



MAAVANEMA KORRALDUS

Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ vastuvõtmine

09.november 2016 nr 1-1/16/1037

Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (edaspidi maakonnaplaneering) eesmärk on leida sobivaim asukoht kavandatavale raudtee trassi koridorile.

Rail Baltic raudteega luuakse uus ühendus Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahel. Rail Baltic raudtee rajamine, millega kaasneb inimeste ja kaupade parem liikumisvõimalus ning keskkonnahoid, on seotud suure avaliku huviga. Siiani on Balti riikide raudteesüsteem (standardne rööpmelaius 1520 mm) mandri-Euroopa standarditega (rööpmelaius 1435 mm) ühildamatu, mistõttu on Euroopa tasandil otsustatud (Euroopa Komisjoni 29.04.2004 otsus nr 884/2004) Eesti, Läti ja Leedu raudteetransport integreerida laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordisüsteemi. Rail Balticu arendamiseks on antud suunised Eesti Vabariigi Valitsuskabineti 22.09.2011 otsusega; Eesti, Läti ja Leedu peaministrite 10.11.2011 ühisdeklaratsiooniga ning Balti riikide transpordi eest vastutavate ministrite 07.12.2011 allkirjastatud kokkuleppega. Tallinn-Pärnu-Riia suunalise kiire raudtee kulgemise põhimõte on sätestatud 2012. aastal kehtestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“.

Maakonnaplaneering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korraldusega nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks“. Maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (edaspidi KSH) algatas Pärnu maavanem 23.04.2012 korraldusega nr 267. Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks koostatakse maakonnaplaneeringud ka Rapla- ja Harjumaal. Maakonnaplaneeringutega planeeritakse Rail Baltic raudteeliini mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitisena ning planeeringulahenduste põhjal toimub uue raudtee projekteerimine Eesti piires¹. Kavandatav raudtee läbib Eestit põhja-lõuna suunalisena, kulgedes Muuga sadama piirkonnast Eesti-Läti riigipiirini.

Maakonnaplaneering on algatatud enne uue planeerimisseaduse (RT I, 26.02.2015, 3) jõustumist. Seetõttu järgitakse maakonnaplaneeringu menetlemisel kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse redaktsiooni (RT I, 13.03.2014, 97), vastavalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lg-le 1.

Maakonnaplaneeringu lahendus on koostatud tihedas koostöös Pärnumaa kohalike omavalitsustega, riigiametitega, erinevate huvigruppidega ja avalikkusega. Paremaks kaasamiseks, informatsiooni edastamiseks ning maakonnaplaneeringu ja KSH materjalide kättesaadavuse tagamiseks on materjalid olnud kättesaadavad Pärnu Maavalitsuse veebilehel

¹ Sarnased ettevalmistustööd toimuvad uue rahvusvahelise raudtee rajamiseks ka Lätis ja Leedus

aadressil: <http://parnu.maavalitsus.ee/rail-balticu-raudtee-trassi-koridori-asukoha-maaramine>. Kõik planeeringumaterjalid on kättesaadavad ka Rail Balticu projekti portaalis aadressil: <http://www.railbaltic.info/et/>. Planeerimisprotsessi erinevates etappides viidi läbi töökoosolekuid ning korraldati avalikke arutelusid. Ülevaade maakonnaplaneeringu ja KSH koostamisel toimunud avalikest aruteludest on esitatud maakonnaplaneeringu seletuskirja tabelis 1.

Paralleelselt maakonnaplaneeringu koostamisega on läbi viidud KSH, mille eesmärk on kaalutletult keskkonna - ja sotsiaalmajanduslike tingimustega arvestamine maakonnaplaneeringute koostamisel ja kehtestamisel. Ühtlasi annab KSH sisendi leevendusmeetmete väljatöötamiseks.

Maakonnaplaneeringus raudtee trassi koridori asukoha määramisel on võetud arvesse majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud ning tehnilis-majanduslikud kaalutlused, mis kajastuvad maakonnaplaneeringu seletuskirjas (ptk 2.2 ja 2.3) ja joonistel. Kavandatava raudtee kõrged tehnilised nõuded tingivad vajaduse arvestada erinevate üksikasjadega juba maakonnaplaneeringu koostamise staadiumis. Seetõttu on planeeringu koostamise töögruppi kaasatud insenerid ja projekteerijad, kes täpsemate analüüside ja uuringute tulemusena on andnud sisendi trassikoridori asukoha valikuks, raudtee ja selle infrastruktuuri ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu planeerimiseks.

Rail Balticu trassi koridori asukoha määramiseks analüüsiti võrdlustapi jooksul erinevaid trassi asukoha alternatiive (skeem maakonnaplaneeringu seletuskirja lisa 2). Põhjaliku analüüsi käigus selgitati välja parim võimalik trassikoridori asukoht rahvusvahelise kiire elektrirongiühenduse loomiseks. Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks võrreldi alternatiive kriteeriumigruppide lõikes: inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud; tehniline teostatavus; ehitusmaksumus; sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu.

Põhjalikum ülevaade võrdlustulemustest ja eelistuse kujunemise põhjendustest on esitatud dokumendis „Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused“ (maakonnaplaneeringu lisa 3), maakonnaplaneeringu seletuskirjas (võrdlustulemuste kokkuvõtlik ptk 2.4) ja KSH aruande lisa 1.

Pärnu maakonna lõunaosas võrreldi raudtee trassi koridori alternatiive: 1A versus 1B, 2A versus 2B, 3A versus 3B. Võrdluse tulemusena kujunesid eelistatuks alternatiivide lõigud 1B, 2B ja 3A. Eelistuse kujunemisel osutusid otsustavateks teguriteks asustuse ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade paiknemine. Trassilõigud 1B, 2B ja 3A kulgevad majapidamistest kaugemal, mistõttu säilivad välja kujunenud külatervikud ning mõjutavad kohaliku kogukonna taluvusvõimet ja liikumisvõimalusi vähem kui nende alternatiivid. Trassilõigu 3A eelistuse kujundamist mõjutas lisaks asustusele Natura 2000 alade paiknemine: 3A kulgeb Natura 2000 aladest eemalt, samas kui alternatiiv 3B neid riivab.

Alternatiivide 4B versus 4C versus 4H ja 4D versus 4E võrdluse tulemusena kujunesid eelistatuks lõigud 4H ja 4D. Eelistuse kujunemisel osutusid otsustavateks teguriteks asustuse ja Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade paiknemine. Eelistatud trassilõigu alternatiiv 4H kulgeb majapidamistest kaugemal, mistõttu säilivad väljakujunenud külatervikud ning mõjutab kohaliku kogukonna taluvusvõimet ja liikumisvõimalusi vähem. Trassilõigu 4D eelistuse kujundamist mõjutas lisaks asustusele ka Natura 2000 alade paiknemine: 4D kulgeb Natura 2000 aladest eemalt, samas kui alternatiiv 4E läbib Natura 2000 ala. Seega on eelistatud alternatiivide lõigud 1B, 2B, 3A, 4H, 4D väiksema mõjuga nii inim- kui looduskeskkonnale.

Maakonna keskosas võrreldi raudtee trassi koridori alternatiive 4A + 4H + 4D + 4F versus 4G ehk alternatiive läbi Pärnu linna versus Pärnust mööda. Võttes aluseks alternatiivide võrdlustulemusi, kujunesid eelistatuks 4A + 4H + 4D + 4F. Eelistus kujunes eelkõige strateegilise, regionaalset arengut soodustava Pärnu linna ühendamise võimalust arvestades. Reisijateveo seisukohalt on oluliselt eelistatud Pärnu linna läbiv alternatiiv.

Maakonna põhjaosas võrreldi² trassikoridori alternatiive 5B + 6A + 7A versus 5C + 6B + 7B + 7C. Nende võrdlemise tulemusena kujunes eelistatuks alternatiiv 5C + 6B + 7B + 7C, mille eelistust toetasid kõik kriteeriumigrupid. Selle alternatiivi puhul võrreldi täiendavalt raudtee trassi koridori alternatiive 5C versus 5D. Lõplik eelistus osutus 5D kasuks, mis kujunes arvestades kohaliku eluolu ja majandustegevuse hoidmist ning tasakaalustatud arengu jätkamist, samuti võimalusest kavandada peatuskoht kohaliku liikluse tarbeks olemasoleva Pärnu-Lelle raudtee Tootsi jaama piirkonda.

Võttes aluseks Rail Balticu üldist eesmärki, trassikoridori alternatiivide võrdlustulemusi ning lähtudes protsessi jooksul langetatud strateegilistest otsustest, kujunes Pärnu maakonnas eelistatuks trassikoridori asukoht 1B + 2B + 3A + 4A + 4H + 4D + 4F + 5D + 6B (6B kulgeb osaliselt Rapla maakonnas).

Lisaks annab eelistatud Rail Balticu trassi koridor võimaluse korraldada tulevikus raudteel kohalikku rongiliiklust suunal Tallinn-Rapla-Pärnu-Riia. Selleks on kavandatud perspektiivsed asukohad regionaalsete rongipeatuste rajamiseks Rail Balticu trassile.

Eelistatud trassikoridorile koostatud planeerimisettepanek on vastavalt planeerimisseadusele kooskõlastatud ametkondade ja Pärnumaa kohalike omavalitsustega. Maakonnaplaneeringu kooskõlastasid märkusteta Sindi Linnavolikogu, Kihnu Vallavolikogu, Tori Vallavolikogu, Halinga Vallavolikogu, Häädemeeste Vallavolikogu; Audru Vallavolikogu, Varbla Vallavolikogu, Surju Vallavolikogu. Väandra Alevivolikogu, Saarde Vallavolikogu, Tõstamaa Vallavalitsus, Väandra Vallavolikogu, Are Vallavolikogu, Koonga Vallavolikogu, Paikuse Vallavolikogu, Tootsi Vallavolikogu, Sauga Vallavolikogu, Järva Maavalitsus, Viljandi Maavalitsus, Lääne Maavalitsus, Rapla Maavalitsus, Kaitseministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet, Maanteeamet, Põllumajandusamet, Muinsuskaitseamet. Maakonnaplaneering loetakse Siseministeeriumiga kooskõlastatuks vastavalt planeerimisseaduse § 17 lg-le 5.

Planeeringulahenduse kooskõlastasid märkustega ja tingimustega Pärnu Linnavolikogu, Tahkuranna Vallavolikogu, Keskkonnaministeerium, Keskkonnaamet, Tehnilise Järelevalve Amet, Maa-amet, Terviseamet, Maaeluministeerium. Kooskõlastamisel esitatud põhjendatud ettepanekutega on arvestatud ning maakonnaplaneeringu ja KSH aruande materjale täpsustatud ja täiendatud.

Pärast maakonnaplaneeringu kehtestamist kantakse kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse Rail Balticu trassi koridor ning maa- ja veealade üldised kasutustingimused, samuti Rail Balticu ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav teedevõrk ning Rail Balticu elektriühendused Surju ja Sauga valdades. Maakonnaplaneeringus sätestatud maakasutustingimused kehtivad kuni Rail Balticu raudtee valmimiseni. Pärast planeeritud raudtee ja koos sellega kaasneva taristu väljaehitamist ning kasutusloa väljastamist kehtivad Rail Baltic raudteel ja selle kaitsevööndis seadusest tulenevad kitsendused.

Maakonnaplaneering on aluseks raudtee projekteerimisele. Eelprojektiga määratakse raudteemaa ulatus ja võõrandatava maa täpne vajadus. Raudtee ehitamiseks vajaliku maa võõrandamine toimub läbirääkimiste või möödapääsmatul vajadusel sundvõõrandamise ja sundvalduse seadmise kaudu.

Lähtuvalt eeltoodust ning Vabariigi Valitsuse seaduse § 87, ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lg-de 1, 2 ja 3, planeerimisseaduse (RT I,

² Kuna võrreldavad trassikoridori asukohtalternatiivid olid maakonnapiiiride ülesed, hõlmas võrdlusprotsess lisaks Pärnu maakonna territooriumile ka Rapla maakonda.

13.03.2014, 97) § 18 lg 3, § 19 p-i 3 ja § 21 lg 1 ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnanuhtimissüsteemi seaduse § 41 alusel:

1. Võtan vastu Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ (joonised ja seletuskiri lisatud).

2. Pärnu Maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna planeeringute talitusel:

2.1 korraldada maakonnaplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avaliku väljapaneku läbiviimine vastavalt planeerimisseadusele Pärnu maakonnas ajavahemikul 29. novembrist kuni 29. detsembrini 2016;

2.2 korraldada maakonnaplaneeringu avalikustamisest teavitamine Pärnu Maavalitsuse veebilehel, maakonnalehes Pärnu Postimees ja kohaliku omavalitsuse lehtedes. Planeeritud raudtee trassi koridori, raudtee ehitamisest tingitud kavandatavate ja ümberehitatavate maanteed koridori ning Surju ja Sauga valdades Rail Balticu elektriühenduste liinikoridori jäävate kinnistute omanikke teavitada tähtkirjaga;

2.3 korraldada maakonnaplaneeringu ja selle KSH aruande avalikud arutelud Pärnu Maavalitsuses (Pärnu linna, Tahkuranna valla ja kogu maakonna osas) ning Vändra, Tori (Tori ja Tootsi valdade osas), Are, Sauga, Paikuse, Surju ja Häädemeeste (Häädemeeste ja Saarde valdade osas) valdades.

3. Korraldust on võimalik vaidlustada 30 päeva jooksul arvates korralduse teadasaamisest Tallinna Halduskohtus halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud alusel ja korras.

4. Korraldus jõustub allakirjutamisest.

(allkirjastatud digitaalselt)

Kalev Kaljuste