

Pärnus Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu eskiislahenduse avaliku arutelu protokoll

Algus kell 16.00 , lõpp kell 17:30

Arutelu juhataja: Karri Tiigisoon

Protokollija: Merlin Kalle

Osavõtjad: Vt lisa kohalviibijad.

PÄEVAKORD:

Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu eskiislahendust tutvustav avalik arutelu.

ARUTELU

Pärnu linnaarhitekt Karri Tiigisoon teeb sissejuhatuse, kus lisab muuhulgas, et enne reisiterminali arhitektuurivõistlust on üks eskiisi avalik arutelu juba toimunud, mille alusel korraldati arhitektuurikonkurss. Nüüdseks on võistlus toimunud ja peetud mitmeid arutelusid Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama rajamise teemal ning planeerimisprotsess on veel pooleli. Täna arutelul tutvustatakse planeeringu hetkeseisu.

Järgnevalt tutvustab Jaanus Aavik lühidalt planeeringu eskiislahendust, senist planeeringumenetlust ja selle edasist kulgemist.

Järgnevad küsimused-vastused nii eskiisi tutvustamise ajal kui peale seda:

Ivar Mägi küsib jaama fassaadi kattematerjali kohta.

Karri Tiigisoon vastab, et tegemist on vase- ja titaanisulamiga (plekk), mida näiteks Tallinnas on ühe objekti puhul kasutatud ning on end tõestanud.

Ivar Mägi küsib jaama maksumuse kohta.

Andres Lindemann vastab, et alla 10 miljoni euro kogu kompleksi kohta.

Jaanus Aavik räägib, et praeguses planeerimisetapis on analüüsimisel ka uue autotunneli rajamine, kuid kaheldav on, kas nii suur kulutus vaid jaama teenindamiseks end ära tasub. Planeeringus näidatakse selle rajamise võimalus, kui perspektiivis otsustatakse rajamine kui selleks tekib vajadus.

Ivar Mägi küsib ökoduktide ehitamise hinna kohta.

Andres Lindemann vastab, et ca 1,5miljonit eurot.

Ivar Mägi teeb seepeale ettepaneku rajada uue autotunneli asemel hoopis 3-4 ökodukti .

Jaanus Aavik räägib, et kaalumisel on ka lisahoonemahtude kavandamine jõeäärsele alale. Kuigi arhitektuurikonkursi tingimustes ei olnud selle kavandamist ette nähtud, kaalutakse nüüd riigi ja linna omavahelisel kokkuleppel hoonestust, mis toetaks jaama funktsioneerimist. Selleks on arhitektuurikonkursi võidutöö autoritel vajalik teostada ala analüüs võimalike lisakasutusotstarvete ja sobivate mahtude väljaselgitamiseks.

Praeguses etapis on ka arhitektid avaldanud arvamust, et alale ei saa tekkida suures mahus hoonestust, sest see ei sobi siia.

Karri Tiigisoon räägib, et linn tahab veendunud olla, et kuna Papiniidu on kiiresti arenev piirkond ja täiendav hoonestus lisaks täiendavale juurdepääsule ei hakkaks kesklinnast funktsioone ära tõmbama.

Ivar Mägi arvab, et tekib uus keskus, mis toidab teist keskust e kesklinna ala.

Karri Tiigisoon räägib, et Pärnu linna üldplaneeringus on Papiniidu määratud teise astme keskuseks ja keskused peaks arenema koos, mitte üksteise arvelt ning planeerimisel tuleb sellele tähelepanu pöörata. Nii, et kui uut mahtu jõeäärsele alale kavandame, äkki aitab see keskustevahelise sideme parandamisele kaasa.

Jaanus Aavik räägib, et alale sobib vaba aja tegevus, kuna jõeäärne territoorium on looduslik ala, kus ka ärilised lahendused võiks toimida. Raudteejaama ümbruses võiks asuda midagi veel, et reisija jääks kauemaks Pärnu linna. Enamus reisijaid liiguvad kiiresti jaamast läbi ja jaamahoonesse kavandatavate äride ja teenuste ellujäämine ei pruugi olla ainult rongireisijate baasil võimalik. Peaks olema võimalusi ka muule tegevusele, mis tooks inimesi jaama-alale.

Ivar Mägi küsib, et mitu rada on Rail Baltic raudteel.

Jaanus Aavik vastab, et kaks põhiteed ja möödumisharu.

Arutatakse, kuidas liiguvad reisi-, kaubarongid jne.

Andres Lindemann räägib, et olemasolev raudtee jääb esialgu alles; kavandatakse uue kohaliku perrooni rajamine teisele poole.

Jaanus Aavik räägib, et on üks möödumisharu, mis tagab, et kui mõlemal suunal on peatunud reisirong, saab kaubarong mööduda. Samas veetakse kaupa palju öisel ajal, mil reisiliiklus on taas hõredam.

TJA esindaja Raido Kivikangur räägib, et esmane eelistus rongiliikluse liiklusgraafikute koostamisel on Rail Baltic rahvusvaheline kauba- ja reisijatevedu ja teine eelistus on kohalik kauba- ja reisiliiklus.

Karri Tiigisoon küsib, et kas sõltuvalt riigi otsustest võib 1520mm olemasoleva raudtee skeem muutuda?

Jaanus Aavik räägib, et 1520mm raudtee kas kaob ära või jääb lõpp-peatuseks.

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i esindaja Eve Meres räägib, et nende poolt on algatatud protsess, mille kohaselt olemasolevast Papiniidu peatusest (lõppjaamast) kuni Raekülani (vana jaamani) olemasolev 1520mm raudtee lammutatakse.

Kaido Koppel uurib, et kas planeeringus olemasolev raudtee koos amortiseerunud raudteesillaga jääb alles või on see näidatud uue koridorina. Ta arvab, et kellelgi pole majanduslikke võimalusi olemasolevat raudteed rekonstrueerida või kui olemasolev raudtee säilib, siis kas see läheb kokku RB raudteega või kuidas? Või tuleb RB raudteele ka kohalik liiklus? Mis saab olemasolevast raudteest ning kellele seda vaja on?

Jaanus Aavik räägib, et RB trassile kavandatakse jaamad reisijatele vaid Tallinnas ja Pärnus ning Raplas nähakse ette jaama võimalus, kuid seal detailplaneeringut jaama kavandamiseks praegu ei tehta.

Andres Lindemann räägib, et lisaks RB trassi maakonnaplaneeringu tasemel teemaplaneeringutele tehakse maavalitsuste vedamisel ka uusi täismahus maakonnaplaneeringuid ja nende planeeringutega tahetakse juba paika panna ka perspektiivsed kohaliku tähtsusega rongipeatused. Kui on inimesi, kes tahavad sõita ja Maavalitsused teevad peatuste asukohaettepanekud, on need tehniliselt võimalik hiljem

lisada RB trassile. Aga seni kuni uus RB raudtee ei ole toimimas, ei saa kuidagi otsustada, et vana 1520mm rööpmelaiusega raudtee kohe lammutatakse. Elronil on rongid siiski ostetud 30 aastaks.

Seisukoht on, et kõigepealt on vajalik RB valmis ehitada ja siis edasi töötada kohalike peatuste osas.

Kaido Koppel lisab, et kui rong käib ebamugaval ajal, siis seda ei kasutata, kui heal ajal, kasutatakse.

Andres Lindemann räägib, et olemasolevat ühendust on pidevalt jõudumööda paremaks muudetud ja seda jätkatakse.

Kaido Koppel teeb ettepaneku planeeringus näidata olemasolev raudtee lihtsalt ära teise liinina, mitte et tegu on vanarööpmelisega. Siis ehk pole hiljem probleemi, kui vajalik olemasoleva raudtee kohale näidata uut trassi

Jaanus Aavik räägib, et praegu ongi trass tähistatud planeeringu aluseks oleval topograafil olemasolevana, seda ei ole määratud likvideeritavaks, sest järgmise 10 aasta jooksul säilib eeldatavalt olemasolev raudtee.

Kaido Koppel küsib, et kas rong saab 1520mm raudteelt üle minna 1435 mm raudteele.

Raido Kivikangur vastab, et ei saa. Selleks on vaja ümber ehitada nii raudtee kui ka rongid. Sellise lahenduse korral on tegemist tehniliselt kalli erilahendusega. Lisaks piiratakse selliselt nõ tavaveeremi liikumisvõimalusi.

Käib arutus kohalike liinide piletihindade ja sõitjate arvu üle ning nende omavahelisest suhtest; samuti uuritakse RB raudteeharude kaugust olemasolevast raudteest.

Ivar Mägi teeb ettepaneku korralda häppening peale detailplaneeringu kehtestamist, kus markeeritakse looduses uus jaamahoone, perroonide jms.

Karri Tiigisoone arvab, et see on hea idee. Lisaks võiks planeeringujoonisele peale panna mõõdud, siis on ka paremini arusaadav kavandatavate ehitiste suurus.

Arutatakse veel, kuidas saaks olemasolevat raudteed ära kasutada, kuid seda pole tehniliselt võimalik RB raudteega integreerida. Samuti vaadatakse veel üle kõigi transpordiliikide juurdepääs planeeringualale ning räägitakse käesoleval ajal koostatud projektist, mis näeb ette juurdepääsutee ja 20 kohalise parkla praeguse olemasoleva rongiühenduse teenindamiseks. Arutatakse, et näiteks Soomes Mäntsäla jaamas ehitatakse igal aastal 100 parkimiskohta juurde, kuna selleks on nõudlus ning tõdetakse, et käesolev planeeringuala võimaldab ka siia vajadusel täiendavalt parkimiskohti rajada.

Eve Meres küsib, et kas praegune projekt olemasolevale 1520mm rööpmelaiusega raudtee perroonile juurdepääsutee ja parkla rajamiseks on arvestanud ka detailplaneeringu eskiisi lahendusega juurdepääsutee ja parklate osas.

Karri Tiigisoone vastab, et juurdesõidutee asukoht on kooskõlastatud arhitektide ja planeerijatega, aga parkla tuleb RB rajamisel ümber teha.

Ivar Mägi küsib, kuidas on tagatud vaegliiklejate juurdepääs.

Raido Kivikangur vastab, et RB projektis tuleb rakendada EL-st tulenevaid asjakohaseid ohutusdirektiive, kus pööratud suurt tähelepanu vaegliiklejaile ja kõik jaamakompleksid peavad nende nõuetega arvestama.

Ivar Mägi küsib, et kas jaamad ehitatakse enne valmis, kui RB trass tuleb?

Andres Lindemann vastab, et mitte varem, kui ülejäänud raudteed; samas võibolla hooned valmivad tõepoolest varem kui ülejäänud raudtee taristu, kuid täpne ehitusjärjekord pole veel paigas.

Karri Tiigisoon teatab, et eskiislahenduse avalikustamise käigus on tulnud Linnavalitsusele 3 kirja: Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-lt, Guru Projekt OÜ-lt ning Ivar Mägilt, milles esitatud küsimustele ja ettepanekutele vastab Pärnu LV kirjalikult, aga lühidalt saame neid käsitleda ka arutelul.

Eve Meres räägib lühidalt Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i arvamusest selle esindajana, et kui kavandatakse reisijate jaama, nagu Pärnus, siis jaam pole jaamahoone, vaid kompleks ja RB plaanis ei räägita vaid reisijateveost, vaid ka kaubaveost. Tasuvusuuringutes on viide, et Pärnusse võiks tulla koostoieterminal, kus erinevad transpordiliigid saavad kokku ja saab kaubad raudteele suunata. Planeeringus peaks olema viide, et perspektiivis on mahasõit. Kui hiljem mahasõit-pöörang vajalik, mõistlik need juba praegu ette näha.

Jaanus Aavik vastab, et detailplaneeringus seoseid kaubajaamaga põhjalikult ei analüüsita, vaid seda käsitletakse RB maakonnaplaneeringus ja trassi eskiisprojekti. Reisijate raudteejaama detailplaneeringusse on seda keeruline siduda, kuna kavandatavas reisijate raudteejaama asukohas on kaubajaam välistatud ja detailplaneering ei keskendu kogu RB raudteetaristu kirjeldamisele. Pöörangute ja automaatika teema leiab piisavat käsitlemist RB maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus ja trassi eelprojekti.

Karri Tiigisoon uurib, et kas RB trassi maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus kaubajaama asukohti ka kaalutakse, sest ka Guru Projektilt on kaubajaama teemaline kiri.

Andres Lindemann vastab, et käsitletakse Muuga kaubaterminali, aga praegu ei ole RB trassi teemaplaneeringus sees Pärnu kaubajaama lahendamist. Pärnu Maavalitsus soovib leida võimalikku perspektiivse 1435mm rööpmelaiusega raudtee kaubajaama kohta, kas praeguses piirkonnas või ka Uulu piirkonnas. On loodud 100% riigiettevõtte - RB Estonia OÜ, kes on tulevane raudtee ehituse tellija ja neil on kavandamisel eraldi analüüs, milline kaubajaama lahendus Pärnu piirkonnas peaks olema, kui suur, kas ja kuidas ühendada parimal viisil erinevad rööpmelaiused ja transpordiliigid. Samas kavandatakse ka Lätis kaubajaamakeskusi ja võib olla on mõistlik kasutada neid ühiselt - sellele annabki analüüs vastuse. Seega kaubajaamadega maakonnaplaneeringu teemaplaneeringute koossesius tegeletakse pluss teostatakse RB Estonia poolt eraldi analüüs.

Raido Kivikangur räägib, et kogu trassi ulatuses on kavandatud rongide liikumine kahel teel eraldi suundadel - üks ühes suunas ja teine teises suunas. Mõõdumisrajad, meldepunktid jms abil täpsustatakse veel protsessi edasistes etappides üldist rongide liikumist

Andres Lindemann lisab, et analüüsiti ka Pärnu jaamas teise möödaskõiguraja lisamist, kuid see võtaks täiendavalt ruumi, tekitaks keerukama geomeetria ja hädavajadust selleks ei ole.

Jaanus Aavik lisab, et trasside geomeetria osas on jaama paigutamisel kaalutud erinevaid variante ja praegune on osutunud kõige sobilikumaks. Pärnu jõgi on Natura ala ja parem variant on minna raudteesillaga risti üle jõe. Jaamas on võimalus kaubarongil mööduda, kui on mõlemal suunal reisirongid sees.

K- rauta esindaja Jaak Martinson uurib Liivi tee ja Papiniidu tänava ristmiku haljastatud kolmnurkse ala planeerimise kohta.

Jaanus Aavik vastab, et alal on tehtud dendroloogiline hindamine ja selle olulise juurdepääsu lahendus veel täpsustub.

Karri Tiigisoon lisab, et linna soov on, et jaama ümbrus ja parklad oleks samas kujunduslikus võtmes.

Arutletakse ka K-rauta läheduses asuva ristmiku lahenduse osas, et see ei ulatu planeeringualasse, kuid seal juhtub väga palju avariisid. Vastatakse, et ristmik ei pea planeeringualasse kuuluma, vaid seda on võimalik paremaks kujundada eraldi tänavaprojektiga.

Jaanus Aavik küsib Jaak Martinsonilt, kas K-rautal on plaanis pikemas perspektiivis oma territooriumil senise tegevusega jätkata.

Jaak Martinson vastab jaatavalt. Praegu pole ettevõttel kavas kasutusotstarvet muuta. K-rauta kauplus rajati sinna 2002. aastal, varem oli see sõjaväeterritoorium-jäätmaa, mis korrastati. Nüüd on seoses reisiterminali rajamisega kaupluse lähipiirkonna visioon muutumas, kuid jaamapoolsel küljel on aiandusosakond, mis näeb väga hea välja. Vaid Liivi tee poolisel küljel on ladustatud ehitusmaterjali, aga seegi on kõik korrektne.

Karri Tiigisoone lisab, et praegu on linnaruum kujundatud näoga Papiniidu tänava poole ja seljaga Liivi tee poole. Teeb ettepaneku K-rauta kaupluse säilimisel rajada territooriumi piirile midagi varjeks.

Järgnevalt arutatakse Ivar Mägi esitatud kirja teemadel.

Ivar Mägi kirjeldab oma soovi kontaktvööndi ala suurendada ning avalike hoonete rajamise võimalust jaama kontaktvööndisse, kuna kesklinnas avalikke hooned keeruline rakendada (muinsuskaitse nõuded).

Karri Tiigisoone kordab mõtet, et Papiniidu piirkond ei tohi kiirelt areneda kesklinna arvelt. Arhitektidelt on praegu olnud ettepanek vabaajakeskuse lisamiseks ning hotellifunktsiooni mitte lisamine.

Ivari Mägi on veendunud, et kesklinna ala on väike ning äritegevus Papiniidus aitab kesklinnale arengule kaasa. Papiniidus on suuremad võimalused.

Jaanus Aavik lisab, et praegu ongi kaalumisel sobilikud jaamahoonet toetavad funktsioonid, sellise võimaluse kavandamine on ka riigi soov. Täiendavat analüüsi sel teemal hakkavad tegema arhitektid.

Ivari Mägi rõhutab, et tema räägib Papiniidu suuremast piirkonnas.

Jaanus Aavik vastab, et sellises mastaabis käsitletakse asju üldplaneeringus.

Ka Ivar Mägi arutleb kaubajaama teema üle käesolevas detailplaneeringus, kuna RB on suur projekt.

Jaanus Aavik leiab, et kaubajaama sidumine detailplaneeringuga on küsitav, sest detailplaneering käsitleb vaid ühte konkreetset trassilõiku.

Ivari Mägi soovib, et vähemalt detailplaneeringu teksti oleks kaubajaama teema sisse kirjutatud.

Jaanus Aavik viitab, et Rail Baltic portaalil on kõik trassi teemaplaneeringuga seotud dokumendid üleval. Samuti on soovi korral võimalik tutvuda menetletava Pärnu maakonnaplaneeringu dokumentidega Pärnu Maavalitsuse kodulehel või kontakteeruda Tiiu Pärnaga.

Karri Tiigisoone lõpetab eskiisi avaliku arutelu.

Eskiislahenduse
avaliku arutelu juhataja
/allkirjastatud digitaalselt/

Protokollija