodusala) viiakse raudtee üle veekogu sillaga.

Maardlad

Pärnu linnas ei asu trassi koridoris maardlaid.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärand

Pärnu linnas ei asu trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi. Trassi koridori lähedusse jääb kultuurimälestis nr 27187 – Raeküla algkooli hoone. Hoone paikneb trassi telgjoonest ligikaudu 170 m kaugusel, Paide mnt ristmiku (maanteeviadukti) läheduses. Vibratsiooni tekke vähendamine tuleb tagada rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne

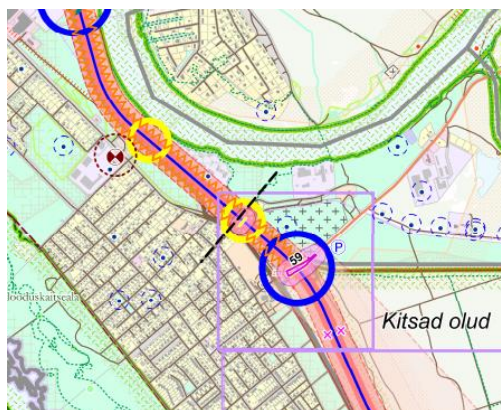
ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad), vajadusel tugevdada lähimate hoonete välispiirete konstruktsioone.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt ristus trassi koridor arheoloogiliselt huvipakkuva alaga Pärnu jõe ääres. Arheoloogilise eeluuringu II etapi käigus läbi viidud välitööde tulemusena alalt kultuurikihti ega kultuuriväärtuslikke leide ei avastatud. Detailsemad uurimistööd ei ole selles piirkonnas vajalikud. Tagada tuleb ehitusaegne järelevalve.

Kitsad olud Pärnu linnas

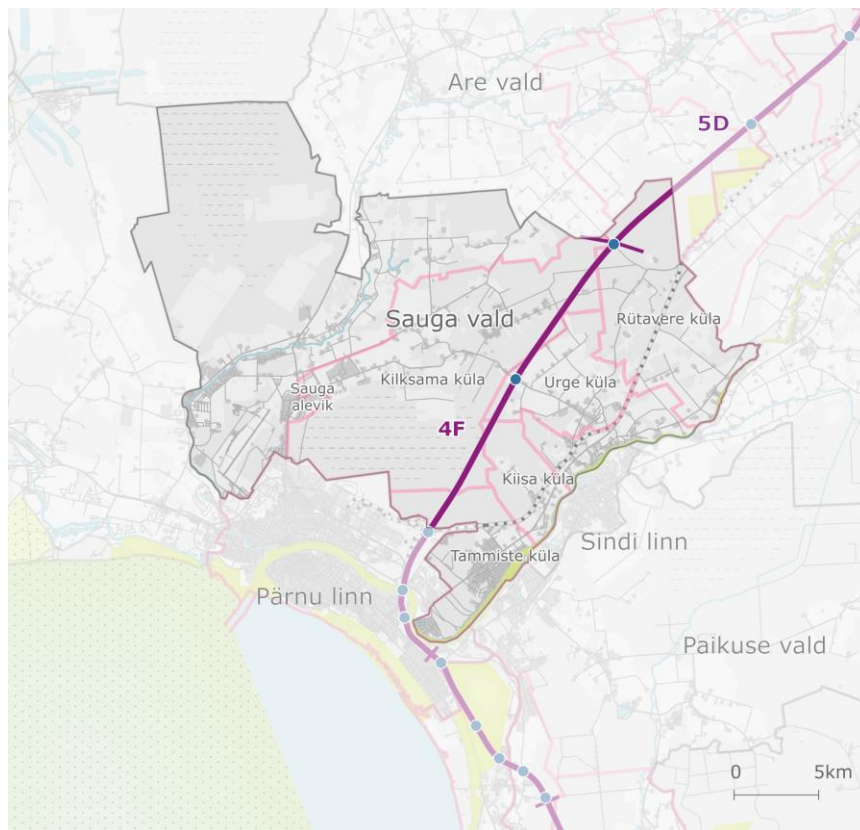
Trass möödub **Pärnu Metsakalmistu** vahetust lähedusest.

Kalmistu piir jääb trassi telgjoonest vahemikus 15-50 m kaugusele. Ehitustöödest mõjutatavate alade täpsemal kavandamisel tuleb tagada kalmistu territooriumi puutumatus.



3.5.7. SAUGA VALD

(vt joonis 9 Planeeringulahendus Sauga valla osas)



Skeem 3.5.7.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Sauga valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõigud 4F, 5D) Sauga valla territooriumil läbib Tammiste, Kilksama, Kiisa, Urge ja Rütavere küla. Kogu Sauga valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Trass kulgeb Sauga vallas valdavalt metsamaadel, Urge külas paikneb trassi koridoris ka põllumaad. Lõuna poolt Sauga valda sisenedes läbib trassi koridor Rääma raba (Kilksama küla). Kilksama küla idaosas paiknevatest elamualadest (Pähkli tee, Kaselehe tee, Tulbiaia) möödub trassi koridor ida poolt, suundudes üle Rütavere küla metsamaade Are valda.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200–250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel määrati müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõke või muldvall või kombineeritud lahendus). Sauga valla osas

koostatud joonisel on need piirkonnad kajastatud kui müra leevendusvajadusega alad.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 9 *Planeeringulahendus Sauga valla osas* tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatud /ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 9 *Planeeringulahendus Sauga valla osas*.

Sauga vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaantee, metsateede, kohalike teede ja erateedega. Eritasandilised lahendused rajatakse ristumisel järgmiste teedega:

- Jänesselja-Urge tee (riigimaantee nr 19214) Urge küla;
- Kivisilla tee (kohalik tee nr 7300270) Rütavere küla;
- Pärnu maavanem kehtestas 2012. a Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0“, millega määratakse I klassi maantee trassi asukoht. I klassi maantee trassi koridor läbib Sauga valda, ümbersõidu trassi koridor ristub Rail Baltic raudtee trassi koridoriga. I klassi maantee ristumine raudteega tuleb lahendada eritasandilisena, vastavad lahendused tuleb ette näha tee-ehitusprojektiga. Sauga valla osas koostatud joonisel on maantee ja raudtee trassi koridoride ristumine tähistatud kui eritasandiline ristumine perspektiivse teega.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks planeeritakse Sauga valda kokku kolm ökodukti. Neist kaks planeeritakse Rääma raba põhja- ja lõunaserva, kus suurimetajate liikumisvõimalustega arvestamine on esmatähtis (Rääma raba on maakondlik suur rohutumala). Kolmas ökodukt on planeeritud Rütavere külasse Taali metskonna maadel, kus trassi koridor läbib maakonna suurt rohutumala.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisaladega, et tagada ökoduktide toimimine. Ökodukti

suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatise, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Veolajaam ja maakaabelliin

Liitumiseks põhivõrguga on planeeritud veolajaama ja alajaama (liitumispunkti) põhimõtteline asukoht Urge küla piirkonnas, ühendamise projektiteeritavasse Harku-Lihula-Sindi kõrgepingeliini. Ühendamine toimub otseühendusega kõrgepingeliini raudtee koridoriga ristumise piirkonnas, kuhu rajatakse alajaam (joonisel tähistatud veolajaama ja alajaama (liitumispunkti) põhimõtteline asukoht). Alternatiivina võib veolajaama ehitada Sindi 330/110 kV põhivõrgu alajaama lähipiirkonda, eelneval kokkuleppel maaomanikuga. Selle alternatiivi puhul puudub täiendava liinikoridori planeerimise vajadus, kuna maakaabel rajatakse Pärnu maakonna planeeringut täpsustava teemaplaneeringuga "Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV elektriliini trassi asukoha määramine" (*edaspidi Harku-Lihula-Sindi teemaplaneering*) planeeritud liinikoridori.

Maardlad

Trassi koridor läbib kohaliku tähtsusega Rääma turbamaardla plokke nr 9 ja 10, mis on liigitatud aktiivseks reservvaruks. Trassi kulgemisel üle maavara varu on vajalik eelprojekteerimise etapis leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutusetapis oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.

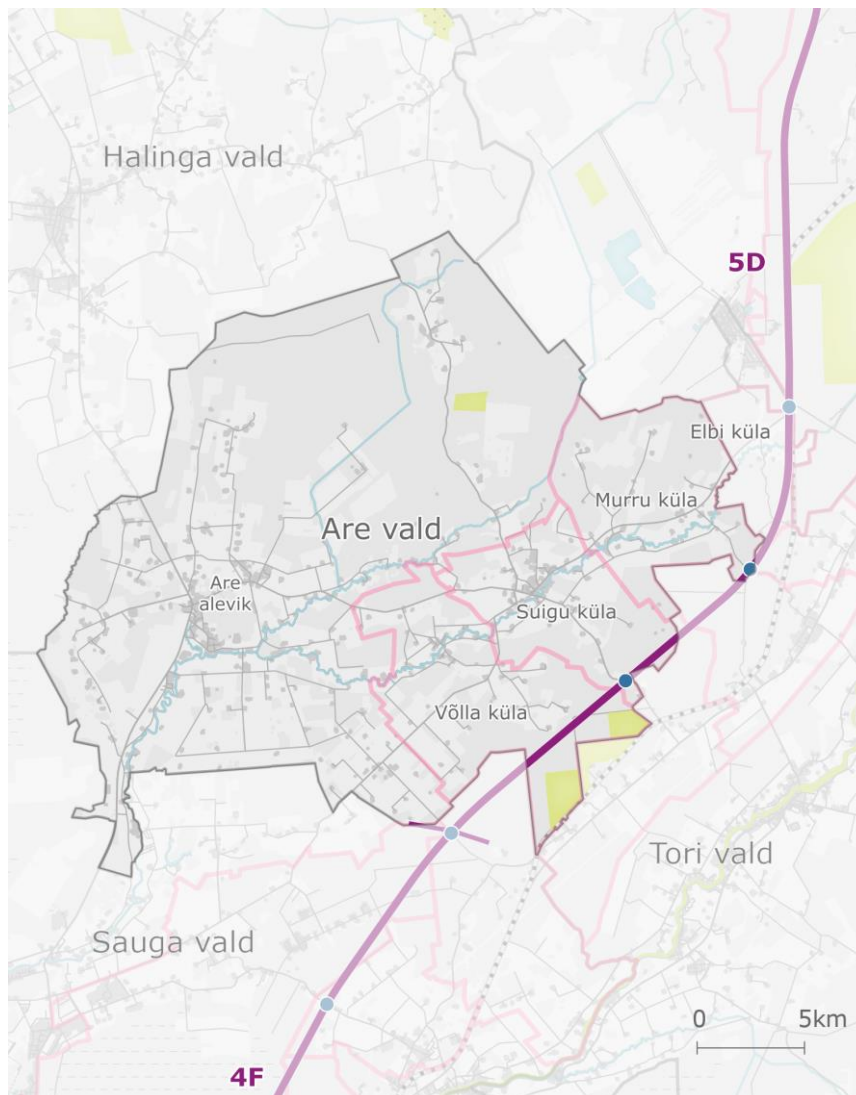
Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärandid

Sauga vallas ei paikne trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt lõikus Kilksama külas trassi koridor pärimusliku Oti teega. Arheoloogilise eeluuringu II etapi käigus läbi viidud välitööde tulemusena selgus, et teest ei ole säilinud jälgi, mistõttu edasised arheoloogilised uuringud piirkonnas ei ole vajalikud.

3.5.8. ARE VALD

(vt joonis 10 Planeeringulahendus Are valla osas)



Skeem 3.5.8.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Are valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 5D) Are valla territooriumil läbib Võlla, Suigu ja Murru küla kaguserva. Kogu Are valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Trass kulgeb Võlla ja Suigu küla hajali paiknevatest majapidamistest ida poolt, valdavalt metsamaadel. Suigu külast põhja poole suundudes läbib trass vahepeal Tori valla Kuiaru ja Selja küla, suundub uuesti Are valda, kus riivab Murru küla kaguserva. Edasi suundub trass uuesti Tori valda.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200–250 m raadiuses raudteest. Are vallas ei asu trassi koridoris

ja selle vahetus läheduses müratundlike objekte, kus müra modelleerimise tulemusena oleks planeeringu tasandil vajalik ette nähtud mürakaitsemeetmete vajadus.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 10 *Planeeringulahendus Are valla osas* tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvalle muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Võlla külas mõned väiksemad metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad/ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 10 *Planeeringulahendus Are valla osas*.

Are vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaanteed, metsateede ja kohalike teedega. Eritasandilised lahendused rajatakse ristumisel järgmiste teedega:

- Are-Suigu tee (riigimaantee nr 19203) Suigu küla;
- Kaseküla tee (kohalik tee nr 1490910) Are ja Tori valla piiril.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Vastavalt suurimetajate läbipääsuvajaduse uuringule on suurimetajate läbipääsuvõimalustega arvestamine esmatähtis Suigu küla kaguosas. Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks planeeritakse ökodukt Are-Suigu teest kirde suunas.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisalaga, et tagada ökodukti toimimine. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Maardlad

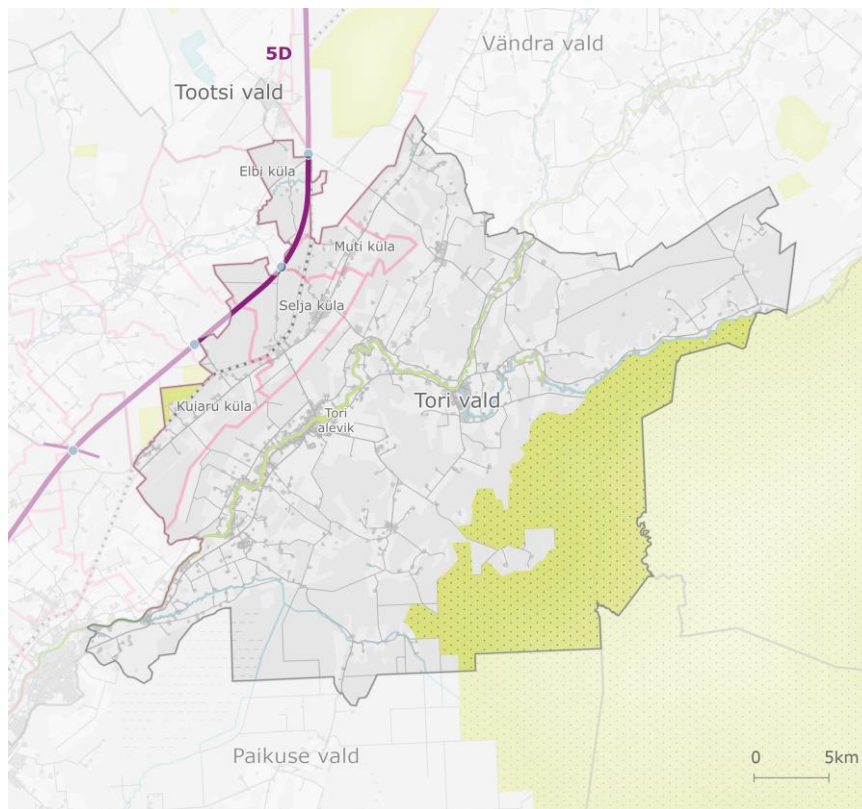
Are vallas ei paikne trassi koridoris maardlaid.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärand

Are vallas ei paikne trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi. Samuti ei ole arheoloogilise eeluringu käigus tuvastatud arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid trassi koridoris.

3.5.9. TORI VALD

(vt joonis 11 Planeeringulahendus Tori valla osas)



Skeem 3.5.9.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Tori valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 5D) Tori valla territooriumil läbib Kuiauru, Selja ja Elbi küla, kulgedes valdavalt metsamaal. Kogu Tori valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Elbi küla kirdeosas suundub trass olemasoleva 1520 mm raudtee koridori.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200–250 m raadiuses raudteest. Tori vallas ei asu trassi koridoris ja selle vahetus läheduses müratundlike objekte, kus müra modelleerimise tulemusena oleks planeeringu tasandil vajalik ette nähtud mürakaitsemeetmete vajadus.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 11 *Planeeringulahendus Tori valla osas* tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb

maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Juurdepääsuks kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad/ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 11 *Planeeringulahendus Tori valla osas*. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse.

Tori vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaantee, kohalike teede, metsateede ja erateedega. Eritasandilisi lahendusi Tori valla territooriumile ei planeerita. Tootsi jaama tee (riigitee nr 19284) ühendatakse uue, rajatava tee kaudu Tootsi-Piistaoja (riigitee nr 19271) teega.

Läbipääs kergliiklejatele

Tootsi raudteejaama piirkonda (olemasolevat 1520 mm raudteed teenindav) kavandatakse kergliiklejate läbipääs ning jalgratta- ja jalgte.

Ristumine vooluveekoguga

Ristumisel Sauga jõega viiakse raudtee üle veekogu sillaga.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Suurimetajatele läbipääsuks planeeritakse ökodukt Sauga jõest lõuna suunas.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisalaga, et tagada ökodukti toimimine. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Maardlad

Tori vallas ei paikne trassi koridoris maardlaid.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärandid

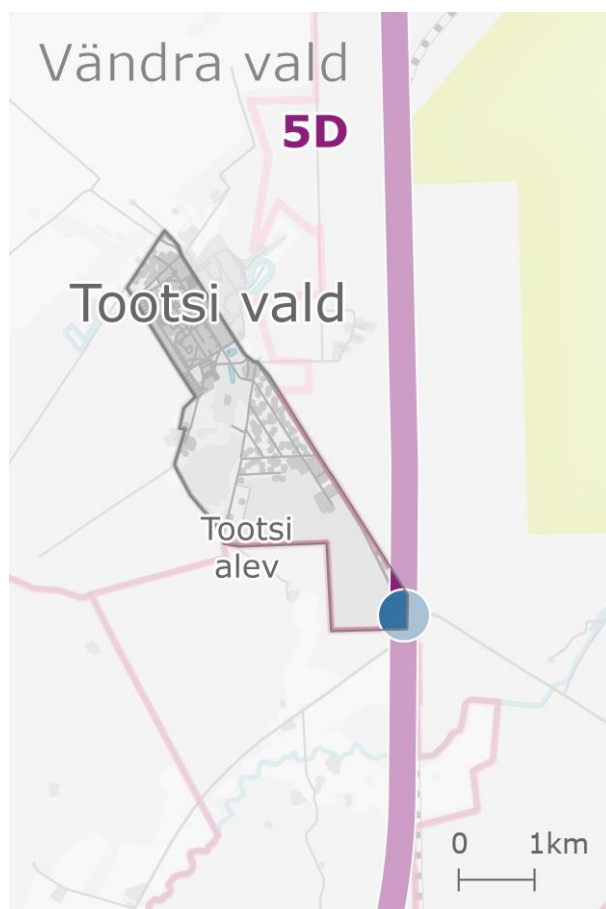
Elbi külas paikneb trassi koridoris kaitsealune kalmistu (reg nr 11825). Raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd jäävad kalmistu kaitsevööndi alale, kuid mälestis ise asub väljaspool raudtee ehitustöödest mõjutatavat ala. Otsene mõju mälestisele puudub. Kuid ka ümbrus võib olla arheoloogiliselt huvipakkuv, seetõttu tuleb viia läbi arheoloogiline maastiku ülevaatus mälestise ümbruses raudtee ehitustöödest mõjutatud alal ulatuses.

Väärtuste leidumise korral raudtee ehitustööde alal tuleb tagada nende säilimine vastavalt Muinsuskaitseadusele.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt tuli viia läbi maastiku ülevaatus Sauga jõe piirkonnas. Arheoloogilise eeluuringu II etapi käigus läbiviidud välitööde tulemusena alalt kultuurikihti ega kultuuriväärtuslikke leide ei avastatud. Edasised detailsemad uurimistööd ei ole selles piirkonnas vajalikud.

3.5.10. TOOTSI VALD

(vt joonis 12 Planeeringulahendus Tootsi valla osas)



Skeem 3.5.10.1. Rail Baltic trassi koridori asukoht Tootsi valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 5D) riivab Tootsi alevi kaguserva maanteed ristumiskohas. Planeeritud trassi koridori laius on 350 m. Tootsi vallast suundub trass Vändra valda.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ligikaudu 200–250 m raadiuses raudteest. Tootsi vallas ei asu

trassi koridoris ja selle vahetus läheduses müratundlike objekte, kus müra modelleerimise tulemusena oleks planeeringu tasandil vajalik ette nähtud mürakaitsemeetmete vajadus.

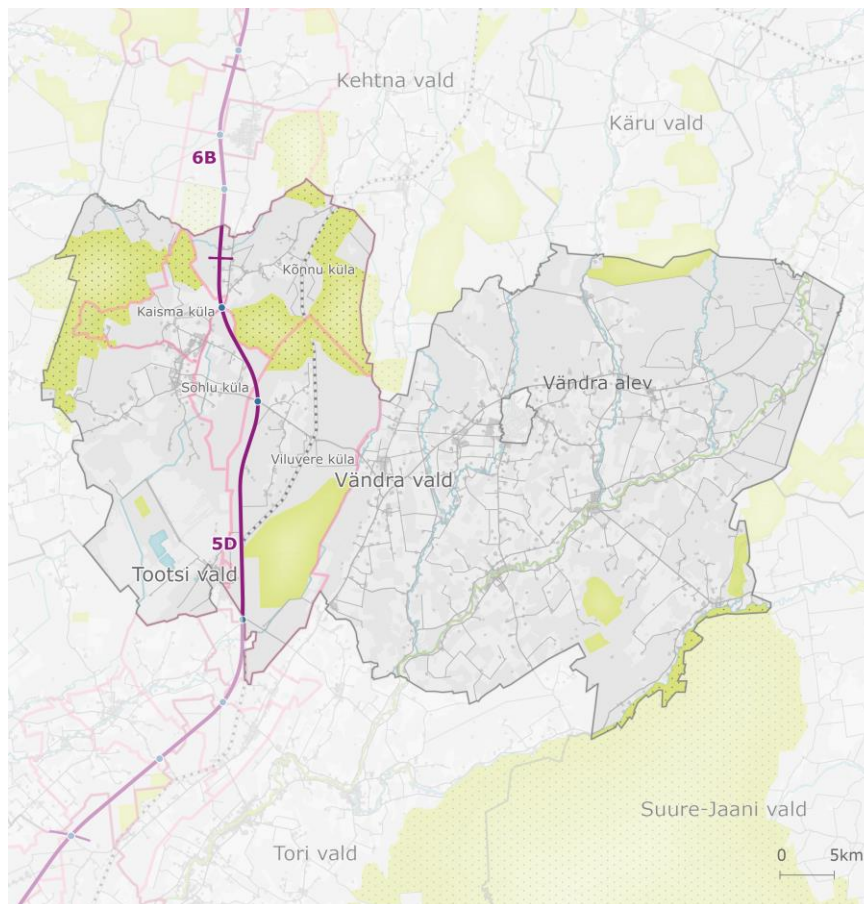
Teedevõrgu toimimine

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 12 *Planeeringulahendus Tootsi valla osas* tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Tootsi ja Vändra valla piiril ristub Rail Baltic trassi koridor riigi kõrvalmaanteega Tootsi-Piistaoja (nr 19271), mis lahendatakse eritasandilisena.

Kuna Rail Baltic trassi koridor puudutab valla territooriumi minimaalses ulatuses, ei ristu trassi koridor valla territooriumil vooluveekogudega, trassi koridoris ei asu maardlaid, kinnismälestisi ega arheoloogiliselt huvipakkuvaid alasid. Samuti puudub vajadus tagada suurulukite läbipääs Tootsi valla territooriumi puudutavas osas.

3.5.11. VÄNDRA VALD

(vt joonis 13 Planeeringulahendus Väandra valla osas)



Skeem 3.5.11.1 Rail Baltic trassi koridori asukoht Väandra valla territooriumil.

Rail Baltic trassi koridor (lõik 5D, osaliselt 6B) Väandra valla territooriumil läbib Viluvõre, Sohlu, Kaisma ja Kõnnu küla. Kogu Väandra valla ulatuses on planeeritud trassi koridori laius 350 m. Viluvõre küla lõunaosas kulgeb trassi koridor olemasoleva 1520 mm raudtee koridoris, põhjaosas suundub Kergu ja Taarikõnnu looduskaitsealade vahelt läbi Sohlu küllasse. Möödub Sohlu küla majapidamistest ida poolt. Rapla-Järvakandi-Kergu teed ületades lõikab Kaisma küla kirdenurka ning suundub läbi Kõnnu küla, majapidamistest lääne poolt, Rapla maakonda. Lõunaosas paiknevad trassi koridoris valdavalt metsamaad, põhjaosas jääb trassi koridori ka põllumajandusmaad.

Vastavalt KSH raames eelprojekti täpsusastmes läbi viidud müra modelleerimisele võib esineda müra normväärtuste ületamisi ca 200–250 m raadiuses raudteest. Modelleerimise tulemusel

määrati müra leevendusvajadusega alad, kus tuleb projekteerimise etapis ette näha müratõrjerajatised (müratõke või muldvall või kombineeritud lahendus). Vändra valla osas koostatud joonisel on need piirkonnad kajastatud kui müra leevendusvajadusega alad.

Teedevõrgu toimimine ja ristumine teedega ja rööbasteedega

Raudtee ristumised teedega, mis lahendatakse eritasandilisena, on põhijoonisel ja joonisel 13 *Planeeringulahendus Vändra valla osas* tähistatud sinise rõngaga. Kui raudtee rajatakse maapinnal asuvale muldkehale ja ristuv tee viiakse üle raudtee, tuleb maanteeviadukti lahenduses tagada ka kergliiklejatele ohutu ülepääs raudteest. Väiksemad juurdepääsuteed ja metsateed ristumisel raudteega läbipääsudena suletakse. Juurdepääsuks majapidamistele ja kinnistutele ning teedevõrgu sidususe tagamiseks planeeritakse uued teed, mis seotakse olemasoleva teedevõrguga. Planeeringuga kavandatavad /ümberehitatavad teed koos olemasoleva teedevõrguga on kantud joonisele 13 *Planeeringulahendus Vändra valla osas*.

Vändra vallas ristub Rail Baltic trassi koridor riigimaantee, metsateede ja erateedega. Eritasandilised lahendused rajatakse ristumisel järgmiste teedega:

- Tootsi-Piistaoja tee (riigimaantee nr 19271) Tootsi ja Vändra valla piiril;
- Aluste-Kergu tee (riigimaantee nr 58) Sohlu küla;
- Rapla-Järvakandi-Kergu tee (riigimaantee nr 27) Sohlu ja Kaisma küla piiril.

Paremate liikumisvõimaluste loomiseks Viluvere küla elanikkonnale soovitab maakonnaplaneering perspektiivis rajada tee, mis ühendab Oja tee 1520 mm raudteest ida pool asuva metsateega (registris nr 9300502). Metsateid ühendav perspektiivne tee paikneb Rail Baltic trassi koridorist väljas ning rajatis ei ole funktsionaalselt raudteega seotud. Vändra valla joonisel on tee tähistatud kui perspektiivne tee⁸⁶.

⁸⁶ Arvestada tuleb, et iga uue raudteeülesõidu (antud juhul oleks tegemist III kategooria ülesõiduga) rajamine peab olema põhjendatud ning äärmiselt vajalik ja vältimatu ümbritsevat keskkonda arvestades. Uus ülesõidukoht (sh kõik riskid on hinnatud ja maandatud) on täiendav riski allikas kuna ülesõidu kasutaja poolset eksimust ülesõidul ei ole võimalik viia kunagi olematuks.

Raudteeületusvõimalused ulukitele

Vastavalt suurimetajate läbipääsuvajaduse uuringule jääb valda kolm piirkonda, kus suurimetajate läbipääsuvõimalustega arvestamine on esmatähtis piirkonnas välja kujunenud loomade elupaikade ja liikumisalade hoidmiseks. Trassi koridor läbib maakondliku väikese rohetuumala Kergu looduskaitseala lähistel, põhjaosas ning Pärnu ja Rapla maakonna piirialal äärmiselt olulist Vahe-Eesti suurimetajate liikumisala. Suurimetajatele läbipääsu tagamiseks planeeritakse Vändra valda kolm ökodukti:

- Kergu looduskaitseala lähistel Viluvere külas;
- Sohlu küla põhjaosas;
- Kõnnu külas.

Üldplaneeringu koostamisel rohevõrgustiku toimimist tagavate tingimuste täpsustamisel tuleb arvestada suurulukite liikumisaladega, et tagada ökoduktide toimimine. Ökodukti suudme piirkonnas ei tohi rajada piirdeaedu ja muid ehitisi/rajatisi, mis takistaksid loomade liikumist ökoduktile.

Maardlad

Trassi koridor kattub osaliselt Aruniidu turbamaardla hästilagunenud turba passiivse reservvaru plokkidega 2 ja 4 ning vähelagunenud turba passiivse reservvaru plokiga 5. Trassi kulgemisel üle maavaravaru on vajalik eelprojekteerimise etapis leida vastavad tehnilised lahendused, et raudtee ehitus- ning kasutusetapis oleks tagatud maavara optimaalne ja säästlik kasutus, arvestades nii tehnilis-majanduslikult optimaalse lahenduse kui selle mõjuga keskkonnale.

Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised ja kaardistamata arheoloogiapärandid

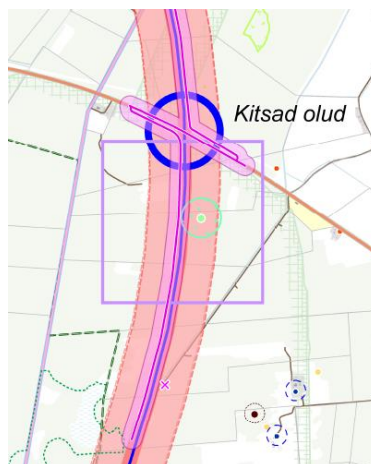
Vändra vallas ei paikne trassi koridoris riikliku kaitse all olevaid kultuurimälestisi.

Arheoloogilise eeluuringu kohaselt möödub trassi koridor Sohlu ja Kõnnu küla vahel Lõo raba kõrge serva vahetust lähedusest. Arheoloogilise eeluuringu II etapi käigus läbi viidud maastikuseire tulemusena alalt kultuurikihti ega kultuuriväärtuslikke leide ei avastatud. Edasised detailsemad uurimistööd ei ole selles piirkonnas vajalikud.

Kitsad olud Viluvere külas

Trassi koridor osaliselt kattub **Viluvee Väike-konnakotka püsielupaigaga**.

Väike-konnakotka elupaiga kaitseks tuleb hoida trassi koridor võimalikult kitsas, lubatud ei ole raudteemaa nihutamine trassi koridori sees ida suunas.



3.6. RAUDTEE TRASSI KORIDORI JA SELLE MÕJUALASSE JÄÄVAD KAITSTAVAD LOODUSOBJEKTID JA NATURA 2000 VÕRGUSTIKKU KUULUVAD ALAD

Kaitstavad loodusobjektid

Rail Baltic trassi mõjusfääris kaardistati Keskkonnaregistri EELIS (LKS) järgsed kaitstavad loodusobjektid, mis jäävad raudtee trassi koridori nihutusruumi (350 m) või/ja kaitsevööndisse (66 m). Linnukaitseliste väärtuste puhul rakendati lisaks planeeritud raudteest mõlemale poole 1 km puhvrit. Sellesse puhvrise jäävad linnukaitselised väärtused on tabelis märgitud rohelise värviga. Loodusväärtusi ei ole dubleeritud, st keskkonnaregistri eri andmekihtidel leiduvat sama infot kajastab tabel ühekordselt.

Alljärgnev tabel kajastab kaitstavaid loodusobjekte Pärnu maakonnas, esitatud andmed on eristatavad värvikoodide alusel järgmiselt: **punane** – raudtee ja/või selle kaitsevöönd (66 m) läbib objekti; **kollane** – objekt asub raudtee nihutusvööndis (350 m); **roheline** – linnukaitseline objekt, mis asub raudteest mõlemale poole kuni 1 km puvertsoonis⁸⁷.

⁸⁷ Loomastiku/linnustiku alaste analüüside läbi viimisel KSH raames lähtuti raudtee mõju ulatuse hindamisel raudtee eeldatavast ekvivalentsest müratasemest (LAeq, 24h), mis metsamaastikus on hinnanguliselt 40 dB(A) 600-650 m kaugusel raudteest. On leitud, et raudteemüra on lindudele häiriv alates tasemest 42-49 dB(A) ja inimese kohalolu on tundlikumatele metsalindudele häiriv tavaliselt mitte rohkem kui 750 m kaugusel. Sellele tuginedes analüüsiti metsalinnustikule olulisi kohti kuni 800 m kaugusel trassist. Kotkapesade

Täpsem ülevaade kaitstavate loodusobjektide kaitseväärtustest ja nende kaitseks sätestatud meetmetest on esitatud KSH aruande lisas II-7.

Tabel 3.6.1. Kaitstavad loodusobjektid

NR	Kaitstav loodus-objekt	Keskkonna-registri kood	Asukoht trassil
1	Kivikupitsa MKA	KLO1000330	Paikneb lõigu 1B 6. km 1000 m puhvris, ca 500 m raudteest
2	Kiusumetsa hoiuala	KLO2000242	Paikneb lõigu 1B 7 km ja 3A alguses raudtee nihtusruumis, raudteest vastavalt 100 ja 31 m kaugusel
3	LK II valgeselg- kirjürähn	KLO9113800	Paikneb lõigu 2B 2. km juures osaliselt raudtee nihtusruumis (raudteest ca 100 m)
4	LK III väike-kärbsenäpp*	KLO9113824	Paikneb lõigu 2B 2-3 km. Piirkonnas
5	Laulaste LKA	KLO1000318	Paikneb trassilõigu 2B 3. km 1000 m puhvris, ca 750 m raudteest
6	LK III värbkakk	KLO9119006	Paikneb trassilõigu 2B 3. km 1000 m puhvris, raudteest 870 m
7	Lemmejõe hoiuala	KLO9200089	Ristub raudteega lõigu 2B 3. km
8	LK II laanerähn	KLO9104088	Paikneb lõigu 2B 5. km raudtee 1000m puhvris (raudteest ca 180 m)
9	LK III väike-kärbse-näpp	KLO9113828	Paikneb lõigu 2B 5. km ja jääb osaliselt raudtee kaitsevööndisse
10	LK III laanepüü	KLO9113785	Paikneb lõigu 2B 5. km raudtee 1000 m puhvris (raudteest ca 180 m)
11	LK III händkakk väike-kärbsenäpp hiireviu sulgjas õhik	KLO9113849 KLO9113830 KLO9111239 KLO9400590	Paikneb lõigu 2B 6. km ja 3A alguses
12	LK II valgeselg-kirjurähn	KLO9113805	Paikneb lõigu 3A alguses raudtee nihtusruumis, raudteest ca 100 m
	LK III muusträhn hallpea-rähn	KLO9113814 KLO9113843	
13	LK III hiireviu Väike-kärbsenäpp LK II valgeselg-kirjurähn laanerähn	KLO9113794 KLO9113826 KLO9113804 KLO9104089	Paikneb lõigu 3A alguses, 1000 m puhvris (raudteest ca 750m)
14	LK II laanerähn	KLO9104090	Paikneb lõigul 3A 4. km 1000 m puhvris (raudteest ca 250 m)
15	LK III teder	KLO9108085	Paikneb lõigul 3A 4. km 1000 m puhvris (raudteest ca 400 m)
16	Kavandatav Krundi-küla LKA	-	Paikneb lõigu 3A ca 7. km 1000 m puhvris (raudteest ca 560 m)
17	Häädemeeste merikotka PEP	KLO3001287	Paikneb osaliselt lõigu 3A ca 7. km 1000 m puhvris, raudteest ca 950 m kaugusel
18	LK III lodukannike	KLO9337046	Paikneb lõigu 3A ca 9. km
19	LK II Kanakull LK III väike-kärbsenäpp	KLO9118973 KLO9112671	Paikneb lõigu 3A ca 9. km 1000 m puhvris (raudteest ca 560 m)
20	Kavandatav Nepste metsise PEP	PLO1000616	Paikneb lõigu 3A ca km11 1000 m puhvris (ca 230 m raudteest)
21	LK III laanepüü	KLO9118993	Paikneb lõigu 3A 11. km 1000 m puhvris (ca 870 m raudteest)

inventuur viidi läbi teadaolevatel pesitsusterritooriumitel otsides pesi trassijoonest vähemalt 1 km kauguseni (vt ka KSH aruande Lisa VI-4).

NR	Kaitstav loodus-objekt	Keskkonna-registri kood	Asukoht trassil
22	LK III hiireviu	KLO9121043	Paikneb lõigu 3A ca km 14 1000 m puhvris (ca 290 m raudteest)
23	LK II karvasjalg-kakk	KLO9119858	Paikneb lõigu 3A 15. km 1000 m puhvris (ca 810 m raudteest)
24	LK III sulgjas õhik	KLO9400865	Paikneb lõigu 3A km 15
25	LK II valgeselg-kirjurähn	KLO9115063	Paikneb lõigu 3A ca km 15 1000 m puhvris (ca 700 m raudteest)
26	LK II karvasjalg-kakk LK III musträhn sulgjas õhik	KLO9118983 KLO9119004 KLO9400848	Paikneb lõigu 3A km 16
27	LK III händkakk	KLO9119026	Paikneb lõigu 3A km 16. 1000 m puhvris (ca 800 m raudteest)
28	LK II laanerähn	KLO9119009	LKA Paikneb lõigu 3A 17. km nihutusruumis (raudteest ca 60 m)
29	Laiksaare LKA	KLO1000237	LKA Paikneb lõigu 3A 17. km nihutusruumis, kuni kaitsevööndi piirini
30	LK III händkakk	KLO9119023	Paikneb lõigu 3A km 18. 1000 m puhvris (ca 220 m raudteest)
31	Kavandata Laiksaare kanakulli PEP	PLO1000790	Paikneb lõigu 3A ca 20. km 1000 m puhvris, raudteest ca 600 m
32	Tolkuse LKA	KLO1000332	Paikneb lõigu 3A 19-20 km nihutusruumis ulatudes kuni kaitsevööndi piirini Tolkuse LKA kattub Tolkuse LoA-ga
33	LK II karvasjalg-kakk	KLO9118979	Paikneb lõigu 3A 19 km 1000 m puhvris (raudteest 180 m)
34	LK II laanerähn LK III laanepüü	KLO9119008 KLO9118988	Paikneb lõigu 3A 20 km nihutusruumis (kuni kaitsevööndini)
35	LK II Laanerähn Karvasjalg-kakk LK III harilik kopsusamblik sulgjas õhik	KLO9104117 KLO9119869 KLO9700481 KLO9400654	Paikneb lõigu 3A km 20 raudtee nihutusruumis ja ulatub pea raudtee kaitsevööndi piirini (raudteest 36 m)
36	LK III musträhn	KLO9115019	Paikneb lõigu 3A km 20 1000 m puhvris, raudteest ca 500 m
37	LK II händkakk karvasjalg-kakk	KLO9119025 KLO9118982	Paikneb lõigu 3A km 21 ja ulatub raudtee kaitsevööndisse
38	LK II metsis	KLO9102127	Paikneb lõigu 3A km 22 nihutusruumis, raudteest ca 130 m (suur osa jääb Tolkuse LoA-le)
39	LK II metsis	KLO9119028	Raudteelõik 3A lõpp ja 4A algus läbivad metsise elupaika ca 1,5 km pikkusel lõigul
40	Luitemaa LKA	KLO1000282	Paikneb lõigu 4A 3-4 km ja 4H lõigu alguses. Viimases asukohas ulatub ka kaitsevööndisse. Luitemaa LKA kattub Luitemaa LoA ja Luitemaa LiA-ga
41	LK I linnuliik merikotkas	KLO9115357	Merikotka elupaik asub raudtee 1000 m puhvris, ca 550 m raudteest
42	LK I must-toonekurg	KLO9101132	Paikneb lõigu 4A 5. km raudtee 1000 m puhvris, ca 670 m raudteest
43	LK II valgeselg-kirjurähn	KLO9114509 KLO9114508	Paikneb lõigu 4A 4. km raudtee nihutusruumis, lähim ca 100 m raudteest
44	LK II linnuliigid: metsis, laanerähn, kanakull	KLO9119029 KLO9119017 KLO9119016 KLO9118971	Paiknevad lõigu 4A 5. km raudtee 1000 m puhvris
45	LK II valgeselg-kirjurähn	KLO9118997	Paikneb lõigu 4H 6. km raudtee 1000 m puhvris (780 m raudteest)
46	LK II jäälind*	KLO9118984	Paikneb lõigu 4H alguses ulatudes raudtee kaitsevööndisse

NR	Kaitstav loodus-objekt	Keskkonna-registri kood	Asukoht trassil
47	LK III soo-neiuvaip	KLO9330682	Paikneb lõigu 4H km 2 nihutusruumis (raudteest ca 160 m)
48	Reiu jõe hoiuala	KLO2000294	Ristub lõigu 4H 4. km ja 4D 1. km. Käsitletakse
49	LK III rohe-vesihobu	KLO9200359	Ristub lõigu 4H 4. km Reiu jõega, kus on määratud liigi elupaik
50	Kavandata Reiu Jõeküla hoiuala	-	Paikneb lõigu 4H 10. km nihutusruumis ulatudes ka kaitsevööndisse
51	LK II laanerähn	KLO9104141	Laanerähni leiukoht jääb 4H lõigu 10. km nihutusruumi, ca 120 m raudteest
52	Sillaküla must-toonekure PEP*	KLO3000501	Paikneb osaliselt lõigu 4D ca 1. km 1000 m puhvris, raudteest ca 380 m kaugusel
	Kavandata Sillaküla must-toonekure PEP		
53	LK II Pargi-nahkhiir Põhja-nahkhiir Suurvidevlane veelendlane	KLO9114050 KLO9114057 KLO9114058 KLO9114059	Paikneb Reiu jõe piirkonnas lõigu 4D km 1, kus raudtee ristub elupaikadena määratud alaga
54	LK II kivisidalik	KLO9110481	Paikneb lõigu 4D km 3-4 piirkonnas, kus raudteetrass seda läbib
55	LK III vööt-põõsalind	KLO9106467	Paikneb lõigu 4D km 3 1000 m puhvris (raudteest ca 930 m)
56	Pärnu MKA (kavandata samades piirides)	KLO1000603	Paikneb lõigu 4D 2-5 km nihutusruumis ja ka kaitsevööndis
57	LK III Hoburästas Õõnetuvi Raudkull Hiireviu Lööpistik Roomav õõvilge*	KLO9110482 KLO9110483 KLO9110493 KLO9110488 KLO9110487 KLO9110496 KLO9321976	Paiknevad lõigu 4D 2-5 km nii nihutusruumis kui osaliselt ka kaitsevööndis
58	Pärnu jõe hoiuala		Ristub lõigu 4F 2. km. Käsitletakse
59	LK II pargi-nahkhiir põhja-nahkhiir suurkõrv veelendlane tiigilendlane suurvidevlane hõbe-nahkhiir	KLO9114053 KLO9114051 KLO9114056 KLO9114055 KLO9114039 KLO9114052 KLO9114054 KLO9114049 KLO9113965 KLO9115806 KLO9108756 KLO9113966	Paikneb lõigu 4F 0-2 km
60	Niidu MKA	KLO1000321	Paikneb 4F 2. km raudtee kaitsevööndis
61	LK II niidu-kuremõök	KLO9321776 KLO9321779	Paikneb lõigu 4F km 3
	LK III siberi võhumõök		
62	LK III Hiireviu*	KLO9107841	Paikneb lõigu 4F km 3
63	Kavandata Tammiste kassikakku PEP*	PLO1000863	Paikneb 4F 4. km 1000 m puhvris (ca 380 m raudteest)
64	Kavandata Rääma kassikakku PEP*	PLO1000860	Paikneb 4F 5. km 1000 m puhvris (ca 260 m raudteest)
65	LK II laanerähn	KLO9104109	Paikneb 4F 5. km nihutusruumis (ca 90 m raudteest)
66	LKIII rüüt punajalg-tilder mudatilder sookurg hänilane suurkoovitaja	KLO9111956 KLO9111986 KLO9111978 KLO9111932 KLO9111946 KLO9111948 KLO9111950	Paikneb lõigu 4F km 5-7

NR	Kaitstav loodus-objekt	Keskkonna-registri kood	Asukoht trassil
	väikekoovitaja punaselg-õgija teder	KLO9111937 KLO9111964	
67	Urge väike-konna-kotka PEP	KLO3001311	Paikneb lõigu 4F km 8 1000 m puhvris, raudteest ca 550 m
68	LK II kanakull	KLO9114646	Paikneb lõigu 4F km 8 1000 m puhvris, raudteest ca 760 m
69	LK III väike-kärbsenäpp*	KLO9120071	Paikneb lõigu 5D km 1
70	LK III händkakk laanepüü väike-kärbsenäpp hiireviu	KLO9115059 KLO9115042 KLO9115044 KLO9115043 KLO9115058 KLO9115057 KLO9115066	Paiknevad lõigu 5D km 2-5 lähedal, 1000 m puhvris vähemalt 480 m raudteest
71	LK II valgeselg-kirjurähn LK III hallpea- rähn laanepüü	KLO9115052 KLO9115025 KLO9115022	Paikneb lõigu 5D km 6 lähedal, 1000 m puhvris raudteest ca 820 m
72	LK III musträhn	KLO9108053	Paikneb lõigu 5D km 14 1000 m puhvris, raudteest ca 880 m
73	LK III musträhn	KLO9108081	Paikneb lõigu 5D km 15 1000 m puhvris, raudteest ca 220 m
74	LK III laanepüü	KLO9108051	Paikneb lõigu 5D km 16 1000 m puhvris, raudteest ca 980 m
75	Viluvete metsise PEP	KLO3000669	Paikneb lõigu 5D km 14-16 1000 m puhvris raudteest ca 800 m
76	Tootsi must-toonekure PEP	KLO3000772	Paikneb lõigu 5D ca km 17 nihutusruumis, raudteest ca 50 m
77	LK III händkakk	KLO9108032	Paikneb lõigu 5D ca km 17 1000 m puhvris, raudteest ca 210 m
78	Mördama hoiuala	KLO2000279	Paikneb lõigu 5D ca km 17 nihutusruumis (ca 240 m raudteest)
79	LK II laanerähn	KLO9115035	Paikneb lõigu 5D km 17 nihutusruumis ja ulatub pea kaitsevööndi piirini
80	LK II laanerähn	KLO9114980	Paikneb lõigu 5D km 19 1000 m puhvris (raudteest ca 640 m)
81	LK II eesti soojumikas	KLO9330831	Paikneb lõigu 5D km 21 nihutusruumis (raudteest ca 150 m)
82	Kergu LKA	KLO1000582	Paikneb lõigu 5D km 21-22 nihutusruumis raudtee kaitsevööndi piiril
83	LK II eesti soojumikas	KLO9330834	Paikneb lõigu 5D km 22 nihutusruumis (raudteest ca 40 m)
84	LK III laanepüü musträhn	KLO9115028 KLO9115032	Paikneb lõigu 5D km 21 1000m puhvris raudteest ca 680 m
85	LK III hallpea-rähn	KLO9115039	Paikneb lõigu 5D km 21 1000 m puhvris, raudteest ca 330 m
86	LK I must-toonekurg	KLO9118618	Paikneb lõigu 5D km 22 1000m puhvris raudteest ca 770 m
87	Viluvete väike-konna-kotka PEP	KLO3001718	Paikneb lõigu 5D ca km 24,rautee läbib püsielupaika, pesa jääb raudtee kaitsevööndist ca 60 m
88	Taarikõnnu LKA	KLO1000058	Paikneb lõigu 5D 27. km nihutusruumis (ca 50 m raudteest)
89	LK III männi-käbilind hallõgija suurkoovitaja väikekoovitaja heletilder soo-loorkull punajalg-tilder sookurg mudatilder rüüt	KLO9111943 KLO9111939 KLO9111947 KLO9111951 KLO9111979 KLO9111924 KLO9111985 KLO9111928 KLO9111976 KLO9111958	Paikneb lõigu 5D 27-28 km 1000 m puhvris (ca 180 m raudteest)

NR	Kaitstav loodus-objekt	Keskkonna-registri kood	Asukoht trassil
90	LK II metsis	KLO9102155	Paikneb lõigu 5D km 28-29 piirkonnas raudtee 1000 m puhvris (raudteest ca 300 m)
91	Mõisaaru must-toonekure PEP	KLO3000500	Paikneb lõigu 5D ca 31. km 1000m puhvris (ca 800 m raudteest)
92	LK II eesti soojumikas	KLO9330828	Paikneb lõigu 6B alguses
93	LK III händkakk	KLO9120030	Paikneb lõigu 6B 1. km ulatuses kaitsevööndisse

Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad

Pärnu maakonnas paiknevad planeeritud raudteest mõlemale poole 1 km ulatuses järgmised Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad:

- Taarikõnnu loodusala (EE0020315) – otsene mõju puudub, kaudne mõju võimalik läbi veerežiimi negatiivse mõjutamise, kuid mõju leevendamine on projekteerimisega võimalik;
- Kaisma loodusala (EE0040306) – otsene ja kaudne mõju puudub;
- Laulaste loodusala (EE0040309) – otsene ja kaudne mõju puudub;
- Kivikupitsa loodusala (EE0040317) – otsene ja kaudne mõju puudub;
- Kuiaru loodusala (EE0040320) – otsene mõju puudub; kaudne mõju võimalik läbi veerežiimi negatiivse mõjutamise, kuid mõju leevendamine on projekteerimisega võimalik;
- Laiksaare loodusala (EE0040322) – otsene mõju puudub; kaudne mõju võimalik läbi veerežiimi negatiivse mõjutamise, kuid mõju leevendamine on võimalik;
- Mõrdama loodusala (EE0040331) – otsene ja kaudne mõju puudub;
- Lemmejõe loodusala (EE0040342) – otsene ja kaudne mõju võimalik ebasoovitava tehnilise lahenduse korral, kuid tehniliste lahendustega tuleb tagada, et sild ja selle lahendus ei too kaasa negatiivset mõju;
- Tolkuse loodusala (EE0040359) – otsene mõju puudub; kaudne mõju võimalik läbi veerežiimi negatiivse mõjutamise, kuid mõju leevendamine on projekteerimisega võimalik;
- Reiu jõe loodusala (EE0040384) – otsene ja kaudne mõju võimalik ebasoovitava tehnilise lahenduse korral, kuid tehniliste

lahendustega tuleb tagada, et sild ja selle lahendus ei too kaasa negatiivset mõju;

- Pärnu loodusala (EE0040347) – otsene ja kaudne mõju võimalik ebasoodsa tehnilise lahenduse korral. Tuleb leida tehnilisi lahendusi, mis leevendaksid raudtee rajamisest ja selle toimimisest tulenevat loodusala killustatust ning häiringuid;
- Luitemaa loodusala (EE0040351) – otsene mõju puudub; kaudne mõju võib avalduda elupaikadele, mis asuvad vahetult loodusala servas või läbi veerežiimi negatiivse mõjutamise. Tehnilistes lahendustes tuleb rakendada linnustiku häirimist vähendavaid meetmeid ning vältida veerežiimi muutusi piirkonnas;
- Pärnu jõe loodusala (EE0040345) – otsene ja kaudne mõju võimalik ebasoovitava tehnilise lahenduse korral, kuid tehniliste lahendustega tuleb tagada, et sild ja selle lahendus ei too kaasa negatiivset mõju;
- Taarikõnnu-Kaisma linnuala (EE0020340) – otsene mõju puudub; raudtee rajamisest ja toimimisest tulenev häiringutsoon ulatub linnuala territooriumile ja võib mõjutada elupaikade kvaliteeti, kuid mõjud on projekteerimisel leevendatavad;
- Põhja-Liivimaa linnuala (EE0040344) – raudteemüra mõjutsoon ulatub linnualale ning elupaikadele, seega kaasnevad kaudsed mõjud lindude elupaikadele, kuid mõjud on projekteerimisel leevendatavad;
- Luitemaa linnuala (EE0040351) – otsene mõju puudub; raudtee rajamise ja toimimisega võib kaasneda lindude elupaikade kvaliteeti halvendavaid häiringuid, kuid mõjud on leevendatavad.

Täpsem ülevaade alade iseloomustusest ning otsese ja kaudse mõju ilmnemise võimalustest, soovitusel ja vajadus leevendusmeetmete rakendamiseks ning Natura eel- ja/või asjakohase hindamise vajadusest on antud KSH aruande lisas IV Natura hindamine (vt tabel 1). Dokumendis on esitatud loetelu Natura alade kohta kõigi võrdluses olnud trassi koridori asukohaalternatiivide suhtes.

4. KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISEST HINDAMISEST TULENEVAD LEEVENDAVAD MEETMED

Raudtee ja raudteerajatiste rajamisega kaasnevate võimalike keskkonnamõjude leevendamiseks määratakse keskkonnatingimused ja leevendavad meetmed planeeringuga kavandatava elluviimiseks vastavalt KSH-s toodule. Meetmete register KSH aruande lisas III 6 on Rail Baltic maakonnaplaneeringute lahutamatuks osaks. KSH käigus läbi viidud mõjude hindamine, ülevaade mõjude hindamise metoodikatest ning määratud leevendusmeetmetest on koondatud KSH aruandesse ning selle lisadesse.

Lähtudes otstarbekuse ja ettevaatuse printsiibist, välditi reeglina trassi koridori asukohaalternatiivide kavandamist Natura 2000 aladele (välja arvatud loodusalade hulka kuuluvate jõgede ületused) ja kaitstavatele loodusobjektidele.

Trassi koridori asukohaalternatiivide, sh tehnoloogiliste lahendusvariantide, valikul valiti trassi koridor, millel ei ole eeldada ebasoodsat mõju Natura aladel kaitstavatele väärtustele. Samas arvestati leevendusmeetmete rakendamise võimalikkusega juhtudel, kus osad tehnoloogilised lahendused võivad olla olulise mõjuga.

Natura eel- ja asjakohast hindamist puudutavad materjalid on kättesaadavad KSH aruande lisas IV Natura hindamine.

Kavandatava tegevuse elluviimisel tuleb Natura 2000 võrgustiku aladele ja nende kaitse-eesmärkidele ebasoodsa mõju tekkimise vältimiseks rakendada projektide tehnilise lahenduse väljatöötamisel ning ehitus- ja kasutusaegselt mõju ennetavaid leevendavaid meetmeid.

Ülevaade kaitstavate loodusobjektide kaitseväärtustest ja nende kaitseks sätestatud meetmetest on esitatud KSH aruande lisas II-7.

4.1. PLANEERIMISEL ARVESTATUD KESKKONNAKAITSELISED MEETMED

KSH-st tulenevalt arvestati planeerimisel keskkonnatingimusi ja kasutati järgmisi leevendavaid meetmeid:

- trassi koridori asukohaalternatiivide väljatöötamisel püüti kaitstavaid loodusobjekte ja Natura 2000 alasid vältida. Valdavatel juhtudel on trassivalikuga viidud minimaalseks otsese negatiivse mõju esinemisvõimalus. Eelprojekti hindamise etapis antakse vajadusel täpsemad mõjuhinnangud ja leevendavate meetmete soovitusel mõjude minimeerimiseks ja vältimiseks;
- liigikaitsenõuete järgimine lähtuvalt LKSi §-st 55 ja Loodusdirektiivi⁸⁸ artiklitest 12–13. Aladel, kus isendi kaitset LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12–13 lähtuvalt pole võimalik tagada, pakutakse välja kompensatsioonimeetmed (ümberasustamise vajaduse kaalumise ja läbiviimine; asenduselupaiga loomine; tööde ajastamise nõue; keskkonnatingimuste tagamine vastavalt liigi nõudlusele) nende looduskaitseaduse alusel kaitstavate loodusobjektide ja loodusdirektiivi lisas IV nimetatud liikide kohta, mille puhul kavandatud tegevus läheb isendikaitse nõuetega vastuollu. Vajadusel tuuakse välja tegevuse rakendamiseks ettepanekud kaitse-eeskirjade muutmiseks;
- määrati potentsiaalselt mõjutatavad alad/konfliktkohad seoses Natura 2000 võrgustikku kuuluvate aladega ja Pärnu Metsakalmistuga (nn *kitsad olud*), kus trassi nihutamine projekteerimise käigus ei ole soovitatav;
- arvestati rohevõrgustiku ning loomade liikumisteede sidususe säilimise vajadusega. Määratletud olulisemad loomade (suurimetajate) liikumiskoridorid ning selle alusel välja töötatud lahendused loomade liikumisvõimaluste tagamiseks (ökoduktid, taradest loobumine seal, kus ohutuse seisukohalt võimalik, kombineeritud lahendused vms);
- määrati võimalikud müra leevendusvajadusega alad;
- määrati ristete asukohad, kus eritasandiliste lahendustega (viaduktiga) tagatakse raudteest alt- või ülepääs; täiendavalt planeeritud teedevõrk (kavandatavad/ümberehitatavad teed) teedevõrgu sidususe, liikumisvõimaluste ja juurdepääsude tagamiseks;
- määratleti riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised;

⁸⁸ Nõukogu direktiiv 92/43/EMÜ looduslike elupaikade ning loodusliku loomastiku ja taimestiku kaitse kohta. Loodusdirektiivi art 12 ja 13 reguleerivad direktiivi IV lisa looma- ja taimeliikide kaitset. Sellisteks liikideks näiteks on kivisisalik ja kõre. Loodusdirektiivist tulenevalt on keelatud nende liikide tahtlik häirimine, eriti paljunemise, järglaste üleskasvatamise, talvitumise ja rändeperioodil, samuti paljunemispaiakade või puhkekohtade hävitamine või nende seisundi halvendamine.

- määratleti kaardistamata arheoloogiapärandi potentsiaalsed leiualad.

4.2. PROJEKTEERIMISEL ARVESTATAVAD KESKKONNAKAITSELISED MEETMED

KSH-st tulenevalt peab planeeringu elluviimisel arvestama keskkonnatingimusi ja kasutama järgmisi leevendavaid meetmeid:

- kaitstavate loodusobjektide ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade naabruses loodusliku veerežiimi säilitamine (kuivendamise vältimine, pinnasevete liikumise tagamine raudteetammi tehniliste lahenduste kasutamisel), puhvertoonide moodustamine ja nende kujundamine (nt soovitud trassiäärsete alade taimkatte, metsa säilitamisele või kujundamisele);
- liigikaitsenõuete järgmine lähtuvalt LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12–13. Aladel, kus isendi kaitset LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12–13 lähtuvalt pole võimalik tagada, välja pakutud kompensatsioonimeetmete rakendamine;
- Natura 2000 linnualade puhul häiringute minimeerimiseks vajalike nõuetega arvestamine, sh nõuetega tööde ajastamise kohta;
- vooluveekogude puhul hüdro-morfoloogilise režiimi ja seeläbi ökoloogilise seisundi säilitamiseks vajalike tingimustega arvestamine, sh nõuetega tööde ajastamise kohta;
- lahenduste andmine suurimetajate läbipääsude (tarakatkestused⁸⁹, ökoduktid, maastikusillad, kallasrajad, kombineeritud risted) tagamiseks. Tarastamise kavandamisel tagada lahendustega väiksemate imetajate läbipääs tarast (tara alt). Tarakatkestuste korral kokkupõrkeohu vähendamiseks peletus- või häiremehhanismide rakendatavuse kaalumise;
- lahenduste andmine olulistes kahepaiksete ja roomajate elupaikades läbipääsude tagamiseks nende liikide rännete

⁸⁹ Põhi-/tööprojekti koostamise etapis viiakse läbi analüüs (vt tegevuskava punkti 14 peatükis 5.7), mis kaardistab ja analüüsib alternatiivsed tehnilised võimalused loomaläbipääsude lahendamiseks lisaks olemasolevatele ökoduktidele baseeruvale lahendusele, arvestades samas õnnetusjuhtumitest tuleneva ohu leevendamise vajadusega. Analüüs käsitleb maailmapraktikas esinevaid/kasutatud lahendusi ning täpsustab asukohad ja võimalused kaaluda alternatiivlahendusi ökoduktidele (tarakatkestus) suurulukite ülepääsude vajadustest lähtuvalt. Analüüsi tulemustest lähtuvalt võib teha põhi- või tööprojekti faasis muudatusi eelprojekti lahenduse korrigeerimiseks.

toimimiseks. Veekogude ristete lahendustega tagada vajadusel poolveeliste liikide jaoks sobivad läbipääsud, tagada vee-elustiku liikumisvõimalused;

- lahenduse andmine vajadusel/võimalusel puurkaevude sanitaarkaitseala vähendamiseks (vastavalt veeseadusele on majandustegevus puurkaevu sanitaarkaitsealas keelatud) või puurkaevu tamponeerimiseks ning tarbijate joogiveega varustamine mõnel muul viisil;
- tehniliste lahendustega loodusliku veerežiimi ja maaparandussüsteemide toimimise tagamine. Veerežiimi seisukohalt tundlike objektide piirkonnas välistada nii liigne kuivendamine kui äravoolu piiramine;
- sildade osas lahenduste loomine, mis arvestab veekogude hüdro-morfoloogia ja vee-elustiku säilitamise vajadustega, eelkõige arvestada kaitsealuste (Natura 2000 võrgustiku loodusalad) või elustiku poolest tundlike veekogudega:
 - Lemmejõe ja Reiu jõe loodusalade puhul tuleb välistada jõgede kitsendamist, tõkestamist, veevoolu katkestamist, jõesängi ja kaldastruktuuri rikkumist. Soovitav on rakendada nn pikka silda, mis võimaldab säilitada kaldavööndi struktuuri ning tagab pool-veeliste liikide ja maismaaimetajate liikumisteed. Välistada tuleb setete kandumine jõkke (otsestelt ehitustöödel, kuivendus-süsteemide rekonstrueerimisel). Vältida ehitustegevust suurvete perioodil ning jõesilmu ja lõheliste rände kudeperioodil;
 - nahkhiirte elupaikade tõttu Pärnu jõe kallastel ning puistutes, tuleb säilitada maksimaalselt olemasolevaid puuderibasid ja metsatukki. Raudteesilla rajamisel tagada nahkhiirte lennuvõimalused ülal- või allpool silda. Niidu maastikukaitsealal tuleb trass hoida võimalikult kitsas (eriti idaservas mitte raiuda trassiserva puistut) ja paigutada trass võimalikult olemasoleva raudtee lähedusse, tagada piirkonna veerežiimi säilimine, vajadusel teostada otseselt trassile jäävate kaitstavate taimeliikide ümberistutamine ning kompenseerida elupaigakadu.
- vastavalt modelleerimise tulemustele müratundlikel aladel näha ette müratõkkebarjäärid, muldvallid, haljastuslahendused, kiiruspiirang kaubarongidele, raudteetehnilised lahendused (elastsed rööpakinnitused, mürasummutusmatid);
- rööbastee tehnoloogiliste lahendustega (massiivne ja elastne tugistruktuur, siledad kontaktpinnad, vibratsioonitõkkematid ja muud vibratsiooni isoleerivad lahendused, elastsed kinnitused, ballastmatid) vibratsiooni tekke vähendamine;
- lahenduste andmine (teed, sillad, tunnelid) ligipääsu tagamiseks päästevahenditele (ohtlike ettevõtete ohutsoonides summaarne

riskimäär ei tohi kasvada). Antakse soovitusel raudtee kasutusfaasiks õnnetuseohu minimeerimiseks;

- lahenduste andmine infrastruktuuri (teed, trassid) toimimise tagamiseks ehitusperioodiks. Likvideeritav infrastruktuur ei tohi takistada infrastruktuuri funktsioneerimist naaberaladel;
- lahenduste andmine uuringute ja väljakaevamiste käigus tuvastatud kaardistamata arheoloogiapärandi kaitseks;
- visuaalsete häiringute minimeerimiseks on soovitatav leida võimalikult vähedomineerivad lahendused eritasandilistele objektidele – sildadele, viaduktidele, ökoduktidele – näiteks võimalusel eelistada lahendust/materjale, mis võimaldavad mõõtnudelt väiksemat, õhulisemat tulemust. Müratõkkeseinad kavandada keskkonda sobituvast materjalist (puu, looduskivi), säilitamiseks rongiakendest avanevate vaadete kvaliteeti. Vajadusel kaaluda maastikuarhitekti vm vastava spetsialisti kaasamist projekteerimise etapis;
- keskkonnakorralduskava järgimine;
- Pärnu maastikukaitsealal ja selle piirkonnas arvestada meetmetega (põhjalikum ülevaade meetmetest KSH aruandes):
 - tagada trassi mahtumine endise Pärnu-Riia raudtee koridori, hoida trassi koridor võimalikult kitsas; säilitada veeržiim; vältida tarastamist või kasutada kompromisslahendust, mis tagab loomade liikumise, kuid tagab piirkonda kasutatavate inimeste ohutuse;
 - Natura kaitseväärtuste säilimise kindlustamiseks raudtee teenindustee kavandada raudtee kirdeserva;
 - rakendada meetmeid linnustiku kokkupõrgete ärahoimiseks (lindudele enammärgatavad tarastuse lahendused, kontaktliinide märgistamine);
 - maastikukaitseala kontaktsoonis mitte teostada olulisi ehitustöid lindude pesitsusperioodil (14.03.-1.07.), samal perioodil vältida hooldustööde läbiviimist;
 - rakendada kivisisaliku elupaiga kao kompensatsioonimeetmeid.

4.3. EHITAMISEL ARVESTATAVAD KESKKONNAKAITSSELISED MEETMED

KSH-st tulenevalt peab planeeringu elluviimisel arvestama keskkonnatingimusi ja kasutama järgmisi leevendavaid meetmeid:

- arvestatakse KSH-s seatud keskkonnatingimustega ehitustööde läbiviimisel, ehitusmaterjalide hankimisel, transpordil ja ladustamisel. Arvestatakse veekogude kaitsevajadusega, ladustamisel välditakse veekogude kaldavööndeid, märgalasid, regulaarselt üleujutatavaid või liigniiskuse all kannatavaid alasid, või rakendatakse vastavaid erimeetmeid;
- liigikaitse nõuete järgmine lähtuvalt LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12–13. Aladel, kus isendi kaitset LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12–13 lähtuvalt pole võimalik tagada, välja pakutud kompensatsioonimeetmete rakendamine;
- kaitstavate loodusobjektide piirkonnas ehitustööde korraldamine selliselt, et ehitustegevuse käigus (juurdepääsuteed) ei kahjustataks elupaiku. Kaitsealustel aladel ei tohi ehitustehnikaga liikuda ega ehitusmaterjale ladustada, järgitakse ehitustööde ajastamisega seotud nõudeid;
- kaitstavate loodusobjektide piirkonnas hoitakse raudteetrassi võimalikult kitsana, st mitte raiuda lagedaks ulatuslikke piirkondi trassi ääres;
- müra- ja vibratsioonirikkad tööd teostatakse ainult päevasel ajal;
- nähakse ette ehitusaegsed muutused liikluskorralduses ja räägitakse need läbi kohaliku omavalitsuse ja kogukonnaga;
- ehitustööde läbiviimisest ja korraldamisest teavitatakse kohalikku kogukonda;
- ehitusprotsess korraldatakse võimalusel selliselt, et kohalik infrastruktuur (teed, trassid) on kasutatavad ka ehitusperioodil. Likvideeritav infrastruktuuri ei tohi takistada infrastruktuuri funktsioneerimist naaberaladel (näiteks maaparandussüsteemide funktsioneerimine tuleb säilitada/taastada);
- arvestatakse kemikaalide ja kütuste käitlemise nõuetega, tehnika hoitakse korras, et vähendada pinnasereostumise ning seeläbi ka põhjavee reostumise riski;
- ehitustööde järgselt maastik korrastatakse;
- keskkonnakorralduskava järgimine.

4.4. KASUTAMISEL ARVESTATAVAD KESKKONNAKAITSELISED MEETMED

- liigikaitsenõuete järgmine lähtuvalt LKSi §-st 55 loodusdirektiivi artiklitest 12–13. Aladel, kus isendi kaitset LKSi §-st 55 ja loodusdirektiivi artiklitest 12–13 lähtuvalt pole võimalik tagada, välja pakutud kompensatsioonimeetmete rakendamine;
 - oluliste hooldustööde teostamisel vajadusel ajaliste piirangute seadmine, kui see on vajalik inimestega, linnustikuga või kalastikuga seotud häiringute vältimiseks;
 - kaitsealustel aladel ei tohi hooldustööde teostamisel hooldustehnikaga liikuda ega vajalike materjale ladustada. Järgitakse ehitustööde ajastamisega seotud nõudeid;
 - keskkonnakorralduskava järgimine.
-

5. PLANEERINGU ELLUVIIMINE

5.1. ELLUVIIMISE ÜLDISED PÕHIMÕTTED

Rail Baltic maakonnaplaneeringuga on välja valitud raudtee trassi koridori asukoht Pärnu maakonnas. Planeering on aluseks raudtee projekteerimisele, eelprojektiga määratakse raudteemaa ulatus ja omandatava maa täpne vajadus. Raudtee ja raudtee ehitamisest tingitud teede ehitamise aluseks on ehitusprojekt.

Kohalike omavalitsuste tegevus (roll) projektide koostamisel ja ehituslubade väljastamisel toimub vastavalt ehitusseadustikus ning ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendusseaduses sätestatule. Raudtee ja raudteeinfrastruktuuri väljaehitamisel tuleb tagada kõigi raudtee toimimiseks vajalike rajatiste ja raudtee rajamisega kaasnevate ümberehituste rajamine (vt tegevuskava peatükk 5.7.).

Planeering ei määratle Rail Baltic raudtee rajamisest tingitud kavandatavate/ümberehitatavate teede ja viaduktide omandikuuluvust. Kohalikest ning avalikest huvidest lähtuvalt teeb planeering ettepaneku määrata maanteeviaduktid nende valmishitamise järgselt riigi omandisse. Teede riigi omandisse määramine nende valmishitamise järgselt otsustatakse üksikjuhtumi põhiselt avalikest huvidest lähtuvalt.

5.2. LAHENDUSE SISSEVIIMINE KEHTESTATUD KOHALIKE OMAVALITSUSTE ÜLDPLANEERINGUTESSE

Et tagada raudtee ehitamiseks vajaliku maa-ala olemasolu, tuleb planeeringu kehtestamisel arvestada järgmist:

- I kohalike omavalitsuste kehtestatud üldplaneeringutesse kanda trassi koridori asukoht vastavalt planeerimisseadusele koos reisijate raudteejaamaga ja suurimetajate läbipääsu piirkonnaga. Trassi koridoris tehniliste rajatiste (alajaamad, eritasandilised ristumised (viaduktid, sillad) jms) projekteerimiseks ei ole vajalik detailplaneeringu koostamine;
- I kohalikul omavalitsusel edasisel planeerimis- ja ehitustegevusel arvestada planeeringuga määratud trassi koridori, raudteeinfrastruktuuri ja raudtee rajamisest tingitud ümberehituste (nt teed) vajaduste ja nende põhimõtteliste asukohtadega. Planeeringuga määratud raudtee trassi koridor kehtib kuni raudtee valmimiseni, pärast raudtee kasutusloa

väljastamist tekib raudtee kaitsevöönd, kus on lubatud tegevused vastavalt kehtivatele õigusaktidele;

- kohalike omavalitsuste kehtestatud üldplaneeringutesse kanda Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatavad /ümberehitatavad teed, sh trassi koridorist väljas asuv (joonisel kajastatud kui Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav tee), koos 100 m laiuse puhvriga⁹⁰. Kavandatavate/ümberehitatavate teede rajamise vajadusega tuleb arvestada edasisel planeerimis- ja ehitustegevusel;
- kohalike omavalitsuste kehtestatud üldplaneeringutesse kanda elektrilahenduse liinikoridor koos veoalajaamadega (põhivõrguga liitumispunkti ja raudteed teenindava veoalajaama vaheline liinikoridor). Liinikoridori ja veoalajaamade rajamise vajadusega tuleb arvestada edasisel planeerimis- ja ehitustegevusel. Planeeringuga määratud liinikoridor kehtib kuni elektriliini valmimiseni, pärast elektriliini kasutusloa väljastamist tekib kaitsevöönd, kus on lubatud tegevused vastavalt kehtivatele õigusaktidele.

5.3. TRASSI KORIDORIS PAIKNEVAD JA RAIL BALTIC RAUDTEE RAJAMISEST PUUDUTATUD KEHTESTATUD DETAILPLANEERINGU ALAD. NENDE KEHTETUKS TUNNISTAMISE VAJADUS VÕI REALISEERITAVUSE VÕIMALIKKUS

Trassi koridor läbib Tahkuranna valla Reiu külas paiknevaid kehtestatud detailplaneeringuid (Silla elamud detailplaneeringu ala ja Silla Elamud Teine muutmise detailplaneering). Detailplaneeringute piires on moodustatud 35 üksikelamu ja 1 ridaelamu krunt, 1 krunt spordi- ja mänguväljakutele ja 1 krunt, kraavitusele ning puhke- ja virgestusaladele, kuhu on valmis ehitatud tehnovõrgud.

Ala on varustatud tehnovõrkudega, raudtee projekteerimisel tuleb tagada tehnovõrkude tõrgeteta toimimine naaberaladel.

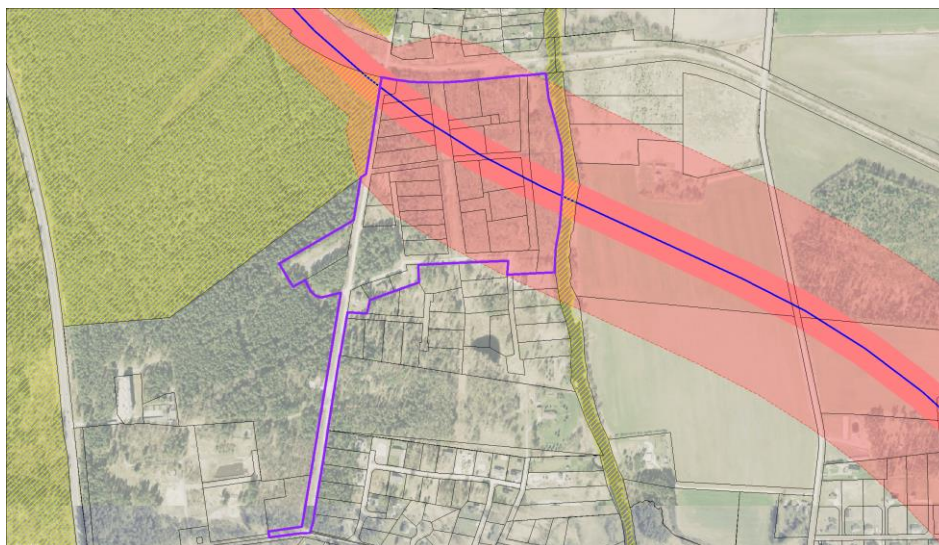
Raudteemaa ulatus ja detailplaneeringu realiseeritavuse ulatus selgub raudtee projekteerimise etapis. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, kaasates kohalikku omavalitsust, analüüsib maade omandamise käigus detailplaneeringutega kavandatava tegevuse realiseeritavust. Kui detailplaneeringutega kavandatav ei ole realiseeritav (kas täies mahus või osaliselt) räägitakse omanikuga läbi kaasnevate kulude kompenseerimise võimalused ja ulatus (detailplaneeringu

⁹⁰ Kavandatavale/ümberehitatavale teele on kummalegi poole teed määratud puhver 50 m ulatuses, et tagada mulde rajamiseks vajaliku maa-ala olemasolu.

kehtetuks tunnistamine vms). Detailplaneeringute täielikult või osaliselt kehtetuks tunnistamine on kohaliku omavalitsuse pädevuses.

Raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd kulgeb läbi detailplaneeringutega kavandatud elamumaa kruntide. KSH müra modelleerimine lähtus eeldusest, et ilmselt realiseeritavad ei ole krundid raudteest põhja pool ning tavajuhul ka need elamumaa krundid, mida raudteemaa ja raudtee kaitsevöönd läbib. Modelleerimise tulemuse alusel määras maakonnaplaneering müra leevendusvajadusega ala, et tagada piirkonnas mürataseme alandamine vähemalt normidega ettenähtud tasemele.

Kui hilisemas, maade omandamise etapis, otsustatakse läbivõtte tulemusena müra modelleerimise aluseks olevaid eelduseid muuta (nt loobutakse detailplaneeringuga kavandatud elamumaa realiseerimisest üldse; koostatakse alale uus detailplaneering, mille raames moodustatakse uued krundid vms), tuleb uuesti teha müra modelleerimine ja määrata leevendusmeetmed vastavalt läbivõtte tulemusena kokku lepitud lahendusele. Muudatustega leevendusmeetmete osas tuleb arvestada projekteerimise järgmises etapis (põhi- või tööprojekt).



Skeem 5.3.1. Rail Baltic raudtee koridori paiknemine kehtestatud detailplaneeringute suhtes. Silla elamud detailplaneeringu ala piir on skeemil kajastatud sinise joonega, krundijaotus halliga ning Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad kollasega.

5.4. TRASSI KORIDORIS PAIKNEVATE MAAÜKSUSTE OMANDAMISE PÕHIMÕTTED

Rail Balticu maakonnaplaneering, millega määratakse trassi koridor, ei ole üldisest täpsusastmest tulenevalt maade omandamise otseseks aluseks. Trassi koridoris paiknevate maaüksuste Eesti Vabariigile omandamine raudtee rajamiseks vajalikus ulatuses toimub raudtee eelprojekti alusel, millega määratakse raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala ulatus. Maa omandamiseks peab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium läbirääkimisi kinnistu omanikega. Trassi koridorist väljaspool raudteemaad üldjuhul ei omandata, erisused (kui raudteemaa omandamise järgselt halveneb märgatavalt või muutub ebamõistlikuks järelejäänud kinnisasja kasutamine) lepatakse kokku raudteemaa omandamise etapis läbirääkimiste käigus.

Riigile kuuluvate maade puhul lähtutakse riigivaraseadusest, mis võimaldab riigivara valitsejate vahel sõlmida ka asja kasutamise kokkuleppe, millega reguleeritakse asja või selle osa kasutamist teise riigivara valitseja poolt.

Maade omandamise menetlust alustades tellitakse litsentseeritud ja atesteeritud maa hindajalt eksperdihinnang raudtee ehitamiseks vajalike maa-alade turuväärtuse leidmiseks, mille alusel alustatakse läbirääkimisi maaomanikega maa vabatahtlikuks võõrandamiseks. **Läbirääkimiste eesmärk maade omandamise protsessis on vabatahtliku kokkuleppe saavutamine maa võõrandamise tingimuste osas.**

Läbirääkimiste käigus kuulatakse maaomanike selgitusi ja põhjendusi, tutvustatakse maa hindaja koostatud eksperdihinnangu sisu ning täpsustatakse maa võõrandamise tingimusi (hind, valduse üleandmise aeg, saagi koristamise ja metsa raiumise võimalus ning muud tingimused). Läbirääkimistel protokollitakse maaomaniku soovid ja maa võõrandamise tingimused. Kui maa võõrandamises jõutakse maaomanikuga kokkuleppele, sõlmitakse notariaalselt tõestatud leping maa Eesti Vabariigile omandamiseks. Kõik maade omandamisega seotud kulutused (maamõõdutööd, müügilepingute notaritasud ja riigilõivud) tasub huvitatud poolena riik.

5.5. SUNDVÕÕRANDAMINE

Vaid juhul, kui korduvad läbirääkimised vabatahtlikuks võõrandamiseks ei anna soovitud tulemusi ning maaomanik keeldub maa võõrandamisest, on Eesti Vabariigil õigus algatada sundvõõrandamismenetlus. Sundvõõrandamine on äärmuslik

abinõu, mille läbiviimine toimub vastavalt kinnisasja sundvõõrandamise seadusele. Sundvõõrandamise viib läbi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

5.6. VARASEMATE TOETUSTE ABIL TEHTUD INVESTEERINGUD

Kui seoses Rail Baltic raudtee ehitamisega tuleb ennetähtaegselt likvideerida või ümber ehitada varem toetuse saanud objekt(id), tuleb likvideerimisele võimalusel eelistada ümberehitamist või muul moel algsel sihtotstarbel kasutatavuse tagamist. Ümberehitamisel peab säilima objekti esialgne otstarve/tegevus ning võrgustike puhul (teed, trassid) funktsionaalsus ka ümberehituste järgselt.

Kui raudtee ehitamisega seoses tuleb likvideerida hoone või rajatis, mille rajamiseks on kasutatud struktuurivahendite /avaliku sektori toetust ning mille puhul toetuse abikõlblikkuse perioodi lõpust 5 (teatud juhtudel 3) aastat ei ole veel möödunud ja seda hoonet või rajatist ei asendata Rail Baltic projekti raames, on toetuse saajal valik, kas objekt ise taastada rajatava raudtee trassist eemal või osa toetusest tagasi maksta. Toetuse saaja saab seda teha riigi makstava hüvitise abil. Igal üksikul juhul oleneb lahendus konkreetsest olukorrast. Rail Baltic raudtee rajamisest tulenevast sekkumisest varem toetust saanud projekti kohustuste täitmisse või sellekohase kahtluse korral tuleb esimesel võimalusel informeerida toetuse andmise otsuse teinud asutust ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi meiliaadressil info@mkm.ee.

Kui objekt on ümber ehitatud või osaliselt likvideeritud, aga tervikuna on ta endiselt samas mahus funktsionaalne ning kasutusel sihipäraselt (kokku 5 aastat arvestades maha peatumise ümberehitamise ajal), siis ei ole struktuurivahendite⁹¹ kasutamise reegleid rikutud.

⁹¹ Struktuurivahenditest toetatud vara kestliku kasutamise kohustus tuleneb vastava perioodi struktuuritoetuse seadusest, millele määruses, mille alusel toetust anti, ja igas toetuse andmise otsuses viidatakse:

Perioodi 2007–2013 struktuuritoetuse seaduse § 22
<https://www.riigiteataja.ee/akt/130062015052>;

Perioodi 2014–2020 struktuuritoetuse seadus § 24 punkt 14
<https://www.riigiteataja.ee/akt/121062014001?leiaKehtiv>;

5.7. TEGEVUSKAVA

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
Uuringud ja analüüsid				
1.	Rail Baltic maakonnaplaneeringute kehtestamine	2017	Maavanem	
2.	Rail Baltic raudtee eelprojekti koostamine	2016–2017	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	
3.	Arheoloogilise uuringute läbiviimine	2015–2016	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	<i>Reaalselt vajalik enne ehituse algust</i>
4.	Rail Baltic tasuvusuuringu uuendamine	2016–2017	Rail Baltic raudtee rahvusvaheline ühisettevõtte	<i>Reaalselt vajalik enne ehituse algust</i>
Ehitus- ja arendustegevus				
5.	Maade omandamine raudtee ehitamiseks	2016–2018	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	<i>Vajalik ehitustöödega alustamiseks terve trassi ulatuses</i>
6.	Raudtee ehitamise ettevalmistustööd (ehitusaegsete kompensatsioonimeetmete rajamine, metsa raadamine jms)	2016–2020	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	<i>Lähtuvalt KSH/KMH aruandes ettenähtud tegevustest</i>
7.	Raudtee tehnilise projekti koostamine	2017–2018	Rail Baltic rahvusvaheline	<i>Alustatakse pärast eelprojekti valmimist</i>

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
			ühisettevõte	<i>kolme Balti riigi ülesena</i>
8.	Terminalihoonete ehitus	2018–2020	<i>täpsustub</i>	
9.	Raudtee ehitamine, sh	2018–2025	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõte	<i>Alustatakse pärast tehnilise projekti valmimist kolme Balti riigi ülesena</i>
	raudtee ja raudteefrastruktuuri ehitamine			
	maaparandus- ja metsakuivendussüsteemide rekonstrueerimine			
	kavandatavate/ümberehitatavate teede (sh viaduktid, sillad, kergliiklejate läbipääsud, kergliiklusteed) ehitamine			
	ökoduktide, müratõrjevahendite jt leevendusmeetmete ehitamine			
10.	Ehitustegevuse korraldus (nt liiklus), sh tööde järgne olukorra tagamine	2017–2026	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõte	

	Tegevus	Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
11.	Müra (elu- ja puhkealade ning elamute- ja ühiskasutusega hoonete paiknemist arvestades) seire (kontrollmõõtmine) ja vajadusel täiendavate leevendusmeetmete rakendamine	2020 – jooksvalt raudtee opereerimisel	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	
12.	Trassi mõjupiirkonda jäävate kaitstavate liikide elupaikade seire ja vajadusel täiendavate leevendusmeetmete rakendamine	2020 – jooksvalt raudtee opereerimisel	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	
13.	Rail Balticu trassi koridori piiresse jäävate kehtivate detailplaneeringute realiseeritavuse analüüs (Pärnu maakonnas keskendutakse Silla elamud ja Silla Elamud Teine muutmine detailplaneeringutele)	2017–2018	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	
14.	Analüüsi läbiviimine põhi-/tööprojekti koostamise etapis, mis kaardistab ja analüüsib alternatiivsed tehnilised võimalused loomaläbipääsude lahendamiseks lisaks olemasolevatele ökoduktidele baseeruvale lahendusele	2017–2018	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	
15.	Rail Balticu ehitusliku kontseptsiooni loomine ja ehituslogistika lahendused	2016–2018	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõtte	

Tegevus		Orienteeruv tähtaeg	Vastutaja	Märkused
16.	Ehitusmaavarade varustuskindluse uuring ⁹²	2016–2017	Tehnilise Järelevalve Amet	
17.	Pärnu kaubajaama vajaduse, asukoha ja tehnilise lahenduse uuring	2016-2019	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõte	
18.	Keskkonnakorralduskava	2018- jooksvalt raudtee opereerimisel	Rail Baltic rahvusvaheline ühisettevõte	

⁹² <https://www.tja.ee/et/valdkonnad-teenused/rail-balticu-uuringud>

5.8. MAASTIKUKAITSEALA JA PÜSIELUPAIGA KAITSE-EESKIRJA MUUTMISE ETTEPANEK

Raudtee läbib Niidu ja Pärnu maastikukaitseala ning kattub osaliselt Viluvere väike-konnakotka püsielupaigaga. Kavandatava tegevuse planeerimine maastikukaitsealadele ja püsielupaigale ei ole kooskõlas kaitse-eeskirjadega, mistõttu teeb planeering ettepaneku kaitse-eeskirjade muutmiseks⁹³.

Kaitse-eeskirjade muudatused peavad olema kinnitatud enne raudtee ehitusloa väljastamist.

⁹³ Muutmise ettepanek sisustatakse vastavalt looduskaitseseadusele Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juhtimisel.

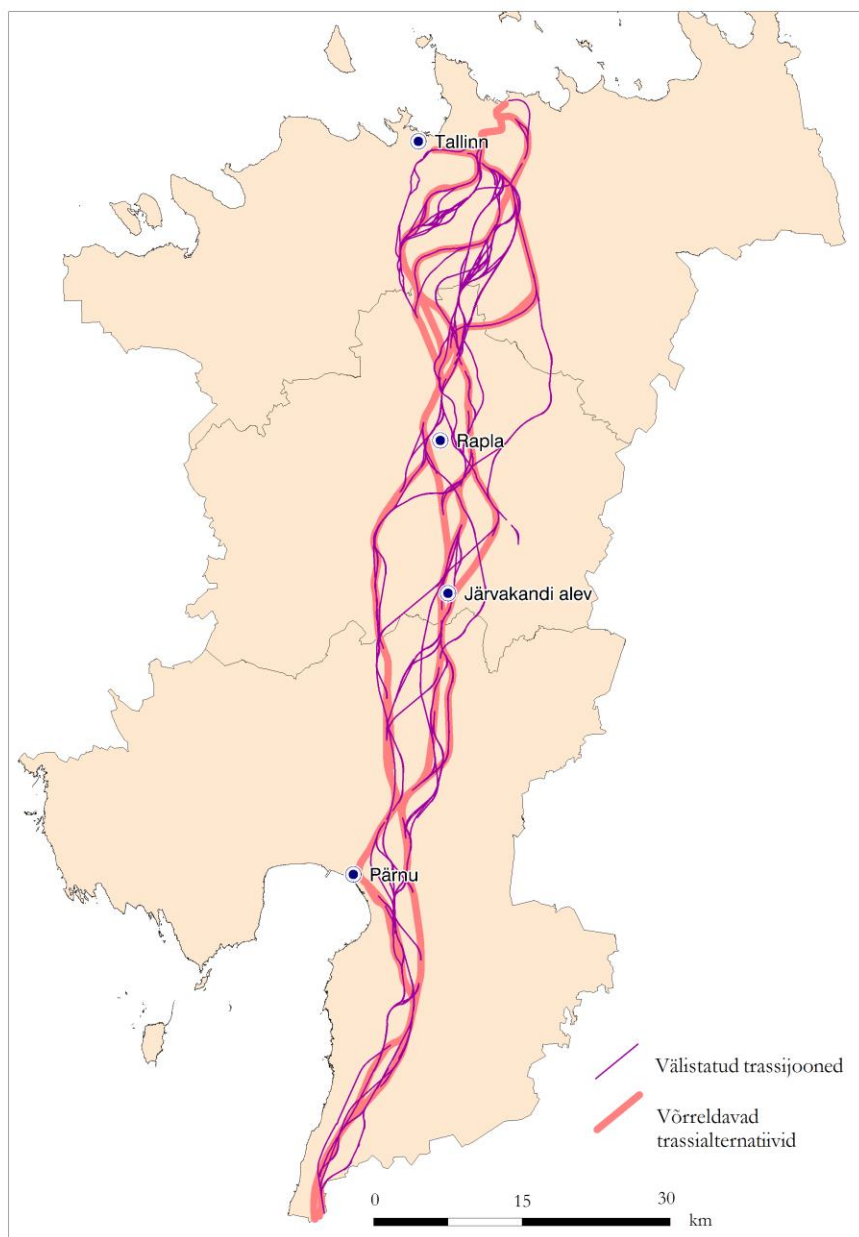
6. PLANEERINGU JOONISED

LISAD

LISA 1. OLEMASOLEVA RAUDTEE KORIDORI KASUTAMISE VÕIMALIKKUS RAIL BALTIC RAUDTEE TRASSI ASUKOHANA

Esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 2. ÜLEVAATLIK SKEEMKAART TÖÖPROTSESSI JOOKSUL VISANDATUD TRASSI JOONTEST JA VÕRRELDUD ALTERNATIIVIDEST



LISA 3. RAIL BALTIC 1435 MM HARJU, RAPLA JA PÄRNU MAAKONNAPLANEERINGUTE VÕRRELDAVATE TRASSI KORIDORIDE VÕRDLUSTULEMUSED

Esitatud eraldiseisva köitena.

LISA 4. RAIL BALTIC PÄRNU MAAKONNA LÕUNAOSA ELEKTRILAHENDUSE VARIANDID

Esitatud eraldiseisva köitena.