

Tootsist Eesti-Läti riigipiirini ulatuv projekteerimislõik on 94,5 km pikk ning koosneb kolmest alamloigust:

- Tootsi-Pärnu
- Pärnu-Kabli
- Kabli – EE/LV piir

Projekteerimisleping ettevõtetega OBERMEYER Planen + Beraten GmbH (Saksamaa) ja PROINTEC S.A. konsortsium on tänaseks lõpetatud.

Edaspidi jätkatakse projekteerimise tegevustega juba allianss (projekteerimise ja ehitamise põhimõte) lepingute käigus. Rail Baltic Estonia vastutab kõigi raudteega seotud rajatiste, sealhulgas viaduktide ja ökoduktide ehituse eest. Valitud riigiteedega ristuvate maanteeviaduktide ehitust korraldab Transpordiamet Rail Baltic Estonia tellimusel. Enne ehitustööde alustamist toimuvad avalikud arutelud ja projektide tutvustused kohalikes valdades.

Projekteerimisega paralleelselt viiakse läbi keskkonnamõjude hindamine (KMH), et leida raudteele parim asukoht ning optimaalseimad tehnilised lahendused, mis arvestaksid nii loodus- kui inimkeskkonnaga. Lõplik ehitusprojekt, mille alusel raudteed ja raudteeobjekte ehitama hakatakse, sisaldab mõjude minimeerimist ning leevendusi.

Raudtee kulgemise ja täna planeeritud objektide asukohaga on võimalik tutvuda ka vastavas kaardirakenduses, mis asub [SIIN](#).



Keskkonnamõjude hindamine

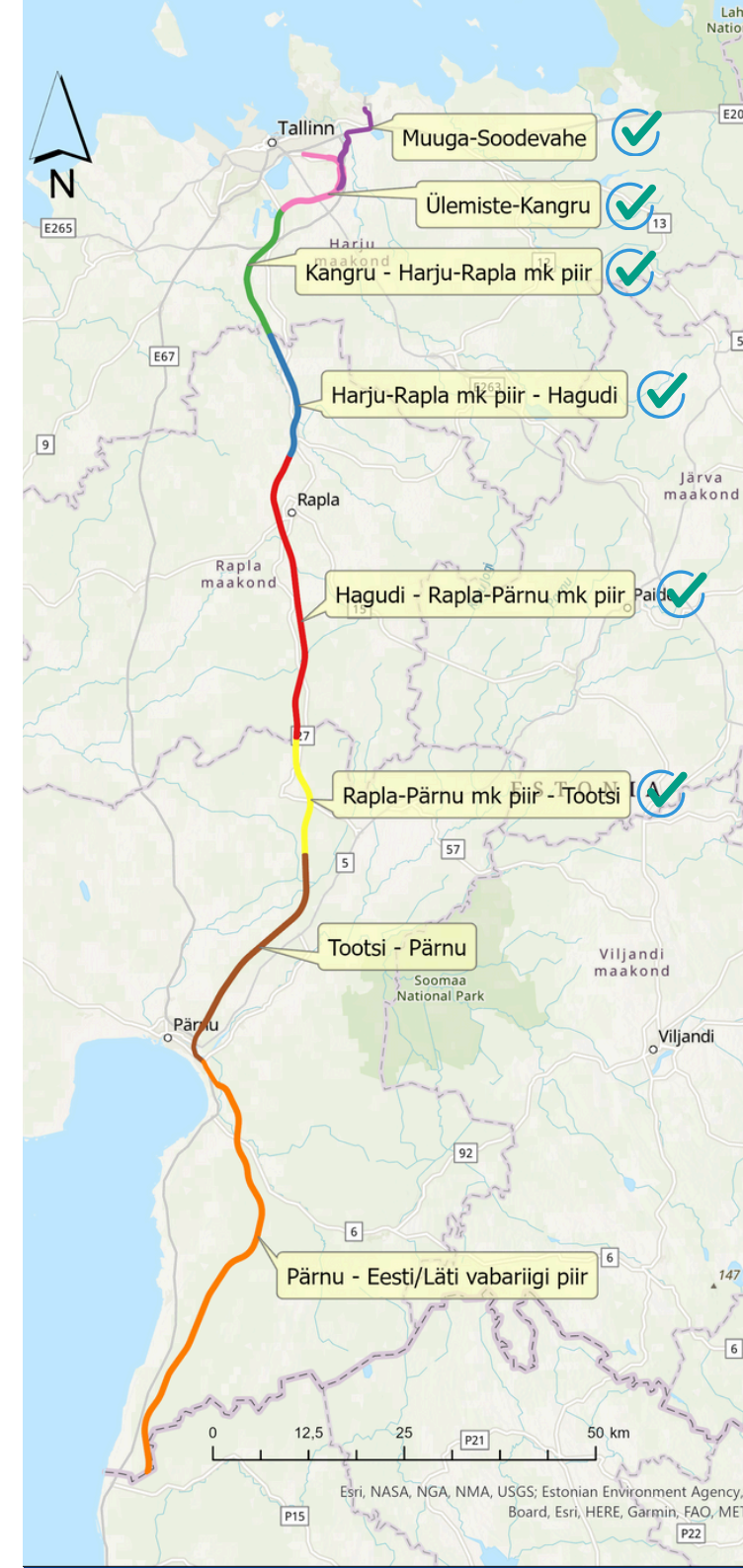
Tootsi-Pärnu alamlõigu keskkonnamõjude hindamise aruanne (KMH) on esitatud asjaomastele asutustele seisukohtade küsimiseks. Seisukohad laekusid 2024. aasta alguses, millest järelendus, et KMH aruannet tuli täiendada ning selle täiendamisega ollakse käesoleval hetkel lõpusirgel. Eelduslikult oktoobri keskel esitatakse täiendatud aruanne otsustajale, kelleks on Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA), kes organiseerib aruande avalikustamise veel 2024. aasta 4. kvartalis. Sõltuvalt esitatud seisukohtadest ja aruande täiendamisest on keskkonnamõjude hindamise aruande vastavaks tunnistamise eeldatav aeg 2025 aasta algus.

Pärnu-Kabli alamlõigis on KMH võimalik pärast RB Pärnu maakonnaplaneeringu uuendamise taaskoostamist ehk uue trassikoridori otsustamist, eelduslikult 2025. aasta alguses. KMH eelduslik valmimine leiab seejärel aset 2026. aastal.

Selleks, et püsida lubatud raudtee valmimise graafikus on Kabli - EE/LV piir alamlõigus algatatud eraldi keskkonnamõjude hindamine. Varasemalt kuulus nimetatud lõik Pärnu - EE/LV piir KMH koosseisu, kuid kuna RB Pärnu maakonnaplaneeringu uuendamine Pärnu - Kabli vahel võtab veel aega, otsustati Pärnu - EE/LV piir KMH jaotada kaheks eraldi KMH-ks. Kabli - EE/LV piir alamlõigus on käimas hange KMH töövõtja leidmiseks, töödega alustatakse eelduslikult oktoobris-novembris 2024.

KMH programm saab eelduslikult vastavaks tunnistatud 2025. aasta 1. kvartalis ning aruanne 2025. aasta 4. kvartalis. See loob eelduse ehitamisega alustamiseks antud lõigus.

KMH aruandeid on kokku tänaseks vastavaks tunnistatud **kuuel lõigul üheksast**.



Tootsi-Pärnu

Viimaste aastate jooksul on antud lõigul läbi viidud geoloogilised uurimistööd, topo-geodeetilised mõõdistustööd, hüdroloogilised ja maaparanduse uurimistööd, keskkonnalased uuringud, KMH programmi vastavaks tunnistamine ja koostatakse KMH aruannet. Antud lõigus on valminud ka põhiprojekti esimene versioon. Kõikide eelduste kohaselt lõpetatakse põhi- ja tööprojektid antud lõigus 2026. aastal allianssi poolt.

2023. aasta kevadel alustati Lepplaane ökodukti ning Kivisilla teeviadukti ja Kivisilla tee ehitustöödega Tori vallas. Lepplaane ökodukti ehitusel on betoonitööd valmis saanud, hetkel käib muldkeha ehitus. Kivisilla viaduktil on analoogselt Lepplaanega lõpetatud betoonitööd ja käimas on muldkeha rajamine. Mõlema rajatised saavad valmis käesoleva aasta jooksul.

Pärnu rahvusvahelisele reisiterminalile väljastati ehitusluba 2023. aasta mais. Valmisid ka Pärnu reisiterminali juurdepääsutee I etapp Lao tänava näol ja keskpinge liitumine. 2024. aastal oli kavas rajada elektriliitumise jaoks alajaam, kuid see hange ebaõnnestus trafode tarneprobleemide tõttu. Transpordiametiga koostöös alustatakse olemasoleva Liivi tee tunneli rekonstrueerimisega. Tööd on kavas alustada ja lõpetada veel sel aastal. Liivi tee kergliiklustunnel saab olema üheks juurdepääsupunktiks tulevasele Pärnu reisiterminalile.

RB Pärnu kaubaterminali ja hoolduskeskuse rajamiseks võeti eelmisel aastal Pärnu linnavolikogu ja Tori vallavolikogu poolt vastu detailplaneering, mis kehtestati juunis 2024. Sel aastal alustati ka I etapi ehitustöödega ehk ehitusbaasi rajamisega, mis on vajalik RB põhitrassi ehituseks tarvilike materjalide ladustamiseks. Tööd on kavas lõpetada 2024. aasta jooksul.



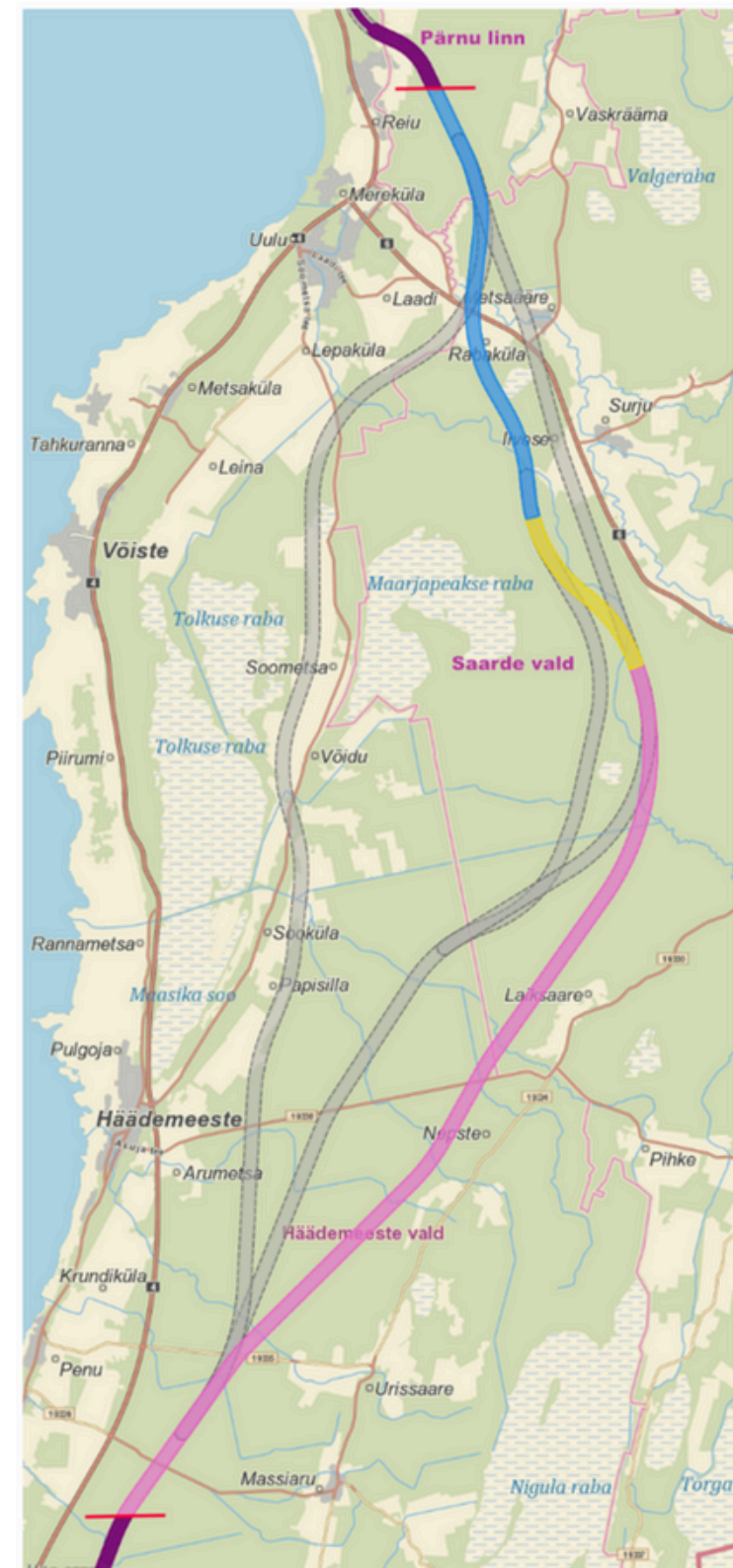
Pärnu-Kabli

Asub kolme omavalitsuse territooriumil - Pärnu linn, Saarde vald, Häädemeeste vald.

Antud lõik asub alas, kus Riigikohtu otsusega planeeringu lahendus tühistati. Riigihalduse minister otsustas 2020. aasta suvel jätkata Rail Baltica planeeringuprotsessi antud lõigul ja mitte alustada uut planeeringut. Tööd algasid 2020. aasta sügisel alusuuringu koostamisega, milles võrreldi erinevaid trassialternatiive raudtee rajamiseks. Tööst lähtuvalt jätkati 2021. aasta algusest kuue kõige perspektiivikama alternatiivi võrdluse koostamist koos Natura 2000 hindamisega.

Natura 2000 hindamine järeldas, et kõik kuus raudtee trassialternatiivi avaldavad ebasoodsat mõju Natura aladele, kuid väikseim, sarnane mõju Naturele on neist kolmel alternatiivil - roosa, sinine-kollane-roosa ja roosa-kollane-sinine. Selleks, et välja selgitada parim trassialternatiiv, arvestati planeeringus ruumiliste, sotsiaal-majanduslike, looduskeskkonna, tehnilise teostatavuse ning ehitusmaksumuse kriteeriumitega. See võrdlus näitas, et kõige väiksema mõjuga ehk parim alternatiiv on sinine-kollane-roosa, millele koostatakse planeeringulahendus.

Kuigi sinine-kollane-roosa oli väikseima mõjuga trassialternatiiv, avaldab ka see siiski ebasoodsat mõju Natura kaitse-eesmärgiks seatud metsisele, mistõttu tuli planeeringu raames koostöös asjaomaste asutustega koostada ka Natura hüvitusmeetmete kava. Kava kohaselt luuakse lähipiirkonnas riigimaale 11 uut metsise püsielupaika ning tehakse taastamistöid (kraavide sulgemisi) metsise elupaigamahu suurendamiseks, mis kompenseerib RB-st tulenevad mõjud tänastele elupaikadele. Hüvitusmeetmed tuleb rajada antud piirkonnas enne Rail Baltica ehituse algust ning selleks teeb juba täna arendaja koostööd Keskkonnaameti ja RMK-ga.



2023. aasta lõpus valmis planeeringuaruanne, keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne ning hüvitusmeetmete kava, mis kooskõlastati asjaomaste asutustega 2024. aasta 1. kvartalis. Paraku raietööd pärast kooskõlastamist hüvitusaladel tingisid planeeringudokumentide täiendamise ning uuendatud planeeringudokumentide uuesti kooskõlastamise vajaduse teatud asjaomaste asutustega.

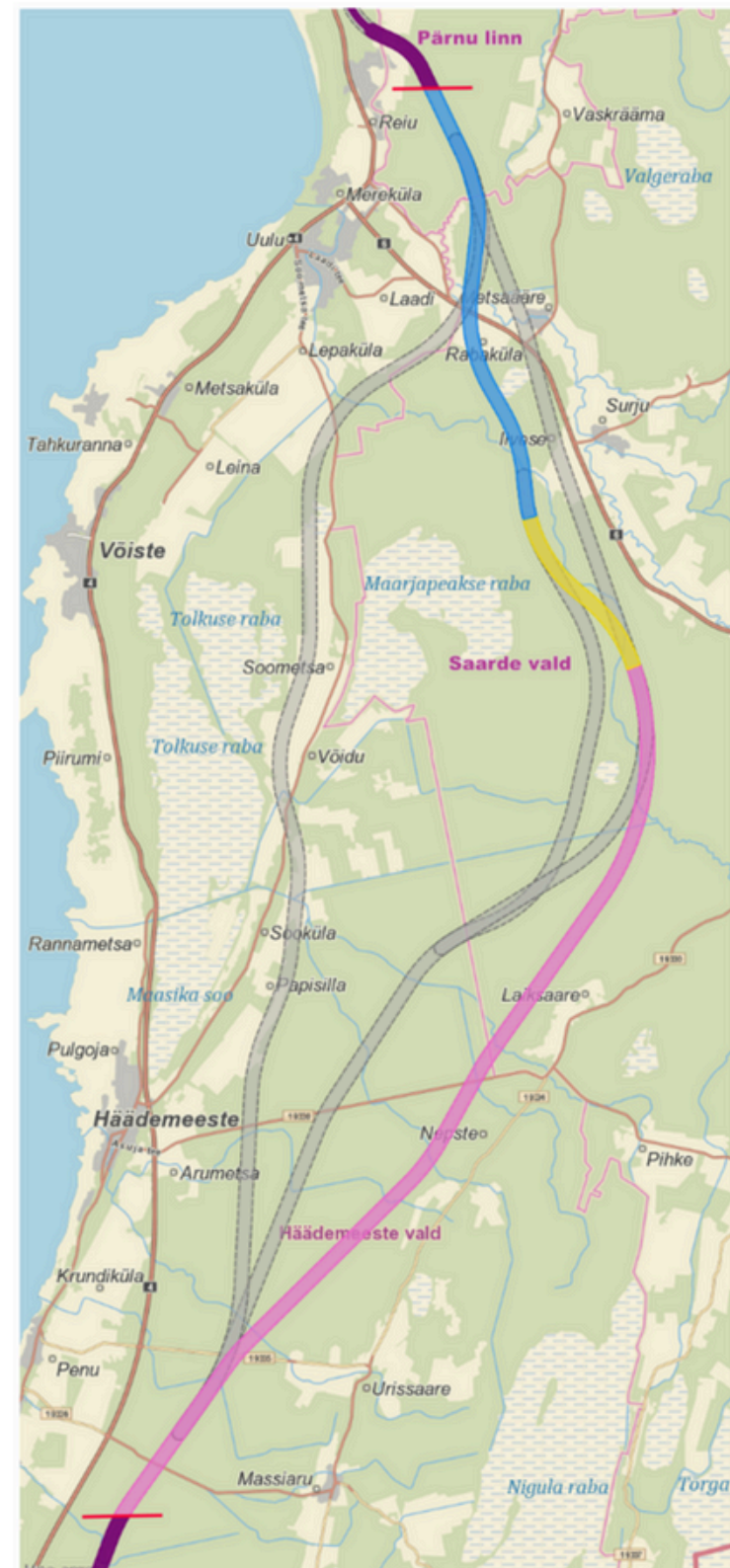
Juunis – juulis 2024 toimusid asjaomaste asutuste kooskõlastamised ning augustis võttis majandus-ja tööstusminister oma käskkirjaga nr 226 maakonnaplaneeringu vastu ja suunas avalikule väljapanekule.

Avalik väljapanek kestab 30.09 - 28.10 ning planeeringulahenduse materjalidega saab tutvuda:

- digitaalselt Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi Rail Balticu planeeringu veebilehel rubriigis „Avalik väljapanek ja avalikud arutelud“.
- paberandjal Pärnu riigimajas (Akadeemia tn 2, Pärnu linn), Saarde Vallavalitsuses (Nõmme tee 22, Kilingi-Nõmme) ja Häädemeeste Vallavalitsuses (Pargi tee 1, Uulu) kohapeal, asutuste lahtioleku aegadel.

Planeeringulahenduse avalikel aruteludel tutvustatakse avalikustatud materjale, esitatud ettepanekuid ja Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi seisukohti esitatud ettepanekute kohta. Toimub arutelu ja küsimustele vastamine. Avalikud arutelud toimuvad:

- Uulu Kultuuri- ja spordikeskuses (Pargi tee 1, Uulu) 13.11.2024 kell 17.00
- Kilingi-Nõmme Klubis (Pärnu tn 73, Kilingi-Nõmme) 14.11.2024 kell 17.00
- Pärnu riigimajas (Akadeemia tn 2, Pärnu linn) 15.11.2024 kell 17.00



Avalikul väljapanekul ja aruteludel laekunud ettepanekute tulemusena vajadusel planeeringulahendust täiendatakse. Edasi planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise peab heaks kiitma Kliimaministeerium ning planeeringulahenduse taaskehtestab Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium eelduslikult 2025. a I kvartalis.

Uue planeeringulahendusega saab tutvuda:

<https://agri.ee/parnu-maakonnaplaneeringu-rail-baltic-raudtee-trassi-koridori-asukoha-maaramine-ja-keskkonnamoju>

Trassi alternatiivide ruumikujuga saab tutvuda Maa-Ameti kaardirakenduses planeeringute kaardikihilt:

<https://xgis.maaamet.ee/xgis2/page/app/planeeringud> valides funktsiooni "RB maakonnaplaneeringu trassialternatiivid" (vt foto eelmisel lehel).

Alamlõik nr 3 - Kabli – EE/LV piir

Viimaste aastate jooksul on antud lõigus läbi viidud esialgsed geoloogilised uurimistööd, topo-geodeetilised mõõdistustööd, hüdroloogilised ja keskkonnalased uuringud ning väärtushindamise (value engineering) etapp.



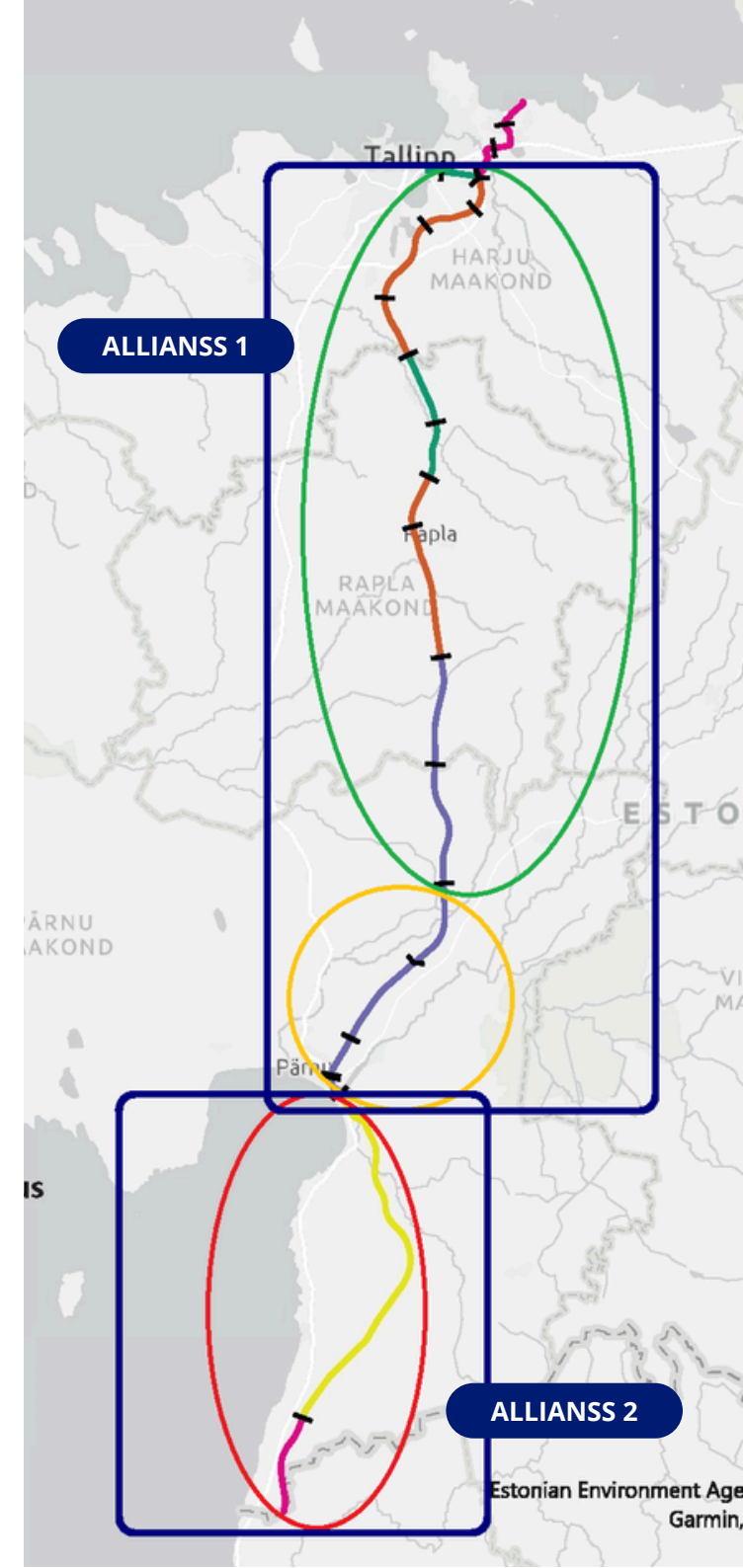
Allianss hanke- ja lepingustrateegia

Rail Baltic Estonia kuulutas 2. oktoobril 2024 välja alliansshanke.

Alliansshange on projekti elluviimise mudel, kus projekti võtmeosapooled – tellija, projekterija ja ehitaja – teevad tihedat koostööd ühise eesmärgi nimel. See tähendab, et nad jagavad vastutust ja riske, töötavad ühtse meeskonnana ning teevad otsuseid alati projekti terviklikku kasu silmas pidades. Eesmärk on saavutada parim võimalik tulemus nii kvaliteedi, ajakava kui ka kuluefektiivsuse osas.

Alliansshanke eesmärk on leida kaks tugevat pakkujat, kellega sõlmitakse eraldi lepingud kahe raudtee lõigu jaoks. Esimene leping hõlmab Ülemiste–Pärnu lõigu raudtee pealisehitust ja Tootsi–Pärnu lõigu alusehitust, mille eeldatav maksumus on 394 miljonit eurot. Teine leping, hinnanguliselt 332 miljonit eurot, hõlmab Pärnu–Ikla lõigu projekteerimist ja ehitamist. Hanke käigus koostatakse ühtne pingerida: esimese koha saav pakkuja sõlmib lepingu Ülemiste–Pärnu lõigu ehitamiseks (Allianss 1), ja teise koha saav pakkuja sõlmib lepingu Pärnu–Ikla lõigu jaoks (Allianss 2).

Lepingute maht kokku on hinnanguliselt seega 726 miljonit eurot, kuid strateegiliste materjalide (nt rööpad, liiprid, pöörangud ja ballast) hankimise lisavõimalusega võib kogumaksumus ulatuda 932 miljoni euroni.



Kohalikud peatused

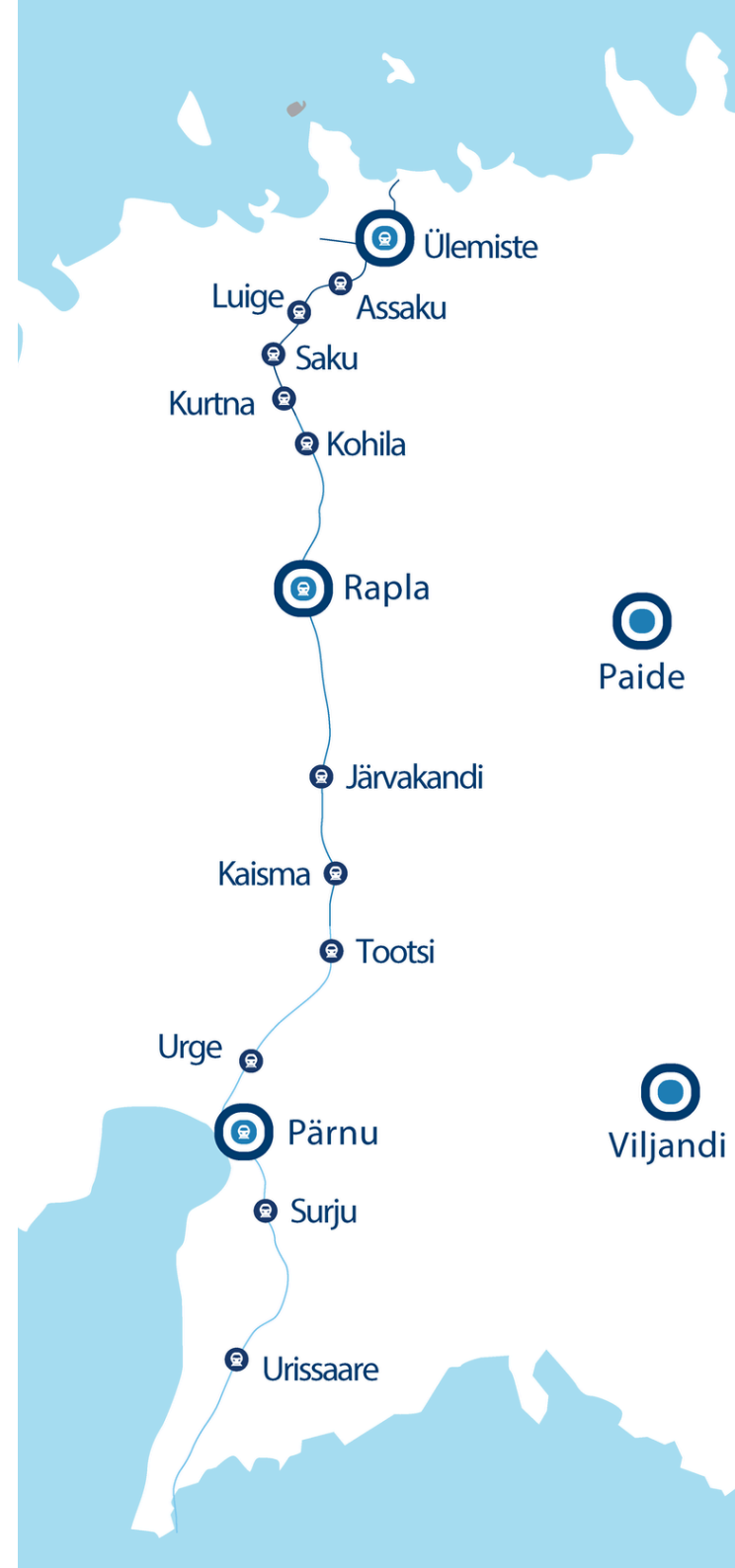
Kohalik rongiliiklus annab rahvusvahelisele raudteele laiema kasutusvõimaluse. Kava kohaselt saab Eesti trassiosal olema lisaks rahvusvahelistele reisiterminalidele kaksteist kohalikku peatust: Assaku, Luige, Saku, Kurtna, Kohila, Rapla, Järvakandi, Kaisma, Tootsi, Urge, Surju ja Urissaare.

Kaisma ja Urge peatuste detailplaneeringute kehtestamise eelduseks olev planeeringu elluviimise leping on kohaliku omavalitsustega sõlmimisel. Tootsi jaama detailplaneering võeti Põhja-Pärnumaa Vallavolikogu poolt vastu. [Detailplaneeringu avalik väljapanek toimub 07.10.2024 - 06.11.2024. Avalik arutelu toimub ettepanekute olemasolul Tootsi Halduskeskuses 07.11.2024 kell 18:00.](#)

Detailplaneeringute raames viidi baasuuringutena läbi müra- ja liiklusuuringud, ehitus- ja hüdroteoloogilised uuringud ning koostati topogeodeetilised alusplaanid. Vastavalt konkreetsete peatuste asukohtadele teostati ka metsa inventeerimisi ning rohekoridori toimivuse ja kaitsealuste objektide eksperthinnanguid.

Lisaks detailplaneeringute menetlustele on käimas ka Pärnumaa kohalike peatuste eelprojektide koostamine. Nende projekteerimiste käigus kasutatakse Raplamaa kohalike peatuste projekteerimise käigus valminud hoonete tüüpprojekte. Projekteerijaks on Ardanuy Ingenieria S.A.

Surju ja Urissaare peatuste detailsusega arvestatakse juba RB maakonnaplaneeringu uuendamisel alamlõigus nr 2 ning nende objektide edasine projekteerimine on kavas lahendada projekteerimistingimuste alusel.



Millal lõpetatakse Pärnu lõigus põhiprojekteerimine?

Esimeses alamlõigus lõpetatakse põhiprojekteerimine 2024. aasta jooksul.

Põhiprojekti lõplik koostamine saab toimuma eelpool mainitud alliansslepingute käigus.

Edasine põhiprojekteerimine teistes alamlõikudes sõltub maakonnaplaneeringu uuendamise ajakavast, aga on määratud jätkuma samuti allianss lepingute käigus.

Millega peavad arvestama maaomanikud, kelle kinnistud asuvad RB trassikoridoris ja kes soovivad raudtee trassi koridoris midagi ehitada või rajada?

Tuleb lähtuda kehtestatud Maakonnaplaneeringust. Maakonnaplaneeringu seletuskirja punkt 3.3 sätestab "Raudtee ehitamiseks ning raudtee ehitamisest tingitud teedevõrgu ümberehitamiseks tuleb raudtee trassi koridor hoida ehitistest vabana."

Kuidas saavad inimesed veel ka täna selles protsessis osaleda?

Arvamuse avaldamine ja päringute või ettepanekute tegemine on võimalik läbi oma kohaliku omavalituse, kui see on Rail Baltica projektiga seotud.

Osaleda on võimalik ka keskkonnamõjude hindamise aruande avaliku väljapaneku käigus.

Vastava lõigu KMH aruande avalikustamisest teavitab Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet ning info on leitav veebilehelt www.ametlikudteadaanded.ee.



Maade omandamine

Maade omandamine toimub paralleelselt põhiprojekterimisega. Pärnu maakonnas omandatakse raudtee ehitamiseks eraomandist 190 maatükki.

2024. aasta septembri seisuga on neist seisuga on neist 65 maatükki raudtee ehitamiseks omandatud. Maade omandamise menetlusi viib läbi Maa-amet.

Nii nagu juriidilised isikud, võiksid ka füüsilised isikud olla valmis, et nendega võtavad ühendust kohalike omavalituste või Rail Baltica esindajad. Projekti edenedes ja täiustudes selguvad muudatuste vajadused ja uutele lahendustele on vajalik sellest mõjutatud osapoolte kooskõlastus. Lisaks võib muutuda maavajadus suuremate kohtobjektide ümbruses. Arvestada tuleb, et kohati muutuvad harjumuspärased liikumistrajektorid, sest rajatava kiirraudtee turvanõuded seavad viaduktidele rangemad tingimused.

Mida tähendab põhiprojekti koostamine raudteekoridoris ja vahetus läheduses maad omavatele füüsilistele ja juriidilistele isikutele? Millega tuleb arvestada?

Ennekõike tuleb arvestada, et projekterijal on tarvilik ehitusuuringute teostamiseks pääseda ka tulevase raudtee trassi alla jäävatele kinnistutele ning sellega seoses palume inimestelt koostööd selle võimaldamiseks. Projekterijal on kohustus taastada peale uuringute teostamist olukord nagu see oli enne uuringutega alustamist.



Lisaks alustab projekterija põhiprojekti etapis uute juurdepääsuteede lahenduste tutvustamist piirinaabritele, kelle juurdepääs oma kinnistule raudtee ehitusega muutub. Projekterija kuulab ära ka piirinaabrite soovid seoses juurdepääsuteedega ning võimalusel arvestab nendega.

Juurdepääsuteed ehitusobjektidele

Rail Baltica rajatiste ehitustööde käigus tagatakse elanikele ja kohalikule transpordile võimalikult väikeste takistustega liiklus.

Rail Baltica ehituse ajal tuleb ehitajatel tagada olemasolevate teede seisukord juhul kui neid kasutatakse veotedena. Enne iga konkreetse ehituse algust kooskõlastab ehitaja kasutatavad veoted tee omanikuga ja eelnev seisukord fikseeritakse.

Massvedude ajal jälgitakse veoteede seisukordasid ning vajadusel teostatakse remonttöid sõidetavuse tagamiseks. Peale massvedude lõppu kaardistatakse kasutatud veoteede olukorrad ning teostatakse vajalikud taastamistööd.

Rail Baltic Estonia ja teede omanikud vaatavad läbi massvedude marsuudid, mida kasutada materjalide transpordiks. Paraku tuleb tõdeda, et raudteetrassile ei ole piisavalt suurtelt riigiteedelt juurdepääse ja paratamatult tuleb kasutada ka väiksemaid omavalitsusele kuuluvaid teid, kuid neid tugevdatakse enne ehitustööde algust ja vajadusel rajatakse ka ohutuse tagamiseks laiendusi.



KONTAKTID

Rail Baltica kiirraudtee rajamise on kaasatud mitmed asutused, kelle vahel ülesanded jaotatud on. Rail Baltica rajatiste ja põhitrassi projekteerimise ja ehitusega tegeleb Rail Baltic Estonia tihedas koostöös Transpordiameti ja kohalike omavalitsustega ning maade omandamine on Maa-ameti ülesanne.

Rail Baltica projekteerimise ja ehitamisega seotud küsimustes võtke Pärnu maakonnas ühendust:

Janar Tükk, Rail Baltic Estonia portfelli juht – Janar.tukk@rbe.ee

Janis Erilaid, Rail Baltic Estonia projektijuht – janis.erialid@rbe.ee

Andres Tamla, Rail Baltic Estonia põhitrassi ehituse projektijuht – andres.tamla@rbe.ee

Andrus Paat, Rail Baltic Estonia keskkonnaspetsialist – andrus.paat@rbe.ee

Rauno Lee, Rail Baltic Estonia Pärnu reisiterminali ja kohalike peatuste

vanemprojektijuht – rauno.lee@rbe.ee

Lisainfot Rail Baltica projekti kohta leiate:

www.rbestonia.ee



@rbestonia



@railbalticestonia