



KÄSKKIRI

13.02.2018

nr 1.1-4/40

**Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic
raudtee
trassi koridori asukoha määramine“
kehtestamine**

I Asjaolud

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

Rail Baltic on rahvusvaheline raudteeühendus, mis ühendab Eesti Kesk- ja Lääne-Euroopa ning naaberriikidega, olles TEN-T põhivõrgustiku Põhjamere - Läänemere transpordikoridori osa. Kahe rajaline elektrifitseeritud raudtee, rööpme laiusega 1435 mm, on kavandatud marsruudil Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas-Leedu/Poola piir.

Rail Balticuga luuakse 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 29.04.2004), et Eesti, Läti ja Leedu riikide raudteetransport tuleb täielikult integreerida laiemasse Euroopa Liidu raudteetranspordi süsteemi. Rail Baltic projekt on seotud suure avaliku huviga kuna eesmärgiks on inimeste ja kaupade liikumisvõimaluste loomise ja parendamisega, mis omakorda mõjutab teravalt keskkonnanohiu teemasid.

2012. aastani kehtinud üleriigiline planeering „Eesti 2010“, rõhutas rahvusvaheliste transpordisuundade arendamise olulisust ning tõi välja: „Koostöös Soome, Läti, Leedu ja Poolaga peab Eesti arendama välja kiiret reisirongiühendust võimaldava raudtee Rail Baltica, mille jätkuks põhja pool on raudteepraami ühendus(ed) Soome“. Aastatel 2010-2011 viis Briti konsultatsioonifirma AECOM läbi uuringu, mis hõlmas Rail Balticu trassi asukoha põhimõttelist valikut ja esialgset teostatavus-tasuvusanalüüsi. Selles leiti, et piisava kauba- ja reisijateveo mahu ning Euroopa Liidu (edaspidi EL) abi korral on Euroopa rööpmelaiusel uus Rail Balticu raudteeühendus läbi kolme Balti riigi teostatav ning kui rajamiseks saab kasutada ELi toetust, on kogu projekt sotsiaal-majanduslikult tulus.

Suunised Rail Balticu arendamiseks on antud Eesti Vabariigi Valitsuskabineti 22.09.2011 otsusega, 10.11.2011 Eestis allkirjastatud Eesti, Läti ja Leedu peaministrite ühisdeklaratsiooniga ning samade riikide transpordi eest vastutavate ministrite 07.12.2011

allkirjastatud kokkuleppega. Riigikogu ratifitseeris 31.01.2017 Eesti Vabariigi Valitsuse, Leedu Vabariigi Valitsuse ja Läti Vabariigi Valitsuse vahelise välislepingu Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamiseks, mis jõustus 24.10.2017. Kokkuleppe eesmärk on tagada ühishuvi projektina ehitatava reisijate- ja kaubaveoks mõeldud tõhusa ja kiire Euroopa rööpmelaiusega tavapärase raudtee valmimine ja toimimine kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega TEN-T võrgu Põhjamere-Läänemere põhivõrgu koridori kuuluval marsruudil.

Tallinn-Pärnu-Riia suunaline kiire raudtee kulgemise põhimõte fikseeriti 2012. aasta augustis kehtestatud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“, milles muuhulgas tuuakse välja – „Euroopa transpordipoliitika valguses on jätkuvalt tähtis parandada Eesti seotust Euroopa Liidu tuumikpiirkonnaga, sh luua Läänemere idarannikul kiirraudtee Rail Baltic, mis ühendab Balti riigid ja Soome Kesk-Euroopaga“. Üleriigilisest planeeringust tuleneb ülesanne valida raudtee koridorile täpsem asukoht maakonnaplaneeringutega.

Pärnu maakonna planeeringus (kehtestatud 1998) on arengusuunana fikseeritud maakonda läbiv põhja-lõuna suunaline hästi toimiv kiire raudteeühendus nii vabariigisiselt kui riigipiire ületavalt.

Vabariigi Valitsuse algatatud kolme maakonnaplaneeringuga kavandatakse uut Rail Baltic raudteeliini mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitisena ning planeeringulahenduste põhjal toimub Rail Balticu Euroopa standardse rööpmelaiusega (1435 mm) avaliku raudtee projekteerimine ja rajamine Eesti piires¹. Kavandatav raudtee läbib Eestit põhja-lõuna suunalisena, kulgedes Muuga sadama piirkonnast Läti riigipiirini. Trassikoridori pikkus kolmes maakonnas kokku on 213 km. Rail Balticu projekti elluviimine on seotud suure avaliku huviga, millega kaasneb keskkonnahoid ning inimeste ja kaupade paremad liikumisvõimalused.

Planeeringu koostamisel on algusest peale arvesse võetud ning tasakaalustatud riigi ja kohalike omavalitsuste ruumilise arengu vajadused, lähtuvalt planeeringuala majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise keskkonna ja looduskeskkonna pikaajalistest suundumustest ning sujuvaks ja ohutuks liiklemiseks vajaliku raudtee väljaehitamise vajadusest. On tehtud mitmeid uuringuid: asustusstruktuuri, kultuuripärandi, arheoloogiaväärtuste, loodusväärtuste uuringud jt. Lisaks on erinevaid trassialternatiive võrreldud sotsiaal-majanduslike näitajate, müra- ja vibratsiooninäitajate alusel ning on hinnatud nende mõju Natura 2000 võrgustikule. Planeeringu elluviimisega kaasnevaid olulisi keskkonnamõjusid, võimalikke alternatiivseid lahendusi ning kavandatud negatiivsete mõjude leevendamise meetmeid on hinnatud keskkonnamõju strateegilise hindamise käigus. Need on planeeringulahenduse aluseks.

Lähtuvalt Vabariigi Valitsuse maakonnaplaneeringute algatamise korraldusest, moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eestvedamisel juhtkomitee (ministri 26.06.2013 käskkiri nr 13-0227), kuhu kuulusid Keskkonnaministeeriumi ja Siseministeeriumi asekantslerid ning Harju, Rapla ja Pärnu maavanemad. Juhtkomitee ülesandeks oli planeeringu koostamise protsessis oluliste otsuste tegemine ja probleemide lahendamine. Kolme maakonnaplaneeringu koostamise sujuvaks korraldamiseks loodi laiapõhjaline töögrupp, mille tööd juhtisid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindajad ja osalesid kõik asjaomased partnerid: Tehnilise Järelevalve Ameti, Keskkonnaministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Maa-ameti, Eesti Raudtee, Muinsuskaitseameti, Maanteeameti, Harju, Rapla ja Pärnu maavalitsuste ametnikud, samuti

¹ Samased ettevalmistustööd toimuvad uue rahvusvahelise raudtee rajamiseks ka Lätis ja Leedus.

planeeringukonsultandid ja keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviijad. Koosolekud toimusid regulaarselt (kord kuus).

Kavandatava raudtee kõrged tehnilised nõuded tingisid vajaduse arvestada tehniliste üksikasjadega juba planeerimise staadiumis. Seetõttu olid planeeringu koostamisse algusest peale kaasatud insenerid, kes täpsemate analüüside ja uuringute tulemusena andsid sisendi trassi koridori asukoha valikuks, raudtee ja raudtee infrastruktuuri ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu planeerimiseks. Planeeringutes võeti raudtee trassi koridori asukoha määramisel arvesse majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud ning tehnilis-majanduslikud kaalutlused, mis kajastuvad planeeringulahenduses. Planeeringu koostamise konsultant valiti riigihanke käigus. Planeering koostati tihedas koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Tehnilise Järelevalve Ameti, Keskkonnaministeeriumi ja teiste asjaomaste riigiasutuste, Rail Balticu trassikoridori jäävate maavalituste, Pärnumaa kohalike omavalitsuste, erinevate huvigruppidega ja avalikkusega.

II Menetluse käik

Planeeringulahenduse koostamine kuni vastuvõtmiseni

Planeering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012. a 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 „Pärnu maakonna planeeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ keskkonnamõjude strateegilise hindamise algatamine“. Paralleelselt planeeringu koostamisega viidi 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 leevendavate meetmete kavandamine, et tagada keskkonnamõjude integreerimine maakonnaplaneeringusse.

Tegemist on maakonnaplaneeringu erijuhtumiga (mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitisega). PlanS (RT I, 13.03.2014, 97) § 29¹ kohaselt kantakse pärast maakonnaplaneeringu kehtestamist raudteetrassi koridori asukoht ja maakonnaplaneeringuga kindlaks määratud maa- ja veealade üldised kasutustingimused planeeringuala kohaliku omavalitsuse üldplaneeringusse.

Planeering koostati tihedas koostöös avalikkusega, kohalike omavalitsustega ja erinevate huvigruppidega. Paremaks kaasamiseks, informatsiooni edastamiseks ning planeeringu ja KSH materjalide kättesaadavuse tagamiseks loodi projekti alguses Rail Balticu projekti portaal <http://www.railbaltic.info/>. Koostamise ajal olid planeeringu materjalid kättesaadavad Pärnu Maavalitsuse veebilehel, alates 01.01.2018 (maavalitsus lõpetas tegevuse 31.12.2017) on kättesaadavad maakonnaplaneeringute veebilehel <http://www.maavalitsus.ee/maakonna-planeeringud>. Protsessi erinevates etappides toimusid avalikustamised, viidi läbi töökoosolekuid ning huviliste kaasamiseks korraldati avalikke arutelusid. Avalikest väljapanekutest ja aruteludest teavitati lisaks maavalitsuse veebilehele ka Rail Balticu projekti portaalis, maakonnalehes Pärnu Postimees, kohalike omavalitsuse ajalehtedes ja veebilehtedel. Ülevaate avalikest aruteludest planeeringu ja KSH protsessi jooksul on esitatud ka planeeringu seletuskirja tabelis 1.

Planeeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi tutvustamine viidi läbi 2013. aasta sügisel. Nende avalik väljapanek toimus 02.09. - 30.09.2013 ning avalikud arutelud toimusid Pärnjõe koolimajas ja Are vallamajas 14.10.2013; Sauga Avatud Noortekeskuses ja Surju rahvamajas 15.10.2013, Häädemeeste seltsimajas ja Pärnu maavalitsuses 17.10.2013. Elanike huvi planeeringu vastu oli suur ning aruteludest osavõtt arvukas.

Avalikustamisel esitatud ettepanekuid kaaluti ning selle tulemusena lisati koostatavasse planeeringusse täiendavad trassialternatiivid. Trassialternatiivide võrdlustulemuste tutvustused ja avalikud arutelud viidi läbi Surju rahvamajas ja Sauga Avatud Noortekeskuses 17.06.2014, Pärnu maavalitsuses 18.06.2014, Häädemeeste seltsimajas ja Kaisma rahvamajas 19.06.2014. Pärnumaa põhjaosas kulgevate trassialternatiivide tutvustamiseks toimusid täiendavad arutelud Suigu seltsimajas ja Kaisma rahvamajas 10.06.2015.

Võrreldavate trassikoridori alternatiivide valik ja võrdlusesse lülitamine Pärnu maakonnas on olnud keerukas². Tegemist on asustatud piirkonnaga, kus lisaks inimasustusele tuli arvestada arvukate tehniliste, majanduslike ja looduskeskkonna teguritega. Eesmärk oli põhjaliku analüüsi käigus välja selgitada parim võimalik trassi koridori asukoht, mis võimaldab rahvusvahelise elektrifitseeritud kiire rongiühenduse loomist. Nii analüüsiti võrdlustapi jooksul erinevaid trassikoridori asukoha alternatiive (vt skeem seletuskirja lisa 2). Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramiseks võrreldi trassi koridori asukoha alternatiive kriteeriumigruppide lõikes: inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud, tehniline teostatavus, ehitusmaksumus ning sotsiaal-majanduslik tulu ja kulu.

Põhjalikum ülevaade võrdlustulemustest on esitatud dokumendis „Rail Baltic 1435 mm Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringute võrreldavate trassikoridoride võrdlustulemused“ (planeeringu lisa 3) ning KSH aruande lisa 1.

Pärnumaa 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.

Maakonna keskosas võrreldi raudtee trassi koridori alternatiive 4A + 4H + 4D + 4F versus 4G ehk alternatiive läbi Pärnu linna versus Pärnust mööda. Eelistus alternatiivile läbi Pärnu kujunes eelkõige strateegilise, regionaalset arengut soodustava Pärnu linna ühendamise võimalust arvestades. Ka reisijateveo seisukohalt on oluliselt eelistatud Pärnu linna läbiv alternatiiv. 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.

Maakonna põhjaosas võrreldi 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

² Kuna trassikoridori võrreldavad asukohaalternatiivid olid maakonnapiiride ülesed, hõlmas võrdlusprotsess lisaks Pärnu maakonna territooriumile ka Lõuna-Raplamaad.

arengu jätkamist, samuti võimalusest kavandada peatuskoht kohaliku liikluse tarbeks olemasoleva Pärnu-Lelle raudtee Tootsi jaama piirkonda.

Analüüsis võrreldi alternatiive olulisemate näitajate lõikes nii tehnilise teostatavuse kui ka maksumuse osas. Samuti toodi välja KSH olulisemad mõjutegurid ja eelistused.

Võttes aluseks Rail Balticu projekti 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). Trassikoridori pikkus Pärnu maakonnas on ca 109 km.

Raudtee elektriga varustamiseks on planeeritud põhivõrguga (110 kV) liitumispunktid, kust on kavandatud liinikoridorid raudtee veoalajaamadeni. Üks veoalajaam on planeeritud Sauga valla Urge küla piirkonda (ühendus Harku-Lihula-Sindi kõrgepingeliiniga). Teine veoalajaam on planeeritud Häädemeeste valla Nepste küla piirkonda, ühendamiseks Jaamakülas asuva 330/110 kV põhivõrgu liiniga, mis rajatakse kombineerituna õhuliinist ja maakaablist. Vajaduse korral on võimalus rekonstrueerida olemasolev 35 kV Kilingi-Nõmme – Häädemeeste liin 110 kV liiniks ning luua ühendus Kilingi-Nõmme 330/110 kV alajaamast.

Eelistatud trassikoridor annab võimaluse korraldada tulevikus Rail Balticu raudteel kohalikku rongiliiklust suunal Tallinn-Rapla-Pärnu ja ka Pärnust Riia suunal. Selleks on kavandatud perspektiivsed asukohad kohalike rongipeatuste rajamiseks Rail Balticu trassile (planeeringu seletuskirja ptk 3.4). Planeeringus kajastatud raudteerajatiste (sh kohalike peatuste) võimalikud asukohad on illustratiivsed ning nende asukoha täpsustamist ehitusprojekti koostamise käigus ei käsitleta maakonnaplaneeringu muutmisenäa kui nad jäävad trassikoridori sisse.

Alates 01.07.2015 hakkas kehtima uus planeerimisseadus. Kuna planeering algatati enne seda, siis tulenevalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lõikest 1 on planeeringu menetlemisel järgitud kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseadust.

Eelistatud trassivariandile koostati eskiislahendus ning KSH aruande eelnõu, mis avalikustati alates 05.10.2015 Pärnu Maavalitsuse veebilehel ning Rail Balticu projekti portaalis. Lisaks ajalehtedes teavitamisele, otsustati seekord kaasata põhjalikumalt trassi koridori jäävate kinnisasjade omanikke, kellele Pärnu maavanem saatis 29.09.2015 kirja nr 12-3/15/2015-1 teatega planeeringu eskiislahenduse avalikustamisest rahvastikuregistri või äriregistri järgsele aadressile. Avalikud arutelud eskiislahenduse kohta toimusid Häädemeeste seltsimajas ja Surju rahvamajas 20.10.2015, Pärnu Keskraamatukogus ja Suigu seltsimajas 21.10.2015, Sauga Avatud Noortekeskuses ja Paikuse vallamajas 22.10.2015, Tootsi vallamajas ja Kaisma rahvamajas 23.10.2015. Rail Balticu maakonna lõunaosa elektrilahenduse avalikud arutelud toimusid Surju rahvamajas 03.03.2016 ja 22.03.2016. Eskiisi avalikustamise ajal ja järgselt saabus elanikelt ja teistelt huvitatud gruppidele tagasisidet kavandatava trassikoridori osas, kõiki ettepanekuid kaaluti ning ettepanekute esitajatele vastati ning selgitati antud lahenduse mõjusid. Tagasisidena saadud ettepanekute põhjal kavandati negatiivsete mõjude vähendamiseks täiendavaid leevendavaid meetmeid, seal kus see oli võimalik.

Trassikoridor on planeeringuga määratav maa-ala, kuhu mahub raudteetrass koos kaitsevööndi ja „nihutamisruumiga“. Üldjuhul on trassikoridori laius 350 meetrit, millest 66

meetrit on raudteetrass koos perspektiivse kaitsevööndiga ning kummalegi poole jääb lisaks 142 meetrit „nihutamisruumi“. Tiheasustust läbides kitsastes oludes on raudteekoridori laiuseks 150 meetrit, koridor on sellisel juhul kitsam väiksema „nihutamisruumi“ võrra. Seetõttu 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 koridoris³, on trassikoridori laiuseks määratud 150 m. Projekteerimise käigus raudtee asukohta täpsustades ei tohi perspektiivne raudteemaa koos kaitsevööndiga väljuda „nihutamisruumi“ välispiirist ehk planeeringuga määratud trassi koridorist. Eelistatud on jälgida edasisel projekteerimisel planeeringu koostamisega samal ajal valminud täpsemat tehnilist lahendust eelprojekti kujul.

Planeering kooskõlastati vastavalt planeerimisseadusele ametkondade ja Pärnumaa kohalike omavalitsustega. Planeeringu kooskõlastasid märkusteta Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (20.04.2016), Tehnilise Järelevalve Amet (4.05.2016), Kaitseministeerium (29.04.2016), Politsei- ja Piirivalveamet (29.04.2016), Päästeamet (27.04.2016), Maanteeamet (6.05.2016), Põllumajandusamet (2.05.2016), Muinsuskaitseamet (29.04.2016), Sindi Linnavolikogu (12.05.2016), Kihnu Vallavolikogu (19.05.2016), Tori Vallavolikogu (18.05.2016), Halinga Vallavolikogu (18.05.2016), Häädemeeste Vallavolikogu (12.05.2016); Audru Vallavolikogu (05.05.2016), Varbla Vallavolikogu (20.04.2016), Surju Vallavolikogu (28.04.2016). Väandra Alevivolikogu (14.04.2016), Saarde Vallavolikogu (20.04.2016), Tõstamaa Vallavalitsus (11.05.2016), Väandra Vallavolikogu (27.04.2016), Are Vallavolikogu (22.04.2016), Koonga Vallavolikogu (15.04.2016), Paikuse Vallavolikogu (18.04.2016), Tootsi Vallavolikogu (19.05.2016), Sauga Vallavolikogu (19.05.2016), Järva maavanem (26.04.2016), Viljandi maavanem (19.04.2016), Lääne maavanem (20.04.2016) ja Rapla maavanem (28.04.2016). Planeering loetakse Siseministeeriumiga kooskõlastatuks vastavalt EhSRS § 1 lõikele 3 ja kuni 30.06.2015 kehtinud PlanS § 17 lõikele 5.

Planeeringulahenduse kooskõlastasid märkuste ja tingimustega Pärnu Linnavolikogu (18.05.2016), Tahkuranna Vallavolikogu (30.05.2016), Keskkonnaministeerium (12.08.2016), Keskkonnaamet (18.05.2016), Maa-amet (26.04.2016), Terviseamet (4.05.2016) ja Maaeluministeerium (13.04.2016). Kooskõlastamisel esitatud põhjendatud ettepanekutega on arvestatud ja enne avalikku väljapanekut planeeringut vastavalt täiendatud.

Kõik kooskõlastused saadi enne planeeringu vastuvõtmist.

Planeeringu vastuvõtmine ja avalikustamine

Pärnu maavanem võttis 09.11.2016 korraldusega nr 1-1/16/1037 vastu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ planeeringu ning suunas koos KSH aruandega avalikule väljapanekule ajavahemikul 29.11 – 29.12.2016. Planeering koos lisade, KSH aruande ja kooskõlastustega avalikustati Pärnu Maavalitsuse veebilehel ning Rail Baltic projekti portaalis. Avaliku väljapaneku ajal oli planeeringuga võimalik tutvuda trassikoridori asukoha kohalikes omavalitsustes ja Pärnu Maavalitsuses tööpäeviti tööaegadel ka paberil.

Planeering koosneb seletuskirjast ja joonistest. Seletuskirjas on kirjeldatud planeeringulahendus omavalitsuste kaupa. Trassikoridori kasutamise põhimõtted ja

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

tingimused on kogu planeeringuala kohta. Koostatud on kolme maakonda hõlmav joonis (mõõtkava 1:220 000) ja Pärnu maakonna põhijoonis (mõõtkava 1:80 000). Eraldi joonised on koostatud enne 2017. aasta haldusreformi eksisteerinud kohalike omavalitsusüksuste (Vändra, Tootsi, Tori, Are, Sauga, Tahkuranna, Paikuse, Surju, Saarde ja Häädemeeste valdade ning Pärnu linna) territooriumitele jäävate trassilõikude osas. Kohalike omavalitsusüksuste territooriumitele jäävate trassilõikude joonised on mõõtkavas 1:20 000, kuna need on aluseks trassikoridori kandmisele valdade ja linnade üldplaneeringutesse.

Planeering täpsustab kehtivaid üldplaneeringuid raudtee trassikoridori osas. Rail Balticu trassi koridor kulgeb Pärnu maakonnas läbi 2017. aasta haldusreformi järgselt moodustatud viie kohaliku omavalitsusüksuse: Põhja-Pärnumaa vald (enne haldusreformi Vändra ja Tootsi vallad), Tori vald (enne haldusreformi Are, Sauga ja Tori vallad), Saarde vald (enne haldusreformi Saarde ja Surju vallad), Häädemeeste vald (enne haldusreformi Tahkuranna ja Häädemeeste vallad) ja Pärnu linn (enne haldusreformi Paikuse vald ja Pärnu linn).

Pärast planeeringu kehtestamist kantakse raudtee trassi koridor kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse koos reisiterminali, elektriühenduste ja veoalajaamadega ning suurimetajate läbipääsu piirkondadega. Lisaks kantakse kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse Rail Baltic raudtee ehitamisest tingitud kavandatav/ümberehitatav teedevõrk koos 100 m laiuse puhvriga.

Uute üld- ja detailplaneeringute koostamisel, projekteerimistingimuste ja ehituslubade väljastamisel ning ehitusteatiste ülevaatamisel tuleb lisaks trassikoridorile arvestada ka väljapoole trassikoridori jäävate veoalajaamade ühenduste, ümberehitatavate/uute teede ning peatuskohtasid teenindavate parklate jms võimalike asukohtadega.

Planeering on aluseks raudtee projekteerimisele, raudteemaa ulatus ja Eesti Vabariigile omandatava maa täpne vajadus määratakse ehitusprojektiga. Vajaliku maa omandamine toimub läbirääkimiste teel. Läbirääkimiste luhtumisel omandatakse maa sundvõõrandamise teel või sundvalduse seadmise protsessi kaudu. Maade omandamisel võib alternatiiviks ostmisele olla ka kinnisasja ümberkruntimine ja kinnisasja vahetamine.

Kuni planeeringu elluviimiseni saab trassikoridori jäävaid maaüksusi edasi kasutada nende senise sihtotstarbe järgi, senist maakasutust planeering koheselt ei kitsenda. Arvestada tuleb raudtee rajamisega kuni raudtee ehitustegevuse alguseni, seda ka maa ostmisel-müümisel või rentimisel. Planeeringuga määratud trassikoridoris sätestatud maakasutustingimused kehtivad kuni Rail Baltic raudtee valmimiseni. Peale kavandatud raudtee kasutusloa väljastamist tulenevad kitsendused raudteest ja selle kaitsevööndist. Tegevusi raudtee kaitsevööndis reguleerib ehitusseadustik.

Teated planeeringu avalikust väljapanekust ja avalike arutelude toimumisest ilmusid ajalehes Pärnu Postimees 18.11.2016 ning vallalehtedes vastavalt planeerimiseseadusele. Samuti avaldati teave planeeringu avalikustamisest ja avalike arutelude toimumise kohta Pärnu Maavalitsuse ja maakonna kohalike omavalitsuste veebilehtedel ning Rail Baltic projekti portaalis. Planeeringu vastuvõtmisest ja avalikust väljapanekust teavitas Pärnu maavanem 22.11.2016 kirjaga nr 12-3/16/2621-1 kohalikke omavalitsusi, asjaomaseid ministeeriumeid ja asutusi. Kõigile planeeritud raudtee trassi koridori jäävate kinnisasjade omanikele saadeti tähtitud kirjaga (Pärnu Maavalitsuse 10.11.2016 kiri nr 12-3/16/2559-1) teade planeeringu vastuvõtmise ning avalikustamise kohta.

Planeeringu avaliku väljapaneku ajal esitati 16 kirja, mis sisaldasid küsimusi, ettepanekuid ja vastuväiteid planeeringulahenduse ja KSH aruande kohta. Enam leidsid kajastamist järgmised teemad: müra ja müratõkete rajamine, maaomand ja raudtee vajaduseks maade võõrandamine, praeguse raudtee trassikoridori kasutamine, raudteetrassi ja liikumispõhimõtete korrigeerimise võimalused tulenevalt loodusväärtustest, täiendavate leevendusmeetmete määramine, meetodikate täpsustamine. Kõiki planeeringu avaliku väljapaneku ajal kirjalikult esitatud küsimusi, ettepanekuid ja vastuväiteid kaaluti põhjalikult ning Pärnu maavanem vastas neile kirjalikult. Vastustes maavanem põhjendas igakülgset trassikoridori asukohavalikut ning selgitas raudtee rajamisega kaasnevaid asjaolusid, sealhulgas ka leevendavaid meetmeid. Põhjendatud ettepanekuid on arvestatud, vastavad parandused ja täiendused viidud planeeringusse ja KSH materjalidesse.

Avaliku väljapaneku järgselt toimus ajavahemikul 23. – 26.01.2017 kaheksa avalikku arutelu: Sauga avatud noortekeskuses ja Suigu seltsimajas 23.01.2017, Tori rahvamajas ja Kaisma rahvamajas 24.01.2017, Surju rahvamajas ja Paikuse vallamajas 25.01.2017, Häädemeeste seltsimajas ja Pärnu maavalitsuses 26.01.2017.

Avalikel aruteludel tutvustati planeeringulahendust ning avalikustamise tulemusi, maavanema ja KSH juhteksperdi seisukohti ning maade omandamisega seonduvat. Selgitusi andsid ja küsimustele vastasid Pärnu Maavalitsuse, Maa-ameti ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ametnikud. Avalikul väljapanekul ettepanekuid ja vastuväiteid esitanud isikutele selgitati veelkord planeeringulahendust ning selle mõju trassikoridori ja selle lähistele jäävatele kinnistutele.

Avaliku väljapaneku tulemustest teavitas maavalitsus 14.02.2017 ajalehes Pärnu Postimees.

Rail Balticu planeeringu koostamise käigus viidi Pärnu maakonnas läbi 31 avalikku arutelu kokku ligi 1000 osalejaga.

Keskkonnaminister kiitis Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Rail Balticu maakonnaplaneeringute KSH heaks oma 09.08.2017 kirjaga nr 7-12/17/2834-7.

III Planeeringu järelevalve

Pärnu maavanem esitas 18.04.2017 kirjaga nr 12-2/17/649-1 planeeringu materjalid ja menetluskirjandused järelevalve teostamiseks ning seisukoha võtmiseks planeeringu avalikustamisel arvestamata jäänud vastuväidete osas. Järelevalve toiminguid planeeringu koostamise üle teostas Rahandusministeeriumi planeeringute osakond.

Planeeringu avalikul väljapanekul esitatud ja lahenduseta jäänud ettepanekute ja vastuväidete esitajate ja Pärnu Maavalitsuse esindajate seisukohtade ärakuulamiseks korraldas järelevalve teostaja 29.09.2017 ärakuulamised Pärnu maavalitsuses, millest teavitati eelnevalt kirjalikult nii maavanemat kui ka lahenduseta jäänud ettepanekute ja vastuväidete esitajaid.

Kuna vastuväidete ärakuulamisel kompromissi ei saavutatud, kujundas järelevalve teostaja seisukohad ja esitas need Pärnu Maavalitsusele ja avalikul väljapanekul kirjalikke vastuväiteid esitanud järgmistele isikutele: MTÜ Eesti Ornitoloogiaühing, Eesti Geograafia Selts ja Eesti Looduskaitse Selts (ühiselt esitatud vastuväited), MTÜ Avalikult Rail Balticust, Ellen Hunt, Tõnu Lukas, Lea Poska, Hanno Puskar ja OÜ Läike Grupp.

MTÜ Eesti Ornitoloogiaühing esitas planeeringu kohta vastuväited ja ettepanekud, milles käsitleti järgmisi teemasid: olemasoleva trassi kasutamise võimalused, trassi ja liikluspõhimõtete korrigeerimise võimalused loodusväärtustest tulenevalt, täiendavad leevendavad meetmed, meetodika küsimused, sh Natura hindamise meetodika. Samuti leiti, et maakonnaplaneeringu kohta seisukoha kujundamiseks oli liiga lühike aeg ning KSH läbiviimise eest vastutav juhtekspert ei ole sõltumatu ning käsitletud pole alternatiivseid raudtee asukohti.

Pärnu maavanem andis vastuväidetele seisukohad 16.01.2017 vastuskirjas nr 12-3/16/2844-2. Selles on välja toodud, et planeeringu taustauuringud on avalikustatud juba 2015. aasta suvest alates. KSH lõpparuanne on olnud Rail Baltic infoportaal kättesaadav juba alates 2016. aasta juulist. Planeeringu koostamise materjalid on olnud kättesaadavad maavalitsuse veebilehel. Kaasaegne KSH eeldab avalikkusega ja institutsioonidega tihedat koostööd nii algatamise, programmi menetlemise, hindamistoimingute kui ka lõpparuande koostamise käigus. Sarnaselt rahvusvahelisele praktikale toimub Eesti kaasaegne keskkonnamõjuhindamine ja planeerimine ühtse meeskonnatööna, kus igal meeskonnaliikmel on oma roll. Kehtiva KeHJS § 34 lõige 5 sätestab, et „...strateegilise planeerimisdokumendi koostaja võib täita eksperdi ülesandeid, kui ta vastab eksperdi kvalifikatsiooni nõuetele”. Avaliku protsessi käigus töötati välja baaskriteeriumid trassialternatiivide väljatöötamiseks, mis hõlmasid ka looduväärtuste kriteeriume. Programmi kinnitamise kirjaga 04.06.2014 nr 11-2/14/152-30 fikseeris keskkonnaminister trassialternatiivid, mis olid edasise KSH protsessi aluseks.

Järelevalve teostaja nõustus oma 28.12.2017 kirjas, et maavanema 16.01.2017 vastuskirjas esitatud seisukohad on asjakohased. Lisaks on välja toodud, et planeeringu menetlemisel on täidetud planeerimisseaduses avalikustamisele esitatud nõuded. Samuti on juhtitud tähelepanu, et arvestades dokumentide mahukust ja halduse head tava, oleks tulnud maavalitsusel kaaluda, kas otstarbekas oleks pikema avalikustamise aja andmine, kaaludes muuhulgas, kas see oleks parandanud isikute võimalusi materjalidega tutvumiseks. Samuti selgitas, et maavanem vastuvõtmisega kinnitab, et planeering vastab õigusaktidele ning et planeering on vastavuses algatamise eesmärkidega.

Olukorras, kus keskkonnamõju strateegilist hindamist juhib ekspert, kes on seotud planeeringu koostamisega konsulteeriva ettevõttega, nõustus järelevalve teostaja maavanema seisukohaga ning tõdes, et olukord ei ole vastuolus planeerimisseaduse ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse sätete või mõttega.

Erinevate trassialternatiivide võrdlemise osas oli järelevalve teostaja seisukohal, et maakonnaplaneeringu koostamisel on järgitud PlanS § 29¹ lõike 2 kohast nõuet, et joonehitise trassi asukohavalikul tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta. Planeeringu seletuskirjast nähtuvalt on Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramisel kaalutud alternatiivseid asukohti ning trassikoridor on planeeringus määratud asjakohases täpsusastmes. Planeeringu koostamisel on järgitud planeerimisseaduses sisalduvaid menetlusnõudeid.

Eesti Geograafia Selts ja Eesti Looduskaitse Selts esitasid 29.12.2016 ühise kirjaga seisukohad ja vastuväited, milles on leitud, et viited AECOMi uuringule ja üleriigilisele planeeringule „Eesti 2030+“ kui olulistele alusdokumentidele on eksitavad. Nende hinnangul tuleb peatada maakonnaplaneeringu koostamine, kasutada olemasolevat raudteetrassi ja analüüsida täiendavalt selle kasutatavust, näha ette Pärnu linnast möödud

trass, loobuda raudtee aiaga eraldamisest. Selge pole raudtee tasuvus, ebaõige on planeerimine ja projekteerimine samaaegselt.

Pärnu maavanem andis vastuväidetele seisukohad 16.01.2017 vastuskirjas nr 12-3/16/2846-2. Selles on toodud, et Rail Baltic raudtee Eestis on planeeritud selliselt, et võimalik on säilitada nii olemasolev 1520 mm laiusega raudteevõrk kui riigiteede võrk tänasel kujul. Pärnu maakonnaplaneeringuga on võimalik käsitleda üksnes trassikoridori Pärnu maakonnas. Uuringud, rongiliikluse korraldamine ja teised asjakohased tegevused viiakse läbi järgnevatel etappidel.

2013. aastal koostatud analüüs „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana“ näitas, et olemasoleva trassi kasutamine on komplitseeritud. Pärnu maakonnas on olemasolevat raudteekoridori kasutatud niipalju kui võimalik.

Sotsiaal-majanduslikke mõjusid on hinnatud 2011. aastal valminud AECOMi uuringus, mis on koostatud lähtuvalt Euroopa Komisjoni nõuetest. Põhjalikult on planeeritud raudtee sotsiaal-majanduslikke mõjusid, mida on käsitletud ka Rail Balticu maakonnaplaneeringus ja selle KSH/KMH aruande trassialternatiivide võrdluse etapis.

KSH maakonnaplaneeringu raames on läbi viidud eesmärgiga hinnata planeeringu elluviimisega kaasnevat olulist keskkonnamõju, selgitada välja alternatiivsete lahenduste võimalused ja määrata leevendusmeetmed. Täpsem mõjude hindamine viidi läbi eelistatud trassialternatiivile, mis uue raudtee planeerimisel on igati asjakohane. Täpsemate mõjude hindamine ei ole vastuolus seadusega.

Trassikoridori alternatiivide võrdluse protsess on toimunud tihedas koostöös ametkondade, sh Keskkonnaministeeriumiga ja kohalike omavalitsustega ning kõikide teiste isikutega, kes esitasid ettepanekuid nii kirja teel kui ka avalikel aruteludel, mistõttu puudub vajadus ja põhjendus planeeringu uueks menetlemiseks. Planeering on ametkondade ja kõikide maakonna kohalike omavalitsuste poolt kooskõlastatud ning läbitud on avalik väljapanek. Seega puudub vajadus ja põhjendus võrdlusetapi kordamiseks.

Kehtivad seadused ja määrused ei keela projekteerimistegevust teostada ükskõik millises projekti etapis. Antud juhul on tegemist täiesti uue joonehitise (raudtee) planeerimisega. Seetõttu on vajalik planeeritavate lõikude sobivuse kontrollimine vastava valdkonna inseneride poolt. Maavalitsuse hinnangul ei ole ilmnenud vajadust muuta planeeringu põhilahendust ulatuses, millega kaasneks maakonnaplaneeringu ja KSH aruande täiendava avaliku väljapaneku korraldamise vajadus.

Järelevalve teostaja oma 28.12.2017 esitatud seisukohas nõustub maavanema 16.01.2017 vastuskirjas toodud seisukohtadega. Samuti tõi välja, et raudtee kasutamist kohalikuks transpordiks on käsitletud planeeringu seletuskirja peatükis 3.4. Planeerimisseaduse kohaselt on maakonnaplaneeringu koostamisel kohustus joonehitise trassi asukohavalikul kaaluda mitut võimalikku asukohta ja planeeringu seletuskirjast nähtuvalt on asukohavalikul mitut asukohta kaalutud, millega on seadusest tulenev mitme asukoha kaalumise kohustus täidetud. Täiendavalt on kaalutud võimalusi olemasoleva raudteetrassi kasutamiseks. Järelevalve teostaja ei pea seadusevastaseks olukorda, kus planeerimine ja keskkonnamõjude hindamine tehakse samaaegselt. Menetlusökonoomikast lähtuvalt on mõistlik, et võimaliku kaalutava planeeringulahenduse kohta tehakse ka kohe keskkonnamõju hindamine. Võimalike lahenduste vähemalt üldises täpsusastmes

läbiprojekteerimine planeerimise käigus tagab, et planeerimisel kaalutavad võimalikud lahendused, näiteks trassigeomeetria seisukohast lähtuvalt on elluviidavad. Rail Balticu raudteetrassi koridor on planeeringus määratud piisavas täpsusastmes. Näidatud on põhimõttelised võimalikud lahendused ning selgitatud, et üksikasjalikum lahendus kujuneb välja ehitusprojekti koostamise etapis. Planeeringu koostamise aluseks on Vabariigi Valitsuse otsus maakonnaplaneeringute algatamise kohta. Pärnu maavanem on planeeringu koostamisel täitnud talle seadusega antud kaalutlemisõigust ja kaalutlemiskohustust. Planeeringu koostamisel on järgitud planeerimisseaduses sätestatud menetlusnõudeid.

MTÜ Avalikult Rail Balticust esitas maakonnaplaneeringu kohta vastuväited ja ettepanekud, milles käsitletakse järgmisi teemasid: olemasoleva trassi kasutamise võimalused, trassi ja liikluspõhimõtete korrigeerimise võimalused loodusväärtustest tulenevalt, täiendavad leevendavad meetmed, meetodika küsimused (sh Natura hindamise meetodika) ning KSH koostamise õigus.

Pärnu maavanem andis vastuväidetele seisukohad 17.01.2017 vastuskirjas nr 12-3/16/2848-2. Selles on välja toodud, et planeeringu taustauuringud on avalikustatud juba 2015. aasta suvest alates. KSH lõpparuande dokument on olnud Rail Balticu projekti portaalis kättesaadav juba alates 2016. aasta juulist. Planeeringu koostamise materjalid on olnud kättesaadavad maavalitsuse veebilehel. Kaasaegne KSH eeldab avalikkusega ja institutsioonidega tihedat koostööd nii algatamise, programmi menetlemise, hindamistoimingute kui ka lõpparuande koostamise käigus. Sarnaselt rahvusvahelisele praktikale toimub Eesti kaasaegne keskkonnamõjuhindamine ja planeerimine ühtse meeskonnatööna, kus igal meeskonnaliikmel on oma roll. Kehtiva KeHJS § 34 lõige 5 ütleb, et „...strateegilise planeerimisdokumendi koostaja võib täita eksperdi ülesandeid, kui ta vastab eksperdi kvalifikatsiooninõuetele”. Avaliku protsessi käigus töötati välja baaskriteeriumid trassialternatiivide väljatöötamiseks, mis hõlmasid ka looduväärtuste kriteeriume. Programmi kinnitamise kirjaga 04.06.2014 nr 11-2/14/152-30 fikseeris keskkonnaminister trassialternatiivid, mis olid edasise KSH protsessi aluseks. Samuti selgitas, et Rail Balticu trass ei ole kavandatud kiirraudteena üle 250 km/h ning vastavalt lähteülesandele lähtutakse kiirusest 240 km/h, millele vastavad kurviraadiused on tagatud.

Järelevalve teostaja andis seisukoha 28.12.2017 kirjas nr 15-2/3528-1. Selles tõi välja, et nõustub Pärnu Maavalitsuse poolt antud selgitustega. Tõi välja, et planeeringu menetlemisel on täidetud planeerimisseaduses avalikustamisele esitatud nõuded, kuid juhtis tähelepanu, et arvestades dokumentide mahukust ja halduse head tava, oleks tulnud maavalitsusel kaaluda, kas otstarbekas oleks pikema avalikustamise aja andmine, kaaludes muuhulgas, kas see oleks parandanud isikute võimalusi materjalidega tutvumiseks. Samuti selgitas, et maavanem kinnitab vastuvõtmisega, et planeering vastab õigusaktidele ning et maakonnaplaneering on vastavuses algatamise eesmärkidega.

Olukorras, kus KSH läbiviimist juhib ekspert, kes on seotud planeeringu koostamist konsulteeriva ettevõttega, nõustus järelevalve teostaja maavalitsuse seisukohaga ning tõdes, et olukord ei ole vastuolus planeerimisseaduse ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse sätete või mõttega.

Erinevate trassialternatiivide võrdlemise osas oli järelevalve teostaja seisukohal, et maakonnaplaneeringu koostamisel on järgitud PlanS § 29¹ lõike 2 kohast nõuet, et joonehitise trassi asukohavalikul tuleb kaaluda mitut võimalikku asukohta ning leiab, et Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramisel on kaalutud alternatiivseid asukohti, trassikoridor on maakonnaplaneeringus määratud piisavas täpsusastmes. Näidatud on

põhimõttelised võimalikud lahendused ning selgitatud, et üksikasjalikum lahendus kujuneb välja ehitusprojekti koostamise etapis. Kehtestatud planeering on aluseks järgnevate haldusmentluste läbiviimisel. Planeeringut kui kehtivat haldusakti tuleb järgnevates menetlustes arvestada, samuti selles sisalduvaid leevendavaid meetmeid, olenemata sellest kas need on sõnastuse poolest soovituslikud või kohustuslikud.

Järelevalve teostaja tõi välja, et planeeringu menetlus on viidud läbi arvestades planeerimisseaduses esitatud nõudeid ja Pärnu maavanem on planeeringu koostamisel täitnud talle seadusega antud kaalutlemiskohustust.

Ellen Hunt ei nõustunud planeeritud raudteetrassi asukohaga ja palus muuta seda Silla külas selliselt, et säiliks tema elumaja ega suureneks müratase kinnistul.

Pärnu maavanem asus 17.01.2017 vastuskirjas nr 12-3/16/2845-2 seisukohale, et vastavalt planeeringulahendusele on Kurejõe kinnistul raudtee telje ja eluhoone vaheline kaugus 91 meetrit ning piirkonnas on ette nähtud katkematu müratõkkerajatis, mis kaitseb eluhoonet kinnistul. Täiendavalt põhjendas maavanem, miks lähtuvalt trassigeomeetriast trassi nihutamine antud piirkonnas pole võimalik. Koostatava raudtee projekti käigus selgub, milline osa kinnistust tuleb riigil Rail Balticu rajamiseks omandada.

Järelevalve teostaja oma 19.12.2017 esitatud seisukohas nõustub maavanema 17.01.2017 vastuskirjas ja 29.09.2017 toimunud ärakuulamisel Ellen Hundile antud selgitustega.

Tõnu Lukas tegi ettepaneku müratõkkeseina rajamiseks Metsapoolse küla kaitseks ja arvestada maavajadusega trassikoridori laiuses.

Pärnu maavanem 11.01.2017 vastuskirjas nr 12-3/16/2831-2 oli seisukohal, et kuna eluhoonetest jääb raudtee ca 300 meetri kaugusele, siis läbiviidud KSH kohaselt puudub vajadus müratõkkeseinte rajamiseks. Pärast Rail Balticu valmimist raudtee opereerimisel toimub jooksvalt müra kontrollmõõtmine ning kui mõõtmistulemused ületavad müra lubatud normtasemeid, rakendatakse täiendavaid leevendusmeetmeid.

Järelevalve teostaja oma 23.12.2017 esitatud seisukohas nõustub maavanema 11.01.2017 vastuskirjas ja 29.09.2017 toimunud vaidlevate poolte ärakuulamisel Tõnu Lukasele antud selgitustega ning rõhutas, et mürataseme seire on kavandatud raudtee opereerimisetaapis.

Lea Poska ei nõustu Rail Baltic raudtee rajamisega läbi Pärnu. Teeb ettepaneku kaaluda rajamist läbi Tartu või kavandada uus trass paralleelselt olemasoleva raudteega.

Pärnu maavanem asus 12.01.2017 vastuskirjas nr 12-3/16/2774-2 seisukohale, et üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ näeb ette Rail Baltic raudtee ehitamise kiire raudteena Tallinnast Pärnu kaudu ning piiriületuspunkti Ikla/Ainaži piirkonda. Lisaks märkis maavanem, et maakonnaplaneeringu raames koostatud uuringu „Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana“ tulemusena selgus, et ei ole mõistlik kogu raudtee ulatuses uut raudteed rajada olemasoleva kõrvale (väljakujunenud keskkonna ümberkujundamine seoses õgvendamisega, hoonete likvideerimine jms).

Järelevalve teostaja oma 23.12.2017 esitatud seisukohas nõustub maavanema 12.01.2017 vastuskirjas Lea Poskale antud seisukohtadega.

Hanno Puskar väitis, et maakonnaplaneering rikub õiguslikke ootusi temale kuuluva kinnisasja osas. Trassi planeerimine toob kaasa korvamatu kahju maaomanikele ja loodusele.

Pärnu maavanem oli 12.01.2017 vastuskirjas nr 12-3/16/2847-2 seisukohal, et Pärnu linna läbiva raudteetrassi geomeetria parandamiseks tuli Rail Balticu raudtee trassi, võrreldes vana raudteekoridori asukohaga Tahkuranna vallas, mõnevõrra õgvendada. Rail Balticu trassi koridori asukohta valimisel on läbi viidud põhjalik KSH ning eelistatud trassi osas läbi viidud täpsem mõjude hindamine, kogu lahendus on loodushoidu arvestav. Raudteemaa täpne asukoht ja ulatus täpsustatakse projekteerimisel, millele järgnevalt selgub võõrandatava maa vajadus ning asutakse läbi rääkima maaomanikuga.

Järelevalve teostaja oma 19.12.2017 esitatud seisukohas nõustub maavanema 12.01.2017 antud vastusega Hanno Puskarile. Samuti tõi välja, et planeeringu koostamisel on kaalutud alternatiivseid asukohti ning kõigi võimalike asukohtade puhul jääb trassikoridori nii eraomanduses kui riigi omanduses olevaid maaüksusi Maa omandamine raudtee rajamiseks toimub maakonnaplaneeringu kehtestamise järgselt, täpsemad tegevused on kirjeldatud planeeringus. Pärnu maavanem on planeeringu koostamisel täitnud talle seadusega antud kaalutlemiskohustust ning kavandanud meetmed negatiivsete mõjude leevendamiseks.

Läike Grupp OÜ volitatud esindaja vandeadvokaat Helmeri Indela leidis, et avalikule väljapanekule suunatud KSH aruanne ja planeeringu seletuskiri on puudulikud. Piisavalt ei ole puudutatud valdade sotsiaalmajanduslikku kirjeldust, sh infot erinevate võlaõiguslike kohustuste täitmise kohta mõjutataval alal, puudub info võimalike planeeritud sundvõõrandamiste kohta, sh makstavate hüvitiste ja nende suuruste kohta, puudub piisav informatsioon võimalike õnnetusjuhtumite ning nende vältimis- ja leevendusmeetmete kohta. Puuduvad selged ja terviklikud alternatiivlahendused trassivalikute osas ja puuduvad ülevaatlikud kaardid, mis iseloomustaksid piisava täpsusega trassi paiknemist Tori vallas ning kõigi muude oluliste avalike objektide suhtes.

Pärnu maavanem andis oma seisukohad 13.01.2017 vastuskirjas nr 12-3/16/2842-2. Selles on toodud, et planeering on koostatud vastavuses õigusaktides sätestatud nõuetega, mida kinnitab ka asjaolu, et planeeringu on kooskõlastanud kõik Pärnu maakonna kohalikud omavalitsused, samuti piirinaabrid ning asjakohased riigiasutused. Infrastruktuuri ja maakasutuse kohta põhjalik info on antud trassi koridori võrdlemise etapis. Võimalike rendilepingute jmt pikaajaliste võlaõiguslike kohustuste ülevaatamine toimub maade omandamise etapis peetavate läbirääkimiste raames. Maade omandamise kuludega on arvestatud trassikoridori alternatiivide ehitusmaksumuse hindamisel. Trassialternatiivide võrdlusel oli üks kriteeriumidest õnnetuseoht, detailsed riskianalüüsid tehakse täpsete veovoogude olemasolul reisijatevedu või kaubavedu teostava ettevõtte poolt. Kuna raudtee puhul on tegemist mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitisega, on oluline asukohavariantide väljatöötamisel lähtuda ka üldisemast tasandist, mitte üksnes ühe omavalitsuse tasandist.

Planeeringu koosseisus esitatud joonised on piisava täpsusega iseloomustamiseks raudtee trassi koridori asukohta, mis on planeeringu koostamise ülesanne. Planeeringule järgneb projekteerimise faas, mis täpsustab raudteemaa ja selle kaitsevööndi asukohta ja ulatuse määratud trassikoridori sees.

Planeeringu koostamisel viidi läbi põhjalik trassikoridori asukohtalternatiivide võrdlus kriteeriumigruppide lõikes: KSH (inim- ja looduskeskkonnale avalduvad mõjud), tehniline

teostatavus, ehitusmaksumus ning sotsiaalmajanduslik tulu ja kulu. Võrdlemisel anti iga kriteeriumigrupi kaupa eelistus, milline trassi koridori alternatiiv on võrdluses otstarbekam. Kõik võrdlusmaterjalid, sh hinnangud, on esitatud planeeringu ja KSH materjalide juures. Trassi koridori asukoha 1B + 2B + 3A + 4A + 4H + 4D + 4F + 5D + 6B näol on tegu proportsionaalse meetmega, esitatav planeeringulahendus on kaalutletud ning parim võimalik trassikoridori alternatiiv kõikidest muudest võimalikest lahendustest.

Järelevalve teostaja oma 20.12.2017 esitatud seisukohas leiab, et Läike Grupp OÜ volitatud esindaja vandeadvokaat Helmeri Indelale nõustus maavanema 13.01.2017 vastuskirjas toodud seisukohtadega. Samuti tõi välja, et planeeringu koostamisel on järgitud PlanS § 29¹ lõike 2 kohast nõuet – joonehitise asukohavalikul kaaluda mitut võimalikku asukohta. Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramisel on kaalutud alternatiivseid asukohti. Näidatud on põhimõttelised võimalikud lahendused ning selgitatud, et üksikasjalikum lahendus kujuneb välja ehitusprojekti koostamise etapis. Pärnu maavanem on maakonnaplaneeringu koostamisel täitnud talle seadusega antud kaalutlemiskohustust, planeeringu põhilahendus raudteetrassi asukoha osas on põhjendatud.

Järelevalve teostaja kontrollis planeeringu õigusaktidele vastavust ja Rahandusministeeriumi 29.12.2017 heakskiidu kirjas nr 15-2/3529-1 „Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ on seisukohal, et Pärnu maavanem on planeeringu koostamisel täitnud talle seadusega antud kaalutlemisõigust ja kaalutlemiskohustust. Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramisel on kaalutud alternatiivseid asukohti ning trassikoridor on maakonnaplaneeringus määratud asjakohases täpsusastmes. Planeeringu koostamisel on järgitud planeerimisseaduses sisalduvaid menetlusnõudeid. Planeeringu põhilahendus raudteetrassi asukoha osas on põhjendatud. Planeering on kooskõlas üleriigilise planeeringuga „Eesti 2030+“.

Lähtuvalt kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse § 23 lõikest 6 kiitis riigihalduse minister oma 29.12.2017 kirjaga nr 15-2/3529-1 heaks Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“.

Planeeringujärelevalve teostaja esitatud kõikide märkustega on arvestatud ja planeeringut täpsustatud. Vastavad korrektuurid on tehtud planeeringu seletuskirja ja planeeringujoonistele.

Planeeringu kehtestamise põhjendused on lisaks toodud Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ seletuskirjas ja planeeringujoonistel, mis on käskkirja lahutamatud lisad.

IV Käskkirja õiguslikud alused

Planeering kehtestatakse lähtuvalt eeltoodud kaalutlustest ning võttes aluseks ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 11¹ lõike 1 ja kooskõlas sama seaduse § 1 lõikega 1 ning kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse § 23 lõikega 6, § 24 lõikega 6, § 29¹ lõikega 5 ning arvestades planeerimisseaduse § 71 lõikeid 2-4 ja keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse § 44 lõiget 1.

V Planeeringu kehtestamine

Otsus

1. Kehtestan Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ lisatud kujul.
2. Kehtestatud planeeringuga on võimalik tutvuda veebilehel: <http://www.maavalitsus.ee/maakonna-planeeringud>.
3. Teen käesoleva käskkirja koos planeeringuga teatavaks kõigile Pärnu maakonna kohaliku omavalitsuse üksustele, Majandus- ja Kommunikatsiooniministriumile, Kaitseministriumile, Keskkonnaministriumile, Maaeluministriumile, Siseministriumile, Politsei- ja Piirivalveametile, Keskkonnaametile, Muinsuskaitseametile, Maa-ametile, Maanteeametile, Tehnilise Järelevalve Ametile, Päästeametile, Põllumajandusametile, Terviseametile ning Riigimetsa Majandamise Keskusele seaduses sätestatud tähtaja jooksul.
4. Rahandusministriumide ühisosakonnal avaldada teade planeeringu kehtestamise kohta Ametlikes Teadaannetes ja Rahandusministriumide veebilehel 14 päeva jooksul ning ajalehtedes Postimees, Pärnu Postimees ja Pärnu maakonna kohaliku omavalitsuse üksuse valla- või linnalehes 30 päeva jooksul käskkirja allakirjutamise päevast arvates.
5. Vastavalt kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse (RT I, 13.03.2014, 97) § 29¹ lõikele 5 kantakse pärast joonehitise asukohavaliku maakonnaplaneeringu kehtestamist joonehitise asukoht ja maakonnaplaneeringuga kindlaks määratud maa- ja veealade üldised kasutustingimused vastavasse varem kehtestatud üldplaneeringusse 30 päeva jooksul maakonnaplaneeringu kehtestamisest arvates.
 - 5.1. Planeeritud joonehitise asukoht kantakse 19.06.2013 kehtestatud Häädemeeste valla üldplaneeringusse, 30.01.2008 kehtestatud Saarde valla üldplaneeringusse, 30.01.2003 kehtestatud Surju valla üldplaneeringusse, 15.06.2009 kehtestatud Paikuse valla üldplaneeringusse, 31.05.2012 kehtestatud Tahkuranna valla üldplaneeringusse, 20.09.2001 kehtestatud Pärnu linna üldplaneeringusse, 05.12.2016 kehtestatud Sauga valla üldplaneeringusse, 29.12.2009 kehtestatud Are valla üldplaneeringusse, 29.12.2009 kehtestatud Tori valla üldplaneeringusse, 03.02.2009 kehtestatud Vändra valla Kaisma piirkonna üldplaneeringusse.
 - 5.2. Pärast Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha kandmist Häädemeeste, Saarde, Pärnu, Tori ja Põhja-Pärnumaa kohalike omavalitsuste vastavatesse üldplaneeringutesse kehtivad trassikoridori asukohas planeeringus sätestatud maakasutustingimused.

VI Vaidlustamisviide

Käskkirja vaidlustamiseks on õigus isikul, kes leiab, et käskkiri on vastuolus seaduse või muu õigusaktiga või käskkirjaga on rikutud tema õigusi või piiratud tema vabadusi, õigus 30 päeva jooksul, arvates päevast, millal isik sai teada või pidi teada saada planeeringu

kehtestamisest, esitada kaebus Tallinna Halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras.

(allkirjastatud digitaalselt)

Jaak Aab
riigihalduse minister

Lisa(d):
Planeeringu seletuskiri ja joonised