

Pärnu Linnavalitsus
planeerimisosakond
Suur – Sepa tn 16 PÄRNU

01. veebruaril 2014 a

Pärnus Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu eskiislahenduse avaliku arutelu protokoll

Algus kell 13.00 , lõpp kell 13.40
Arutelu juhataja: Karri Tiigisoon
Protokollija: Merlin Kalle

Osavõtjad: Vt lisa kohalviibijad.

PÄEVAKORD:

1. Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu eskiislahendust tutvustav avalik arutelu.
2. Eskiisituvustuse arutelule järgneb Mark Soosaare poolt juhitud kaasamõtlemisüritus „Peatus Pärnu- teivasjaam või silmapaistev arhitektuuriteos Rail Baltical“.

ARUTELU

Pärnu linnaarhitekt Karri Tiigisoon ning Mark Soosaar avavad ürituse ning teevad väikese sissejuhatuse.

Karri Tiigisoon lisab muuhulgas, et paralleelselt detailplaneeringu eskiislahenduse koostamisega on ettevalmistamisel ka reisijate raudteejaama arhitektuurikonkursi tingimused ja kuulutatakse välja arhitektuurivõistlus. Käesolev eskiislahendus on tinglik, et anda võimalus arhitektuurivõistluse kaudu saada ideid, mida hetkel ei ole võimalik ette näha.

Teema on oluline, kuna linnaehituslikult on tegemist keeruka kohaga, kuna perspektiivse jaamahoone asukoht on valitud teisele poole äsjaehitatud Liivi teed ja olemasolevat raudteed ja Rail Baltic planeeringuga tuleb sinna veel raudteeharusid lisaks. Selle kõige sidumine visuaalselt kui ka funktsionaalselt olemasoleva linnaruumiga ongi põhiküsimuseks.

Järgnevalt tutvustab Jaanus Aavik lühidalt planeeringu eskiislahendust.

Järgnevad küsimused-vastused:

Mark Soosaar küsib, kui pikk on juurdepääsutee silla alt jaamahooneeni.

Jaanus Aavik vastab, et täpselt pole mõõdetud, aga ca 1km.

Mark Soosaar arvab, et tee on liiga pikk, kuna samas lähedal on Papiniidu tänav ja Liivi tee.

Jaanus Aavik vastab, et küsimus on kulutuste otstarbekuses. Tehniliselt on võimalik kindlasti ka Liivi tee alt rajada uus sõidukite tunnel, kuid Rail Baltic kavandamise üks lähteülesanne on, et see oleks lihtne, loogiline, mõistlike kulutustega, sest vastasel korral see ei realiseeru. Olemasoleva silla aluse juurdepääsu ärakasutamine on majanduslikult otstarbekam.

Mark Soosaar arvab selle peale, et võibolla pole rongil siis üldse otstarbekas Pärnus peatuda, kui see kalliks läheb.

Küsitakse, kas jaama asukoht võiks olla hoopis teisel pool jõge, kus Ehitajate tee keerab Papiniidu tänava suunal, sealses piirkonnas. Et kui käesoleval alal on midagi, mis nõuetele ei vasta, et kaalume teist asukohta.

Jaanus Aavik vastab, et eeltöö käigus, mis siiani tehtud, ei ole avastatud ühtegi sellist asjaolu, mis välistaks selles asukohas jaama rajamise võimalikkuse. Täna asukohta toetavad lisaks majanduslikule otstarbekusele linna poolt tehtud otsused ja kaalutlused. Ala ei ole pakutud välja täiesti uue asukohana, vaid on küsitud Pärnu linna seisukohti. Eelnevad kaalutlused ja otsused toetasid täna asukohta ning projekteerimisel oli asja valminud Papiniidu perroon ja seetõttu teist asukohta kaalutud ei ole. Asja võib muuta muidugi trassikoridori valik, et kui maakonnaplaneeringu kohaselt raudteetrassi siia ei tule, siis ei saa siia jaama teha. Aga täna on maakonnaplaneering alles menetlusprotsessis.

Seejärel näitab linnaarhitekt Karri Tiigisoone kaardil asukohta ning selgitab asukohavalikut, mille puhul oli eesmärgiks tuua jaam linnale lähemale, sest lähedal asub elamupiirkond ja see asukoht oleks lähim võimalik linnale.

Tiiu Pärn kirjeldab trassialternatiive ja toob välja, et üks alternatiiv läheb läbi Pärnu linna, mille puhul kaalutakse Raekoja metsast trassiga läbi saamist. Ning on otsustatud, et vaba läbilaskevõime olemasolul hakkab Rail Baltic raudteel toimuma ka kohalike riigisisene raudteeliiklus. Ja raudteejaama tuleks seetõttu vaadata terviklikumalt kui ainult kiirraudtee puhul.

Mark Soosaar arvab seepeale, et see tähendab kindlasti vähemalt nelja perrooni, sest kahe raudteega on teivasjaamad.

Küsitakse veel, et kui Pärnu linna ei plaanita kauba- jaama, siis miks kaubarongid peaksid linna läbima. Ning, kui kaubarongid linna ei läbi, siis ehk tõesti ei peaks linna läbima ka reisirongid.

Jaanus Aavik vastab, et see küsimus kaldubki trassivaliku temaatikasse, maakonnaplaneeringusse. Selgitab, et menetluses on Rail Baltic (RB) maakonnaplaneering, millega valitakse kõige optimaalsem ja mõistlikum trass ning Pärnu linna poolt algatatud detailplaneering jaama kavandamiseks. Pärnu linn valmistub selleks, et trass tuleb Pärnust läbi. RB lähteülesanne ütleb, et trass kulgeb kaheteeliseks, kus toimub kauba- ja reisijatevedu. On kaalutud ka lahendusi, kus kaubaveod lähevad otse ning vaid reisiliin läheb läbi linna ja alternatiivid on lõpuni lukku panemata, aga lähtuvalt RB üldkontseptsioonist ja lähteülesandest nähakse trassi siiski ette kaheteeliseks. Kahe eraldiasetseva RB raudtee rajamine oleks ebaratsionaalne.

Küsitakse, kas uut raudteed pole võimalik ehitada vähemalt osaliseltki olemasolevale raudteetammile.

Jaanus Aavik vastab, et tekivad tehnilised komplikatsioonid ja keerukus tõuseb ja kulud tõusevad ning efektiivsus langeb.

Küsitakse eskiislahenduse seletuskirjas toodud reisijate arvu kohta ööpäevas, et miks oli 365 inimest kirjas.

Jaanus Aavik vastab, et tegemist on eksitusega ning arvestuslik suurusjärk oleks 2000 inimest ööpäevas.

Küsitakse, kuidas saab südalinnast bussidega raudteejaama, milliseid tänavaid pidi.

Karri Tiigisoone sõnul on praegu põhiline eesmärk leida situatsioon, kuidas saaks ühistranspordiga juurdepääs lahendada olemasoleva ühistranspordivõrgu baasil. Hetkel on kahe ehituspoe vahel tupiktänav, millest läheb ka jalakäijate tunnel, aga kas tulevikus hakkavad tunnelist läbi sõitma ka autod, bussid ja tuleb ka galerii üle tänava, selles osas peaks täpne lahendus tulema läbi arhitektuurivõistluse. See on lähim punkt, mille kaudu olemasolevat tänavavõrku kasutades ligi saab.

Lahendus ei ole veel 100% lõplik ja on vaja teha veel mõttetööd ning tulemused annab arhitektuurikonkurss.

Mark Soosaar selgitab, et selleks ongi inimesed tänasele üritusele kutsutud, et saaks avaldada arvamust, kas selline eskiislahendus sobib jaama ehitamiseks või on vaja ala laiendada või viia hoopis teise kohta. Ning, et millist jaama Pärnu linn tegelikult vajaks.

Jaanus Aavik lõpetab lõppsõnaga arutelu ning jätkub ajurünnak teemal „Peatus Pärnu-teivasjaam või silmapaistev arhitektuuriteos Rail Baltical“, mille raames teevad ettekande Mark Soosaar slaidiprogrammi näol maailma raudteejaamadest ning Soome raudteearhitekt Helsingi raudteejaama ajaloost ning rekonstrueerimisest.

KOKKUVÕTE:

Planeeringud koostatakse detailplaneeringute puhul koostöös planeeritava maa-ala elanike ning kinnisasjade ja naaberkinnisasjade omanikega.

27. jaanuarist – 31. jaanuarini 2014 toimus Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu eskiislahendust tutvustav väljapanek.

Selle aja jooksul sai detailplaneeringu eskiislahendusega tutvuda Pärnu linna veebilehel www.parnu.ee ja tööpäeviti kella 08.00 – 16.00 Pärnu Linnavalitsuse büroohoone esimesel korrusel asuvas planeeringute saalis nr 103.

Planeeringu koostamise ajal võis iga isik esitada ettepanekuid ja vastuväiteid planeeringu kohta esitada koha peal, saata posti teel või elektronpostiga, aadressile infospetsialistid@lv.parnu.ee.

Detailplaneeringu eskiislahenduse avalikustamise käigus esitati Andrus Kallastu poolt avaldus, millega tehti ettepanek laiendada Rail Balticu Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu ala kaasates sellesse ka üle Pärnu jõe kulgeva Papiniidu silla.

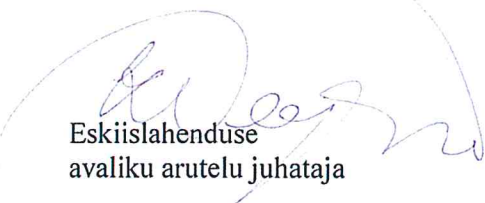
Maanteeamet esitas 31.01.2014 kirjaga oma vastuväited ja ettepanekud ning märkis, et on valmis tegema koostööd Rail Baltic Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu koostamisel.

Täiendavad ettepanekud ja tähelepanekud laekusid kodanik Ivar Mägi poolt.

Eskiislahendust tutvustav avalik arutelu toimus 01. veebruaril 2014, millest võttis osa suur hulk planeeringust huvitatuid isikuid ja linnakodanikke.

Arutelu käigus esitas kodanik Helli Säärekõnno omalt poolt kirjaliku avalduse ettepanekute ja seisukohtadega planeeringuga kavandatu kohta ning linna elu puudutavates küsimustes.

Rail Balticu Pärnu reisijate raudteejaama detailplaneeringu edasine menetlemine jätkub vastavalt planeerimisseadusele.



Eskiislahenduse
avaliku arutelu juhataja



Protokollija