

**Uue Pärnu - Eesti/Läti piiri raudteeliini ehitamise projekteerimise ja
järelevalveteenused (nr RBR 2018/28)**

Projekteerimise prioriteetlõik 1
Projekteerimistingimuste taotlus autotunnel
BR-2242/kohalik tee OR-2242
Seletuskiri

Juuni, 2021

Uue Pärnu - Eesti/Läti piiri raudteeliini ehitamise projekteerimise ja järelevalveteenused

Projekteerimise prioriteetlõik 1

Projekteerimistingimuste taotlus autotunnel BR-2242/kohalik tee OR-2242

Seletuskiri

Dokumendi esitamise ajalugu:

Rev.:	Kuupäev:	Dok. Olek:	Koostanud	Kontrollinud	Kinnitanud	Vastu võetud

*Antud trükise autor vastutab teavitamismeetme sisu eest ainuisikuliselt.
Euroopa Liit ei vastuta teatistes või trükises sisalduva teabe mis tahes kasutamise eest.*



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

SISUKORD

1	SISSEJUHATUS	4
2	KAVANDATAV RAJATIS	5
2.1	Rajatise liik	5
2.2	Rajatise asukoht	5
2.3	Projekteerimise alused	6
2.4	Kavandatavad tehnilised andmed	9

LISAD

Lisa 1. Prioriteetlõik 1 asendiplaan

Lisa 2. Tunneli ja tee asendiplaan

Lisa 3. Tunneli geomeetria

1 Sissejuhatus

Obermeyer Planen+Beraten GmbH (Saksamaa) ja Prointec S.A. konsortsium on sõlminud Rail Baltica raudteed arendava Balti riikide ühisettevõttega RB Rail AS projekteerimise ja autorijärelevalve lepingu „*Design and Design Supervision Services for the construction of the new line from Pärnu to Estonian – Latvian Border*“ Rail Baltica raudtee projekteerimisel lõigus Tootsi alalt Iklani.

Projekteerimise peamisteks lähteülesanneteks on Rail Baltica eelprojekt, mis valmis aastatel 2018/2019 ja riigihalduse ministri poolt 13.02.2018 kinnitatud Pärnu maakonnaplaneering “Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine”. Vastavalt 20.05.2021 aastal Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ameti poolt korraldatud veebiseminaril “Rail Balticu ehitus- ja kasutuslubade taotlemine” edastatud informatsioonile, tuleb ehitusloa või ehitusteatisel kohustuslikele rajatistele taotleda projekteerimistingimused kui need ei olnud varasemalt määratletud Rail Baltica eelprojektiga või kui projekteeritavad rajatised hõlmavad enda alla suurema maa-ala kui see on määratud varem kehtestatud planeeringukoridoriga.

2 Kavandatav rajatis

2.1 Rajatise liik

Antud projekteerimistingimuste objektideks on autotunnel ((Raudtee)sild, -viadukt, -tunnel, jalakäijate tunnel) projektühisega on BR-2242 ja kohalik tee projektühisega OR-2242.

2.2 Rajatise asukoht

Kavandatav tunnel ja tee on planeeritud Häädemeeste valla territooriumile alljärgnevale maaüksusele.

Silla tee (84801:001:1715)

Silla tee 3 (84801:001:1299)

Silla tee 5 (84801:001:1301)

Kuusiku tee 9 (84801:001:1302)

Kuusiku tee 11 (84801:001:1303)

Silla tee 7 (84801:001:1304)

Silla tee 9 (84801:001:1305)

Silla tee 11 (84801:001:1306)

Silla tee 13 (84801:001:1307)

Silla tee 15 (84801:001:1308)

Tallinna-Lelle-Pärnu-Mõisaküla 142-145,8 km (84801:001:0591)

Reiujõe tee 2 (84801:001:0121)

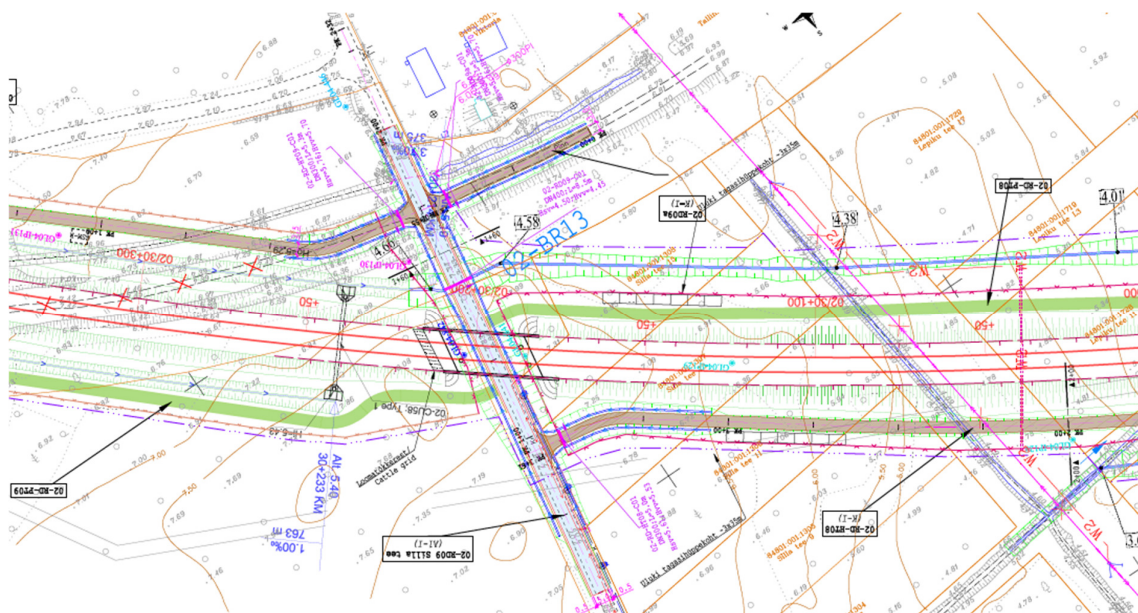
Kuusiku tee 7 (84801:001:1300)



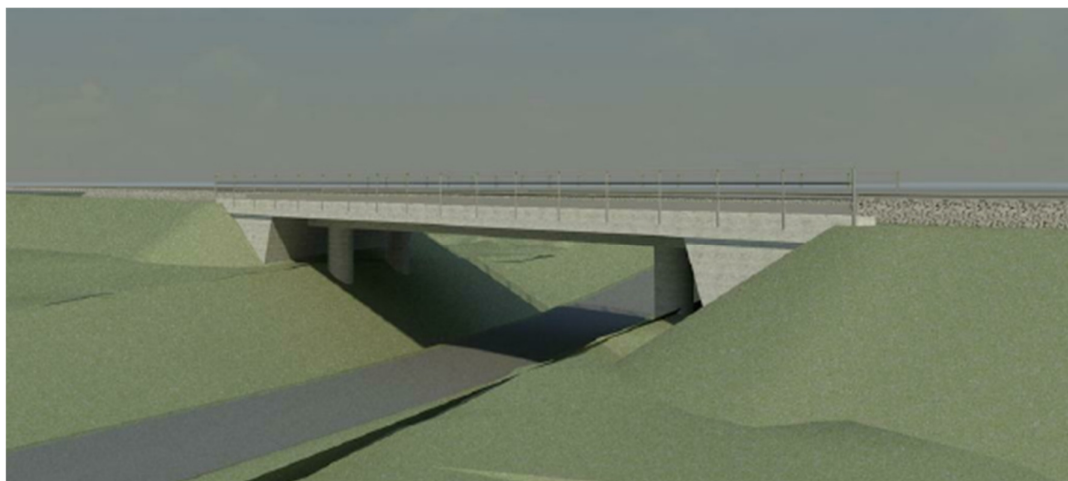
Pilt 2-1. Tunneli ja kohaliku tee asukoha üldskeem

2.3 Projekteerimise alused

Rail Baltica eelprojektiga oli ette nähtud raudteesild Silla tee ja Reiujõe tee joonele.



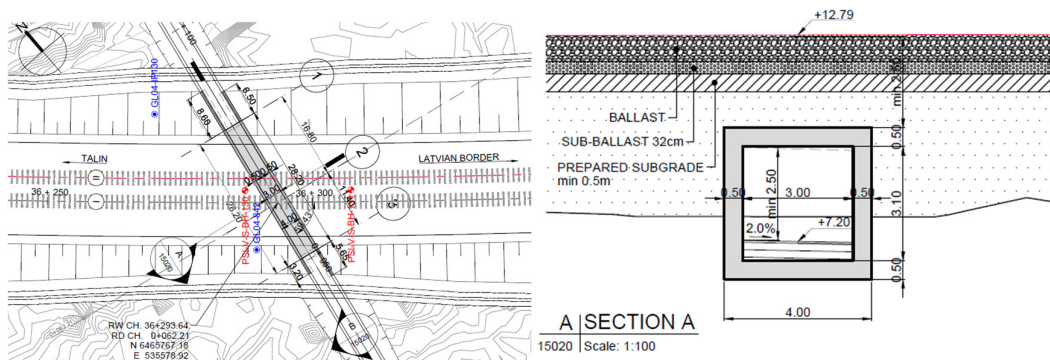
Pilt 2-2. Eelprojekti lahendus Silla tee raudteesild



Pilt 2-3. Eelprojekti visualisatsioon Silla tee raudteesild

Eelprojekti lahenduse järgi ei oleks olnud võimalik nõuetele vastavalt lahendada Silla küla kinnistute juurdepääsusi arvestades Silla tee ja Reiujõe tee nõuetele vastavaid pikiprofiile, seetõttu kavandati VE (Value engineering) käigus uus nõuetele vastav lahendus.

Uue lahenduse järgi on Silla tee ja Reiujõe tee sihis jalakäijate tunnel projektühisega BR-2441 (täiendavaid projekteerimistingimusi ei vaja).



Pilt 2-4. Põhiprojekti lahendus jalakäijate tunnelile BR-2241

Sõidukite jaoks on VE lahenduse alusel ette nähtud eraldi uus tunnel BR-2242 koos kohaliku teega OR-2242.

Riigimetsa Majandamise Keskus omab Taimla kinnistul (84801:001:1083) istikute ettekasvatuse ala ja tulevikus kavandatakse Reiujõe tee pikendust kuni antud taimlani. Seetõttu kasutaks Riigimetsa Majandamise Keskus projekteeritavat tunnelit ka metsatehnika veoks. Lisaks kasutaksid antud tee pikendust ka Puukooli tee alal paiknevad elamud. Seetõttu on eriti oluline, et planeeritava tunneli ja teede lahendused vastaksid projekteerimisjuhenditele ja -nõuetele.



Pilt 2-5. Riigimetsa Majandamise Keskuse taimla

2.4 Kavandatavad tehnilised andmed

Tunneli kavandatav ehitisealune pind: 522 m²

Tunneli kavandatav pikkus: 55 m

Tunneli kavandatav maht: 1454 m³

Kohaliku tee kavandatav ehitisealune pind: 5645 m²