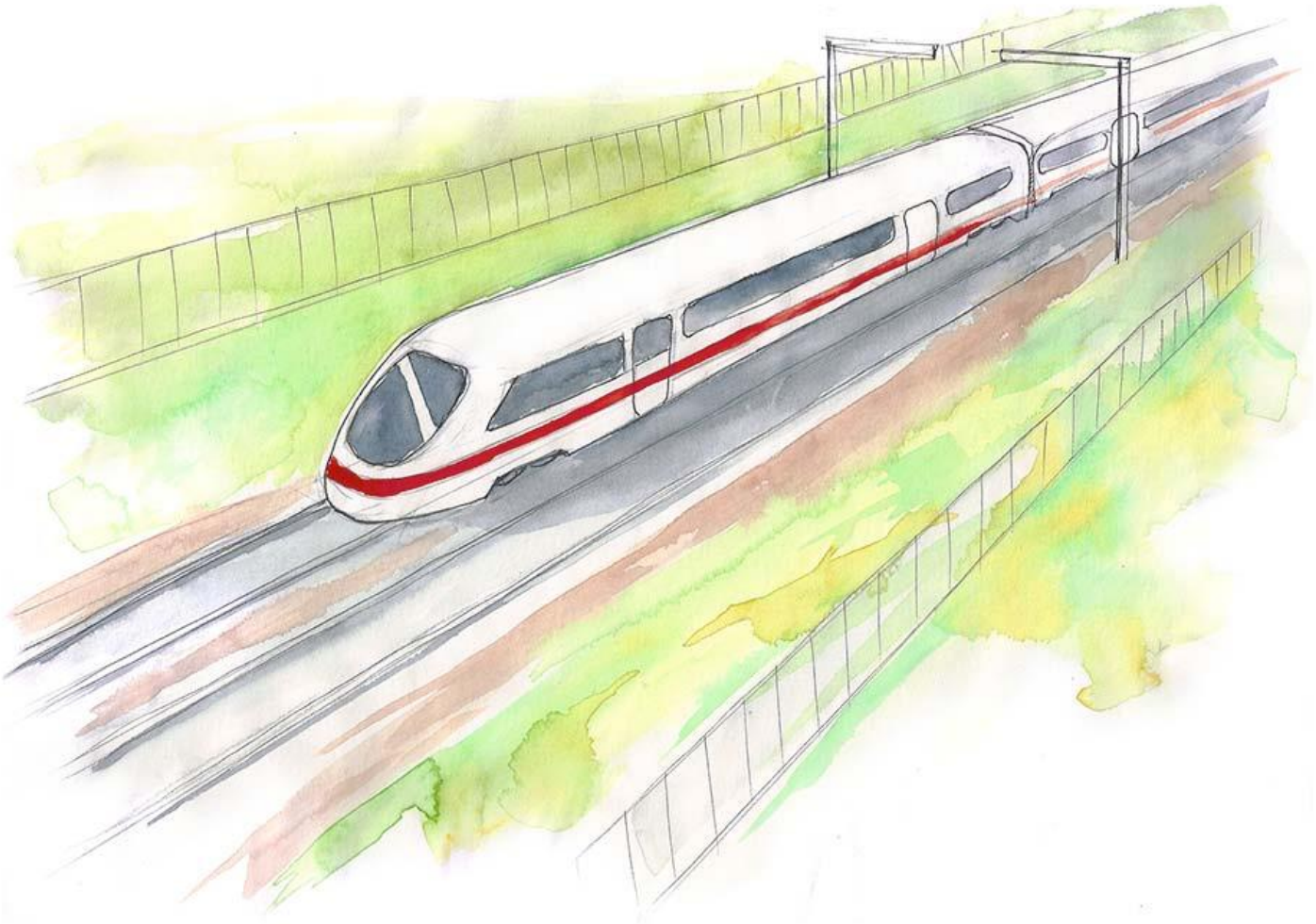
Kaasrahastatud Euroopa Liidu poolt
Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T)



Rail Balticu 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused

20.oktoober 2014

TEHNILISE JÄRELEVALVE AMET
ESTONIAN TECHNICAL SURVEILLANCE AUTHORITY

MAJANDUS- JA KOMMUNIKATSIOONI-MINISTEERIUM

Harju Maavalitsus

PÄRNU MAAVALITSUS

Rapla Maavalitsus
Rapla County Government

RAIL BALTICU 1435 MM TRASSI HARJU, RAPLA JA PÄRNU MAAKONNAPLANEERINGUTE VÕRRELDAVATE TRASSIKORIDORIDE VÕRDLUSTULEMUSED

20.10.2014

Käesoleva väljaande autor on selle eest ainuisikuliselt vastutav. Euroopa Liit ei vastuta selles sisalduva teabe mis tahes kasutamise eest.

Reaalprojekt Hendrikson & Ko Reng KELPROJEKTAS WSP

SISUKORD

Sissejuhatus **5**

1. Trassikoridoride võrdlemise alused **7**

1.1. Kavandatava joonehitise üldine iseloom 7

1.1.1. Tegevused raudtee kaitsevööndis 7

1.2. Strateegilise eelistuse kujundamise põhimõtted 8

9

1.3. Tehnilise eelistuse kujundamine 9

1.4. Maksumuse ja sotsiaal-majandusliku tulu arvutamise alused 10

1.5. Keskkonnamõju strateegilise hindamise võrdluskriteeriumid 12

2. Võrdlustabelid **14**

2.1. Pärnumaa 16

2.1.1. Võrdlusgrupp 1. Lõigud 1A vs 1B Häädemeeste vallas 16

2.1.2. Võrdlusgrupp 2. Lõigud 2A vs 2B Häädemeeste vallas 18

2.1.3. Võrdlusgrupp 3. Lõigud 3A vs 3B Häädemeeste ja Surju vallas 20

2.1.4. Võrdlusgrupp 4. Lõigud 4B, 4C ja 4H Surju vallas ja Paikuse vallas, 4D ja 4E Pärnu linnas, Tahkuranna ja Paikuse vallas ning 4A + 4B + 4D + 4F vs 4G Surju, Paikuse, Sauga valdades ja Pärnu linnas 22

2.1.4.1. Võrdlusgupp 4.1. Lõigud 4B, 4C ja 4H Surju ja Paikuse vallas 22

2.1.4.2. Võrdlusgrupp 4.2. Lõigud 4D ja 4E Pärnu linnas, Tahkuranna ja Paikuse valdades 25

2.1.4.3. Võrdlusgrupp 4.3 Lõigud 4A+4C+4D+4F ja 4G Surju, Paikuse, Tahkuranna, Tori, Sauga valdades ja Pärnu linnas 28

2.2. Pärnumaa ja Raplamaa 32

2.2.1. Võrdlusgrupp 5. Lõigud 5A vs 5B Are vallas ja Halinga vallas, 5C vs 5D Are vallas, Tori vallas ja Vändra vallas ning 5A + 6A + 7A vs 5B + 6B + 7B + 7C Are, Märjamaa ja Raikküla, Vändra, Tori, Kehtna ja Järvakandi valdades 32

2.2.1.1. Võrdlusgrupp 5.1 Lõigud 5A vs 5B Are vallas ja Halinga vallas 32

2.2.1.2. Võrdlusgrupp 5.2. Lõigud 5C vs 5D Are vallas, Tori vallas ja Vändra vallas 34

2.2.1.3. Võrdlusgrupp 5.3. Lõigud 5B + 6A + 7A vs 5C + 6B + 7B + 7C Are, Märjamaa ja Raikküla, Vändra, Tori, Kehtna ja Järvakandi valdades 36

2.3. Raplamaa 38

2.3.1. Võrdlusgrupp 6. Lõigud 6B + 7B + 7D vs 6B + 7G vs 6D/7D Järvakandi, Raikküla ja Kehtna valdades 38

2.3.2. Võrdlusgrupp 7. Lõigud 7C + 8A + 9B vs 7D + 8B Kehtna, Rapla, Raikküla ja Juuru valdades 40

2.3.3. Võrdlusgrupp 8. Lõigud 9A–I + 13B-I vs 9B + 13D Rapla, Kohila ja Juuru valdades 42

2.4. Põhja-Raplamaa ja Harjumaa 44

2.4.1. Võrdlusgrupp 9. Lõigud 13C vs 13B-II Kose valdades, lõigud 11B-I + 11B-II vs 11C Rae ja Jõelähtme valdades ja Maardu linnas 44

2.4.1.1. Võrdlusgrupp 9.1. Lõigud 13C vs 13B-II Kose vallas 44

2.4.1.2. Võrdlusgrupp 9.2. Lõigud 11B-I + 11B-II vs 11C Rae ja Jõelähtme valdades ja Maardu linnas 46

2.4.2.Võrdlusgrupp 10. Lõigud 12A-I + 13A-I Rapla, Kohila ja Saku valdades vs 16A Rapla, Juuru, Kohila ja Saku valdades vs 9A-I + 16D Rapla, Juuru, Kohila ja Saku valdades 48

2.4.3. Võrdlusgrupp 11. Lõigud Lõigud 16B + 14C + 14G + 11A-II + 11B-II Saku, Kiili, Rae, Jõelähtme valdades ning Tallinna ja Maardu linnades vs 13A-II + 10A-IV + 10C + 11A-I + 11A-II + 11C 50

2.4.5.Võrdlusgrupp 12. Lõigud 16A-I + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B+ 11B-II Rapla, Juuru, Kohila, Saku, Kiili, Rae, Jõelähtme valdades ning Tallinna ja Maardu linnades vs 9A-I + 16D + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II Rapla, Juuru, Kohila, Saku, Kiili, Rae, Jõelähtme valdades ning Tallinna ja Maardu linnades vs 9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C Rapla, Kohila, Juuru, Kose, Rae, Raasiku, Jõelähtme vallad ning Tallinna ja Maardu linnad 52

3. Kohalike omavalitsuste eelistused 55

4. Võrdlustulemuste alusel kujunenud soovitus eelistatud trassikoridori osas 57

4.1. Lühiülevaade Põhja-Raplamaa ja Harjumaa trasside võrdlemise protsessist 59

Lisade loetelu 62

LISA 1.Trassilõikude tehnilised andmed 63

Lisa 2. Trassivariantide võrdlemine sotsiaal-majanduslike näitajate alusel65

Lisa 3. Rajatiste hinnanguline maksumus 65

Lisa 4. Koondkaart võrreldavate trassialternatiividega 66

Lisa 5. Võrdlusmaatriks 66

Lisa 6. Kaart Rail Balticu trassikoridoride võrdlustulemuste alusel eelistatud koridori soovitus 66

Lisa 7. Trasssivariantide maksumuste võrdlus 66

Lisa 8. Ülevaatlik skeemkaart visandatud trassijoontest ja võrreldud trassialternatiividest 67

SISSEJUHATUS

Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute koostamine on jõudnud etappi, kus on läbi viidud trassialternatiivide võrdlus keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programmis toodud kriteeriumite[1], tehniliste näitajate, ehitusmaksumuse ning sotsiaal-majanduslike tulude ja kulude alusel. Võrdlustulemuste alusel on kujunenud eelistatud trassikoridori soovitus Harju, Rapla ja Pärnu maakondades.

Käesolev dokument annab selgituse trassikoridoride võrdlemise alustest, koondülevaate võrdlustulemustest võrdlusgruppide lõikes ning võrdlustulemuste alusel kujunenud soovituse eelistatud trassikoridori kulgemise osas. Üksikasjalikud võrdlustulemused ning valikutega seotud peamised argumendid kriteeriumite lõikes on esitatud dokumendis „Rail Baltic KSH vahearuanne: trassialternatiivide võrdlus", mis on kättesaadav projekti portaalis www.railbaltic.info. Võrdlustulemused tehniliste näitajate osas on esitatud lisas 1 ja trassivariantide võrdlus sotsiaal-majanduslike näitajate alusel lisas 2. Ehitusmaksumused on üksikasjalikumalt toodud lisas 7.

Rail Balticu raudteeliini planeerimise ja ehitamise põhieesmärk on rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomine. Eesmärk on leida trassi asukoht nii, et raudtee rajamine oleks majanduslikult tasuv ja tehniliselt teostatav ning raudteest tulenevad mõjud ja häiringud oleksid minimaalsed nii inim- kui looduskeskkonnale.

Esmaste trassijoonte visandamisel ja võrreldud trassialternatiivide väljatöötamisel lähtuti nö baasteguritest, mis üldjuhul ei võimalda trassikoridori rajamist ning mida püüti vältida. Baastegurid lepiti kokku maakonnaplaneeringute lähteseisukohtade staadiumis.

Baastegurid olid järgnevad:

- elamud jm hooned (sh ühiskondlikud, äri- ja, tootmishooned);
- kalmistud;
- looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga;
- Natura 2000 võrgustiku alad;
- kultuurimälestised koos kaitsevööndiga;

1 Kriteeriumite valik on tehtud KSH programmi koostamisel.

- kehtestatud detailplaneeringutega kaetud alad (juhul, kui ehitusluba on väljastatud).

Samaaegselt oli lähtealuseks lühim võimalik teekond ja trassi geomeetrianõuded ning majanduslik tasuvus, mis on raudtee rajamise eelduseks.

Protsessi üldine kulg

Trassialternatiivide visandamisega alustati (suvel 2013) esmalt lähtudes üldisest strateegilisest eesmärgist - leida asukoht trassile Tallinn-Rapla-Pärnu ja sealt edasi Läti suunal – mis on sätestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+" ning AECOM-i uuringus (hõlmab Rail Balticu trassi asukoha põhimõttelist valikut ja esialgset teostatavus-tasuvusanalüüsi).

Tööprotsessi algetapis seati eesmärgiks visandada võimalikult palju erinevaid trassijooni, et välja selgitada need trassialternatiivid, mis vastavad kõige paremini Rail Baltic raudteeliini planeerimise ja ehitamise põhieesmärgile ning arvestavad konkreetset olukorda maakasutuses Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas. Erinevate GIS-andmete ja alusuuringute lisandumisel ja läbitöötamisel selgusid trassijooned, mis lähtealustele [2] ja planeeringu üldisele eesmärgile ei vasta või vastavad vähem. Koostöös maavalitsuste, kohalike omavalitsuste ja erinevate huvigruppidega analüüsiti esmaste trassijoonte kasutamise võimalikkust Rail Baltic trassi koridorina, eemaldades tööst lähtealustele ja planeeringu üldistele eesmärkidele mittevastad või vähemvastavad trassijooned. Tööprotsessi käigus esmaseid trassijooni täpsustades/korrigeerides ning ebasobivaid välistades selgusid võrreldavad trassialternatiivid, mis võimaldavad rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist. Täiendavaid trassialternatiive lisandus Harjumaal ja Põhja-Raplamaal ka 2014.a suvel, pärast esmaste võrdlustulemuste avalikustamist. Kuna loodava Nabala kaitseala tõttu välistati Keskkonnaministeeriumi poolt kõige otsemat teekonda võimaldavad nn 10ndad lõigud, peeti planeeringueesmärgi saavutamisel vajalikuks täiendavate trassialternatiivide analüüsi. Ülevaade visandatud trassijoontest ning võrreldud trassialternatiividest on esitatud skeemkaardil lisas 8.

2 Ülevaade maakonnaplaneeringute koostamise lähtealustest, sh baasteguritest, on esitatud dokumendis „Rail Baltic 1435 mm trassi Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute lähteseisukohad", mis on kättesaadav projekti portaalis www.railbaltic.info

1. TRASSIKORIDORIDE VÕRDLEMISE ALUSED

1.1. KAVANDATAVA JOONEHITISE ÜLDINE ISELOOM

Rail Baltic planeerimise ja ehitamise lõppeesmärk on selle kasutamine reisijate ja kaupade rahvusvaheliseks veoks. Reisijate veo seisukohalt on tegemist kiire rongiühendusega, mille peatused on Tallinnas ja Pärnus, perspektiivne peatusevõimalus on planeeritud Raplasse. Planeeritav trassikoridor peab üldjuhul võimaldama projekteeritavat sõidukiirust 240 km/h (Tallinnas ja Pärnus on vajalik madalam sõidukiirus). Trassikoridoride võrdlemise käigus on analüüsitud Rail Balticu trassi kasutamise võimalusi kohaliku transpordi seisukohalt, vaba läbilaskevõime ulatuses on kavandatavat raudteed võimalik kasutada ka kohalikuks liikluseks. Lisaharusid logistikaparkide või tootmisalade ühendamiseks Rail Balticuga on huvitatud osapoolte soovil võimalik hiljem lisada.

Rail Balticu rajamise eeltööd peaksid lõpule jõudma 2016. aasta lõpuks, uue raudtee ehitus algab eeldatavasti 2018. aastal.

Maakonnaplaneeringu kehtestamisega määratakse kindlaks maa-alade üldised kasutustingimused trassi koridori sees, sh raudteemaal. Raudteemaa on raudtee ja raudteeinfrastruktuuri hoonete ja rajatiste alune ning nende teenindamiseks vajalik maa (liinid, nõlvad, hooldusteed, müratõkked jms). Raudteemaa ulatus koos kaitsevööndiga on 66 meetrit, millest orienteeruvalt 35 meetrit piiratakse aiaga[3]. Laiem võib raudteemaa olla raudtee erilahenduste korral.

1.1.1. Tegevused raudtee kaitsevööndis

Raudtee kaitsevööndis[4], mis jääb väljaspool aiaga piiratavat ala, võib hoonete ja rajatiste ehitamine, seadmete ja materjalide ladustamine ja paigaldamine, mis seab ohtu nähtavuse kaitsevööndis, toimuda ainult Tehnilise Järelevalve Ameti ja vastava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee muu omaniku või valdaja eelneval kirjalikul nõusolekul. Raudtee korrashoiuks või liiklusohutuse tagamiseks annab kinnisasja omanikule metsa

3 Üldjuhul on raudtee aiaga piiratud, kuid töö käigus kaalutakse aiast loobumist loomade liikumiskoridoride piirkonnas.

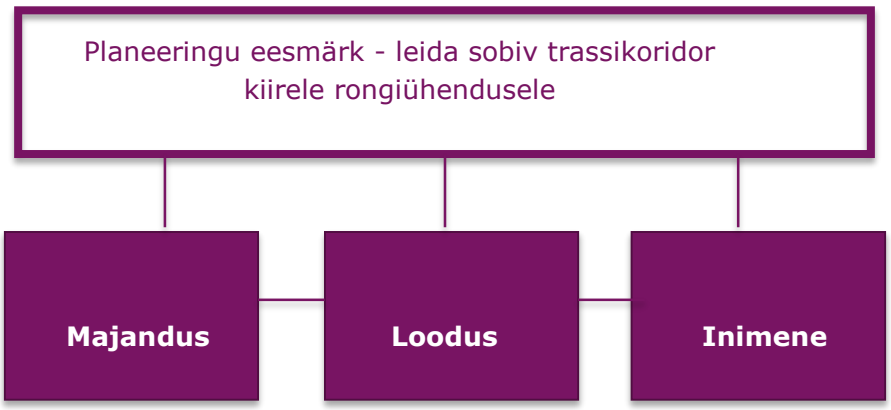
4 Tegevusi raudtee kaitsevööndis reguleerib Raudteeseadus.

raadamiseks nõusoleku keskkonnaminister või tema volitatud isik, arvestades võimaluse korral vastava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja või raudtee muu omaniku või valdaja kirjalikku põhjendatud seisukohta. Kui kaitsevööndis kasvav mets takistab raudteeliikluse ohutuse tagamiseks vajalikku nähtavust ja kinnisasja omanik keeldub metsa raadamiseks nõusoleku andmisest ja metsa raadamisest (sama kehtib muu puittaimestiku kohta, mis ei ole mets metsaseaduse tähenduses), on raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjal, raudtee muul omanikul või valdajal õigus pöörduda seisukoha saamiseks Tehnilise Järelevalve Ameti poole. Kui Tehnilise Järelevalve Amet hindab metsa raadamise või muu puittaimestiku raiumise vajalikuks, on õigus nõuda luba raadamiseks või puittaimestiku raiumiseks Keskkonnaameti kaudu.

Maakonnaplaneering täpsustab tegevusi raudteel ja kaitsevööndi sellel maa-alal, mis on aiaga piiratud. Aiaga piiratud maa-alal on ehitustegevus, mis ei ole seotud raudtee rajamisega, keelatud.

1.2. STRATEEGILISE EELISTUSE KUJUNDAMISE PÕHIMÕTTED

Eelistatud trassi valimine on kaalutlusotsus, mis võtab arvesse KSH tulemusi nii inim- kui looduskeskkonna osas, tehnilisi näitajaid ning sotsiaal-majanduslikke tulusid ja kulusid. **Eelistuse kujundamise olulisimaks aluseks on eesmärgipärasus – analüüsitava trassikoridori sobivus kiire rongiühenduse loomiseks**. Seetõttu on oluline arvestada, et raudtee rajamine on võimalik ainult siis, kui see on tehniliselt teostatav ja majanduslikult tasuv. **Kui KSH ei anna tugevat ja alternatiivi välistavat eelistust ühe alternatiivi kasuks, on eelistuse kujundamisel aluseks eelkõige tehniline teostatavus ja sotsiaal-majanduslik tulu.** KSH võrdlusprotsessis on arvesse võetud ka mõjude leevendamisvõimalusi, juhul, kui leevendamine ei ole võimalik ja mõjud on olulised, on nimetatud asjaolud välja toodud.



Joonis 1. Eelistatud trassivalik on kaalutlusotsus, mis võtab arvesse nii inim-, looduskeskkonna ja sotsiaal-majanduslikke aspekte.

1.3. TEHNILISE EELISTUSE KUJUNDAMINE

Tehnilise eelistuse eristamise eesmärk on välja tuua raudtee kui tehnilise taristu objekti planeerimise eripära. Maakonnaplaneeringu tasemel teostatava asukohavaliku raames on eelistuse kujundamiseks vaja tasakaalustada erinevad argumendigrupid – inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud, sotsiaal-majanduslikud kulud ja tulud ning tehniline keerukus. Otstarbekas on tehniline eelistus välja tuua eriti olukordades, kus võrreldavad trassivariandid on oluliselt erinevate tingimustega (sood, rabad vms).

Tavapäraselt ei ole tehniliste kriteeriumite määratlemine maakonnaplaneeringute osa. Planeeringu üldistusaste on väga suur ning detailsed tehnilised lahendused selguvad alles projekteerimise faasis. Seetõttu põhineb tehniliste asjaolude analüüs koostajate teadmisel (konsultant koostöös Tehnilise Järelevalve Ametiga). Lähtudes praeguses, maakonnaplaneeringute staadiumis olemasolevatest andmetest hinnatakse trassivariantide tehnilise eelistuse kujundamisel järgmisi asjaolusid:

- trassigeomeetriat (minimaalsed nõutavad horisontaalraadiused vastavalt projektkiirusele 240 km/h R(rec)>3000m; R(min)>2500m vt Lisas 1; vastassuunaliste kõverate puudumine[5]);

5 Vastassuunalised kõverad saavad määravaks eelkõige hilisemas ekspluatatsioonis, mitte niivõrd projekteerimisel ja ehitamisel). Jooksva korrashoiu käigus tuleb pidevalt jälgida välisrööpa kõrgenduse vastavust kõverusraadiusele ja kehtestatud kiirusele, samuti loodi muutust üleminekul sirgelt teeosalt

- kavandatavate rajatiste arvu (vidaduktid, tunnelid, ökoduktid jne, vt tabel "Trassilõikude tehnilised andmed" Lisas 1);
- piirkonna geoloogilist situatsiooni (sood, rabad);
- teekonna pikkust;
- hilisema hoolduse keerukust/maksumust.

Trassigeomeetriat on tehnilise eelistuse kujundamisel peetud kõige oluliseks kriteeriumiks.

Eesmärgiks ei ole võetud leida igal juhul iga võrreldava trassivariandi vahel eelistust. Kui selge eelistus puudub, siis loetakse antud kriteerium võrdluses mitte oluliseks/võrdseks. Samas esineb trassivariantide juures olukordi, kus tehnilised eeldused on ilmselgelt erinevad (nt rajamisel teisele tasandile postidele *vs* tavaraudteena maa peale).

1.4. MAKSUMUSE JA SOTSIAAL-MAJANDUSLIKU TULU ARVUTAMISE ALUSED

Rail Balticu trassi ehitusmaksumuse eelarve kujuneb järgmistest peamistest valdkondadest:

1. raudtee ja sellega seotu ehitusmaksumus;
2. teedevõrk ja selle ümberehitus;
3. rajatised: sillad, viaduktid, ökoduktid jne;
4. hoonete likvideerimine, kehtestatud detailplaneeringute "väljaostmine", suuremahulised tehnorajatised (vajalikud ümberehitused toimimise tagamiseks);
5. maavõõranduskulud[6] .

Rajatiste hinnanguline maksumus on esitatud lisas 3.

Alternatiivsete trassikoride võrdlemisel maakonnaplaneeringute koostamisel kõrvutatakse trassikoridore ka sotsiaal-majandusliku tulu vaatenurgast. 30-aastase arvestusperioodi jooksul ilmneva

kõverale ja vastupidi. Ekspluatatsiooni kuludes on oma koht ka rööbaste kulumisel ja sellest tuleneval väljavahetamise vajadusel. Sisemine rööbas kulub rohkem kui välimine, eriti väiksema raadiusega kõverikes. Sellest tulenevalt on üks lauge kõver parem kui mitu järsemat.

6 Võrdlemise faasis arvestatakse maavõõranduskulud Maa-ameti kinnisvaratehingute andmebaasi alusel.

tingliku sotsiaal-majandusliku tulu võrdlemine trassikoridoride lõikude kaupa on Rail Balticu tasuvusanalüüsi üheks osaks. Ptk 2 toodud võrdlustabelites on esitatud hinnanguline summa, mille võrra konkreetse trassi valimine on tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes. Tinglik tulusus tuleneb väiksematest pika-ajalistest kuludest. Täpsemad ülevaated arvutuskäikudest, summade kujunemisest ja ehitusmaksumustest on esitatud lisades järgmiselt:

Lisa 2. Võrdlustulemused sotsiaal-majanduslike näitajate alusel;

Lisa 7. Ehitusmaksumuste võrdlus.

Trassikoridoride võrdleval hindamisel sotsiaal-majandusliku tulu vaatenurgast võeti aluseks järgmised näitajad:

- reisija ja kauba reisile kuluva aja väärtus;
- hooldusmaksumus[7];
- keskkonnakulud.

Üldjoontes on võrdlemisel käsitletavad näitajad selges seoses trassilõigu pikkusega – mida pikem on trassilõik, seda suurem on kulutatava aja väärtus, hooldusmaksumus ja ka keskkonnakulud. Samas on aja kulu puhul oluliseks mõjuteguriks sõidukiirus, mis omakorda sõltub trassi geomeetriast. Seetõttu võib ka väikese lõikude pikkuste vahe puhul olla oluline erinevus kaasnevas sotsiaal-majanduslikus tulus – seda juhul, kui üks lõik on kiiret sõitu võimaldav sirge ja teine kurviline madalamat kiirust nõudev trassilõik.

Teised tasuvusanalüüsis olulised näitajad – õnnetused, kaubaveostelt ja reisiveostelt saadava tulud, taristu kasutamistasu jne – loeti alternatiivsete asukohtade lõikes võrdseks, st täpsemast asukohast sõltumatuks. Erand on tehtud Pärnu piirkonna trassilõikude võrdlemisel, kus arvesse on võetud ka Pärnu linnaga seotud reisijatega (Pärnu ja Tallinna vahelised liikumised) kaasnevat täiendavat tulu (vt täpsustus võrdlusgrupi 4.3 juures ptk-s 2.1.4.3). Kalkulatsioonidel kasutati AECOMi liikumisviisi valikumudelit koos peatuse kauguse ja sellest tuleneva täiendava ajakulu (Pärnust linnast väljas asuvasse raudteejaama) võrdlemisega.

Täispikkuses trassikoridori tasuvus arvutatakse välja pärast eelistatud trassikoridori osas otsuse langetamist.

7 Hooldusmaksumuse osas on aluseks AECOMi uuring.

1.5. KESKKONNAMÕJU STRATEEGILISE HINDAMISE VÕRDLUSKRITEERIUMID

Keskkonnamõju strateegilise hindamine kajastab mitmeid keskkonnavaldkondi, mille raames on hinnatavad kriteeriumid jagatud kolme põhimõttelisse gruppi lähtuvalt sellest, millal neid kriteeriume analüüsitakse:

- kriteeriumid, mis on olulised Tallinn-Pärnu-Riia kiirraudtee võrdlemisel 0-variandiga (olemasoleva transpordiühendusega);
- kriteeriumid, mis on olulised trassivariantide võrdlemisel;
- kriteeriumid, mis on olulised trassivariandi tehnilisel teostatavuse hindamisel.

Trassikoridoride võrdlemisel analüüsitud võrdluskriteeriumid on alljärgnevad:

1. Natura 2000 võrgustiku alad
2. Häiringud (elustikule avalduvad)
3. Elupaikade kadu (muud väärtuslikud elupaigad peale Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade)
4. Elupaikade killustumine (sh barjääriefektid, muud väärtuslikud elupaigad peale Natura 2000 võrgustikku kuuluvate alade)
5. Mõju põhjavee kvaliteedile
6. Mõju pinnavee kvaliteedile ja liikumisele
7. Müra
8. Vibratsioon
9. Õnnetuseoht
10. Kohalik identiteet
11. Kogukonna taluvusvõime
12. Liikumis-võimalused, barjäärid
13. Kohaliku rongiliikluse rakendamise võimalused raudtee vaba läbilaskevõime ulatuses[8]

---

8 Teemaplaneeringutega kavandatakse kiiret rongiühendust Eestist lõunasse jäävate riikidega, otseseks eesmärgiks ei ole kohaliku rongiliikluse lahendamine.

Juhul, kui raudtee rajatakse, on seda võimalik kasutada ka riigisisese reisijateveo vajaduste rahuldamiseks vaba läbilaskevõime ulatuses. Trassivariantide võimalused kohaliku transpordi rakendamiseks Rail Baltic trassil vaba läbilaskevõime

14. Ehitised lähinaabruses

15. Kinnistute väärtus - elamumaa

16. Kinnistute väärtus- muud maa otstarbed

17. Maa põllumajanduslik kasutus

18. Põllumajandusmaade terviklikkus

19. Maa metsamajanduslik kasutus

20. Maavarad

21. Mõju kohalikule majanduskeskkonnale

22. Kultuurimälestised

23. Kaardistamata arheoloogiapärand

24. Väärtuslik maastik ja miljöö

25. Visuaalsed aspektid

26. Muu kriitilise või tähelepanu vajava iseloomuga kultuuripärand

27. Muu leevendatava iseloomuga kultuuripärand

---

ulatuses on erinevad tulenevalt asukohast asulate suhtes. Soodsaimad on asulatest läbi või nende lähinaabruses kulgevad trassid, seega on eelistatud trassialternatiivid, mille lähedusse jääb enam tiheda asustusega alasid.

Kriteeriumi käsitlemisel lähtutakse eeldusest, et Rail Balticu rajamisel seni renoveerimata Lelle-Pärnu raudteetrass pikas perspektiivis likvideeritakse ning vedu hakkab toimuma piki rajatavat Rail Baltic raudteetrassi. Samuti lähtutakse eeldusest, et juhul, kui Tallinna ja Rapla vahelises lõigus ei rajata Rail Baltic raudtee olemasolevasse trassi, säilib rongiliiklus ka tänasel raudteel.

Lelle-Pärnu raudteelõik on kasutuses vähemalt kuni Rail Balticu raudtee valmimiseni. Võimalik, et peale Rail Balticu valmimist on Lelle-Pärnu kasutuses ka Rail Balticuga paralleelselt, et vajadusel tagada Tallinn-Pärnu reisirongiliikluse sujuv üleminek vanalt raudteelt uuele.

Rail Baltic peaks plaanikohaselt valmis saama 2024. aasta lõpuks. Lelle-Pärnu lõik vajab edasipidise kasutamise tagamiseks kahe-kolme aasta pärast investeeringuid, vastav otsus rekonstrueerimiseks tehakse sõltuvalt Rail Balticu arenduse ajakavast nagu sätestab ka transpordi arengukava 2014-2020. Transpordi arengukava rakendusplaanis 2014-2017 nähakse ette investeeringuotsuse tegemine hiljemalt 2015. aasta lõpuks.

2.VÕRDLUSTABELID

Alljärgnevates võrdlustabelites on esitatud:

- Baasinfo võrreldavate lõikude/lõigukombinatsioonide kohta (lõikude numbrid, pikkused, raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala) ja illustreeriv skeem, kus võrreldavad koridorid on tähistatud erinevate värvidega. Skeem on illustratiivne, näitamaks võrreldavate trassialternatiivide põhimõttelist kulgemist (ei ole mõõtkavaline). Võrreldavate lõikude/lõigukombinatsioonide võrdlemisel kokkuvõtliku eelistuse saanud trassialternatiiv on skeemil tähistatud rohelise värvitooniga.
- Eelistused kriteeriumigruppide lõikes
    - Tehniline teostatavus
    - Ehitusmaksumus
    - Sotsiaal-majandusliku tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes, kuna kaasnevad pika-ajalised kulud on sellel trassil väiksemad)[9].
    - Keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) looduskeskkonna osa eelistus
    - Keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) inimkeskkonna osa eelistus
    - Kokkuvõtlik soovituslik eelistus

Võrdlustabelites on KSH loodus- ja inimkeskkonna osa eelistus esitatud lühikokkuvõttena. Üksikasjalik ja põhjalik võrdlus on esitatud dokumendis „Rail Baltic KSH vahearuanne: trassivariantide võrdlus". Vahearuandes antakse ülevaade trassi-variantide võrdluse tulemustest lähtudes KSH valikukriteeriumitest ning esitatakse koondtabelitena valikutulemused looduskeskkonna ja inimkeskkonna mõjude kriteeriumite lõikes valikuetappide kaupa.

[9] AECOMi uuringu baasväärtustele tuginev esialgne hinnang, esitatud diskonteeritud väärtustena, mis hõlmavad reisijateveo ja kaubaveo ajakulude väärtust, hoolduskulusid, keskkonnakulusid.

Samuti on kokkuvõtliku numbrina esitatud trassilõikude ehitus-maksumus, eelarvestamise põhimõtted ja maksumuse kujunemine on esitatud dokumendis "Trassivariantide maksumuste võrdlus" (vt www.railbaltic.info).

Eelistus on võrdlustabelistes tähistatud järgmiselt:

	Tugev eelistus
	Nõrk eelistus
	Kokkuvõtlik soovituslik eelistus

Juhul, kui võrreldavad variandid ei eristu, on lahtrid jäetud värvimata.

Tehniline eelistus (nõrk või tugev) on hinnanguline ja kujundatud koostöös Tehnilise Järelevalve Ametiga.

Ehitusmaksumus on ligikaudne (arvestatud maakonnaplaneeringute täpsusastmes) ning käesolevas etapis esitatud eelkõige trassialternatiivide omavaheliseks võrdlemiseks. Täpsustatud ehitusmaksumus arvestatakse eelistatud trassile eelprojekti koostamise etapis.

Ehitusmaksumuse ja sotsiaal-majandusliku tulu (kui arvuliste väärtuste) korral tugeva ja nõrga eelistuse eristamiseks puudub konkreetne (protsentuaalne) alus ja senine praktika ka lähiriikides. Eelistuse kujunemise jälgimiseks on helehalliga tähistatud (tähistatud seega nõrga eelistusena) ehitusmaksumuselt soodsaim alternatiiv ja alternatiiv, mille valimine on tinglikult tulusaim ebasoodsama alternatiivi suhtes.

KSH-s tähendab tugev eelistus olukorda, kus ühes või mitmes kriteeriumis ilmnenud oluliste mõjude tõttu on alternatiivse variandi elluviimine mittesoovitatav.

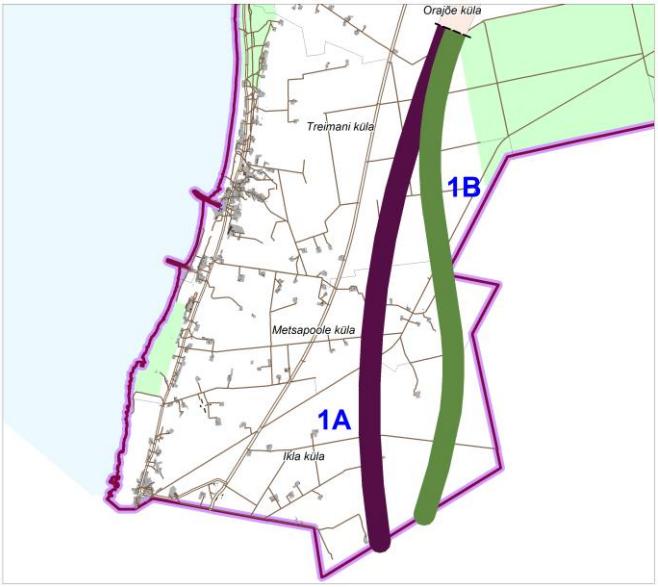
KSH-s tähendab nõrk eelistus olukorda, kus mõlemad variandid on aktsepteeritavad, kuid üks variant on kas väiksemate negatiivsete mõjude või suuremate positiivsete mõjude tõttu eelistatud.

Kokkuvõtlik eelistus on kujundatud erinevate valdkondade eelistuste kaalumise tulemusel.

2.1. PÄRNUMAA

2.1.1. **Võrdlusgrupp 1. Lõigud 1A vs 1B Häädemeeste vallas**

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
1A Lõigu pikkus: 8,42 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 336 571 m^2	**1B** Lõigu pikkus: 7,89 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 315 540 m^2

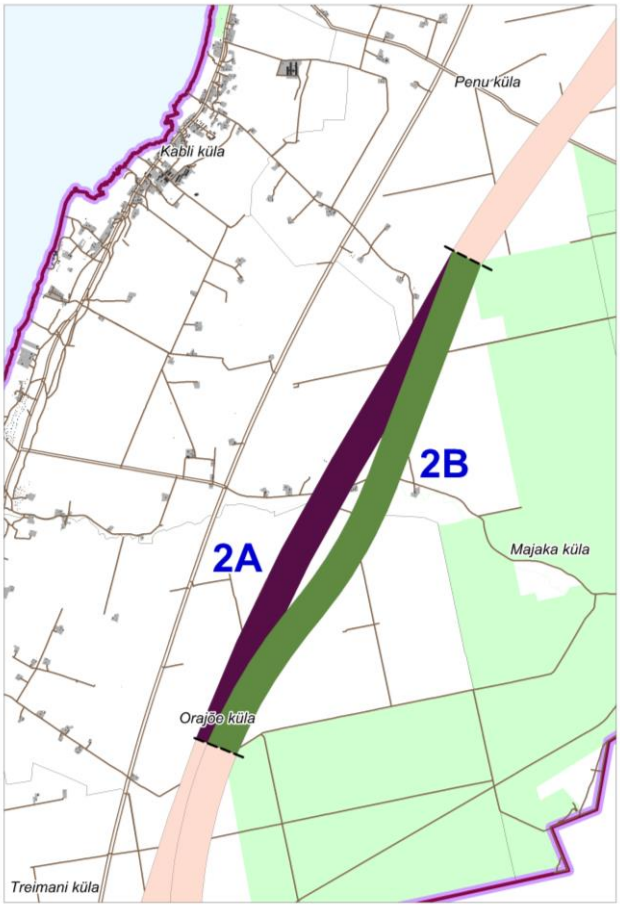


	1A	**1B**
Tehnilise teostatavuse eelistus	Nõrk eelistus	
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 34 579 000	~ 31 213 000/ ~ **3 366 000** soodsam kui alternatiiv
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	võrdluse alus	~ **1 146 000**
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Alternatiiv võib mõjutada olulisi elupaiku, sh piiriülese mõjuna Läti territooriumil asuvat *Mernieku dumbraji* metsaelupaikade kaitseks loodud loodusala.	

KSH inimkeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Eelistatud kõikide kriteeriumite lõikes, välja arvatud maa metsamajanduslik kasutus. Tugev eelistus kohaliku identiteedi, kogukonna taluvusvõime ja liikumisvõimaluste kriteeriumi osas.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus		**Toetudes inimkeskkonna selgele eelistusele ja majanduslikule tulususele.**

2.1.2. Võrdlusgrupp 2. Lõigud 2A vs 2B Häädemeeste vallas

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
2A	**2B**
Lõigu pikkus: 6,09 km	Lõigu pikkus: 6,11 km
Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 243 509 m^2	Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 244 215 m^2

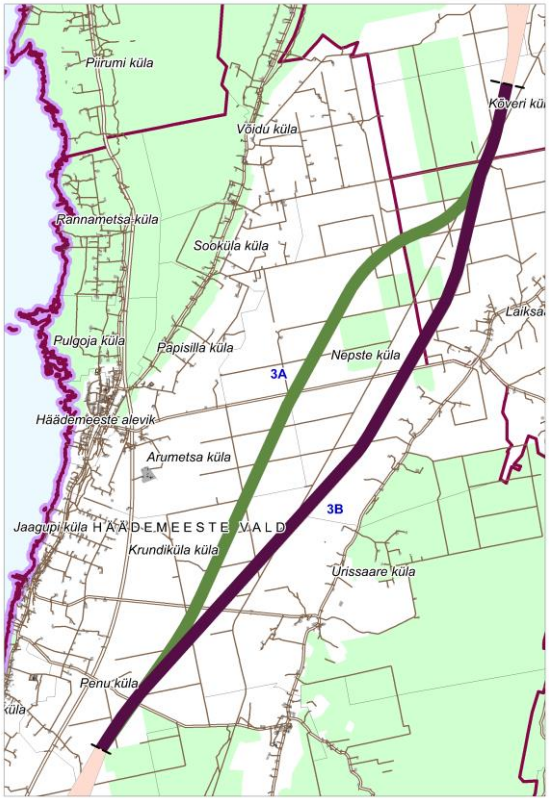


	2A	**2B**
Tehnilise teostatavuse eelistus	Nõrk eelistus	
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 26 411 000/ ~ **88 000** soodsam kui alternatiiv	~ 26 499 000
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	~ **38 000**	võrdluse alus
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Alternatiiv võib mõjutada olulisi elupaiku, sh vanametsakvartaleid, kus paiknevad III kategooria	

	linnuliikide elupaigad (kuid ei ole tegemist otseselt välistavate asjaoludega).	
KSH inimkeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Trassi 2B toetavaid argumente rohkem - eelistus tuleb esile mõju puhul põllumajandusmaale, elamumaale, liikumisvõimalustele, kohalikule identiteedile ja kogukonna taluvusvõimele. Õnnetuseohu puhul on samuti eelistatum variant 2B.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus		**Kuna majandusliku tulususe osas on vahed väikesed, tehniline eelistus on nõrk ja looduskeskkonna eelistus ei põhine välistavatel asjaoludel, on lähtutud inimkeskkonna teguritest.**

2.1.3. **Võrdlusgrupp 3. Lõigud 3A vs 3B Häädemeeste ja Surju vallas**

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
3A Lõigu pikkus: 23,27 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 930 950 m^2	**3B** Lõigu pikkus: 23,19 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 927 555 m^2



	3A	**3B**
Tehnilise teostatavuse eelistus		Nõrk eelistus
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 96 306 000	~ 95 893 000/ ~ **413 000** soodsam kui alternatiiv
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	võrdluse alus	~ **180 000**
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Tugev eelistus, kuna alternatiivse trassi naabruses oluliselt rohkem olulisi loodusväärtusi (nt 3B koridor riivab rohkem Natura-alasid).	
KSH inimkeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus.	

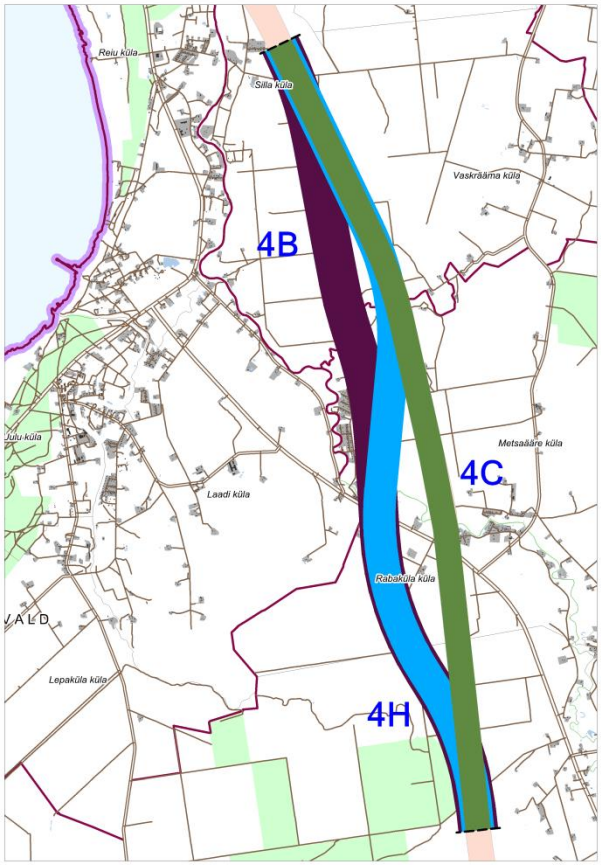
	Eelistatud valdavas osa kriteeriumite lõikes, välja arvatud miljööle ja maastikele avalduvate mõjude osas (kus eelistatud on trass 3B). Nimetatud mõjud ei ole siiski välistavaks teguriks.	
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Lähtutud on loodus- ja inimkeskkonna eelistustest, kuna tehniliste ja majandusliku tulu tegurite osas on vahed väikesed.**	

2.1.4. Võrdlusgrupp 4. Lõigud 4B, 4C ja 4H Surju vallas ja Paikuse vallas, 4D ja 4E Pärnu linnas, Tahkuranna ja Paikuse vallas ning 4A + 4B + 4D + 4F vs 4G Surju, Paikuse, Sauga valdades ja Pärnu linnas

2.1.4.1. Võrdlusgupp 4.1. Lõigud 4B, 4C ja 4H Surju ja Paikuse vallas

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid

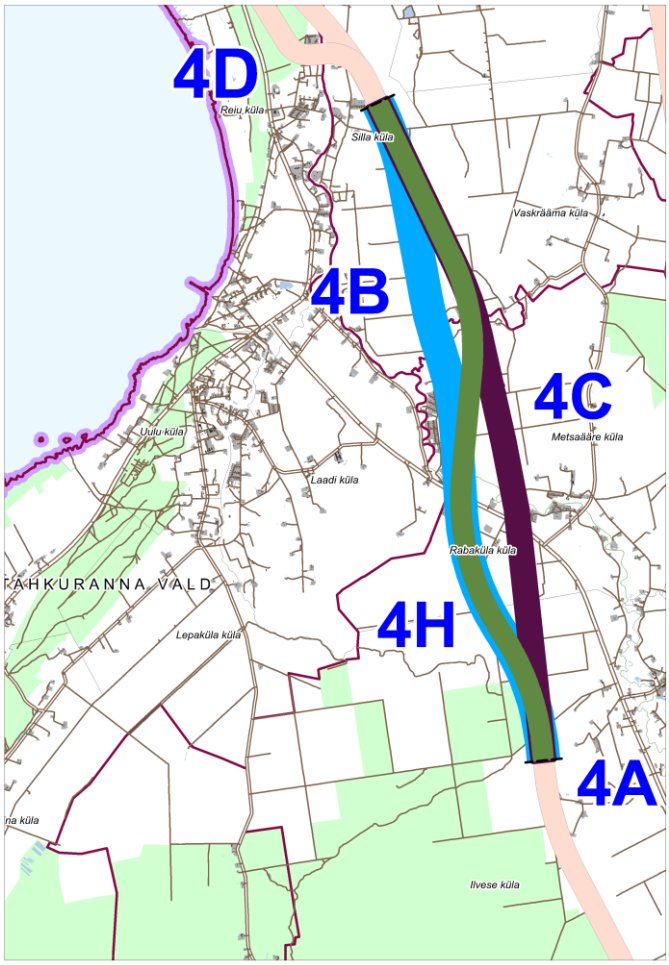
4B Lõigu pikkus: 11,28 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 451 117 m^2	**4C** Lõigu pikkus: 11,29 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 451 398 m^2	**4H** Lõigu pikkus: 11,44 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 457 760 m^2



	4B	4C	4H
Tehnilise teostatavuse eelistus	**II-III eelistus**	**I eelistus**	**II-III eelistus**
Ehitusmaksumus/sääst kalleima alternatiivi suhtes; eurot	~ 53 861 000/ ~ **351 000 soodsam kui 4H**	~ 53 477 000/ ~ **735 000 soodsam kui 4H**	~ 54 212 000
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine	~ **360 000**	~ **344 000**	võrdluse alus

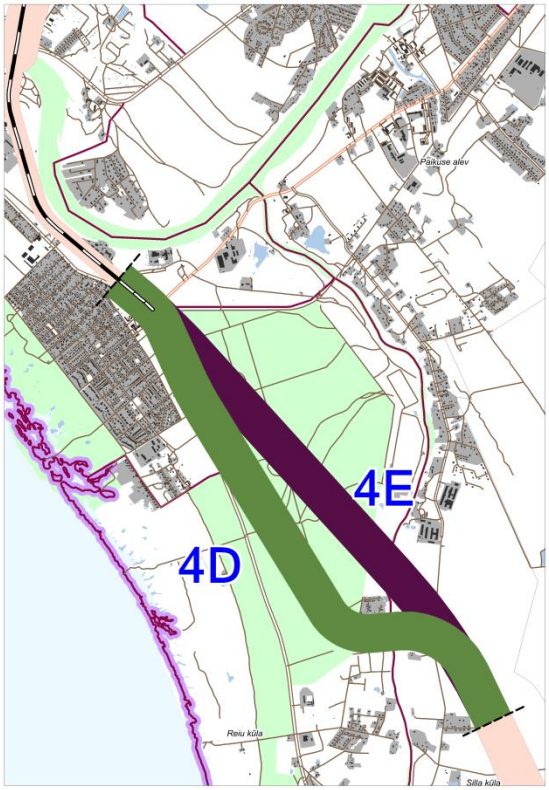
on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot			
KSH looduskeskkonna osa eelistus	**I eelistus** Asub loodavast hoiualast kaugemal kui alternatiivid.	**III eelistus**	**II eelistus**
KSH inimkeskkonna osa eelistus	**III eelistus**	**II eelistus**	**I eelistus** Eelistatud eelkõige tervisemõjude ja ohutuse, kui ka mõjutatavate ehitiste osas.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus		**Tehniliste parameetrite ja ehitusmaksumuse osas on variant kõige soodsam ja KSH osas puuduvad välistavad tegurid. Kuna tehniliste ja majanduslike näitajate vahed on väikesed, on võimalik strateegilise otsuse käigus eelistust muuta.**	

Pärnu maavalitsuses 07.08.2014 toimunud töökoosolekul maavalitsuse, omavalitsuste, Majandus-ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Tehnilise Järelevalve Ameti esindajate osalusel otsustati, et kuna variandid on konsultandi poolt tunnistatud suhteliselt võrdseks ja Surju vallavalitsus pooldab trassivarianti 4H, jääb maavanema poolt lõplikuks eelistuseks trassivariant 4H.


4D
Reiu küla
Silla küla
Vaskrääma küla
4B
4C
Metsaääre küla
Uulu küla
Laadi küla
Rabaküla küla
KAHKURANNA VALD
4H
Lepaküla küla
4A
Ilvese küla

2.1.4.2. Võrdlusgrupp 4.2. Lõigud 4D ja 4E Pärnu linnas, Tahkuranna ja Paikuse valdades

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
4D Lõigu pikkus: 5,54 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 221 373 m^2	**4E** Lõigu pikkus: 5,23 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 209 286 m^2



	4D	**4E**
Tehnilise teostatavuse eelistus	Trassi lõunaossa jäävad vastassuunalised kõverad vajavad maksimaalselt võimalikku sirgendamist (võimalikud suured raadiused), et tagada parim võimalik vastavus projekti eesmärgile.	Tugev eelistus
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 31 294 000	~ 27 947 000/ ~ **3 347 000** soodsam kui 4D
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30	võrdluse alus	~ **4 002 000**[10]

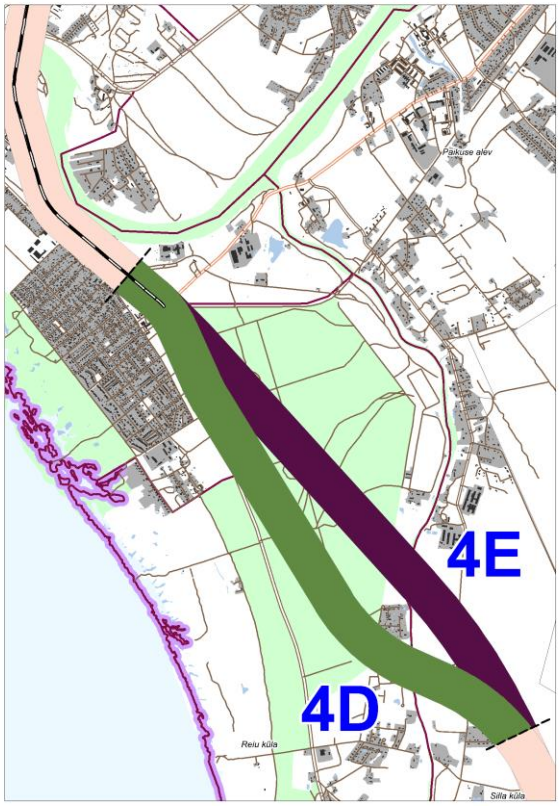
[10] Kuigi lõikude pikkuste vahe ei ole suur, on summa arvestatav, kuna 4D puhul on ebasobiva geomeetria (suure kurvi) tõttu projekteeritav sõidukiirus oluliselt madalam (110-120 km/h). Madalamast sõidukiirusest tulenevalt on 4D puhul pikem sõiduaeg ja suurem ajakadu.

aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot		
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Tugev eelistus, kuna alternatiivi puhul avaldab arendus olulist mõju esmatähtsatele elupaigatüüpidele Natura 2000 võrgustikku kuuluval Pärnu maastikukaitsealal. Trassi 4E elluviimine ei ole KSH hinnangul teostatav.	
KSH inimkeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Eelistatud tervisemõjude, kohaliku identiteedi, kogukonna taluvusvõime, liikumisvõimaluste, ehitistele ja elamumaa kinnistute väärtusele avalduvate mõjude osas.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistatud KSH looduskeskkonna alternatiivi välistava teguri tõttu (oluline mõju Natura 2000 alale).**	

Trassigeomeetria parandamiseks ja sõidukiiruse tõstmise (160-180 km/h-ni) võimaldamiseks jõuti võrdlemise käigus arusaamale, et otstarbekas on teostada õgvendus variandi 4D lõunaosas, mis jääb Tahkuranna ja Paikuse valdadesse. Õgvendus parandaks ka Pärnu linna läbimise sotsiaal-majanduslikke tulude-kulude näitajaid. Pärnu maastikukaitsealale jäävas nihutatud koridori osas viidi läbi taimkatte väliuuring, mis selgitas välja, et kaitstavaid elupaigatüüpe antud piirkonnas ei esine. Õgvendusega seotud teemasid arutati Pärnu maavalitsuses 07.08.2014 toimunud töökoosolekul. Põhimõtteliselt on õgvenduse vajadus arusaadav ja aktsepteeritav Paikuse ja Tahkuranna vallavalitsuste ja maavalitsuse poolt.

Ülaltoodust lähtuvalt korrigeeriti trassivariandi 4D õgvendusest tulenevalt võrreldavaid näitajaid ja skemaatilist joonist.

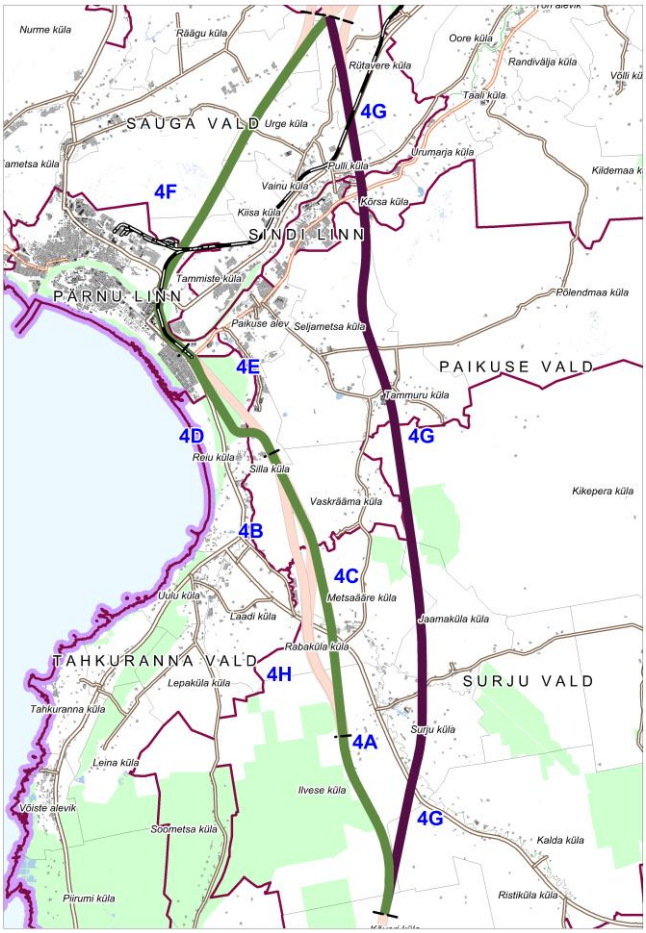
Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
4D Lõigu pikkus: 5,33 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 213 252 m^2	**4E** Lõigu pikkus: 5,23 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 209 286 m^2



	4D	**4E**
Tehnilise teostatavuse eelistus		Nõrk eelistus
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 29 743 000	~ 27 947 000 **~ 1 796 000** soodsam kui 4D
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	võrdluse alus	~ **608 000**
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistatud KSH looduskeskkonna alternatiivi välistava teguri tõttu (oluline mõju Natura 2000 alale).**	

2.1.4.3. Võrdlusgrupp 4.3 Lõigud 4A+4C+4D+4F ja 4G Surju, Paikuse, Tahkuranna, Tori, Sauga valdades ja Pärnu linnas

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
4A + 4C + 4D + 4F	**4G**
Lõigu pikkus: 39,05 km	Lõigu pikkus: 34,98 km
Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1 561 094 m^2	Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1 399 148 m^2



	4A + 4C + 4D + 4F	**4G**
Tehnilise teostatavuse eelistus[11]	Eelistus Pärnu reisijateveo seisukohalt, kui linna läbiv trass.	Eelistus rahvusvahelise ühenduse ja ehitus-tehnilise teostatavuse poolest.
Ehitusmaksumus/ sääst kallima alternatiivi suhtes;	~ 205 314 000	~ 186 389 000/ ~ **18 925 000** soodsam kui

[11] Lähteülesande järgi on peatuse asukoht kas Pärnus või selle lähialal. Koondeelistust tehnilise teostatavuse osas ei esitata, kuna variantide lõikes toodud eelistuse kriteeriumid ei ole üheselt võrreldavad.

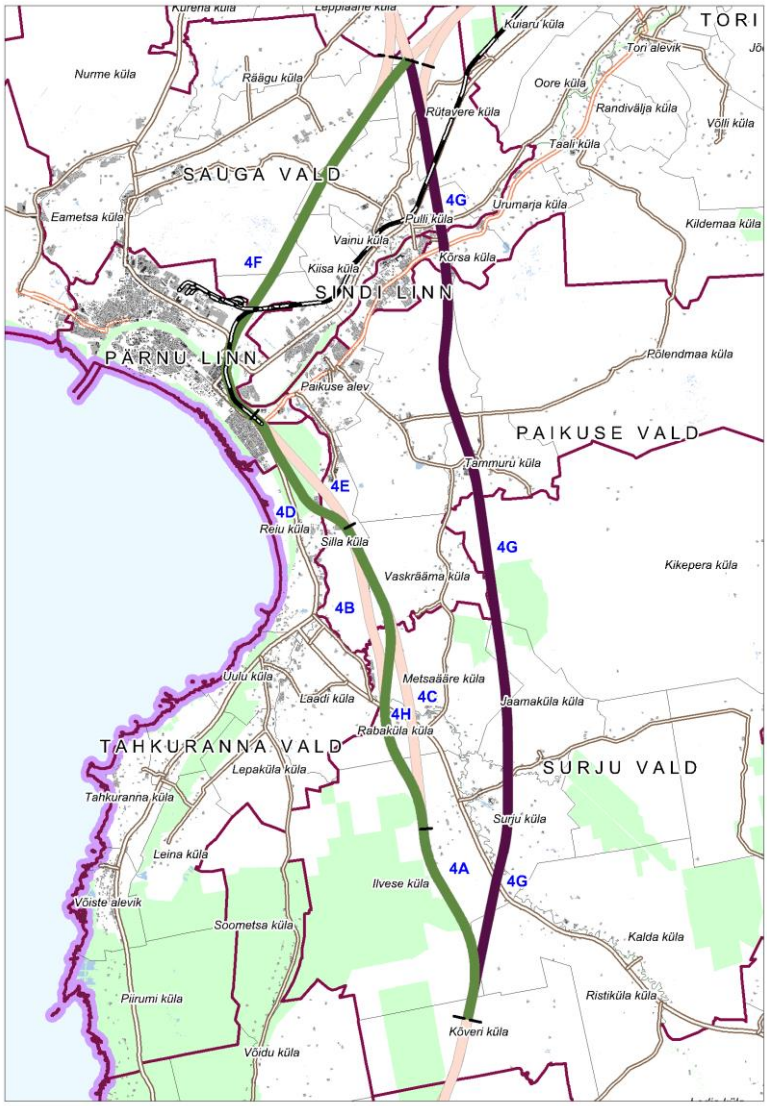
eurot		alternatiiv
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	võrdluse alus	~ **2 319 000**[12]
KSH looduskeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Mõjud loodusele on üldjoontes leevendatavad ning otsesed välistavad asjaolud puuduvad.
KSH inimkeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Eelistatud eelkõige keskkonnatervise (müra ning vibratsioon) ja õnnetuseohu seisukohalt.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistus on kujunenud strateegilise, regionaalset arengut soodustava Pärnu ühendamisvõimaluse tõttu**	

Trassivariantide võrdlusloogikast (esmalt võrreldakse lühemaid lõike nö alamvõrdluse teel, eelistatud lõik liigub edasi järgmisesse võrdlusesse) tulenevalt mõjutavad osad varasemad võrdlusgrupid edaspidiseid tulemusi. Kuna võrdlusgrupis 4.1 muudeti strateegilise otsuse käigus eelistust 4C asemel 4H-ks ning võrdlusgrupis 4.2 õgvendati lõiku 4D, siis korrati ka nö pikkade lõikude võrdlust võrdlusgrupis 4.3. Varasemate võrdlusgruppide muudatuste põhjal korrigeeritud

[12] Sotsiaal-majanduslik tulu summa sõltub võrdlusgrupi 4.3 puhul suures osas siseriiklike reisijate arvust Tallinn-Pärnu ja Pärnu-Tallinn suunal. Prognoositud reisijate arv sõltub omakorda jaama asukohast ning täiendavast ajakulust sõidul raudteejaama (reisijate arv väheneb juhul, kui raudteejaam asub linnast väljas ning sinna ühistranspordiga jõudmiseks kuluv sõiduaeg on pikk). Sotsiaal-majandusliku tulu arvutamisel on aluseks võetud täiendav ajakulu 25 minutit tulenevalt praegusest ühistranspordi keskmisest sõiduajast Pärnu-Sindi marsuudil. Kui arvestada täiendavaks ajakuluks 20 minutit, on sotsiaal-majanduslik tulu 30 aasta lõikes trassi 4G kasuks 14 702 000 eurot, täiendava ajakulu 30 minuti korral aga 4A+4C+4D+4F kasuks 9 505 000 eurot. Pikema täiendava sõiduaja tõttu Pärnust linnast välja asuvasse raudteejaama on tõenäoline, et oluline hulk reisijatest valib Pärnu ja Tallinna vahel liikumiseks auto või bussi.

võrdlustulemused on esitatud alljärgnevas tabelis. Pärnu linna läbimine on muutunud pika-ajalisi sotsiaalmajanduslikke aspekte arvestades tulusamaks, kuna 4D õgvendus võimaldab tõsta sõidukiirust. Samuti on Pärnu maavalitsuse poolt antud hinnangust tulenevalt arvestatud 30 min täiendava ajakuluga sõidul Pärnu linnast välja asuvasse raudteejaama.

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
4A + 4C + 4D + 4F Lõigu pikkus: 39,00 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1 536 384m^2	**4G** Lõigu pikkus: 34,98 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1 399 148 m^2



4A + 4C + 4D + 4F	**4G**
Tehnilise teostatavuse eelistus[13]	Eelistus Pärnu reisijateveo	Eelistus rahvusvahelise

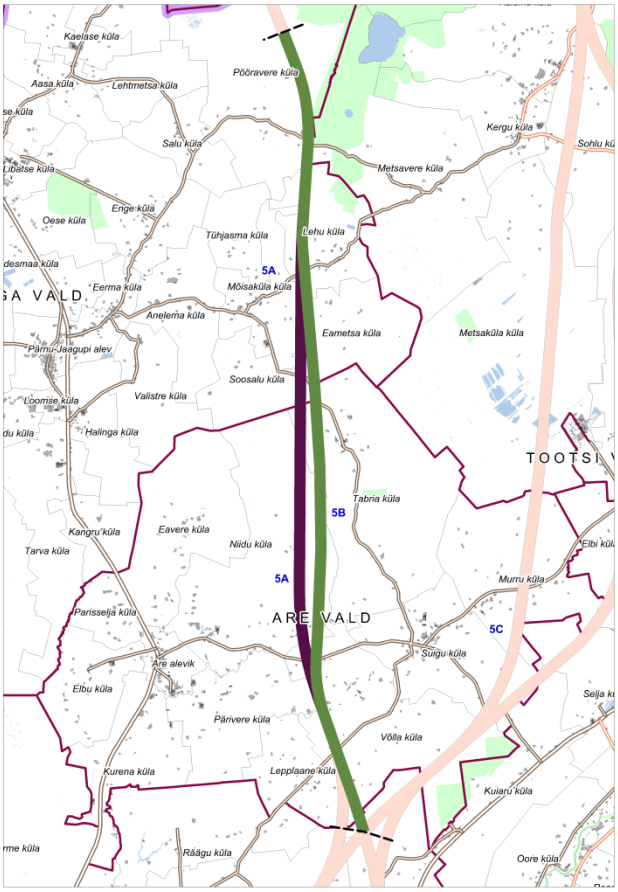
[13] Lähteülesande järgi on peatuse asukoht kas Pärnus või selle lähialal. Koondeelistust tehnilise teostatavuse osas ei esitata, kuna variantide lõikes toodud eelistuse kriteeriumid ei ole üheselt võrreldavad.

	seisukohalt, kui linna läbiv trass.	ühenduse ja ehitus-tehnilise teostatavuse poolest.
Ehitusmaksumus/ sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 205 314 000	~ 186 389 000/ ~ **18 925 000** soodsam kui alternatiiv
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	**~ 12 552 000 soodsam kui alternatiiv**	võrdluse alus
KSH looduskeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Mõjud loodusele on üldjoontes leevendatavad ning otsesed välistavad asjaolud puuduvad.
KSH inimkeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Eelistatud eelkõige keskkonnatervise (müra ning vibratsioon) ja õnnetuseohu seisukohalt.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistus on kujunenud strateegilise, regionaalset arengut soodustava Pärnu ühendamisvõimaluse tõttu**	

2.2. PÄRNUMAA JA RAPLAMAA

2.2.1. Võrdlusgrupp 5. Lõigud 5A vs 5B Are vallas ja Halinga vallas, 5C vs 5D Are vallas, Tori vallas ja Vändra vallas ning 5A + 6A + 7A vs 5B + 6B + 7B + 7C Are, Märjamaa ja Raikküla, Vändra, Tori, Kehtna ja Järvakandi valdades

2.2.1.1. Võrdlusgrupp 5.1 Lõigud 5A vs 5B Are vallas ja Halinga vallas

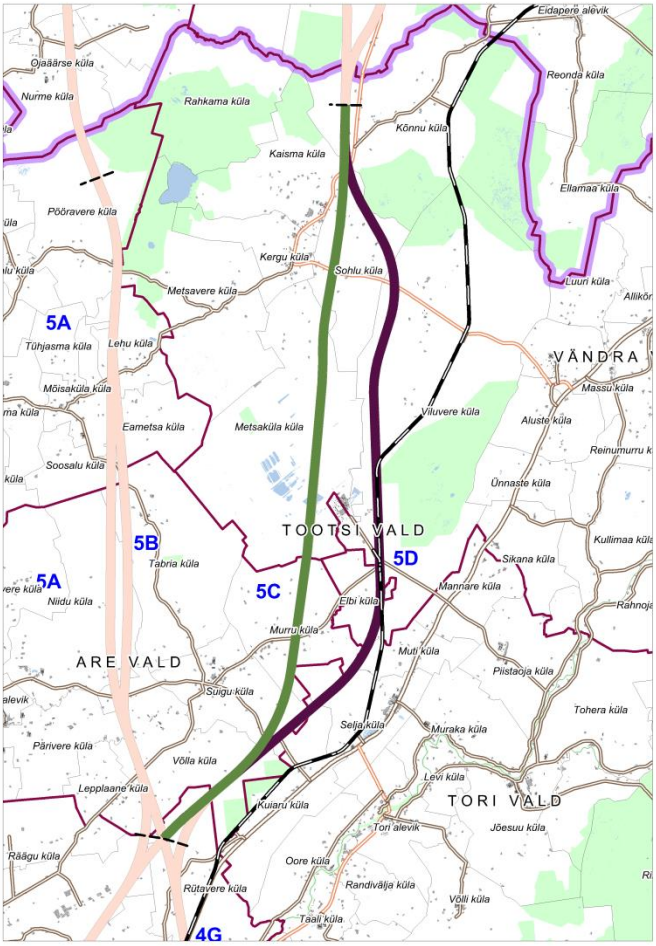
Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid		
5A Lõigu pikkus: 25,39 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1006135 m^2	**5B** Lõigu pikkus: 25,34 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1004347 m^2	

	5A	**5B**
Tehnilise teostatavuse eelistus	Nõrk eelistus	
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot)	~109 098 000	~106 627 000/ ~**2 471 000** soodsam kui alternatiiv
Sotsiaal-majanduslik tulu 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima	võrdluse alus	~**136 000**

alternatiivi suhtes); eurot		
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Variant mõjutab vähem naabrusse jäävaid väärtuslikke väikesoid.	
KSH inimkeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Trassivariandi äärde jääb vähem elamuid, samuti läbitakse vähem põllumaad (sh. ühe toetustaotleja omanduses olevaid) ja metsamaad.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus		**Eelistust toetab KSH inimkeskkonna eelistus koos majandusliku tulususega.**

2.2.1.2. Võrdlusgrupp 5.2. Lõigud 5C vs 5D Are vallas, Tori vallas ja Vändra vallas

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
5C	**5D**
Lõigu pikkus: 29,68 km	Lõigu pikkus: 31,65 km
Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1 186 890 m^2	Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1 266 080 m^2



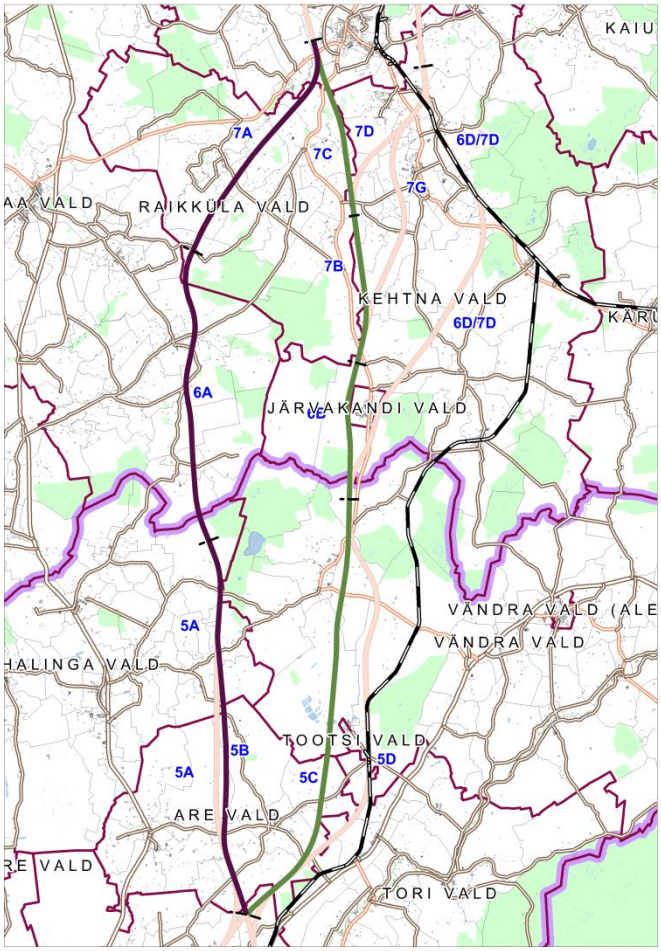
	5C	**5D**
Tehnilise teostatavuse eelistus	Tugev eelistus	
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 127 756 000 ~ **10 669 000** soodsam kui alternatiiv	~ 138 426 000
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	~ **6 079 000**	võrdluse alus
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Tugev eelistus, kuna alternatiivi lähinaabruses	

	asub Taarikõnnu loodusala, millele ei saa välistada kaudset mõju. Seega rakendada tuleb ettevaatusprintsiipi. Alternatiivi naabruses, 150 m kaugusel, must-toonekure pesa, samuti ei oleks elamute tõttu trassi nihutamine võimalik.	
KSH inimkeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Eelistatud tervisemõjude, õnnetuseohu, kohaliku identiteedi, kogukonna taluvusvõime, elamumaa väärtuse, põllumajandusmaale avaldava mõju kriteeriumite nõrgal toetusel.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Soodsam variant tehnilise teostatavuse ja KSH looduskeskkonna tugeva eelistuse tõttu.**	

Pärnu maavanem jäi 13.08.2014 toimunud Rail Balticu juhtkomitee koosolekul pika vaidluse tulemusena seisukohale, et maavanema poolseks eelistuseks on trassivariant 5D, mis maavanema hinnangul on parim kohaliku elu-olu, liiklusolude ja majandustegevuse hoidmiseks.

2.2.1.3. Võrdlusgrupp 5.3. Lõigud 5B + 6A + 7A vs 5C + 6B + 7B + 7C Are, Märjamaa ja Raikküla, Vändra, Tori, Kehtna ja Järvakandi valdades

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
5B + 6A + 7A Lõigu pikkus: 61,89 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 2 478 813 m^2	**5C + 6B + 7B + 7C** Lõigu pikkus: 60,89 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 2 435 487 m^2



	5B + 6A + 7A	**5C + 6B + 7B + 7C**
Tehnilise teostatavuse eelistus		Nõrk eelistus
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~280 360 000	~ 268 942 000/ ~ **11 418 000** soodsam kui alternatiiv
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	võrdluse alus	~ **3 070 000**
KSH looduskeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Eelistatud kõikide looduskeskkonna kriteeriumite

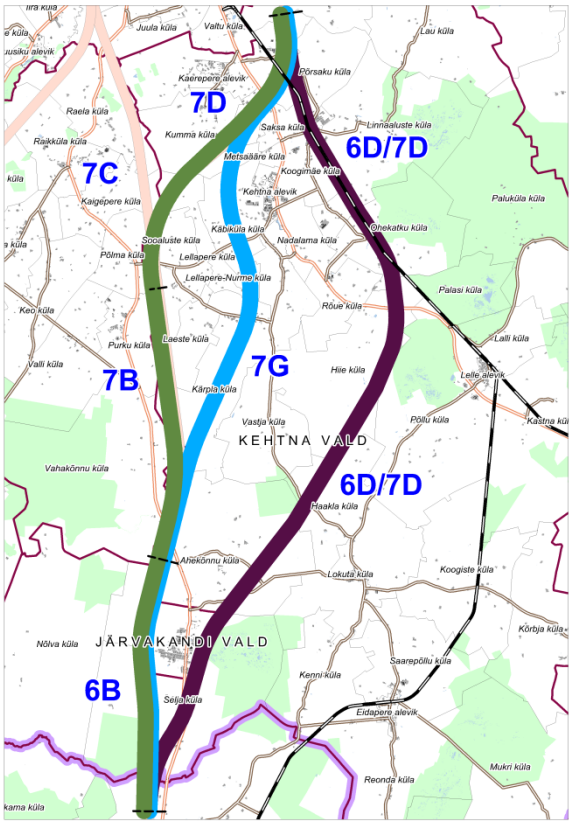
		osas.
KSH inimkeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Eelistatud pea kõikide inimkeskkonna kriteeriumite osas v.a mõju kinnistute väärtusele elamumaa osas.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus		**Eelistust toetavad kõik kriteeriumigrupid.**

2.3. RAPLAMAA

2.3.1. Võrdlusgrupp 6. Lõigud 6B + 7B + 7D vs 6B + 7G vs 6D/7D Järvakandi, Raikküla ja Kehtna valdades

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid

6B + 7B + 7D	**6B + 7G**	**6D/7D**
Lõigu pikkus: 30,81 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1 232 199 m^2	Lõigu pikkus: 30,25 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1 209 817 m^2	Lõigu pikkus: 32,24 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1 289 231 m^2

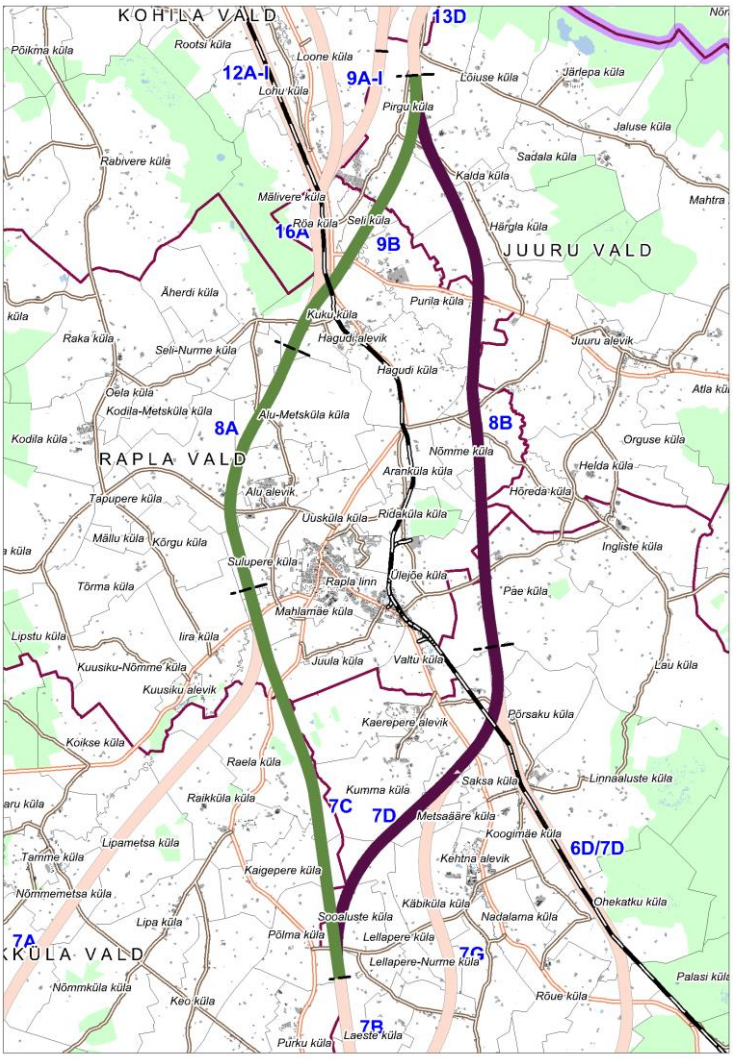


	6B + 7B + 7D	**6B + 7G**	**6D/7D**
Tehnilise teostatavuse eelistus	**I eelistus**	**II eelistus**	**III eelistus** (geomeetria, tehniline teostatavus, erinevate raudteetrasside lõikumine teravnurga all)
Ehitusmaksumus/ sääst kalleima alternatiivi suhtes; eurot	~ 144 391 000/ ~ **24 219 000** soodsam kui 6D/7D	~ 142 728 000/ ~ **25 882 000** soodsam kui 6D/7D	~ 168 610 000

Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	~ **4 389 000**	~ **6 128 000**	võrdluse alus
KSH looduskeskkonna osa eelistus	**I eelistus**. Trassivariant mõjutab ja häirib kõige vähem kaitsealuseid ja väärtuslikke elupaiku. Kahepaiksete ja käsitiivaliste elupaikadele (Velise jõe kallastel) avalduvaid mõjusid on kõige lihtsam leevendada või kompenseerida, samuti killustatakse elupaikasid kõige vähem.	**II eelistus**	**III eelistus**. 6D/7D trass on kõige ebasoodsam, kuna möödub väga lähedalt olulistest alades (Nõlvasoo loodusala, Salavalge-Tõrasoo loodusala, Kõnnumaa loodusala, Kõnnumaa-Väätsa linnuala) ja ka metsise mängualadest, samuti mõjutab kõige rohkem loomade liikumisalasid.
KSH inimkeskkonna osa eelistus	**I eelistus**. Tugev eelistus, mis avaldub enamike inimkeskkonna kriteeriumite osas, välja arvatud mõju tootmismaa väärtusele ja metsamaale.	**II-III eelistus** Trassivariandil paiknevad olulised kultuuriväärtused (Käbiküla Hiiemägi ja Metsaääre Kioleina hiis).	**II-III eelistus.** Trassivariandil paiknevad olulised kultuuriväärtused (kaardistamata Ohekatku hiiemägi).
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistatud kõikide kriteeriumite osas, välja arvatud majanduslik tulusus**		

2.3.2. Võrdlusgrupp 7. Lõigud 7C + 8A + 9B vs 7D + 8B Kehtna, Rapla, Raikküla ja Juuru valdades

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
7C + 8A + 9B Lõigu pikkus: 28,94 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1157338 m^2	**7D + 8B** Lõigu pikkus: 29,21 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1168134 m^2

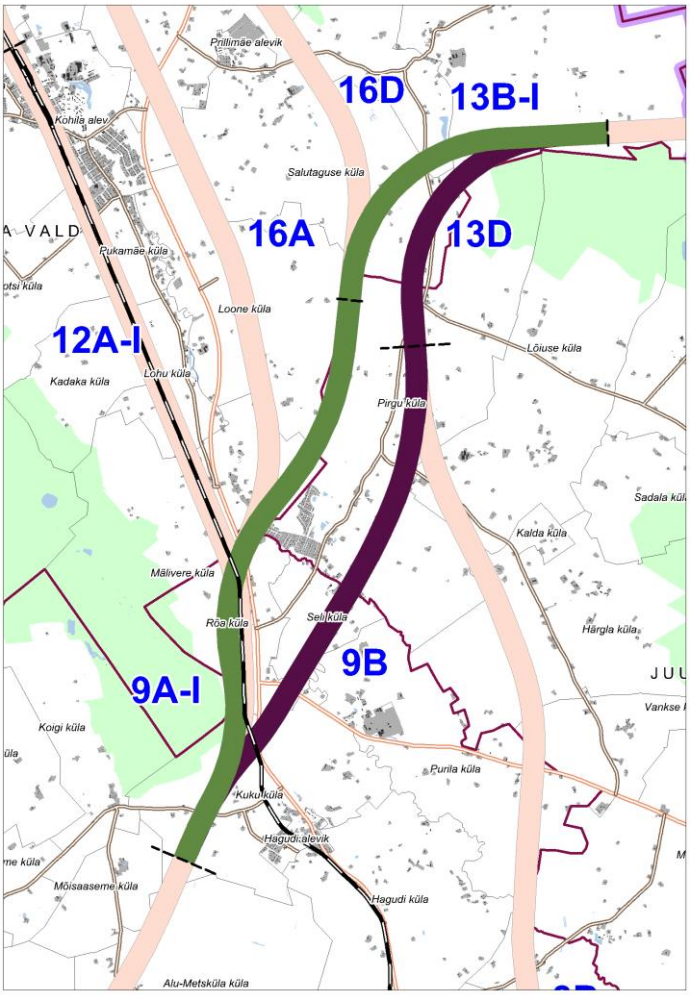


	7C + 8A + 9B	**7D + 8B**
Tehnilise teostatavuse eelistus	Tugev eelistus (eelkõige lähteülesande järgse Rapla hilisema integreerise võimalust silmas pidades).	
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 149 701 000 ~ **4 552 000** soodsam kui alternatiiv	~ 154 253 000
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi	~ **2 631 000**	võrdluse alus

valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot		
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Mõjutatud elupaiku eelistatud trassil on (III kategooria taime populatsioon, käsitiivaliste toitumisala ja kahepaiksete kudeveekogu), kuid mõjud on hõlpsamini leevendatavad kui alternatiivi puhul. Samuti on liikumisteedega seotud mõjud hõlpsamini leevendatavad (liikumiskoridorid on konkreetsemalt piiritletud).	
KSH inimkeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus	
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistust toetavad kõik kriteeriumigrupid, sh on oluline ka Rapla ühendamise võimalus.**	

2.3.3. Võrdlusgrupp 8. Lõigud 9A–I + 13B-I vs 9B + 13D Rapla, Kohila ja Juuru valdades

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
9A–I + 13B-I Lõigu pikkus: 15,20 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 607890 m^2	**9B + 13D** Lõigu pikkus: 14,61 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 584164 m^2



		9A–I + 13B-I	**9B + 13D**
Tehnilise teostatavuse eelistus			Nõrk eelistus
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot		~79 456 000	~78 441 000/ ~**1 015 000** soodsam kui alternatiiv
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi		võrdluse alus	~ **3 289 000**

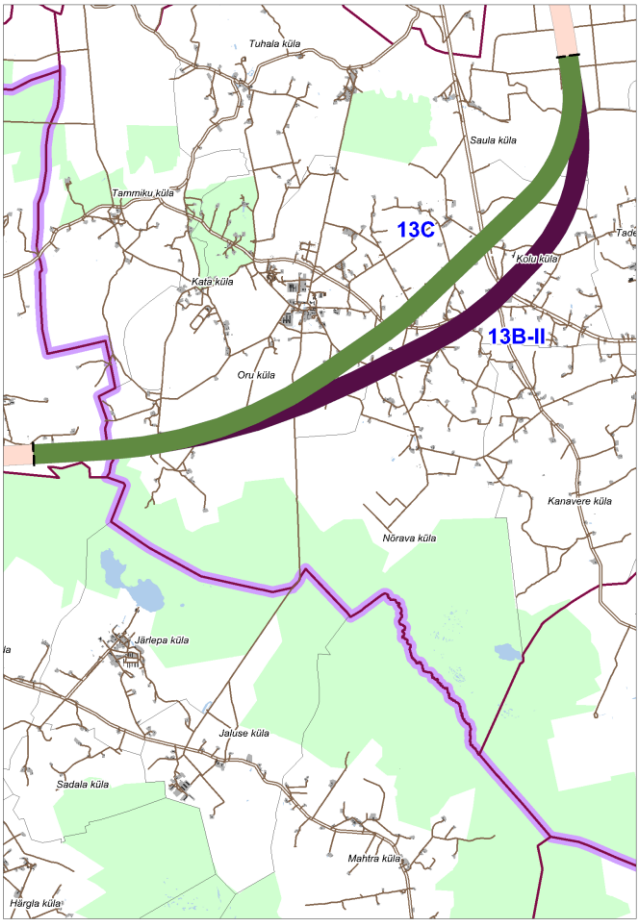
suhtes); eurot		
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Alternatiiv läbib Mahtra 2 Natura-variala ning selle niidukoosluseid ning on mitte-eelistatud ka põhjavee kaitstuse osas.	
KSH inimkeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Eelistus kujunenud eelkõige kultuurimälestiste ja kaardistamata arheoloogi pärandi kriteeriumi, kogukonna jätkusuutlikkuse osas.	
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistus on kujunenud lähtuvalt KSH raames väljatoodud teguritest.**	

2.4. PÕHJA-RAPLAMAA JA HARJUMAA

2.4.1. Võrdlusgrupp 9. Lõigud 13C vs 13B-II Kose valdades, lõigud 11B-I + 11B-II vs 11C Rae ja Jõelähtme valdades ja Maardu linnas

2.4.1.1. Võrdlusgrupp 9.1. Lõigud 13C vs 13B-II Kose vallas

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
13C Lõigu pikkus: 12,98 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 519265 m^2	**13B-II** Lõigu pikkus: 13,60 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 543920 m^2



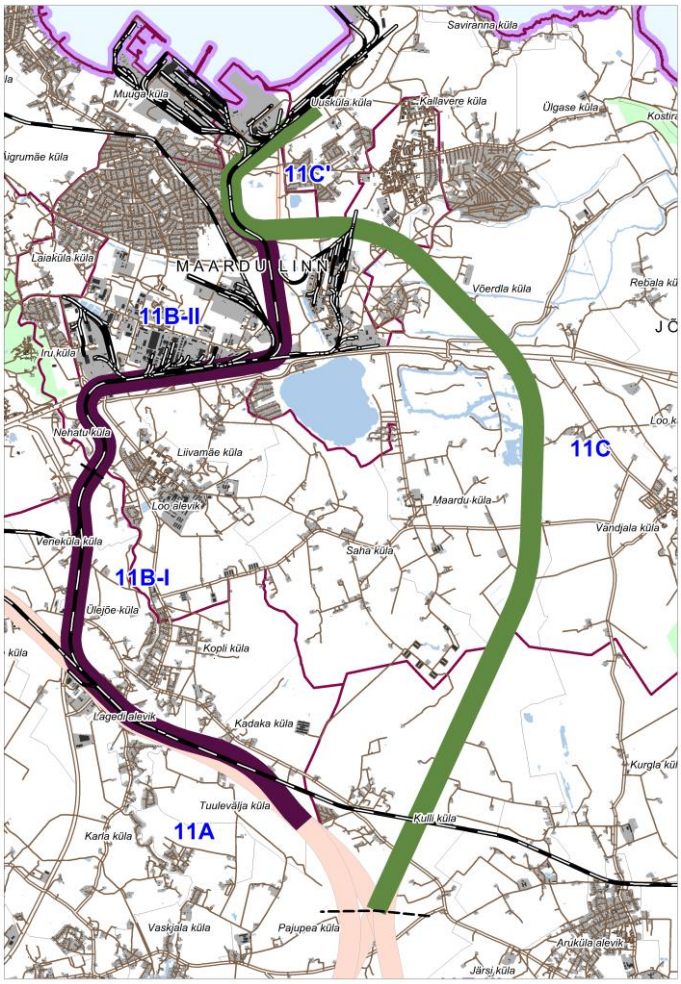
	13C	**13B-II**
Tehnilise teostatavuse eelistus	Tugev eelistus	
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 68 412 000/ ~ **2 035 000** soodsam kui alternatiiv	~ 70 447 000
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris	~**3 400 000**	võrdluse alus

väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot		
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Alternatiiv kulgeb piki olulist rohekoridori.	
KSH inimkeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Eelistatud on see trass peaaegu kõikide kriteeriumite osas. Samas trassile jääb kaks potentsiaalset kaardistamata arheoloogiapärandi leiuala ja inspekteerimist vajav oletatav kalmistu Oru mõisa kruusaaugus.	
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistust toetavad kõik kriteeriumigrupid.**	

2.4.1.2. Võrdlusgrupp 9.2. Lõigud 11B-I + 11B-II vs 11C Rae ja Jõelähtme valdades ja Maardu linnas

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid

11B-I + 11B-II	**11C**
Lõigu pikkus: 16,60 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 788107 m^2	Lõigu pikkus: 16,39 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 714938 m^2

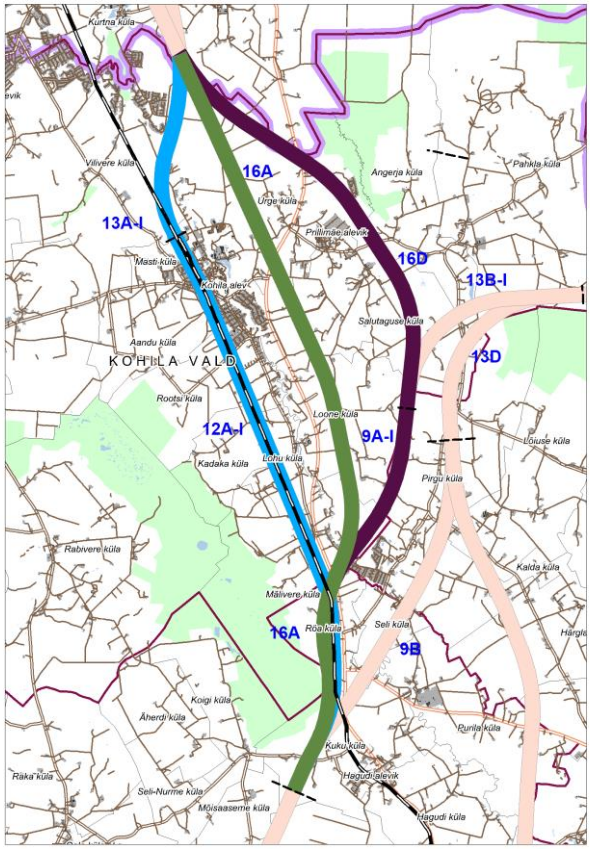


	11B-I + 11B-II	**11C**
Tehnilise teostatavuse eelistus		Tugev eelistus
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 123 675 000	~ 95 634 000/ ~ **28 041 000** soodsam kui alternatiiv
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	võrdluse alus	~ **667 000**

KSH looduskeskkonna osa eelistus	Puudub, kuna mõlemal variandil on nii poolt kui ka vastuargumente, mis ükski ei ole määrava tähtsusega.	Puudub, kuna mõlemal variandil on nii poolt kui ka vastuargumente, mis ükski ei ole määrava tähtsusega.
KSH inimkeskkonna osa eelistus		Nõrk eelistus. Eelistatud enamuse kriteeriumite osas (põllumajandusmaad, kogukonna taluvusvõime, tervisemõjud ja õnnestuse oht).
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus		**Eelistust toetavad kõik kriteeriumi-grupid, välja arvatud looduskeskkonna osas, kus eelistus puudub.**

2.4.2.Võrdlusgrupp 10. Lõigud 12A-I + 13A-I Rapla, Kohila ja Saku valdades vs 16A Rapla, Juuru, Kohila ja Saku valdades vs 9A-I + 16D Rapla, Juuru, Kohila ja Saku valdades

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid		
12A-I + 13A-I Lõigu pikkus: 18,28 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 731293 m^2	**16A** Lõigu pikkus: 18,32 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 733051 m^2	**9A-I + 16D** Lõigu pikkus: 20,15 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 806085m^2

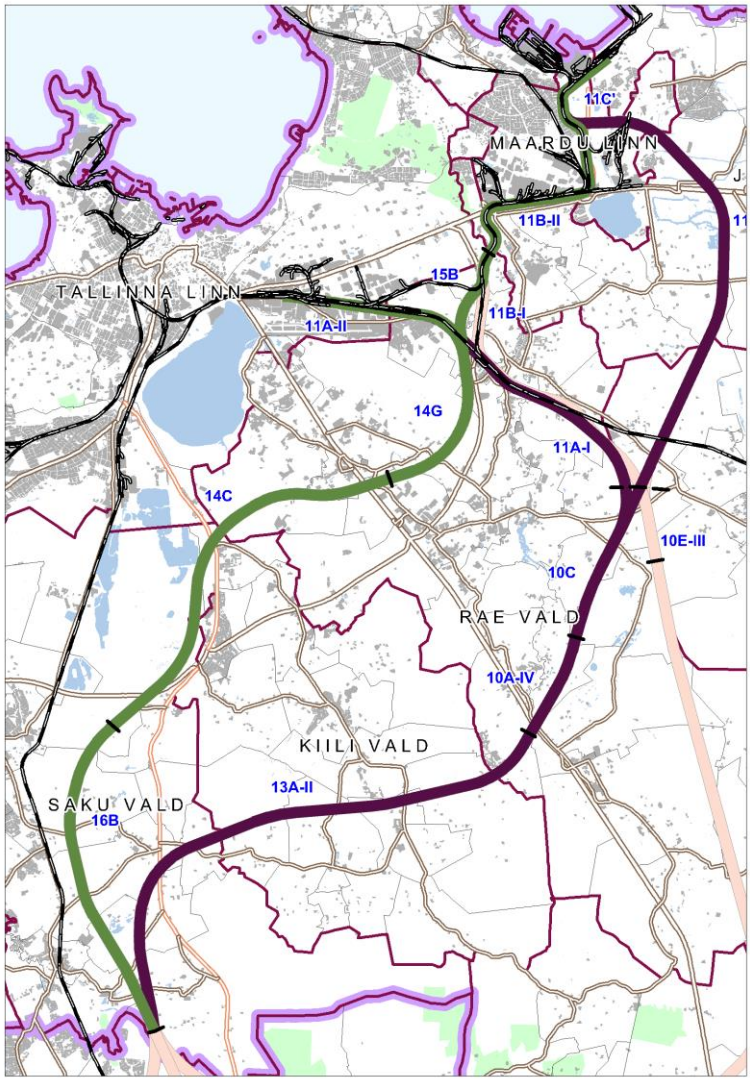


	12A-I + 13A-I	**16A**	**9A-I + 16D**
Tehnilise teostatavuse eelistus	**II-III eelistus**	**I eelistus**	**II-III eelistus**
Ehitusmaksumus/ sääst kalleima alternatiivi suhtes; eurot	~ 112 000 000	**~** 105 000 000/ ~ **7 000 000 soodsam kui alternatiivid**	~ 112 000 000
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on	**~ 10 462 000**	~ 10 243 000	võrdluse alus

vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot			
KSH looduskeskkonna osa eelistus	**I** Nõrk eelistus. Kujuneb erinevate looduskriteeriumite toel.	**II**	**III** (tugev mitte-eelistus) kaasneks oluliselt rohkem mõju looduslikele aladele, mis ristub rohkemate suurimetajate liikumiskoridoridega ning kulgeks pikemalt sootasandikel ning maaparandussüsteemidel.
KSH inimkeskkonna osa eelistus	**III**	**I** Nõrk eelistus. Eelistus kujuneb erinevate inimkriteeriumite toel.	**II**
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus		**Tehniliste parameetrite ja ehitusmaksumuse osas on variant kõige soodsam. KSH osas on inim- ja looduskesk-konna teguritelt kokkuvõtlik eelistus.**	

2.4.3. Võrdlusgrupp 11. Lõigud Lõigud 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II Saku, Kiili, Rae, Jõelähtme valdades ning Tallinna ja Maardu linnades vs 13A-II + 10A-IV + 10C + 11A-I + 11A-II + 11C

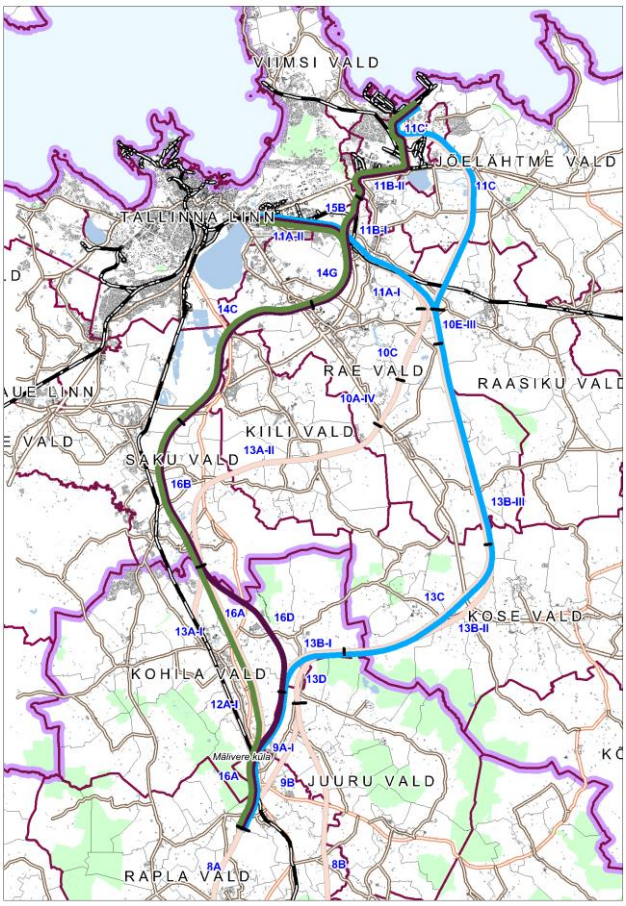
Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid	
16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II Lõigu pikkus: 48,23 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 1958504 m^2	**13A-II + 10A-IV + 10C + 11A-I + 11A-II + 11C** Lõigu pikkus: 56,83 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 2287532 m^2



	16B + 14C + 14G + 11A-II + 11B-II	**13A-II + 10A-IV + 10C + 11A-I + 11A-II + 11C**
Tehnilise teostatavuse eelistus	I-II	I-II
Ehitusmaksumus/sääst kallima alternatiivi suhtes; eurot	~ 318 000 000	~ 315 000 000/ **~ 3 000 000** soodsam kui alternatiiv

Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	**~ 20 928 000**	võrdluse alus
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Eelistus kujuneb erinevate looduskriteeriumite toel.	
KSH inimkeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Eelistus kujuneb juurdepääsu (juurdepääsuteede pikenemine väiksem ja vähematel majapidamistel) ja maakasutuse struktuuri kriteeriumitest (vähem põllumaad trassi all ja vähem killustab tervikuid).	Kulgeb mitmete arheoloogiamälestiste läheduses, samuti on seal 9 võimalikku leiuala, muuhulgas hiiekoht, mis peaks jääma puutumata.
Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistus on kujunenud eelkõige inim- ja looduskeskkonna eelistusele tuginedes ning arvestades, et trassi valikuga kaasnevad pika-ajalised kulud on väiksemad.**	

2.4.5.Võrdlusgrupp 12. Lõigud 16A-I + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B+ 11B-II Rapla, Juuru, Kohila, Saku, Kiili, Rae, Jõelähtme valdades ning Tallinna ja Maardu linnades vs 9A-I + 16D + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II Rapla, Juuru, Kohila, Saku, Kiili, Rae, Jõelähtme valdades ning Tallinna ja Maardu linnades vs 9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C Rapla, Kohila, Juuru, Kose, Rae, Raasiku, Jõelähtme vallad ning Tallinna ja Maardu linnad

Võrreldavad lõigud/lõikude kombinatsioonid			
16A + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II Lõigu pikkus: 66,56 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 2691555 m^2	**9A-I + 16D + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II** Lõigu pikkus: 68,38 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 2764589 m^2	**9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C** Lõigu pikkus: 74,57 km Raudtee rajamiseks vajaliku maa-ala pindala (40 m laiuses): 3009902 m^2	
	16A-I + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II	**9A-I + 16D + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II**	**9A-I + 13B-I + 13C + 13B-III + 10E-III + 11A-I + 11A-II + 11C**
Tehnilise teostatavuse eelistus			Nõrk eelistus

Ehitusmaksumus/ sääst kalleima alternatiivi suhtes; eurot	~ 423 000 000	~ 430 000 000	~ 393 000 000/ ~ **30 000 000 soodsam** kui alternatiiv 16A-I + 16B + 14C + 14G + 11A-II + 15B + 11B-II; ~ **37 000 000 soodsam** kui alternatiiv 9A-I + 16D + 16B + 14C + 14G + 15B + 11A-II + 11B-II
Sotsiaal-majanduslik tulu võrdlus 30 aasta lõikes (konkreetse trassi valimine on vastavas lahtris väljatoodud numbri võrra tinglikult tulusam ebasoodsaima alternatiivi suhtes); eurot	**~ 17 683 000**	~ 7 418 000	võrdluse alus
KSH looduskeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Eelistus kujuneb erinevate looduskriteeriumite toel – väiksem mõju Natura 2000 võrgustiku aladele ja laiemalt loodusliku pinnakattega aladele.	**II-III** Suurem mõju looduslikele aladele, ristub rohkemate suurimetajate liikumiskoridoridega, kulgeb pikemalt sootasandikel ja maaparandussüsteemidel.	**II-III**
KSH inimkeskkonna osa eelistus	Nõrk eelistus. Eelistatus kujunenud eelkõige kultuurikeskkonna osas, kohaliku rongiliikluse rakendamise osas, vähesemal määral põllumaade tükeldamise ja metsamaa hõlmamise osas.	**II-III** Mitte-eelistatud keskkonnatervise kriteeriumi osas, kuna mõjutsooni jääb enam hooneid.	**II-III** Mitte-eelistatud kultuurikeskkonna osas.

Kokkuvõtlik soovituslik eelistus	**Eelistus on kujunenud eelkõige inim- ja looduskeskkonna eelistusele tuginedes ning arvestades, et trassi valikuga kaasnevad pika-ajalised kulud on kõige väiksemad. Oluliseks ka parem kokkulangevus eesmärgiga leida võimalikult otse kulgev trassivariant.**		

3. KOHALIKE OMAVALITSUSTE EELISTUSED

Kohalikud omavalitsused on maakonnaplaneeringute koostamise protsessi käigus väljendanud eelistusi trassikoridoride osas ning sõlminud omavahelisi kokkuleppeid ühisdeklaratsioonidena või ühiste ettepanekutena. Need tegevused ei ole olnud maavalitsuste ja projekti meeskonna poolt algatatud ega suunatud vaid on toimunud kohaliku algatuse baasil, enamasti tuginedes kohalike huvigruppide arvamustele. Kohalikul tasandil toimunud koostöö tulemusel selgunud eelistused näitavad tervitatavat seotust ja kaasamõtlemist Rail Balticu rajamisele, kuid ei pruugi üheselt silmas pidada üldisi, üleriigilisi eesmärke.

Käesoleva, võrdlustulemuste alusel kujunenud eelistatud koridori ettepaneku esitamise hetkeks (oktoober 2014), on projekti meeskonnale laekunud järgmised ühiskokkulepped eelistuste osas[14]:

- Kuue Harjumaa ja ühe Raplamaa omavalitsuse ühisettepanek 17.01.2014

Rae, Raasiku, Jõelähtme, Saku, Kose ja Juuru vald ja Tallinna linn toetavad Rail Balticu asukohana Tallinna ringtee koridori. Vastavalt ettepaneku sisule kulgeksid kaubaveod alates Sakust Tallinna ringtee lähistel ida suunal kuni Peterburi maanteeni ja lääne suunal Saue linnani. Rail Balticu reisirong võiks jätkata 12A joonel Sakust läbi Tallinna Ülemisteni.

- Kehtna, Raikküla, Järvakandi ja Märjamaa vallad allkirjastasid ühisdeklaratsiooni, kus toetavad trassialternatiivi järgmiselt:
  - Kehtna ja Raikküla vallas – 7C
  - Kehtna ja Raikküla vallas - 7B
  - Kehtna ja Järvakandi vald - 6B

Raplamaa Omavalitsuste Liidu pöördumises 23.12.2013, kus avaldatakse toetust trassialternatiividele järgmiselt:

- Rapla vallas - 8A

14 Alapeatükis ei kajastata omavalitsuste üksikuid eelistusi, vaid ainult kohalike omavalitsuste ühiskokkuleppeid koridori kulgemise osas, arvestades raudtee omavalitsuse piire ületavat iseloomu.

- Eelistada trassialternatiivi, mis võimaldab regionaalrongi peatust Järvakandis ja haruraudtee väljaehitamist planeeritavale tööstusalale ning olemasolevale klaasiettevõttele

Kehtna, Järvakandi ja Vändra vald täpsustasid 24.01.2014 varasemaid kokkuleppeid Rail Baltic trassikoridori kulgemise osas Rapla maakonna lõunaosas ja Pärnu maakonna põhjaosas. Kehtna vallas muutuks trassikoridori asukoht enne Järvakandi alevit suunaga itta Tallinn-Rapla-Kergu maanteed (sisaldab uut alternatiivi, mis enne mis enne Järvakandi alevit kulgeks trassialternatiivilt 6B alternatiivile 6D/7D). Järvakandi vallas muutuks alevist möödumine läänepoolsest variandist idapoolseks (6B asemel eelistus 6D/7D) ja Vändra vallas kulgeks trass maanteest idapoolsel küljel suunaga Tootsi alevi poole (sisaldab uut alternatiivi, mis kulgeb läbi Natura ala).

- Pärnumaa kohalike omavalitsuste ühisdeklaratsioon 06.01.2014
  - Vändra, Tootsi, Tori, Are, ja Sauga vallas – trassilõik 5D-5C (sisaldades uut alternatiivi 5D);
  - Sauga vald, Pärnu linn, Tahkuranna vallas - trassilõik 4F-4E;
  - Paikuse ja Surju vallas – trassilõik 4C-4H-4B-4K (sisaldades uusi alternative 4H ja 4K) ;
  - Saarde ja Häädemeeste vallas – trassilõik 3C-3B (sisaldades uut alternatiivi 3C);
  - Häädemeeste vallas – trassilõigud 2B ja 1B.

Ülalkirjeldatud omavalitsuste seisukohad ei saa olla eelistatud trassikoridori üle otsustamisel üheseks aluseks, kuna täies pikkuses tasuva ja vähim mõjusid omava trassikoridori leidmiseks on vaja lähtuda ka alapeatükis 2 esitatud võrdlustabelite tulemustest.

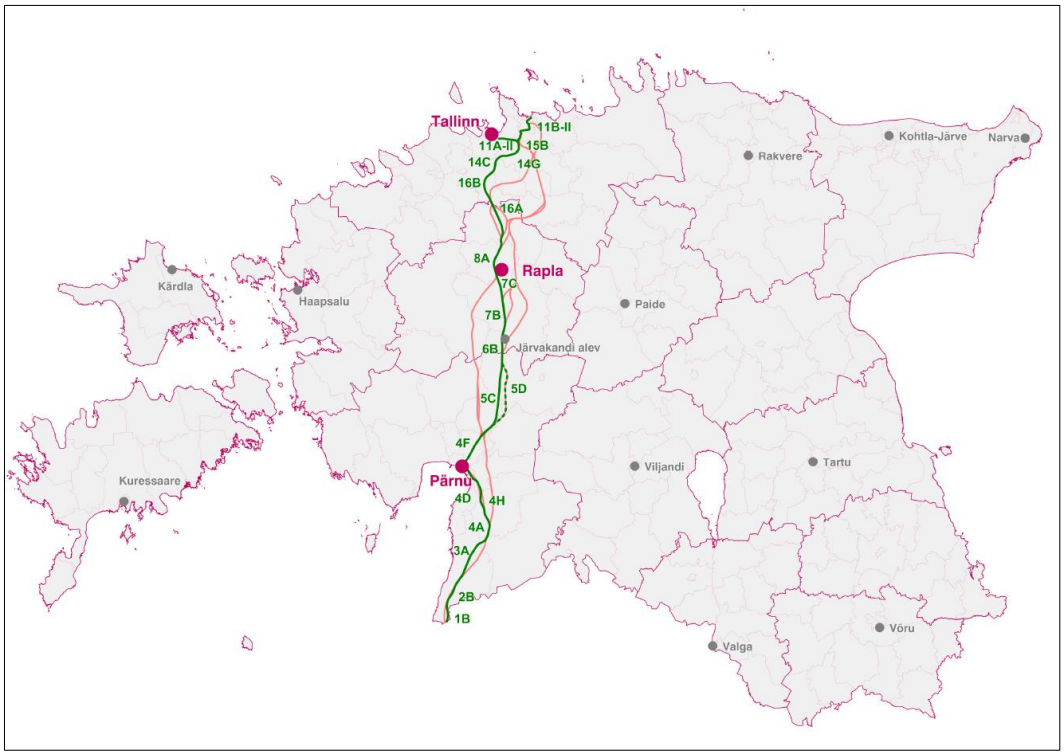
Lisaks ülalkirjeldatud kokkulepetele on mitmed omavalitsused väljendanud oma seisukohti ka eraldiseisvalt. Kuna maakonnaplaneeringuga kavandatakse omavalitsuste piire ülevat joonehitist, ei ole võimalik kohalike omavalitsuste eelistusi järgida.

4. VÕRDLUSTULEMUSTE ALUSEL KUJUNENUD SOOVITUS EELISTATUD TRASSIKORIDORI OSAS

Hetkeseisuga (oktoober 2014) on võrdlustulemuste alusel kujunenud soovituslik eelistus trassikoridori kulgemise osas Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas.

Võrdlustulemuste alusel kujunenud soovituslik trassikoridori ettepanek Läti piirist Tallinnani läbib Pärnu linna, möödub Raplast läänes ja siseneb Tallinna Ülemiste reisiterminali idapoolt. Kaubakoridor lahkneb reisijateveo koridorist Lagedi alevikust põhjas, kulgedes valdavalt olemasoleva raudteetrassiga ühises koridoris Muuga sadama suunas. Võrdlustulemuste alusel kujunenud soovituslik trassikoridori ettepanek koosneb järgnevatest lõikudest: 1B, 2B, 3A, 4A, 4H, 4D, 4F, 5C, 6B, 7B, 7C, 8A, 16A, 16B, 14C, 14G, 11A-II, 15B, 11B-II.

Võrdlustulemuste alusel kujunenud eelistatud trassikoridori soovitus Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas on kantud kaardile, mis on esitatud eraldiseisva dokumendina lisas 6. Nimetatud kaardil on rohelise katkendjoonega tähistatud trassikoridor 5D kui Pärnu maavanema eelistus trassikoridori kulgemise osas. Võrdluses olnud trassialternatiivid on kantud kaardile, mis on esitatud eraldisesiva dokumendina lisas 4. Ülevaatlik skeemkaart protsessi jooksul visandatud trassijoontest ja võrreldavatest trassialternatiividest on esitatud lisas 8.



Skeem 4.1. Võrdlustulemuste alusel kujunenud soovituslik eelistus trassikoridori kulgemise osas Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas. Rohelise katkendjoonega on tähistatud trassikoridor 5D kui Pärnu maavanema eelistus trassikoridori kulgemise osas.

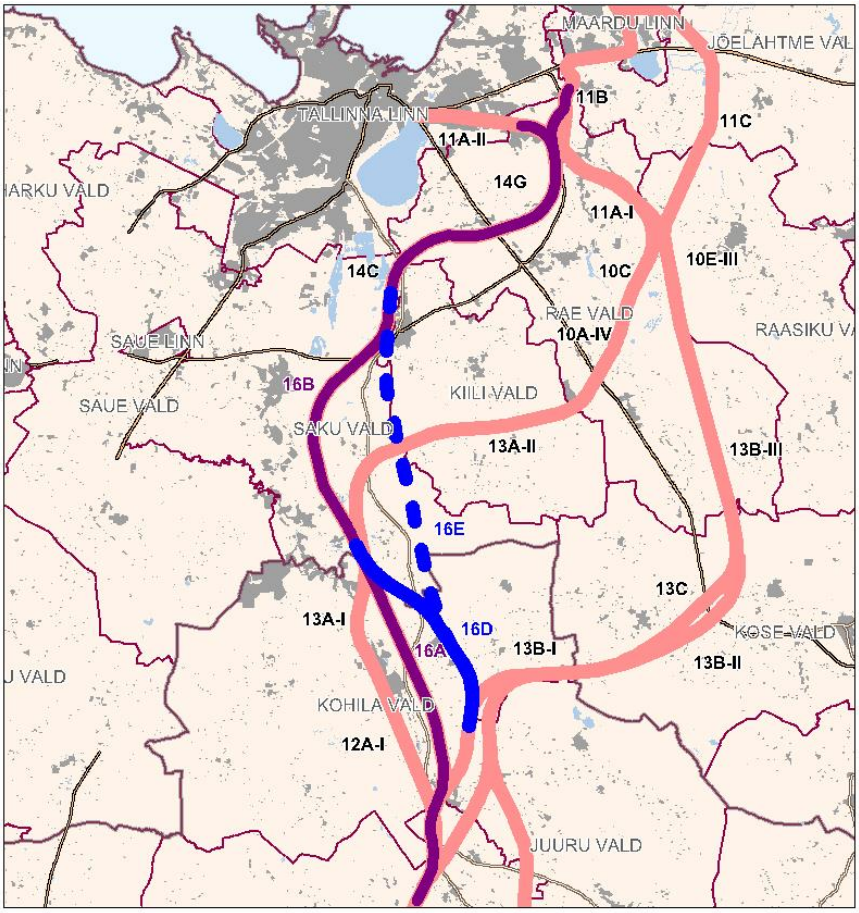
4.1. LÜHIÜLEVAADE PÕHJA-RAPLAMAA JA HARJUMAA TRASSIDE VÕRDLEMISE PROTSESSIST

Võrreldavate trassialternatiivide valik ja võrdlusesse lülitamine Harjumaal on olnud keerukas, kuna tegemist on tihedalt asustatud piirkonnaga, kus lisaks inimasustusele tuleb arvestada tehniliste, majanduslike ja looduskeskkonna teguritega.

Esialgu väljapakutud trassialternatiivide (12A, 10ndad, 13ndad, 14ndad lõigud) osas kujundas seisukoha valitsuskabinet (29.05.2014), otsustades, et Harjumaal tuleb jätkata trassidega, mis kulgevad nii idast kui läänest ümber loodava Nabala looduskaitseala (13A (hõlmab lõiku 12A-I) ja 13 B, C ja D) ning ülejäänud trassid (10ndad Nabala loodavat looduskaitseala läbivad, 14ndad Tallinna ringtee ja 12A trassid) jäävad kõrvale. Oma seisukohas tugines valitsuskabinet asjaolule, et välja valitud kolme trassi puhul on tegemist kompromissiga, kus mõjud elukeskkonnale ja loodusele on kõige enam tasakaalus.

Täiendavaid trassialternatiive lisandus Harjumaal ja Põhja-Raplamaal 2014.a suvel, pärast esmaste võrdlustulemuste avalikustamist. Kuna loodava Nabala kaitseala tõttu välistati Keskkonnaministeeriumi poolt kõige otsemat teekonda võimaldavad nn 10ndad lõigud, peeti planeeringueesmärgi saavutamisel vajalikuks täiendavate trassialternatiivide analüüsi.

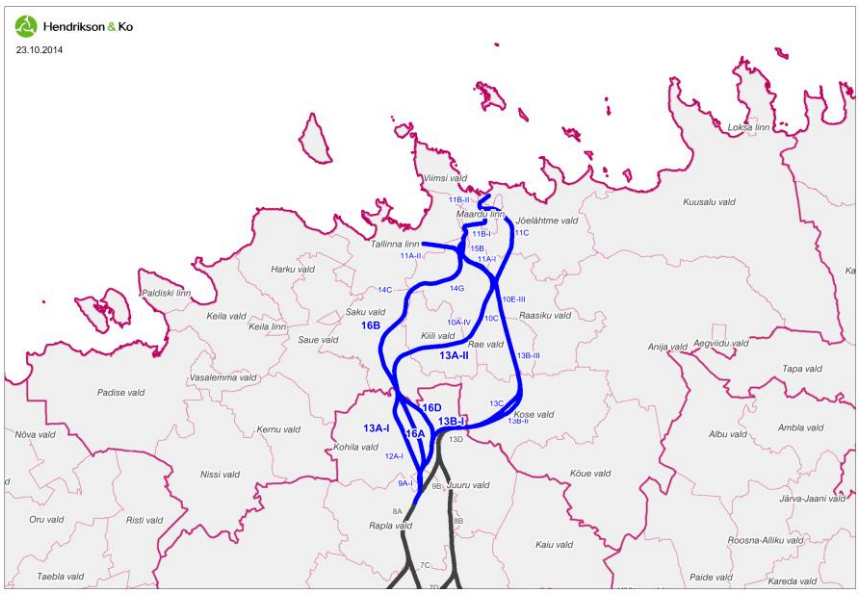
Kohalike omavalitsustega toimunud koostöö tulemusena esitas Harju maavanem 6.08.2014 ettepaneku Rail Baltic juhtkomiteele võtta võrdlusesse lisaks 13ndatele variantidele täiendav trassialternatiiv 16A + 16B + 14C + 14G, kuna väljapakutav uus trassijoon annab võrreldes Nabalast idast ja läänest kaartena mööduvate 13ndate lõikudega ligikaudu 10 km võidu vajalikus rööbastee pikkuses. Ajendatult Kohila valla ettepanekust esitas Rapla maavanem 13.08.2013 ettepaneku Rail Baltic juhtkomiteele võtta 16A trassialternatiivi asemel võrdlusesse uus trassialternatiiv, mis kulgeb Prillimäe alevikust ida poolt (16D) ja jätab puutumata nn Uue-Kohila ala. Konsultant tegi ettepaneku kaaluda ka trassivarianti 16E, mis kulgeks 16D pikendusena piki loodava Nabala kaitseala piiri, mööda projekteeritud Tallinn-Rapla-Türi maantee õgvenduse koridor.



Skeem 4.1.1. Rail Balticu 13.08.2014 juhtkomiteele esitatud ettepanek täiendavate trassialternatiivide võrdlusesse võtmiseks koos trassivariandiga 16E.

Keskkonnaministeerium ei pidanud Nabala piirialal kulgemist võimalikuks, 16E nihutamisel läände oleks kaasnenud mõjud majapidamistele. Seetõttu ei toetanud Harju maavanem 16E lisamist võrdlusesse.

Rail Baltic juhtkomitee otsustas 13.08.2014 võtta võrdlusesse täiendavalt trassilõigud 16A, 16B, 14C, 14G ja 16D lisaks 13ndatele trassivariantidele. Võrreldavad trassialternatiivid, mis kulgevad Põhja-Raplamaal ja Harjumaal, on esitatud alljärgneval skeemkaardil 4.1.2.



Skeem 4.1.2. Rail Balticu juhtkomitee otsusega 13.08.2014 võrdlusesse võetud täiendavad trassivariandid Põhja-Raplamaal ja Harjumaal.

LISADE LOETELU

Lisa 1. Trassilõikude tehnilised andmed

Lisa 2. Trassivariantide võrdlemine sotsiaal-majanduslike näitajate alusel (esitatud eraldi failina)

Lisa 3. Rajatiste hinnanguline maksumus

Lisa 4. Koondkaart võrreldavate trassialternatiividega (esitatud eraldi failina)

Lisa 5. Võrdlusmaatriks (esitatud eraldi failina)

Lisa 6. Kaart Rail Balticu trassikoridoride võrdlustulemuste alusel eelistatud koridori soovitus (esitatud eraldi failina)

Lisa 7. Trassivariantide maksumuste võrdlus (esitatud eraldi failina)

Lisa 8. Ülevaatlik skeemkaart visandatud trassijoontest ja võrreldud trassialternatiividest

LISA 1.TRASSILÕIKUDE TEHNILISED ANDMED

Rail Baltic trasside üldised tehnilised andmed						
Trassi tähis	**Vastavus projektkiirusele 240 km/h R(rec)> 3000m; R(min)>2500m**	**Läbib rabasid ja soiseid alasid, kus turba paksus üle 3m**	**Rajatised**			
			Viaduktid, sillad, tunnelid		**Tugimüürid, h>4-5m**	**Ökoduk-tid**
	jah / ei	**m**	**tk**	**m²**	**m**	**tk**
1A	jah	-	3	360	-	-
1B	jah	-	3	432	-	-
2A	jah	-	2	504	-	1
2B	jah	-	2	405	-	1
3A	jah	-	6	966	-	2
3B	jah	-	6	1244	-	2
4A	jah	-	1	104	-	1
4B	jah	-	6	1440	-	1
4C	jah	-	7	1772	-	1
4H	jah	-	6	1388	-	1
4D	ei (R=~800-1600m)	-	6	1490	-	-
4E	jah	-	5	1222	-	-
4F	ei (Pärnu linna lõigus R=600m)	1240	6	6120	-	2
4G	jah	-	18	7113	-	5
5A	jah	80	8	1369	-	2
5B	jah	80	8	1549	-	2
5C	jah	-	9	1392	-	3
5D	jah	-	10	1515	-	3
6A	jah	1820	9	1724	-	3
6B	jah	-	2	221	-	1
6D7D	jah	620	14	3600	410	6
7A	jah	-	8	1444	-	1
7B	jah	-	2	504	-	1
7C	jah	880	5	989	-	-
7D	jah	-	8	1124	-	1
7G	jah	-	11	1734	-	2
8A	jah	-	3	299	-	1
8B	jah	-	8	1563	-	3
9A-I	jah	-	6	1268	-	2
9B	jah	-	8	1929	-	-
10A-IV	jah	-	3	1596	-	-

Rail Baltic trasside üldised tehnilised andmed						
Trassi tähis	Vastavus projektkiirusele 240 km/h R(rec)> 3000m; R(min)>2500m	Läbib rabasid ja soiseid alasid, kus turba paksus üle 3m	Rajatised			
			Viaduktid, sillad, tunnelid		Tugimüürid, h>4-5m	Ökoduktid
	jah / ei	m	tk	m²	m	tk
10C	jah	-	2	334	-	1
10E-III	jah	-	1	156	-	-
11A-I	jah (vahetult Tln'sse sisenemisel R=1500-2000)	-	3	1376	-	-
11A-II	jah	-	1	84	-	-
11B-I	jah/ei (R=700-2000 ; kaubaharu)	-	4	2318	-	-
11B-II	ei (R=310-3500m; kaubaharu)	-	7	5874	2825	-
11C	jah (kaubaharu)	1870	11	3128	-	-
12A-I	jah	-	8	1775	370	1
13A-I	jah (R=2500m)	-	4	4042	1100	1
13A-II	jah (R=2500m)	1990	7	1229	-	3
13B-I	jah (R=2500m)	-	1	140	-	-
13B-II	jah	-	7	2613	-	1
13B-III	jah	-	4	620	-	2
13C	jah (R=2500m)	-	4	2548	-	1
13D	jah (R=2500m)	-	2	430	-	-
16A	jah	-	10	2785	-	3
16B	jah	-	7	1004	-	1
16D	jah	-	4	623	-	2
14C	jah (R=2500m)	1380	6	1708	-	2
14G	jah (R=2500m)	-	3	1377	200	-
15B	jah/ei (1500m; kaubaharu, lõpus R=310)	-	4	4440	350	-

LISA 2. TRASSIVARIANTIDE VÕRDLEMINE SOTSIAAL-MAJANDUSLIKE NÄITAJATE ALUSEL

Esitatud eraldi failina

LISA 3. RAJATISTE HINNANGULINE MAKSUMUS

Sild, viadukt, m^2	1 600 EUR
Tugimüür, m	3 800 EUR
Müratõke, m	650 EUR
Ökodukt, tk	2 200 000 EUR
Raudtee, 2 rööpapaari (elektrifitseeritud) Tava mulle (h=~1-2m), m	3 050 EUR
Raudtee, 2 rööpapaari (elektrifitseeritud) Nõrk aluspinnas v. kõrgem mulle (h=~3,5-4m), m	3 500 EUR
Raudtee, 2 rööpapaari (elektrifitseeritud) Kõrge mulle m (h=~10m), m	5 600 EUR
Raudtee, 2 rööpapaari (elektrifitseeritud) Soo,raba (erilahend: vaiad, mass stabil), m	6 400 EUR
Oleva 1520mm rööpmelaiusega raudtee ümberehitamine (elektrifitseerimata), m	1 100 EUR
Raudtee, 1 rööpa paar (elektrifitseeritud) Tava mulle (h=~1-2m), m	1 650 EUR
Raudtee km KOGUMAKSUMUS (rajatised jms)	4 000 000 – 8 000 000 EUR

LISA 4. KOONDKAART VÕRRELDAVATE TRASSIALTERNATIIVIDEGA

Esitatud eraldi failina

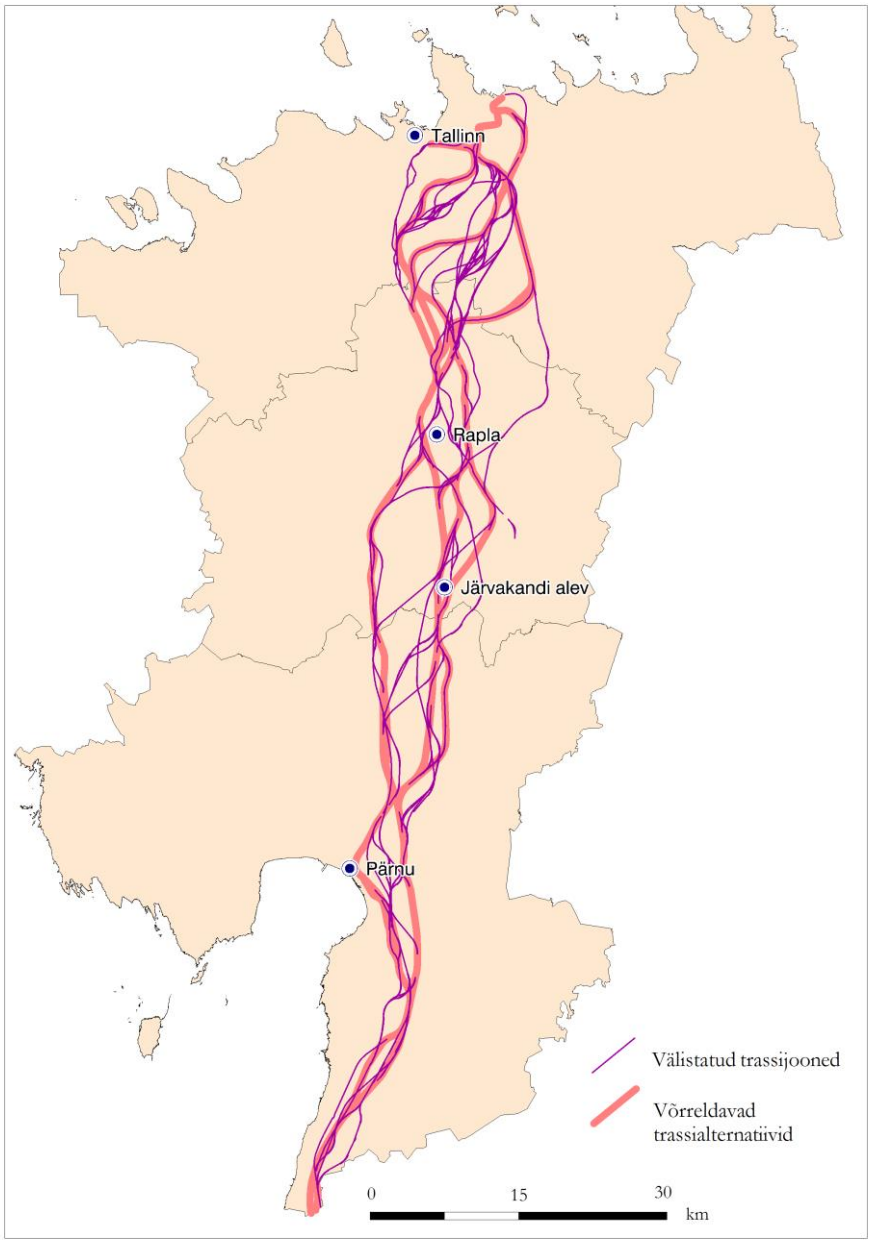
LISA 5. VÕRDLUSMAATRIKS

Esitatud eraldi failina

LISA 6. KAART RAIL BALTICU TRASSIKORIDORIDE VÕRDLUSTULEMUSTE ALUSEL EELISTATUD KORIDORI SOOVITUS

Esitatud eraldi failina

LISA 7. TRASSSIVARIANTIDE MAKSUMUSTE VÕRDLUS

Esitatud eraldi failina

LISA 8. ÜLEVAATLIK SKEEMKAART VISANDATUD TRASSIJOONTEST JA VÕRRELDUD TRASSIALTERNATIIVIDEST