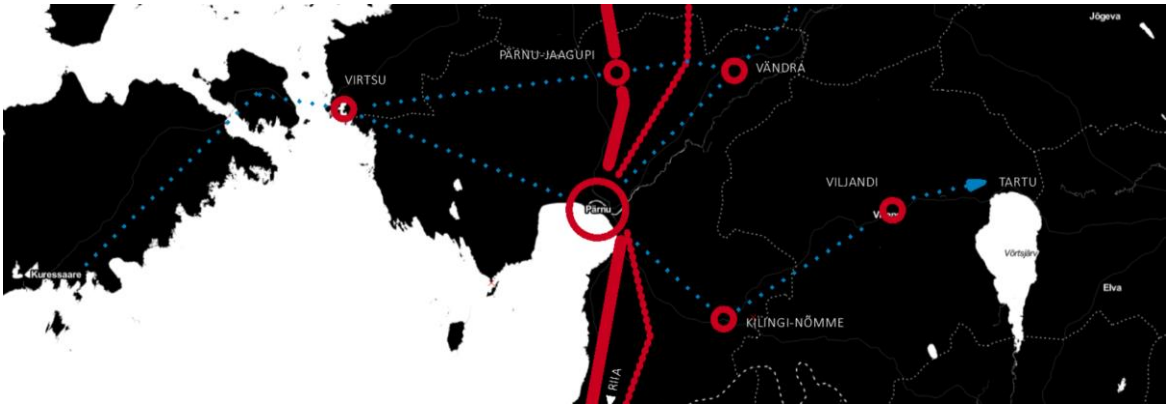
Projekti number:	2020-0037
Tellija:	Pärnumaa Arenduskeskus SA
Konsultant:	Skepast&Puhkim OÜ Laki põik 2, 12915 Tallinn, Estonia Tel: +372 664 5808; e-mail: info@skpk.ee Registrikood: 11255795;
Projektijuht:	Ivan Gavrilov
Kuupäev	23.04.2021

RAIL BALTICU PÄRNUMAA ARENGUKORIDOR

22.04.2021 LÕPPARUANNE



SKEPAST & PUHKIM

Versioon	**2**
Kuupäev	**23.04.2021**
Koostajad:	**Ivan Gavrilov, Sander Lõuk, Anni Konsap, Raimo Pajula**
Konsulteerinud:	**Jaan Urb, Mihkel Laan, Aado Keskpaik**
Projekti nr	**2020-0037**

Töörühma koosseis (liisaks koostajatele):	**Erik Reinhold**	**SA Pärnumaa Arenduskeskus**
	Heiki Mägi	**SA Pärnumaa Arenduskeskus**
	Andres Metsoja	**Riigikogu liige**
	Kalev Kaljuste	**Rahandusministeerium**
	Tiiu Pärn	**Rahandusministeerium**
	Urmas Kase	**Rahandusministeerium**
	Raine Viitas	**Rahandusministeerium**
	Romek Kosenkranius	**Pärnu linnapea**
	Silver Smeljanski	**Pärnu abilinnapea**
	Kaido Koppel	**Pärnu linnavalitsus**
	Merilin Rosenberg	**Pärnu linnavalitsus**
	Jane Mets	**Pärnu linnavolikogu aseesimees**
	Mait Talvoja	**Põhja-Pärnumaa vallavalitsus**
	Enn Raadik	**Põhja-Pärnumaa vallavalitsus**
	Reet Olev	**Põhja-Pärnumaa vallavalitsus**
	Lauri Luur	**Tori vallavalitsus**
	Signe Rõngas	**Tori vallavalitsus**
	Kristjan Kullerkan	**Tori vallavalitsus**
	Karel Tölp	**Häädemeeste vallavalitsus**
	Maia-Liisa Kasvandik	**Häädemeeste vallavalitsus**
	Siim Suursild	**Häädemeeste vallavalitsus**
	Andres Annast	**Saarde vallavalitsus**
	Martti Rooden	**Saarde vallavalitsus**
	Jaanus Männik	**Saarde vallavalitsus**
	Andrus Lillemaa	**Saarde vallavalitsus**
	Margus Källe	**Lääneranna vallavalitsus**
	Toomas Kalda	**Keskkonnaamet**
	Margus Eisenschmidt	**Transpordiamet**
	Kaur Laansalu	**RB Rail AS**
	Rauno Lee	**Rail Baltic Estonia OÜ**

SKEPAST&PUHKIM OÜ
Laki põik 2
12915 Tallinn, Estonia
Reg kood 11255795
Tel +372 664 5808
e-mail: info@skpk.ee
www.skpk.ee

Sisukord

1. ÜLDOSA 4
2. METOODIKA 4
2.1 Ühendatavad sõlmpunktid ja geograafiline piiritlemine 4
2.2 Mõjude tuvastamine 6
2.3 Probleemistik ja arengu eesmärgid 7
2.3.1 Sotsiaalne, s.h. demograafiline olukord 7
2.3.2 Mõju majandusele 8
2.3.3 Mõju elu- ja looduskeskkonnale 9
2.4 GIS-rakendus 9
3. SUUR VAADE 10
3.1 Välismaa praktika: Lõuna-Soome arengukoridorid 10
3.2 Aegruumilised seosed Tallinna ja Riiaga 11
4. REGIONAALNE VAADE 12
4.1 Pendelränne ja aegruumilised seosed 12
4.2 Rahvastik 16
4.3 Haridus 18
4.4 Turism 19
4.5 Äri ja tootmine 20
4.6 Perspektiivsed taristuprojektid 22
5. PÄRNU RAUDTEEJAAM 22
6. KOHALIK VAADE 28
6.1 Kodulähedased teenused ja kohalikud peatused 28
6.2 Kohalikud lihtteenused RB peatustes 29
7. KOHALIKUD PEATUSED 30
7.1 Kaisma 30
7.2 Tootsi 34
7.3 Urge (Kilksama) 36
7.4 Surju 43
7.5 Häädemeeste 52
7.6 Kergliiklusteede koondtabel 56
7.7 Kohalike peatuste parkimisvajaduse koondtabel 57
8. KOHALIKE PEATUSTE RAJAMISE MÕJUD LOODUSKESKKONNALE 57
8.1 Kaisma 57
8.2 Tootsi 58
8.3 Urge (Kilksama) 59
8.4 Surju 60
8.5 Häädemeeste 62
9. RAKENDAMINE 63
9.1 RB projekteerimine 63
9.2 Kohalike peatuste asukohtade detailplaneeringute koostamine 63
9.3 Maakonnaplaneeringu koostamine Virtsu - Pärnu-Jaagupi – Vändra - Põltsamaa transporditelje ruumivajaduse määramiseks 63
9.4 Kohalike omavalitsuste üldplaneeringud 63
9.5 SA Pärnumaa Arenduskeskus võimalikud jätkutegevused 64
9.6 Muud strateegilise taseme või detailsemad planeeringud 64
10. LISAD 65

1. ÜLDOSA

Lähimatel aastakümnetel on Pärnu maakonna arengu selgrooks saamas põhja-lõunasuunaline arengukoridor. Sinna kuulub tulevane Rail Balticu (edaspidi tekstis kohati RB) kiirraudtee koos reisi- ja kaubajaama ning kohalike peatustega ja Via Baltica rahvusvaheline maantee, lisaks nende mõjusfääris olev tagamaa. Arenguhüppele aitavad kaasa Via Baltica väljaehitamine 1. klassi maanteeks, Pärnu lennujaama rekonstrueerimine ja rahvusvahelistumine ning Pärnu kauba- ja reisisadama potentsiaali parem ärakasutamine. Pärnust kujuneb tulevikus Tallinna regiooni kõrval uus unikaalne logistiline sõlmpunkt Eestis, kus multimodaalsesse transpordivõrku ühendatakse kõik olulisemad transpordiviisid. Koos kiirete ühenduste valmimisega kasvab oluliselt Pärnu sotsiaalmajanduslik tähtsus Eesti kolmanda kasvukeskusena. Uuteks väljakutseteks tuleb varakult valmistuda - sellest ka käesoleva uuringu vajadus. Lisaks tuleneb Rail Balticu kohalike peatuste ja tervikliku arengukoridori uuringu vajadus ja kõrge prioriteetsusaste üleriigilisest planeeringust „Eesti 2030+“, kehtivast maakonnaplaneeringust ja arengustrateegiast „Pärnumaa 2035+“ ning Pärnu linna arengukavast aastani 2035.

Arengukoridori üheks osaks on Rail Baltica kohalikud peatused kui Rail Baltica positiivse mõju võimendajad kohalikul tasandil. Kogu Rail Baltica projekti käigus on kohalikud peatused seni saanud pigem vähe tähelepanu.

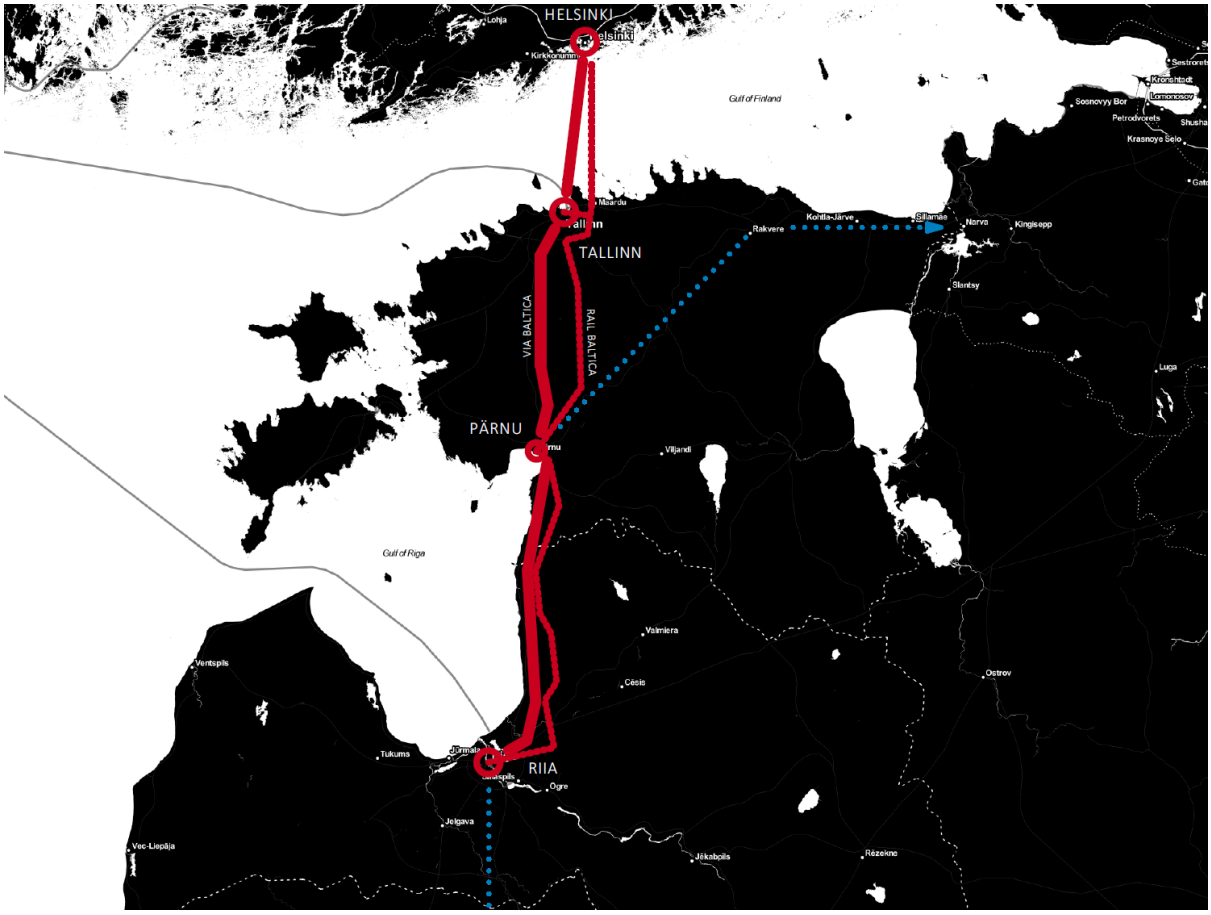
Käesolev töö keskendub Pärnu maakonnas asuvate Rail Baltica kohalike peatuste asukoha valikule, nende juurdepääsudele, ühendusteedele ja parkimisvõimalustele. Samuti on analüüsitud peatuste teenindusaladesse jäävate asustusüksuste arengusuundi ja maakasutust.

Käesolev töö annab sisendit Rail Baltica trassikoridori maakonnaplaneeringu täpsustamiseks.

2. METOODIKA

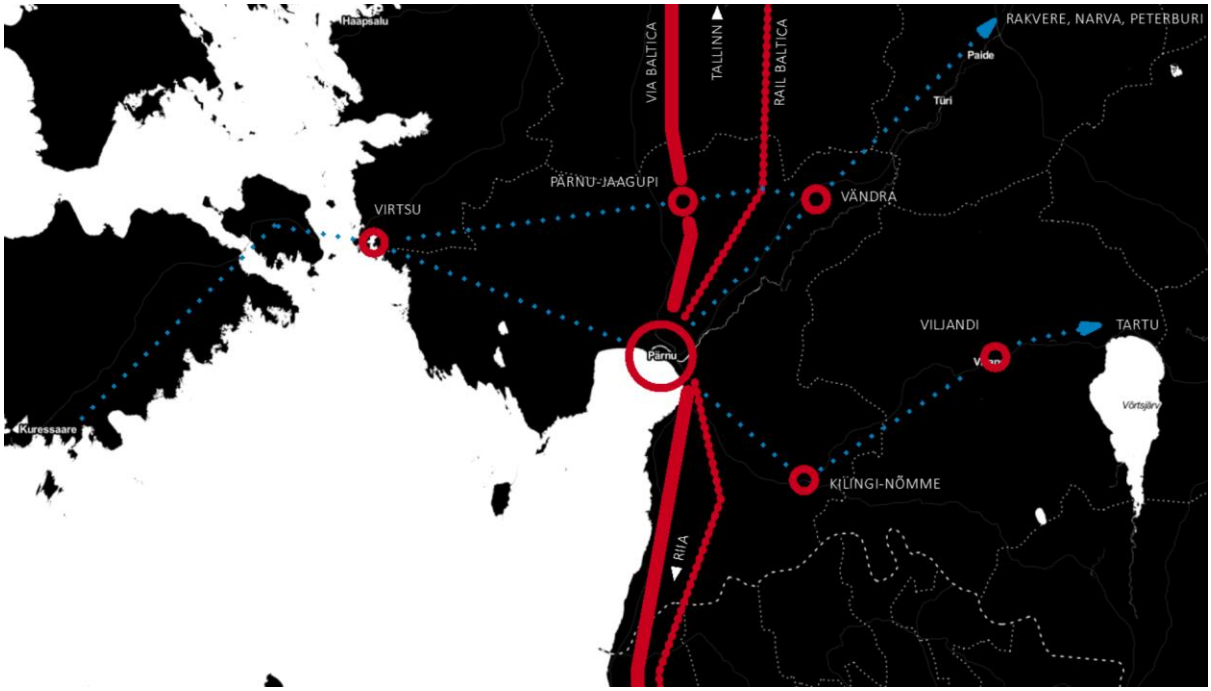
2.1 Ühendatavad sõlmpunktid ja geograafiline piiritlemine

Arengukoridor ei ole vaadeldav isoleerituna pelgalt Pärnu maakonna piires toimiva süsteemina, vaid tegu on laiema regionaalse mõjuga. Uuringus lähtutakse põhimõttest, et Pärnu on oluline regionaalne keskus suurte pealinnade – Riia ja Tallinn-Helsinki vahel. Neid linnastuid käsitletakse käesolevas töös esimese astme keskustena. See on nn “suur vaade”, kuid kuna uuring on piiritletud Pärnu maakonnaga, siis antakse suure vaate koridorile vaid üldine iseloomustus ning fookus suunatakse eelkõige Pärnu regioonile.



Joonis 01: Põhja-lõuna suunaline Riia-Tallinn-(Helsinki) arengukoridor, mille teljele jääb käesolevas töös käsitletav RB Pärnumaa arengukoridor

Maakonna piires lisanduvad esimese astme keskustele ka kohalikud keskused, millega on seotud koridori lisaühendused ja väljuvad jätkuühendused. Need on näiteks Vändra ja Pärnu-Jaagupi, mis on käsitletav uuringu “regionaalse vaatena”.



Joonis 02: Rail Baltica / Via Baltica arengukoridori Pärnumaa lõik ja (perspektiivsed) jätkuühendused

Lisaks sellele käsitletakse ka väikese mõõtkavaga kohalikke ankurpunkte, milleks uuringu kontekstis on Rail Baltica kohalikud peatused ja nende teenindusalas olevad asustusüksused, nagu nt Kaisma ja Häädemeeste. Kuna küla ja aleviku tasandil on piisavalt laia valikuga statistiline info tihti puudu, keskendutakse analüüsi koostamisel pigem ruumikorralduslikele aspektidele ja aegruumilistele seostele.

Koridoril on Pärnu maakonnas kindel pikkusmõõt põhjast lõunasse, kuid vastukaaluks puudub nö laiusmõõt. See tähendab, et arengukoridori laiust ei ole võimalik ega ka otstarbekas määratleda. Toimiva arengukoridori mõju ulatub eeldatavasti laiemale, kui seda suudetakse strateegiliste dokumentidega paika panna aga ka vastupidi – kui arengupersektiivid ei lähtu orgaanilise kasvu ja progressi potentsiaalist, siis alade kunstlik arvamine koridori koosseisu ei pane neid kiiremini arenema ega paremini toimima.

2.2 Mõjude tuvastamine

Euroopa Komisjoni mõjude hindamise juhendi kohaselt[1] läbitakse mõjude hindamise käigus järgmised etapid, mis on kohaldatavad ka sotsiaalmajandusliku mõju hindamisele:

1. Probleemi kirjeldamine – vastamine küsimustele, kus me oleme praegu ja miks me soovime midagi muuta?

2. Eesmärkide püstitamine – vastamine küsimusele, kus me soovime olla?

[1] Mõjude hindamise metoodika. Justiitsministeerium ja Riigikantselei. 2012.
https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/mhm_03-12-12.pdf

3. Peamiste valikute kujundamine – vastamine küsimusele, kuidas me võime sinna jõuda?

4. Valikute mõjude analüüs – vastamine küsimusele, mis on valikute võimalikud tagajärjed?

5. Erinevate valikute võrdlemine – vastamine küsimustele, milline tee soovitud eesmärgini on parim ja kas valitud teega kaasnevad hüved õigustavad kulusid?

6. Valikute järelhindamine – vastamine küsimusele, kas valitud meetmetega jõuti soovitud eesmärkideni?

Loetletud küsimustele tuleb võimalike mõjude tuvastamiseks ja hindamiseks arengukoridori raames vastata järgmises kuues mõjuvaldkonnas[2]:

1) sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju;

2) mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele;

3) mõju majandusele;

4) mõju elu- ja looduskeskkonnale;

5) mõju regionaalarengule;

6) mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele.

19.09.2020 töörühma koosolekul lepiti kokku, et uuringu raames käsitletakse maakonna tasemel kolme kõige aktuaalsemat mõjuvaldkonda, milleks on sotsiaalne ning demograafiline mõju, mõju majandusele ja mõju elu- ning looduskeskkonnale.

2.3 Probleemistik ja arengu eesmärgid

2.3.1 Sotsiaalne, s.h. demograafiline olukord

Probleemipüstitus:

Pärnus (omavalitsusena) ei ole demograafiline väljavaade netona kasvav – linnapoolsed piirkonnad kasvavad, sellest eemale jäävad kandid kahanevad. Pärnu linna kui omavalitsuse rahvaarv on kasvamas – see tuleb sisserände arvelt mitte ainult Pärnumaalt, vaid ka kaugematelt aladelt.

Rahvaarvu mõjutab ka sesoonsus – Eestis on selgelt välja kujunenud ja ilmselt kasvab veelgi kahe kodu trend, mis Pärnumaal panustab nt Lääneranna ja Häädemeeste valdade rändesaldosse. Samas on kõikide omavalitsuste huvi saada ikkagi püsielanikke, mitte hooajalisi sissekirjutuseta elanikke, kuna sellega on seotud KOVi tulubaas.

Kõik omavalitsused ihalevad mõõdukat kasvu. Pärnu maakonna enda visioon on jõuda 100 000 elanikuni – hetkel on seis ca 87 000 püsielanikku. Selle eesmärgiga kaasneb täiendav küsimus - kuhu need lisanduvad inimesed elama paigutada? Kohalike omvalitsuste seisukohast tuleb sel juhul rääkida

[2] Vabariigi Valitsuse 22.12.2011 määrus nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri"

eelkõige korterelamutest ja olemasolevate asustusüksuste tihendamisest. Korterite mõõdukas turg on olemas Pärnu linnaregioonis. Ka mujal on huvi korterite ostusooviks suur, kuid järelturul neid saada pole ning uusi ei ehitata. Maakonnakeskuses ja lähipiirkonnas ole lõputut reservi kõikide soovitud uute elanike majutamiseks. Pärnu ja Audru vahele on kavandatud elamumaa ning Pärnu linnas kokku on ca 2000 uue elaniku jaoks arendusalasid. Maakonnakeskusest oluliselt eemale jäävate kantide arvelt see kasv tulla ei saa.

Kohalike peatustega seonduvalt panustatakse tugevalt Tootsi piirkonna peale, pidades silmas, et sealse piirkonna elanikkond võiks Rail Balticu arengutega seoses täiendavalt suureneda. Seda soosivad madalad eluasemehinnad, samas kui ühendus Tallinna ja Pärnuga on hea, muutudes veelgi paremaks Rail Balticu arengutega. Ka teistes asustusüksustes, mis jäävad RB kohalike peatuste teenindusalasse, on aktuaalne rääkida tulevikus mõõdukast kasvust.

Eesmärk:

Pärnumaa arengustrateegia näeb ette maakonnas tulevikus 100 000 püsielanikku.

Rohkem intelligentsi, haritlasi, kõrge lisandväärtusega töökohti, uusi kõrgharidusasutusi jms. Seda on võimalik saavutada läbi majanduse mitmekesistamise ja teadlike investeeringute uut kvaliteeti loovatesse ankurobjektidesse. Oluline roll selles on kohalikel ettevõtjatel.

RB Pärnumaa arengukoridor kindlasti toetab nimetatud eesmärgi saavutamist.

2.3.2 Mõju majandusele

Probleemipüstitus:

Lääneranna piirkond soovib jõuda Pärnule geograafiliselt lähemale. Tallinn jääb kaugeks, kuid Pärnu on majanduskeskusena nende jaoks vastuvõetavam. Lääneranna valla jaoks on primaarsed hästi toimivad ühendused, mis paneksid kohe käima seni kasutusest välja langenud elamufondi. Lääneranna valla ettevõtjatele suurimaks mureks on ligipääs tulevasele RB Pärnu kaubaterminalile.

Tööjõupuudus ja tööpuudus on piirkonniti erinev, kuid eksisteerib mõlemat. Kõrgepalgalisi töökohti kaugemates kantides on vähe ja samas on paljud oskustöölised välismaalt.

Turismisektor on kõige olulisem Pärnu linnas. Häädemeestel ja Lääneranna klassikalist turismimajandust ei ole – suvitajad jätavad raha pigem kohalike teenuste tarbimisse, eraldi turismiatraktsioone väga palju ei ole.

Levinud elukorraldus on selline, et inimene elab väiksemas kohas, näiteks Kaismal, kuid töötab elukohast eemal. Vastupidine pigem ei ole tõenäoline, sest arvestatavas koguses töökohti väiksematesse asulatesse ettevõtjad nii lihtsalt ei loo.

Mingit efekti võivad avaldada taastuvenergia otseühendused – nt suure energiavajadusega tootmisettevõtted võivad tulla perspektiivsete tuuleparkide vahetusse lähedusse, kui täna kehtiv võrgutasu korra erisus jääb kehtima.

Suur tähtsus on kaubaveo mõistes Rail Baltica raudteele peale saamiseks mõeldud taristul, kus töötab põhimõte „mida otsem ühendus, seda parem“. RB ise töökohti väga ei loo, kui välja arvata vähesel määral hooldedepoo. Teadmata on, kui palju RB käitusperioodil töökohti vajab või kuidas ta haridusprofiili mõjutab.

RB mõjutab enim eksporti ja tööjõu liikumist töötamiseks väljapool Pärnumaad.

Eesmärk:

Pärnu kaubajaamast peab saama tulevikus tugev logistikakeskus, millel on head ühendused kõigi Pärnumaa omavalitsustega. Eksport Lõuna-Euroopa suunas suureneb. RB arengukoridorisse jäävate kohalike peatuste asukohtade valik soodustab võimalikult suurel alal tööjõu vaba liikumist.

2.3.3 Mõju elu- ja looduskeskkonnale

Probleemipüstitus:

Pärnumaal on riigi tasemel hektarites mõõdetuna kõige enam looduskaitsealasid. Seega suures plaanis on looduskeskkond täna heas seisus. RB Pärnumaa trassikoridori planeeringu ja projekti keskkonnamõjude hindamise tulemusi käesolevas töös ei käsitleta.

Peamised probleemid on seotud pigem ruumi visuaalse kvaliteedi langusega – müratõkkeseinte, viaduktide ja muude rajatiste visuaalset mõju on raske täna hinnata ja see tekitab kohalikes elanikes ebakindlust ja hirmu. Lisaks häirib inimesi pigem mitte raudtee ise, vaid sellega kaasnev tarastamine, barjääriefekt. Paljude inimeste harjumispärased liikumisteed katkestatakse.

Suur osa negatiivsest meelestatusest RB suhtes on pigem infopuudusest tulenev. RB projektiga seonduvalt räägitakse liiga globaalsetest efektidest, kiiretest kaugetest ühendustest. Rohkem on vaja teadvustada kohaliku kasu ja tasandi efekti, mida RBst tulenevalt saavutatakse. KOVid ei tea täna RB täpsemaid infrastruktuuri lahendusi, mistõttu ei ole juurdepääsukoridore ka üldplaneeringutes näidatud.

Eesmärk:

Täpsustada KOV üldplaneeringutes kogujateede ja peatuste juurdepääsude lahendused kohe, kui RB täpsed lahendused on teada, arvestades maksimaalsel võimalikul moel kohaliku elanikkonna huvidega, eelkõige väljakujunenud liikumisteedega. Seada prioriteediks kergliiklusteede sidusust.

2.4 GIS-rakendus

Kogu uurimistöö andmestik, sh kohalike peatuste aegruumiliste seoste analüüs on koondatud avalikult kasutatava GIS-rakendusse, mis asub aadressil: Rakendus[3]

Rakenduses on kihtide kaupa koondatud info olemasolevast RB olukorrast ja alusdokumentidest, ruumianalüüs jalgsi, kergliiklusvahendi või autoga liikudes, teed, elektrivõrgud, maa sihtotstarve, info maakonnaplaneeringust ja mereala planeeringust, looduskaitselised objektid, elanikkonna tihedus jne.

[3] Juhul, kui kiirlink ei avane, kasutada aadressi
http://gis.skpk.ee/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=61067bb772d14832b3225a7c44ac580b

3. SUUR VAADE

3.1 Välismaa praktika: Lõuna-Soome arengukoridorid

Lõuna-Soomet käsitlev 2017.a. töö "Neli koridori – neli profiili"[4] on näitena toodud põhjusel, et kõik selles käsitletavad arengukoridorid nimetavad jätkuühendusena Tallinna, mille tõttu võib seda pidada RB arengukoridori jätkuks Tallinnast põhjas ja kaudselt ka Pärnumaa RB arengukoridori jätkuks. Lisaks Tallinnale on lähipiirkonna jätkuühendusteks nimetatud Peterburi ja Stockholm ning kaugema sihtpunktina lausa Hiina (eelkõige kaubavahetuse seisukohast). Töös on käsitletud neli Lõuna-Soome arengukoridori algusega Helsingi-Uusimaa regioonist ja vastavalt Turku, Tampere, Lahti-Kouvola ja Kotka suunas.

Neid arengukoridore hinnatakse Helsingi-Uusimaa piirkonnas vaatenurgast ja kolme erineva igapäevase funktsionaalsuse vaatenurgast: inimesed, ettevõtted ja keskkond. Aruandes oli iga koridor profileeritud oma ainulaadsete tugevustega. Sinises Helsingi-Turu koridoris on rõhk merel ja sellega seotud puhkemajandusel, turismil ja tööstusel. Oranžis Helsingi-Tampere koridoris on fookuses head tööturu võimalused, alustavad ettevõtted ja innovatsioon. Keskkond, veekogud ja ökoäri on esile tõstetud rohelises Helsingi – Lahti-Kouvola koridoris. Ja punases Helsingi-Kotka koridoris on rõhk headel ühendustel Venemaaga ja idaturgude lähedusel ning sellega seotud potentsiaalil eelkõige ettevõtete jaoks[5].

Joonis 03: Lõuna-Soome arengukoridoride võrgustik. Väljavõte uuringust[6].

Arengukoridoride analüüsi lähteseisukohtadeks on inimeste liikumine ja kaubavahetus ca 1,6 miljoni elanikuga Uusimaa ja nimetatud nelja ankurpunkti vahel. Ajahorisondiks on valitud aasta 2050, seega koostamise aastal on vaadatud ca 30 aasta perspektiivi.

[4] Neljä käytävää – neljä profiilia, 2017. Etelä-Suomen käytäväverkoston profilointiselvitys. Publication of Helsinki-Uusimaa Regional Council E 183. ISBN 978-952-448-466-4
[5] Väljavõte eespool nimetatud töö abstraktist
[6] Neljä käytävää – neljä profiilia, 2017. Etelä-Suomen käytäväverkoston profilointiselvitys. Publication of Helsinki-Uusimaa Regional Council E 183. ISBN 978-952-448-466-4

3.2 Aegruumilised seosed Tallinna ja Riiaga

Tallinna ja Riia suunal on analüüsitud, kas regionaalrongiga oleks Pärnumaa kohalikest peatustest võimalik jõuda Tallinna tööpäeva alguseks ja kuivõrd on esialgne sõidugraafik selleks optimeeritud.

Kaugeimast peatusest Häädemeestest on esialgu planeeritud väljumised[7] Tallinna suunas: RE (regionaalne) 7.11, 9.11, 11.11, 13.11, 15.11, 17.11, 19.11, 21.11. HST (kiirrong) Häädemeestes ei peatu. Kogu sõidu pikkus Häädemeeste-Tallinn regionaalrongiga on ca 1:40. Seega võiks 7.11 väljuv rong jõuda Ülemistele ca 8.50. See sama rong teeb peatusi: Surju 7.19, Pärnu 7.28, Urge 7.34, Tootsi 7.43 ja Kaisma (eeldatavasti) 7.50.

Lähtepeatus	Sõidu ajaline pikkus sihtpunkti regionaalrongiga (RE):		
	Tallinn	Riia	Pärnu
Kaisma	1:01	1:48	0:21
Tootsi	1:07	1:42	0:15
Urge (Kilksama)	1:16	1:33	0:06
Pärnu	1:22	1:27	
Surju	1:31	1:18	0:09
Häädemeeste	1:40	1:09	0:18
Tabel 01: Sõidu ajalised pikkused Tallinn-Pärnu-Riia lõigul regionaalrongiga			

Lähtepeatus	Sõidu ajaline pikkus sihtpunkti kiirrongiga (HST):			
	Tallinn	Pärnu	Riia	RIX lennujaam
Tallinn		0:43	1:49	1:59
Pärnu	0:43		1:06	1:16
Riia	1:49	1:06		0:10
RIX lennujaam	1:59	1:16	0:10	
Tabel 02: Sõidu ajalised pikkused Tallinn-Pärnu-Riia-RIX lõigul kiirrongiga				

Sõidu ajalisest pikkusest võib hinnata Häädemeeste peatusest Tallinna saamiseks kuluvat aega rahuldavaks. Samas jääb Riia mõlemale Pärnust lõunasse jäävale kohalikule peatusele ajaliselt lähemale, kui Tallinn. Pärnu jaamast lähtudes on kiirrongil võrreldes regionaalrongiga selge ajaline võit Tallinna suunas – 0:43 kiirrongiga ja 1:22 regionaalrongiga. Riia suunas on võit oluliselt väiksem – 1:06 kiirrongiga ja 1:27 regionaalrongiga. Nii regionaal- kui kiirrongi sõiduajale Riiani lisandub 10 min, kui sihtpunktiks on Riia lennujaam RIX.

Lähtepeatus	Regionaalrongi väljumisaeg sihtpunkti jõudmiseks enne 09:00		
	Tallinn	Riia	Pärnu
Kaisma	7:50	6:10	8:37
Tootsi	7:44	6:16	8:43
Urge (Kilksama)	7:35	6:24	8:51
Pärnu	7:29	6:31	
Surju	7:20	6:40	7:20
Häädemeeste	7:11	6:49	7:11
Tabel 03: Regionaalrongi väljumisaeg kohalikust peatusest sihtpunkti jõudmiseks enne 09:00			

[7] Rail Baltica: Preparation of the Operational Plan of the railway. Final Study Report. Version 02, Nov 2018

Väljumisaegade analüüs näitab, et esialgne sõidugraafik on kogu Pärnumaa ulatuses hästi optimeeritud jõudmaks tööpäeva alguses (09:00) Tallinna. Samas kui töökoht on Pärnu linnas, siis hästi optimeeritud on ainult Pärnust põhjasuunda jäävate peatuste graafikud. Surju ja Häädemeeste väljumisajad on Pärnusse kella 09:00-ks jõudmiseks ebamõistlikult varajased, mis vähendab tööjõu pendelrände teenindamise potentsiaali. Kohalike peatuste teenindamise seisukohast nõuab see kindlasti esimese prioriteedina tähelepanu.

Riiga tööle jõudmiseks ei ole väljumisajad võrreldes sõidu pikkusega optimaalsed, ja ilmselt ei ole Riiat sellises valguses käsitletud prioriteedina. Samas arvestades, et nt Häädemeeste ja Surju peatused on ajaliselt Riiale lähemal, kui Tallinnale ja sõiduaeg nendest Riiga on vastavalt 1:09 ja 1:18, võiks teise prioriteedina väljumisaegu optimeerida nii, et regionaalrong ei jõuaks Riiga tund aega enne tööpäeva algust.

4. REGIONAALNE VAADE

4.1 Pendelränne ja aegruumilised seosed

Aegruumiliste seoste lähteandmetena on kasutatud ankurpunktiks RB Pärnu reisijate jaama ja aegruumiliste seoste illustreerimisel on modelleeritud teekondi RB Pärnu jaama ja kohalike peatuste vahel, sh kohalike peatuste eeldatavat teenindusala.

Aegruumilised seosed näitavad kolme erinevat seisu maakonna liikuvuses: a) maakonnakeskuse ajaline ligipääsetavus autoga liikudes, b) kohalike peatuste eeldatavad teenindusalad ja c) mõju maakonnakeskuse ligipääsetavusele kohalike peatuste teenindusaladest lähtuvalt

Pärnust ajalise kauguse (siin ja edaspidi Pärnu RB reisijate jaama eeldatavast asukohast) kaardil on eristatud 4 tsooni, kus tumedamast heledama poole on veerandtunnise sammuga vööndid, kust Pärnusse pääseb autoga liikudes 15, 30, 45 ja 60 minutiga.

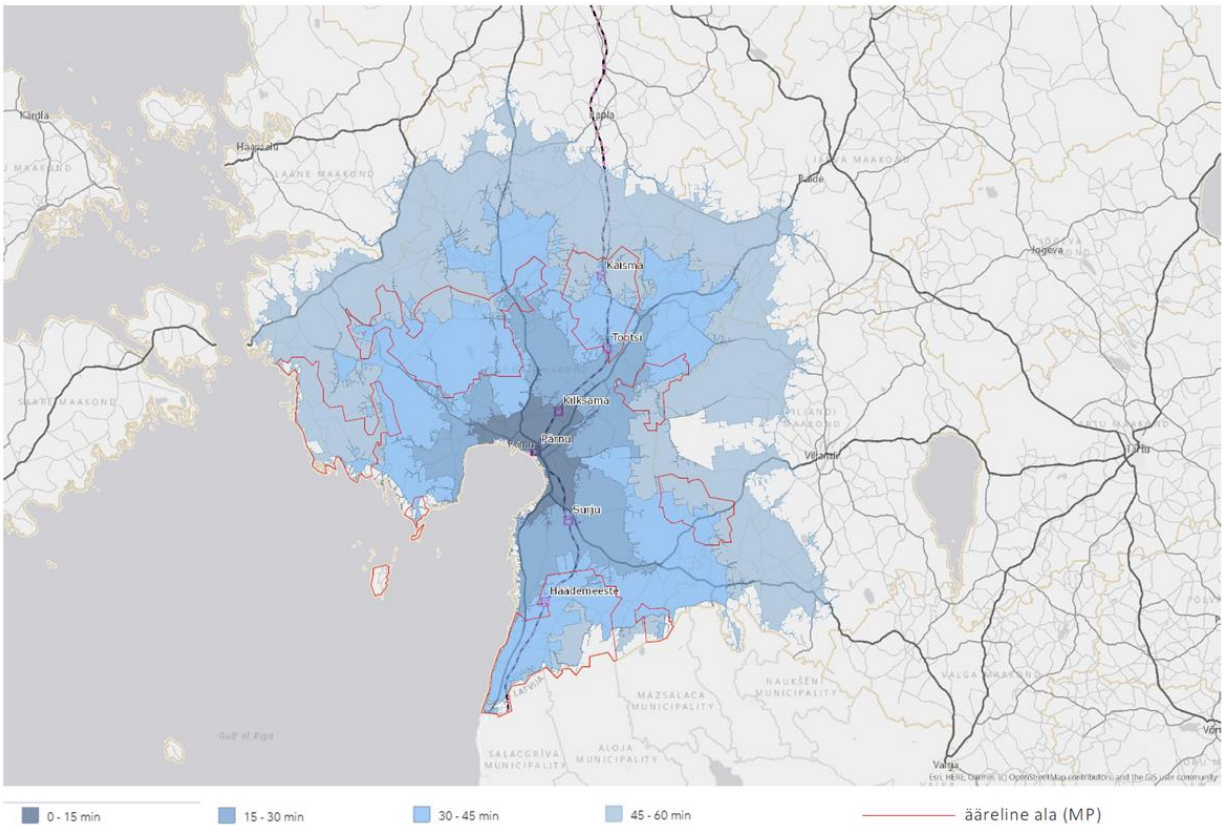
Kaardile on kantud ka nn äärealad maakonnaplaneeringust. Äärealade paiknemisel on suhteliselt selge seos kaugusega maakonnakeskusest. Ääreala staatus või selleks saamise risk on suurel osal Pärnust rohkem kui 30 min autosõidu kaugusele jäävatel aladel. Seetõttu on edasises töös lähtutud poolest tunnist, kui kriitilisest ajalisest kaugusest maakonnakeskusest, mille puhul võib liikuvust ja teenuste kättesaadavust pidada rahuldavaks.

Teenuse kasutamise ajaline kestvus määrab osaliselt teenusele jõudmisele kulutatava mõistliku ajakulu[8]. Üldpõhimõttena, mida lühem on teenuse kasutamise ajaline kestvus, seda lühem on ka mõistlik ajakulu teenusele jõudmiseks.

Teenused jagatakse kasutamise ajalise kestvuse alusel 5 rühma:

- Lühiajalise kestvusega teenus (kuni 10 min)
- Keskpika kestvusega teenused (10-60 min)
- Pikapäeva teenused (1-3 tundi)
- Päeva täitvad teenused (3 tundi kuni päev)
- Mitut päeva haaravad teenused

[8] Uuring era- ja avalike teenuste ruumilise paiknemise ja kättesaadavuse tagamisest ja teenuste käsitlemisest maakonnaplaneeringutes. Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskus, 2015



Joonis 04: Väljavõte GIS-rakendusest: Pärnu ajalise ligipääsetavuse vööndid

Kõige ajatundlikumad on lühiajalised teenused, mille puhul teenus peab olema tarbijale kas lähedal või peab olema võimalik selle kasutamist ühildada teiste teenuste kasutamisega. Keskpika kestvusega ja pikapäeva teenuste kasutamisel võiks teenusele jõudmise ajakulu olla selline, et see ei täida rohkem kui maksimaalselt poolt tööpäeva. Teenusele jõudmise ajakulu võiks jääda alla 45+45 min. Teenuste kasutamine sellise ajakuluga on mõistlik ka üksikuna, teiste teenuste kasutusega ühildamata. Päeva täitvate teenuste ja mitut päeva haaravate teenuste puhul ei ole teenusele jõudmise ajakulu määrav/oluline teenuse kasutamisel.

Teenuse liik	Kasutuskorra ligikaudne aeg	Mõistlik max teenusele saamise aeg	Täiendavad tingimused teenuse kasutusel
Lühiajalise kestvusega teenus	kuni 10 min	15+15 min	Teenuse lähedust kompenseerib kasutamine teiste teenustega koos (järgnevana)
Keskpika kestvusega teenused	10-60 min	45+45 min	Teenuse kasutuse ja sellele jõudmise summaarne aeg ei tohiks ületada 2,5 tundi
Pikapäeva teenused	1-3 tundi	45+45 min	Teenuse kasutuse ja sellele jõudmise summaarne aeg ei tohiks ületada 4 tundi
Päeva täitvad teenused	3 tundi kuni päev	ei määrata	Oluline on päeva jooksul hommikul teenusele ning õhtul koju jõuda, sh autot mittekasutatavatel inimestel.
Mitut päeva haaravad teenused	sisaldab ööd	ei määrata	

Tabel 04: Teenuste liikide, kasutuskorra aja ja ajalise kättesaadavuse seosed.

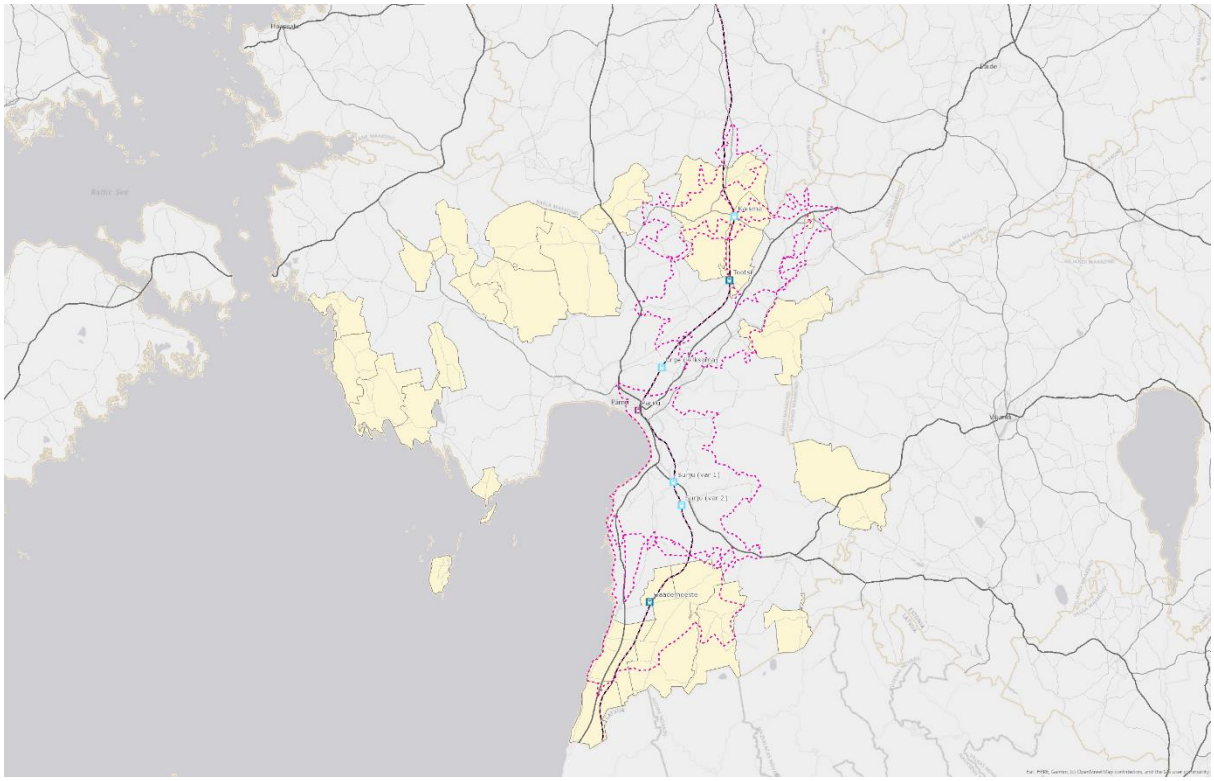
Pärnu kui maakonnaksekuse 30 min ligipääsuvöönd on seega oluline eelkõige keskpika kuni pikapäeva kestvusega teenuste kättesaadavuse puhul, milleks on eelkõige tervishoiu, hariduse, noorsootöö,

rahvakultuuri, raamatukogude, sotsiaalvaldkonna, spordi, lubade ja registreeringute ning kaugmaa transpordi alased teenused.

Lühiajalise kestvusega teenused, milleks on eelkõige nt toidu- ja esmatarbekaupade ostmine, ei ole maakonnakeskuse ligipääsuvööndite mõistes aktuaalsed. Nende teenuste ajaline ligipääsetavus peab üldjuhul jääma 15 min piiridesse ja nende teenuste puhul võib olla potentsiaali kooseksisteerimiseks pigem RB kohalike peatustega, olenevalt peatuse 15 min teenindusalasse jäävast elanikkonnast. Läheduse maksimeerimine on oluline sagedase ning leibkonna tasandil vältimatu kasutuse tõttu. Eestis on väiksemad kauplused suutnud tegutseda u. kuni 250 elanikuga paikkondades[9].

Järgmisena on vaadeldud kohalike peatuste eeldatavaid teenindusalasid, ehk ajalisi kauguseid sõiduautoga liikudes kohalike peatuste suhtes. Siin on maksimaalseks ulatuseks valitud 15 min kohalikust peatusest autoga liikudes, kuna:

1) Pärnu ajalise ligipääsetavuse vööndid on modeleeritud 15 min sammuga
2) 15 min on maksimaalne mõistlik teenusele saamise aeg eeldusel, et kohalikus peatuses pakutakse lisaks rongiliiklusele ka lühiajalise kestvusega teenust, nagu kohalik väikepood vms



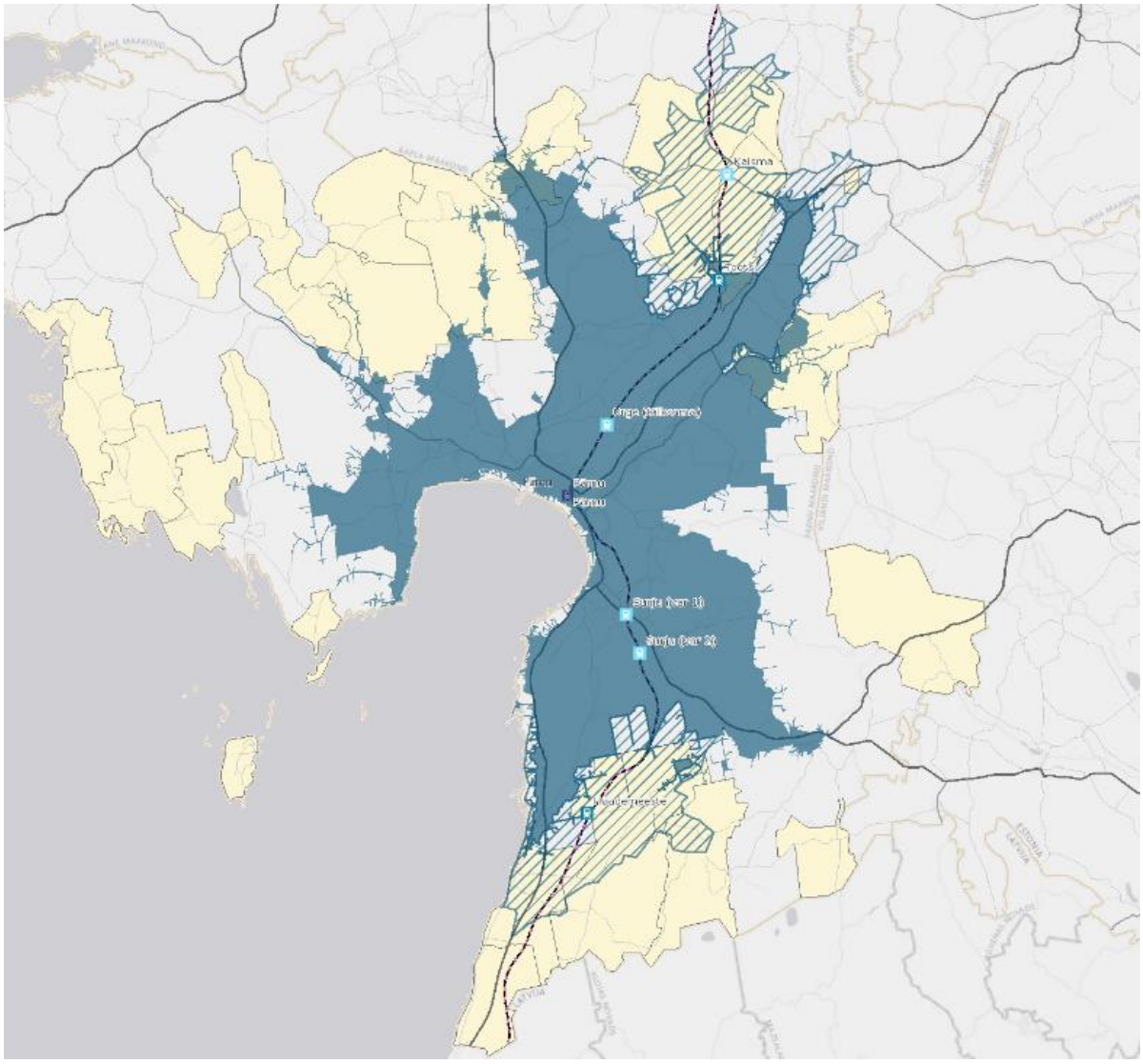
Joonis 05: Väljavõte GIS-rakendusest: kohalike peatuste eeldatavad 15 min teenindusalad (lilla joon) ja nende kattuvus maakonnaplaneeringus määratud äärealadega (kollalad alad)

Pärnust 30 min autosõidu vööndisse jäävatel peatustel (Tootsi, Urge) on tegelikuks teenindusalaks valitud 10 min autosõidu ulatus, kaugemale jäävate kohalike peatuste puhul (Kaisma, Häädemeeste) on kaardile kantud 10 min ja 15 min autosõidu tsoonid. Surju puhul on erandina analüüsitud 15 ja 30 min teenindusala, kuna peatuse potentsiaalne tagamaa ulatub Kilingi-Nõmmeni. Kohalike peatuste

[9] Uuring era- ja avalike teenuste ruumilise paiknemise ja kättesaadavuse tagamisest ja teenuste käsitlemisest maakonnaplaneeringutes. Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskus, 2015

teenindusaladesse jääb peaaegu täies ulatuses ääreala Kaisma ja Tootsi vahel ja suur osa Häädemeeste-Ikla vahelisest äärealast.

Viimasena on modeleeritud RB mõju teekonna ajalisele pikkusele kohaliku peatuse teenindusalast Pärnusse 15 min ja 30 min koguteekonna puhul.

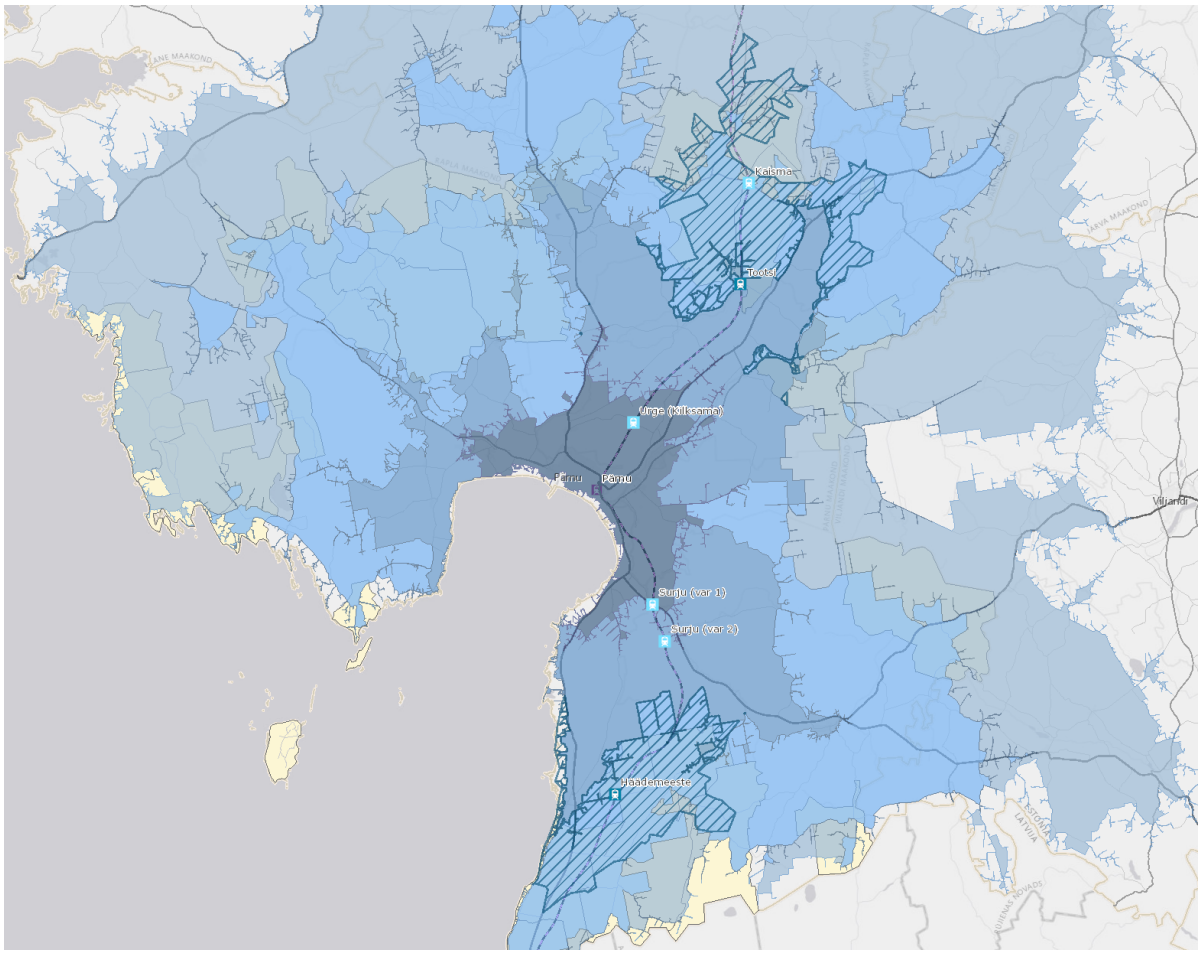


Joonis 06: Väljavõte GIS-rakendusest: Pärnu 30 min ligipääsetavuse vööndi kasv (viirutatud ala) ja äärealad (kollased)

Alade määramisel on arvestatud regionaalrongi sõiduajaga kohalikust peatusest Pärnusse: nt Kaisma peatusest jõuab rong Pärnusse 21 minutiga, mis tähendab, et 30 min kogupikkuse määramiseks on Kaisma peatuse ümbruses näidatud 9 min autosõidu ulatuse tsoon, mis ei lange kokku peatuse kogu teenindusalaga.

Pärnust vahetult järgmised peatused mõlemas suunas – Kilksama ja Surju – avaldavad maakonnakeskuse üldisele ligipääsetavusele vähe mõju: võrreldes olemasoleva 15 min vööndiga on lisanduvad alad väikesed. Lisaks on ebatõenäoline, et nii lühikese ajalise sõidu puhul suudab rong konkureerida autotranspordiga. Kuid 30 min vööndi puhul on mõju oluline ja märgatav: RB tulekuga laieneb 30 min vöönd märkimisväärselt.

Suurimaks võitjaks võib pidada Kaismat, mis asub hetkel 45 ja 60 min vööndite piiril ja äärealal, kuid RB tulekuga laieneb Kaismani 30 min vöönd, ehk sisuliselt tuleb Pärnu osale Kaisma teenindusalast 2 korda lähemale. Praegused äärealad, kus RB avaldab positiivset mõju liikuvusele ja teenuste kättesaadavusele, on kantud skeemile.



Joonis 07: Väljavõte GIS-rakendusest: Pärnu 30 ligipääsetavuse vööndi kasvust võidavad kõige rohkem Kaisma piirkond, Tootsi ja suur osa Häädemeeste vallast.

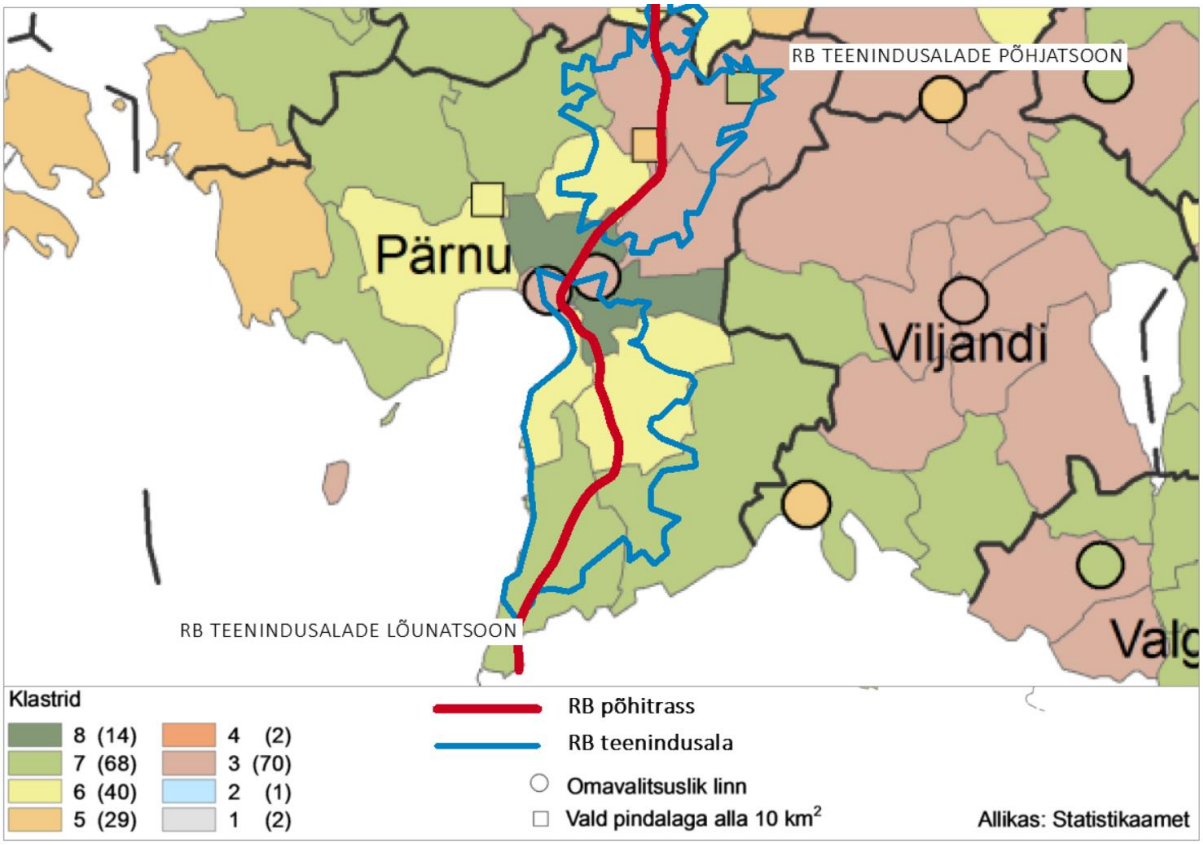
4.2 Rahvastik

Rahvastiku olukorra kirjeldamisel on lähtutud rahvastikuprognoosist kohalike omavalitsusüksuste rühmades klasteranalüüsina (*A. Tammur, E. Tiit, 2015*). Kirjeldatava ala piiriks on RB kohalike peatuste teenindusalad Pärnu maakonnas. Teenindusalad on jagatud kahte tsooni – põhjatsoon ja lõunatsoon, nende vahele jääb eraldi kirjeldatav Pärnu linn asustusüksusena.

Põhjatsooni teenindusala iseloomustavad klastritüübid 3 ja 6.

Klaster 3 on rahvastikunäitajate poolest kõige lähedasem Eesti keskmisele. Sama näitab ka tema paiknemine suuresti Eesti keskel – eemal äärealadest. Siia kuulub suurem osa väiksemaid ja keskmise suurusega linnu koos oma ümbrusega, sh enamik maakonnakeskusi. Tööealiste meeste ja naiste arvud on hästi kooskõlas. Prognoos näitab, et niihästi negatiivse loomuliku iibe kui ka rände tulemusena kaotab klaster 2030ndaks aastaks vähemalt kuuendiku oma rahvastikust. Klastrisse nr 3 kuulub suurem osa teenindusala põhjatsoonist[10].

Väiksem osa põhjatsoonist (endise Are valla territoorium) kuulub klastrisse 6, kus rahvastik on suhteliselt heas seisus. See klaster on rahvaarvult suurim (44% kogu Eesti rahvastikust). Sellesse klastrisse kuuluvad vallad moodustavad haldusreformieelse jaotusega kaardil teise ringi ümber klastrisse 8 kuuluvate linnalähivaldade. See üldjuhul tähendab, et tegemist on tüüpiliste küladega, mis paiknevad keskustele piisavalt lähedal. Selle klastri rahvaarvu struktuur on Eesti keskmisest pisut parem ja rahvastik ka keskmisest veidi noorem. Niihästi loomulik kui ka rändeiive on praktiliselt nullseisus, rahvaarvu muutus kuni 2030. aastani on minimaalne, piirdudes kokku 3—4%lise vähenemisega[4].



Joonis 08: RB kohalike peatuste teenindusalad ja rahvastikuprognoos kohalike omavalitsusüksuste rühmades klasteranalüüsina. Aluskaardil on kujutatud haldusreformieelne haldusjaotus, kuid rahvastikuprognoosi andmed on aktuaalsed.

Lõunatsooni teenindusala iseloomustavad klastritüübid 6, 7 ja 8.

[10] „Kohalike omavalitsusüksuste rahvastikuprognoosid vastavalt nende tüüpidele ja praegusele rahvastiku olukorrale“, Tammur 2015, Statistikaamet

Klaster nr 7 erineb rahvastikunäitajate poolest võrdlemisi vähe klastrist nr 3, ka see on võrdlemisi sarnane Eesti keskmiste näitajatega. Sellesse kuulub palju asustusüksusi, kuid need on valdavalt maavallad ja pisilinnad. Sellesse klastrisse kuuluvad vallad paiknevad pigem riigi äärealadel ja Pärnu maakonnas langevad kokku maakonnaplaneeringus defineeritud ääreliste aladega. Erinevuseks võrreldes klastriga nr 3 on (maarajoonidele tüüpiline) tööealiste meeste ülekaal võrreldes naistega. Prognoosi järgi 2030.aastaks on selle klastri elanikkond vähenenud ligi viiendiku võrra[11].

Klaster nr 8 jagab teenindusalad kaheks ja iseloomustab vähesel määral kohalike peatuste teenindusalade lõunatsooni põhjapoolset otsa ning Pärnu regionaalse peatuse teenindusala üldiselt. Klastrisse kuuluvad kõige soodsama rahvastikuseisuga piirkonnad (linnalähivallad ja Pärnu linn), laste osakaal on Eesti kohta hea (üle 20%), kogu prognoosi perioodi jooksul on nii loomulik kui ka rändeiive positiivsed. Ka meeste ja naiste vahekord on suhteliselt heas tasakaalus. Rahvastik on keskmiselt võrdlemisi noor, meeste ja naiste keskmine vanus kasvab perioodi jooksul 36 eluaastast 39-le.Selles klastris rahvaarv üldjuhul kasvab.

Kokkuvõttes on Pärnumaa piires RB teenindusalades pigem kahanev elanikkond, va Pärnu linna regionaalse peatuse puhul, mis teenindab kasvava elanikkonnaga tsooni.

4.3 Haridus

Hariduse valdkonda on käesolevas töös analüüsitud kohalike peatuste teenindusalade kontekstis. Ei eeldata, et lapsed kasutavad Rail Balticat haridusasutusse jõudmiseks, kuid on arvestatav tõenäosus, et teenindusalas elavad lapsevanemad, kes kasuavad RB-d näiteks Pärnusse või Tallinna tööle jõudmiseks, viivad lapsi lähedal olevatesse haridusasutustesse, mis jäävad rongipeatuse teekonnale või selle lähedusse. Arvestades, et see eeldab pikemat teekonda kodu ja rongipeatuse vahel, on haridusasutuste puhul arvesse võetud ainult neid, mis jäävad peatuse 10 min teenindusalasse, Surju peatuse puhul 15 min raadiusesse.

Selliseid haridusasutusi, arvestamata täiskasvanute gümnaasiume, on Pärnumaal üheksa:

- Kergu lasteaed-algkool
- Pärnjõe kool
- Tootsi lasteaed-põhikool
- Tori põhikool
- Sindi Gümnaasium
- Uulu põhikool
- Tahkuranna lasteaed-algkool
- Surju kool
- Häädemeeste keskkool

Andmed on pärit Eesti Hariduse Infosüsteemi (EHIS) koolikaardilt ja on kantud GIS-rakendusse.

[11] „Kohalike omavalitsusüksuste rahvastikuprognoosid vastavalt nende tüüpidele ja praegusele rahvastiku olukorrale“, Tammur 2015, Statistikaamet

4.4 Turism

Pärnu maakonnaplaneeringu strateegiaplaan loetleb Pärnumaal järgmiseid olulised turismipiirkonnad ja üksikobjekid:

- Pärnu linn ja kuurordiruum
- Kaisma järvemaastik
- Soontagana muinasmaastik
- Soomaa rahvuspark
- Tori hobumajanduse kompetentsikeskus
- Lavassaare raudteemuuseum
- Tõstamaa järvemaastik
- Tõstamaa kultuurimõis
- Matsirand
- Valgeranna piirkond
- Tihemetsa piirkond
- Reiu-Raeküla piirkond
- Jõulumäe
- Kabli rand
- UNESCO Kihnu kultuuriruum

Turismi objektide teenindamine raudteega eeldab, et reisijal on võimalik kohalikust või regionaalsest peatusest saada turismiobjektini mõistliku aja jooksul jala või rattaga liikudes. Kohalike peatuste aegruumiliste seoste analüüsis on jala ja kergliikuri abil liikuja puhul kasutatud maksimaalselt 15 min teenindusala. Kohalike peatuste teenindusalasse ei jää sellise lähenemise järgi mitte ükski eelpool loetletud turismiobjekt, v.a. Pärnu regionaalsest peatusest teenindatav Pärnu linn objektide kogumina. Arvestades, et turismiobjekti külastaja jaoks ei ole tegemist igapäevase pendelrändega, võib aktsepteeritavaks pidada ka mõnevõrra pikemat teekonda peatusest. Seega lisaks Pärnu linnale on potentsiaalselt otse teenindatavad objektid loetletud allolevas tabelis. Nendele lisanduvad objektid, mille teenindamiseks on vajalik välja ehitada jätkuühendusi arengukoridorist väljapoole (NB: tabelisse on lisatud ka objekte, mida ei ole loetletud strateegiaplaanis):

Objekt		Orienteeruv ajakulu minutites peatusest objektini jalgrattaga liikudes
Otse teenindatav	Jätkuühenduse vajadusega	
Kaisma järvemaastik		44
Tori hobumajanduse kompetentsikeskus		48
Lottemaa teemapark		30
Reiu-Raeküla piirkond		30
Jõulumäe		49
RMK Oandu-Ikla matkatee (Laiksaare)		27
Mõrdama hoiuala		20
Kergu looduskaitseala		20
Taarikõnnu looduskaitseala		15
Luitemaa hoiuala ja LKA		30
Nepstemurru hoiuala		48
	Kabli rand	66
	Soomaa rahvuspark	70
	Tihemetsa piirkond	115
	Nigula LKA	88

Tabel 05: Kohalikest peatustest teenindatavad turismiobjektid

Seega on turismiobjektide teenindamise potentsiaal eelkõige objektidel, mille puhul on kasutajaskond valmis pikemaks kohale saamise aja- ja energiakuluks – sportlased, matkajad, loodusturistid jne, väiksemal määral ka mereranna külastajad. Sellest seisukohast on kõige perspektiivikamad Pärnust lõunasse jäävad Surju ja Häädemeeste peatused, mis teenindavad Jõulumäe spordibaasi, RMK matkateed ja Kabli randa.

4.5 Äri ja tootmine

Pärnu maakonna majanduse suurimad äri- ja tootmise üksuste grupid on nn Suur-Pärnu oma tootmis- ja ettevõtlusaladega, lennujaama, sadama ning perspektiivse RB kaubajaamaga, Põhja-Pärnumaa majandusvöönd keskusega Pärnu-Jaagupis ja suurimad perspektiivsed tuulenergeetika arendused Tootsis ja Lavassaares.

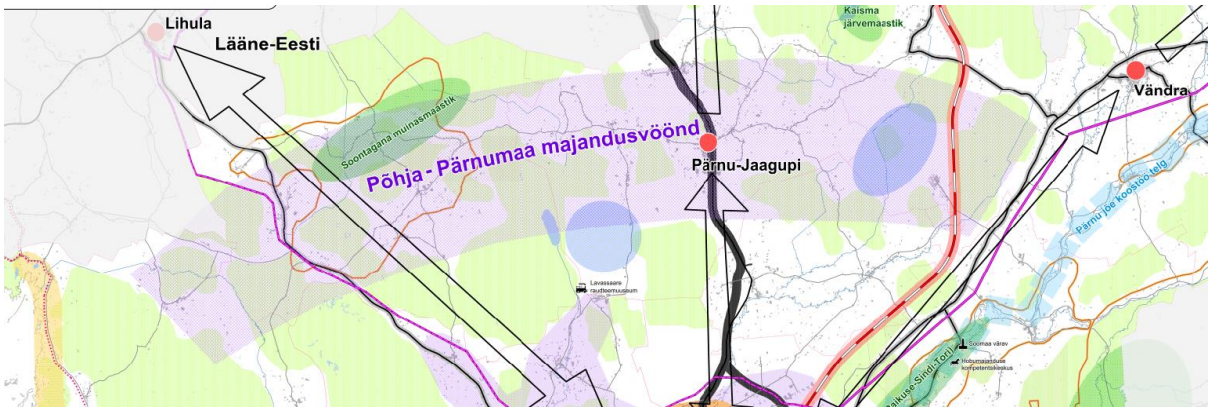
Pärnumaal tootva tööstuse ja ekspordiga tegelevate ettvõttete põhiline huvi raudteega seonduvalt on kauba laadimise võimaluste kättesaadavus. Pärnumaale on selleks otstarbeks kavandatud RB kaubajaam, mis on mõeldud multimodaalse transpordisõlmena koostöös sadama ja lennujaamaga ning maanteetranspordi hea ligipääsuga. Sellega on eksportivate ettevõtete vajadused eeldatavasti rahuldatud. Kohalike peatuste ja Pärnu regionaalse peatuse puhul on aktuaalne ainult reisijatevedu ja kaubatranspordi seisukohast ei ole need aktuaalsed.

Ärikeskkonna seisukohast on tõenäoliselt kõige olulisem tööjõu võimalikult vaba liikumine nii Pärnumaa siseselt, kui ka sisse ja välja. Tööandjatena tõuseb maakonnas konkurentsivõime eeldatavasti neil ettevõttetel, kes sama palgataseme juures pakuvad töökoha paremat

ligipääsetavust, millel on seega otsene seos nii aegruumilise kaugusega kohalike peatuste teenindusalasse jääva elanikkonna suhtes, kui ka suuremate keskuste, nagu Tallinn ja Riia, suunal.

Tuuleenergeetika arendustele on RB arengukoridori mõju tõenäoliselt minimaalne või puudub.

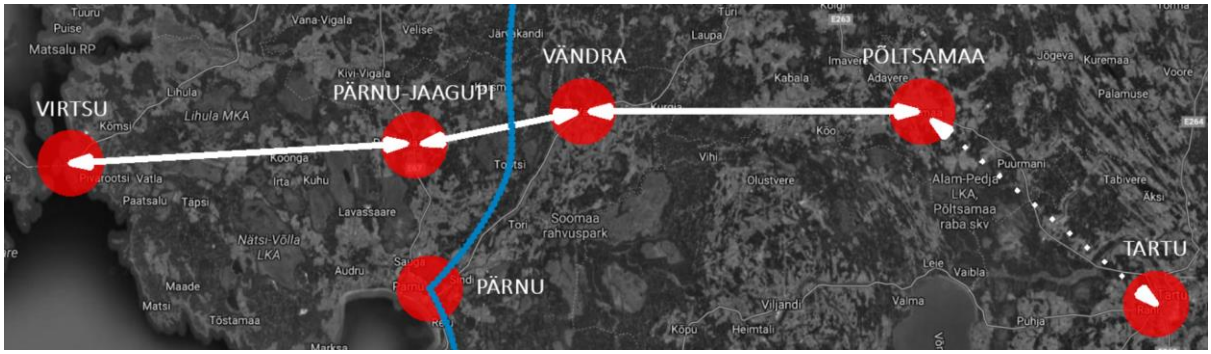
Põhja-Pärnumaa majandusvöönd ulatub maakonnaplaneeringu strateegiaplaani kohaselt ca Tootsist Rabavereni. Vööndi jääb piirkondlik keskus Pärnu-Jaagupi. Vööndit läbivad Via Baltica ja perspektiivse Rail Baltica trassid. Vöönd on põhimõtteline ühenduskoridor riigiteede nr 5 Pärnu-Rakvere ja nr 60 Pärnu-Lihula vahel. Kuna vööndi serva jäävad nii perspektiivselt Kaisma kohaliku peatuse teenindusalas olev Vändra, kui ka Kaisma peatu ise, nähakse käesolevas töös Põhja-Pärnumaa majandusvööndit RB arengukoridori mõjuala lääne-idasuunalise laiendajana.



Joonis 09: Väljavõte Pärnu maakonnaplaneeringu strateegiaplaanist: Põhja-Pärnumaa majandusvöönd

Kaisma kohaliku peatuse peatükis on välja toodud, et olemasoleva teedevõrgu baasil jääb Pärnu-Jaagupi peatuse teenindusalast välja, kuid teedevõrgu parendamisega on võimalik olukorda muuta. Pärnu-Jaagupi toomine Kaisma peatuse teenindusalasse eeldab otsemat ja kiiremat ühendust Pärnu-Jaagupi ja Vändra vehel. Lahendus oleks põhimõttelises kooskõlas nii Põhja-Pärnumaa majandusvööndi kui ka Liivimaa koostöötelje ideedega, ning sellisel juhul saaks jätkuühendustena käsitleda lääne suunas Virtsut ning ida suunas Põltsamaad ja Tartut. Täpsed ühenduskoridorid ja ruumivajadus tuleb määrata maakonnaplaneeringu või üldplaneeringuga.

Joonis 10: Kaisma peatuse ümbertõstmise ettepanek ja suurimate piirkondlike keskuste Vändra ja Pärnu-Jaagupi toomine peatuse teenindusalasse läbi ühenduste parendamise



Joonis 11: Virtsu – Pärnu-Jaagupi – Vändra – Põltsamaa – Tartu ehk põhimõtteliste jätkuühenduste skeem väljapool RB arengukoridori ja Põhja-Pärnumaa majandusvööndi

4.6 Perspektiivsed taristuprojektid

Rail Baltical on Pärnumaal otsene seos vähemalt kahe olulise taristuprojektiga: Pärnu linna suur ümbersõit (trasside ristumine) ja RB Pärnu kaubajaam (teenindatakse RB trassilt). Sellele lisanduvad ristumised Harku - Lihula - Sindi, Kilingi-Nõmme - Riia elektriliini trassikoridoriga ja olemasoleva 110…330kV elektriliiniga Urge peatuse piirkonnas. Joonobjektidega ristumise korral on RB trassil otsene ruumiline mõju – eritasandilise ristumise vajadus. Multimodaalse kaubavahetuse komponentidele (lennujaam, sadam, kaubajaam) avalduvat majanduslikku mõju on täpsemalt analüüsitud Pärnumaa Arenduskeskuse SA tellitud vastavas uuringus[12].

5. PÄRNU RAUDTEEJAAM

Pärnu jaama käsitletakse käesolevas töös regionaalse peatusena.

Pärnu jaam on kavandatud Papiniidu piirkonda Pärnu idaosas. Asukoha valik on suures osas tingitud alternatiivide puudumisest trassi nihutamiseks Pärnu kesklinnale lähemale (trassikoridori geomeetria tõttu) ja ka vastava maa-reservi puudusest kesklinna piirkonnas. Pärnu jaama lahenduse väljatöötamiseks toimus 2015. aastal arhitektuurivõistlus ja 2017. aastal kehtestati “Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneering”.

[12] Rail Balticu Pärnu kaubajaama, lennujaama, Loode-Pärnu ja Niidu tööstusalasid ning Pärnu kaubasadamat ühendava transpordikoridori uuring, Skepast&Puhkim OÜ töö nr 2019-0049. 2019.

Joonis 12: RB Pärnu reisijate jaama asukoht Pärnu linnas

Joonis 13: RB Pärnu reisijate jaama arhitektuurne ideekavand. Autor AB Pluss OÜ, 2015.

Linna keskosaga ühendatuse seisukohast ei ole jaama asukoht soodne, jäädes kesklinnast geograafiliselt kaugele ning olles linnast ära lõigatud Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaanteega nr 4. See on probleem eelkõige kergliikluse korraldamise seisukohast ning arhitektuurne kontseptsioon ja detailplaneering näevad selle leevendamiseks ette kolme eraldi juurdepääsu jaamale linna poolt: jalakäiate galerii-sild Papiniidu tn ja Pae tn ristmiku suunas, kergliiklustunnel Raudtee tänavale ning

kergliiklustee Papiniidu silla alt. Autotranspordi ühendused, sh bussidele, on kavandatud Papiniidu silla alt väljapääsuga Papiniidu ja Lao tänavatele, Liivi teelt on ettenähtud ühesuunaline juurdepääs RB jaama. Raudteejaama juurde on planeeritud ka bussipeatus. Ühistranspordi teenindamise kitsaskohaks on, et jaama juures ei ole kavandatud piisavas koguses busside parkimise võimalust. Arvestades, et Pärnu bussijaam jääb olemasolevasse kohta kesklinna, on RB jaama integreerimiseks linna-, maakonna- ja kaugliinide võrku võimalik kaaluda:

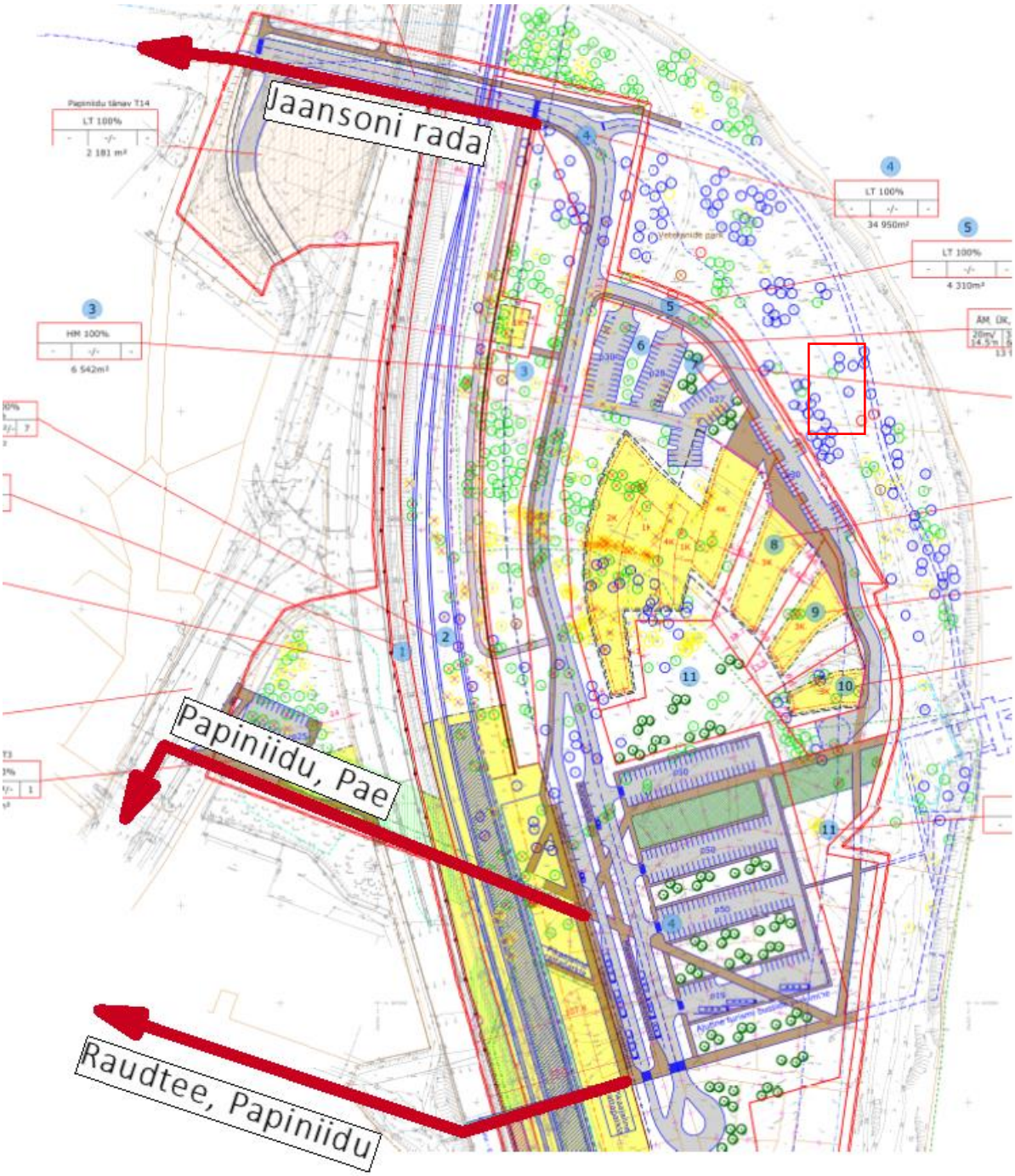
1. Praegu kesklinna bussijaamas lõpetavate või sealt alustavate osade liinide marsruudid RB jaama kaudu.
2. Osade linnaliinibusside marsruudid RB jaama kaudu või algus/lõpppunktid RB jaamas.

Arvestades, et kõik Pärnumaa kohalikud peatused jäävad Pärnust ajaliselt maksimaalselt 21 min kaugusele, on Pärnu jaamast töökohta, koju või tarbitava teenuse juurde saamiseks kuluv aeg kriitilise tähtsusega. Pärnu linna keskosa suhtes asub Pärnu jaam selgelt kaugel ning jaama 15 min jalgsi teenindusala ei ulatu linna suunas Lao tn ja Riia mnt ristmikust eriti kaugemale.

On oluline märkida, et kohalike peatuste aegruumiliste seoste määramisel on lähtepunktiks olnud, et Pärnusse saamine tähendab rongist väljumist Pärnu raudteejaamas, kuid sellele lisandub Pärnu linnas liikumiseks kuluv aeg, mis võib olla arvestatav võrreldes rongisõidule kulunud ajaga. Kui pidada ideaalolukorraks nt olemasoleva bussijaama (kesklinna südames) juurde jõudmist, siis Pärnu RB jaamast kuuluks selleks:

- 15 min jalgrattaga
- 19…20 min ühistranspordiga, sh võib olla vajalik ca 10 min jalutuskäik Riia maanteeni
- 47 min jala

Suhtelist kaugust kesklinnast ei kompenseeri ka juurdepääsude kvaliteet Tammiste suunalt. Kokkuvõttes ei ole jaama asukoht kergliikluse ühenduste ja linna keskuse suhtes paiknemise poolest mõistlik, kuid samas on tegemist ainsa võimaliku asukohaga.



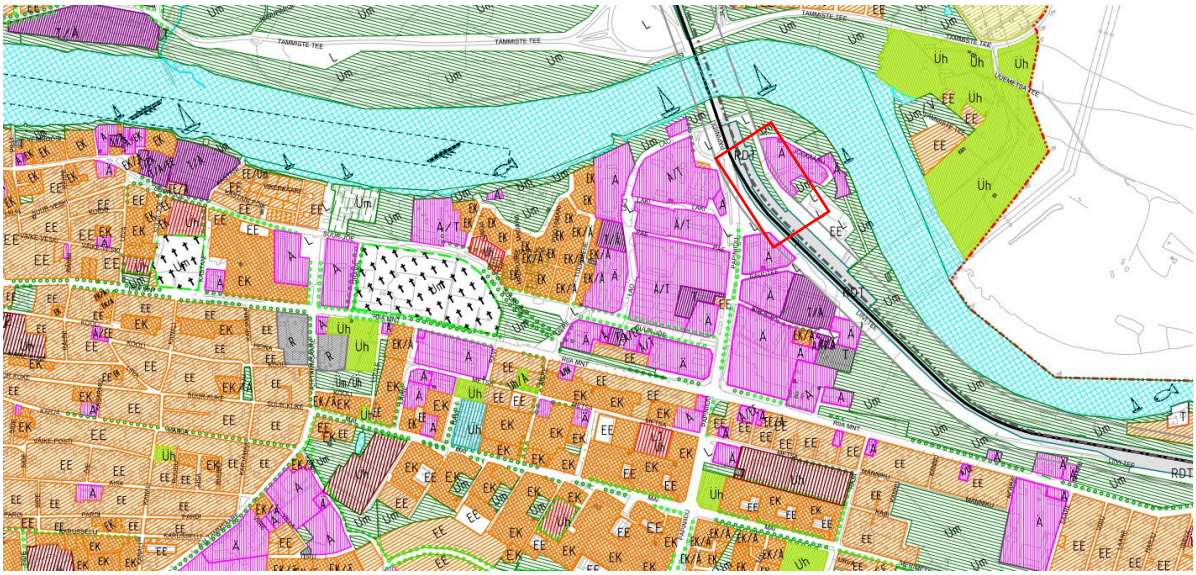
Joonis 14: Väljavõte jaama detailplaneeringust koos kesklinna suunas väljuvate kergliikluse ühenduste väljatoomisega

Sellega kaasneb risk, et kohalikest peatustest ja RB arengukoridorist üldiselt tulenev potentsiaalne positiivne mõju piirkonnale kahaneb Pärnu jaama ebasoodsa asukoha tõttu.

Selle riski maandamiseks tuleb kaaluda leevendusmeetmete maksimumprogrammi rakendamist Pärnu jaama ühenduste sidususe ja kiiruse parandamiseks linna sees. Võimalikud meetmed oleksid:

- "Shuttle" tüüpi kiirühendus Pärnu RB jaama ja praeguse bussijaama vahel: transpordi tüübi valik tuleb täpsustada, kuid oluline on integreerimine RB rongide graafikuga ja eraldatud ühistranspordiraja loomine Riia maanteel
- Ekspress-transport kesklinna suunas ja Niidu-Savi tn tööstusalade suunal
- Perspektiivis kiirtramm RB Pärnu jaama, kesklinna ja Pärnu lennujaama vahel
- Linna ühistranspordi, eelkõige pakutud "shuttle" ja ekspress-transpordi piletisüsteemi ühendamine RB piletisüsteemiga
- Toimiv ööpäevaringne jalgratta, kergliikuri või auto rendi- ja/või jagamisteenus RB jaamas
- Lao tn väljaehitamine magistraaltänavaks Riia maanteest Papiniidu sillani
- Kergliiklussild Tammiste suunas Vesikaare tee teljel või Tammiste tee 1 serva teljel

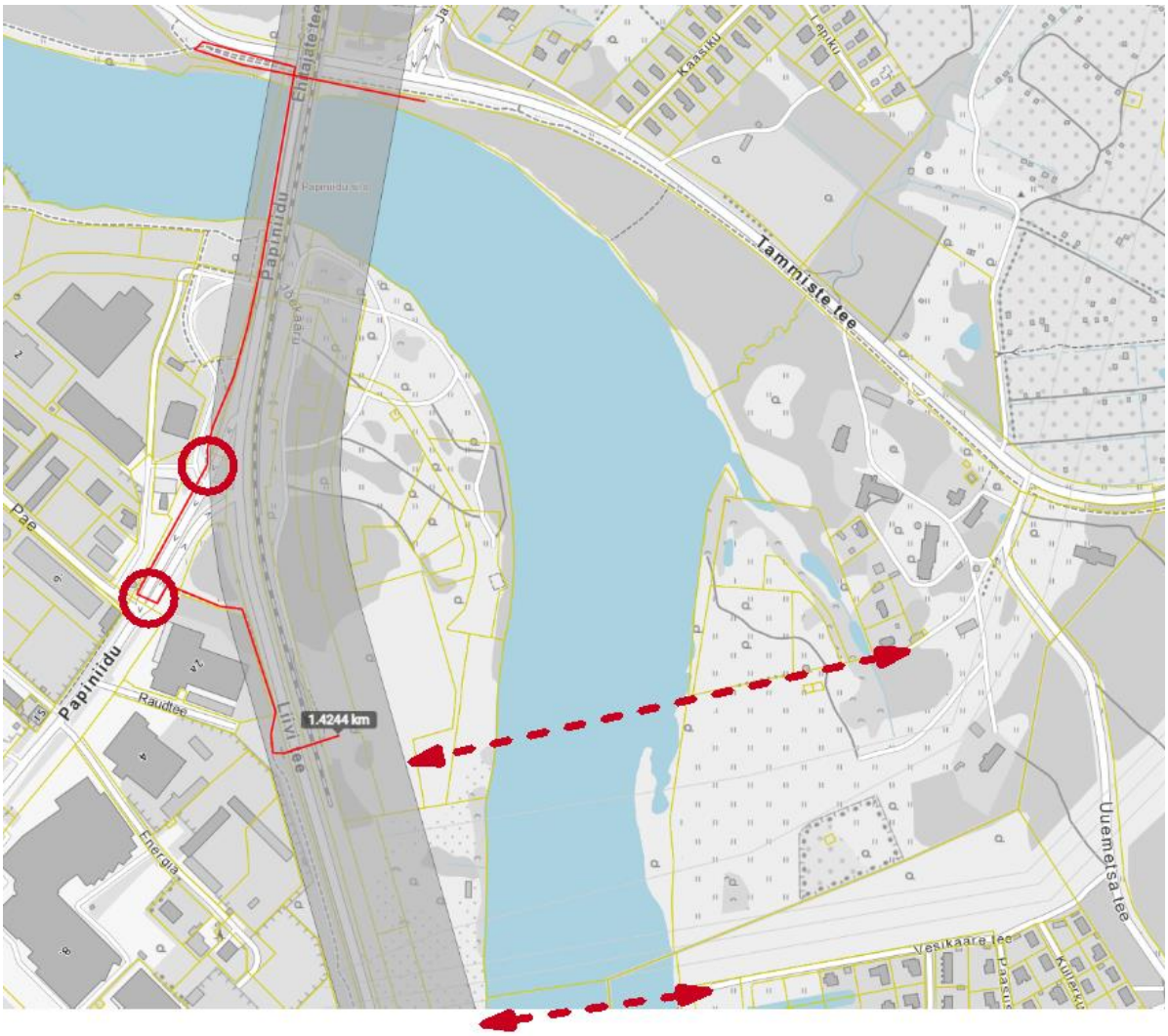
Kokkuvõttes saab Pärnu jõe äärne osa RB jaamast Tallinna mnt sillani oluliseks kergliikluse- ja arengukoridoriks, kus asuvad olulised linna arengualad, ehk jõe äärsed tööstusallad, mis on ümber kavandatud või ümber kavandamisel jõe äärseteks korterelamupiirkondadeks. Põhitelgedeks kergliikluse seisukohast on Jaansoni rada ja Suur-Jõe tänav. Kesklinna ühendus on hetkel ette nähtud mööda Jaansoni rada, mis on pigem rekreatsioonile suunatud ja jagatud ruumiga kergliiklustee. Kindlasti on vajalik tagada kiire jalgratta ühendus kesklinna ja jaama vahel. Selleks oleks sobiv kavandada Suur-Jõe tänavale jalgratta põhimarsruut ehk sõidusuunaga samasuunalised jalgrattarajad, mis võimaldavad jalgratturil peateel ohutult ja kiirelt liikuda. Marsruudi toetab asjaolu, et tee lõik on ca sama pikkusega, kui Jaansoni rada, kuid Suur-Jõe tänaval on võimalik jalgratturid muust liiklusest eraldada. Suur-Jõe tn eskiisprojekt on koostamisel.



Joonis 15: Väljavõte Pärnu linna kehtivast üldplaneeringust. Pärnu jaama vahetus naabruses on äri- ja tootmismaad

Maakasutuse poolest toetab RB Pärnu jaama vahetu ümbrus kõrget kasutusaktiivsust pigem tööpäeviti, kuna ümberringi on ulatuslikult äri- ja tootmismaid. Ühiskondliku hoone funktsiooni täidab lähedal asuv Kaubamajakas, muus osas on ala praeguel hetkel monofunktsionaalne. Detailplaneeringuga on ettenähtud äriotstarbeline arendus ka jaamast loodes. Pärnu linna koostatava üldplaneeringuga on soovitatav ala mitmekesisuse ja laiema kasutusprofiili toetamiseks määrata

segafunktsiooniga maa-ala juhtotstarve. Selle tulemusena peaksid laod ja kaarhallid järk-järgult asenduma mitmeotstarbeliste hoonetega ja aktiivsete fassaadidega, mis pigem toetavad tänavaruumi kasutamist. Segafnktsiooni kavandamisel on vajalik võtta tarvidusele meetmed, et säilitada kesklinna senine positsioon ja eristumine Papiniidu keskusega, et keskused areneksid üksteist toetavas sümbioosis. Piirkonna ehitustingimustega tuleks esitada kõrgendatud nõuded hoonete ja linnaruumi kvaliteedile ja visuaalsele ilmele. Jaamast linna poole on vajalikud ka rohelise linnaruumi elemendid, nagu puiestee või kohalik haljasala. Hetkel on üldkasutatav haljasala piiratud jõeäärega, kuid sarnaselt peab olema võimalik vähemalt osaliselt haljastada ka kesklinna suunas lühimat võimalikku teekonda. Pärnu linna visioon on, et rekreatsiivse kasutusega oleks jõe äär, sealses rohekoridoris paiknevad pargid, ujumiskohad jms. Suur-Jõe tn kui Jaansoni rajaga sama pikkusega kuid kiiret ühendust võimaldav jalgrattamarsruut oleks samuti haljastatav kuni Kastani tänavani, edasi kulgeks läbi miljööpiirkonna kus on võimalik arendada välja Suur-Jõe tn äärsed väikesed väljakualad.



Joonis 16: jalgrattaga juurdepääsu näidisteekond Tammiste suunalt koos teede ületuskohtade äranäitamisega ja võimaliku kergliiklussilla asukoha alternatiividega

6. KOHALIK VAADE

6.1 Kodulähedased teenused ja kohalikud peatused

Rail Baltica kohalikud peatused on projekti üldisest eesmärgist lähtuvalt kavandatud nö monofunktsionaalsete rajatistena rongiliikluse kättesaadavuse parandamiseks kohalikele elanikele. Samas on rongipeatused läbi ajaloo tihti olnud tähtsateks ja tugevateks ruumikorraldavateks objektideks. Peatusega on tihti seotud kohalik väike väljak, turg, mõne raudtee-teemalise nimega tänav jms. Kuna Rail Baltica trassikoridori valikul tehtud otsused suunavad rongiliikluse väikestest kohalikest keskustest enamasti mööda, siis on RB kohalike peatuste ruumikorralduslik mõju pigem vähetähtis. Samas on mitmel kohalikul peatusel potentsiaali saada lisandväärtusena ka teiste teenuste pakkumise kohaks. RB kohalikud peatused väikeasulates saavad igal juhul olulisteks ruumiankruteks, ja seda rolli võivad veelgi tähtsamaks muuta seal pakutavad **kodulähedased teenused**, mis on oma kestvuse poolest pigem (kuid mitte tingimata) lühiajalised ja kus teenusele pääsemiseks kuluv aeg ei ületa 15min, ning kus on täidetud üks või mitu kodulähedase teenuse olemuse kriteeriumitest[13]:

- toetab paikkonna identiteeti (nt külakeskus-seltsimaja);
- teenuse osutamise jooksvad kulud on väga madalad (ei ole vaja täiskohaga personali);
- sihtrühma iseloomustab olemuslikult kesine liikuvus (nt ühistranspordi peatus) ja e-oskused (nt kirjakast)
- teenuse kodulähedus puudumisel loobutakse kergesti teenuse kasutusest isikliku elukvaliteedi ja kogukonna sidususe arvelt (nt seltsimaja, lähiliikumispaik)

Kodulähedaste teenuste taristuks võib seega olla nt lähiliikumispaik (nagu nt välijõusaal), külakeskuse hoone kasvõi lihtsa perioodiliselt kasutatava paviljoni kujul, kirjakast või ühistranspordipeatus. Kõigi nende puhul on võimalik paiknemine koos RB peatusega või selle vahetus läheduses ning vastastikuselt funktsionaalset toeatav ja/või ristkasutus. Nt on võimalik kombineerida RB peatuse ja muu kohaliku ühistranspordi peatuse ootepaviljoni või lahendada ooteala hoopis kohaliku kogukonna poolt kasutamiseks mõeldud väikesaalina, mis toimib seltsimajana.

Sarnaselt Eesti hajakülades esineva kirjakastide paigutamisega logistiliselt loogilisse asukohta (ristmik, väikepood vms) võib sellist elementaarset teenust kindlasti pakkuda ka RB kohalikus peatuses. Õigusaktides on määratletud, et vallas asuvast või elavast postiteenuse kasutajast ei või kirjakast asuda kaugemal kui 2 kilomeetrit. Eestis on u. 2770 kirjakasti. Teenuse kasutuse vähesusest tuleneb surve kirjakastide võrgustikule. 50% neist saavad ühe kirja päevas, u. 300, kuhu pannakse 1 kiri nädalas, u. 50 kirjakasti ei saa mitu kuud mitte ühtegi kirja. Samas on selgelt kasvamas e-kaubandust teenindavate pakiautomaatide vajadus, mis sarnaselt kirjakastiga ei nõua suletud pinda. Ühe spetsiifilisema variandina levivad aina laiemalt ka toidukaupade pakiautomaadid (toidukapid), kuhu on toitu ja esmatarbekaupu võimalik poest tellida nt rongiga saabumise ajaks. Eeldusel, et kohalikus peatuses võiks olla vähemalt ühe-kahe erineva poeketi toidukapid ja lisaks vähemalt Eesti postioperaatori pakiautomaat koos kirjakastiga, siis oleks see juba arvestatava ruumivajadusega kompleks, mille paigutamist võib kaaluda kohaliku peatuse autoparkla ja perrooni vahelise liikumistee äärde.

[13] Uuring era- ja avalike teenuste ruumilise paiknemise ja kättesaadavuse tagamisest ja teenuste käsitlemisest maakonnaplaneeringutes. Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskus, 2015

Kodulähedaseks teenuseks võib liigitada ka pangaautomaati mööndusega, et selle paigaldamiseks on üldjuhul siiski vaja suletud pinda, kuid see võib muutuda uue põlvkonna kompaktsemate ja turvalisemate automaatide tulekuga.

6.2 Kohalikud lihtteenused RB peatustes

Kõikides kohalikes peatustes, v.a. Häädemeeste, on 15 min teenindusalas tagatud ka kohalike lihtteenuste jätkusuutlikkust tagav piirkonna elanike arv: alates u 500 elanikust. See tähendab, et kohalike peatuste taristu võib potentsiaalselt sisaldada või paikneda kõrvuti sellise lihtteenuste taristuga nagu:

- toidu- ja esmatarbekaupade kauplus
- postipunkt
- haruraamatukogu
- haruapteek
- laste päevahoid
- vaba aja keskus
- pangaautomaat

Kohalike lihtteenuste olemus: esitab vähe nõudeid teenuse kvaliteedile ja mitmekesisusele, sh on üldjuhul piisav 1-2 liikmeline personal; erinevalt kodulähedastest teenustest on teenuste osutamiseks üldjuhul vajalik püsivalt kohal olev personal ja sellest tulenevalt ka kliendibaasi miinimumvajadus; lihtteenused on sageli kättesaadavust suurendavaks alternatiiviks kohalikele põhiteenustele - väiksemad nõuded kliendibaasile võimaldavad lihtteenuste (taristu) vormis (lastehoid; algkool; postipunkt) osutada kvaliteedi arvelt sama funktsiooni täitvaid kohalikke põhiteenuseid (lasteaed; isetegevuse ja sportimise võimaluste pakkumine; põhikool; postkontor)[14].

Lihtteenuste osutamine on valdkond, kus laialdane automatiseerimine ja robotiseerimine (iseteeninduskassad, postirobotid, iseteenindusraamatukogud ja -apteegid) on lähitulevikus pigem tõenäoline, seega ei kehti kõigi nende objektide puhul enam püsivalt kohal oleva personali tingimus ja selliste teenuste jätkusuutlikkust tagav piirkonna elanike arv võib olla mõnevõrra madalam. Inimkontakti eeldavad teenused, nagu lastehoid või huvikeskus, jäävad siiski vajama teenindava elanikkonna kriitilist massi, mis ei pruugi kooskõlas olla nt kohalike peatuste teenindusala rahvastiku prognoosiga. Samas toimivad sellised funktsioonid hästi regulaarse pendelrände puhul – nt hommikul rongiga tööle minnes jäetakse laps peatusse lastehoidu.

Kokkuvõttes on tõenäoline, et automatiseerimise ja robootika arenguga muutub tulevikus piir kodulähedaste ja kohalike lihtteenuste vahel ebaselgemaks. Kohalike peatuste taristu puhul võiks määravaks erinevuseks saada suletud pinnaga hoone ehitamise ruumiline võimalikkus ja otstarbekus. Kui see on võimalik ja teenindatava elanikkonna arvu tõttu ka otstarbekas, siis võib sellises peatuses pakutavate teenuste spekter olla väga lai, ja selle paneb täpsemalt paika avaliku ja erasektori koostöö.

[14] Uuring era- ja avalike teenuste ruumilise paiknemise ja kättesaadavuse tagamisest ja teenuste käsitlemisest maakonnaplaneeringutes. Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskus, 2015

7. KOHALIKUD PEATUSED

7.1 Kaisma

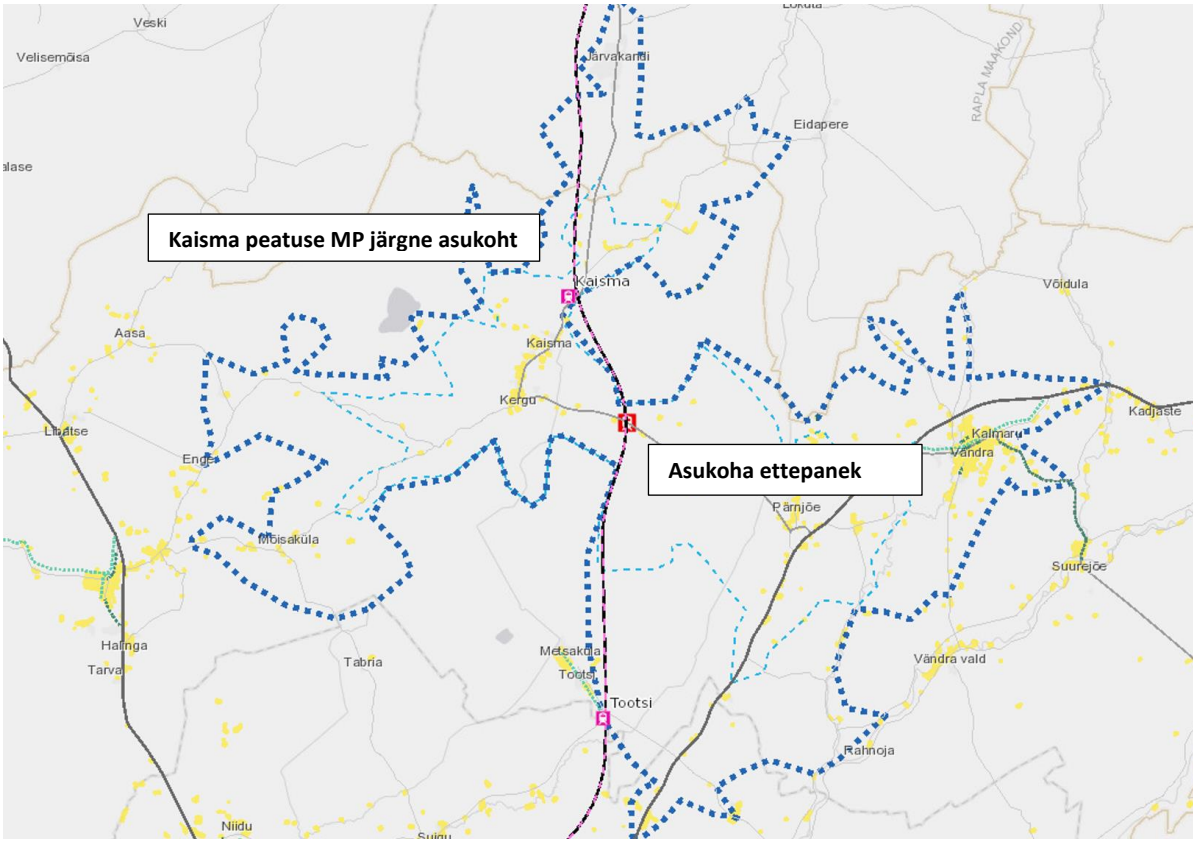
Kaisma peatuse maakonnaplaneeringuga määratud asukoht jääb Kaisma küla idaservale, põhiliseks juurdepääsuteeks on riigitee nr 27 Rapla-Järvakandi-Kergu. Sellest asukohast 10 min autosõidu ulatusse jääb vaid üks asum rahvastikutihedusega üle 100in/km^2 – Kergu küla keskosa, ja lisaks väiksema rahvastikutihedusega Kaisma (70in/km^2) Teenindusala põhjapiirile jäävad tiheda asustusega Järvakandi ja Eidapere, mis pigem ei ole Kaisma peatuse mõistes aktuaalsed, kuna Järvakandis on oma kohalik peatus ja Eidaperest pääseb Järvakandile sama ajaga, kui Kaisma peatusse. Peatusest 15 min autosõidu ulatuses on lisaks eespool nimetatule ka Pärnjõe rahvastikutihedusega üle 100in/km^2, Mõisaküla (34in/km^2), Massu (38in/km^2) ja Salu (26in/km^2) külad. Põhja-Pärnumaa valla suurimad keskused Vändra ja Pärnu-Jaagupi jäid peatuse teenindutsoonist välja.

2020. aastal tehti käesoleva töö raames töörühma poolt ettepanek, mille kohaselt tuli peatuse asukoht tuua riigitee nr 58 äärde ja pöörata tähelepanu sidusa kergliiklusteede võrgustiku rajamisele. Kergliiklusteedega tuleb varustada riigiteed nr 58 (vähemalt lõigul Kergu – RB peatus) ja nr 27 (vähemalt lõigul Kergu – Kõnnu), lisaks võib kaaluda eraldi kergliiklustee rajamist Kaismast RB peatuseni läbi Sohlu, mis teeb ka need kaks küla peatusest ligipääsetavamaks.

Kaisma peatus	Asustusüksus	Elanike arv	
		MP asukoht	Ettepanek
10 min ala	Kergu	154	154
	Kaisma	124	124
	Massu		45
	Vaki		123
	Pärnjõe		237
	Kokku:	**278**	**683**
15 min ala	Pärnjõe	237	
	Vändra		2000
	Mõisaküla	71	71
	Salu	39	39
	Massu	45	
	Enge (osaliselt)		94
	Kokku:	**392**	**2204**
Kogu teenindusala	**Kokku:**	**670**	**2887**

Tabel 06: Kaisma peatuse teenindusala elanikkonna võrdlus MP asukoha ja asukoha ettepaneku vahel

Peatuse asukoha nihutamisega 4 km võrra suurenes potentsiaalselt teenindatav elanikkond ca 4 korda.

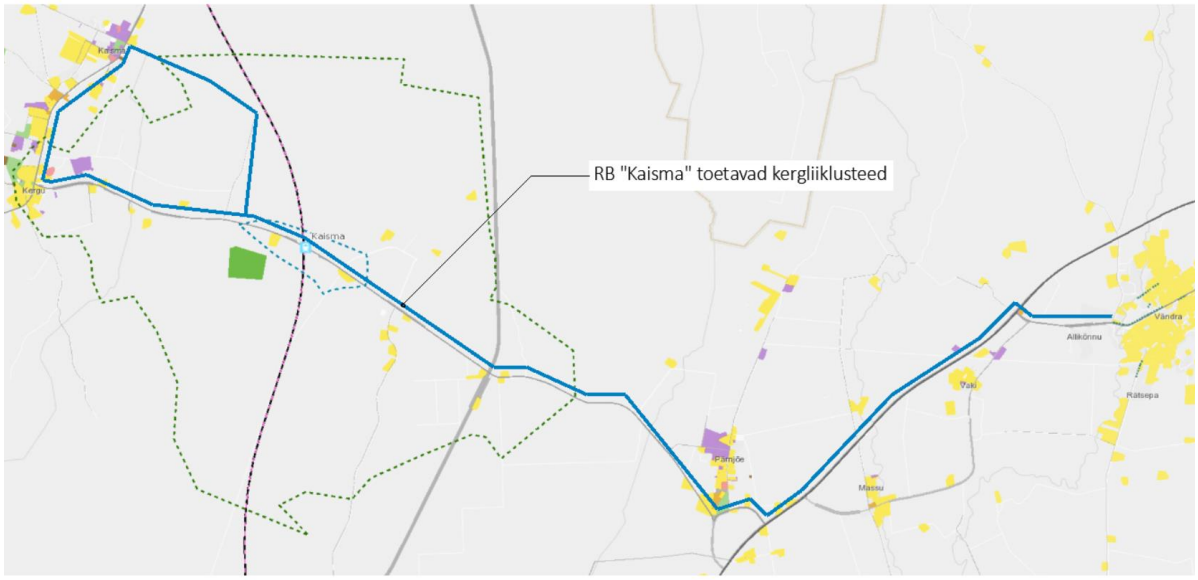


Joonis 17: Väljavõte GIS-rakendusest: Kaisma peatuse teenindusala ja elamumaad lähtuvalt asukoha ettepanekust

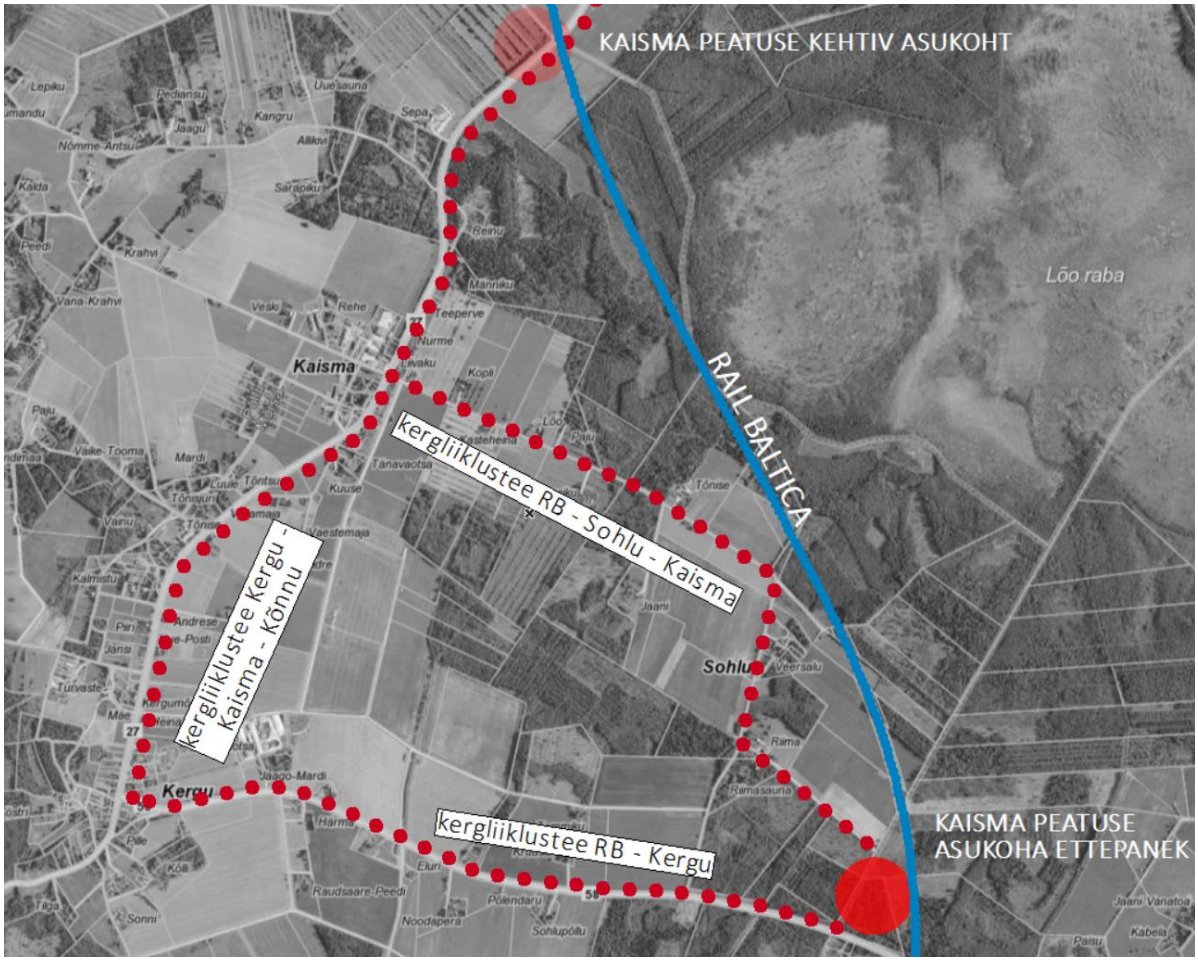
Siin ja edasi on esitatud kohalike peatuste ligipääsetavuse seisukohast oluliste kergliiklusteede pikkused arvestusega, et kui peatuse asukoha ettepanek on vahetult avalikult kasutatava tee kõrval, siis perroonide ühendamiseks selle avaliku teega on vaja rajada kuni 200m kergliiklusteed. Lisaks on toodud **toetavad kergteed**, mida on vajalik välja ehitada koos RB projektiga ja ka sellised, mis RB projektiga otseselt seotud ei ole, kuid laiendavad selle perspektiivset mõjuala **(toetav perspektiivne kergtee**). Kergteede pikkused on koondtabelina toodud Lisas 1. Kergteede ehitamise rahastamise allikat ei ole käesolevas töös käsitletud.

Kaisma peatuse puhul on kergteede pikkused järgnevad:

KOV	Peatus	Lähim avalik tee	Kergtee lähima avaliku teeni	Toetav kergtee		Toetav persp. kergtee (RB projekti mõjuala persp. laiendamine)	
			Pikkus, m	Pikkus, m		Pikkus, m	
Põhja-Pärnumaa	Kaisma	Aluste-Kergu tugimaantee 58	**200**	**6500**	RB-Kergu-Kaisma	**13000**	Vändra-Pärnjõe-RB
						3700	Kaisma-Sohlu-tee58
Tabel 07: Kaisma peatuse kergteed							



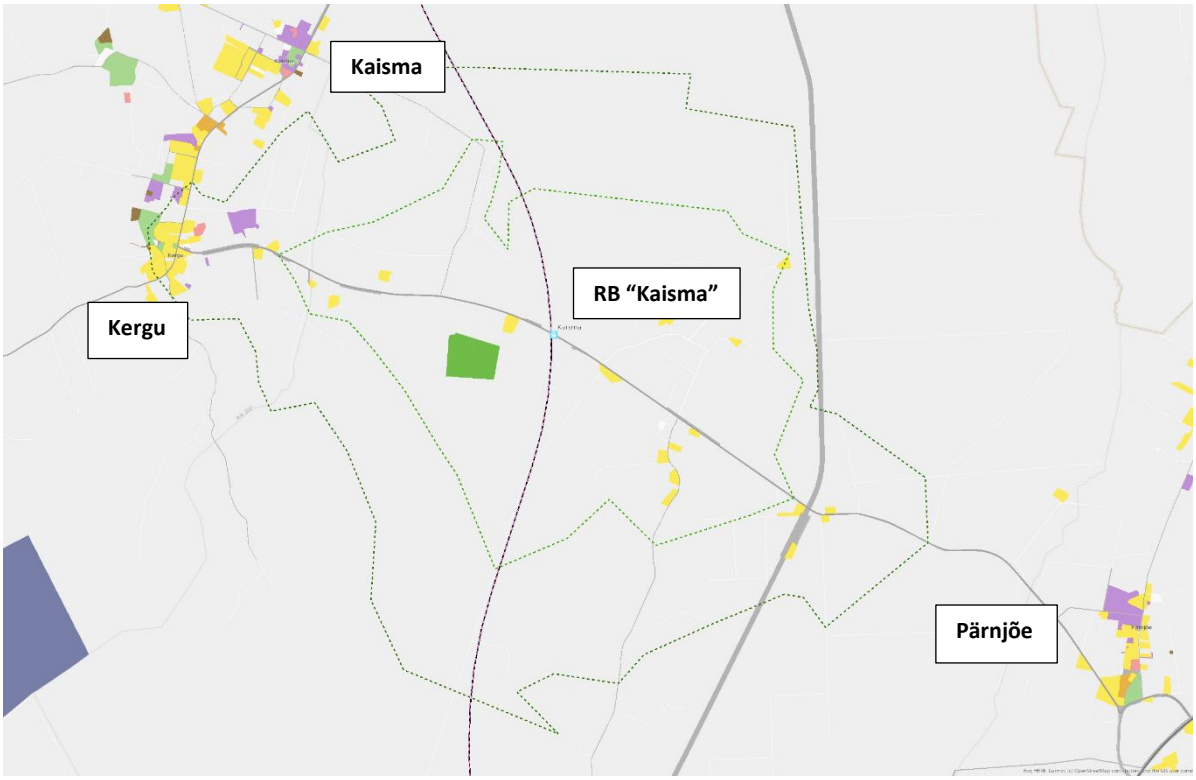
Joonis 18: Kaisma peatuse mõju laiendamiseks vajalikud ja/või perspektiivsed kergliiklusteed



Joonis 19: Kaisma peatuse kinnitatud asukohae ettepanek ja ligipääsetavus

Kergliiklusteed on olulised eelkõige kergliikuritega liiklejatele, kuna jalgsi liikudes jääb Kaisma peatus Kergu ja Kaisma tihedamalt asustatud keskosadest kaugele. Samas jalgratta või elektrifitseeritud kergliikuriga liikudes on peatus juba konkuretsivõimelisel kaugusel võrreldes autoga liikumisega.

Kergliiklusteede kavandamisel tuleb arvestada minimaalse soovitatava laisega 2,4 m ja tagada kõrgel tasemel talvise hoolduse võimalused (st takistuste puudumine vahetult kergtee kõrval).



Joonis 20: Kaisma peatuse 10 min ja 15 min teenindusareaal kergliikuri baasil

Vahearuande koostamise hetkel on ühinenud Põhja-Pärnumaa valla üldplaneering koostamisel. Endise Kaisma valla üldplaneeringus on suur osa Kaisma, Kergu külade ja Kaisma RB peatuse vahelisest alast väärtuslik põllumaa, mis ei võimalda arvestatavat arendustegevust peatuse teenindusalas.

Parkimiskohtade arv

Parkimiskohtade arvu soovitused kohalike peatuste juures on tehtud lähtuvalt Elroni reisirongide teenindavate peatuste parkimise korralduse väljakujunenud praktikast. Sõltuvalt teenindusalasse jääva elanikkonna suurusest on soovitatav alla 500 elanikuga teenindusala puhul rajada 1 parkimiskoht 20 elaniku kohta, 500…1500 elaniku puhul 1pk/45 elaniku kohta, 1500…2500 elaniku puhul 1pk/75 elaniku kohta, 2500…5000 elaniku puhul 1pk/90 elaniku kohta. Iga 10 parkimiskoha kohta rajada 1 puudega inimese sõiduki parkimiskoht. Jalgratta kaetud parkimiskohtade miinimumarv on 10, millele lisandub 1 koht iga 100 teenindusala elaniku kohta. Parkimisarvutus on toodud ka eraldi koondtabelina peatükis 7.7.

Kaisma peatuse puhul on seega parkimiskohtade vajadus:

- Sõiduautodele 32 parkimiskohta
- Puudega inimese sõidukitele 3 parkimiskota
- Jalgratastele 38 kaetud parkimiskohta

NB! Parkimise vajaduse arvutus on põhimõtteline ja kuulub täpsustamisele koostöös omavalitsusega ehitusprojekti koostamise staadiumis.

7.2 Tootsi

Tootsi peatus on kavandatud Tootsi alevi ja Elbi küla piirile, kõrvalmaanteede 19270 Suigu-Tootsi ja 19271 Tootsi-Piistaoja ristmiku vahetusse lähedusse. Nimetatud maanteed on ka peatuse põhilised juurdepääsud. Tootsi-Piistaoja kõrvalmaantee ulatub Tootsi alevi tihedalt asustatud osani (elanikke 01.01.2020 seisuga 759 ja rahvastikutihedus 2018.a. seisuga 530in/km^2), kus kannab tänavanime Tööstuse.

Peatuse kavandatud asukohast 10 min autosõidu ulatusse jääb veel 5 asumit rahvastikutihedusega üle 100in/km^2 – Suigu ja Selja külade keskosad täielikult ning osaliselt Tori alevik, Jõesuu küla keskosa ja Pärnjõe küla keskosa. Lähtuvalt Kaisma peatuse ettepanekust jääb Pärnjõe küla keskosa täielikult Kaisma peatuse 10 min teenindusraadiusse. Tootsi peatuse asukoha kontekstis on oluline hinnata ühendusi kompaktselt asustatud asumitega – eelkõige Tootsi alevi ja Tori alevikuga, lisaks ka Suigu, Murru, Selja ja Muraka külade tihedamalt asustatud aladega ning võimalusel ka Jõesuu külaga.

Tootsi peatuse teenindusraadiuse ja Pärnu linna kui maakonnakeskuse ligipääsetavuse parandamise võimaluste hindamisel tuleb silmas pidada, et Tootsi peatus jääb juba olemasolevate ühenduste baasil väljakujunenud 30 minuti ligipääsetavuse tsooni serva (ajaline kaugus Pärnust) ja Tootsist idas asuvate asustusüksuste, sh Selja ja Tori, peamiseks transpordiühenduseks Pärnuga on põhimaantee nr 5 Pärnu-Rakvere-Sõmeru. Ruumianalüüsist selgub, et Tootsi peatus ei mõjuta Pärnu 15 min ligipääsetavuse vööndit (st 15 min Pärnust autoga vs 15 min Pärnust kombineeritult rongi ja autoga). Tootsi peatus avaldab mõju Pärnu 30 min ligipääsetavuse vööndile, laiendades seda enamasti läände ja loodesse, kusa suurem osa maast on Suursoo ja elanikkonna tihedus väga madal. Suigu ja Murru külade teenindamine rongi ja autoga kombineeritult on küsitav, kuna Suigu küla keskosa jääb juba ise Pärnu 30 min vööndisse ja autoga sõitmine Tootsi peatusse ei ole seega põhjendatud. Ilma autota või muu kohaliku transpordita jääb Tootsi peatus Suigust ja Murrust pigem kättesaadamatult kaugele – ca 8 km. Analoogne olukord on ka Tori aleviku ning Selja ja Jõesuu küladega: asumid jäävad niigi Pärnu 30 min vööndisse ja autoga sõitmine Tootsisse ei ole põhjendatud, samas ilma kohaliku transpordita jääb Tootsi peatus liiga kaugele.

Maakonnakeskuse teenindusala mõistes jääb Tootsi peatus seega teenindama pigem ainult Tootsi alevit.

Ühendused Selja-Tori-Jõesuu ja Suigu suundades on siiski vajalikud Tallinnaga rongiühenduse mõistes. Pärnu-Tallinn kiirrong, mis ei peatu kohalikes peatustes, sõidab Ülemiste jaama ca 45…50 min, millele lisandub vajadus saada Pärnusse, mida 30 min vööndis ühtlustatakse poolele tunnile. Seega nt Tori ajaline kaugus Tallinnast on sellises variandi korral ca 80 min. Kohalik rong katab vahemaad Tootsi-Tallinn ca 60 minutiga, millele lisandub vajadus sõita Tootsi alevisse. Seega on ajaline võit lähtepunktides, mis asuvad Tootsi peatuse vähem kui 20 min teenidusraadiuses, mida võimendab võit väiksema vahemaa läbimise vajadusest autoga. Kuna aga Tootsi peatuse 20 min teenindusalal on juba väga suur kattuvus Pärnu 30 min autosõidu vööndiga ning mida lähemal Pärnule kattuvas alas asutakse, seda suurem on tõenäosus, et kasutatakse Pärnust väljuvat kiirrongi. Seetõttu keskenduti käesolevas töös Tootsi peatuse 10 min teenindusalal, mis on kantud ka GIS-rakendusse.

Tootsi peatuse teenindusala	Asustusüksus	Elanike arv	
		Kehtiv asukoht	
10 min ala	Tootsi (koos Metsakülaga)	759	
	Suigu	251	
	Murru	74	
	Selja	300	
	Muraka	91	
	Piistaoja	103	
	Muti	56	
	Tori (osaliselt)	456	
	Kokku:	**2090 (ebatäpne)**	
Tabel 08: Tootsi peatuse teenindusala elanikkond peatuse kinnitatud asukohas			

Vaatamata suhtelisele lähedusele Tootsi alevile ei jää peatus siiski 10 ja 15 min jalutuskäigu ulatusse. Ilma autot kasutamata on peatus suhteliselt hästi ligipääsetav jalgrattaga – kogu alev jääb 15 min jalgrattasõidu kaugusele peatusest ja ca pool tihedalt asustatud keskosast on 10 min teenindusalas. Seoses sellega on peatuse ja alevi arendamisel väga oluline:

1) Ehitada välja maakonnaplaneeringus ettenähtud kergliiklustee Tootsi alevi keskosast Tootsi RB peatuseni, esitada nimetatud teele kõrged pinnakatte ja valgustuse kvaliteedinõuded
2) Tootsi RB peatus varustada mugavalt kasutatava ja turvalise, eelistatult katusega kaetud jalgrattaparklaga, sh elektrifitseeritud kergliikurite laadimise võimalusega

Joonis 21: Väljavõte GIS-rakendusest: teenindusareaalid väiksemast suuremani – jalgsi 10 min, jalgsi 15 min, kergliikuriga 10 min, kergliikuriga 15 min. Täpsemalt vt GIS-rakendusest

Tootsi peatuse puhul on kergteede pikkused järgnevad:

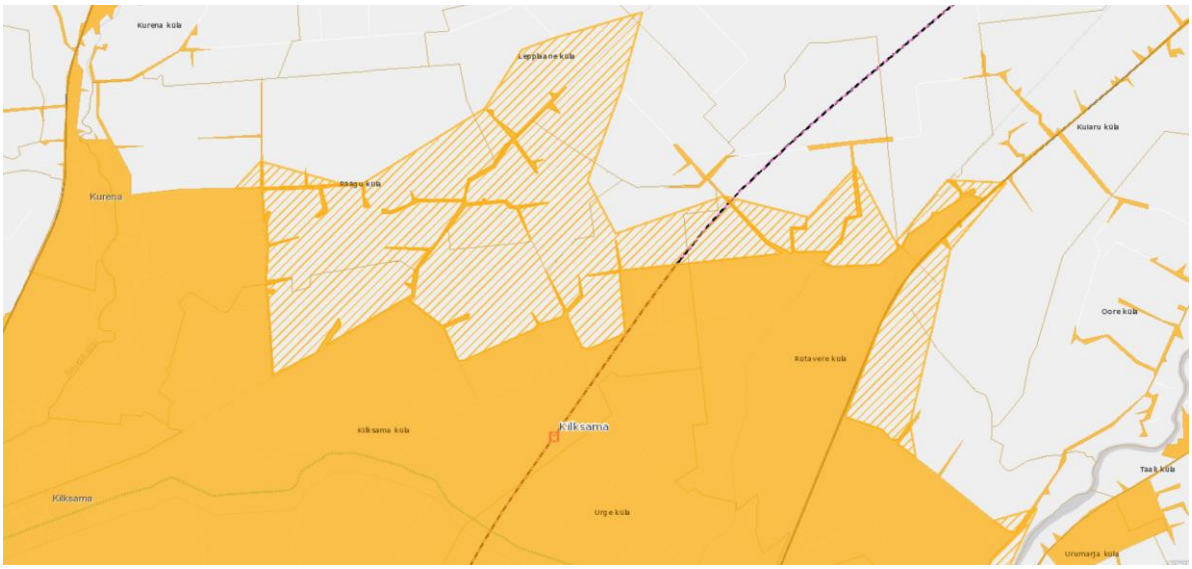
KOV	Peatus	Lähim avalik tee	Kergtee lähima avaliku teeni	Toetav kergtee		Toetav persp. kergtee (RB projekti mõjuala persp. laiendamine)	
			Pikkus, m	Pikkus, m		Pikkus, m	
Põhja-Pärnumaa	Tootsi	Tootsi-Piistaoja kõrvalmaantee 19271	**200**	**3000**[15]	Tootsi-RB		
Tabel 09: Tootsi peatuse kergteed							

Tootsi peatuse puhul on parkimiskohtade vajadus:

- Sõiduautodele 27 parkimiskohta
- Puudega inimese sõidukitele 2 parkimiskota
- Jalgratastele 31 kaetud parkimiskohta

7.3 Urge (Kilksama)

Kilksama peatus kavandati maakonnaplaneeringuga Kilksama ja Urge külade piirile. Lähim üldkasutatav tee on Oti tee, mis on Kilksama küla tihedamalt asustatud osa põhiline liiklusarter. Lähim maantee on 19214 Jänesselja-Urge kõrvalmaantee. Peatusel on olemas potentsiaal teenindada lähedal asuvaid üle 100 in/km^2 rahvastikutihedusega asumeid – Kilksama küla keskosa, Urge ja Pulli külad ning kaudselt ka Sindi linna – kuid arvestades, et kõik nimetatud asustusüksused asuvad Pärnu 15 min autoga ligipääsetavuse tsoonis, on tõenäoline, et peatus jääb teenindama ainult vahetus läheduses paiknevaid alasid ja selle tähtsus kohaliku peatusena on otseses sõltuvuses eelkõige kergliikluse ühenduste ulatuses ja kvaliteedis. Kilksama peatuse maakonnaplaneeringu kohane asukoht laiendas küll Pärnu kombineeritud (auto+rong) 15 min vööndit, kuid mitte märkimisväärselt ja põhiliselt põhja suunas väga hõredalt asustatud aladele, millel on teoreetiline positiivne mõju ainult 47 elanikuga Lepplaane külale.



[15] Pikkus arvestatud Tööstuse-Põrgupõhja ristmikuni ehk kergliikuri 10 min teenindusraadiuse põhjapiirini

Joonis 22: Väljavõte GIS-rakendusest: Kilksama kohaliku peatuse maakonnaplaneeringu kohase asukoha mõju Pärnu 15 min autoga ligipääsetavuse tsoonile ei ole märkimisväärne (viirutatud tsoon on peatusest tulenevalt lisanduv teenindusala)

Kergliikluse seisukohast ei ole tegemist soodsa asukohaga. Olemasolevate teede baasil jääb Kilksama küla 15 min jalgrattasõidu tsooni, kuid ei ole arvestatavalt ligipääsetav jala mõistliku ajaga – linnulennult on küla keskosani ca 1,5 km, või 2,2 km, kui oleks võimaldatud ligipääs lühimal võimalikul lõigul Oti teelt.

Kergliikluse ligipääsetavuse parandamise huvides tehti töörühma poolt ettepanek nihutada Kilksama kohalik peatus vahetult kõrvalmaantee nr 19214 äärde, millega soodustatakse peatuse ligipääsetavust nimetatud kõrvalmaantee äärde maakonnaplaneeringuga kavandatud kergliiklusteelt. Ettepaneku kohane peatuse asukoht kinnitati 2020. aasta lõpus kehtivaks asukohaks ja peatuse nimeks sai Urge.

Sellega paranes eelkõige 10 min jalgrattasõidu ala, mille sisse mahub täies ulatuses Kilksama küla keskosa ja suur osa Urge külast. 15 min jalgrattasõidu ala ulatub juba Vainu külani. Kui reisi sihtkoht on Pärnu linn, siis Sindi linn jääb teenindusalast pigem välja. Samas, kui reisi sihtkohaks on Tallinn, siis on ka Sindi võimalik kergliikuriga teenindamise raadiusesse liita. See eeldab küll kergliikluse silla rajamist orienteeruvalt endise paisu asukohale ja kergliiklustee ehitamist kõrvalmaantee nr 19274 ja põhimaantee nr 5 ristmikuni. Sellise stsenaariumi puhul on ajaline kaugus Sindist Urge (Kilksama) peatuseni jalgrattaga 20 min, või 14…15 min elektrifitseeritud kergliikuriga.

Urge peatuse puhul teenindusalasse jääva elanikkonna puhul ei tehta võrdlust MP kohase asukoha ja kinnitatud Urge peatuse asukoha vahel, kuna vahe tuleb suures osas Pärnu linna arvelt (suurem või väiksem osa Pärnust teenindusalas) ja see ei ole kohaliku peatuse kontekstis aktuaalne. Tuuakse välja Urge peatuse 10 min teenindusalasse jääv elanikkond, ja arvestatakse, et Tammiste, Paikuse ja Sauga elanikud kasutavad pigem Pärnu peatust:

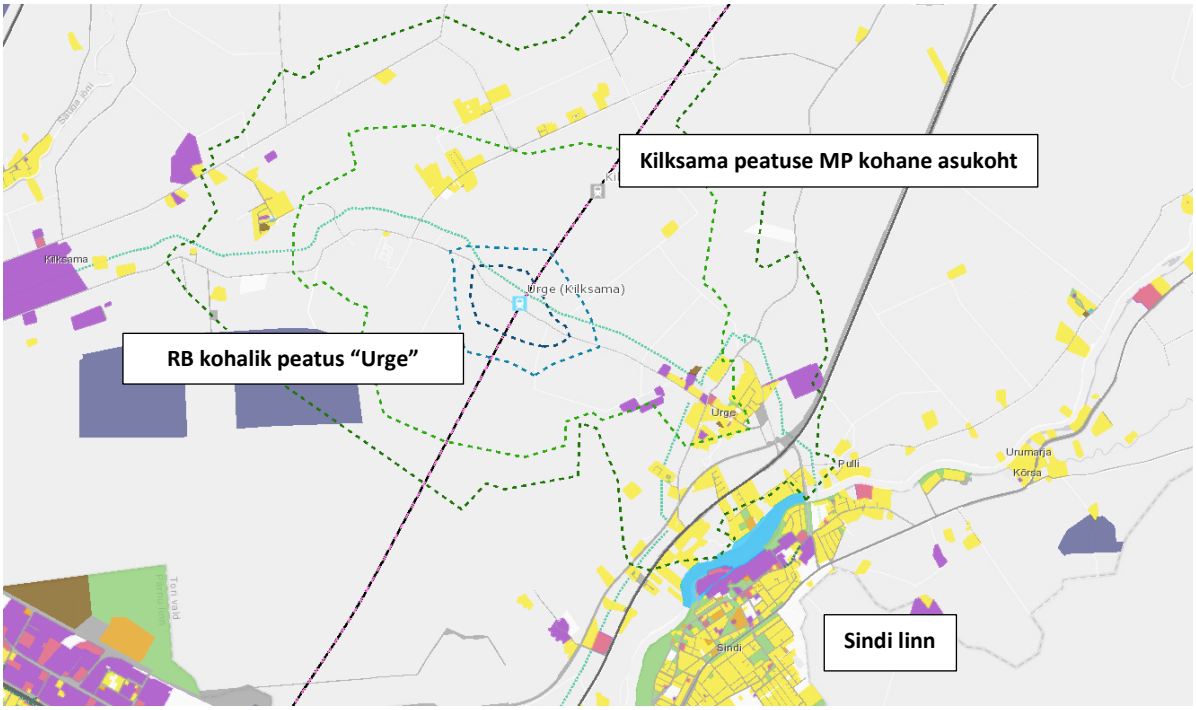
Urge (Kilksama) peatuse teenindusala	Asustusüksus	Elanike arv Kinnitatud asukoht	
10 min ala	Urge	144	
	Urumarja	92	
	Sindi	3790	
	Kilksama	447	
	Pulli	144	
	Kokku ilma Tammiste, Paikuse ja Saugata	**4617**	
	Tammiste	1579	
	Paikuse	3009	
	Sauga	1178	
	Kokku Tammiste, Paikuse ja Sauga	**5766**	
	Kõik kokku:	**10 383**	

Tabel 10: Urge peatuse teenindusala elanikkond peatuse kinnitatud asukohas

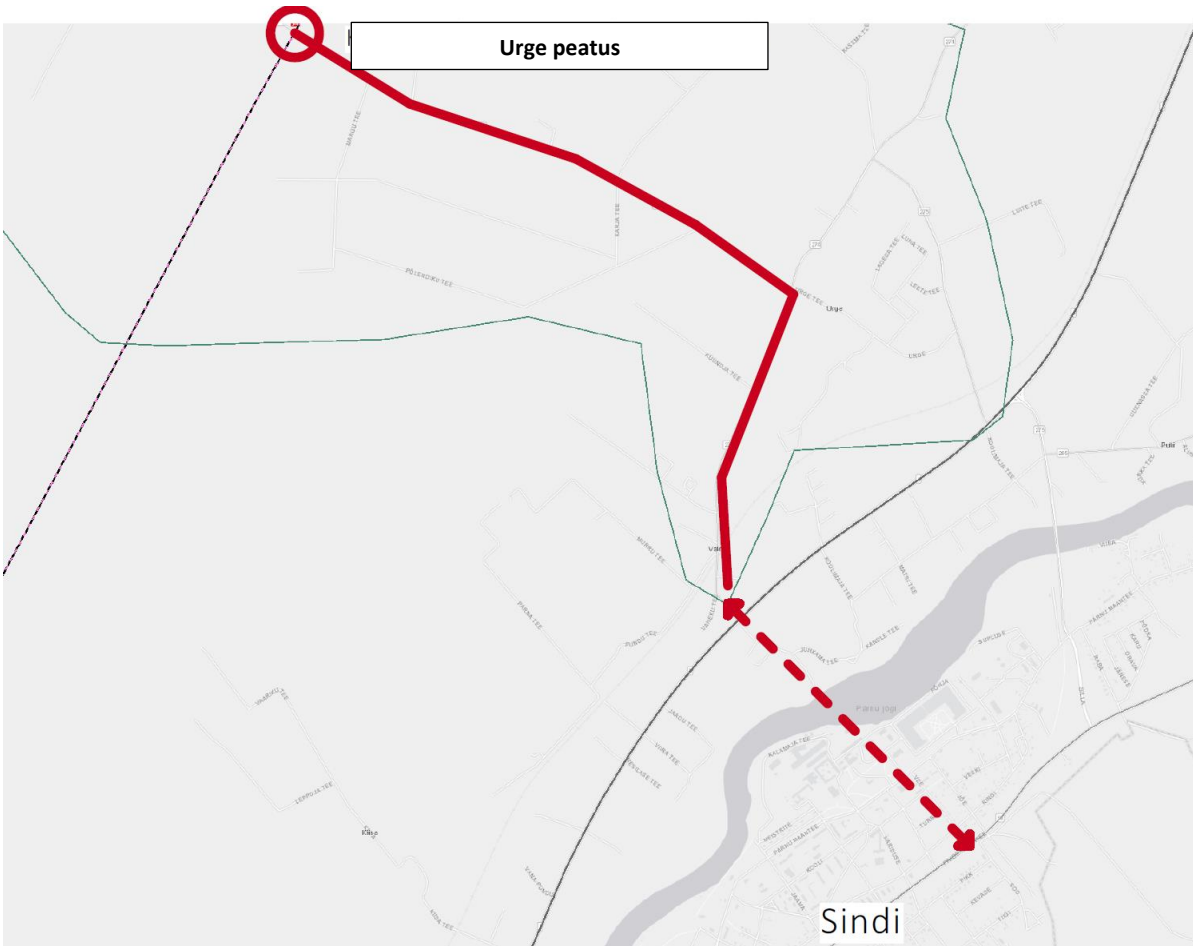
Seoses sellega tuleks Urge peatuse rajamisel arvestada järgmisega

1) Urge peatuses arvestada ca 1,5 kuni 2 korda suurema autoparkla ruumivajadusega võrreldes nt Tootsi ja Kaisma peatustega

2) Ehitada välja maakonnaplaneeringus ettenähtud kergliiklustee kõrvalmaantee nr 19214 trassis, prioriteetne esimene lõik on Oti tee rist – Urge küla
3) Urge RB peatus varustada mugavalt kasutatava ja turvalise, eelistatult katusega kaetud jalgrattaparklaga, sh elektrifitseeritud kergliikurite laadimise võimalusega
4) Autoga juurdepääs Urge peatusele tuleb tagada Sindi poolsest maanteesilla otsast, kergliiklusteele kaaluda võimalust rajada läbipääs kõige lühemal võimalikul trassil Oti tee poolt
5) Urge peatusest vahetus läheduses läänes on maakonnaplaneeringuga kavandatud nn Pärnu suure ümbersõidu trass (vt GIS-rakenduse kiht "Pärnu ümbersõit")



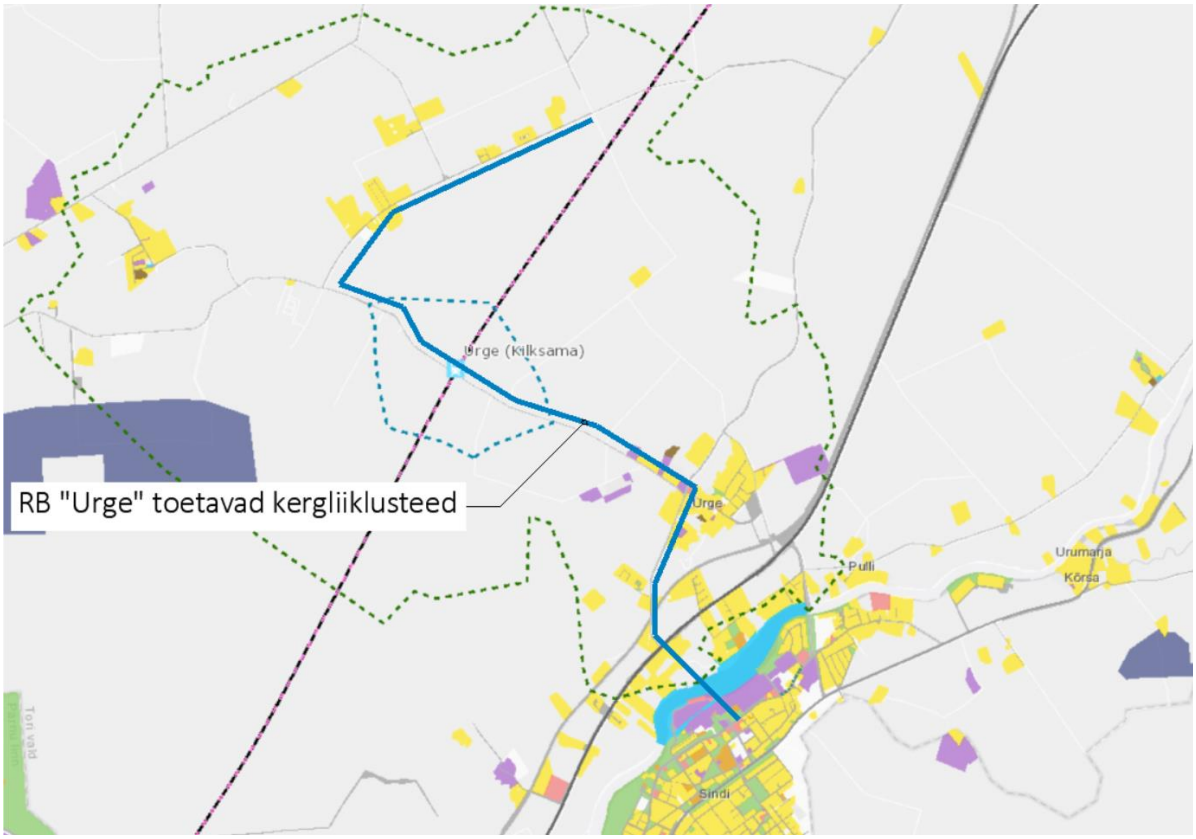
Joonis 23: Väljavõte GIS-rakendusest: Urge peatuse teenindusraadiused väiksemast suuremani: jalgsi 10 min, jalgsi 15 min, kergliikuriga 10 min, kergliikuriga 15 min. Täpsemalt vt GIS-rakendusest



Joonis 24: Mõju laiendamiseks Sindini on vajalik uue kergliiklusühenduse loomine endise paisu asukohas

KOV	Peatus	Lähim avalik tee	Kergtee lähima avaliku teeni	Toetav kergtee		Toetav persp. kergtee (RB projekti mõjuala persp. laiendamine)	
			Pikkus, m	Pikkus, m		Pikkus, m	
Tori	Urge (Kilksama)	Jänesselja-Urge kõrvalmaantee 19214	**200**	**3000**	Oti tee	**2500**	Urge – Sindi, sh sild
				4300	Oti tee – Urge		
Tabel 11: Urge peatuse kergteed							

Urge peatuse juurdepääsutee rajamine sõltub maanteele nr 19214 rajatava maanteesilla lahendusest. Juurdepääsutee peab algama minimaalsel turvalisel kaugusel silla rambi algusest. Kuna valdav osa peatuse teenindusalasse jäävast elanikkonnast jääb RB trassist itta, tuleb juurdepääsutee rajada silla Sindi poolsest otsast. Samas, nagu eelnevalt on rõhutatud, kuna peatuse aktiivne kasutus sõltub suurel määral kvaliteetsetest kergliikluse ühendustest, tuleb kaaluda võimalusi rajada kergliikluse läbipääs lühimal võimalikul trassil ka Oti tee poolt tulles, ilma vajaduseta ületada maanteesild.



Joonis 25: Urge peatuse mõju laiendavad perspektiivsed kergliiklusteed

Joonis 26: Urge (Kilksama) kohaliku peatuse paiknemine maanteeviadukti osas ja võimalikud juurdepääsutee alternatiivid. Allikas: RBE

Urge peatuse puhul on parkimiskohtade vajadus[16]:

- Sõiduautodele 51 parkimiskohta
- Puudega inimese sõidukitele 5 parkimiskota
- Jalgratastele 56 kaetud parkimiskohta

Asustuse arengusuunad Urge peatuse piirkonnas

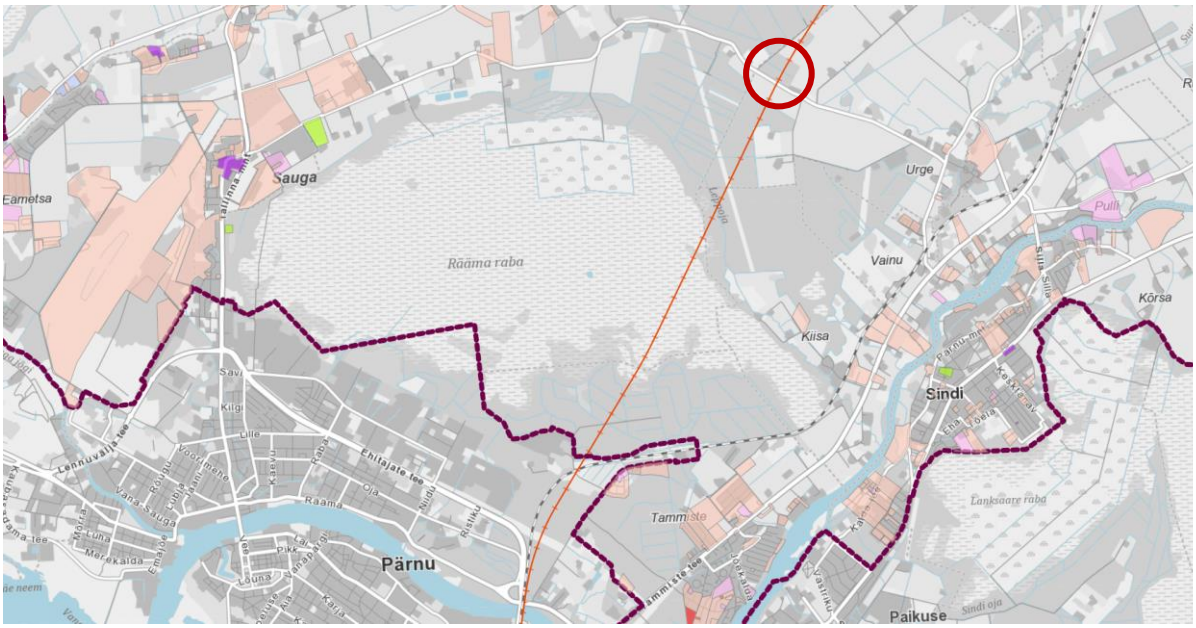
Urge peatuse puhul on potentsiaalselt tegemist arendushuvi soodustava objektiga. Käseoleva aruande koostamise hetkel on Tori valla üldplaneering koostamisel. Endise Sauga valla üldplaneeringu kohaselt on peatuse ümbruses põllumajanduse maa-alad, kus seoses peatuse rajamisega võib tekkida huvi elamuehituseks, millega tuleb koostatavas üldplaneeringus arvestada ja vastavaid lahendusi kaaluda.

Detailplaneeringute koostamine Tori valla lõunaosas on koondunud Sauga-Eametsa ja Sindi-Tammiste klastrisse. Urge kohalik peatus jääb klastreid ühendava Jänesselja – Urge kõrvalmaanteele nr 19214. Sauga-Eametsa klastrile Urge peatus siiski mõju pigem ei avalda, kuna Saugas-Eametsas väärtustatakse arendustegevusega eelkõige Pärnu lähedust ja Rail Balticuga seonduvalt on oluline pigem hea ühendus regionaalse jaamaga Pärnus, mis teenindab lisaks kohalikele rongidele ka kiirronge.

Sindi linna põhjaosa ja Urge küla jäävad peatuse vahetusse 15 min kergliikuriga teenindusalasse või selle äärde. Siin võib Urge peatus olla võrdlemisi konkurentsivõimeline nt Tallinnas tööl käimiseks. Pärnu linnaga ühendus Urge peatusest on aktuaalne pigem vaid peatuse vahetus lähiümbruses elavatele inimestele. Head olemasolevad ühendused Pärnuga ja lisanduv kiire ühendus Tallinnaga toetavad siiski selles piirkonnas arendushuvi tekkimist, millega väärtustataks väljakujunenud elukeskkonnaga linnalise asustuse (Pärnu, Sindi) vahetus naabruses elamist, mille juures säilivad paindlikud võimalused tööl käimiseks. Seega võib välja tuua piirkonnas asustuse arengusuunana Sindi-Urge-Kilksama kasvukoridori.

[16] Teenindatavast elanikkonnast põhilise osa moodustavad Sindi linna elanikud, kelle jaoks võib peatuse juures parkimine olla aktuaalne pigem vaid Tallinnaase või Riia sõitmisel, milleks võidakse eelistada Pärnust väljuvat kiirrongi. Seoses sellega on Urge peatuse parkimisvajaduse määramiseks vajalik koostada regionaalrongiga reisijate täpsem prognoos.

Joonis 27: Sindi-Urge-Kilksama asustuse kasvukoridor



Joonis 28: Väljavõte Tori valla lõunaosa detailplaneeringute kaardilt Urge peatuse äranäitamisega

7.4 Surju

NB: Surju peatuse asukohti RB trassi võimalikel alternatiivkoridoridel ei ole käesolevas töös käsitletud. Selle kohta vt täpsemalt RB Pärnu maakonnaplaneeringu uuendamist käsitletavas töös[17].

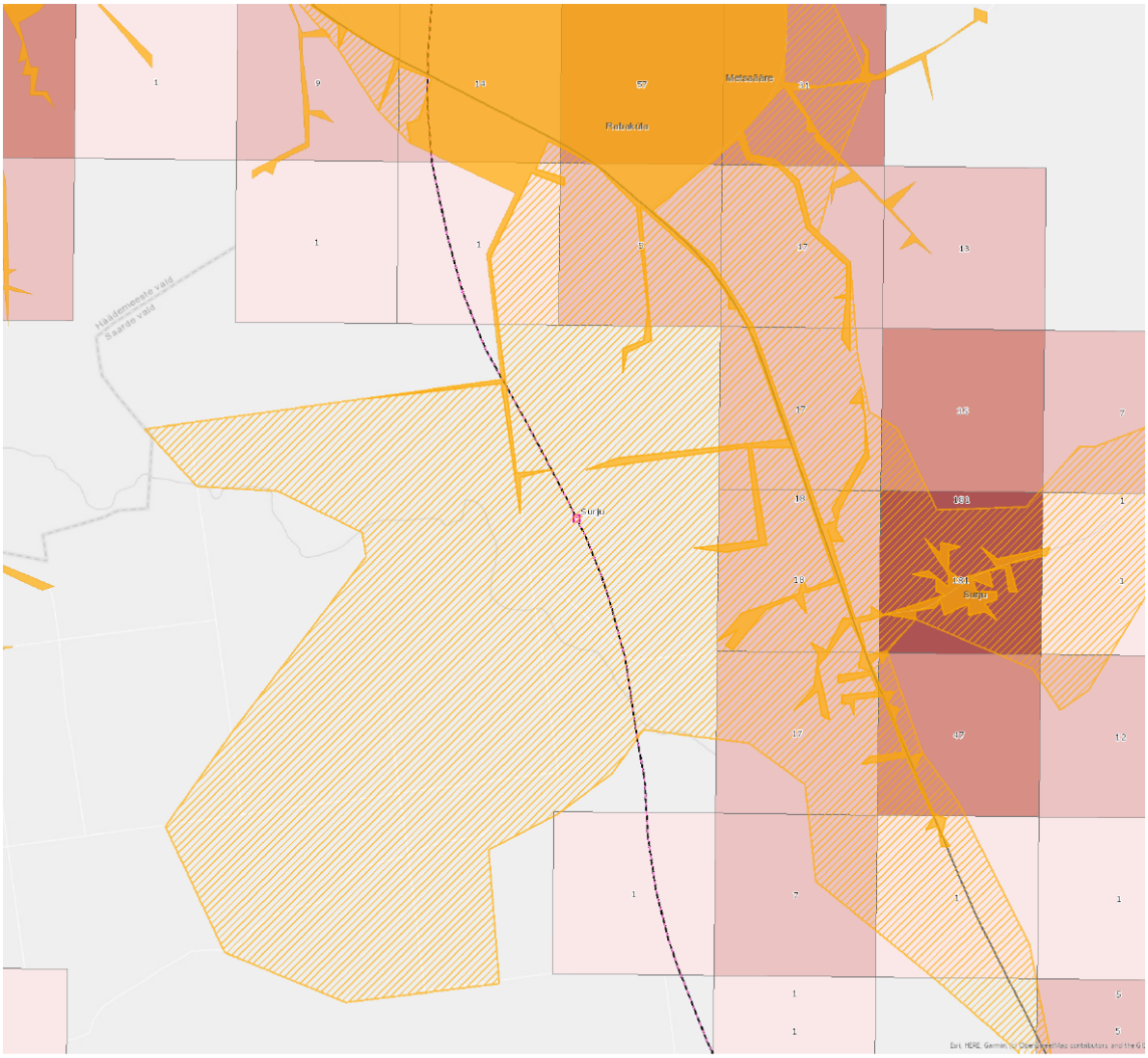
Surju kohalik peatus kavandati maakonnaplaneeringuga põhimaanteelt nr 6 Valga-Uulu läände Ilvese küla territooriumile. Analoogselt Kilksama ja Tootsi peatustega tuleb Surju puhul arvestada asjaoluga, et vähemalt autotrasnspordi mõistes ei avalda peatuse olemasolu arvestatavat mõju lähiümbrusele, kuna olemasolev maanteevõrk tagab head ühendused. Surju küla tihedalt asustatud keskosa (181 in/km^2) paikneb Pärnust 15 min autosõidu kaugusel tänu maantee lähedusele, ja kuigi Surju peatus laiendab 15 min ala kombineerituna auto+rong mõnevõrra, siis esiteks pigem hõredalt asustatud aladele ja teiseks on ajavõit marginaalne. Seega on ka Surju peatuse tähtsus, nagu Urge peatusel, otseses seoses pigem kergliikluse ühenduste kvaliteediga.

Kohaliku omavalitsuse (Saarde vald) arvamusel tuleb peatuse asukohaks valida raudteesild üle Valga-Uulu maanteed Rabakülas. Konsultandi poolt tehti ettepanek kasutada Surju peatuse juurdepääsuna olemasolevat kohalikku Soometsa teed ja kaaluda peatuse asukohta orienteeruvalt Ura jõe tulevase RB raudteesilla juures. Need ettepanekud on käesolevas töös käsitletud vastavalt kui Surju var1 ja Surju var2.

Seega Surju var1 (raudteesilla vahetus läheduses, Valga-Uulu maantee kõrval) puhul oleks peatus mugavalt teenindatav Valga-Uulu maanteelt ja jääks eelkõige Laadi, Rabaküla ja Metsaääre külade teenindavaks peatuseks. Peatus tuleks kas ühendada raudteesillaga ühte kompleksi või alternatiivina kaaluda koostöös Transpordiametiga maanteesilda, mille puhul jääks peatus maapinnale. Var1 asukoha kasuks räägivad järgmised asjaolud:

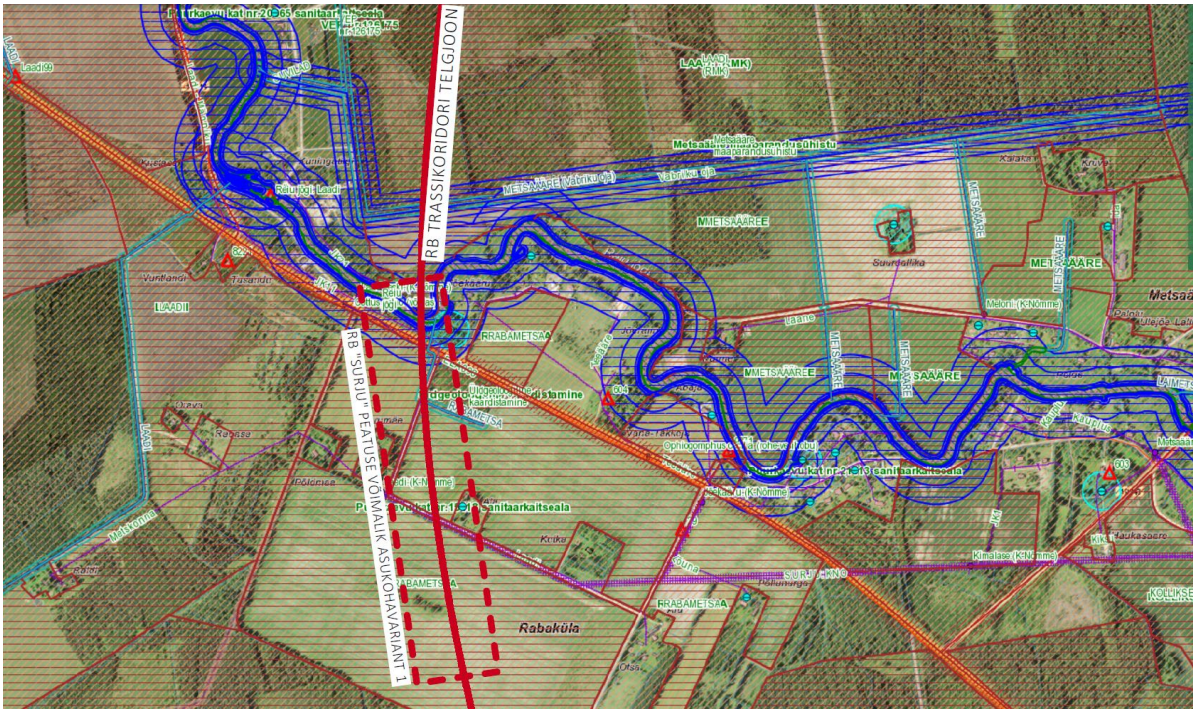
1. Surju peatusest igapäevaselt või vähemasti mitu korda nädalas rongiga Pärnusse või maakonna teistesse peatustesse sõitjate põhikontingendi moodustavad 15 minuti kauguses elavad jalakäijad/ratturid/autoga liiklejad kasvavatest lähiküladest (Rabaküla, Metsaääre, Surju ja Ilvese), samuti Häädemeeste valla Valga-Uulu maantee äärsetest küladest. Kõigis nimetatud külades ja lisaks neile veel ka Jaamakülas ja Ristikülas on üha enam hoogustumas uute kodude ehitus. Selle ajenditeks võib pidada ilusat hõreasustatud looduskeskkonda (Reiu jõgikond), suhtelist lähedust Pärnule ja heale olemasolevale ühendusteele lisanduvat kiirrongiühendust.
2. Punkis 1 nimetatud külakeskustest selle raudteejaamani ulatuvate kergliiklusteede ehitamine on igati põhjendatud nii raudteepeatuse kui ka külade omavahelise ühendusteena.

[17] Skepast&Puhkim OÜ töö nr 2021-0019, 2021.a.



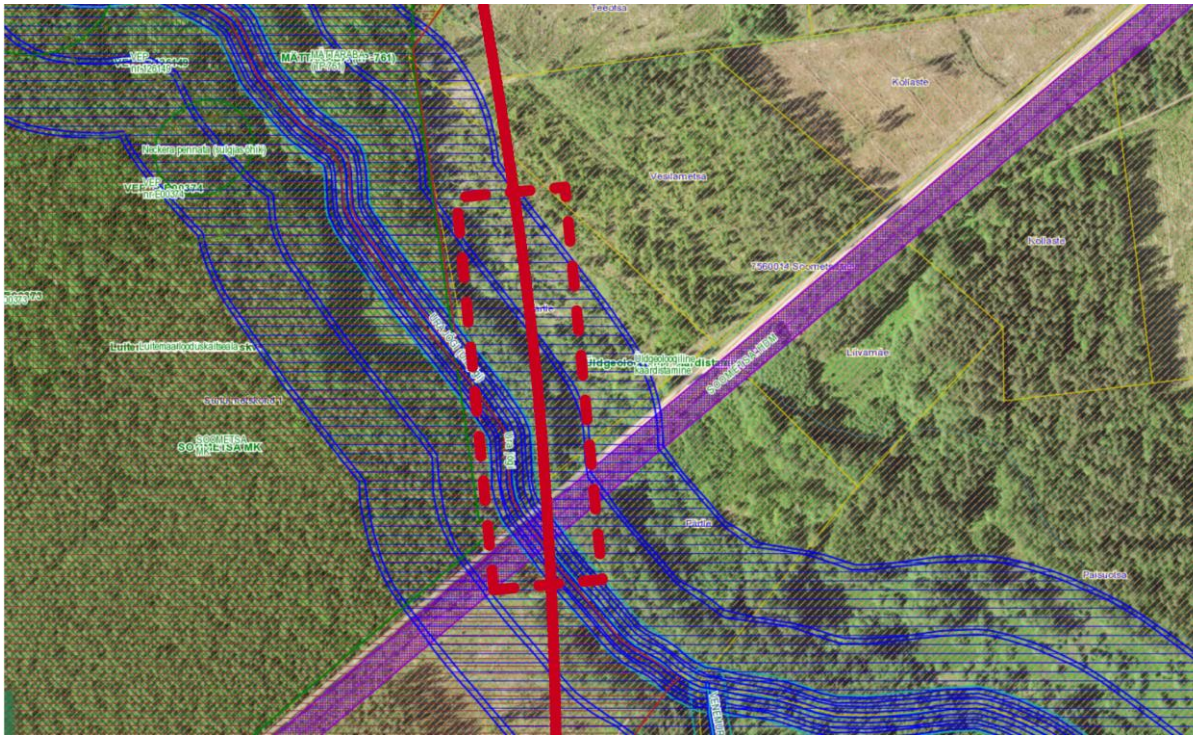
Joonis 29: Väljavõte GIS-rakendusest: Surju peatus laiendab Pärnu 15 min ligipääsetavuse tsooni suures osas asustamata aladele, mõju maakonnakeskuse ligipääsetavuse paranemisele on minimaalne. Surju küla jääb juba praegu 15 min tsooni tänu heale maanteevõrgule.

Surju var1 puuduseks on see, et peatus jääks R4000 raudteeraadiusele, kus potentsiaalselt tekib probleem välisrööpa kõrgendusega. Lahendus nõuab erandlike väärtuste kasutamist, mis on küll võimalik, kuid seab piiranguid tulevikus potentsiaalsele kiiruse tõstmisele raudteel.



Joonis 30: Surju var1 peatuse paiknemise võimalik maa-ala (pidev joon on Rail Baltica maakonnaplaneeringu hetkel kehtetu lõigu telgjoon). Peatuse lahendus sõltub olulisel määral raudtee- või maanteesilla lahendusest. Logistiliselt mõistlikus kauguses maanteest paiknemise puhul jääks peatus raudteekurvile.

Joonis 31: Väljavõte GIS-rakendusest: Surju var2 asukoha ettepanekust lähtuvalt laienevad jalgrattaga 10 ja 15 min teenindusalad Surju küla keskosani, sh oluliste sotsiaalbjektideni nagu põhikool ja hooldekodu

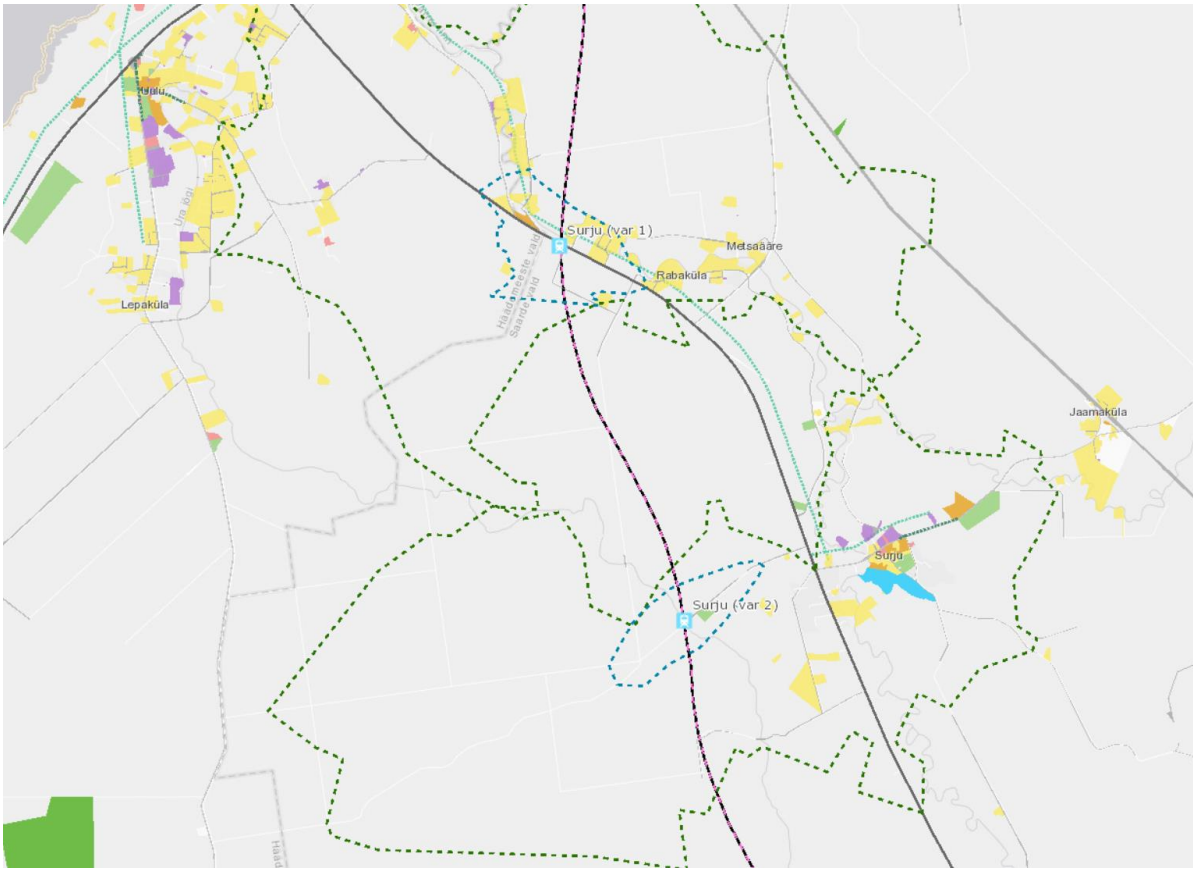


Joonis 32: Surju var2 peatuse paiknemise võimalik maa-ala (pidev joon on Rail Baltica maakonnaplaneeringu hetkel kehtetu lõigu telgjoon). Ehitustegevus veekaitsevööndides on igal juhul vältimatu seoses raudteesilla rajamisega, seega võib asukohas kasutada erilahendusena nt sillal paiknevaid perroone või muul moel ühendatud silla ja peatuse rajatisi.

Kui peetakse võimatuks ühendada raudteesild ja peatus ning peatus tuleb teha igal juhul pärast raudtee rampi, siis jääks peatus kirjeldatud asukohast juba eeldatavasti nii kaugele, et tuleb rakendada alternatiivset varianti 2.

Surju var2 puhul ei ole vahemaa vähenemine Surju keskosast (võrreldes MP asukohaga) märkimisväärne, kuid eelisena on võimalik kasutada kogu ulatuses olemasolevat transpordimaad. Peatus peab siis küll suure tõenäosusega jääma Ura jõe veekaitseliste piirangute vööndites, kuid kuna ehitustegevus seal on seoses raudteesilla rajamisega vältimatu, võib asukohas kasutada erilahendusena nt sillal paiknevaid perroone või muul moel ühendatud silla ja peatuse rajatisi.

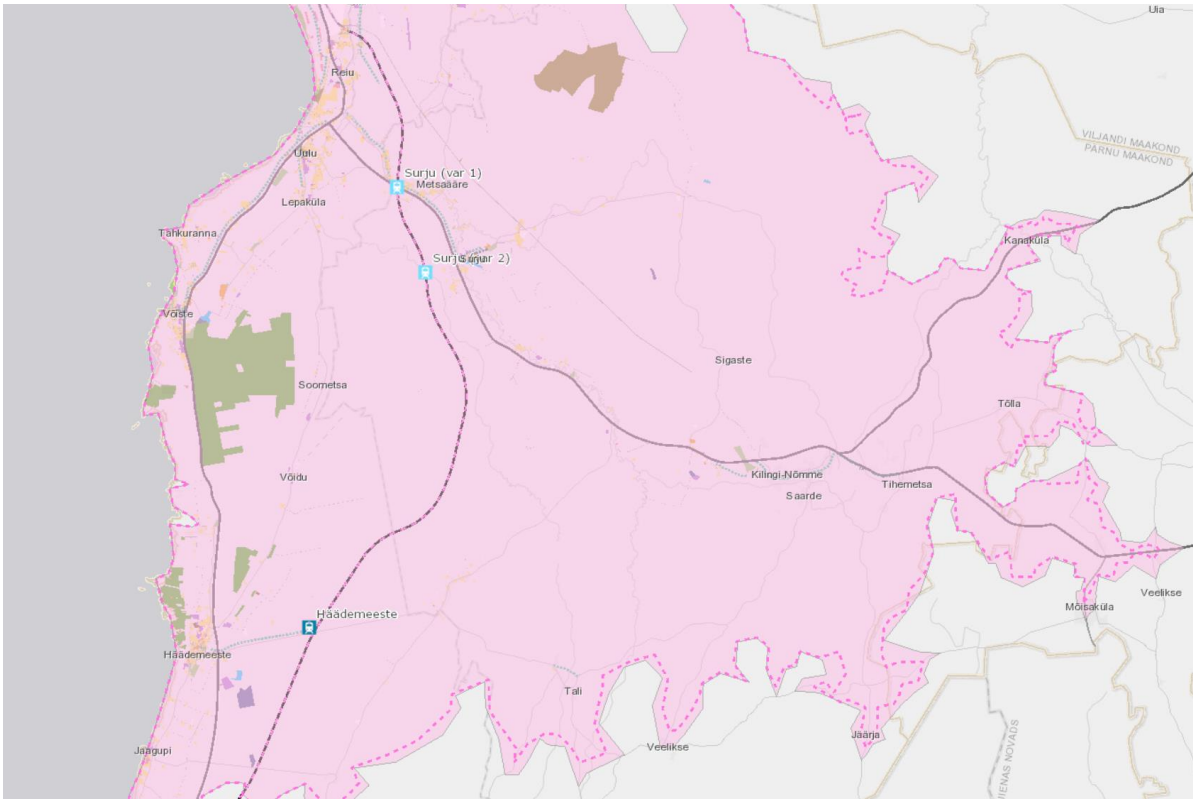
See lahendus nõuab kergliiklustee ehitamist Soometsa teele lõigul Ura jõgi – põhimaantee nr 6. Välja tuleb ehitada ka maakonnaplaneeringuga kavandatud kergliiklustee kõrvalmaantee 19344 kõrval lõigul põhimaantee nr 6 – Surju Põhikool (ühendada olemasoleva kergliiklusteega).



Joonis 33: Väljavõte GIS-rakendusest: Surju peatuse variantide 15 min teenindusraadiused jalgsi (sinised) ja kergliikuriga (rohelised).

Autoga liiklejate puhul on Surju peatusel modelleeritud 30 min teenindusala lähtuvalt eeldusest, et tänu heale maanteeühendusele Valga suunas on peatusel potentsiaali Tallinna ja Riia suunaliste sõitude osas laiendada peatuse tagamaa vähemalt Kilingi-Nõmmeni. 30 min teenindusala ulatub Mõisaküla ja Veelikseni ning on mõlema peatuse variandi puhul praktiliselt identne.

Kergliikluse seisukohast on variantidel selge vahe, kus var1 asukoht teenindab Laadi, Rabaküla ja Metsaääre külasid, var2 puhul on teenindusalas Surju ja potentsiaalselt Jaamaküla.



Joonis 34: Väljavõte GIS-rakendusest: Surju peatuse variantide 30 min teenindusalad on praktiliselt identsed.

Elanikkond 15 min teenindusalas	Asustusüksus	Elanike arv	
		Variant 1 (Rabaküla)	Variant 2 (Ilvese küla)
15 min ala	Metsaääre	143	
	Rabaküla	95	
	Laadi	458	
	Surju		269
	Ilvese (osaliselt)		97
	Jaamaküla (osaliselt)		111
	Kokku:	**696**	**477**
Tabel 12: Surju peatuse 15 min kergliikuri teenindusala elanikkonna võrdlus asukohavariantide vahel			

	Variant 1 (Rabaküla)	Variant 2 (Ilvese küla)
Autoga 30 min teenindusala	**võrdne**	**võrdne**
Elanikkond 15 min teenindusalas	**696**	477
Piirab raudtee kiiruse tõstmist tulevikus	Jah	**Ei**
Ehitustegevus veekaitsevööndis	**Ei**	Jah
Ebastandardne lahendus (ühendatud sillaga)	Jah	Jah
Kokku:	**3+**	2+
Tabel 13: Surju peatuse variant 1 kaalub variant 2 üle juhul, kui see on teostatav koos raudteesillaga		

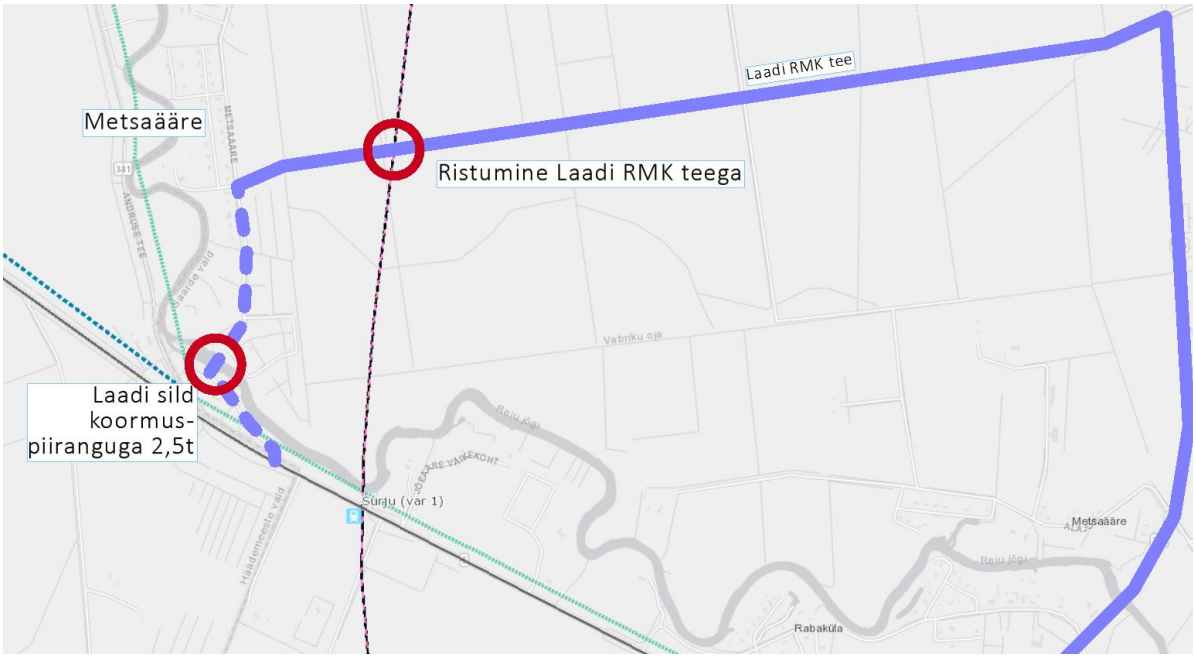
Kokkuvõttes on Surju peatuse variant 1 (Rabakülas) eelistatum juhul kui:

- Peatust on võimalik ühendada raudteesillaga või rajada maanteesild üle RB, eesmärgiga võimaldada peatuse paiknemine Valga-Uulu maantee vahetus läheduses

- Peatuse rajamine raudteekurvile kas ei piira tulevikus transpordi kiiruse tõstmist või piirab mittemärkimisväärselt

Juhul, kui need eeldused ei ole variandi 1 puhul täidetud, tuleb pidada eelistatumaks variant 2 Ilvese küla territooriumil. Soovitatav on valida lõplik asukoht RB trassikoridori maakonnaplaneeringu uuendamise käigus.

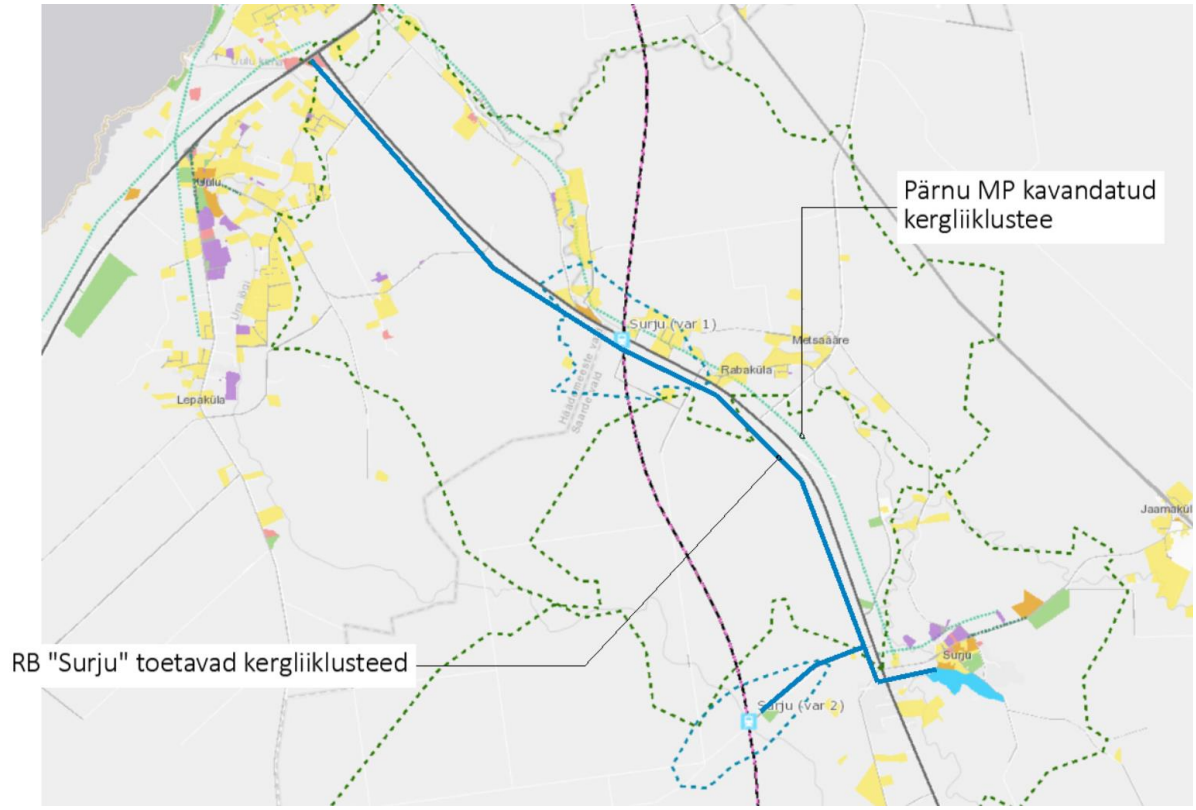
Surju peatuse puhul on oluline pöörata tähelepanu asjaolule, et seoses RB trassi väljaehitamisega ei tohi halveneda Metsaääre küla juurdepääsuvõimalused Valga-Uulu maanteelt. Kitsaskohaks on 2,5t koormuspiiranguga Laadi sild, mida ei saa kasutada raskem ehitustransport ja operatiivtransport. Nende sõidukite juurdepääsuks Metsaääre küla keskusele on Laadi RMK tee, mis on pikem ja üleujutatav juurdepääs. Vähemalt operatiivsõidukitele tuleb tagada ööpäevaringne katkematu juurdepääs küla keskusele ka RB trassi ehitamise ajal.



Joonis 35: Metsaääre küla keskuse juurdepääsu variandid ja kitsaskohad.

Asukohavariantide kergliiklusühenduste vajadus on järgmine:

KOV	Peatus	Lähim avalik tee	Kergtee lähima avaliku teeni	Toetav kergtee		Toetav persp. kergtee (RB projekti mõjuala persp. laiendamine)	
			Pikkus, m	Pikkus, m		Pikkus, m	
Saarde	Surju var1	Valga-Uulu põhimaantee 6	**200**	**5400**	RB-Surju	**4400**	Mereküla-RB
	Surju var2	7560014 Soometsa tee	**200**	**2800**	RB-Surju	**8500**	Surju-Mereküla
Tabel 14: Surju peatuse kergteed							



Joonis 36: Surju asukohavariante toetav kergliiklustee langeb suures osas kokku MP kavandatuga.

Surju peatuse puhul on parkimiskohtade vajadus:

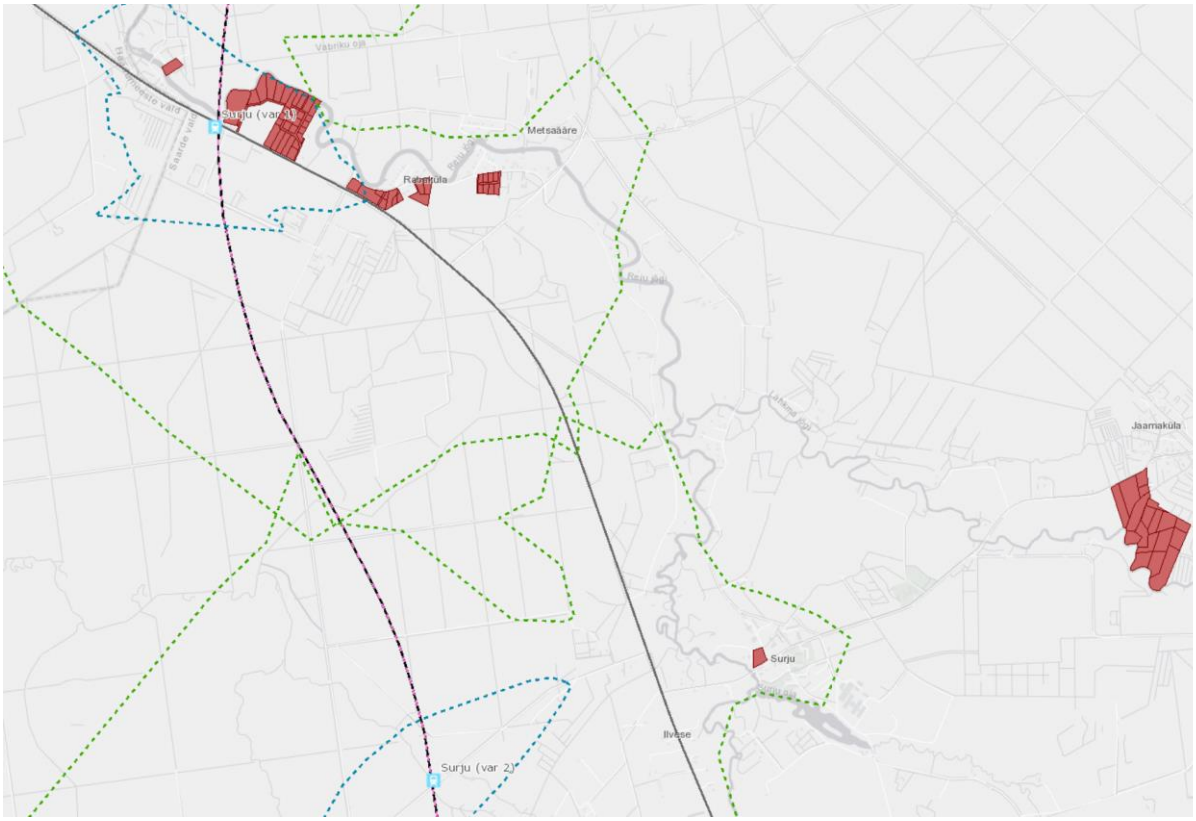
- Sõiduautodele 36 parkimiskohta
- Puudega inimese sõidukitele 3 parkimiskota
- Jalgratastele 42 kaetud parkimiskohta

Asustuse arengusuunad Surju peatuse piirkonnas

Käesoleva aruande koostamise hetkel on Saarde valla üldplaneering koostamisel. KOV on seisukohal, et tulenevalt Surju kohalikust peatusest suureneb Reiu jõgikonnas olemasolev arendushuvi.

Detailplaneeringute koostamine Surju peatuse variantide teenindusalas või vahetus läheduses on koondunud Rabaküla-Metsaääre piirkonda ja Jaamakülasse. Nii olemasoleva arendushuvi, kui asustuse väljakujunenud struktuuri poolest on soodsam peatuse variant 1. Probleemina tuleb välja tuua, et Rabakülas hetkel suurim elamuala DP (Täkkoja katastriüksuse DP) lääneosa jääb RB trassikoridori sisse ning häirungute mõju ulatub tõenäoliselt kogu DP alale. Samas olulise transpordiühenduse kättesaadavus koos puhta elukesskonna ja looduskauni elukohaga Reiu jõgikonnal kaaluvad ilmselt võimalikku negatiivset mõju üle.

Reiu jõgikonda tuleb nii Saarde kui Häädemeeste valla üldplaneeringus käsitleda asustuse olulise arengukoridorina vähemalt kogu Surju peatuse kergliiklusvahendiga 10 min teenindusala ulatuses. Häädemeeste vallas jätkub see koridor Reiu külani. Arvestades maakonnakeskuse lähedust ja häid ühendusi, tuleb arengukoridoris ehitustingimustega lubada tiheasustusele omast kõrgemas vahemikus tihedust. Tiheduse suurimad näitajad peavad olema lubatud vahetult Surju peatuse teenindusalas ja Uulu ristmiku piirkonnas, vahepealsel alal võivad näitajad olla madalamad. Arendushuvi toetamiseks on mh oluline lahendada Laadi silla küsimust.



Joonis 37: Saarde vallas kehtestatud detailplaneeringud (punased alad) Surju peatuse variantide läheduses. Peatustel on näidatud jalgsi (sinine) 15 min ja kergliikuriga (roheline) 10 min juurdepääsu alad.

Joonis 38: Reiu jõgikonna asustuse suunamine Surju peatuse teenindusalas tihedamast hõredama suunas

7.5 Häädemeeste

NB: Häädemeeste peatuse asukohti RB trassi võimalikel alternatiivkoridoridel ei ole käesolevas töös käsitletud. Selle kohta vt täpsemalt RB Pärnu maakonnaplaneeringu uuendamist käsitletavas töös[18].

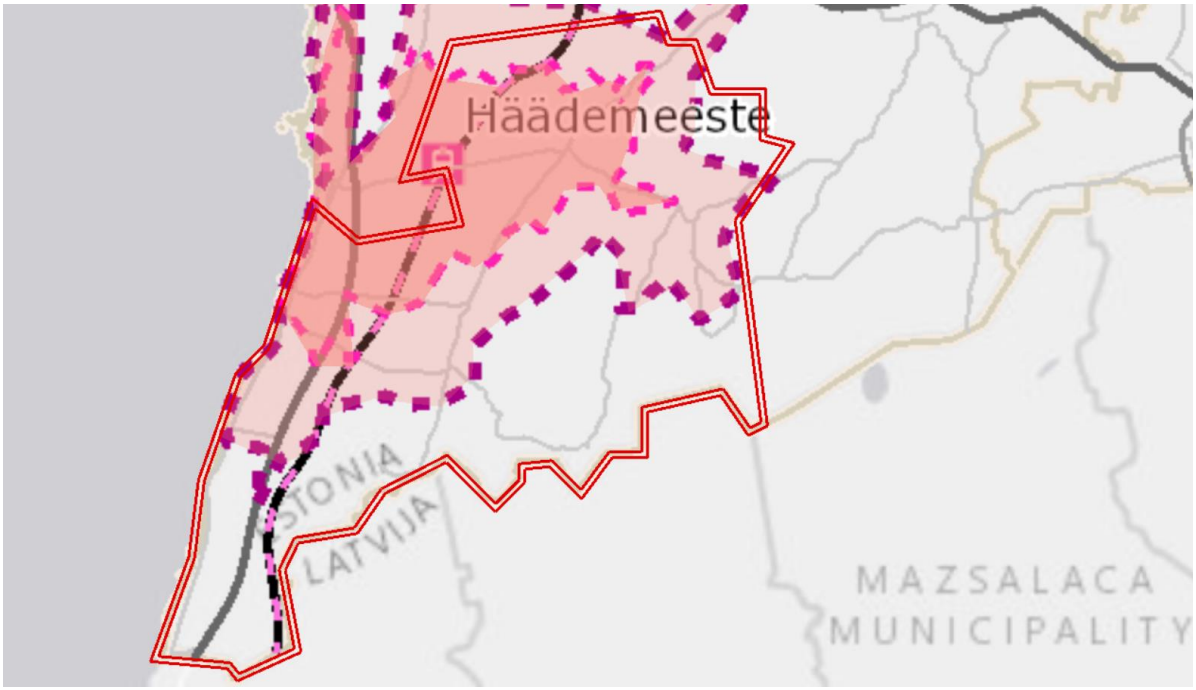
Häädemeeste peatus on kavandatud Nepste ja Arumetsa külade piirile kõrvalmaantee nr 19330 Tõitoja-Häädemeeste juurde. Peatuse vahetus läheduses on alad praktiliselt asustamata. Lähim asustus jääb peatusest läände rannikule. 10 min autosõidu ulatusse jääb peatusele nime andnud Häädemeeste alevik. 15 min autosõidu tsooni peatusest jääb kogu ranniku asustus Võistest põhjas kuni Kablini lõunas, lisaks sisemaal tihedalt asustatud Tali küla keskosa.

Joonis 39: Väljavõte GIS-rakendusest: Häädemeeste peatuse 15 min jalgsi (sinine) ja kergliikuriga (roheline) ligipääsetavuse tsoonidesse asustust praktiliselt ei jää

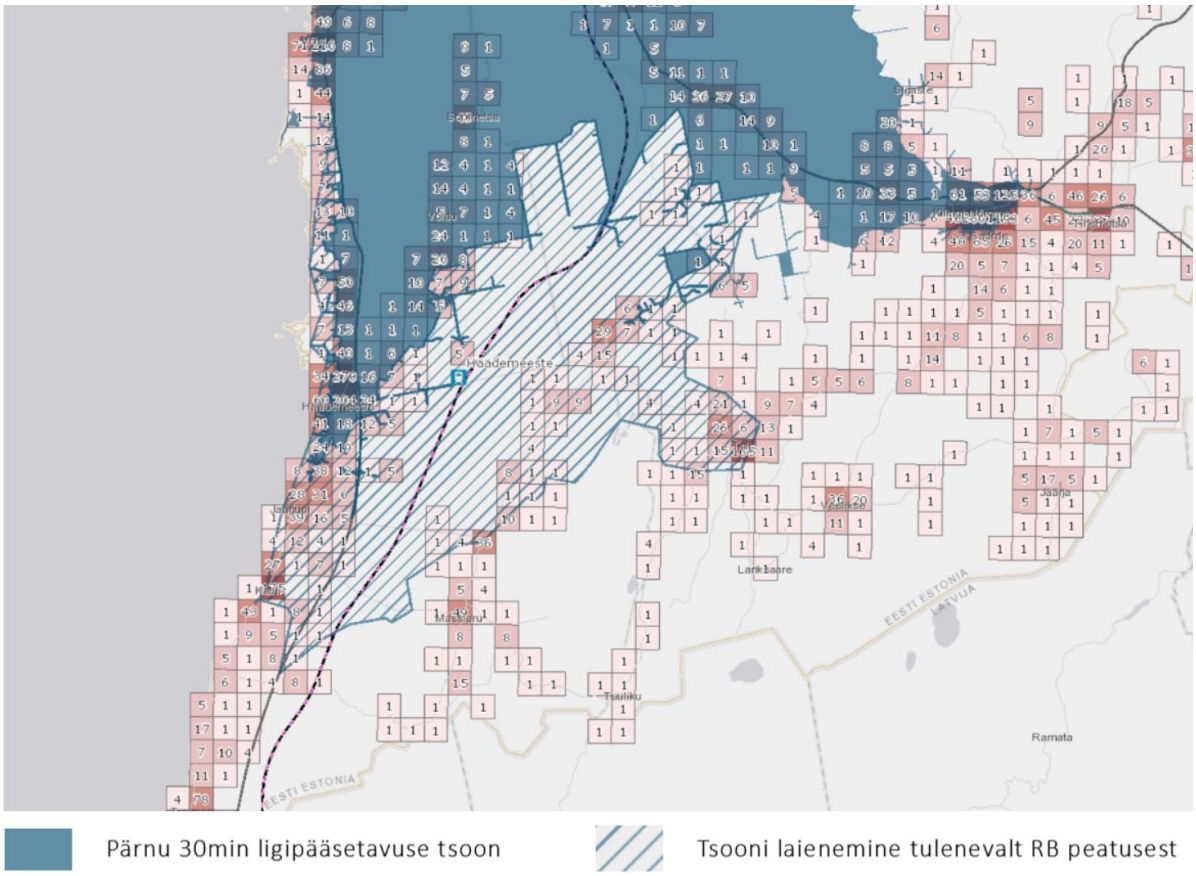
Peatus laiendab Pärnu 30 min ligipääsetavuse vööndit olulisel määral lõunasse, sh äärelisele alale maakonnaplaneeringu mõistes. Kuna juurdepääsuks kohalikule peatusele on nimetatud kõrvalmaantee, siis suurimateks võitjateks on maanteele suhteliselt lähedal paiknevad asustusüksused nagu Laiksaare ja Tali, vähemal määral ka Urissaare ja Massiaru. Laiksaare ja Tali külade maakonnakeskusega ühenduse mõistes on tegu arvestatava alternatiiviga autotranspordile.

Peatuse asukoha osas muudatuse ettepanekuid ei ole.

[18] Skepast&Puhkim OÜ töö nr 2021-0019, 2021.a.



Joonis 40: Väljavõte GIS-rakendusest: Häädemeeste peatuse 10 ja 15 min autosõidu alad ja nende mõju maakonnaplaneeringus näidatud äärelisele alale (punane topeltjoon)



Joonis 41: Väljavõte GIS-rakendusest: Pärnu 30 min ligipääsetavuse tsooni kasv äärelisel alal koos elanikkonna tihedusega

RB peatuse kavandatud asukohas on olemasolev bussipeatus (Metsavahi), kus on võimaldatud ühendused Kilingi-Nõmme, Massiaru ja Pärnu suunas. Äärelise ala negatiivsete mõjude maandamiseks

on oluline tagada peatuses multimodaalsus, mille raames transpordiliikide väljumisajad on omavahel sünkroonis ja ümberistumine on tehtud võimalikult mugavaks.

Piirkond on suure puhkepotentsiaaliga. Rannikul on populaarsed avalikud rannad ja hooajalise elamise piirkonnad, sisemaal on peatusest vahetus läheduses nt RMK Oandu-Ikla matkatee ja Laiksaare metsaonn, loodusväärtustest jääb teenindusalasse või selle kontaktvööndisse nt Luitemaa hoiuala ja looduskaitseala, Nigula looduskaitseala koos raba matkarajaga ja Laulaste looduskaitseala.

Peatuse kasutusprofiili võib seega jagada kaheks: kohalike elanike teenindamine ja puhkeväärtuste tarbijate teenindamine.

Kohalike elanike teenindamine kergliiklusega ligipääsetavalt on pigem vähetõenäoline, kuna lähim alevik Häädemeeste on ca 5 km kaugusel, Laiksaare küla ca 6 km kaugusel. Kergliiklustee olemasolul tähendab see ca 20 min jalgrattasõitu või umbes 15 min elektrifitseeritud kergliikuriga. Võimalusi selliseks liiklemiseks tuleb siiski luua, kuna lisaks kohalikele elanikele võib peatus teenindada puhkajaid, matkajaid, sportlasi jne, kes ei eelda, et puhkeväärtused on tavapärase 10…15 min jalutuskäigu või rattasõidu kaugusel.

Peatuse asukoht kuulub täpsustamisele RB trassikoridori maakonnaplaneeringu uuendamise käigus.

Kergliikluse soodustamiseks tuleb rajada maakonnaplaneeringus kavandatud kergliiklustee Häädemeesteni ja pikendada see ka teises suunas vähemalt Laiksaareni, eelistatult ka Talini. Häädemeeste-Kabli piirkonna rannad on samuti atraktiivseks sihtpunktiks, mille teenindamine RB Häädemeeste peatusest eeldab Häädemeeste-Kabli kergliiklusteed. Suveperioodil võib kaaluda “rannabussi” liini, mis teenindab ranniku puhkealasid ja on sünkroniseeritud RB väljumiste ja saabumistega.

Elanikkond mõjualas	Asustusüksus	Elanike arv	
		15 min teenindusala kergliikuriga	Potentsiaalne laiendatud mõjuala (alalised elanikud)
	Nepste	37	37
	Arumetsa	102	102
	Laiksaare		80
	Tali		200
	Häädemeeste		552
	Jaagupi		67
	Penu		62
	Kabli		246
	Kokku:	**139**	**1346**

Tabel 15: Häädemeeste peatuse teenindatav elanikkond 15 min kergliikuri teenindusalas ja potentsiaalses laiendatud mõjualas

Joonis 42: Pärnumaa MP kavandatud kergliiklustee vs eeldatav kergliiklusteede vajadus RB peatuse mõju võimendamiseks.

Häädemeeste peatuse, mille puhul suur roll on just mõju laiendavatel ühendustel, on kergliiklusühenduste vajadus järgmine:

KOV	Peatus	Lähim avalik tee	Kergtee lähima avaliku teeni	Toetav kergtee		Toetav persp. kergtee (RB projekti mõjuala persp. laiendamine)	
			Pikkus, m	Pikkus, m		Pikkus, m	
Häädemeeste	Häädemeeste	Tõitoja-Häädemeeste kõrvalmaantee 19330	**200**	**5400**	RB-Häädemeeste	**8500**	Häädemeeste-Kabli
						14000	RB-Laiksaare-Tali
Tabel 16: Häädemeeste peatuse kergteed							

Häädemeeste peatuse puhul on parkimiskohtade vajadus:

- Sõiduautodele 29 parkimiskohta
- Puudega inimese sõidukitele 2 parkimiskota
- Jalgratastele 23 kaetud parkimiskohta

Asustuse arengusuunad Häädemeeste peatuse piirkonnas

Häädemeestel on detailplaneeringute koostamine koondunud Tahkuranna-Uulu-Reiu klastrisse, mis on küll Surju peatuse autotranspordi teenindusalas, kuid pigem on seotud otse seotud Pärnuga maantee kaudu. Jala või kergliiklusvahendiga jääb Surju peatus siit mõistliku ajaga pigem kättesaamatuks. Arendushuvi selles piirkonnas on pigem seotud Pärnu ja mereranna läheduse väärtustamisega ning Surju peatus sellele otsest mõju ei avalda.

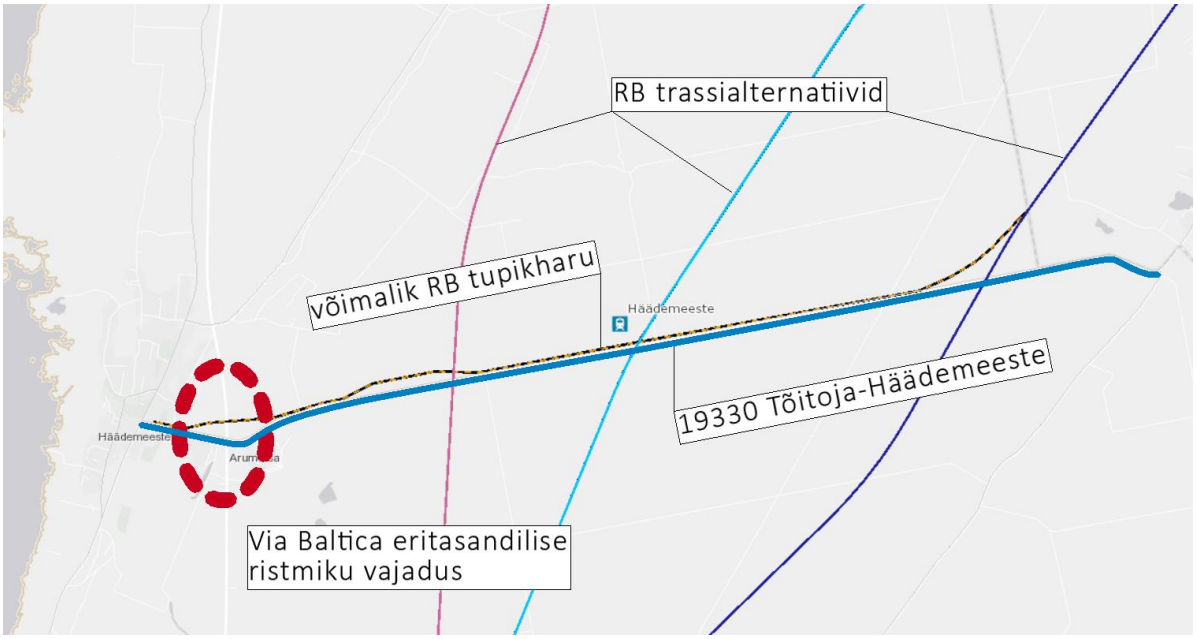
Mõõdukast arendustegevusest saab rääkida ka rannikulõigul Häädemeestest Metsapooleni. Häädemeeste peatus (käesolevas töös käsitletud asukohas) toetab arendustegevust eelkõige lõigul

Häädemeestest Jaagupini (autoga 10 min teenindusalas) ja kaudselt Majakani, kuhu ulatub peatuse 15 min teenindusala autoga ja mis võib kasu saada Häädemeeste-Jaagupi lõigul arendustegevuse käigus toimuva kinnisvara väärtuse kasvust.

Samas otsene mõju arendustegevusele on Häädemeeste peatuse puhul pigem minimaalne, kuna ka nimetatud rannikulõikudel väärtustatakse eelkõige merelähedast miljööd; asustusest suhteliselt eemale asuval peatusel on sellele vaid toetav mõju. “Kahe kodu” trendi toetamisel võib see mõju olla siiski arvestatav ja selle kasu maksimeerimiseks tuleb pöörata tähelepanu eelnevalt kirjeldatud kergliiklusühendustele.

Häädemeeste tupikharuga ühendamise variant

Kohaliku omavalitsuse initsiatiivil on tehtud ettepanek kaaluda tulevikus tipikharu lisamist RB põhitrassile, mis kulgeks paralleelselt Tõitoja teega Häädemeeste alevikuni. Häädemeeste lõppjaam oleks sellisel juhul orienteeruvalt Asuja tee ja Pärnu mnt ristmiku piirkonnas. Et nimetatud võimalus ei oleks tulevikus välistatud, tuleb valla koostatavas üldplaneeringus näidata raudteeharu põhimõttelist lahendust alevikust põhitrassini ja reserveerida vastavate rajatiste jaoks maad alevikus.



Joonis 43: Võimalik RB tupikharu põhitrassist alevikuni kulgemisega paralleelselt Tõitoja teega. Koridori ruumivajadus tuleb täpsemalt hinnata Häädemeeste valla üldplaneeringu koostamise käigus. Tupikharu on skeemil näidatud idapoolseima võimaliku RB trassialternatiivini. Tegelik koridor tuleb täpsustada vastavalt RB trassi lõplikule lahendusele. Skeem on illustratiivse iseloomuga.

7.6 Kergliiklusteede koondtabel

Kergliiklusteede pikkuse arvutamisel ja klassifitseerimisel on lähtutud järgnevast:

- Juhul, kui peatuse asukohaks on valitud ala vahetult avalikult kasutatava tee kõrval, on kergliiklustee arvestuslik pikkus lähima avaliku teeni 200m
- Klass “Toetav kergtee” on kergliiklusühendus, mis väljub minimaalsest vajadusest ühendada peatus lähima avaliku teega, kuid ilma milleta on peatuse kergliikluse ligipääs peamistest teenindavatest asustusüksustest puudulik

- Klass “Toetav perspektiivne kergtee” on kergliiklusühendus, mis ei ole otseselt hädavajalik teenindavate asustusüksuste ühendamiseks, kuid mis võib potentsiaalselt RB kohaliku peatuse mõju olulisel määral laiendada

Koondtabel vt Lisa 1.

Tabelis toodud numbrid on orienteeruvad ja on arvutatud lähtuvalt põhimõttelisest uurimistööst. Vahemaade täpsus +/- 20%.

7.7 Kohalike peatuste parkimisvajaduse koondtabel

NB! Parkimise vajaduse arvutus on põhimõtteline ja kuulub täpsustamisele koostöös omavalitsusega ehitusprojekti koostamise staadiumis.

Peatus	Sõiduauto[*1]	Puudega inimese sõiduk	Kaetud koht jalgrattale/kergliikurile[*2]
Kaisma	32	3	38
Tootsi	27	2	31
Urge[19]	51	5	56
Surju	36	3	42
Häädemeeste	29	2	23

Tabel 17: kohalike peatuste parkimisvajadus

Märkus 1: min 10% kohtadest ja mitte vähem kui 2 kohta näha ette laadimisvõimalusega

Märkus 2: min 10% kohtadest ja mitte vähem kui 1 koht näha ette laadimisvõimalusega. Jalgrataste ja kergliikurite parkimiskohad tuleb lahendada kaetuna ning vargus- ja vandaalikindlalt.

8. KOHALIKE PEATUSTE RAJAMISE MÕJUD LOODUSKESKKONNALE

8.1 Kaisma

Kaisma peatus on kavas viia maakonnaplaneeringuga määratud asukohast ca 5 km võrra lõuna poole riigitee nr 58 äärde (Joonis 44).

Põhjapoolse ehk maakonnaplaneeringu kohase Kaisma peatuse piirkonnas puuduvad kaitstavad loodusobjektid ning samuti loodusmaastikud. Peatuse asukoht paikneb põllumajandusmaastikus. Lähim kaitstav loodusobjekt on Taarikõnnu looduskaitseala (ühtlasi ka Taarikõnnu loodusala ja Taarikõnnu-Kaisma linnuala), mis jääb peatuse asukohast 0,4-0,5 km kaugusele. Mõjud kaitsealale ja Natura alale puuduvad.

[19] Teenindatavast elanikkonnast põhilise osa moodustavad Sindi linna elanikud, kelle jaoks võib peatuse juures parkimine olla aktuaalne pigem vaid Tallinnaase või Riia sõitmisel, milleks võidakse eelistada Pärnust väljuvat kiirrongi. Seoses sellega on Urge peatuse parkimisvajaduse määramiseks vajalik koostada regionaalrongiga reisijate täpsem prognoos.

Lõunapoolses ehk uues asukohas levivad metsamaastikud. Raudtee ristumiskohast maanteega ca 0,4 km kaugusele jääb Vahtra väike-konnakotka (I kaitsekategooria kaitstav liik) püsielupaik. Väike konnakotka elupaik jääb maanteega ristumiskohast vaid ca 70 m kaugusele. Seetõttu on lõunapoolse peatuse soovitatav asukoht maanteest põhja pool. Lähim vääriselupaik (VEP nr 111034) jääb maanteest ca 200 m põhja ja raudteest ca 100 m itta. VEP'ile mõjusid tõenäoliselt ei avaldu. Juhul kui peatus rajatakse maanteega ristumisest põhja poole siis olulisi mõjusid kaitstavatele objektidele ei avaldu ja nihutamise mõjud piirduvad mõnevõrra suurema metsamaa raadamisalaga. Peatuse rajamisega maanteest (nr 58) lõunasse võivad avalduda täiendavad negatiivsed mõjud väike-konnakotka elupaigale ja selle keskmes paiknevale püsielupaigale. Mõjud seisnevad häiringus (inimeste ja autode liikumine, rongi peatumine ja kiirendamine peatuse piirkonnas) ning täiendavas raadamisvajaduses (maastiku muutus pesitsuspiirkonnas) seoses peatuse ja ligipääsutee(de) rajamisega.

Joonis 44. Kaisma peatuse vana põhjapoolne asukoht (tähistatud halli sümboliga) ja uus lõunapoolne asukoht (sinise sümboliga)

8.2 Tootsi

Tootsi peatuse näol on tegu uue peatusega, mis on kavandatud Tootsi alevi ja Elbi küla piirile, kõrvalmaanteede 19270 Suigu-Tootsi ja 19271 Tootsi-Piistaoja ristmiku vahetusse lähedusse (Joonis 45). Peatuse alal ja naabruses kaitstavad loodusobjektid ning looduslikud taimekooslused ja elupaigad puuduvad. Lähim kaitstav ala on Viluvere metsise püsielupaik (jääb ühtlasi Natura 2000 võrgustiku Mõrdama loodusalale), mis paikneb peatuse asukohast ca 1 km kaugusel. Igasugused mõjud nimetatud alale puuduvad. Peatusega seoses kaasneb ilmselt mõningane täiendav metsamaa raadamine. Kokkuvõttes ei kaasne peatuse rajamisega olulisi täiendavaid mõjusid looduskeskkonnale.

Joonis 45. Tootsi peatuse kavandatav asukoht (tähistatud sinise sümboliga)

8.3 Urge (Kilksama)

Maakonnaplaneeringuga kavandatud Kilksama peatust on kavas nihutada ca 1,5 km edelasse ehk Pärnu suunas (Joonis 46). Sellega liigub peatus metsamassiivi alalt välja väiksema metsaala (millest enamus on äsja raiutud) ja avamaastiku piirile. Kui peatus rajatakse Jänesselja-Urge kõrvalmaanteest edelasse ehk Pärnu poole põllumaa alale siis metsamaa raadamise vajadus puudub. Kaitstavaid alasid, kaitstavate liikide elupaiku ega looduslikke elupaiku ja taimekooslusi peatuse piirkonda ei jää. Peatusega seotud metsamaa raadamise maht on uues asukohas väiksem või puudub kui peatus jääb olemasoleva maantee kõrvale põllumajandusmaale. Samuti on ligipääsuteedega seotud metsamaa raadamisvajadus väiksem või puudub. Kokkuvõttes on peatuse nihutamise keskkonnamõju igati positiivne.

Joonis 46. Kilksama peatuse vana kirdepoolne asukoht (tähistatud halli sümboliga) ja uus Urge (Kilksama) peatuse edelapoolne asukoht (sinise sümboliga).

8.4 Surju

Maakonnaplaneeringuga määratud peatuse asukoha asemel kaalutakse sellest 2,9 km põhja pool olevat (Surju var 1) ja 1,2 km lõuna poole jäävat (Surju var 2) alternatiivi (Joonis 47). Algne maakonnaplaneeringuga kavandatav asukoht jäi metsamaastikku nõudes raadamist nii peatuse kui ligipääsuteede alal. Surju var 1 peatuse asukoht on avamaastikus põllumaal. Peatusse lähedusse (ca 100 m) jääb Reiu jõgi, millel paikneb Reiu jõe hoiuala (ühtlasi Reiu jõe loodusala). Seoses peatuse rajamisega jõe veekeskkonnale ja kaitstavale alale tõenäoliselt negatiivseid mõjusid ei avaldu. Tõenäoliselt saab vältida ka töid jõe ehituskeeluvööndis. Peatuse alale ei jää kaitstavate liikide elupaiku ega looduslikke taimekooslusi. Metsamaa väiksema raadamisvajaduse tõttu on Surju var 1 asukoht väiksema keskkonnamõjuga kui peatuse rajamine algsesse asukohta.

Surju var 2 asukoha alternatiivi korral rajatakse peatus metsamaastikku Ura jõe lähedale ning see võib ulatuda kalda piiranguvööndisse ja ehituskeeluvööndisse (mida raudtee paratamatult läbib). Seoses peatuse rajamisega on negatiivseid mõjusid veekeskkonnale tõenäoliselt võimalik vältida.

Surju var 2 peatuse asukoha vahetusse lähedusse (selle piirile või 10-20 m kaugusele) jääb Luitemaa looduskaitseala (ühtlasi Luitemaa linnu- ja loodusala). Peatuse rajamisel raudtee idakülge ei kaasne kaitsealale vahetuid mõjusid kuid peatuse ja sellega seotud infrastruktuuri rajamine raudtee

läänekuljele võib loodusala otseselt mõjutada (olenevalt tehnilistest lahendustest saab vahetuid mõjusid tõenäoliselt ka vältida). Samuti võivad mõjud avalduda ala kaitse-eesmärgiks olevatele elupaigatüüpidele jõed ja ojad (3260), vanad loodusmetsad (9010*) ning soostuvad ja soolehtmetsad (9080*), mis ulatuvad kaitseala piirini. Mõjud võivad avalduda läbi otsese raadamisvajaduse (mida ilmselt on võimalik vältida) või läbi veerežiimi, mille vältimine on võibolla samuti võimalik.

Ura jõel peatuse naabruses on ka jäälinnu (II kaitsekategooria liik) elualad, mida jõe kallastel toimuv tegevus võib mõjutada.

Seoses peatuse rajamisega toimub ka metsamaa raadamine.

Seoses võimalike mõjudega kaitstavale alale ja selle kaitse-eesmärkidele on Surju var 2 peatuse asukoht potentsiaalselt oluliselt suuremate keskkonnamõjudega kuid algne asukoht ja alternatiiv Surju var 1.

Joonis 47. Surju peatuse algne keskmine asukoht (tähistatud halli sümboliga) ja uued asukoha alternatiivid Surju var 1 ehk põhjapoolne ning Surju var 2 ehk lõunapoolne asukoht (siniste sümbolitega).

8.5 Häädemeeste

Häädemeeste peatus on kavandatud Nepste ja Arumetsa külade piirile kõrvalmaantee 19330 Tõitoja-Häädemeeste juurde (Joonis 48). Peatuse asukoht on metsamaastikus. Peatuse alal ega vahetus naabruses ei ole kaitstavaid alasid ega teadaolevaid kaitstavate liikide elupaiku, samuti looduslikke või kõrge väärtusega metsakooslusi. Lähim kaitstava linnuliigi (metsis, II kategooria) elupaik jääb ca 300 m kaugusele. Seoses peatuse rajamise ja kasutusega võib kaasneda mõningane täiendav häiring linnuliigile, kuid nimetatud täiendav mõju on raudtee kogumõju foonil ilmselt pigem väheoluline. Lähimad vääriselupaigad ja kaitstavate taimeliikide elupaigad jäävad peatuse alast ca 150-200 m kaugusele, mis on piisav vahemaa mõjude välistamiseks. Kokkuvõttes kaasneb peatuse rajamisega mõningane täiendav raadamisvajadus, kuid olulisi negatiivseid mõjusid kaitstavatele aladele ja liikidele ei avaldu.

Joonis 48. Häädemeeste peatuse kavandatav asukoht (tähistatud sinise sümboliga).

9. RAKENDAMINE

Käesolevas peatükis on loetletud võimalikud jätkutegevused, mis võimaldavad uuringu tulemusi üle kanda konkreetsetesse otsustusprotsessidesse. NImekiri ei ole kindlasti ammendav ja uuringu tulemuste kinnitamiseks ning soovituste elluviimiseks tuleb teha edasist koostööd kohalike omavalitsuste, Rahandusministeeriumi, SA Pärnumaa arenduskeskuse, RBE jt vahel.

9.1 RB projekteerimine

Koostöös RBE-ga. Arvestamisele kuuluvad soovitused seoses kohalike peatustega on toodud läbivalt uuringu tekstis.

9.2 Kohalike peatuste asukohtade detailplaneeringute koostamine

Koostöös RBE, KOV ja planeerijate vahel. Arvestamisele kuuluvad soovitused seoses kohalike peatustega ja asustuse arengusuundadega on toodud läbivalt uuringu tekstis.

9.3 Maakonnaplaneeringu koostamine Virtsu - Pärnu-Jaagupi – Vändra - Põltsamaa transporditelje ruumivajaduse määramiseks

Töö eesmärgiks on telje ühendamine kavandatava RB arengukoridoriga. Teha koostööd Transpordiametiga, Rahandusministeeriumiga ning Rahandusministeeriumi Pärnu talitusega.

9.4 Kohalike omavalitsuste üldplaneeringud

Kohalike peatuste ligipääsetavuse parendamise suurendamine läbi täiendavate ühendusteede, jalg- ja jalgrattateede jmt kavandamise. Paljude omavalitsuste (sh Pärnu linn) koostatavate üldplaneeringute seis võimaldab uuringu koostamise hetkel vajalikud lahendused lisada. Arvestamisele kuuluvad soovitused seoses kohalike peatustega ja asustuse arengusuundadega on toodud läbivalt uuringu tekstis. Arvestada tuleb ka RB-ga vaid kaudselt seotud objektidega – nt Pärnu perspektiivne kergliiklussild Tammiste suunalt, kiirtramm Pärnu jaama ja lennujaama vahel, Häädemeeste tupikharu jne.

Üldplaneeringute koostamisel tuleb hinnata nii asustuse kui ettevõtluse ja teenussektori suunamise võimalusi kohalike peatuste asukohtadesse.

9.5 SA Pärnumaa Arenduskeskus võimalikud jätkutegevused

- Juhiste ja juhendmaterjalide koostamine kohalikele omavalitsustele kohalike peatuste sotsiaalmajandusliku potentsiaali avamiseks kohalikul tasemel
- Meetmete väljatöötamine ettevõtluse soodustamiseks kohalike peatuste teeninduspiirkonnas

9.6 Muud strateegilise taseme või detailsemad planeeringud

RB Pärnumaa arengukoridori mõju laiendamiseks tuleb läbi mõelda edasist planeerimisprotsessi, mis soodustaks jätkuühenduste tekkimist koridorist väljapoole – nt Põhja-Pärnumaa majandusvööndi planeering, Liivimaa koostöötelje ja Pärnu jõe koostöötelje viimine täpsemate planeeringute tasemele jne.

10. LISAD

Lisa 01: kergteede pikkused – eraldi failina *Lisa 01*

Lisa 02: informatiivne GIS-rakendus aadressil - Rakendus[20]

[20] Juhul, kui kiirlink ei avane, kasutada aadressi
http://gis.skpk.ee/portal/apps/MapSeries/index.html?appid=61067bb772d14832b3225a7c44ac580b