



Harju Maavalitsus



Maanteeamet

**Harju maakonnaplaneeringut
täpsustav teemaplaneering
„Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha
täpsustamine km 12,0-44,0“**

Seletuskiri

Tartu 2014

OÜ Hendrikson & Ko

Raekoja pl 8, Tartu

Pärnu mnt 27, Tallinn

<http://www.hendrikson.ee>



Hendrikson & Ko



OÜ Reaalprojekt

Vaksali 17, Viljandi

Pärnu mnt 463, Tallinn

<http://www.reaalprojekt.ee>

Sisukord

Sisukord	2
Sissejuhatatus	4
1 Planeeringu koostamise vajadus ja protsess	5
1.1 Planeeringuala	5
1.2. Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee staatus teedevõrgus	5
1.3. Planeeringu koostamise eesmärk ja vajadus	5
1.4 Planeeringu koostamise protsess	7
2 Planeeringu koostamisega seotud uuringud ja analüüsid	10
3 Käsitletavad põhimaantee trassi koridori asukohaalternatiivid, nende võrdlus ja võrdlustulemuste põhjendus	14
3.1 Põhimaantee võrreldav lõik 1, Kernu ümbersõit km 37,2-45,3	17
3.2 Põhimaantee võrreldav lõik 7, pikk Kernu-Käbiküla ümbersõit km 37,2-61,9 ...	20
3.3 Käsitletava põhimaantee väljavalitud trassi asukoht km12,0-92,0	20
4 Planeeringulahendus	22
4.1 Üldtingimused	23
4.1.1 I klassi maantee trassi koridor ning tee ja tee kaitsevööndi ala	23
4.1.2 Maade kasutamise põhimõtted ja ehitustingimused planeeritud maantee trassi koridoris ning tee ja tee kaitsevööndi alas	24
4.1.3 Tehnovõrgud	25
4.1.4 Tuulikupargid ja üksikud tuulikud	26
4.1.5 Maaparandussüsteemid	26
4.1.7 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised	26
4.1.8 Kehtestatud detailplaneeringud	26
4.2 Liiklusrajatised	27
4.2.1 Tee-ehituslikud üldnõuded	27
4.2.2 Eritasandilised ristmikud ning risted	27
4.2.3 Sillad ja viadukid	27
4.2.4 Bussipeatused	28
4.2.5 Jalg- ja jalgrattateed, jalgtunnelid	28
4.2.6 Sõiduteed	29
4.2.7 Parklad, puhkekohad, tanklad ja teenindusjaamad	29
4.2.8 Keskkonnatingimused roheline võrgustiku toimimise tagamiseks	30
4.2.9 Müratõkked	30
4.3 Tallinn – Ääsmäe lõik, km 12,0 – 26,5	31

4.3.1	Üldkirjeldus.....	31
4.3.2	Liikluskorralduslikud nõuded.....	32
4.3.3	Liikluse müra leevendavad meetmed.....	33
4.3.4	Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine	33
4.3.5	Kaitstavad loodusobjektid	33
4.3.6	Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised	34
4.3.7	Maardlad	34
4.3.8	Kehtestatud detailplaneeringud.....	35
4.4	Ääsmäe – Kohatu lõik, km 26,5 - 37,0	38
4.4.1	Üldkirjeldus.....	38
4.4.2	Liikluskorralduslikud nõuded.....	38
4.4.3	Liikluse müra leevendavad meetmed.....	39
4.4.4	Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine	39
4.4.5	Kaitstavad loodusobjektid ja vääriselupaigad	39
4.4.6	Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised	39
4.4.7	Maardlad	40
4.5	Kernu lõik, km 37,0 - 44,2.....	40
4.5.1	Üldkirjeldus.....	40
4.5.2	Liikluskorralduslikud nõuded.....	40
4.5.3	Liikluse müra leevendavad meetmed.....	41
4.5.4	Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine	41
4.5.5	Kaitstavad loodusobjektid	41
4.5.6	Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised	41
4.5.7	Maardlad	41
5	Teemaplaneeringu lahenduse realiseerumisega kaasnevate mõjude leevendusmeetmed.....	42
6	Planeeringu elluviimine	47
6.1	Vastavus maakonnaplaneeringule	47
6.2	Elluviimise põhimõtted ja etapid	47
7	Terminid ja määratlused	48
8	Kaardid	51

Sissejuhatus

Harju maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringu algatamise eesmärk on määrata riigi põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla maantee trassi koridori asukoht. Põhimaantee uue trassi koridori asukoha valiku vajaduse tingivad olemasolevad liiklusolud ja transpordiühendus.

Teemaplaneeringu algatamise ettepaneku esitas Maanteeamet. Planeeringu algatab, võtab vastu ja kehtestab maavanem. Teemaplaneeringu koostamist korraldab maavalitsus.

Põhimaantee trassi koridor läbib Tallinna ja Saue linna ning Saue, Saku ja Kernu valda.

Paralleelselt Harju maakonnaplaneeringu koostamisega koostati teemaplaneeringud Rapla ja Pärnu maakonnas.

Harju ja Raplamaa maakonnaplaneeringuid täpsustavate teemaplaneeringute koostamise protsessid viidi läbi samaaegselt koostöös, seetõttu on planeeringute protsessikirjeldused ja KSH aruanne koondatud ühisesse köitesse¹. Planeeringulahendus on vormistatud tekstiosana ja kaartidena ning menetlusedokumentatsioon eraldi maakondade kaupa.

Protsessi läbiviimiseks ja sisuliste otsuste vastuvõtmiseks moodustati Harju ja Rapla maakonna osas ühine juhtrühm, kuhu kuuluvad Harju ja Rapla Maavalitsuste, Maanteeameti, Maanteeamet Põhja regiooni, kohalike omavalitsuste ja konsultandi (OÜ Hendrikson&Ko ja OÜ Reaalprojekt) esindajad. Koostöö ning erinevaid osapooli rahuldava lahenduse väljatöötamise eesmärgil kaasati juhtrühma töösse Maa-ameti ja Keskkonnaameti esindajad.

Teemaplaneering koosneb:

- Tekstist (käesolev Seletuskiri);
- Kaartidest:
 - põhijoonis M 1:100 000
 - täpsemat lahendust kirjeldavad kaardid omavalitsuste lõikes M 1:20 000;
- Teemaplaneeringute protsessi ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruandest;
- Menetlusedokumentatsioonist lisade köitena;
- Koostatud uuringutest ja aruannetest.

¹ Harju maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0“ ja Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi täpsustamine km 44,0-92,0“. KSH aruanne/Tulemuslikkuse analüüs, Tartu 2013

1 Planeeringu koostamise vajadus ja protsess

1.1 Planeeringuala

Planeeringualaks on maantee trassi koridor (vt joonis 4.1.1.1 lk 23), mis hõlmab Harju maakonda läbiva riigi põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla toimimiseks ja teedevõrguga ühendamiseks tarvilikku ala ning selle lähimõjuala. Planeeringuala kulgeb Tallinna ja Saue linna ning Saue, Saku ja Kernu valdade territooriumil.

1.2. Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee staatus teedevõrgus

Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee näol on tegemist riigi ühe olulise põhimaanteega, mis ühendab pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktiga. Lähtuvalt põhimaantee funktsioonist on põhimaanteel prioriteetseks läbiv liiklus ning kiire ühenduse tagamine regioonide vahel. Tallinn-Pärnu-Ikla maantee on tuntud Balti riike ühendava maanteena Via Baltica, mis kulgeb põhja-lõunasuunaliselt Helsingist Berliini läbi Eesti, Läti, Leedu ja Poola. Via Baltica on sotsiaal- ja majandusruumi oluline telg, mis ühendab Eesti ühelt poolt Läti, Leedu ja Poola kaudu Kesk- ja Lääne-Euroopaga, teiselt poolt Põhja-Euroopaga, eelkõige Soome ja Rootsi.

Tallinn-Pärnu-Ikla maantee kuulub rahvusvahelisse Trans European Network Transport (TEN-T) teedevõrgustikku, mis võimaldab teele kavandatavate projektide rahastamiseks taotleda Euroopa Liidu Ühtsusfondi abiraha.

1.3. Planeeringu koostamise eesmärk ja vajadus

Planeeringu koostamise eesmärk

Teemaplaneeringu koostamise eesmärk on põhimaantee Via Baltica rajamiseks trassi koridori asukoha määramine ja selles ruumilise arengu elluviimiseks peamiste maakasutus- ja ehitustingimustes kokkuleppimine. Tee täpse asukoha väljaselgitamine toimub teemaplaneeringu alusel koostatava projekti koostamise käigus.

Olemasoleva trassi vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele parandab liiklusohutuse tingimusi maanteel ning tagab sujuva ja usaldusväärse ühenduse erinevate sihtpunktide vahel nii rahvusvahelisel kui siseriiklikul tasandil.

Teemaplaneeringuga määratakse põhimaantee trassi koridor ning üldised maakasutus- ja ehitustingimused maantee trassi koridoris, tee ja tee kaitsevööndi alas, liiklussõlmedes ja teistel planeeringu elluviimiseks vajalikel aladel. Pärast teemaplaneeringu kehtestamist kantakse trassi asukoht varem kehtestatud üldplaneeringutesse, samuti on teemaplaneering aluseks valla ja linna üldplaneeringute, detailplaneeringute ja tee-ehitusprojekti koostamisele.

Teemaplaneeringu koostamisel on arvestatud riigi ja kohalike omavalitsuste ruumilise arengu vajadusi ning trassi asukoha valikul lähtutud majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna arengu pikaajalistest suundumustest ja vajadustest.

Olemasolevatest liiklusoludest tulenev planeeringu koostamise vajadus

Teemaplaneeringu koostamise vajadus tuleneb olemasolevatest probleematilistest liiklusoludest ja transpordiühendusest (piiratud pikinähtavus, samatasandilised ristumised jne).

Tallinn-Pärnu-Ikla maantee näol on tegemist põhimaanteega, millel km 13,04-26,5 on mõlemas sõidusuunas välja ehitatud kaks sõidurada, kolm eritasandilist ristmikku (Topi, Kanama ja Jõgisoo). Tee katte laius on 11 m, ulatudes ristmike piirkonnas 17 meetrini.

Alates km 26,5 on mõlemas sõidusuunas üks sõidurada, katte laius on valdavalt 9 m, ulatudes ristmike piirkonnas 16,8 meetrini, üks eritasandiline (Ääsmäe), suuremad ristmikud on

kanaliseeritud ja kõrvalteele rajatud suunavad liiklussaared. Peenra laius on vastavalt 0,75 ja 1,5 m.

Valdaval osal mahasõitudel puuduvad aeglustus-kiirendusrajad. Lõigu algus jääb Tallinna linna ja selle lähialasse, kus ülejäänud lõiguga võrreldes on suurem liiklussagedus ja jalakäijate arv ning bussipeatused paiknevad tihedamalt.

Valgustatud on maanteelõik väikeses ulatuses: Tallinna linna piirist Kanama eritasandilise ristmikuni km 13,04-19,024 (ristmik kaasaarvatud); Ääsmäe eritasandiline ristmik km 26,899-28,009; Kernu küla tihedamalt asustatud ala km 39,2-39,6.

Jalg- ja jalgrattateed on rajatud:

- km 13,1-13,8 - 1,5 m laiune, ühel pool maanteed, maanteest 1 m kaugusel;
- km 39,2-39,9 - 3 m laiune, kahel pool maanteed, maanteest 8,5 m kaugusel.

Saartega kergliiklustee ületuskoht on rajatud km 39,8.

Olemasolev maantee Harju maakonnas on suhteliselt sirge, kuid pikinähtavus on tihti piiratud väikese raadiusega kumerate vertikaalkõverate tõttu, eelkõige km 27,17-39,0. Alates km 39,0 on pikiprofiilis trass rahulikum, kuid rohkem esineb väikese raadiusega kõveraid, mis ei taga autojuhtidele piisavat pikinähtavust ja vajavad halbade ilmastikuolude korral suuremat tähelepanu teel ohutuks liiklemiseks. Lõigule jääb palju ristumisi kõrvalteedega, tihti on ristuvad teed põhitee suhtes ebasobiva nurga all, mis võib kaasa tuua liiklusohutliku olukorra põhiteele väljasõidul või sellest ülesõidul.

Liiklusolud maanteel (ebapiisav pikinähtavus, ühes tasapinnas ristmikud, peale- ja mahasõitude suur arv, jalakäijate ja kergliiklejate liiklemine põhimaanteel jne) on toonud kaasa teelt väljasõite ja kokkupõrkeid vastassuunas sõitva sõidukiga ning liiklusõnnetusi jalakäijate ja jalgratturitega. Ajavahemikul 2000-2009 on registreeritud km 13,0-92,3 kokku 437 liiklusõnnetust, neist 184 lõppesid inimvigastustega².

Eelkirjeldatud liiklusoludest tingituna ning lisaks arvestades asjaolu, et liiklusprognoosi kohaselt tõuseb perspektiivis liiklussagedus, mis eeltoodud probleeme veelgi süvendab, rekonstrueeritakse olemasolev maantee vastavalt I klassi maanteele esitatavatele nõuetele, et tagada maanteel ohutu ja sujuv liiklemine. Kui liiklussagedus³ 2009. aastal Harju maakonnas oli 7336-31694 autot ööpäevas, siis vastavalt koostatud liiklussageduse prognoosile⁴ on eeldada liiklussageduse tõusu 2040. aastaks aeglase kasvustsenaariumi korral 10627-45618, keskmise kasvustsenaariumi korral 17075-73280 ning kiire kasvustsenaariumi korral 29677-127249 autoni ööpäevas.

Tallinn-Pärnu-Ikla maantee on tähtis Eestit läbiv Põhja- ja Lääne-Euroopa vaheline turismi- ja transpordimarsruut. Ohutu ja sujuva transpordiühenduse tagamine rahvusvahelistel suundadel on tähtis riigi konkurentsivõime sisukohalt, samuti on trass ühtlasi riigisiseseks ühendusteks oluliste keskuste vahel, võimaldades arenguvööndite väljakujunemist ning aeg-ruumilise vahemaa vähendamist.

Liiklusohutuse parandamiseks ja sujuva ühenduse loomiseks erinevate sihtpunktide vahel on teemaplaneeringuga leitud sobivaim asukoht trassi koridorile Harju maakonna piires.

Lõikudes, kus planeeritav trassi koridor järgib olemasolevat põhimaanteed, on arvestatud teise sõidusuuna rajamise võimalusega olemasoleva tee kõrvale. Lõikudes, kus kaaluti õgvendusi ja ümbersõidu alternatiive, on läbi viidud alternatiivsete trassilõikude võrdlemise.

² OÜ Reaalprojekt „Liiklusohutuse analüüs“, Tallinn 2010

³ Maantee liiklussageduse andmed AS Teede Tehnokeskuse andmetel

⁴ OÜ Reaalprojekt „Liiklusuuringud“, Tallinn 2010

Trassi koridori asukoha valik/planeeringu koostamine on toimunud läbi avaliku planeeringuprotsessi ja keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemusena.

Lisaks maantee trassi koridori asukohale on teemaplaneeringuga täpsustatud riigimaantee toimimiseks vajalike rajatiste vajadus lähtudes õigusaktides toodud tee koosseisu kuuluvate rajatiste loetelust.

1.4 Planeeringu koostamise protsess

Harju maavanema 13.05.2009 korraldusega nr 1215-k on algatatud Harju maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0“.

Planeeringu koostamine algatati eesmärgiga määrata Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee trassi koridori asukoht.

Paralleelselt planeeringu koostamisega viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH). KSH aluseks on laiendatud keskkonnakäsitlus, kus võrdselt looduskeskkonna komponentidega leiavad käsitlust ka inimkeskkonna erinevad mõjutegurid. KSH läbiviimise käigus hinnatakse maantee rajamisega kaasnevat eeldatavat mõju keskkonnale, analüüsitakse selle mõju vältimise või leevendamise võimalusi ning tehakse ettepanek sobivaima lahendusvariandi valikuks.

Planeeringulahenduse väljatöötamisel arvesse võetud keskkonnakaalutlusest annab põhjalikuma ülevaate Harju ja Rapla maakonna teemaplaneeringute protsessi ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande köide.

Protsessi käigus toimunud kirjavahetus, arutelude protokollid jms on koondatud menetlusedokumentide köitesse.

Planeeringu ja KSH protsessi raames toimunud tegevuste ajalist kulgu iseloomustab alljärgnev tabel:

Teemaplaneeringu etapid	Tegevus	Aeg
Teemaplaneeringu algatamine	Harju maavanema korraldus nr 1215-k	13. mai 2009
Ettevalmistav etapp	Riigihanke korraldamine	juuli 2009
	Lepingu sõlmimine	10. november 2009
Teemaplaneeringu koostamine. Keskkonnamõju strateegiline hindamine	Juhtrühma moodustamine	november 2009
	Lähteandmete kogumine	november 2009 – jaanuar 2010
	Tugiplaani koostamine kohalike omavalitsuste lõikes, üldplaneeringute ja detailplaneeringute järgse maakasutuse kaardistamine	november 2009-jaanuar 2010
	Käsitletava maantee trassi esialgsete asukohaalternatiivide väljatöötamine	jaanuar-veebruar 2010
	KSH programmi koostamine, seisukohtade küsimine KSH programmi osas	jaanuar-veebruar 2010
	Olulisemate arengute, tähelepanu	veebruar-märts 2010

Teemaplaneeringu etapid	Tegevus	Aeg
	vajavate aspektide kaardistamine. Võtmetegurite koondkaardi koostamine (hilisemates etappides selle järjepidev täiendamine ja täpsustamine)	
	KSH programmi avalikustamine	veebruar-märts 2010
	Kohtumised kohalike omavalitsuste esindajatega tugiplaani täpsustamiseks. Tugiplaani täpsustamine	märts 2010
	Teemaplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi tutvustamine avalikkusele	9. märts 2010 Kernu valla rahvamajas
	KSH programmi heakskiitmine Keskkonnaameti poolt	23. aprill 2010
	Käsitletava maantee trassi esialgsete asukohaalternatiivide täpsustamine arvestades kohalike elanike ettepanekuid ja kohalike omavalitsuste seisukohti	märts-aprill 2010
	Uuringute ja analüüside koostamine	aprill-juuli 2010
	Käsitletava maantee trassi asukohaalternatiivide võrdlemine ja täpsustamine arvestades kohalike elanike ettepanekuid, kohalike omavalitsuste seisukohti ja juhtrühma vaheotsuseid, võrdlustulemuste tutvustamine (korduv) avalikkusele	aprill 2010–jaanuar 2011
	Esialgse eskiislahenduse väljatöötamine	juuli-september 2010
	Esialgse eskiislahenduse, käsitletava maantee trassi asukohaalternatiivide võrdlustulemuste tutvustamine avalikel aruteludel	14. september 2010 Kernu valla rahvamaja; 15. september 2010 Saue vallavolikogu saal ja Saku Valla Maja
	Käsitletava maantee trassi asukohaalternatiivide täpsustamine arvestades protsessi käigus esitatud ettepanekuid. Täpsustatud võrdlustulemuste tutvustavad täiendavad avalikud arutelud	14. detsember 2010 Kernu valla rahvamaja
	Käsitletava maantee trassi asukohaalternatiivide ja teemaplaneeringu hetkeseisu tutvustamine Majandus-ja Kommunikatsiooniministeriumis	veebruar 2011
	Eelistatud trassivariandi valik (juhtrühma otsus)	juuni 2011
	Planeerimisettepaneku väljatöötamine ja vormistamine. Keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimine, KSH aruande eelnõu vormistamine	juuni-september 2011
	Planeerimisettepaneku	september 2011–juuli

Teemaplaneeringu etapid	Tegevus	Aeg
	kooskõlastamine ametkondadega vastavalt Planeerimisseadusele	2012
	Planeerimisettepaneku täiendamine, kooskõlastamisel esitatud põhjendatud ettepanekute sisseviimine	detsember 2011–juuli 2012
	Planeerimisettepaneku vastuvõtmine maavanema poolt. Harju maavanema korraldus nr 1-1/1202-k.	21.08.2012
Teemaplaneeringu avalikustamine	Teemaplaneeringu ja KSH aruande avalik väljapanek	24.09.-22.10.2012
	Avalik arutelu	22.11.2012 Kernu valla rahvamajas algusega kell 18.00
Teemaplaneeringu täiendav kooskõlastamine Kernu valla territooriumi osas (ametkondade ja Kernu vallaga)		detsember 2012–jaanuar 2013
Teemaplaneeringu vastuvõtmine Kernu valla territooriumile jääva lõigu osas Harju maavanema poolt. Harju maavanema korraldus nr 1-1/287-k		14.02.2013
Teemaplaneeringu avalikustamine (täiendav) Kernu valla territooriumile jääva lõigu osas	Teemaplaneeringu avalik väljapanek	4.03.-1.04.2013
	Avalik arutelu	25.04.2013 Kernu valla rahvamajas algusega kell 18.00
Teemaplaneeringu täiendav kooskõlastamine Kernu valla territooriumi osas (ametkondade ja Kernu vallaga)		mai-juuni 2013
Teemaplaneeringu vastuvõtmine Kernu valla territooriumile jääva lõigu osas Harju maavanema poolt. Harju maavanema korraldus nr 1-1/1255-k		27.06.2013
Teemaplaneeringu avalikustamine (täiendav) Kernu valla territooriumile jääva lõigu km 37-39 osas	Teemaplaneeringu avalik väljapanek	15.07.-12.08.2013
	Avalik arutelu	29.08.2013 Kernu valla rahvamajas algusega kell 18.00
KSH aruande järelevalve ja heakskiit		aprill–juuni 2014
Teemaplaneeringu järelevalve ja heakskiit		märts-.....2014
Teemaplaneeringu kehtestamine		

2 Planeeringu koostamisega seotud uuringud ja analüüsid

Käesolevas peatükis on esitatud loetelu planeeringu koostamise raames koostatud uuringutest ja analüüsides, nende sisu lühikokkuvõtted ning põhijäreldused. Kuna Harju maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringuga samaaegselt on koostatud Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering, on uuringud ja analüüsid koostatud ühiselt Harju (km 12,0-44,0) ja Rapla (44,0-92,0) maakonna osas. Käesolevaga esitatakse kokkuvõtlik ülevaade Harju maakonda puudutavas osas.

1. Liiklusuuring

Analüüsitakse liikluse olukorda, tuuakse ära liikluse jagunemine liikide kaupa ja liikluskooresse, samuti liiklussageduse prognoos.

Üldiselt on aastate 2000–2009 vahel liiklussagedus kasvanud. Tööpäevadel on suurima liiklussagedusega hommikune ja õhtune tiip tund ajavahemikus kella 7.00 – 9.00 ja kella 16.00 – 18.00. Loendusandmetest nähtub, et liiklussagedused nädala lõikes ja tiip tundid jagunevad suundade vahel erinevalt. Hommikutundidel on liiklussagedus suurem Pärnu – Tallinn suunal ja õhtutundidel Tallinn – Pärnu suunal. Selline liikluse jagunemine on eeldatavasti seotud liiklemisega marsruudil kodu – töö – kodu, kus Tallinna linn toimib tõmbekeskusena.

Nädalapäevadest on Tallinn – Pärnu suunal liiklussagedus suurem reedeti, ületades nädala keskmist liiklussagedust keskmiselt 1,5 korda. Pärnu-Tallinna suunal on liiklussagedus suurem pühapäeva õhtutundidel ja esmaspäeva hommikutundidel. Pühapäevane liiklussagedus Pärnu – Tallinn suunal ületab nädala keskmist liiklussagedust keskmiselt 1,5 korda. Ülejäänud nädalapäevadel jaguneb liiklus suhteliselt sarnaselt.

Kui vaadata liikluse jagunemist aasta jooksul, siis suurimad summaarsed liiklussagedused jäävad suvekuudele – juuli ja august. Need suvekuud on ka sõiduautode liiklussageduselt suurimad, mis eeldatavasti tuleneb puhkuste kõrgajast. Raskeliikluse osas on autorongide jaotumine aasta jooksul suhteliselt ühtlane, vaid talvekuudel (detsember kuni jaanuar) on autorongide liiklus veidi väiksem. Veoautode ja busside osas on jaotumine aasta jooksul suhteliselt ühtlane, kuid mõnevõrra suuremat liiklussagedust on märgata maist septembrini.

2009. aasta liiklusloenduse andmetel on km 13,04–92,25 sõiduautode osatähtsus koguliiklusest 80% kuni 96%. Sõiduautode osatähtsus on suurem Tallinna linna piirist kuni Kanama liiklussõlmeni km 13,04 – 18,3. Suur sõiduautode osatähtsus on tingitud linnalisest keskkonnast ning asjaolust, et linna piires kehtib maanteel raskeliikluse liikumiskeeld. Transiitliiklus on suunatud Tallinna sadamasse Kanama liiklussõlme kaudu. Busside ja veoautode osakaal on 3% kuni 5%.

Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel on oluline osa läbival liiklusel. Kogu aasta vältel toimib maantee ühe tähtsaima transiitliiklus koridori Via Baltica osana, seda näitab suur ja ühtlane autorongide arv kogu aasta jooksul. Suveperioodil lisandub puhkeliiklus, kus suurima tõmbepunktina Eesti siseses liikluses toimib Pärnu linn koos ümbruskonnaga. Riigisisese transiidi osas on Tallinnast Ääsmäeni suur osa Haapsallu ning Saaremaale ja Hiiumaale suunduval liiklusel.

Samas jääb vaadeldava lõigu kõrvale väiksemaid ja suuremaid asustusalasid, mis toimivad tõmbekeskustena kohalikule liiklusele valla või maakonna piires. Suuremad tõmbekeskused on Harju maakonnas Kernu ja Haiba. Kernu ja Tallinna vahelises liikluses on suur osa kodu–töö–kodu sõitudel. Kernu ja Haiba ala toimivad ka tõmbekeskustena valla (osaliselt ka maakonna) tasandil, kus asuvad koolid, lasteaiad, administratiivkeskused, teenindusasutused, töökohad, turismi- ja puhkealad jne.

Liiklusuuring sisaldab liiklusprognoosi vaadeldaval lõigul. Kui liiklussagedus 2009. aastal oli Harju maakonnas 7336-31694 autot ööpäevas, siis vastavalt liiklussageduse prognoosile on eeldada liiklussageduse tõusu 2040. aastaks aeglase kasvustsenaariumi korral 10627-45618, keskmise kasvustsenaariumi korral 17075-73280 ning kiire kasvustsenaariumi korral 29667-127249 autoni ööpäevas.

Võttes aluseks uuritava teelõigu liiklussagedusi ja liikluskooseisu võib kokkuvõtteks järeldada, et 2040. aastaks on Harju maakonnas kogu vaadeldaval Tallinn-Pärnu-Ikla maanteelõigul eeldatav keskmine liiklussagedus (keskmise kasvustsenaariumi korral) ületanud I klassi maanteele nõutava minimaalse keskmise liiklussageduse aastas. Vastavalt maantee projekteerimismõnede⁵ on I klassi maantee vajalik, kui maantee eeldatav aastane keskmine ööpäevane liiklussagedus on vähemalt 14500 autot ööpäevas.

2. Liiklusohutuse analüüs

Analüüsitakse liiklusõnnetuste toimumise piirkondi maanteel, liiklusõnnetuste iseloomu ja põhjuseid.

Aruandes käsitletakse nii varalise kahjuga liiklusõnnetusi kui inimvigastusega õnnetusi ajavahemikul 2000-2009.

Enim raskeid liiklusõnnetusi põhjustasid kokkupõrked vastutuleva mootorsõidukiga (44%) ja teelt väljasõidud. Ka varalise kahjuga õnnetustest kõige suurema osa moodustavad õnnetused, kus toimub kokkupõrge teise mootorsõidukiga, suur osakaal on ka mootorsõidukite teelt väljasõitudel ja kokkupõrkel teel oleva takistusega ning kokkupõrkel loomadega.

Vaadates õnnetuste üldist jagunemist pimedas ja valguses võib järeldada, et paljude õnnetuste toimumise põhjuseks ei ole pimedus ja halvast nähtavusest tingitud aeg, vaid samas tasandis olevate ristmikuga maantee või siis tee- ja sõiduolude väär hinnang juhtide poolt. Küll on jalakäijate ja kergliiklejatega toimunud õnnetustest napilt üle poolte õnnetustest toimunud pimedal ajal kas teed ületades või teel kõndides, õnnetusi on toimunud ka ülekäigurajal.

Liiklusõnnetusi on toimunud enamasti kõikidel kilomeetritel. Suurim on õnnetuste arv siiski ristmike piirkonnas, mis on seotud ristmikel tehtavate manöövriritega (pöörete sooritamine, liikumise aeglustamine) ning lõigu alguses km 13,0-15,0. Ka jalakäijate ja jalgratturitega toimunud liiklusõnnetuste arv on suurim lõigu alguses km 13,2-14,5, mis on tingitud nii jalakäijate ja jalgratturite kui autode suurest liiklussagedusest.

Kokkuvõtteks saab järeldada, et maanteel on palju samas tasandis ristmike, mis on põhitee suhtes ebasobiva nurga all. Pikinähtavus on tihti piiratud väikese raadiusega kumerate vertikaalkõverate tõttu, mis ei taga autojuhtidele piisavat pikinähtavust. Liiklusoludest ja liiklussagedusest tingituna on toimunud palju maanteelt väljasõite ja kokkupõrkeid vastassuunas tulevate sõidukitega. Jalakäijate ja kergliiklejatega toimuvad õnnetused eelkõige suuremate asustusalade läheduses, mis võib olla tingitud nii autode kui jalakäijate ja kergliiklejate suuremast liiklussagedusest.

3. Tulemuslikkuse analüüs

Koondab uuringute, planeeringu ja KSH tulemusi.

Tulemuslikkuse analüüs on ühendatud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruandega. Kajastab kogu planeeringuprotsessi kulgu, tulemuslikkust ning planeeringulahenduse elluviimisega kaasnevaid mõjusid ja leevendavaid meetmeid.

4. Maantee ja sellel olevate rajatiste seisukorra hindamise aruanne

Esitatakse ülevaate Tallinn-Pärnu-Ikla maantee Harju ja Rapla maakonna lõigu ja sellega seotud rajatiste (sillad) seisukorrast vastavalt Pavement Management System (PMS) ja Bridge management system (BMS) süsteemile.

⁵ Tee projekteerimise normid, Teede- ja Sideministri 28.09.1999 määrus nr 55

Maantee km 13,04-27,172 ehitati vastavalt I klassi maantee nõuetele aastatel 1978-1983, katendi ümberehitamine (rekonstrueerimine) toimus aastal 2002. Aastatel 2006-2009 on nii paremale kui vasakule niidile tehtud kulumiskihi taastamiseks ülekatteid. Sellest tulenevalt on aastal 2009 teekatend heas seisukorras. Defektiks lõigu ulatuses on kitsas vuugipragu, üksikutes lõikudes esineb põikpragusid, murenemist ja üksikuid auke.

Võttes aluseks Teeregistriist saadud andmed teekatte seisukorra kohta võib järeldada, et km 13,04-44,18 on teekatend heas seisukorras. Probleemiks on kulumise tagajärjel tekkinud roopad. Kilomeetritel 13,04-27,172 on maantee välja ehitatud vastavalt I klassi nõuetele.

Alates km 27,127 on olemasolev mulle ehitatud 1960. aastate alguses. Põhimõtteliselt on mulle kasutatav I klassi nõuete järgi maantee väljaehitamiseks, kuid arvestades ehitusaastast tuleb arvestada asjaoluga, et muldes võib esineda kasvumulla kihte, mille jätmine I klassi maantee muldesse ei ole soovitatav.

Truubid on aruande koostamise ajal küll heas seisukorras, kuid arvestades truupide ehitusaastat (enamik ehitatud 1958. aastal, 2 truupi km 13,04-27,172 aga 1983. aastal) ja pikkusi, on I klassi maantee väljaehitamisel truubid vaja asendada.

Sillad (Topi I ja II, Jõgisoo I ja II, Maidla I ja II, Kernu, Kongu) on kõik rahuldavas seisukorras. Topi I ja II, Jõgisoo I ja II, Maidla I ja II sillad on rajatud vastavalt I klassi maantee nõuetele, on rahuldavas seisukorras, kuid vajavad remonti. Maantee renoveerimisel tuleb vajadusel silda tugevdada.

Kernu silla laiusgabariit ei ole piisav, et kasutada seda I klassi maantee ühe niidi rajamisel. Samuti on normatiivne kandevõime Kernu sillal väiksem kui praegune normatiivne kandevõime kehtiva standarti järgi, mistõttu seda ei saa kasutada I klassi maantee rajamisel. Kongu silla laiusgabariit on küll piisav, et kasutada seda I klassi maantee ühe niidi kasutamisel. Kuid kuna normatiivne kandevõime on väiksem kui praegune normatiivne kandevõime kehtiva standarti järgi, siis silda ei saa I klassi maantee rajamisel kasutada.

Kokkuvõtteks saab järeldada, et I klassi maantee väljaehitamisel saab osaliselt kasutada olemasolevat mullet (ühe niidi muldena) ning Topi I, Topi II, Jõgisoo I, Jõgisoo II, Maidla I ja Maidla II silda (vajadusel tugevdades).

5. Geoloogiline uuring

Käesoleva teemaplaneeringu käigus ei viidud läbi eraldi geoloogilisi uuringuid, küll aga arvestati geoloogiliste tingimustega olemasoleva informatsiooni põhjal trassivariantide võrdluse käigus. Seega on geoloogiliste aspektidega arvestatud teemaplaneeringu lahenduse väljatöötamisel.

6. Tasuvusanalüüs

Analüüsitakse maantee ümberehitamise tasuvust erinevate lõikude kaupa.

Analüüsi eesmärgiks on välja selgitada, kas uute teelõikude väljaehitamine on majanduslikult tulus, ning mis ajaperioodil. Analüüsi tegemiseks on kasutatud tarkvara HDM-4 versiooni 2.05, mille mudelid on kalibreeritud vastavalt kohalikele oludele.

Tasuvusarvutuste käigus võrreldi esmalt väljapakutud trassivariante omavahel ning viimases osas võrreldi täispikkuses planeeringu lahendust nn. baasvariandiga ehk olemasoleva maanteega.

Lõigul km 12,0 – 26,5 ehk praeguseks väljaehitatud neljarealisel maanteel ei ole uue tee valmimisel tee-ehituslikke töid ehitusmaksumuse sisse arvestatud, kuna lõigule on juba projekteeritud liiklussõlmi, mille tasuvust on arvestatud eraldi nende sõlmede projektides. Sellel lõigul on kogu võrdlusperioodi jooksul nii baasvariandis kui eelistatud variandis arvestatud ainult korralise teehooldusega.

Tasuvusarvutuste analüüsi periood on 30 aastat ja analüüsi alguse aasta on 2010.

Tasuvuskriteeriumina võrreldakse planeeritud ehitustööde realiseerumise tulemusena ühiskonnale laekuva säästu suurust ehitustööde realiseerumiseks tehtavate kulutustega. Seega tuleb tasuvuskriteeriumiteks lugeda järgmised tingimused:

- Ajaldatud (diskonteeritud) nüüdisväärtus $NPV > 0$;
- Piirdiskontomäär $IRR > 6$.

Põhimaantee võrreldava lõigu 1 (Kernu ümbersõit) tasuvusarvutuste tulemus on majanduslikult negatiivne kõikide trassivariantide osas. Projekti praegune puhasväärtus 1A korral on -4,33 milj. eurot ja piirdiskontomäär 3,8%, 1B korral vastavalt -11,37 milj. eurot ja -0,1% ning 1C korral -2,62 milj. eurot ja 4,7%. Tulude-kulude arvutustes on kasutatud 6 % diskontomäära. Trassivariandid 1A ja 1C on majanduslikult ligikaudselt võrdsed, trassivariandi 1B korral on tulemus teistest kahjumlikum, põhjuseks eelkõige pikim teelõik.

Koostatud uuringud ja analüüsid on vormistatud eraldi köidetena.

3 Käsitletavad põhimaantee trassi koridori asukohaalternatiivid, nende võrdlus ja võrdlustulemuste põhjendus

Käsitletava maantee trassi võrreldavad asukohaalternatiivid (trassilõigud) määratleti tulenevalt eelnevalt teostatud planeeringutest (Kernu valla üldplaneering) ning protsessi käigus esitatud ettepanekuid ja erinevatelt osapooltelt saadud tagasisidet arvestades (kohalikud omavalitsused, maaomanikud, kohalikud elanikud, Maanteeamet).

Maantee trassi koridori asukohaalternatiivide määramisel ja täpsustamisel (trassilõigu kulgemisel alguspunktist lõpp-punkti) ning trassi koridori asukoha valikul arvestati I klassi maanteele esitatavate nõuetega, vastavalt millele peab planeeritav maantee vastama järgnevatele tehnilistele parameetritele:

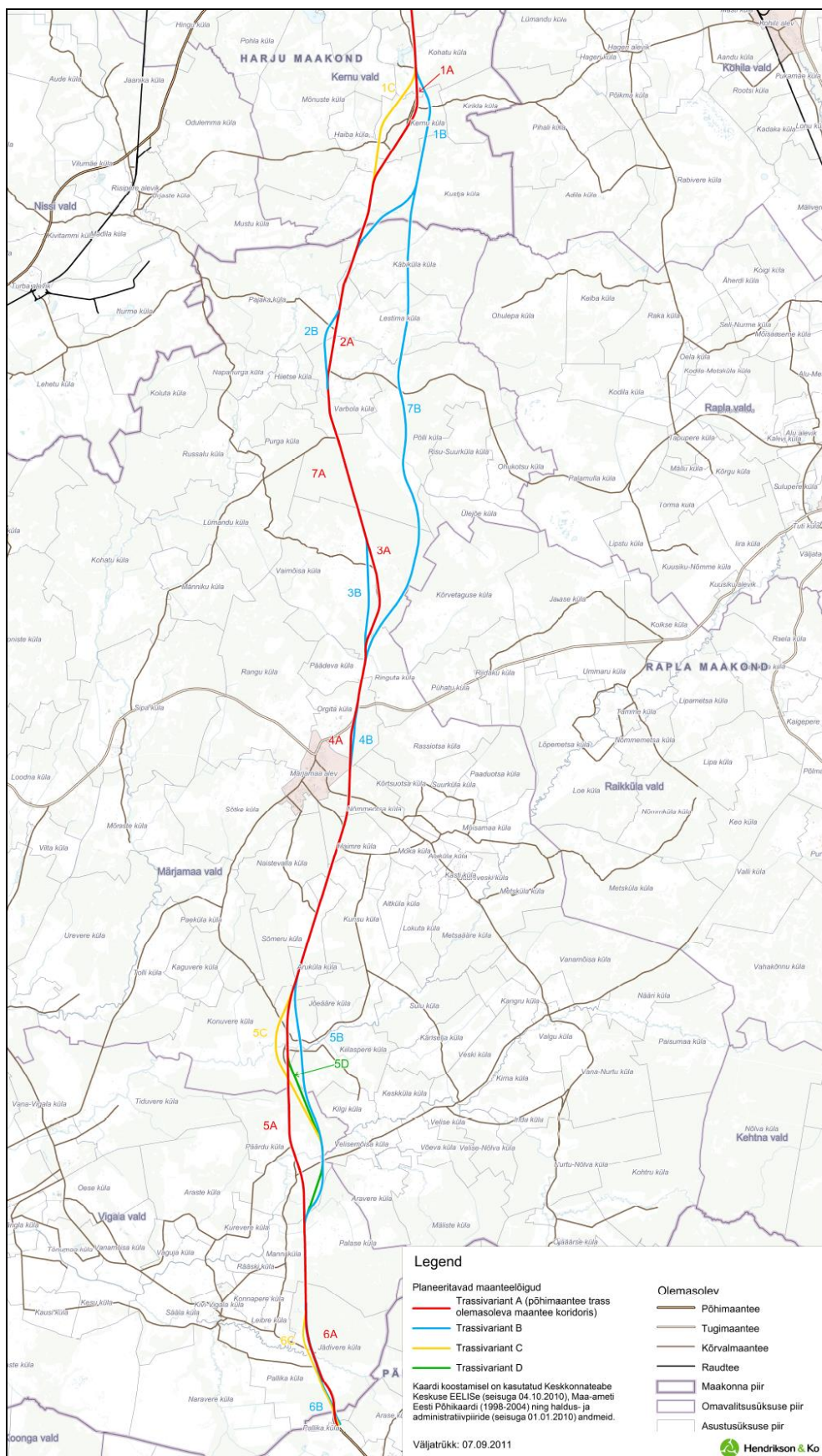
- projektkiirus 120 km/h;
- minimaalne plaanikõvera raadius 1430m;
- minimaalne plaanikõveriku raadius lubatud kahepoolse põikkalde korral 4000 m.

Lisaks tehnilistele parameetritele arvestati: olemasolevate hoonete paiknemist, varasemate planeeringutega kavandatud perspektiivsete teede ja ümbersõitude asukohti, maardlate paiknemist, loodus- ja muinsuskaitse all olevate objektide paiknemist, arendusalade paiknemist vastavalt kehtestatud planeeringutele, olemasolevat teedevõrku ja liikluskorraldust, inimestele oluliste sihtkohtade paiknemist ja liikumissuundi (liikumised üle maantee, puhkekohtade ja peamiste tõmbekeskuste asukohad vms). Hoonestuse puhul püüti eelkõige olemasolevat hoonestust säilitada nii palju kui võimalik, seejärel vältida hoonete jäämist tee kaitsevööndisse ning võimalusel sanitaarkaitse vööndisse.

Trassi koridori asukohaalternatiivid on nende võrdlemise lihtsustamiseks numereeritud ja ära toodud joonisel 3.1. Joonis kajastab trassi koridori asukohaalternatiive ka Rapla maakonna osas, kuna mitmed võrreldavad trassi koridori asukohaalternatiivid on maakonnapiiride ülesed (lõik 1 ja 7).

Detailne võrdlustulemus ja ülevaade trassi koridori asukohaalternatiivide võrdlemise protsessist on koondatud teemaplaneeringute planeeringuprotsessi ja KSH aruande köitesse. Protsessi ja KSH aruande köide on vormistatud Harju maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringu ja Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringu osas ühine.

Seletuskirja antud peatükis on esitatud võrdlustulemuste kokkuvõte ning eelistatud trassi asukoha valiku põhjendus Harju maakonda puudutavas osas.



Joonis 3.1. Via Baltica trassi koridori asukohaalternatiivid (võrreldavad trassilõigud) Harju ja Rapla maakonnas.

Trassilõikude võrdlemisel kasutati nii ehitatud- kui looduskeskkonda käsitlevaid võrdluskriteeriume, mis jagunevad omakorda alakriteeriumiteks:

1. Mõju liiklemisele

1.1 Liiklemise loogilisus/sujuvus (nii olemasolevatele kui kavandatavatele aladele, olulised sihtkohad, sõiduteed, sh juurdepääsude pikenemine; sh nii kohapealne liiklus kui kohapealt väljuv liiklus)

1.2 Kergliiklus (sh pendelränne, olulised sihtkohad)

1.3 Põhitee pikkus

2. Maakasutus ja ehitatud keskkond

2.1 Mõju olemasolevale maakasutusele

2.2 Vastavus üld- ja detailplaneeringutele ja omavalitsuse arenguplaanidele

2.3 Mõju asustusstruktuurile (barjääriefekt, teenuste kättesaadavus)

3. Mõju inimesele

3.1 Maantee visuaalne mõju (sh vaated, maastik, linnapilt)

3.2 Mõju tervisele (müra, vibratsioon, õhusaaste, raskemetallid)

3.3 Mõju inimese varale

3.4 Mõju puhkamisvõimalustele

4. Majanduslikud mõjud

4.1 Teehoolduskulud

4.2 Mõju ettevõtluskeskkonnale

5. Mõju kultuuriväärtustele

5.1 Muinsuskaitse alused objektid ja alad

5.2 Kultuuriline keskkond (sh väärtuslikud maastikud, miljööväärtus, traditsiooniline elulaad jne)

6. Mõju looduskeskkonnale

6.1 Geoloogia, pinnas, pinna- ja põhjavesi (sh maaparandussüsteemid)

6.2 Taimestik, loomastik ja rohevõrgustik (sh loomade liikumine, teeületus)

6.3 Kaitstavad loodusobjektid

6.4 Regionaalne õhukvaliteet ja kliima

7. Ehitusaegsed mõjud

7.1 Ehitusaegne liikluskorraldus

7.2 Tundlikud alad (inimasustus, looduslikud alad)

8. Maksumus ja ressursikasutus

Põhimaantee väljavalitud trassi asukoha valik teostati trassi asukohaalternatiivide (trassilõikude) võrdlemisel sotsiaalmajanduslike ja looduskeskkonna kriteeriumite alusel.

Võrdlustabelis märgiti iga kriteeriumi kohta selge või mõningane eelistust järgmiselt:

	Selge eelistus
	Napp eelistus
	Eelistus puudub

3.1 Põhimaantee võrreldav lõik 1, Kernu ümbersõit km 37,2-45,3

Lõik kulgeb valdavalt Harju maakonnas, 1,3 km ulatuses Rapla maakonnas.

A – üldplaneeringu järgne trass; B – idapoolne ümbersõit ja C – läänepoolne ümbersõit

KRITEERIUM	1A (üldplaneeringu järgne variant)	1B (idapoolne uus trass)	1C (läänepoolne uus trass)
1. Mõju liiklemisele			
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond			
3. Mõju inimesele			
4. Majanduslikud mõjud			
5. Mõju kultuuriväärtustele			
6. Mõju looduskeskkonnale			
7. Ehitusaegsed mõjud			
8. Maksumus ja ressursikasutus			

Kernu ümbersõidu trassi asukohaalternatiivide valiku aluseks on olnud järgmised põhjused: 1. olemasoleva põhimaantee vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele olemasoleval trassil ei ole võimalik ilma kümneid majapidamisi häirimata (sisuliselt tuleks mitmed majapidamised lammutada); 2. kehtestatud Kernu valla üldplaneeringuga (2006) on määratud perspektiivne ümbersõidu asukoht. Samas üldplaneeringuga määratud ümbersõidu asukoht ei lahenda tänaseid probleeme – olemasolev hoonestus paikneb ümbersõidu alguses ja lõpus, mistõttu ümbersõidu lõpus jääb osa hooneid uue ja vana tee vahele, seega mõlema tee kaitsevööndisse, mis olemasolevat olukorda pigem halvendab kui parandab. Eesmärgil säästa Kernu küla keskust kui tervikut ja viia trassi asukoht olemasolevatest hoonetest eemale, võeti kaalumise alla lisaks üldplaneeringuga määratud ümbersõidu asukohale ka ümbersõidu asukohaalternatiivid ida- ja läänepool Kernu keskust.

Valla üldplaneeringu järgne ümbersõit (1A) mõjutab kohaliku elu toimimist kõigist asukohaalternatiividest kõige enam, olles negatiivne lahendus Kernu küla keskuses elavatele inimestele – olemasolev teedevõrk sisuliselt lõigatakse läbi, mistõttu likvideeritakse mitmed juurdepääsud majapidamistele ja täna toimivatele ettevõtetele; tee kaitsevööndisse ja sanitaarkaitse vööndisse jääb palju olemasolevaid eluhooneid, kus maanteel kulgevast liiklusest tulenev mürakoormus võib põhjustada lubatust kõrgemat mürataset; tekitab barjääriefekt kahel pool maanteed paikneva Kernu küla keskuse asustusala vahel. Samas negatiivsed mõjud looduskeskkonnale on väiksemad kui idapoolse, kuid suuremad kui läänepoolse ümbersõidu korral.

Kernu idapoolne ümbersõit (1B) mõjutab olemasolevat ning kavandatud asustusstruktuuri ja maakasutust kõigist asukohaalternatiividest kõige vähem, olles positiivne lahendus suuremale arvule Kernu ja Haiba piirkonnas elavatele inimestele – olemasolevad eluhooned asuvad tee kaitsevööndist väljas (vähemalt 50 m kaugusel või enam); olemasolev teedevõrk ning juurdepääsud keskustes asuvatele teenustele ja majapidamistele säilivad; tänane põhimaantee jääb toimima sõiduteena, mistõttu uute sõiduteede vajadus on väiksem; säilivad kohalikud liikumistrajektorid. Samas omab idapoolne ümbersõit negatiivset mõju looduskeskkonnale - trass uuel looduslikul alal kulgeb üle turvastunud ala, mille turbakihi täpne paksus ei ole teada (aga üle 150 cm); lõikab läbi terviklikud metsamassiivid, mis on ühtlasi määratud rohevõrgustiku tuumalaks; killustab loomastiku elupaiku; trassi alla jääb enim teadaolevaid I kaitsekategooriasse kuuluva must-toonekure toitumispaiku, mida tuleks võimalusel säilitada. Ka kultuurilistele väärtustele omab idapoolne ümbersõit võrreldes teiste asukohaalternatiividega enam negatiivset mõju, kuna kavandatav trass läbib Õta linnamäe kahe künka vahelt, kahjustades linnamäe kui pärandkultuuri objekti terviklikkust. Ühtlasi on

see ümbersõit ka kõige kallima ehitusmaksumusega, samuti pikendab põhitee pikkust võrreldes teiste asukohaalternatiividega kõige enam.

Kernu läänepoolne ümbersõit (1C) on enam vastuolus valla arenguplaanide ja kehtiva üldplaneeringu lahendusega – Haiba-Kernu kui ühtse teise taseme tõmbekeskuse väljaarendamine on valla üldplaneeringu üks põhilahendusi. Selleks on Haiba ja Kernu vahele reserveeritud ulatuslik elamuala, kuhu on kavandatud kompaktne asustus, mida Kohatu küla poolsest küljest on hakatud juba realiseerima. Trassi kulgemine Haiba ja Kernu vahel takistab üldplaneeringu edasist realiseerumist kavandatud elamumaade väljaarendamise osas ning kahe asustusala „kokkukasvamist“. Samuti läbib kavandatav trass kehtestatud detailplaneeringu ala, millele vastavalt on moodustatud elamumaa sihtotstarbega krundid ja kus toimub asukohaalternatiivide võrdluse läbiviimise ajal juba reaalne ehitustegevus (elamu rajamine). Läänepoolse ümbersõidu kasuks räägib aga asjaolu, et olemasolev teedevõrk säilib peaaegu tervikuna ning Kernu ja Haiba vaheline ühendus ei muutu trassi rajamisega halvemaks, kuna läbi lõigatakse ainult Kernust lääne poole jääv riigimaantee nr 11360, millele rajatakse peatee ületamiseks riste. Ühtlasi suurendab Kernu läänepoolne ümbersõit põhitee pikkust minimaalselt (90 meetrit) ja on väikseima ehitusmaksumusega.

Samas, planeeringu protsessi käigus välistati Maanteeameti seisukohaga trassivariant 1B, kuna see tooks kaasa teepikkuse suurenemise 587m võrra ning seetõttu põhimaantee teekasutajakulude kasvu. Ühtlasi näitasid planeeringu käigus läbi viidud tasuvusarvutused selgelt, et trassivariant 1B realiseerimine ei ole majanduslikult otstarbekas.

Seetõttu viidi lõigul 1 läbi täiendav detailsem võrdlus trassivariantide 1A ja 1C vahel, seejuures käsitleti vaid lõiku km 37,0 – km 42,5, milles variandid 1A ja 1C erinevad. Täpsustatud võrdlus on lisatud allpool.

Variantide 1A ja 1C detailsem võrdlus lõigus km 37,0 – km 42,5

KRITEERIUM	1A (üldplaneeringu järgne variant)	1C (läänepoolne uus trass)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Mõju kultuuriväärtustele		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Ehitusaegsed mõjud		
8. Maksumus ja ressursikasutus		

Kernu ümbersõidu trassi asukoha valikul jäid erinevad osapooled eelistatud trassialternatiivi valiku osas erinevale seisukohale. Otsuse eelistatud trassi osas võttis seega vastu Harju Maavanem kui teemaplaneeringu tellija ning selle koostamise korraldaja, algataja ja kehtestaja. Otsuse vastuvõtmisel arvestas Maavanem kõiki teemaplaneeringu käigus koostatud uuringuid ning selleks ajaks saadud seisukohti. Planeerimisettepanek Kernu ümbersõidu osas vormistati esialgu trassialternatiividele 1A ja 1C, kus sisuliselt oli tegemist I klassi maantee trassi asukoha alternatiiviga.

Kooskõlastamise etapis võeti Maavanema poolt vastu kaalutusotsus loobuda trassi asukoha alternatiivist 1C ning vormistada planeerimisettepanek lõigule 1A. Planeeringulahenduse korrigeerimisel võeti arvesse kohalike elanike vastuseisukohti trassi alternatiivi 1C osas ning toetuti kehtivale Kernu valla üldplaneeringu lahendusele.

Teemaplaneeringu ja KSH aruande avalikustamisel 24.09.-22.10.2012 esitati planeerimisettepanekule, mis oli vormistatud lõigule 1A, vastuväiteid nii kohalike elanike kui

Kernu valla poolt. Arvestades trassivariantide võrdlustulemusi, Kernu valla seisukohta (avalikustamise perioodil kujundas Kernu vald oma esialgse seisukoha eelistatud trassi asukoha osas ümber), avalikustamise perioodil laekunud ettepanekuid ja vastuväiteid ning asjaolu, et teemaplaneeringu eesmärk on pikas perspektiivis 2+2 maantee koridori reserveerimine, otsustati teemaplaneeringu lahendust muuta. **Planeeringuga kavandati 2+2 sõidurajaga I klassi maantee asukohaks Kernu ümbersõidul 1C trassi koridor laiusega 650m** (sh tee ja tee kaitsevööndi ala 150m). Teemaplaneeringu täiendav avalikustamine Kernu valla territooriumile jääva lõigu osas toimus 4.03.-1.04.2013, mille jooksul esitati vastuväide ümbersõidu trassi asukoha osas kilomeetril 37-39. Võttes arvesse avaliku väljapaneku ja arutelu tulemusi, otsustas maavanem, et ümbersõidu trassikoridori võimaliku asukoha korrigeerimise osas tuleb läbi viia uus avalikustamine, mis annab võimaluse kaaluda 1C trassikoridori alternatiive kilomeetril 37-39 ja kõigil osapooltel esitada vastuväiteid ja ettepanekuid alternatiivide kohta.

Kilomeetril 37-39 on välja pakutud kaks alternatiivset lahendust I klassi maantee asukoha määramiseks (kaardil tähistatud 1C1 ja 1C2).

Trassialternatiiv	Põhitee pikkus (meetrit)	Sõidutee pikkus (meetrit)	Olukorra kirjeldus
1C1	1987	400	Olemasolevad majapidamised jäävad ühele poole I klassi maanteed, sõiduteena saab pikemal lõigul kasutada olemasolevat maanteed. Läbib kehtestatud detailplaneeringu ala
1C2	2134	1035	Üks olemasolev majapidamine „lõigatakse“ ülejäänud külast ära. Põhitee pikeneb, vajalik rajada enam sõiduteid

Teemaplaneeringu täiendav avalikustamine Kernu valla territooriumile jääva lõigu osas km 37-39 toimus 15.07.-12.08.2013. Avaliku väljapaneku järgselt asus maavanem seisukohale, et kehtestatavas planeeringus nähakse ette kavandatava uue I klassi maantee asukohaks trassikoridor 1C1. Lisaks avalikustamise tulemustele võttis maavanem otsuse vastuvõtmisel arvesse trassialternatiivide iseloomu ja selle realiseerimisega kaasnevaid mõjusid - 1C1 valiku tingis selle parem geomeetria, väiksem pikkus ning väiksem sõiduteede maht võrreldes alternatiiviga 1C2. Samuti on trassile 1C1 rajatava maantee ehitusaegsed ning hilisemad hoolduskulud väiksemad.

Maakonnaplaneeringu menetlemisel peab arvestama kehtestatud üldplaneeringuga või kokkuleppel kohaliku omavalitsustega tuleb teha vajaduse korral ettepanek üldplaneeringu muutmiseks⁶. Harju Maavalitsus tegi 06.05.2014 Kernu vallale ettepaneku muuta Kernu valla üldplaneeringut vastavalt maakonnaplaneeringut täpsustavale teemaplaneeringule, mis näeb ette Via Baltica perspektiivse I klassi maantee paiknemise 1C1 trassikoridoris. Täiendavalt palus Harju Maavalitsus kooskõlastada avalikustamise järgselt täpsustatud teemaplaneeringu lahendus Kernu valla territooriumi osas. Kernu Vallavolikogu kooskõlastas oma 22.05.2014 otsusega nr 21 teemaplaneeringu lahenduse, mis näeb ette perspektiivse I klassi maantee paiknemise 1C1 trassikoridoris ning nõustus Kernu valla üldplaneeringu muutmise tulenevalt teemaplaneeringu lahendusest.

⁶ Planeerimisseadus §7 lõige 5

3.2 Põhimaantee võrreldav lõik 7, pikk Kernu-Käbiküla ümbersõit km 37,2-61,9

A – olemasolevat maanteed ja väiksemaid õgvendusi järgiv trass; B – uus trass

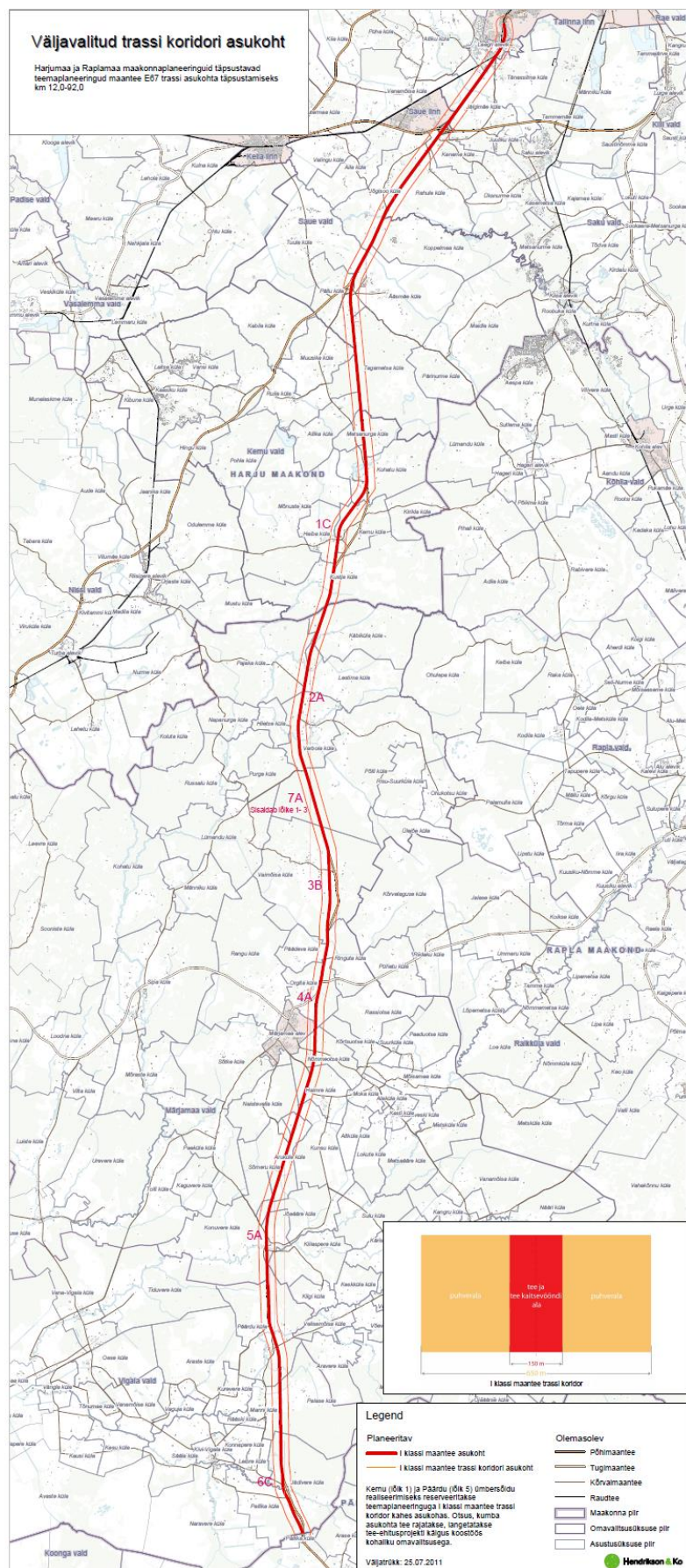
KRITEERIUM	7A (väiksemate õgvendustega variant 1B-2A-3B valikute korral)	7B (pikk lõik uuel trassil)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Mõju kultuuriväärtustele		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Ehitusaegsed mõjud		
8. Maksumus ja ressursikasutus		

Põhimaantee trassi asukohaalternatiiv 7B on soodsam liikluskorralduse seisukohalt – I klassi maantee viiakse asustusest eemale, olemasolev põhimaantee jääb teenindama kohaliku liiklust senist liikluskorraldust häirimata, põhimaantee trass lüheneb. Looduskeskkonnale on asukohaalternatiiv 7B negatiivse mõjuga – kulgeb pikal lõigul uues asukohas üle looduslike alade. Lisaks on nimetatud alternatiiv ressursimahukas, märkimisväärselt suurema ehitusliku maksumusega ning ei võimalda etapiviisilist realiseerimist.

Võttes arvesse asjaolu, et niivõrd mastaapse möödasõidu vajadust ei nähta ette ka kohalike omavalitsuste planeeringutes ja arenguplaanides ning Kernu ümbersõidu trassi asukoha valiku eelistusi lõigul 1A ja 1C, ei ole põhimaantee trassi asukoha viimine uude asukohta pikal lõigul põhjendatud ja vajalik.

3.3 Käsitletava põhimaantee väljavalitud trassi asukoht km12,0-92,0

Arvestades võrdlustulemusi ja kõiki teemaplaneeringu koostamise protsessi raames koostatud uuringuid ning võttes võimaluste piires arvesse esitatud seisukohti, leiti Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaanteele sobivaim asukoht Harju ja Rapla maakonnas (vt joonis 3.8.1).



Joonis 3.8.1. Põhimaantee Via-Baltica väljavalitud trassi koridori asukoht Harju ja Rapla maakonnas.

4 Planeeringulahendus

Tallinn-Pärnu-Ikla I klassi maantee trassi koridori asukohavalik toimus läbi avaliku planeeringuprotsessi, alternatiivsete trassilõikude võrdlemise ja keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemusena. Arvestades võrdlustulemusi ja kõiki teemaplaneeringu koostamise protsessi raames koostatud uuringuid ning võttes võimaluste piires arvesse esitatud seisukohti ja ettepanekuid, määrati I klassi maantee trassi koridori asukoht Harju maakonnas maakonnaplaneeringu täpsusastmes. I klassi maantee trassi koridor kulgeb kas olemasoleva maantee koridoris või uues asukohas (vt trassi valiku põhjendusi *ptk 3 Käsitletavat põhimaantee trassi koridori asukohaalternatiivid, nende võrdlus ja võrdlustulemuste põhjendus*).

Maantee rekonstrueerimisega (ümberehitus) viiakse Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee vastavusse I klassi maanteele esitatavatele nõuetele - rajatakse neljarealine sõidutee, kus vastassuunalised sõidurajad on eraldatud eraldusribaga, ristmikud on viidud eri tasapindadesse, põhimaanteele maha- ja pealesõidu kohtade arv on viidud miinimumini. Kinnistutele ja majapidamistele juurdepääsu tagamiseks on rajatud sõiduteed, jalakäijatele ja jalgratturitele liiklemiseks eraldi asetsevad jalg- ja jalgrattateed. Maantee ületamine kergliiklejatele on viidud maksimaalselt eri tasapindadesse.

Maantee rekonstrueerimise tee-ehitusprojektide koostamine toimub vastavalt käesoleva planeeringuga määratud trassi koridori asukohale. Tee-ehitusprojektide käigus tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine (edaspidi nimetatud KMH) vastavalt keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele, et hinnata tee rajamisega kaasnevaid mõjusid täpsemalt, arvestades ka teelahenduste detaile. Juhul, kui projekt koostatakse lühikesele lõigule ning keskkonnamõju hindamist ei peeta vajalikuks, tuleb see tõestada ning võimalikud olulised negatiivsed mõjud välistada seadusjärgse eelhindamise käigus.

Käesoleva maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu eesmärgiks on määrata I klassi maantee trassi koridori asukoht. Tee täpse asukoha väljaselgitamine toimub teemaplaneeringu alusel koostatava projekti koostamise käigus.

Lisaks maantee trassi koridori asukohale on teemaplaneeringuga täpsustatud riigimaantee toimimiseks vajalike rajatiste vajadus lähtudes õigusaktides toodud tee koosseisu kuuluvate rajatiste loetelust.

Hoonete asukohad täpsustatakse detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel detailplaneeringuga ja detailplaneeringu koostamise kohustuseta alal projekteerimistingimustega ning ehitusprojekt koostatakse detailplaneeringu või projekteerimistingimuste alusel.

Teemaplaneeringuga on määratud konfliktalad, kus metsloomad võivad sattuda sõiduteele ning kus elamute- ja üldkasutatavate hoonete alal võib mürakoormus põhjustada lubatust kõrgemat mürataset. Ökoduktide ja -tunnelite ning müratõkkerajatiste asukohad konfliktala sees või väljaspool seda (võttes arvesse, et tee rekonstrueerimise aeg pole täpselt teada, võib tee-ehitusprojekti koostamise ajaks olla reaalne olukord muutunud), määratakse tee-ehitusprojektidega, arvestades täpsemate uuringute tulemusi.

Käesoleva teemaplaneeringus on lähtutud Maanteeameti poolt koostatud hädaolukorra riskianalüüsi⁷ „Paljude kannatanutega õnnetus maanteel“ tulemustest.

⁷Kinnitatud Maanteeameti peadirektori 03.03.2011 käskkirjaga nr 104

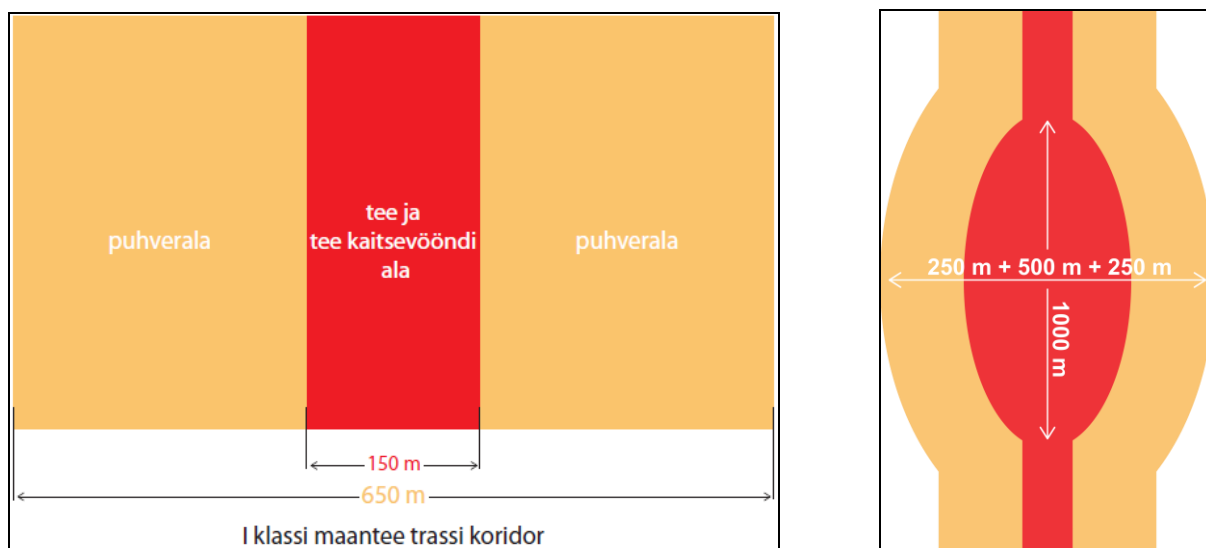
4.1 Üldtingimused

Trassi koridori ning tee ja tee kaitsevööndi ala laius sõltub tee klassist (vt joonis 4.1.1.1 ja joonis 4.1.2.1). Tee ja tee kaitsevööndi laiused on: I klassi maanteel – 150 meetrit; II-IV klassi maanteel (sõiduteedel) – 120 meetrit; kohalikul teel 60 – meetrit.

4.1.1 I klassi maantee trassi koridor ning tee ja tee kaitsevööndi ala

Teemaplaneeringuga on määratud I klassi maantee **trassi koridori asukoht kogulaiusega 650 meetrit**. Selle sees paikneb **tee ja tee kaitsevööndi ala laiusena 150 meetrit**. Eritasandiliste ristmike piirkonnas, tagamaks hilisemate projekteerimistööde käigus ristmiku plaani- ja vertikaallahenduse täpsustamist, on tee ja tee kaitsevööndi ala määratud ulatuslikum⁸ (vt Joonis 4.1.1.1.).

Planeeringuga kavandatakse maantee koos kõigi tee ehitamiseks ja kasutamiseks vajalike rajatistega (tee mulle, katend, kraavid, müratõkked, valgustus, jalgratta- ja jalgteed jne) tuleb üldjuhul ehitada planeeringu põhijoonisel esitatud tee ja teekaitsevööndi alale. Põhimaantee täpne asukoht 150 meetri laiuse tee ja tee kaitsevööndi ala sees, tee tehnilised näitajad ja sellest tulenevad piirangud (tee kaitsevööndi ja sanitaarkaitse vööndi ulatused, omandatava tee ulatus) täpsustatakse hilisemate tee-ehitusprojektidega.



Joonis 4.1.1.1. I klassi maantee trassi koridor, kus puhverala välispiir ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga. Parempoolsel joonisel kajastub I klassi maantee trassi koridor koos eritasandilise ristmiku piirkonna ulatusega.

⁸Tee kaitsevöönd piki teed 1000m, põiki teed 500m; tee sanitaarkaitse vöönd 250m võrra laiemalt mõlemale poole.

4.1.2 Maade kasutamise põhimõtted ja ehitustingimused planeeritud maantee trassi koridoris ning tee ja tee kaitsevööndi alas

Kuna Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee näol on tegemist riigi ühe olulise põhimaantee, on oluline ja vajalik liiklusohutuse parandamine ja kiire ühenduse tagamine regioonide vahel riigi üldise arengu seisukohalt avalikust huvist lähtuvalt. Teemaplaneeringuga põhimaantee rajamiseks vajaliku maa-ala reserveerimine loob võimaluse maantee rekonstrueerimiseks ja selle väljaehitamiseks I klassi maanteena. Seetõttu tuleb teemaplaneeringu kehtestamise järgselt üld-, detail- ja teemaplaneeringute koostamisel ning projekteerimistingimuste väljastamisel arvestada teemaplaneeringuga määratud maantee trassi koridori asukoha ja maantee rajamisega ning sellega, et **maantee asukoha kandmisega kohaliku omavalitsuse üldplaneeringusse loetakse tee ja tee kaitsevööndi ala juhtotstarbeks teemaa. Oluline on järgida, et trassi koridoris ja selle läheduses lubatakse üksnes tegevusi, mis ei välista I klassi maantee ja selle toimimiseks vajalike liiklusrajatiste väljaehitamist.**

Üldplaneeringus tee ja tee kaitsevööndi ala teemaa juhtotstarbeks lugemine ei muuda tee kaitsevööndis asuvate maa-alade maakatastri sihtotstarvet. Olemasolevad elamud ja teenindushooned jäävad kandma vastavalt maakatastri sihtotstarbele kas elumumaa või ärimaa sihtotstarvet ja funktsiooni. Maakatastri sihtotstarbed maa-ala osas, kuhu rajatakse tee, täpsustuvad tee ja selle toimimiseks vajalike rajatiste väljaehitamise järgselt.

Teemaplaneeringu elluviimiseni võib jätkuda olemasolev maakasutus vastavalt senisele maa kasutamise sihtotstarbele ja funktsioonile. **Järgnevate planeeringute (üld- ja detailplaneeringud) koostamisel või projekteerimistingimuste väljastamisel** (kui planeeritav ala või objekt asub põhimaantee trassi koridoris) **arvestatakse käesoleva teemaplaneeringuga määratud maantee trassi koridori ja teedevõrgu toimimiseks vajalike liiklusrajatiste asukohtade ning teemaplaneeringuga seatud ehitustingimustega.**

Maavaravarude sattumisel trassikoridori väljaspool planeeritud tee kaitsevööndit ja roheline võrgustiku koridore ei tehta takistusi geoloogiliste uuringu lubade ega maavara kaevandamise lubade taotlemisel ja väljaandmisel õigusaktides sätestatud korras ja tingimustel. Kohalikul omavalitsusel on kohustus üldgeoloogilise uurimistöö loa, uuringuloe ja kaevandamisloa kohta seisukoha andmise käigus küsida Harju Maavalitsuselt ja Maanteeametilt aramus, kas nimetatud üldgeoloogilise uurimistöö loa, uuringuloe ja kaevandamisloa väljastamine ei lähe vastuollu käesoleva teemaplaneeringu eesmärgiga. Nimetatud kohustus kehtib juhul, kui on teada, et kavandatava tegevuse ala kattub vähemalt osaliselt teemaplaneeringuga määratud trassikoridori alaga.

Teemaplaneeringuga on määratud konfliktalad põhimaantee trassil, kus on metsloomade väljakujunenud liikumiskoridorid. Konfliktalad paiknevad valdavalt rohevõrgustiku alal ning on metsloomade ülekäiguteid tagavate rajatiste (ökoduktide ja/või -tunnelite) orienteeruvaks asukohaks. Maavaravaru paiknemisel põhimaantee trassi koridoris ja selle lähialal, mis kattub roheline võrgustiku alaga, ei tohi tegevus ohustada roheline võrgustiku toimimist ja sidusust.

Teemaa võõrandamine toimub tee-ehitusprojekti alusel. Tee-ehitusprojektiga määratakse teemaa piir ja võõrandatava maa-ala täpne ulatus ning täpsustub tee kaitsevööndi ja tee sanitaarkaitse vööndi välispiir.

Ehitustingimused teemaplaneeringuga määratud tee ja tee kaitsevööndi (150 meetri) alas

Arvestades planeeringust ja õigusaktidest tulenevaid piiranguid, võib kavandatava tee ja tee kaitsevööndis ehitada uusi hooneid või rajatisi ning rajada istandikke üksnes Maanteeameti nõusolekul. Kohaliku omavalitsusel tuleb Maanteeametilt küsida vastavaid tingimusi enne planeeringu algatamist (detailplaneeringu koostamise kohustuse korral) või

projekteerimistingimuste (detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral) väljastamist. Peale tee-ehitusprojekti kinnitamist kehtivad tee ja tee kaitsevööndi alal seadustest tulenevad piirangud.

Ehitustingimused teemaplaneeringuga määratud trassi koridori puhveralas väljaspool tee ja tee kaitsevööndi ala

Maantee trassi koridori puhveralas (mille välispiir ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga, vt ptk 4.1.1 Joonis 4.1.1.1. I klassi maantee trassi koridor), on inimese elamine ja puhkamine autoliiklusega kaasnevate keskkonnamõjude tõttu tervisele ohtlik. Arendustegevuse kavandamisel tuleb arvestada maanteeliiklusest tulenevate mõjudega, nagu võimalik müra ja õhusaaste. Seetõttu **ei ole puhveralas üldjuhul soovitatav müra ja saastetundlike objektide rajamine**, eelistatud on tootmis- ja ärimaa arendamine, mis ei tingi inimese pikaajalist viibimist nimetatud alas.

Puhveralas on lubatud seni hoonestamata maaüksustele uute müra ja saastetundlike objektide rajamine ning uute tootmisobjektide ja tee kasutaja teenindamiseks mõeldud äriobjektide rajamine järgmistel tingimustel:

1. müra ja saastetundlike objektide ning tootmisobjektide ja tee kasutaja teenindamiseks mõeldud äriobjektide asukoha kavandamisel arvestatakse käesoleva teemaplaneeringuga määratud maantee ja maanteega seotud rajatiste (sõiduteed, jalg- ja jalgrattateed jne) asukohta. Juurdepääsu tagamiseks tuleb rajatavad objektid siduda kas olemasolevate või maantee trassi asukoha määramise käigus kavandatud sõiduteedega. Kõik projekteerimistingimused (detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral, nt tootmishoonete laiendamine) ja detailplaneeringud (koostamise kohustuse korral) tuleb kooskõlastada Maanteeametiga, sh ajutine mahasõit, mida kasutatakse põhimaantee ja sõiduteeteede väljaehitamiseni;
2. müra- ja saastetundlike objektide rajamisel, kui need asuvad väljaspool teemaplaneeringuga määratud konfliktalasid (kus elamute- ja üldkasutatavate hoonete alal võib mürakoormus põhjustada lubatust kõrgemat mürataset), võtab arendaja kasutusele normatiivsed müra- ja õhusaastet tagavad meetmed.

Puhveralas asuval olemasoleval õuealal kaalutakse uute hoonete ehitamisel või olemasolevate hoonete laiendamisel (planeeringu koostamise korraldaja poolt) Maanteeametiga kooskõlastamise vajadust iga konkreetse üksikjuhtumi korral eraldi.

Juhul, kui põhimaantee trassi koridorist kaugemale jäävad arendusalad vajavad juurdepääsu põhimaanteele, tuleb arendustegevuse kavandamisel arvestada käesolevas teemaplaneeringus väljatöötatud lahendusega. Teemaplaneeringu lahendusega arvestamine tagab võimaluse põhimaantee rekonstrueerimiseks teemaplaneeringuga määratud tingimustel.

4.1.3 Tehnovõrgud

Maantee all või kohal paiknev ning sellega paralleelselt kulgev või lõikuv tehnilise infrastruktuuri osa tuleb projekteerida vastavalt selle tehnovõrgu projekteerimismõistele ja -standardile. Maanteega paralleelselt kulgevad tehnovõrgud peavad reeglina paiknema väljaspool mullet (v.a mulde drenaaž), nii et nende ehitus-, remondi- või puhastustööd võimalikult vähe häiriks liiklust. Elektri õhuliinide paralleelkulgemisel maanteega peab olema tagatud projekteerimismõistetes nõutud ohutusküla tee ja õhuliini vahele.

Tehnovõrkude kavandamisel tuleb juhinduda nende paigaldamise kaitsevööndite ulatusest. Rekonstrueeritavate ja uute tehnovõrkude (elektri-, side-, gaasi-, kütte-, vee- ja reoveetrassid) paigaldamisel trassi koridoris tuleb tehnovõrgu trassi asukoht eelnevalt kooskõlastada Maanteeametiga.

4.1.4 Tuulikupargid ja üksikud tuulikud

Liiklusohutuse tagamiseks tuleb tuulikud paigutada piisavale kaugusele maanteest. Nõutava vahekauguse määratlemisel tuleb arvestada tee klassi, liiklussagedust, piirkiirust, tuuliku tehnilisi omadusi (nt tiiviku jääklass) ja muid võimalikke liiklusohutusi mõjutavaid tingimusi. Põhiteedel, kus piirkiirus on 100 km/h või enam, on tuuliku soovitatav kaugus maantee telgjoonest 300 m. Riskianalüüsile tuginedes võib kaugus olla ka väiksem, mitte aga vähem kui tuuliku kogupikkus (torn + tiivik) ja maantee kaitsevöönd. Kurvis tuleb tuulikud paigutada väljapoole nähtavusala. Tuulik ei tohi piirata nähtavust tee kasutaja jaoks ega põhjustada otsasõiduvõimalusi⁹.

Tuulikuparkide ja üksikute tuulikute rajamisel teele lähemale kui 300 meetrit tuleb koostada visuaalsete mõjude eksperthinnang ning liiklusohutuse analüüs, et veenduda saavutatava olukorra liiklusohutuses.

4.1.5 Maaparandussüsteemid

Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb tagada olemasolevate maaparandussüsteemide toimimine ja veerežiim. Maaparandussüsteemid on maatulundusmaa kuivendamiseks ettenähtud rajatised.

Kuivendatud maale tee rajamisel tuleb ümbritseva maatulundusmaa kuivendussüsteemid rekonstrueerida, sest ehitustööde käigus rikutakse olemasolev drenaažisüsteem. Et tagada naaberkinnistute drenaaži toimimine (maaparandusseaduse), on vaja koostada maaparandussüsteemi rekonstrueerimisprojekt.

Samuti võib arendustegevuse tulemusena muutuda eesvoolu valgala suurus või valgala hüdroloogilised karakteristikud. Arvestada tuleb asjaoluga, et tehispindadelt (teed, väljakud jne) voolab vesi kiiresti eesvoolu või suublasse. Sademevee asjatundmatu juhtimine maaparandussüsteemi eesvooludesse põhjustab purustusi eesvoolu sängides ja seal paiknevatel rajatistel. Rekonstrueerimisprojekti tuleb käsitleda ka eesvoolude rekonstrueerimise vajadust, arvestades planeeringualadelt formeerunud vooluhulkadega.

4.1.7 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Vastavalt muinsuskaitseadusele on kinnismälestisel Muinsuskaitseameti ning valla- ja linnavalitsuse loata keelatud ehitamine, sh teede rajamine ning kaitsevööndis teede, kraavide ja trasside rajamine ning mulla- ja ehitustööd. Enne ehitustööde alustamist tuleb kinnismälestisel ja/või selle kaitsevööndis ehitustööde teostamiseks taotleda luba Muinsuskaitseametilt.

Kaevetöödel mälestiste ja kaitsevööndite alast väljapoole jäävatel aladel tuleb arvestada kultuuriväärtusega leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseadusest tulenevalt on leidja kohustatud kaevetööd peatama, leiu jätma leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile või kohalikule omavalitsusele.

4.1.8 Kehtestatud detailplaneeringud

Käesoleva teemaplaneeringu lahendus ei arvesta Saku vallas põhimaantee vahetult piirnevate Kirsji, Pärna II ja Tuuleveski 1 kinnistute kehtestatud detailplaneeringute lahendustega juurdepääsulahenduse (juurdepääsudega põhimaanteelt) osas. Teemaplaneering ei piira kehtestatud detailplaneeringute realiseerumist ehitusõiguse muus osas, välja arvatud põhimaanteele maha- ja pealesõitude osa (detailplaneeringuga kavandatud maha- ja pealesõit

⁹ Tuulivoimalaohje. Ohje tuulivoimalan rakentamisesta liikenneväylien läheisyyteen. Helsinki 2012

suletakse teemaplaneeringu realiseerimisel). Täpsem selgitus on esitatud vastavat maanteelõiku kirjeldavas peatükis 4.3.8.

4.2 Liiklusrajatised

4.2.1 Tee-ehituslikud üldnõuded

Kõik olemasolevad samatasandilised ristmikud suletakse või ehitatakse ümber risteks või eritasandiliseks ristmikuks. Suletavad teeotsad, ristmikud ja likvideeritavad teed on planeeringukaardil vastavalt tähistatud.

I klassi maanteelt mahasõit ristmikule või ristmikult pealesõit maanteele toimub parempöörtega kiirusmuuteradade kaudu. Sõiduteede ristumine I klassi maanteega koos põhimaanteele siirdumise võimalusega toimub valdavalt eritasandilise ristmiku kaudu, erandjuhul parempöördega. Parempöördega maha- ja pealesõit ei tohi paikneda ristmikule üldjuhul lähemal kui 2 km, linnalähivööndis 1 km. Sõiduteede ristumisel I klassi maanteega põhimaanteele siirdumise võimaluseta toimub ristete kaudu.

Põhimaanteelt puudub maha- ja pealesõidu võimalus juurdepääsuks üksikutele kinnistutele ja katastriüksustele.

4.2.2 Eritasandilised ristmikud ning risted

Planeeringuga on määratud eritasandiliste ristmike (liiklussõlmede) ja ristete asukohad maakonnaplaneeringu täpsusastmes.

Eritasandiliste ristmike asukohad ja esialgsed lahendused on määratud tehnilis-majanduslike kaalutluste alusel lähtuvalt ristuvate teede liigist ja prognoositavast liiklussagedusest ning teedevõrgu rekonstrueerimise vajadusest. Eritasandiliste ristmike kaudu tagatakse juurdepääsud linnadele ja asustusaladele ning ühendused teiste riigiteedega.

Põhimaantee rekonstrueerimisel rajatakse valdavalt eritasandilised ristmikud, et tagada parim võimalik liiklusohutus. Ristmike vahekaugus ei tohi olla üldjuhul väiksem kui 5 km, linnalähivööndis 3 km.

Ristete vahekaugus ei ole piiratud, nende asukohad on määratud lähtuvalt kohalikest tingimustest ja majanduslikest kaalutlustest.

Teemaplaneeringu kaartidele on kantud eritasandiliste ristmike planeeritud asukohad ja esialgsed lahendused. Tee-ehitusprojektide koostamise käigus täpsustatakse vajadusel ristmike plaani- ja vertikaallahendused lähtuvalt teedevõrgu skeemist, kohalikest tingimustest ja ristmiku mõjupiirkonnas paikneva asula huvidest.

4.2.3 Sillad ja viadukid

Planeeringuga on määratud sildade asukohad maakonnaplaneeringu täpsusastmes, lahendused täpsustuvad tee-ehitusprojektide käigus.

Jõesildade asukoha valikul arvestatakse, et rajatis ei põhjustaks jõe hüdroloogilise režiimi rikkumist, kallaste ja teerajatisete uhtumist.

4.2.4 Bussipeatused

Teemaplaneeringuga on määratud bussipeatuste orienteeruvad asukohad maakonnaplaneeringu täpsusastmes lähtuvalt ühistranspordi iseloomust, sõidu sihtkohast ning asustusest. Bussipeatuste täpsed asukohad täpsustatakse tee-ehitusprojektidega lähtuvalt kohalikest tingimustest ja piirkonna vajadusest.

Ühistransport, mis sõidab mööda I klassi maanteed (nt riigisisene kaugbussiliin) ja tagab kiire ühenduse suuremate keskuste vahel, peatub eritasandilise ristmiku rambil või maantee ääres. Maantee äärde rajatud bussipeatus peab olema suletud taskuga.

Ühistransport, mis sõidab mööda kohalikku teedevõrku (maakonnaliin, koolibuss), peatub bussipeatuse taskus või vahetult sõidurajal. Sõiduteedeteede planeerimisel on arvestatud tingimuste loomisega kohaliku ühistranspordi toimivale võrgustikule. Lõikudes, kus sõidu- või muu kohalik tee puudub, liigub kohalik ühistransport mööda I klassi maanteed.

Koos bussipeatuste asukohtade määramisega on lahendatud jalakäijate ja jalgratturite ohutu liikumisvõimalus ja maantee ohutu ületamise võimalus. Tee-ehitusprojektidega tuleb tagada jalakäijatele ja jalgratturitele maantee ohutu ületamise võimalus võimalusel bussipeatuse lähistel.

4.2.5 Jalg- ja jalgrattateed, jalgtunnelid

Jalg- ja jalgrattateede ning tunnelite kavandamine on vajalik, et tagada jalakäijatele ja jalgratturitele ohutu liikumisvõimalus. Maanteest eraldiseisvate jalg- ja jalgrattateede rajamine aitab vältida kergliiklejate sattumist maanteele ning ennetada liiklusohutlike olukordi ja liiklusõnnetusi.

Jalg- ja jalgrattateede võrgustiku moodustavad olemasolevad ning käesoleva teemaplaneeringuga kavandatud jalg- ja jalgrattateed. Jalg- ja jalgrattateede planeerimisel on arvestatud eeldatavat liiklussagedust ning alternatiivsete liikumisteede puudumist, kuna väiksemad kohalikud teed ja planeeritud sõiduteed võimaldavad kergliiklejal samuti ohutumalt liigelda. Üldiselt on arvestatud, et kergliiklejad kasutavad kohalike-, sõidu- ja juurdepääsuteid. Seetõttu ei ole kogu põhitee pikkuses eraldi jalg- ja jalgrattateid planeeritud. Viimased on ettenähtud eelkõige kohtadesse, kus puudub mõistlik alternatiiv loogilise kergliiklusmarsruudi toimimiseks.

Tunnelite asukoha määramisel on lähtutud asustuse ja elanikele oluliste sihtpunktide paiknemisest ning liikumisteedest. Tee-ehitusprojektide koostamise käigus tuleb arvestada, et kui maakasutus ja maantee kulg võimaldavad, tuleb jalgteed suunata üle sõidutee väljaspool eritasandilist ristmiku ja samuti eritasandil. See ei tohi aga põhjustada olulist ümbersõitu kergliiklusele. Kui maakasutus seda ei võimalda, tuleb ohutu maantee ületamise võimalusega arvestada ka eritasandiliste ristmike ja ristete lahenduste väljatöötamisel ja projekteerimisel. Tee-ehitusprojektidega tuleb tagada kergliiklejale põhimaantee ületus ka bussipeatuse vahetus läheduses.

Kuna teemaplaneeringu lahendus kajastab ka kohalike omavalitsuste arengudokumentidega planeeritud jalg- ja jalgrattateede (kergliiklusteede) võrgustiku, samuti varasemate teeprojektide kavandatud jalg- ja jalgrattateid, ei toimu põhimaantee rekonstrueerimise käigus kõigi kavandatud jalg- ja jalgrattateede väljaehitamist. Põhimaantee rekonstrueerimisega samaaegselt ehitatakse välja jalg- ja jalgrattateed, mis on vajalikud liiklusohutuse tagamiseks ja riigi teedevõrgustiku toimimiseks. Millised jalg- ja jalgrattateed ehitatakse välja põhimaantee rekonstrueerimise käigus, täpsustatakse tee-ehitusprojektidega.

Teemaplaneering ei määratle jalg- ja jalgrattateede omandikuuluvust ega kuuluvust/mittekuuluvust põhimaantee koosseisu.

4.2.6 Sõiduteed

Käsitletaval põhimaantee lõigul Harju maakonnas on mahasõite kohalikele teedele ja tänavatele, majapidamistele, kinnistutele jne, mis liiklusohutuse ja sõidu sujuvuse tagamise eesmärgil kas suletakse või tagatakse põhimaanteele maha- ja pealesõit eritasandiliste ristmike kaudu. Samatasandiliste ristmike ja mahasõitude sulgemine toob kaasa sõiduteede täiendava vajaduse, mille kaudu tagatakse juurdepääs kohalikele teedele, tänavatele, majapidamistele, kinnistutele, parklatele ja puhkekohtadele, teenindusjaamadele. Teemaplaneeringuga määratakse sõiduteede vajadus (oriienteeruvad asukohad). Sõiduteede täpsed asukohad määratakse tee-ehitusprojektiga koostöös maaomanikuga (alustades koostööd tee-ehitusprojekti varases etapis), kelle maaüksusi projekteeritav sõidutee läbib.

Põhimaanteelt maha- ja pealesõit sõiduteele kavandatakse üldjuhul eritasandilise ristmiku kaudu, erandjuhul parempöördega.

Sõiduteede planeerimisel on lähtutud eesmärgist eraldada kohalik liiklus läbivast, mis tagab põhimaanteel ohutu, kiire ja sujuva liikluse. Piirkondades, kus I klassi maantee rajatakse uues asukohas, jääb olemasolev maantee täitma sõiduteete ülesannet. Täiendavad sõiduteed on planeeritud kohtadesse, kus sõiduteedeks sobiv teedevõrgustik puudub.

Kuna teemaplaneeringu lahendus kajastab ka kohalike omavalitsuste arengudokumentidega planeeritud kohaliku teede võrgustiku, samuti varasemate teeprojektidega kavandatud sõiduteid, ei toimu põhimaantee rekonstrueerimise käigus kõigi kavandatud sõiduteede väljaehitamist. Põhimaantee rekonstrueerimisega samaaegselt ehitatakse välja sõiduteed, mis on vajalikud liiklusohutuse tagamiseks ja riigi teedevõrgustiku toimimiseks ning mis tagavad juurdepääsu maanteega piirnevatele kinnistutele ning kinnistutele, millede mahasõit likvideeritakse seoses põhimaantee rekonstrueerimisega. Millised sõiduteed ehitatakse välja maantee rekonstrueerimise käigus, täpsustatakse tee-ehitusprojektidega.

Teemaplaneering ei määratle sõiduteede omandikuuluvust ega kuuluvust/mittekuuluvust põhimaantee koosseisu.

4.2.7 Parklad, puhkekohad, tanklad ja teenindusjaamad

Peatumiseks, sh puhkamiseks, ning mootorsõiduki tankimise võimaldamiseks on planeeringuga määratud selleks sobivad maa-ala, kus võimaldatakse kas parkla ja/või puhkekohta ja/või tanklate või teenindusjaama rajamist.

Maa-alade määramisel on arvestatud eelkõige olemasoleva asustuse lähedust, looduslike tingimusi, teedevõrgu paiknemist ja transiitliiklusest tulenevaid vajadusi, seades eesmärgiks, et puhkekoht või teenindusjaam rajatakse võimaluse korral veekogu, looduslikult kauni koha või muu vaatamisväärsuse lähedusse. Sobivaks kohaks võib osutuda ka maantee rekonstrueerimisel mahajäetud teelõik.

Puhkekohas tuleb ette näha sõidukite parkla, puhkeala ja sanitaarala. Suurtes puhkekohtades eraldatakse üksteisest sõiduautode, busside ja veoautode parklad. Puhkealal nähakse ette einestamisvõimaluseks laud ja toolid ning prügikastid. Sanitaaralal paikneb käimla. Soovitav on puhkealale paigutada lähiümbruse teedevõrgu ja vaatamisväärtuste kaart.

Tanklate ja teenindusjaamade rajamisel tuleb arvestada ka perspektiivis elektriautode kasutuselevõttuga. Lähtuda tuleb põhimõttest, et elektriautode laadimise võimaldamiseks luuakse teenindusjaamade võrgustik.

Parklad, puhkekohad, tanklad ja teenindusjaamad tuleb ette näha tee mõlema küljel ning kujundada eraldi sisse- ja väljasõiduga ühte liiklussuunda teenindav rajatis. Kui rajatis paikneb

ristmiku piirkonnas, tuleb ühendusteed kavandada madalama klassiga või väiksema liiklussagedusega teele.

Parklate, puhkekohtade, tanklate, teenindusjaamade ja teiste teega seotud rajatiste rajamine on võimalik pärast tee-ehitusprojektide kinnitamist, millega täpsustub nii I klassi maantee kui selle toimimiseks vajalike liiklusrajatiste asukoht.

4.2.8 Keskkonnatingimused rohelise võrgustiku toimimise tagamiseks

Metsamassiivide ja looduslike aladega piirnevatel maanteelõikudel tuleb arvestada metsloomade liikumisteedega ning võimalusega, et metsloomad satuvad sõiduteele.

Teemaplaneeringuga on määratud konfliktalad (kantud vastava leppemärgiga kaardile) põhimaantee trassil, kus metsloomad, kasutades seni väljakujunenud liikumiskoridore, võivad sattuda sõiduteele. Konfliktalade määramisel on tuginetud uuringule "Looduslike ohutegurite uuring T4 (E67) Tallinn- Pärnu-Ikla maantee Ääsmäe-Uulu lõigul (13. km – 142. km)" (koostaja OÜ Hendrikson & Ko (töö nr 1097/08)), mille käigus arvestati muuhulgas liikluse ohuteguritega, ulukitega toimunud liiklusõnnetustega ja ulukite jälgede vaatlusandmetega. Lisaks kasutati konfliktalade määramiseks asjakohast kaardimaterjali, nagu rohevõrgustiku kaardikihid (määratud maakonnaplaneeringu teemaplaneeringutega „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“, täpsustatud kohalike omavalitsuste üldplaneeringutega), asustuse kaardikihid, ortofotod). Konfliktalad on metsloomade ülekäiguteid tagavate rajatiste (või loomatarade) orienteeruvaks asukohaks.

Metsloomade liikumisvõimaluste tagamiseks ja parandamiseks vajalike ökoduktide ja/või – tunnelite asukohad konfliktala sees või väljas määratakse tee-ehitusprojektiga, arvestades nii suurulukite kui pisiimetajate liikumisvajadustega. Selleks tuleb tee-ehitusprojektide ja KMH raames läbi viia täpsemad uuringud, et määrata loomade selleks hetkeks väljakujunenud liikumisteed ning määratleda leevendavad meetmed.

Teemaplaneeringuga määratud konfliktalad paiknevad valdavalt rohelise võrgustiku alal, kus põhimaantee trassi koridor läbib ulatuslikumaid või väiksemaid metsamassiive. Trassi koridoriga külgnevate metsamajandusmaade majandamisel tuleb arvestada rohelise võrgustiku toimimise ja sidususe säilitamise vajadusega ning säilitada metsamassiivid võimalikult suures ulatuses. Lubatud ei ole ulatuslik lageraie maanteega külgnevatel aladel. Rohevõrgustikuga piirnevatel teelõikudel tuleb võimalusel loobuda teeäärte lagedaks raiumisest külgnähtavuse tagamiseks ning takistada loomade pääs maanteele (nt tarastamisega). Metsa raadamist rohevõrgustiku alal tuleb võimalusel vältida. Ehitusperioodil ei tohi rohelise võrgustiku säilimist ohtu seada töötsoonide (materjali ladustamisalad, masinate hoiualad jne) valikul.

4.2.9 Müratõkked

Kui maantee müratase ületab lubatud piirnorme, tuleb ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

Teemaplaneeringuga on määratud konfliktalad (kantud vastava leppemärgiga kaardile) põhimaantee trassil, kus elamute- ja üldkasutatavate hoonete alal võib maanteel kulgevast liiklusest tulenev müratase ületada lubatud piirnorme. Konfliktalade määramisel on lähtutud juba olemasolevate müratundlike objektide (elamute ja üldkasutatavate hoonete ning kohalike omavalitsuste kehtestatud detailplaneeringutega kavandatud elamualad) paiknemisest maanteega külgnevatel aladel puhverala ulatuses.

Konfliktalad tähistavad müratõkkerajatiste (müratõrjesein või -vall) orienteeruvaid asukohti. Täpsed asukohad ja lahendused määratakse tee-ehitusprojektidega, mille käigus viiakse läbi

müra modelleerimine. Liiklusmüra saab vähendada ka tee rajamisega osaliselt või täielikult süvendisse, hoonete kauguse suurendamisega sõidutee servast, maanteeäärse metsavööndi säilitamise või rajamisega. Liiklusmürast tekitatud hoonesisest müra saab hoone omanik ise vähendada hoone akende ja välisseinte müratakistuse suurendamisega.

4.3 Tallinn – Ääsmäe lõik, km 12,0 – 26,5

4.3.1 Üldkirjeldus

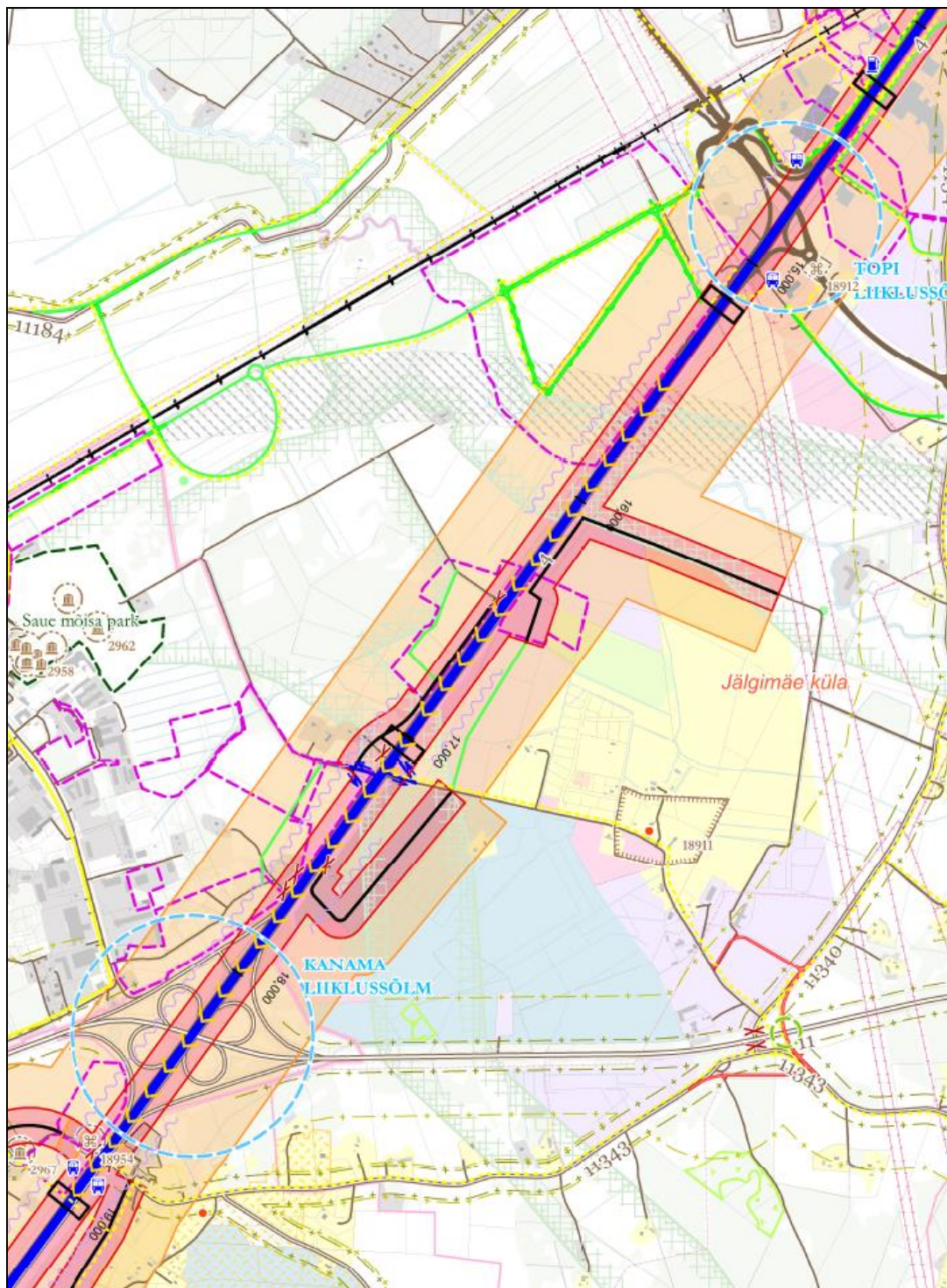
Põhimaantee lõik kilomeetritel 12,0-26,5 kulgeb Harju maakonnas, läbib Tallinna ja Saue linna ning Saue ja Saku valla territooriumi. Kilomeetrit 26,5 on mõlemas sõidusuunas välja ehitatud kaks sõidurada, kolm eritasandilist ristmikku (Topi, Kanama, Jõgisoo) ning projekteerimisel Rahula eritasandiline ristmik. Nimetatud lõigul põhimaantee ümberpaigutamine uuele trassile pole ei majanduslikult ega ka tehniliselt põhjendatud ega vajalik.

Lõik kilomeetritel 12,0-13,04 asub Tallinna linna territooriumil, mille ulatuses ei määrata põhimaantee trassi koridori ega tee ja tee kaitsevööndi ala käesoleva teemaplaneeringu mõistes, kuna tegemist on juba väljakujunenud linnalise keskkonnaga, mille ulatuses ei too käesolev teemaplaneering kaasa muudatusi olemasolevas liikluskorralduses. Tallinna linna piires arvestab teemaplaneering varem koostatud projektiga „Ohuprobleemide likvideerimine raudtee ja maantee samatasandilisel lõikumisel 2002/EE16/P/PA009.001 eelprojekt“, AS Teede Tehnokeskus, töö nr RO 189-1.

Alates kilomeetrist 13,8 suletakse samatasandilised maha- ja pealesõidud (välja arvatud kilomeetritel 17,2, 23,2, 24,3 ja 25,4, kus vastavalt teemaplaneeringu lahendusele on lubatud paremal ja vasakul sõiduteel parempöördega maha- ja pealesõit), kohalik liiklus suunatakse sõidu- ja kohalikele teedele ning I klassi maanteele maha- ja pealesõit toimub eritasandiliste ristmike kaudu. Kuigi Tallinn-Ääsmäe lõigul kilomeetritel 13,04-26,5 on juba mõlemas sõidusuunas välja ehitatud kaks sõidurada, ei vasta eeltoodud maanteelõik I klassi maanteele esitatavatele nõuetele (samatasandilised ristumised kõrvalteedega paiknevad lubatust tihedamalt). Põhimaantee vastavusse viimiseks I klassi maanteele esitatavatele nõuetele, määratakse teemaplaneeringuga alates kilomeetrist 13,04 I klassi maantee trassi koridori asukoht 650 m ulatuses. Trassi koridori asukoha määratlemisega sätestatakse liikluskorralduslikud nõuded antud teelõigul ning määratakse riigimaantee toimimiseks vajalike rajatiste vajadus lähtudes õigusaktides toodud tee koosseisu kuuluvate rajatiste loetelust (eritasandilised ristmikud, risted, sõiduteed, jalg- ja jalgrattateed ja tunnelid jne).

Teemaplaneering arvestab järgmiste varem koostatud projektidega:

1. „T11 Tallinna ringtee ja T11390 Tallinn-Rannamõisa-Kloogaranna maantee ühendustee Juuliku-Tabasalu“, AS Teede Tehnokeskus, töö nr 107/05
2. „T4 Tallinn-Pärnu-Ikla mnt (km13,0-km16,0) ja lähiümbrus, Juuliku-Tabasalu planeeritav ühendustee (km3,5-km7,4), eelprojekt“, AS K-Projekt, töö nr 08136



Joonis 4.3.1.1 Topi ja Kanama eritasandiliste ristmike vaheline piirkond

4.3.2 Liikluskorralduslikud nõuded

Tallinn-Ääsmäe lõigul on välja ehitatud Topi, Kanama ja Jõgisoo eritasandilised ristmikud. Olemasolevad tanklad asuvad Tallinn-Pärnu suunal km 12,06 vasakul, km 12,3 vasakul, km 12,7 paremal ja km 14,2 paremal pool maanteed.

Teemaplaneeringuga kavandatakse täiendavalt järgmised liiklusrajatised:

- a. kilomeetritele 13,1 jalg- ja jalgrattatee riste;

- b. kilomeetrile 13,8 jalg- ja jalgrattatee riste;
- c. kilomeetrile 14,3 jalg- ja jalgrattatee riste;
- d. kilomeetrile 15,2 (Topi ristmiku lähipiirkond) jalg- ja jalgrattatee riste;
- e. kilomeetrile 17,1 jalg- ja jalgrattatee riste;
- f. kilomeetrile 19,0 jalg- ja jalgrattatee riste;
- g. kilomeetrile 20,8 antakse võimalus kavandada eritasandiline ristmik (Rahula ristmik);
- h. kilomeetrile 23,3 jalg- ja jalgrattatee riste;
- i. kilomeetrile 24,4 jalg- ja jalgrattatee riste;
- j. kilomeetrile 25,4 Tallinn-Pärnu suunal paremale ja vasakule poole I klassi maanteed parkla ja/või puhkekoht ja/või tankla ja/või teenindusjaam;
- k. kilomeetrile 25,5 jalg- ja jalgrattatee riste;
- l. kilomeetritel 17,2, 23,2, 24,3, 25,4 paremal ja vasakul sõiduteel mahapööre peateelt ja pealepööre peatee;
- m. kilomeetritel 13,0-26,5 tagatakse jalakäijatele ja jalgratturitele ohutu liikumise võimalus. Põhimaantee rekonstrueerimisega samaaegselt ehitatakse välja jalg- ja jalgrattateed, mis on vajalikud liiklusohutuse tagamiseks ja riigi teedevõrgustiku toimimiseks. Maantee rekonstrueerimise käigus väljaehitatavad jalg- ja jalgrattateed täpsustatakse tee-ehitusprojektidega tulenevalt mootorsõidukite, jalakäijate ning jalgratturite eeldatavast liiklussagedusest;
- n. ristmike sulgemisega Topi ja Kanama eritasandiliste ristmike vaheliselt lõigul kaasneb põhimaantee rekonstrueerimisega sõiduteede rajamise vajadus. Mujal vaadeldaval maanteel lõigul kuni 26,5. kilomeetrini, kavandatakse juurdepääs kinnistutele, teedele ja tänavatele, riigi tugi- või kõrvalmaanteed või kohalike teede kaudu. Suletavad ristmikud ning planeeritavad sõiduteed on kaardil vastavalt tähistatud.

Teemaplaneeringuga on määratud Rahula eritasandilise ristmiku asukoht, mis on vajalik eelkõige kohaliku teedevõrgu toimimiseks ja kohaliku omavalitsuse arengudokumentidega kavandatud maakasutuse realiseerimiseks (elamu-, tootmis- või ärimaadele juurdepääsu tagamiseks). Kuna Rahula ristmiku rajamine ei ole ilmingimata vajalik riigi teedevõrgu toimimiseks, vaid eelkõige kohaliku omavalitsuse huvidest lähtuvalt, siis tõenäoliselt lähemate aastakümnete perspektiivis puudub riigipoolne huvi ristmiku väljaehitamiseks.

4.3.3 Liiklusmüra leevendavad meetmed

Kogu vaadeldava lõigu ulatuses tuleb tee-ehitusprojekti koostamise raames läbi viia müra modelleerimine ning ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

4.3.4 Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine

Planeeringus on määratletud konfliktkohad metsloomade liikumispiirkondadega. Nendeks on antud lõigul:

- a. Piirkond Vääna jõe ja Kanama viadukti ümbruses kilomeetritel 15,5-19,0;
- b. lõik pärast Kanama viadukti kuni Maidla jõeni kilomeetritel 20,5-26,0 (s.h Jõgisoo sild 23,4 ja Maidla sild 25,5 kilomeetritel).

Konfliktkohtades on vajalik läbi viia detailsemad analüüsid tee-ehitusprojektide ja selle KMH raames, millega määratakse sobivad leevendavad meetmed.

4.3.5 Kaitstavad loodusobjektid

Trassi koridoris asuvad järgmised kaitstavad loodusobjektid:

- a. kilomeetritel 13,0-14,5 jääb vähesel määral planeeritava trassi koridori (sh ka olemasoleva maantee sanitaarkaitse vööndisse) Laagri Natura varinimekirja ala serv

(varialal leidub ka mitmeid II kaitsekategooria loomade elupaiku). Teest jääb variatal enam kui 200 meetri kaugusele ning reaalset mõju planeering variatalale ei oma. Tee-ehitusprojekti tuleb täpsustada tingimused negatiivse mõju vältimiseks.:

- b. Vääna jõgi, mida trassi koridor ületab 16. kilomeetril, on registreeritud lõhejõena.

Ehitustööde käigus Vääna jõel tuleb vältida hüdroloogilise režiimi ja jõesärgi muutmist. Ühtlasi tuleb võimalusel mõju minimeerimiseks vältida ehitustööde teostamist jõesärgis. Sildade ehitustööd tuleb võimalusel läbi viia madalveeperioodil ning kui töid on tehniliste tingimuste tõttu vajalik teostada jões, siis tuleb vältida selles elavate kalade kudemisaega. Madalveeperioodil on vooluhulk väike ning aeglase voolu tõttu on ka heljumi edasikanne allavoolu minimaalne. Samuti ei tohi takistada kalade rändetingimusi.

Detailsemad meetmed negatiivse mõju vältimiseks lõhejõe tee ehitus- kui ka kasutuselapis tuleb täpsustada tee-ehitusprojekti.

4.3.6 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Trassi koridoris asuvad järgmised kultuurimälestised (vaadatuna Tallinn-Pärnu suunal):

- a. kilomeetril 12,4 asub olemasolevast teest vasakul ligikaudu 245 meetri kaugusel arhitektuurimälestis Peeter Suure Merekindluse Pääsküla positsiooni komandandi elamu, 1913. a. (8491);
- b. kilomeetril 12,6-13,9 asub Pääsküla jõe orus arheoloogiamälestis Asulakoht (18964). Põhimaantee läbib arheoloogiamälestist. Asulakoht paikneb jõe orus, suhteliselt madalal alal. Tema põhjapiiriks on Pääsküla jõgi, kuigi kultuurikihti võib esineda ka jõe põhjakaldal, läänepiiriks on raudtee. Idapiir kulgeb Tallinn-Pärnu-Ikla maanteest u 200 meetrit ida pool, lõunapiir Pääsküla jõest 150 meetrit lõuna pool;
- c. kilomeetril 15,0 asub olemasolevast teest vasakul 175 meetri kaugusel arheoloogiamälestis kultusekivi (18912);
- d. kilomeetril 18,8 asub olemasolevast teest paremal 50 meetri kaugusel arheoloogiamälestis kultusekivi (18954);
- e. kilomeetril 19,0 asub olemasolevast teest paremal 270 meetri kaugusel arhitektuurimälestis Saue postijaam (2967).

Teemaplaneeringu realiseerumisega ei kaasne Tallinn-Ääsmäe lõigul trassi koridoris asuvatele kultuurimälestistele negatiivset mõju, kuna neljarealine maantee on juba välja ehitatud ning põhimaantee laiendamist ei toimu. Kinnismälestise kaitsevööndis ehitustööde teostamiseks tuleb taotleda luba Muinsuskaitseametilt ning tee-ehitusprojekti kooskõlastada. Kanama liiklussõlmest vahetult lõunas paikneva kultusekivi (18954) puhul on mälestise vahetus läheduses 10 m raadiuses keelatud künnikihist sügavamale minevad pinnasetööd.

4.3.7 Maardlad

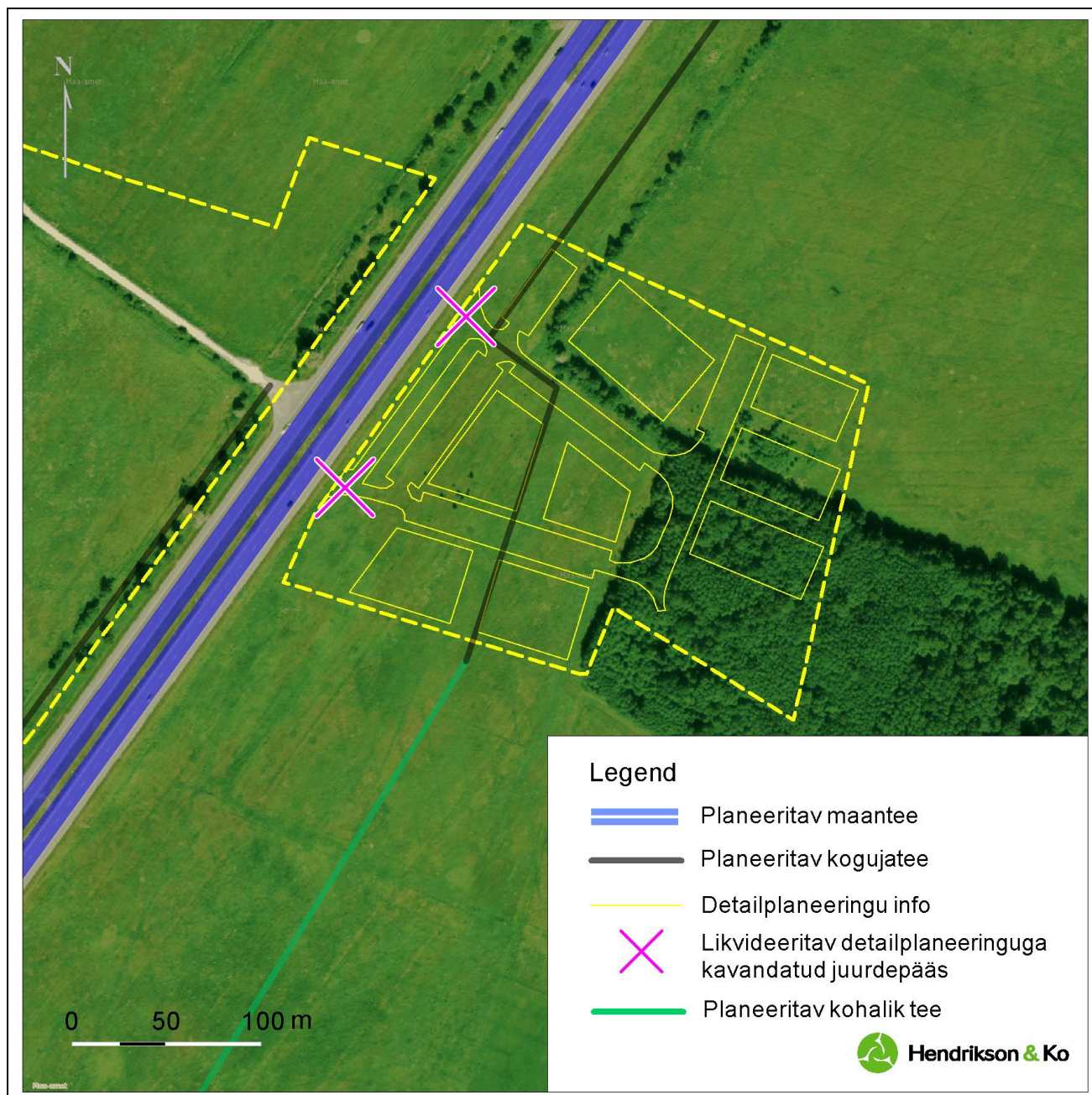
Trassi koridori ulatuses Tallinna linna territooriumil asuvad järgmised maardlad (vaadatuna Tallinn-Pärnu suunal):

- a. olemasolevast maanteest paremal ligikaudu 220 meetri kaugusel asub kohaliku tähtsusega Harku turbamaardla;
- b. olemasolevast maanteest vasakul ligikaudu 145 meetri kaugusel asub kohaliku tähtsusega Pääsküla turbamaardla.

Teemaplaneeringu realiseerumisega ei kaasne maardlatele negatiivset mõju, lahendus tagab keskkonnaregistris arvele võetud maavara kaevandamisväärsena säilimise ja juurdepääsu maavaravarule.

4.3.8 Kehtestatud detailplaneeringud

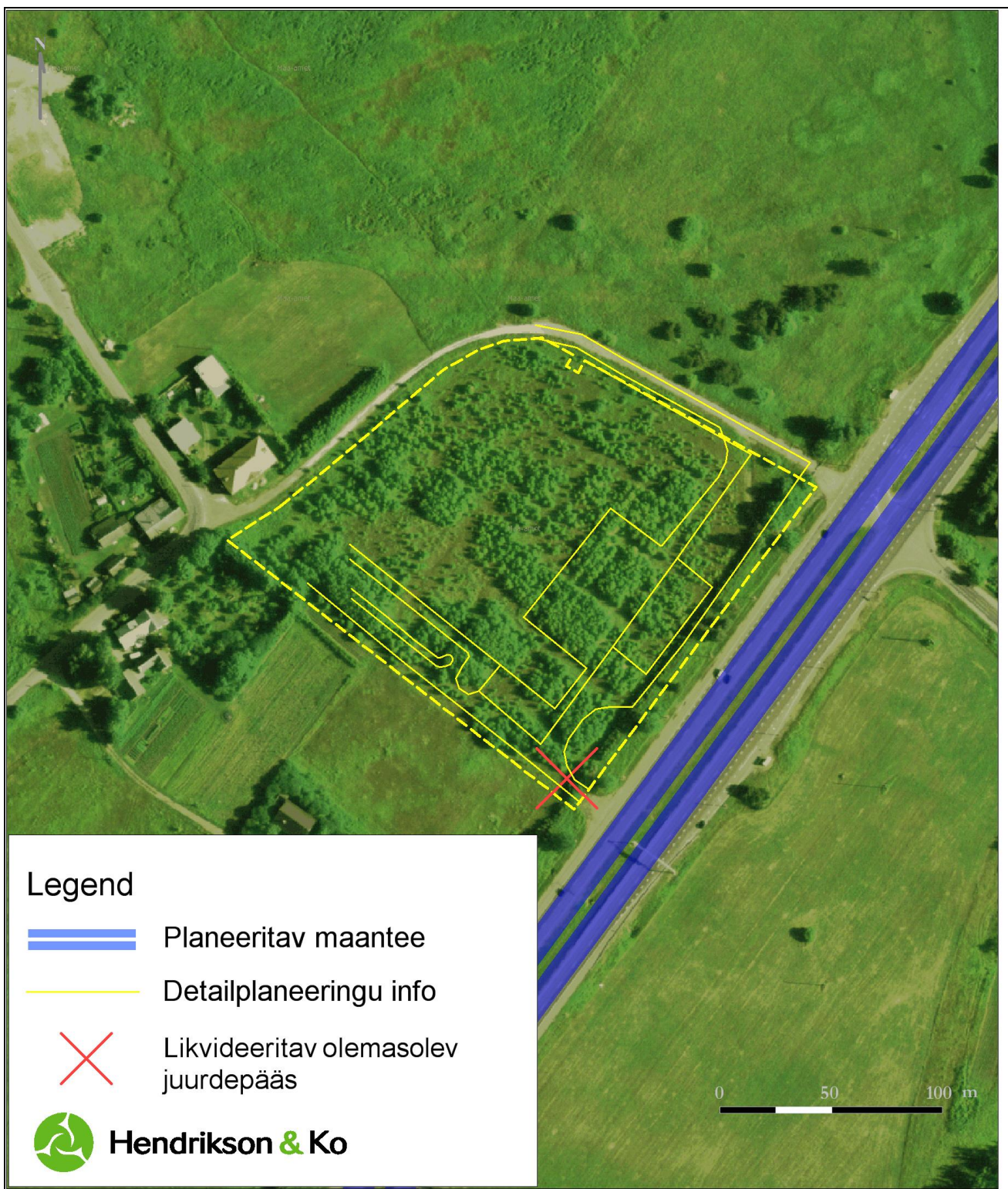
Saku valla territooriumil asub kehtestatud Kirsi detailplaneering. Kehtestatud detailplaneeringuga kavandatakse tootmis- ja ärihooneid. Vastavalt teemaplaneeringu lahendusele detailplaneeringuga kavandatud juurdepääsud põhimaanteele likvideeritakse. Juurdepääs detailplaneeringu alale tagatakse parempöördega maha- ja pealesõidu (km 17,2) ja Topi liiklussõlme kaudu.



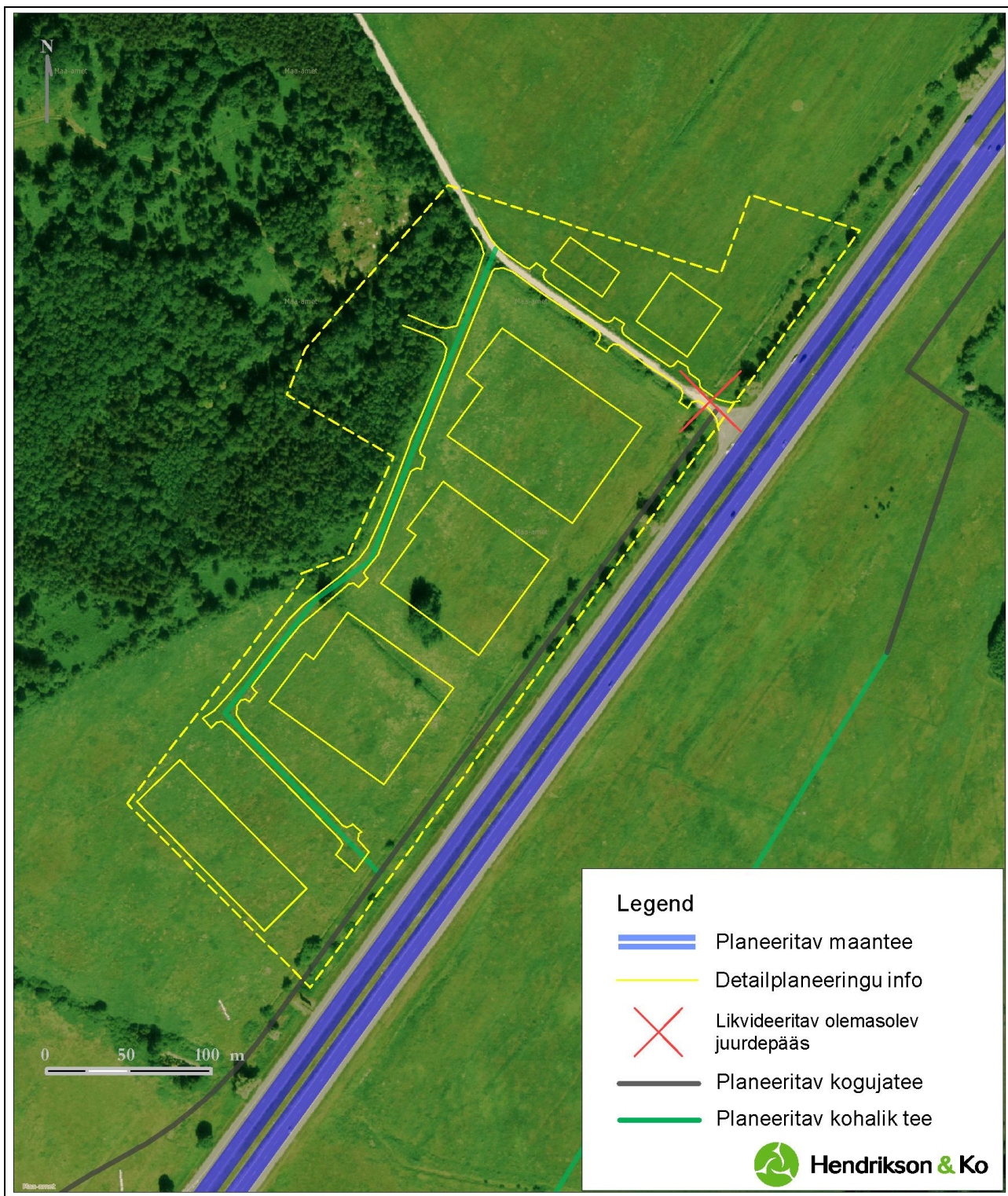
Joonis 4.3.8.1 Kirsi detailplaneeringu ala. Juurdepääs planeeringualale lahendatakse kohaliku tee ja teemaplaneeringuga kavandatud sõidutee kaudu. Sõidutee täpne asukoht määratakse tee-ehitusprojektiga koostöös maaomanikega.

Saue valla territooriumil asuvad kehtestatud Pärna II kinnistu ja Tuuleveski 1 kinnistu detailplaneeringu alad, millele on detailplaneeringuga määratud juurdepääs põhimaanteelt. Vastavalt teemaplaneeringu lahendusele detailplaneeringuga määratud juurdepääsud likvideeritakse.

Pearna II detailplaneeringu alale tagatakse juurdepääs Saue linna poolt riigi kõrvalmaantee ja teemaplaneeringuga kavandatud sõidutee kaudu. Kavandatud sõidutee täpne asukoht määratakse tee-ehitusprojekti käigus koostöös maaomanikega.



Joonis 4.3.8.2 Pärna II kinnistu detailplaneeringu ala
Tuuleveski 1 kinnistule tagatakse juurdepääs teemaplaneeringuga kavandatud sõidutee kaudu, mis on ühendatud km 17,2 asuva parempöördega maha- ja pealesõiduga. Sõidutee täpne asukoht määratakse tee-ehitusprojekti käigus koostöös maaomanikuga.

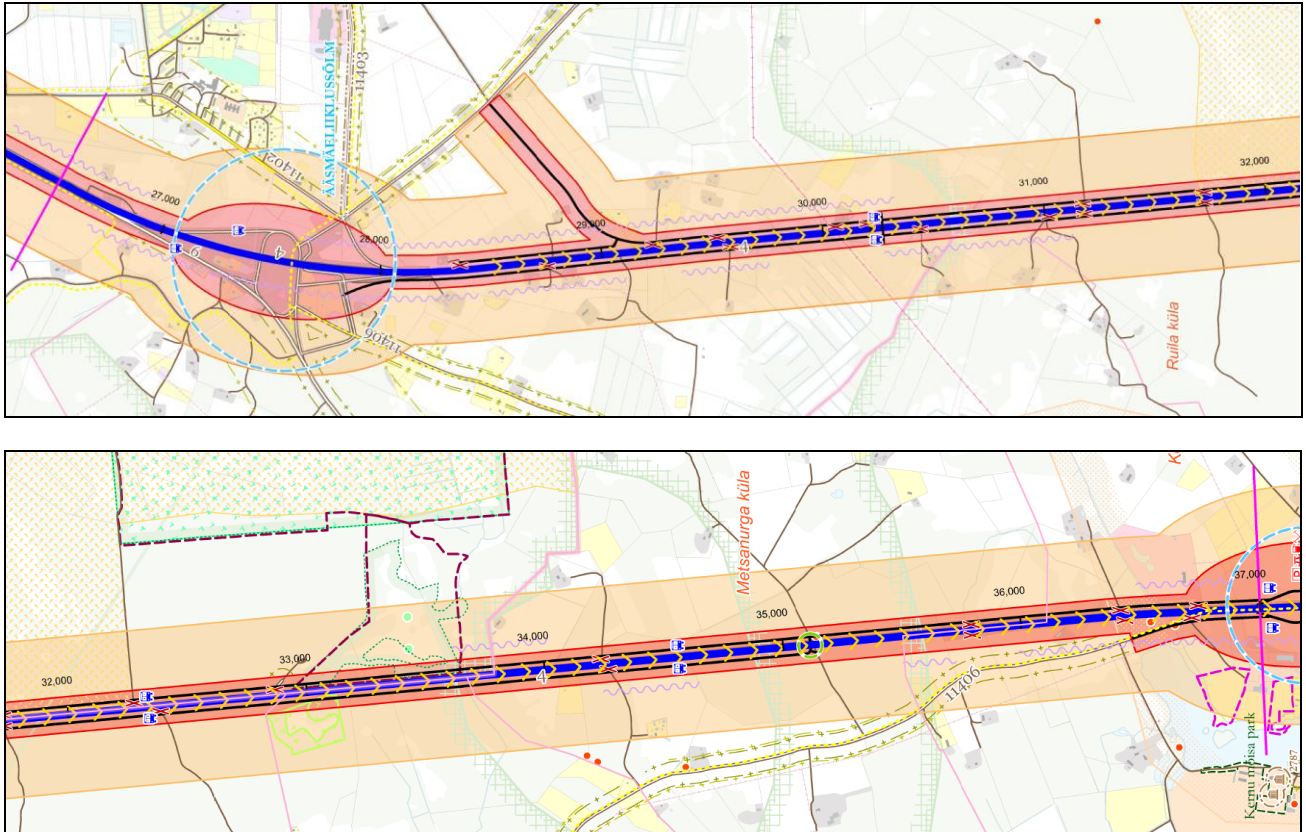


Joonis 4.3.8.3 Tuuleveski 1 kinnistu detailplaneeringu ala. Juurdepääs planeeringualale lahendatakse teemaplaneeringuga kavandatud sõidutee kaudu. Sõidutee täpne asukoht määratakse tee-ehitusprojektiga koostöös maaomanikega.

4.4 Ääsmäe – Kohatu lõik, km 26,5 - 37,0

4.4.1 Üldkirjeldus

Ääsmäe-Kohatu lõik kulgeb Harju maakonnas läbi Saue ja Kernu valla olemasoleva põhimaantee trassil. Põhimaantee rekonstrueerimisel I klassi maanteeks toimub olemasoleva tee laiendamine. Tee-ehitusprojektidega täpsustatakse, kus uus niit paikneb, kas olemasoleva tee kõrval Tallinn-Pärnu suunal paremal või vasakul pool. Kilomeetritel 33-33,5 võib Kära püsielupaigast tulenevalt teed laiendada üksnes püsielupaigast eemale.



Joonis 4.4.1.1 Ääsmäe - Kohatu lõik, km 26,5-37,0. Kaardiväljavõtted km 26,5-32,0 ja 32,0-37,0. I klassi maantee olemasoleva põhimaantee koridoris.

4.4.2 Liikluskorralduslikud nõuded

Teemaplaneeringu koostamise ajaks on Ääsmäe-Kohatu lõigul välja ehitatud Ääsmäe eritasandiline ristmik.

Teemaplaneeringuga kavandatakse täiendavalt järgmised liiklusrajatised:

- kilomeetrile 30,2 jalg- ja jalgrattatee riste;
- kilomeetrile 35,0 sõidutee riste;
- samatasandiliste ristmike sulgemisega kaasneb täiendavate sõiduteede rajamise vajadus. Idapool I klassi maanteed rajatakse põhimaantee rekonstrueerimise käigus paralleelselt maatega sõidutee alates 28,4. kilomeetrist lõigu lõpuni, mis teenindab kohaliku liiklust ja tagab juurdepääsu kinnistutele. Ääsmäe eritasandilise liiklussõlme piirkonnas seotakse sõidutee riigi kõrvalmaanteega nr 11247;
- läänepool I klassi maanteed rajatakse põhimaantee rekonstrueerimise käigus paralleelselt maanteegasõidutee alates 27,8. kilomeetrist kuni kilomeetrini 34,6, mis

seotakse maanteest idapoolse sõiduteega sõidutee riste kaudu. Riigi kõrvalmaanteele nr 11406 seotakse sõidutee kaudu Kernu eritasandilise ristmikuga.

4.4.3 Liiklusmüra leevendavad meetmed

Vaadeldava lõigu kilomeetritel 26,5-31,0 ja 33,6-37,0 tuleb tee-ehitusprojektide koostamise raames läbi viia müra modelleerimine ning ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

4.4.4 Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine

Planeeringus on määratletud konfliktkohad metsloomade liikumispiirkondadega. Konfliktkohaks on antud lõigul:

- a. lõik Ääsmäe viaduktist kuni Kernu sillani kilomeetril 28,5-38,0.

Konfliktkohtades on vajalik läbi viia detailsemad analüüsid tee-ehitusprojektide ja KMH raames, millega määratakse sobivad leevendavad meetmed.

4.4.5 Kaitstavad loodusobjektid ja vääriselupaigad

Trassi koridoris asuvad järgmised kaitstavad loodusobjektid ja vääriselupaigad:

- a. kilomeetril 33,0 asub olemasoleva tee ääres vääriselupaik nr 154048 (vääriselupaiga lähim nurk olemasolevast teest on ligikaudu 20 meetri kaugusel);
- b. kilomeetril 33,0-33,5 asub olemasoleva tee ääres (olemasolevast teest ligikaudu 10 meetri kaugusel) II kaitsekategooria taime koldjas selaginell ja III kaitsekategooria taime soo-neiuvaip kasukoht. Kasvukoha kaitseks on projekteerimisel Kära selaginelli püsielupaik. Lisaks juba mainitud kaitsealusele liigile esinevad alal ka II kaitsekategooria liigid lõhnav käoraamat ja Russowi sõrmkäpp. Kära püsielupaiga moodustamine on käesoleva KSH koostamise hetkel jõudmas lõppfaasi. Kavandatav püsielupaiga piiritlemine ja kaitsekord välistavad maanteelaienduse kavandamise püsielupaiga poolsesse teeserva.

Järgida tuleb järgmiseid leevendavaid meetmeid:

- a. laiendada teed elupaikade alale võimalikult minimaalsel määral, km 33-33,5 Kära püsielupaiga piiritlemine ja kaitsekord välistavad maanteelaienduse kavandamise püsielupaiga poolsesse teeserva. Teed võib laiendada üksnes püsielupaigast eemale;
- b. säilitada maksimaalselt võimalikul määral haljastust, vältida võimalusel metsa raadamist;
- c. vältida pinnase veerežiimi muutmist, mis võib põhjustada muutusi taimestikkoosluses;
- d. ehitusfaasis tuleks elupaigad jätta ehitustöödest puutumata.

Detailsemad meetmed negatiivse mõju vältimiseks nii tee ehitus- kui ka kasutuseetapis tuleb täpsustada tee-ehitusprojektiga.

4.4.6 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 26,5-37,0 ei asu trassi koridoris kultuurimälestisi.

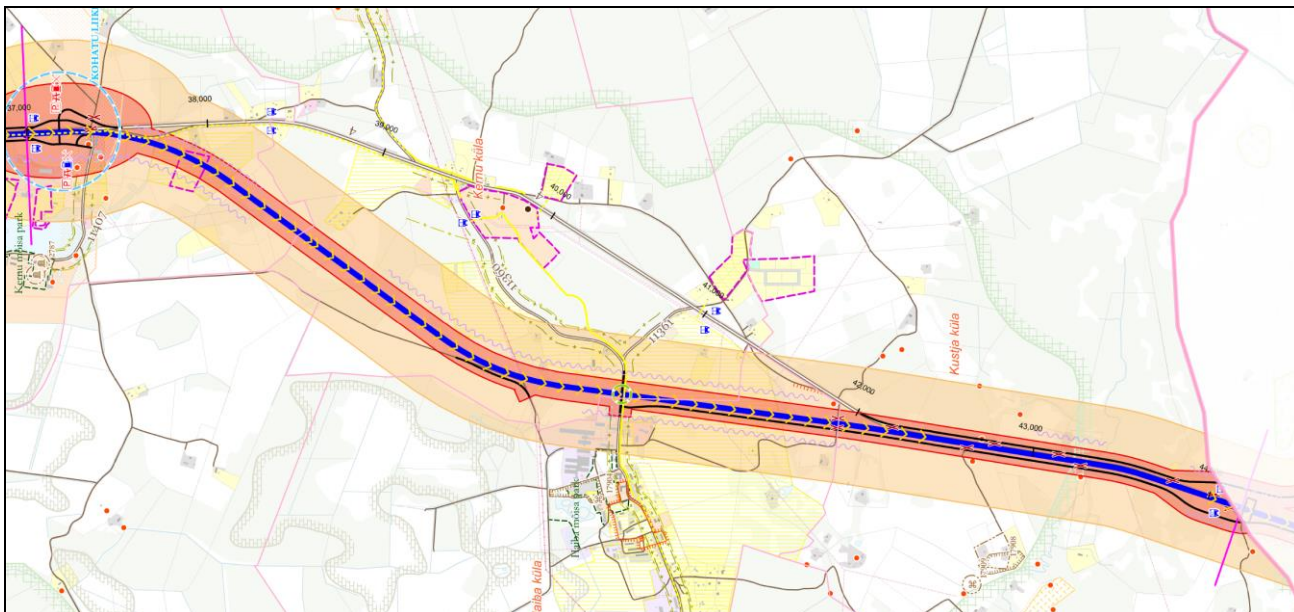
4.4.7 Maardlad

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 26,5-37,0 ei asu trassi koridoris maardlaid.

4.5 Kernu lõik, km 37,0 - 44,2

4.5.1 Üldkirjeldus

Kernu lõik kulgeb valdavas ulatuses uues asukohas Kernu ümbersõidul. I klassi maantee trassi koridor suundub uude asukohta km 37,2. Edasi kulgeb Haiba ja Kernu asustusalade vahelt läbi ning suundub olemasolevale maanteele tagasi km 42,5.



Joonis 4.5.1.1 Kernu lõik, km 37,0-44,2. I klassi maantee trassi koridori asukoht Kernu ümbersõidul

4.5.2 Liikluskorralduslikud nõuded

Teemaplaneeringu koostamise ajal asub Kernu lõigu piirkonnas tankla 37,4. kilomeetril.

Teemaplaneeringuga kavandatakse kilomeetritel 37-44,2 täiendavalt järgmised liiklusrajatised (vaadatuna Tallinn-Pärnu suunal):

- kilomeetrile 37,2 eritasandiline ristmik, mis ühendatakse riigi kõrvalmaanteedega nr 11406 ja 11407 ning Kernu küla läbiva olemasoleva maantee, mis jääb täitma sõidutee ülesannet uue maantee väljaehitamisel;
- kilomeetrile 37,2 paremale ja vasakule poole I klassi maanteed parkla ja/või puhkekoht ja/või tankla ja/või teenindusjaam;
- kilomeetrile 40,6, ristumisel riigi kõrvalmaantee nr 11360, sõidutee riste;
- sõiduteed paremale poole I klassi maanteed;
- kilomeetrile 42,0 - 45,0 sõidutee vasakule poole I klassi maanteed, mis seotakse Kernu küla läbiva olemasoleva maantee, mis jääb täitma sõidutee ülesannet uue maantee väljaehitamisel;
- kilomeetritel 44,2 jalg- ja jalgrattatee riste.

4.5.3 Liiklusmüra leevendavad meetmed

Kogu vaadeldava lõigu ulatuses tuleb tee-ehitusprojektide koostamise raames läbi viia müra modelleerimine ning ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

4.5.4 Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine

Planeeringus on määratletud konfliktkohad metsloomade liikumiskiirtega. Konfliktkohaks trassi koridori antud lõigus on:

- a. kilomeeter 37,0-42,4.

Konfliktkohas on vajalik läbi viia detailsemad analüüsid tee-ehitusprojektide ja KMH raames, millega määratakse sobivad leevendavad meetmed.

4.5.5 Kaitstavad loodusobjektid

Vaadeldavas lõigus km 37,0-44,2 ei asu trassi koridoris kaitstavaid loodusobjekte.

Olemasolevast teest mõne meetri kaugusel asub kaitsealune üksikobjekt Kernu kadakas. Olemasoleval maanteel liiklusohutuse ja keskkonnametmete rakendamisel Kadaka piirkonnas tuleb vältida kaitsealuse kadaka ohustamist – tuleb vältida otseseid füüsilisi häiringuid ning kasvutingimuste (veerežiimi) muutmist. Projekteerimisetapis tuleb lahendus kooskõlastada Keskkonnaametiga.

4.5.6 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 37,0-44,2 ei asu trassi koridoris kultuurimälestisi.

4.5.7 Maardlad

Trassi koridori sisse ulatub minimaalses ulatuses kohaliku tähtsusega Ruila turbamaardla idaserv. Turbamaardla idaserv jääb kavandatavast teest ligikaudu 285 meetri kaugusele.

Teemaplaneeringu realiseerumisega ei kaasne maardlale negatiivset mõju, lahendus tagab keskkonnaregistris arvele võetud maavara kaevandamisväärsena säilimise ja juurdepääsu maavaravarule.

5 Teemaplaneeringu lahenduse realiseerumisega kaasnevate mõjude leevendusmeetmed

Mõjude leevendamise eesmärgiks on vältida või vähendada igasugust potentsiaalset negatiivset mõju keskkonnale. Sobivamate leevendusmeetmete valimine toimub kogu protsessi vältel erinevate osapoolte koostöös. Sobivaim leevendusmeede peaks olema majanduslikult teostatav ning parim võimalikest meetmetest.

1. Planeeringuga kavandatava tee realiseerimiseks koostatakse järgmistes etappides tee projektid (eeldatavalt lõikude kaupa). Tee projektide käigus tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine vastavalt *Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnanähtimissüsteemi seadusele*, et hinnata tee rajamisega kaasnevaid mõjusid täpsemalt, arvestades ka teelahenduste detaile. Juhul, kui projekt koostatakse lühikesele lõigule ning keskkonnamõju hindamist ei peeta vajalikuks, tuleb see tõestada ning võimalikud olulised negatiivsed mõjud välistada seadusjärgse eelhindamise käigus. Tee projekti keskkonnamõju hindamine (või vastav eelhindamine) peab käsitlema tee rajamisega kaasnevaid kõiki mõjusid (mitte ainult käesolevas KSH aruandes käsitletud aspekte, kuna käesolevas aruandes on võimalikku keskkonnamõju käsitletud maakonnaplaneeringu üldistusastmes, lokaalsel (projekteerimis-) tasandil võib lisanduda olulisi keskkonnaaspekte, mida maakonnaplaneeringu täpsusastmes käsitleda ei ole võimalik).
2. I klassi maantee rajamisega kaasneva häiringu täiendavaks leevendamiseks tuleb võimalusel eelistada sõidutee rajamist põhimaantee ja elamute vahele, et vältida majapidamiste ümber korraldamise vajadust. Edasise projekteerimis- ja ehitustegevuse käigus tuleb tagada olemasoleva haljastuse säilimine maksimaalses võimalikus mahu. Projekteerimise käigus tuleb analüüsida lisahaljastuse rajamise vajadust ja võimalusi, eelkõige elamute piirkonnas, kus haljastuse kavandamine ja rajamine on oluline lume-, tolmu- ja tuulekaitseks, tee ja hoonete eraldamise seisukohalt (mürakaitse, autolaternate valguse leviku tõkestamine, liiklusrütmide vähendamiseks). Taaselustamist väärks teeäärsete kuusehekkide rajamise traditsioon tuisuotlikesse kohtadesse;
3. edasise projekteerimis- ja ehitustegevuse käigus tuleb täiendavat tähelepanu pöörata kergliiklejate liikluskorraldusele ning tagada kergliiklejatele ohutu liiklemine ja põhimaantee ületamine;
4. soovitatav on lõikudes, kus tee äärsetele aladele jäävad puhke- ja virgestusmaad, maantee rekonstrueerimise käigus säilitada olemasolev kõrghaljastus maksimaalses võimalikus mahu ning ehitustööde lõppemisel vajadusel kõrghaljastus taastada, et seeläbi vähendada maantee mõju ulatust;
5. põhimaanteel paiknevad ühistranspordipeatused peavad olema kergliiklusele ligipääsetavad ning kergliiklustee risted ühendatud üldise teedevõrguga;
6. oluline on tagada põhimaantee ületusvõimalus kergliiklejatele reaalset kasutust leidvate bussipeatuste juures. Vastasel juhul võib peatus küll säilida, kuid see saab teenindada vaid ühel pool põhimaanteed elavaid inimesi (seda ka juhul, kui peatus viiakse üle sõiduteele). Kergliiklustee risted tuleb rajada bussipeatustele võimalikult lähedale ja vastupidi;
7. kohtades, kus põhimaantee ületab veekogu ning läheduses paiknevad elamud, tuleb täiendavalt hinnata vajadust tagada elanikele jõeületuse võimalus, juhul kui seni on jõeületuseks kasutatud põhimaanteed;
8. kohtades, kus põhimaanteel olevad bussipeatused kaotatakse, tuleb kaaluda peatuse rajamist sõiduteele. See on otstarbekas ja mõistlik juhul, kui enamus lähikonnas paiknevatest majapidamistest asub samal pool põhimaanteed;
9. edasise projekteerimistegevuse käigus tuleb kaaluda täiendavate kergliikluse ülepääsude rajamise vajadust piirkondades, kus maantee poolitab küla või eraldab lähedastest paiknevad majapidamised. Kaalumisel tuleb lähtuda eelkõige arengutest ja muudatustest asustusstruktuuris, mis on toimunud tee projekteerimise ajahetkeks;

10. kohtades, kus elamud jäävad trassi õgvendamise tulemusena kahe tee vahelisele kitsale alale, tuleb eritählepanu pöörata maantee ja sellega kaasnevate rajatiste maastikulisele sobitumisele ning maastikukujundusele;
11. maantee rajamisega kaasneva visuaalse häiringu vähendamiseks tuleb edaspidise projekteerimistegevuse käigus välja töötada maastiku kujundamise põhimõtted, millega antakse suunised maanteeäärse haljastuse rajamiseks ning mürabarjäärade, ristete jm eritasandiliste lahenduste kujundamiseks, nii et need sobituksid ümbritsevasse keskkonda. Visuaalse mõju leevendamiseks on sobiva geoloogia korral soovitatav eritasandiliste lahenduste puhul viia üks tasand süvendisse/tunnelisse, et teine tasand saaks jääda võimalikult maapinna lähedale. Võimalusel tuleks eelistada põhimaantee süvendisse viimist, mis on ka majanduslikult tasuvam ning tugimaantee/sõidutee vms juhtimist üle selle. Ühtlasi tuleb anda soovitused tee-ehituse käigus kahjustatud/mõjutatud alade taastamiseks. Piirkondades, kus eritasandilised lahendused jäävad avatud maastikule või väärtuslikule maastikule või kompaktse asustusega alale, on soovitatav läbi viia (maastiku)arhitektuuri konkurss, tagamaks sobivaimat lahendust;
12. eraldi teemana tuleb tähelepanu pöörata valgusreostusele – antud juhul konkreetsemalt tee ääres paiknevatele (elu)hoonetele ja aladele põhjustatud häiringule teel liiklevate sõidukite tuledest;
13. käesolevas planeeringus on määratletud konfliktkohad seoses liikluse (müra) võimaliku mõjuga inimestele. Konfliktkohad on määratletud piirkondades, kus trassikoridori jääb müratundlikke hooned (juba olemasolevad konfliktpiirkonnad) või on selliste hoonete rajamine ette nähtud kehtestatud detailplaneeringutega (planeeringute realiseerumisel tekkivad konfliktpiirkonnad). Vastavad konfliktkohad on kantud teemaplaneeringu kaardile. Konfliktkohtades on vajalik läbi viia detailsemad analüüsid (müra modelleerimine) tee-ehitusprojektide ja selle KMH raames, et konkreetsemalt määratleda sobivad meetmed müra leevendamiseks;
14. samas tuleb projektide KMH-de raames hinnata müra negatiivse mõju esinemist ka väljaspool konfliktalasid. Võttes arvesse, et tee rekonstrueerimise aeg pole täpselt teada, võib projekti koostamise ajaks olla reaalne olukord tee ümbruses võrreldes käesoleva planeeringu koostamise ajaga muutunud. Käesolevas teemaplaneeringus määratletud konfliktalad on indikatiivsed;
15. projektlahendusega tuleb tagada pinnasevee piisav liikumine, et vältida liigniiskete (vibratsiooniohtlike) alade teket;
16. tee-ehitusprojektide KMH käigus tuleb hinnata liiklusest tuleneva õhusaaste võimalikku negatiivset mõju. Piirkondades, kus suurema liiklussagedusega tee osad (eelkõige eritasandilised ristmikud) asuvad asustuse läheduses, on soovitatav läbi viia õhusaaste modelleerimine;
17. tulenevalt õhusaaste võimalikust negatiivsest mõjust ei ole soovitatav tee lähedusse planeerida ja rajada elualasid ja muid õhusaaste-tundlikke objekte. Samuti tuleks haljastuse kavandamisel arvestada selle õhureostuse levikut tõkestava mõjuga. Ühe võimalusena võib soovitada teeäärsete kuusehekkide rajamise traditsiooni jätkamist, mis on eelkõige tuisuohtliku koha meetmeks, aga omab efekti ka õhureostuse pidurdajana;
18. kohalike omavalitsuste üldplaneeringute koostamisel tuleb perspektiivse tee koridori asukohaga arvestada. Soovitatav on kavandada äri- ja tootmismaad asukohtades, kus on tagatud hea ligipääs eritasandiliste ristmike maha- ja pealesõitude kaudu ning suurematest asulatest;
19. teeomandi määratlemisel järgmiste etappide käigus tuleb arvestada kulude suurenemisega tee rajamise järgselt ja selle seoseid kaudsete tulude-kuludega;
20. tee-ehitusprojektide koostamise käigus tuleb pöörata tähelepanu kohalike põllumajandustootjate liikumisvajadusele ning vajadusel täpsustada teemaplaneeringu raames välja töötatud liikluskorralduslike nõudeid;
21. edasistes tööetappides tuleb arvestada mälestiste ja nende kaitsevööndite paiknemisega kogu trassi ulatuses ning lähtuda vajadusest mälestised säilitada. Oluline on sealjuures ka mälestiste vaadeldavuse säilimine;

22. mälestiste ning nende kaitsevööndite alal tegevusi kavandades, sh maakasutuse sihtotstarbe muutmisel, tuleb teha koostööd Muinsuskaitseametiga. Tee-ehitusprojektid tuleb kooskõlastada Muinsuskaitseametis;
23. kaevetöödel mälestiste ja kaitsevööndite alast väljapoole jäävatel aladel tuleb arvestada kultuuriväärtusega leidude ja arheoloogilise kultuurikihi ilmsikstuleku võimalusega. Muinsuskaitseeseadusest tulenevalt on leidja kohustatud kaevetööd peatama, leiu jätma leiukohta ning teatama sellest Muinsuskaitseametile või kohalikule omavalitsusele;
24. kavandatava trassi alal lõikudes, kus arheoloogiamälestiste kontsentratsioon on kõrge või nende esinemine tõenäoline, on enne mullatööde algust soovitatav läbi viia arheoloogiline maastiku inspeksioon ja vastavad eeluuringud;
25. maantee projekteerimisel ning ehitustööde kavandamisel ja läbi viimisel tuleb maksimaalselt arvestada pärandkultuuri objektide säilitamise vajadusega;
26. maantee ning juurde kuuluvate rajatiste projekteerimisel tuleb pöörata tähelepanu nende sobitamisele maastikku. Soovitatav on väärtusliku maastiku alal viia läbi (maastiku)arhitektuuri konkurss, tagamaks sobivaimat lahendust;
27. tee-ehitusprojektide käigus tuleb viia läbi geoloogilised uuringud ning tee-ehitusprojektide KMH raames tuleb detailsemalt hinnata geoloogilistest tingimustest tulenevaid mõjusid;
28. oluline on jälgida maavarade mõistlikku kasutamist, tee rajamise käigus tuleb tagada trassi lähedusse jäävate maavaravarude kaevandamisväärsena säilimine;
29. „Ehitusmaavarade riiklik arengukava 2011-2020“ näeb ette, et kui rajatava maanteetrassi alla jääb maavaru või maavaraga kvaliteedilt sarnane, kuid maardlate nimistus arvele võtmata looduslik kivim või setend, siis on otstarbekas kaaluda selle maavara, kivimi või stendi kaevandamist, lähtudes säästva arengu põhimõttest. See tähendab, et maanteetrass viiakse süvendisse ja kaevatud maavara saab kasutada tee ehitamiseks;
30. tee-ehitusprojektide KMH käigus tuleb detailsemalt hinnata projekteeritud lahenduste mõju põhja ja pinnaveele ning ette näha lahendused ja leevendavad meetmed, mis ei too kaasa põhjavee reostumise ohtu ning negatiivset mõju pinnasevee režiimile;
31. pinnaveekogude puhul tuleb säilitada veekogude ja nende kaldaalade looduslikkus ning vältida veekogude vee omadusi halvendavaid tegevusi. Sildade kavandamisel tuleb tagada liikide migratsiooniks sobivad läbipääsud (jätta veeala kõrvale migratsiooniks piisav maismaariba);
32. kuivendatud aladel, kus drenaažisüsteem ristub trassikoridoriga, tuleks tee edasise kavandamise käigus arvestada täiendavate drenaažikollektorite, II järgu eesvoolude ja uute kogujakraavide projekteerimisega;
33. tee-ehitusprojektidega tuleb tagada, et trassi rajamisel uues asukohas on kahjustused olemasolevale taimestikule minimaalsed, vaid sellel määral, kui see on tee rajamiseks ja liiklusohutuse tagamiseks mõõdapääsmatu. Võimalusel tuleb trassi (sh sõidu- ja kergliiklusteede) täpsustamisel vältida väärtusliku taimestikuga alasid (vääriselupaigad, suuremad ja vana puistuga metsamassiivid, väärtuslikud niidukooslused). Ühtlasi tuleb projektlahenduse väljatöötamisel vältida olemasoleva niiskusrežiimi ulatuslikku muutmist, väärtusliku taimestikuga aladel on antud aspekt eriti oluline;
34. kuna metsamaa raadamine rohelise võrgustiku aladel ei ole üldjuhul lubatud, tuleks rohevõrgustikuga piirnevatel teelõikudel võimalusel loobuda teeäärte lagedaks raiumisest külgnähtavuse tagamiseks ning takistada loomade pääs maanteele (nt tarastamisega). Metsa raadamist rohevõrgustiku alal tuleb võimalusel vältida. Ehitusperioodil ei tohi rohelise võrgustiku säilimist ohtu seada töötsoonide (materjali ladustamisalad, masinate hoiualad jne) valikul.
35. teemaplaneeringu realiseerimisel tuleb tagada metsa maaparandussüsteemide ja metsateede toimimine, samuti sidusus uute teede ning kraavidega;
36. käesolevas planeeringus on olemasoleva informatsiooni põhjal ja eksperthinnanguid kasutades määratletud konfliktkohad põhimaantee trassil, kus metsloomad, kasutades seni väljakujunenud liikumiskoridore, võivad sattuda sõiduteele. Konfliktalad on metsloomade ülekäiguteid tagavate rajatiste orienteeruvaks asukohaks. Vastavad konfliktkohad on kantud teemaplaneeringu kaardile. Tee-ehitusprojektide ja selle KMH raames on vajalik läbi viia detailsemad analüüsid, et määratleda sobivad leevendavad

- meetmed. Selleks saab kasutada eelnevalt teostatud uuringut¹⁰ ja teemaplaneeringu koostamise raames koostatud KSH aruandes toodud analüüse, aga kindlasti on vajalik täpsemate analüüside läbiviimine tee-ehitusprojekti käigus loomade liikumisteede täpsustamiseks. Leevendavad meetmed peab soovitama erialaekspert, arvestades detailset tehnilist lahendust, tõenäoliselt on vaja läbi viia rekognosueering.
- Et mitte välistada reaalselt toimivate loomade läbipääsuks kavandatavate meetmete välja töötamist tulevikus, tuleb metsa raadamist konfliktaladel võimalusel vältida enne täiendavate uuringute läbi viimist ja konkreetsete meetmete välja töötamist;
37. tee-ehitusprojektide KMH-de raames tuleb hinnata võimalikku mõju loomastikule ka väljaspool konfliktalasid. Võttes arvesse, et tee rekonstrueerimise aeg pole täpselt teada, võib projekti koostamise ajaks olla reaalne olukord tee ümbruses võrreldes käesoleva planeeringu koostamise ajaga muutunud, käesolevas teemaplaneeringus määratletud konfliktalad on indikatiivsed.
38. negatiivse mõju vältimiseks tuleks tee kavandamise järgmistes etappides kõigi Natura alade piirkonnas arvestada järgmiste peamiste tingimustega:
- a. vältida kaitstavate elupaigatüüpide kahjustamist maksimaalselt. Tee täpsemal kavandamisel ja projekteerimisel arvestada võimalusega laiendada teemaad sellele poole, kus Natura ala ja alal kaitstavad elupaigatüübid asuvad teest kaugemal;
 - b. Natura aladega piirnevate teeäärte lagedaks raiumisest külgnähtavuse tagamiseks on soovitatav võimalusel loobuda ja takistada loomade pääs maanteele muude meetoditega (näit tarastamine);
 - c. kavandatavad teed tuleb rajada selliselt, et need ei põhjustaks veerežiimi muutusi;
 - d. tuleb vältida ehitusaegseid negatiivseid mõjusid (vältida ehitusmasinate liikumist Natura aladel; taimestiku ja pinnase eemaldamisel, kaevetöödel ja muude tegevuste käigus tekkivad ehitusjäätmel tuleb vaheladustada väljapool kaitstavaid alasid jne);
39. täpsemad leevendavad meetmed tuleb välja töötada tee-ehitusprojekti ja selle KMH raames, et välistada oluline negatiivne mõju Natura 2000 aladele;
40. tee projekteerimisel vääriselupaikade ja kaitstavate taimeliikide kasvukohtade läheduses tuleks järgida järgmisi leevendavaid meetmeid:
- a. laiendada teed elupaikade alale võimalikult minimaalsel määral;
 - b. säilitada maksimaalselt võimalikul määral haljastust, vältida võimalusel metsa raadamist;
 - c. oluline on vältida pinnase veerežiimi muutmist, mis võiks põhjustada muutusi taimestikkoosluses;
 - d. ehitusfaasis tuleks elupaigad jätta ehitustöödest puutumata;
 - e. detailsemad meetmed negatiivse mõju vältimiseks nii tee ehitus- kui ka kasutusetapis tuleks täpsustada tee-ehitusprojektiga.
41. mõju minimeerimiseks tuleks vältida ehitustööde teostamist jõesängis. Sildade ehitustööd tuleks viia läbi madalveeperioodil ning kui töid on tehniliste tingimuste tõttu vajalik teostada jões, siis tuleb vältida selles elavate kalade kudemisaega. Madalvee perioodil on vooluhulk väike ning aeglase voolu tõttu on ka heljumi edasikanne allavoolu minimaalne. Samuti ei tohi takistada kalade rändetingimusi. Detailsemad meetmed negatiivse mõju vältimiseks jõel (sh kaitstavate liikide elutingimustele) nii tee ehitus- kui ka kasutusetapis tuleb täpsustada tee-ehitusprojektiga;
42. tee kavandamise edasistes etappides tuleb arvestada kaitsealuste parkidega ning tee laiendamisel tuleb vältida negatiivset ehitusaegset mõju;
43. tee-ehitusprojektide ning KMH käigus tuleb tähelepanu pöörata kõigile tee lähedastele kaitsevatele loodusobjektidele ja välja töötada lahendused, mis ei omaks kaitsealustele objektidele negatiivset mõju;
44. transpordist põhjustatud emissioonide vähendamiseks on vajalik rakendada laiemat meetmete komplekti (näiteks ühistranspordi süsteemi arendamine ja propageerimine,

¹⁰ "Looduslike ohutegurite uuring T4 (E67) Tallinn- Pärnu-Ikla maantee Ääsmäe-Uulu lõigul (13. km – 142. km)", koostaja OÜ Hendrikson & Ko (töö nr 1097/08).

- inimeste käitumisharjumuste muutmine jne), mis jääb väljapoole käesoleva planeeringu ulatust;
- a. enne tee rekonstrueerimist (projekti, teostatavusanalüüsi ja keskkonnamõju hindamise käigus) tuleb detailselt analüüsida tee laiendamise vajalikkust ja sellega kaasnevaid mõjusid seoses kasvuhoonegaaside emissiooniga. Kui tee rekonstrueerimise vajalikkus ei ole sel ajal selgelt põhjendatud, tuleks kavandatav tegevus edasi lükata kuni selge vajaduse tekkimiseni, et mitte asjatult põhjustada kasvuhoonegaaside teket;
 - b. tee ehituse käigus tuleb hoolega valida kasutatavaid töömeetodeid, et minimeerida kasvuhoonegaaside emissiooni ehituse ajal. Vastavad meetmed tuleb täpsustada tee projekti keskkonnamõju hindamise käigus.
45. ehitusaegsed mõjud tuleb täpsustada vastavalt konkreetsetele projektlahendustele tee-ehitusprojekti raames. Tee-ehitusprojektide KMH käigus tuleb ette näha leevendavad meetmed ehitustegevuse aegse mõju leevendamiseks ja olulise negatiivse mõju vältimiseks. Soovitatav on projekteerimisetapi lõpus koostada ka detailne ehituse aegne keskkonnakorralduskava negatiivsete ehitusaegsete mõjude vältimiseks ja leevendamiseks;
 46. tee-ehitusprojektide raames on vajalik täiendav maavararessursi olemasolu ja kättesaadavuse analüüs. Selle käigus määratakse majanduslikult otstarbekas veokaugus, et hinnata, millistest maardlatest on mõistlik ressursi kasutada;
 47. täiteainete, pinnase ja muu materjali kasutamist tuleb minimeerida ning planeerida hoolikalt. Lisaks loodusressursside kokkuhoiule vähendab see materjalide laialiveo kulusid, üleliigse materjali teket ning seega vähendab või isegi väldib liigsest pinnase kasutusest tekkinud keskkonnamõju;
 48. sobiva geoloogia korral on eritasandiliste lahenduste korral soovitatav viia põhimaantee võimalusel süvendisse ning tugimaantee/sõidutee vms juhtida üle selle. Vastavat põhimõtet on soovitatav rakendada siis, kui on tegu sobiva pinnasega (näiteks liivpinnas) ning ei teki probleeme pinnaseveega (vältida pumpamist). Seeläbi on võimalik kokkuhoid materjalikulu ning maksumuse osas;
 49. ehitustööde teostamise ajal tuleb tähelepanu pöörata ka energiakasutusele, seda on võimalik minimeerida ehitustööde hea planeerimisega. Tuleb tagada, et energiakulukaid masinaid ei kasutataks ebasihtotstarbeliselt;
 50. tee-ehitusprojektide käigus täpsustatavate leevendavate meetmetega tuleb tagada jäätmete koguse minimeerimine. Mullatöödel saadavat materjali (välja kaevatud pinnast) tuleks võimalusel kasutada ära tee struktuuride rajamisel (kasutamine täiteainena ja muldkeha ehitamisel). Kui materjali ei ole võimalik kasutada I klassi maantee rajamisel, tuleb kaaluda selle kasutamist ajutiste teede ja kohalike teede ehitamisel või võimalusel teistes teeprojektides. Materjali, mida ei sobi kasutada teestruktuurides, tuleks võimalusel kasutada maastiku kujundamise eesmärgil ja haljastuses (või ka näiteks taastamist vajavate tööstuslike alade, väikeprügilate jms katmisel);
 51. tee laiendamisel tuleb võimalusel kasutada olemasoleva tee alust. Eemaldatavaid pinnakatteid tuleb samuti võimalusel kasutada kohalike teede ehitusel, kus liikluskoormused ja kiirused ning seega ka teele esitatavad nõuded on väiksemad, või alternatiivina ajutiste teede rajamisel ehitustegevuse ajal;
 52. arvestades, et antud juhul Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel prognoositud liiklussagedused tulevikus suurenevad, on otstarbekas rajada tee äärde tihedad hekid, mis saasteainete (raskemetallide) levikut piiravad. Veelgi efektiivsemalt piiravad saasteainete levikut mürabarjäärid;
 53. et tagada juurdepääsuteede kasutamise võimalikkus, tuleb kõigi juurdepääsuteede puhul järgmistes etappides lahendada ka teede kuuluvus (ja seega ka hooldamise kohustus).

6 Planeeringu elluviimine

6.1 Vastavus maakonnaplaneeringule

Kui ruumilistest ja ehitusgeoloogilistest tingimustest ning nende alusel koostatud teeprojektist selgub, et maantee telg kaldub käesolevas teemaplaneeringus toodud teljest kõrvale nii, et see ei välju maantee ja tee kaitsevööndi alast, loetakse selline muudatus kooskõlas olevaks antud teemaplaneeringuga ning muutuse tegemiseks puudub vajadus uue planeeringu koostamiseks.

6.2 Elluviimise põhimõtted ja etapid

Käesoleva maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga on välja valitud põhimaantee Tallinn-Pärnu-Ikla maantee trassi koridori asukoht Harju maakonnas. Maantee rekonstrueerimise aluseks on tee-ehitusprojekt, millega määratakse ka võõrandatava maa täpne vajadus.

Rajatava maantee ja sellega seotud rajatiste rajamiseks vajaliku maa-ala omandamine toimub siis, kui on koostatud tee-ehitusprojekt ning objekt on võetud teehoiukavva.

Maantee väljaehitamisel tuleb tagada kõigi põhimaantee toimimiseks vajalike rajatiste - sõiduteede, jalg- ja jalgrattateede ja tunnelite, parklate, keskkonnamõju leevendavate rajatiste (loomade teeületuskohad ning müratõkkerajatised (müratõrjesein või -vall) müra- ja saastetundlike objektide asukohas) - rajamine.

Teemaplaneeringujärgse lahenduse realiseerumine, sh eritasandiliste ristmike rajamine, võib toimuda etapiti (mitte kohe kogu mahus), vastavalt vajadusele ja võimalustele. Eritasandiliste ristmike väljaehitamine võib toimuda hilisemas etapis vastavalt liikluskoormuse kasvule.

7 Terminid ja määratlused

Aeglustusrada	tee osa, kus on võimalik sõidumugavust ja -ohutust tagades sõidukiirust vähendada kuni järgmise tee-elementi projektkiiruseni
Bussipeatus	teeäärne liinibusside peatumiseks mõeldud rajatis, mis on tähistatud ja võib koosneda peatustaskust, ooteplatvormist ja ootekojust
Eeldatav liiklussagedus	arvestusaastale prognoositud liiklussagedus, mille alusel tee või tänav plaanitakse ja projekteeritakse
Eraldusriba	sõiduteid omavahel või kõnniteed sõiduteest eraldav tõkke-, haljas- või muu riba, mis ei ole ette nähtud sõidukite liiklemiseks
Eritasandiline ristmik	kahe või enama tee eritasandiline lõikumine nii, et ühelt teelt on võimalik siirduda teisele
Jalakäija	isik, kes liikleb teel jalgsi või ratastoolil. Jalakäija all mõistetakse ka isikut, kes kasutab liiklemiseks rula, rulluiske, -suuski, tõukeratast, kelku, või muid sarnaseid vahendeid
Jalg – ja jalgrattatee	liiklusseaduse mõistes kas jalgtee, jalgrattatee või jalgratta- ja jalgtee
Jalg- ja jalgrattatee tunnel	eritasandiline riste, kus jalakäijate ja jalgratturite liiklus suunatakse sõidu- või raudtee alt läbi
Sõidutee	sõidutee liiklusseaduse mõistes (sõidukite liikluseks ettenähtud teeosa; jalgrattatee ning jalgratta- ja jalgtee ei ole sõidutee)
Juurdepääs	mittekeskne, ainult teatud piirkonda magistraaliga ühendav tee
Kaherajaline tee	tee, kus kummaski sõidusuunas liiklemiseks on üks sõidurada või kaks sõidurada vaid ühes suunas liiklemiseks
Kahesuunaline tee	tee, kus sõidukid võivad liigelda mõlemas sõidusuunas
Kiirendusrada	teeosa, kus on võimalik sõidumugavust ja -ohutust tagades sõidukiirust suurendada
Kohalik maantee	kohaliku omavalitsuse omandis olev kohalikuks liikluseks ettenähtud maantee
Kõrvalmaantee	riigimaantee, mis ühendab linna alevite ja alevikega, alevaid ja alevikke omavahel või küladega ja neid kõiki põhi- ja tugimaanteeaga
Liikluskoosseis	erinevate liiklejate või sõidukiliikide osatähtsus liikluses
Liikluskorraldus	standarditele ja teistele normdokumentidele tuginev tegevus, mille eesmärgiks on tagada sujuv ja ohutu liiklus

Liiklusloendus	transpordivahendite arvu ja liikide registreerimine teel liiklussageduse kindlaksmääramiseks vaatluse, suulise või kirjaliku küsitluse või teele paigaldatud automaatloendurite abil
Liiklusrajatis	maateelõik, eritasandiline ristmik, sild, viadukt, möödasõidutee või mõni muu rajatis, millega kaasneb maa või kinnisvara võõrandamine
Liiklusohutus	liikluse kvaliteedi näitaja, mida iseloomustab avariilisuse tase
Liiklusprognoos	teatud lähteolustele tuginev ennustus liiklussagedusest praeguse või tuleviku kohta teeosa või –võrgu, ühistranspordimarsruudi jne kohta
Liiklussagedus	tee, sõidusuuna või –raja ristlõiget ajaühikul läbiv sõidukite arv
Liiklussõlm	sama- või eritasandiline keeruline ristmik
Liiklusõnnetus	juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liiklemise või teel väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju
Maakasutus	vaadeldava piirkonna maa jaotus kasutusliigi või omandisuhte järgi
Maakonna- planeering	planeering, mis koostatakse kogu maakonna territooriumi või selle osa kohta
Maantee	väljaspool linnu, aleveid ja alevikke ja teisi asulaid paiknev rajatis sõidukite ja jalakäijate liiklemiseks
Maantee kaitsevöönd	tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ja teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks mõeldud ala, mille laius sõltub tee omandivormist ja tähtsusest
Maantee klass	maantee tehnilist taset iseloomustav tunnus, mis määratakse eeldatava liiklussageduse alusel ja mis määrab maantee projekteerimiseks vajalike põhiparameetrite piirväärtused
Maantee laius	teepeenarde välisservade vahekaugus riste tee teljega
Müra	häriv või tervisele kahjulik heli
Müratõkkesein	liiklusmüra levikut takistav rajatis
Parkla	sõidukite peatumiseks ja parkimiseks kasutatav maa-ala või ruum
Puhkekoht	liiklejatele puhkamiseks ja sõidukite parkimiseks mõeldud ala maantee läheduses
Põhimaantee	magistraal, mis ühendab pealinna teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega
Rajatis	maapinnaga püsivalt ühendatud, inimtegevuse tulemusena valminud ehitis, mis ei ole hoone
Ramp	kaht eritasandil lõikuvat teed ühendav teeosa ristmikul

Riste	kahe või enam tee (tänav) eritasandiline lõikumiskoht, kus ei saa siirduda ühelt teelt teisele
Ristmik	kahe või enama tee (tänav) lõikumiskoht, kus võib ühelt teelt siirduda teisele ja kus sõltuvalt liikluskorraldusest ei pruugi kõik pöörded olla lubatud
Sanitaarkaitse vöönd	maa-ala tee kõrval, kus liiklusest tulenev õhusaaste ületab periooditi lubatud piirkontsentratsiooni. Käesolevas planeeringus ühtib määratud trassi koridori puhverala ulatusega
Sild	ehitis, mida mööda tee kulgeb üle vooluveekogu
Teenindusjaam	vähemalt ühe kinnise teenindushoonega (remondiboks, pesula vms) teenindusettevõtte, kus müüakse autokütust, määrdeaineid ja varuosi ning osutatakse vajalikke teenuseid
Tee ja tee kaitsevööndi ala	koosneb tee alast (maatee, tänav, jalgtee, jalgrattatee või muu sõidukite ja/või jalakäijate liiklemiseks kasutatav rajatis, mille koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, külgkraavid, eraldus- ja haljastusribad ning tee juurde kuuluvad rajatised) ning tee kaitsevööndi alast (tee kaitseks teehoiu korraldamiseks)
Trassi koridor	maakonnaplaneeringuga määratav koridor, mille sisse mahuvad tee, teega seostud rajatised (teepeenrad, külgkraavid jms) ja mõjualad ehk puhveralad
Viadukt	sild, mida mööda tee kulgeb üle teise tee, oru või muu objekti
Ökodukt	metsloomade käiguradadele tee ohutuks ületamiseks rajatud spetsiaalne viadukt
Ökotunnel	metsloomade käiguradadele tee ohutuks ületamiseks rajatud spetsiaalne tunnel

8 Kaardid