



PÄRNU MAAKONNAPLANEERING TEEMAPLANEERING



**PÕHIMAANTEE NR 4 (E67) TALLINN-PÄRNU-IKLA (VIA
BALTICA)**

TRASSI ASUKOHA TÄPSUSTAMINE KM 92,0-170,0

SELETUSKIRI

PÄRNU 2012

SISUKORD

1	SISSEJUHATUS	5
2	PLANEERINGU ÜLDEESMÄRGID JA TRASSIKORIDORI VALIK 10	
2.1	PLANEERINGU EESMÄRK	12
2.2	PLANEERITAVA ALA ASUKOHT.....	15
2.2.1	<i>Olemasoleva Via Baltica rekonstrueerimine osaliselt I klassi maanteeks.....</i>	<i>15</i>
2.2.2	<i>Via Baltica rekonstrueerimine linnakeskkonnas.....</i>	<i>18</i>
2.2.3	<i>Via Baltica rekonstrueerimine osaliselt III klassi maanteeks</i>	<i>19</i>
2.2.4	<i>Planeeritav Pärnu suur ümbersõit.....</i>	<i>20</i>
2.3	TEE TRASSIKORIDORI ASUKOHA VALIKULE EELNENUD UURINGUD	24
2.4	VALITUD TRASSIKORIDOR	24
2.4.1	<i>Trassikoridori mõiste ja selle määramise alused.....</i>	<i>25</i>
2.4.2	<i>Trassi asukoha valiku põhjendused</i>	<i>27</i>
2.4.2.1	Libatse õgvendus kilomeetril 92,00–98,32	29
2.4.2.2	Libatse – Are, km 98,32–107,95	31
2.4.2.3	Are ümbersõit km 107,95–115,22	33
2.4.2.4	Kurena–Nurme km 115,22 – 119,25	37
2.4.2.5	Nurme õgvendus.....	37
2.4.2.6	Jänesselja–Pärnu km 122,13 – 124,10	39
2.4.2.7	Via Baltica trassikoridor Pärnu linnas km 124,10 – 134,05	39
2.4.2.8	Via Baltica trassikoridor Tahkuranna vallas km 134,05 – 140,65	40
2.4.2.9	Via Baltica trassikoridor Tahkuranna vallas km 140,65 (end. km 141,85) –158,80 (end. km 160,0) 42	
2.4.2.10	Via Baltica trassikoridor Häädemeeste vallas km 158,80–168,80 (end. km 160–170).....	44
2.4.2.11	Pärnu suur ümbersõit km 0,00 – 24,26.....	47
2.5	ARVESTAMISELE KUULUVAD KAITSTAVAD ALAD JA OBJEKTID VALITUD TRASSIKORIDORIS VÕI SELLE LÄHEDUSES	49
2.5.1	<i>Looduskaitsealad ja looduskaitsealused objektid</i>	<i>49</i>
2.5.2	<i>Muinsuskaitse objektid</i>	<i>51</i>
3	PLANEERINGUALA ARENDAMISE ÜLD-PÕHIMÕTTED JA TRASSIKORIDORI KASUTA-MISE TINGIMUSED	53
3.1	VALITUD VIA BALTICA (KM 92,0-170,0) TRASSIKORIDORI JÄÄVA ALA RUUMILISE ARENGU PÕHIMÕTETE JA SUUNDUMUSTE MÄÄRATLEMINE	53
3.2	ASUSTUSE ARENGU SUUNAMISE JA EHITAMISE REEGLID TRASSIKORIDORIS NING SELLE LÄHIÜMBRUSES	55
3.2.1	<i>Planeeringute koostamise ja projekteerimise põhimõtted.....</i>	<i>55</i>
3.2.2	<i>Maa juht- ja sihtotstarbe muutmise põhimõtted trassikoridoris</i>	<i>56</i>
3.2.3	<i>Rohelise võrgustikuga ja maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus toodud kaunite vaadete ja loodusväärtustega arvestamine</i>	<i>57</i>

3.2.4	<i>Teeäärse haljastuse ja piirete rajamise, heakorra tagamise tingimused.....</i>	57
3.3	TEEDE PLANEERIMISE, PROJEKTEERIMISE JA RAJAMISE PÕHIMÕTTED	58
3.3.1	<i>Põhimaanteed.....</i>	58
3.3.2	<i>Kogujateed.....</i>	59
3.3.3	<i>Ristmikud ja risted.....</i>	60
3.3.4	<i>Tunnelid, sillad ja viaduktid.....</i>	61
3.3.5	<i>Teeäärne haljastus</i>	61
3.3.6	<i>Ühissõidukipeatuste rajamise põhimõtted.....</i>	62
3.3.7	<i>Jalg- ja jalgrattateede rajamise põhimõtted</i>	62
3.3.8	<i>Parklate, puhke- ja teeninduskohtade rajamise põhimõtted.....</i>	63
3.3.9	<i>Teetrassi sobitamine ümbruskonda, mürakaitse- ja keskkonnakaitsemeetmed ..</i>	65
3.4	TEEGA RISTUV VÕI TEEKORIDORIS KULGEV TEHNILINE INFRASTRUKTUUR	66
3.4.1	<i>Valgustus.....</i>	67
3.4.2	<i>Sademe- ja pinnavee ärajuhtimine</i>	67
3.5	SÄÄSTVA JA TASAKAALUSTATUD ARENGU ALUSTE KUJUNDAMINE JA LEEVENDAVID MEETMED TEEMAPLANEERINGU ELLUVIIMISEKS	68
3.5.1	<i>Tingimused looduslike alade ja loodusväärtuste püsimiseks ning roheline võrgustiku toimimise tagamiseks</i>	68
3.5.2	<i>Kaitsealade ja nende kasutamistingimuste arvestamine planeeringus ja ettepanekute tegemine kasutamistingimuste täpsustamiseks ning kaitsereežiimi lõpetamiseks</i>	71
3.5.3	<i>Tingimused maanteeliiklusest tulenevate mõjude leevendamiseks</i>	71
3.5.4	<i>Tingimused hoonetele ja rajatistele</i>	72
3.5.5	<i>Muud tingimused.....</i>	72
3.5.6	<i>Ehitusaegse mõju leevendamiseks seatud tingimused.....</i>	73
4	OLEMASOLEVATE PLANEERINGUTE TÄPSUS-TAMINE, TÄIENDAMINE JA ÜLEVAATAMINE	75
4.1	PÄRNU MAAKONNA PLANEERINGU TÄIENDAMISE JA TÄPSUSTAMISE ULATUS.....	75
4.2	TEEMAPLANEERINGU KANDMINE KOHALIKE OMAVALITSUSTE ÜLDPLANEERINGUTESSE	75
4.3	PLANEERINGUALA PIRES KEHTIVAD DETAILPLANEERINGUD JA NENDE ÜLEVAATAMISE VAJADUS	76
5	RAKENDUSSÄTTED	80
5.1	ÜLDPLANEERINGUTE VASTAVUSSE VIIMINE TEEMAPLANEERINGUGA.....	80
5.2	JOONEHITISE ALLA JÄÄVATE MAADE VÕÕRANDAMISE PÕHIMÕTTED	80
5.2.1	<i>Tee-ehituseks vajalike maade omandamine.....</i>	80
5.2.2	<i>Läbivõõrandamiseks vajalike maade omandamine.....</i>	81

5.2.3	Sundvõõrandamine.....	81
5.3	VÄLJAEHITAMISE ETAPID JA PRIORITEEDID	81
6	TERMINID JA MÄÄRATLUSED:	85
7	KASUTATUD KIRJANDUS JA MATERJALID	91

JOONISED

KOONDKAART		M 1:100 000
TEEDE JOONISED ÜLDPLANEERINGUTESSE KANDMISEKS		M 1: 20 000
PLANEERINGU KAART	HALINGA VALD	KM 92,0 – 109,0
PLANEERINGU KAART	ARE VALD	KM 109,0 – 118,0
PLANEERINGU KAART	SAUGA VALD	KM 118,0 – 124,6
	PÄRNU SUUR ÜMBERSÕIT	KM 0,0 – 11,8
PLANEERINGU KAART	SINDI LINN	
	PÄRNU SUUR ÜMBERSÕIT	KM 11,8 – 12,3
PLANEERINGU KAART	PAIKUSE VALD	
	PÄRNU SUUR ÜMBERSÕIT	KM 12,3 – 24,1
PLANEERINGU KAART	PÄRNU LINN	KM 124,6 – 125,2
		KM 133,9 – 134,9
PLANEERINGU KAART	TAHKURANNA VALD	KM 134,9 – 150,0
PLANEERINGU KAART	TAHKURANNA VALD	KM 148,0 – 160,0
PLANEERINGU KAART	HÄÄDEMEESTE VALD	KM 160,0 – 170,0

LISAD

1. Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne
2. Maantee ja sellel olevate rajatiste seisukorra hindamine
3. Liiklusohutuse analüüs
4. Liiklusuuringud
5. Tasuvusarvutus.
6. Finantsanalüüs.
7. Tulemuslikkuse analüüs

1 SISSEJUHATUS

Pärnu maakonna planeeringut täpsustava teemaplaneeringu “Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukohta täpsustamine km 92,0-170,0” (edaspidi teemaplaneering) koostamine koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega (KSH) on algatatud Pärnu maavanema 27.02.2009 korraldusega nr 32. Enne seda sõlmisid Maanteeameti peadirektor ja Pärnu maavanem 5.02.2009 koostöölepingu riigi põhimaantee – Via Baltica planeerimiseks.

Planeeringulahenduse koostamiseks viidi läbi riigihange, mille tulemusena sõlmiti leping AS-iga Teede Tehnokeskus. Analoogsed teemaplaneeringud Via Baltica trassikoridori asukohta täpsustamiseks koostatakse ka Rapla ja Harju maakondades.

Teemaplaneering lähtub üleriigilises planeeringus “Eesti 2010” ja “Pärnumaa arengustrateegias 2030+“ seatud eesmärkidest ja Pärnu maakonna planeeringust (kehtestatud 1998). Teemaplaneeringu konkreetne eesmärk on maakonna ja riigi olulisima ning rahvusvahelise TEN-T koridori jääva maantee Via Baltica trassikoridori asukohta määramine ja selleks vajaliku maa reserveerimine läbi kohalike omavalitsuste üldplaneeringute. Teemaplaneering täpsustab Pärnu maakonna planeeringus kavandatud Via Baltica maantee klassi ja trassikoridori (ka ümbersõitude) asukohta Rapla ja Pärnu maakonna piirist (km 92) kuni Häädemeeste ristmikuni (km 170).

Pärnu maakonna piirist kuni Valga-Uulu ristmikuni on Via Baltica planeeritud laiendada nelja sõiduraja ja sõidusuundade vahelise eraldusribaga I klassi maanteeks. Erinevate alternatiivide kaalumise teel on valitud Libatse, Are ja Nurme õgvenduste ning Pärnu suure ümbersõidu trassi asukoht. Planeeritud on lahendused maantee I klassi nõuetele vastavusse viimiseks, sh trassikoridori paiknemine, eritasandiliste liiklussõlmede, põhimaantee rekonstrueerimisega kaasnevate kogujateede, jalg- ja jalgrattateede rajamine jms. Planeeringu käigus koostatud liiklusuuringutest selgus, et peale Via Baltica ristumist riigimaanteega nr 6 (Uulu-Valga ristmik), jaguneks perspektiivne liikluskoormus aastal 2040 kaheks ja Ikla suunas sõitvate autode arv jääks väiksemaks kui 6000 autot ööpäevas. Liiklusprognosisest ja looduskaitsestest piirangutest lähtuvalt on peale Uulu-Valga ristmikku Via Baltica planeeritud madalama, so III klassi maanteena, mis üldjuhul jääb ka olemasoleva teemaa piiridesse. Selles lõigus on planeeritud meetmed liikluse ohutuse tõstmiseks ja sujuvuse parandamiseks, sh jalg- ja jalgrattateede ning teatud osas kogujateede rajamiseks. Põhimaantee ületamiseks nähakse jalakäijatele ette eritasandilised lahendused, hoitakse ära metsloomade teele sattumine jne. Planeeringuga ei ole haaratud Via Baltica lõik Pärnu linnas kilomeetritel 125-134 (Ehitajate tee, Liivi t ja Riia mnt).

Planeeritud Pärnu suure ümbersõidu trass algab Via Baltica kilomeetrilt 118 ning jõuab praegusele trassile tagasi 141 kilomeetril. Vastavalt liiklusprognosisle on sellel lõigul märkimisväärne osa raskeliiklusel, millest omakorda põhilise osa moodustavad riikidevahelisi kaubavedusid teostavad veokid. Pärnu suure ümbersõidu väljaehitamine saab toimuda alles pärast seda, kui liikluskoormus praegusel Pärnu ümbersõidu trassil ületab taseme, mis projekteerimisnormide kohaselt nõuab sinna täiendavate investeeringute tegemist, et ümber ehitada ammendunud läbilaskvusega liiklussõlmed (liiklusprognosis kohaselt mitte enne 2040-ndat aastat).

Planeeringualaks on maantee trassikoridor, mis hõlmab Pärnu maakonda läbiva Via Baltica maantee toimimiseks ja ülejäänud teedevõrguga ühendamiseks tarvilikku ala ning selle lähimõjuala. Planeeringuala kulgeb Pärnu ja Sindi linna ning Halinga, Are, Sauga, Paikuse, Tahkuranna ja Häädemeeste valdade territooriumil. Planeeringuala on kantud kaardile lähtuvalt valitud maanteetrassi telje asukohast. Esimese klassi maantee (2+2 sõidurada) trassikoridorina käsitletakse maantee teljest mõlemale poole kuni 325 m kaugusele jäävat ala. Selle ulatuses võivad tuua maa reserveerimine ja hiljem uue tee rajamine maaomanikele kaasa erinevaid maakasutuspiiranguid. Trassikoridoris paikneb 150m laiune tee ja teekaitsevööndi ala, kus ehitusõiguse andmine omavalitsuste poolt ei ole üldjuhul võimalik ja kus senist maakasutust hakkab tee olemasolu selle rajamise korral otseselt piirama. Planeeringuala ehk trassikoridori ulatus on kavandatud suurem kohtades, kus põhimaantee Via Baltica ülejäänud teedevõrguga ühendamiseks vajalikud kogujateed väljuvad eelkirjeldatud trassikoridorist.

Alates Uulu-Valga ristmikust kuni Häädemeeste ristmikuni on trassikoridori laiuseks kavandatud III klassi maanteele vastavalt 420 m, milles paikneb kokku 120 m laiune tee ja teekaitsevööndi ala.

Planeeringulahenduse väljatöötamine

Teemaplaneeringu koostamisel on algusest peale arvesse võetud majanduslikud, sotsiaalsed, kultuurilised, looduslikud jt faktilised kaalutlused, mis kajastuvad planeeringu seletuskirjas ja kaartidel. KSH aruandes seatud säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu alused kuuluavad arvestamisele nii edasisel üldplaneeringute ja detailplaneeringute kui ka tee-ehitusprojektide koostamisel.

Olulisemad vahetähised teemaplaneeringu koostamisel

Algatamine	27.02.2009	Pärnu Maavanema korraldus nr 32, ülesanne teemaplaneeringu ja KSH koostamiseks
Koostamine	apr-okt 2009	Ettevalmistav etapp: Riigihanke läbiviimine planeeringu koostaja-konsultandi leidmiseks. Lepingu sõlmimine AS-iga Teede Tehnokeskus (12.10.2009). Planeeringu töögrupi moodustamine.
	nov-dets 2009	Lähteinformatsiooni kogumine ja analüüs. Maakasutuse, olulisemate arenduste ja probleemide kaardistamine. Keskkonnapiirangute kaardistamine.
	dets 2009–jaan 2010	Teemaplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikustamine: Lähteseisukohtade ja KSH programmi avalik väljapanek. Avalikud arutelud planeeringuala KOV-ides ja maavalitsuses. Keskkonnameti kiitis KSH programmi heaks (14.01.2010).
	jaan-juuni 2010	Trasside eelvalik: Võrreldavate trassivariantide väljatöötamine ja analüüs. Sildade seisukorra hindamine vastavalt BMS nõuetele. Maantee seisukorra hindamine vastavalt PMS nõuetele. Liiklusohutuse analüüs. Liiklusuuringute aruanne. Tehnilised koosolekud planeeringuala KOV-des ja maavalitsuses. Planeeringu trassivariantide ülevaatamine looduses (1-2.06.2010).
	juuni-juuli 2010	Teemaplaneeringu eskiislahenduse esimene avalik väljapanek, avalikud tutvustused ja arutelud KOV-ides ja maavalitsuses (2-10-06.2010). Täiendav avalik tutvustus ja arutelu Võistes (30. 07.2010).
	juuli-aug 2010	Trassivalikute täiendavate alternatiivide koostamine. Trassivalikute tasuvusarvutuse ja finantsanalüüsi tutvustamine koostööpartneritele

		Jõulumäel (31. 08. 2010).
	sept 2010	Tulemuslikkuse analüüsi esitamine koos tasuvusarvutuse ja finantsanalüüsiga. Planeeringu eskiislahenduse väljatöötamine lähtuvalt variantide tulemuslikkuse analüüsist ja KSH hindamise tulemustest.
	okt 2010	Eskiislahenduse teine avalik väljapanek, avalikud tutvustused ja avalikud arutelud KOV-ides ja maavalitsuses. Täiendavad avalikud tutvustused ja arutelud Paikuse vallas (2.11.2010 ja 17.11.2010).
	okt-nov 2010	Teemaplaneeringu ja KSH aruande täiendamine ja vormistamine (seletuskiri ja kaardid).
	dets 2010- jaan 2011	Teemaplaneeringu kooskõlastamine: Halinga, Are, Sauga, Paikuse, Tahkuranna ja Häädemeeste vallavolikogudes, Pärnu ja Sindi linnavolikogude, Rapla Maavalitsuses, Maanteeametis, Maa-ametis, Muinsuskaitseametis, Päästeametis, Terviseametis, Keskkonnaameti Pärnu-Viljandi regioonis, Majandus-ja Kommunikatsiooniministeriumis.
Vastu- võtmine	17.02.2011	Teemaplaneeringu täiendamine ja vastuvõtmine maavanema korraldusega nr 29.
Avalikus- tamine	märts-apr 2011	Teemaplaneeringu avalik väljapanek ja KSH aruande avalik väljapanek (4 nädalat) ja avalikud arutelud kõikides planeeringuala KOV-ides ja maavalitsuses.
	apr 2011	Teemaplaneeringu avalikud arutelud planeeringuala KOV-ides ja maavalitsuses. Planeerimisettepanekusse täienduste sisseviimine.
Järele- valve	juuli 2011	KSH aruande heakskiitmine Keskkonnaameti poolt.
	aug 2012	Teemaplaneeringu heakskiitmine regionaalministri poolt. Siseministeriumi 17.08.2012 kiri nr 13-2/23-1
Kehtesta- mine	okt 2012	Teemaplaneeringu kehtestamine maavanema korraldusega.
Jõustu- mine		Teemaplaneering hakkab kehtima (jõustub) järgmisel päeval pärast seda, kui see on kantud kõikide planeeringalale jäävate KOV-ide kehtestatud üldplaneeringutesse.

Planeeringu vormistamine

Teemaplaneering koosneb seletuskirjast, koondkaardist ja kohalike omavalitsuste kaupa koostatud üldplaneeringu mõõtkavas kaartidest. Seletuskiri on üles ehitatud nii, et selles on esmalt toodud üldine foon ja tee asukohavaliku analüüs ning seejärel tingimused planeeringu elluviimiseks. Teemaplaneeringu lahendust tuleb käsitleda koos planeeringu koostamise käigus tehtud uuringute ja analüüsidega, sh liiklusuuring, tasuvusanalüüs, finantsanalüüs, tulemuslikkuse analüüs ning KSH aruandega kui üksteist täiendavat tervikut. Kõik planeeringulahendust toetavad materjalid on vormistatud planeeringu lisadena.

Planeeringu kaardid

- Koondkaart, mis haarab kogu maakonda. M 1:100 000;
- Halinga vald km 92 – 109. M 1:20 000;
- Are vald km 109 – 118. M 1:20 000;
- Sauga vald km 118 – 125, ja Pärnu suur ümbersõit km 0 - 12. M 1:20 000;
- Pärnu linn km 124 – 125, km 134 – 135. M 1:20 000;

- Paikuse vald Pärnu suur ümbersõit km 12 - 24. M 1:20 000;
- Tahkuranna vald:
 - a) km 135 – 149 M 1:20 000 ja
 - b) km 149 – 160 M 1:20 000;
- Häädemeeste vald km 160 – 170. M 1:20 000

Koondkaart

Koondkaardile on kantud trassikoridor, mille sees on näidatud maantee asukoht, samuti kogujateede ning jalg- ja jalgrattateede põhimõtteline paigutus. Tähistatud on eritasandiliste liiklussõlmede ja ristete asukohad, sh jalg- ja jalgrattateede ristumised maanteega. Teede täpne asukoht ja konfiguratsioon kuuluvad täpsustamisele tee-ehitusprojekti või detailplaneeringuga.

Välja on toodud konfliktalad rohelise võrgustikuga, mis näitavad vastava koha põhimõttelist paigutust. Täpsed kohad loomade ohutuks juhtimiseks üle maantee tuleb välja selgitada järgnevate etappide käigus.

Illustratiivse tähendusega on gaasitrassi, raudtee, kaabelliini, kõrgepingeliini, sadama, väikesadama ja metsa asukohad. Kui mõni neist objektidest kuulub arvestamisele edasisel projekteerimisel või planeerimisel, tuleb selle asukoht täpsustada.

Kohaliku omavalitsuse kaardid

Tee asukoha täpsemaks näitamiseks on planeeringule lisatud ka joonised kohalike omavalitsuste kaupa mõõtkavas 1:20 000, mis on aluseks trassikoridori kandmisel üldplaneeringutesse.

Lähtuvalt PlanS § 29¹ lg-le 5 kantakse pärast teemaplaneeringu kehtestamist maavanema poolt Via Baltica trassikoridori asukoht kõikide planeeringuala kohalike omavalitsuste üldplaneeringusse. Pärnu maakonna planeeringut täpsustava teemaplaneeringu “Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0“ kehtestamise otsus jõustub järgmisel päeval pärast seda, kui planeeritud Via Baltica trassikoridori asukoht on kantud kõikidesse üldplaneeringutesse.

Käesoleva teemaplaneeringu alusel koostatakse maantee tee-ehitusprojekt või detailplaneering, mis määrab täpsemalt tee rajamiseks vajaliku maa-ala. Seni, kuni trassikoridori alla planeeritud maad ei vajata tee rajamiseks, võib seda kasutada praegusel sihtotstarbel. Nii praegu maakatastris määratud maakasutuse sihtotstarbe muutmise kui ka maa võõrandamise aluseks on käesoleva teemaplaneeringu kohaselt koostatud tee-ehitusprojekt või kehtestatud detailplaneering.

Planeeringu osapooled on Pärnu Maavalitsus, Maanteeamet, planeeringu konsultant AS Teede Tehnokeskus ja KSH koostaja AS Kobras. Planeeringu koostamine toimus erinevate huvigruppide (riigiasutused, kohalikud omavalitsused, era- ja kodanikeühenduste sektor) esindajate koostööna.

Planeeringu koostamiseks ja väljatöötamiseks moodustati töögrupp. Selles osalesid tellija esindajatena Pärnu Maavalitsuse arengu- ja planeeringuosakonna juhataja Heiki Mägi, planeeringute talituse juhataja Tiiu Pärn ja planeeringunõunik Raine Viitas; Maanteeameti esindajatena planeeringute osakonna juhataja Tõnis Tagger, planeeringute osakonna projektijuht Andres Urm, Maanteeameti lääneregiooni direktor Enn Raadik ja direktori asetäitja Margus Eisenschmidt.

Planeeringulahenduse koostasid AS-i Teede- ja Tehnokeskus juhtivekspert Valdeko Laats, keskkonnakorralduse spetsialist Kadri Tasa, teede projekteerimise ekspert Aimar Kuningas, liiklusuuringute osas TTÜ Teedeinstituudi teadur Tiit Metsvahi, OÜ Head ruumilise planeerimise ekspert Kaur Lass, AS Kobras keskkonnanalüütik Urmas Uri ja keskkonnaekspert Noela Kulm.

Koostööpartneritena osalesid planeeringu koostamisel kohalike omavalitsuste esindajad: Ülle Vapper ja Tiit Talts Halinga Vallavalitsusest; Jaanus Männik ja Lauri Luur Are Vallavalitsusest; Vello Tiidermann ja Harri Aas Sauga Vallavalitsusest; Kaido Koppel Pärnu Linnavalitsusest; Anu Vassvik ja Vallo Vaargas Sindi Linnavalitsusest; Kuno Erkmann ja Kadri Karjus Paikuse Vallavalitsusest; Karel Tõlp ja Maia-Liisa Kasvandik Tahkuranna Vallavalitsusest; Urmas Aava ja Merle Looring Häädemeeste Vallavalitsusest; Maire Salu ja Kadi Naar Maa-ametist; Toomas Kalda ja Kadri Hänni Keskkonnaameti Pärnu Viljandi regioonist; Nele Rent ja Karin Vimberg Muinsuskaitseametist; Reelika Tammai Terviseametist ja Taivo-Ahti Adamson MKM-st.

Planeeringu koosseis:

Seletuskiri

Joonised

Koondkaart M 1:100 000

Teede joonised üldplaneeringutesse kandmiseks
(planeeringukaardid M 1:20 000)

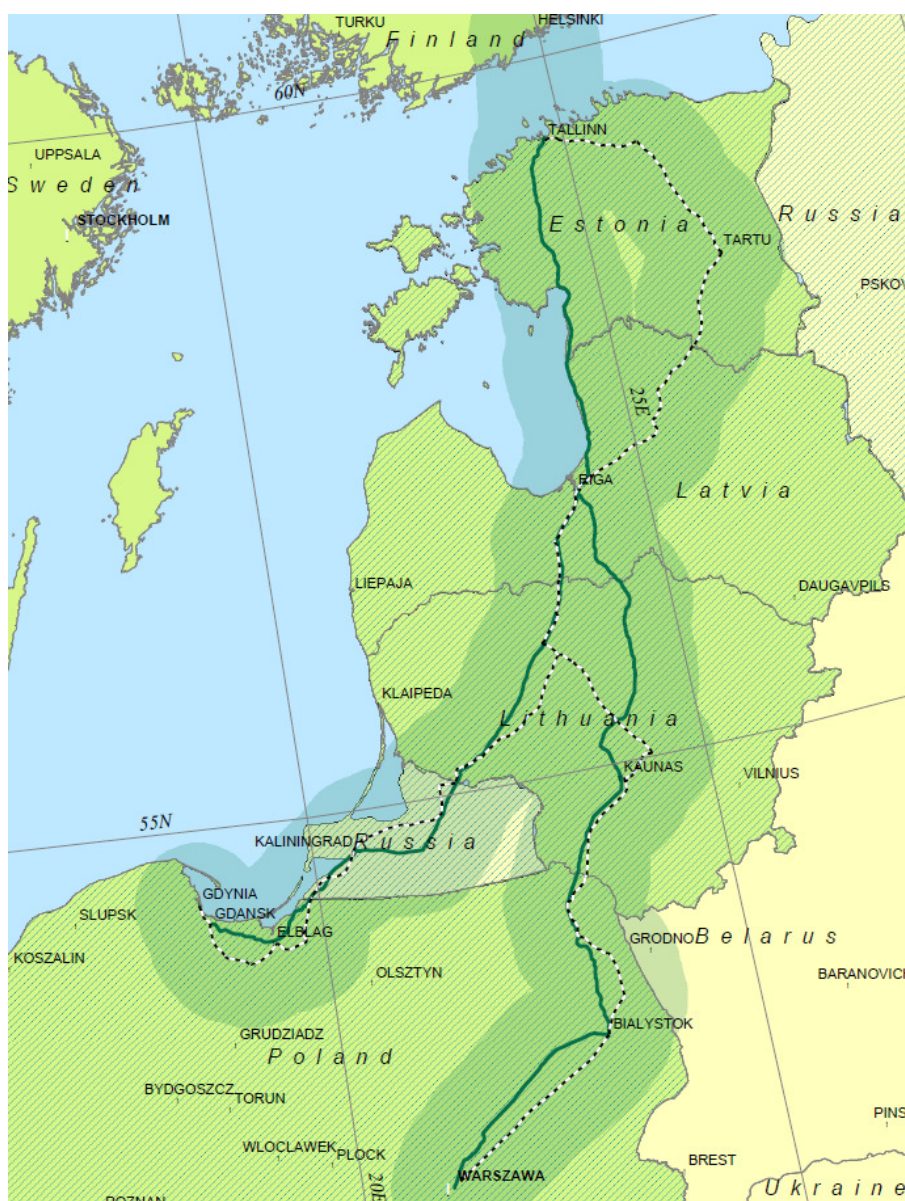
Planeeringu seletuskirja ja joonised on vormistanud AS Teede Tehnokeskus.

Teemaplaneeringu materjalid on kättesaadavad Pärnu maavalitsuse kodulehel <http://parnu.maavalitsus.ee>

2 PLANEERINGU ÜLDEESMÄRGID JA TRASSIKORIDORI VALIK

Käesoleva teemaplaneeringu eesmärk on põhimaantee Via Baltica rajamiseks trassi koridori asukohta määramine ja selles ruumilise arengu elluviimiseks peamiste maakasutus- ja ehitustingimuste kokkuleppimine.

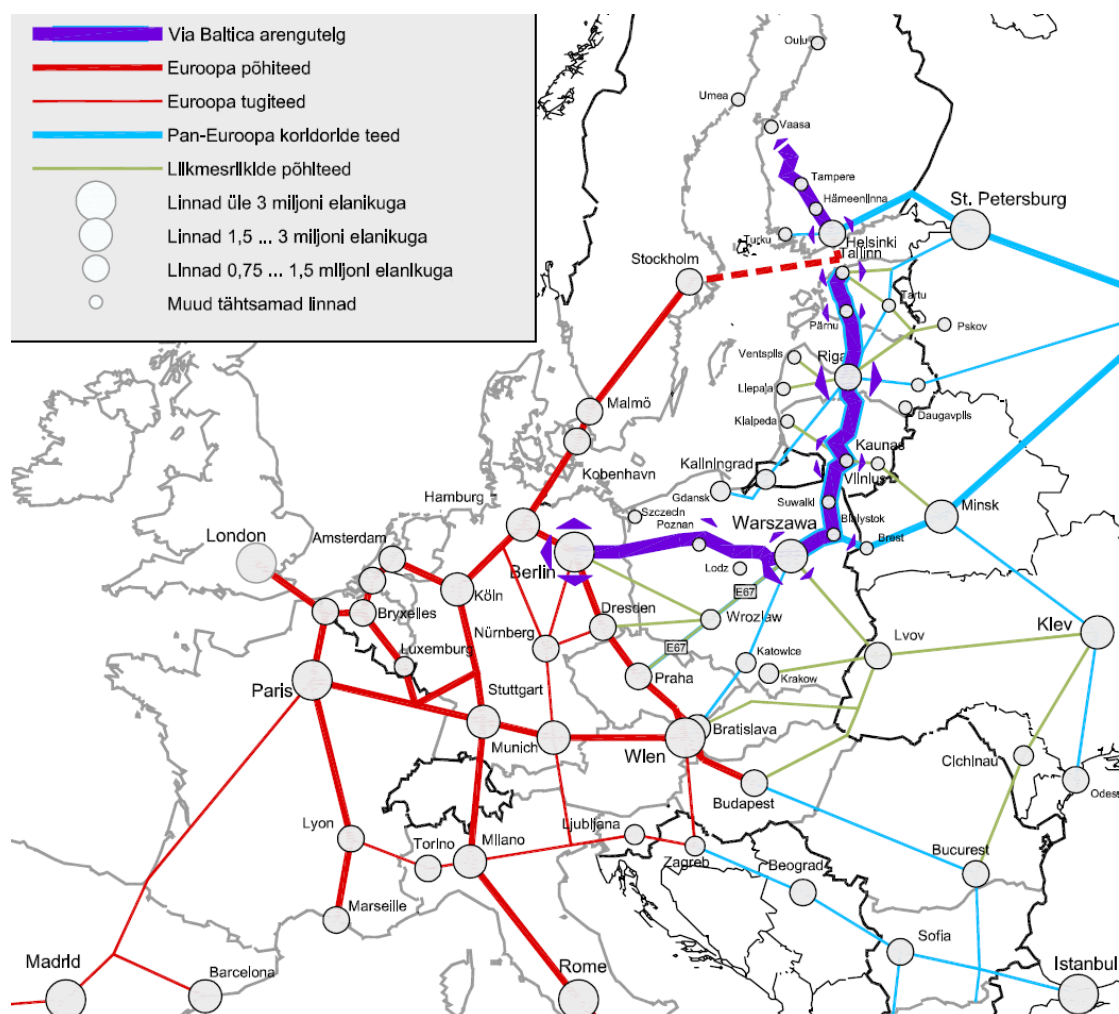
Riigi põhimaantee nr 4 on osaks Balti riike ühendavast maanteest Via Baltica. Euroopa teedevõrgus kannab maantee tähistust E67¹ ning kuulub I Pan-Euroopa transpordikoridori (nn Kreeta koridor), mis on oluliseks väljapääsuks Kesk-Euroopast Eestisse, Läti, Leetu ja Soome.



¹ ECE/TRANS/SC.1/384: *North-South orientated intermediate road E67* (Helsinki–Tallinn–Riga–Panevėžys–Kaunas–Warszawa–Piotrków Trybunalski–Wrocław–Kłodzko–Běloves–Náchod–Hradec Kralové–Praha)

2-1 Pan-Euroopa transpordikoridor nr 1

Rahvusvaheliselt on Via Baltica tähtsust rõhutatud Läänemeremaade planeerimisalase koostöö raames koostatud *Vision and Strategies Around the Baltic Sea 2010* ja *VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region 2030* dokumentides. Via Baltica ruumilise arengu suunamiseks kogu pikkuses on varem läbi viidud rahvusvaheline koostööprojekt “Via Baltica ruumilise arengu koridor” (*Via Baltica Spatial Development Zone*). VBSD-Zone projekt oli jätkuks pilootprojektile “Tampere-Helsinki-Tallinn-Riga (THTR)” laiendades selle ala suunal Riga-Kaunas-Bialystok-Berlin. Selles projektis oli üks koostööpartner ka Pärnu Maavalitsus. Koostööprojekt rõhutas Via Baltica tähendust arengukoridorina ja tõi välja mitmeid võimalusi tugevdada seoses teega rahvusvahelist koostööd. Nimetatud teed on peetud Balti riikidele ja Soomele olulisemaks Põhja-Lõuna suunaliseks teeks.



2-2 Via Baltica Euroopa kontekstis

Kehtiv üleriigiline planeering “Eesti 2010” pani üldise aluse riigi terviklikule ruumilisele planeerimisele kajastades ka Via Baltica olulisust. Maanteeplaneerimise osas on üleriigilise planeeringu koosseisus ette nähtust ellu viidud Tallinn-Tartu maantee kvaliteedi tõstmine ja alustatud maantee koridoride planeerimisega maakondade tasandil.

Üleriigilises planeeringus “Eesti 2010” on kirjeldatud Via Baltica, Via Estica, Via Vironia ja Via Hanseatica transpordisuunad, mida on seni lõiguti arendatud. Aastakümne jooksul on toiminud märgatav suuremate linnade lähiümbruse teede ja linnade ringteede liiklusköormuse kasv ja turvalisuse vähenemine. Eraldiseisvaid kergliiklusteid ei olnud eraldi planeeritud, seetõttu ei ole ka jalgrattaliikluse populaarsus võrreldes autoliiklusega tõusnud.

2010. aasta oktoobris Pärnumaa III Maakogul heaks kiidetud arengustrateegia “Pärnumaa 2030+” näeb tehnilise infrastruktuuri läbimurdesuuna prioriteetse pikaajalise arendustegevusena ette Via Baltica Tallinn-Pärnu-Uulu maanteeosa väljaehitamise I klassi maanteeks ning Uulu-Ikla maanteeosa rekonstrueerimise kogu- ja kergliiklusteedega III klassi maanteeks. Lähiaastate tegevuskava algab maanteekoridori määramisega riigi- ja maakonnatasandi arengudokumentides (teemaplaneering, arengukava) ning jätkub maaküsimuste lahendamise ja ehituslike projektide koostamisega, sh ehitustööde järjekorra määramine. Ehitustööde alguseks on soovituslikult ette pandud 2014. aasta.

Uus, käesoleval ajal alles koostatav üleriigiline planeering “Eesti 2030+”, on arengu fookusesse võtnud aeg-ruumiliste vahemaade vähendamise, tuues välja ka maantee teesist senisest ohutumaks muutmise vajaduse suuremate linnade vahel (sh Tallinn ja Pärnu). Kuna Via Baltica on peamine põhja-lõuna suunaline maantee, on selle tähtsus oluline, sest see võimaldab nii ühistranspordi ja turistide liikumist, kaubavedu ning loob liikumisvõimaluse asulate ja linnade vahel.

2.1 Planeeringu eesmärk

Üha kasvav liiklussagedus ja Via Baltica (E67) tähtsus Euroopa teedevõrgustiku osana nõuavad tee vastavusse viimist kehtivate nõuetega liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse osas. Samuti on kavandatud trass oluline Via Baltica ümbruses jätkuva ruumilise arengu tagamiseks (vt ptk 3). Täpsemalt on kehtivaid nõudeid, olemasolevat olukorda ja teostatud uuringuid kirjeldatud tulemuslikkuse analüüsi² aruandes.

Aastatel 2000-2010 on planeeringualal toimunud 303-s registreeritud liiklusõnnetuses hukkunud 39 (sh 12 jalakäijat) ja vigastatud 37 inimest. Kokkupõrkeid loomadega oli 76, kokkupõrkeid vastutuleva sõidukiga 48 ja teelt väljasõite 61 korral. Liiklusõnnetused loomadega on toimunud ühtlaselt kogu trassi ulatuses, ohtlikumad kohad on 99-101km (Pärnu-Jaagupi), 107-108 (Parisselja), 118-121 (Räägu), 148-152 (Võiste) ja 164-169 (Häädemeeste). Kokkupõrked vastutuleva sõidukiga koonduvad 110km (Are), 120 (Nurme) ja 138-142 (Reiu-Uulu 13 tk). Jalakäijad on enim ohustatud Libatses, Pärnu-Jaagupis ja Nurme külas.

Trassil on kehtestatud 50 km/h kiiruspiirang 6,26 km ulatuses (sellest 5,68 km Pärnus) ja 70 km/h piirang 3,36 km ulatuses. Ristumisi riigimaanteedega on 24, samapalju on ka ristumisi vallateedega. Pärnu linnas ristub trass 13 tänavaga, lihtsaid maha sõite on 290, millest 157 on seotud elukohta sissesõiduga, 51 põllu- ja metsamajandusega ning 34 muu äri- või vaba aja tegevusega.

² Vt Lisa nr 7

Pärast Pärnu linna läbiva osa rekonstrueerimist saab Via Balticat maakonna ulatuses lugeda elementaarses korrasolevaks maanteeks. Kahjuks aga ei vasta selle tehnilised parameetrid kehtivatele projekteerimismnormidele³. Juba tänase (2010) liiklussageduse põhjal on nõutav I klassi maantee rajamine alates Pärnu-Jaagupist kuni Uuluni. Liiklusuuringud, mis teostati käesoleva planeeringu käigus, eeldavad liiklussageduse kasvu aastaks 2040 olemasoleva maantee lõikudel alates 9750, Libatses kuni 20 000 a/ööp Saugas ning Pärnu linnast Uulu suunas 15 000 a/ööp. Uulu ristmikul jaguneb liiklus kaheks ja Uulu-Võiste suunal on maksimaalseks liiklussageduseks prognoositud 5900 autot ööpäevas. Projekteerimismnormide kohaselt on I klassi maantee rajamine vajalik, kui eeldatav liiklussagedus ületab väärtuse 6000 a/ööp.



2-3 Liiklussagedus Pärnu ümbruses 2010. aastal

See tähendab, et ainus Eestit läbiv ja seda ülejäänud Euroopaga ühendav rahvusvaheline magistraal Via Baltica ei ole kaugeltki valmis.

Kasvab Riia osatähtsus Balti regiooni tõmbekeskusena ja suureneb ka Tallinna ning Helsingi koostöö, mistõttu võib liiklussageduse keskmisest kiiremat kasvu eeldada just Tallinna ja Riia vahel. Konkurentsivõime säilitamiseks on vajalik Tallinna ja Riia aeg-ruumiline lähendamine ja maantee liiklusohutuse suurendamine. See eeldab nii tee õgvendamist ohtlikes kohtades kui ka seniste liikumiskiiruse piiranguga lõikude vähendamist.

Tööjõu muutumine mobiilsemaks võimaldab hea elukeskkonna ja sotsiaalse infrastruktuuriga Pärnumaa elanikel kiirelt ja turvaliselt liikuda nii Tallinnas kui ka Riias asuva võimaliku töökoha ja oma senise elukoha vahel. Samuti avardab parem

³ Maantee projekteerimismnormid Tsm RTL 2000, 23, 303;

Standard EVS 843:2003 Linnatänavad (linnas ja tiheasustusaladel)

tee ka Tallinna ja Riia ettevõtjate võimalusi Pärnus äri ajamiseks, samuti turistide võimalusi Tallinnast või Riist Pärnusse jõudmiseks.

Planeeringu eesmärgiks on võimaldada riigi põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla maantee olemasolev trass viia võimalikult suures osas vastavusse I klassi maanteele esitatavate nõuetega Pärnu maakonnas kilomeetritel 92–170. Kavandades Libatse, Are ja Nurme õgvendused ning viies läbi Pärnu ümbersõidu jaoks vajaliku trassi valiku. Planeeringuga luuakse alus edaspidiseks teehitusprojektide koostamiseks.

Maantee klassi määramise aluseks on eeldatav keskmine liiklussagedus, regionaalse arengu vajadused ja rahvusvaheline liiklus. Sõltuvalt eeldatavast keskmisest liiklussagedusest tuleb rajada I klassi maantee juhul, kui füüsiline aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (autot ööpäevas) arvestusaastal (AKÖL) ületab väärtuse 6000. Taandatuna sõiduautodele on I klassi piiriks 8000 sõiduauto ööpäevas või siis tiptunni liiklussagedus üle 1000 sõiduauto tunnis.

Lõikudes, kus planeeritav tee järgib olemasolevat maanteed, määratakse perspektiivse teise sõiduraja väljaehitamise võimaldamiseks selle asukoht olemasoleva maantee suhtes. Lõikudes, kus tee on kavandatud uude asukohta või kus on vajalik tee ulatuslik õgvendamine või ümbersõidud, sh Pärnu suur ümbersõit ning Libatse, Are ja Nurme õgvendused, on maantee trassikoridori asukohta määramisel aluseks võetud variantide võrdlused ja keskkonnamõju strateegilise hindamise tulemused.

Planeeringu koostamisel on arvestatud ja tasakaalustatud riigi ja kohaliku omavalitsuse ruumilise arengu vajadusi lähtuvalt planeeringuala majandusliku, sotsiaalse, kultuurilise keskkonna ja looduskeskkonna pikaajalistest suundumustest ning sujuvaks ning ohutuks liiklemiseks vajaliku maantee väljaehitamise vajadusest.

Konkreetsamad tingimused, millest on lähtutud trassikoridori planeerimisel:

- olemasolevate ristmike asukohtade täpsustamine, suletavate ristmike määramine, uute ristmike ja ristete vajaduse analüüs lähtudes eeldatavast liiklussagedusest ja piirkonna arengukavadest (perspektiivsed elamu-, äri-, tööstus- ja puhkealad);
- tunnelite, viaduktide, sildade jt rajatiste võimalike asukohtade määramine;
- kogujateede ning jalg- ja jalgrattateede vajaduse ning võimalike asukohtade määramine;
- olemasolevate mahasõitude sulgemise vajaduse määramine ning ligipääsu võimaldamine maanteega piirnevatele kinnistutele ning kinnistutele, mille mahasõit planeeritakse sulgeda;
- parklate, puhkekohtade ja tanklate rajamiseks või olemasolevate rekonstrueerimiseks vajaliku maa-ala määramine;
- ühistranspordi soovitusliku liiklusskeemi määramine;
- varem kehtestatud detailplaneeringute kehtima jätmise võimalusega arvestamine nii suures ulatuses kui võimalik ja üldplaneeringutesse täienduste ning täpsustuste tegemine;

- olemasoleva hoonestuse säilitamine;
- vajalikud meetmed maanteelt kanduva kahjuliku mõju vähendamiseks kohalikele elanikele ja tee rajamise mõju vähendamiseks loodusele.

2.2 Planeeritava ala asukoht

Planeeringuala asub Pärnu maakonnas Halinga, Are, Sauga, Paikuse, Tahkuranna, Häädemeeste valla ning Pärnu ja Sindi linna territooriumil.

Olemasolev maantee läbib neist kuut kohalikku omavalitsust. Planeeritav Pärnu suur ümbersõit kulgeb läbi Sauga valla, ületab Pärnu jõe Sindi linnas, edasi läbib Paikuse valla ja ühineb praeguse maanteega vahetult enne Uulu-Valga ristmikku.

Planeeritava ala kogupindala ulatub ca 5500 hektarini, sealhulgas ca 1350 ha tee ja selle kaitsevööndi alade tarbeks, ülejäänud puhverala moodustab valdavalt maantee sanitaarkaitsevööndi. Kogu planeeringuala ulatuses võivad muutuda senised maakasutustingimused ning tee rajamise korral võidakse seada erinevad täiendavad piirangud edasisele tegevusele ja maakasutusele. Kogu planeeritava ala ulatuses hakkab planeering kehtestamisel piirama senise maakasutuse muutmise võimalusi, kui need ei ole vastavuses planeeringuga. Samas võib senist maakasutust jätkata kuni teehitusprojekti või detailplaneeringute alusel tehtavate võõrandamisotsuste langetamiseni.

2.2.1 Olemasoleva Via Baltica rekonstrueerimine osaliselt I klassi maanteeks

I klassi maantee projektkiirus ehk üksiku sõiduauto suurim ohutu kiirus, millele peavad vastama selle tee kõik põhiparameetrid, on 120 km/h. Maantee põhiparameetrite hulka kuuluvad plaanikõveriku raadius, nähtavuskaugused, püstkõveriku raadius, pikikalle ja viraažikalle.

Sõltuvalt maantee klassist valitakse ka tee ristprofiili parameetrid, nagu sõiduraja laius ja arv, sõidutee laius, peenra laius, eraldusriba laius, katte laius ja maantee laius.

I klassi maantee laius on vähemalt 26 m, maantee koosneb kahest 11m laiuse kattega sõiduteest, mis on omavahel eraldatud vähemalt 5m laiuse eraldusribaga. Tiheasustust läbides saab maanteed käsitleda tänavana, mistõttu kasutatakse ka erinevat ristprofiili.

Via Baltica I klassi maantee eelistatud variandi trass kulgeb alates maakonna piirist Rapla maakonna teemaplaneeringuga muudetud tee teljel alljärgnevalt (vt illustratsioon 2-4):

	Algus - lõpp km	Kirjeldus	Olev tee km
<u>Maakonna piir</u>	~ 92,16 - 98,33	Libatse õgvendus;	(98,33)
	98,33 - 107,95	Are ümbersõidu A algus;	(108,00)
	107,95 - 115,22	Are ümbersõidu A lõpp;	(115,76)

115,22 - 120,20 Kohalik tee nr 7300140 (120,70)

(Vana-Tallinna mnt) 120,20

Ei kehtestata ⁴	115,22 - 119,25 Nurme õgvenduse algus	(119,80)
	119,25 - 122,13 Nurme õgvenduse lõpp	(122,64)

(Jänesselja ristmik) 122,13 - 124,10 Lõo tn (124,57)(Pärnu linna piir) 124,10 - 124,68 Ehitajate tee ristmik (125,15)Olev ringtee⁵ 124,68 - 132,89 Paide mnt (nr 59) ristmik (133,91)

132,89 - 134,05 Rannametsa tee (135,05)

(Pärnu linna piir) 134,05 - 137,21 Posti tee-Reiu Kooli tee rist(138,21)

137,21 - 140,65 Uulu-Valga mnt (nr 6) rist (141,85)

Teemaplaneeringus esitatud I klassi maanteetrass Pärnu maakonnas lühendab teepikkust olemasoleval Via Baltica trassil 1200 m võrra, luues ühtlasi ohutumad ja sujuvamad liikumistingimused.

Nurme õgvendus ehk lõik alates ristumisest Vana-Tallinna mnt-ga enne Nurme silda km 120,20 kuni Jänesselja ristmikuni km 122,13 jäetakse kehtestamata. Nurme õgvenduse eriarvamuse lahendamiseks on tehtud kompromisskokkulepe, lähtudes Nurme õgvendusele koostatud ekspertarvamusest ning Maanteeameti 14.12.2011 kirjas nr 3.1-4/09-01968/038 viidatud kehtivas maakonnaplaneeringus ja Sauga valla üldplaneeringus näidatud Nurme õgvenduse lahendusest. Nurme õgvenduse kehtestamata jätmist maakonnaplaneeringus ei loeta teemaplaneeringu põhilahenduse muutmiseks.

Trassile on kavandatud eritasandilised⁶ ristmikud ühendusteks olemasoleva teedevõrguga:

- Libatses (km 95) kõrvalmaanteedega nr:
 - 19216 Libatse - Langerma
 - 20175 Valgu - Libatse
- Pärnu-Jaagupis (km 100) kõrvalmaanteedega nr:
 - 19201 Pärnu-Jaagupi - Kalli;

⁴ 16.12.2011.a Siseministeeriumis toimunud Pärnu maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla maantee asukoha täpsustamine km 92,0 – 170,0“ järelvalve teostamiseks moodustatud nõuandva komisjoni koosoleku otsuse kohaselt jäetakse kehtestamata Nurme õgvenduse asukoha valik. Olemasolev maakonnaplaneering jääb kehtima Sauga sillast kuni Jänesselja ristmikuni. Kehtivas maakonnaplaneeringus ja kehtivas Sauga valla üldplaneeringus ette nähtud Nurme õgvenduse trassi asukoht tuleb kanda menetluses olevasse Sauga valla üldplaneeringusse (Vt Siseministeeriumi 17.08.2012 kiri nr 13-2/23-1).

⁵ Pärnu linna läbiv osa, Ehitajate tee, Liivi tee ja Riia mnt

⁶ Planeeringu realiseerimisel etappide kaupa on võimalik, et I etapis ehitatakse välja samas tasapinnas ristmikud.

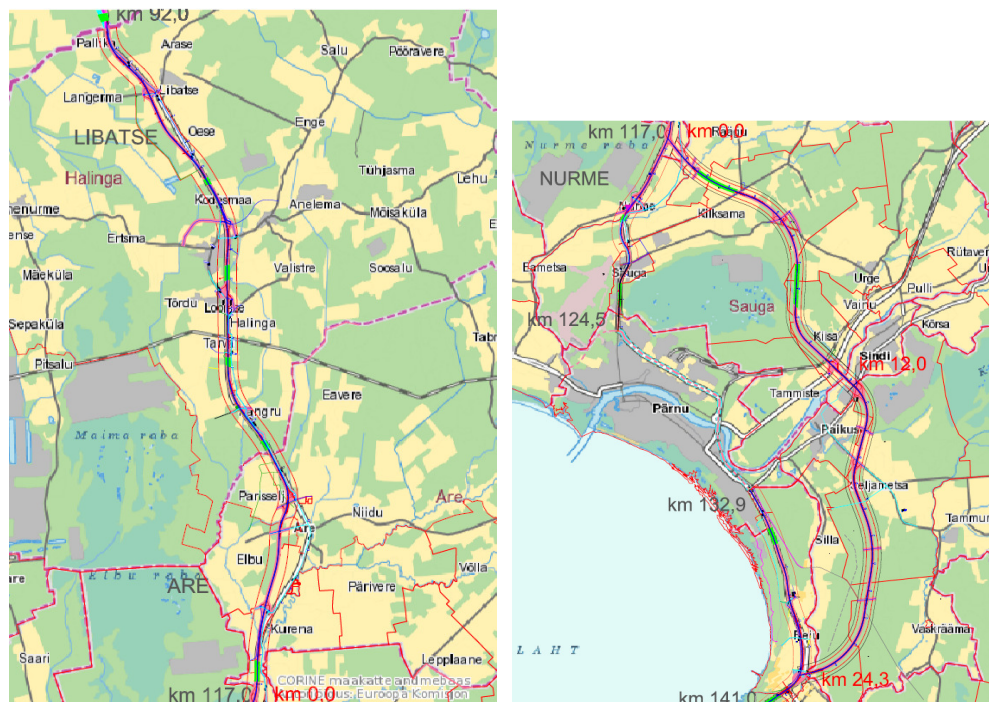
- 19202 Pärnu-Jaagupi - Kergu;
- Halingas (km 102,6) kõrvalmaanteedega nr:
 - 19207 Pärnu-Jaagupi tee (Pärnu mnt);
 - 19218 Halinga - Uduvere
- Ares (km 110) kõrvalmaanteedega nr:
 - 19219 Are – Elbu;
 - 19203 Are - Suigu
- Kurena külas (km 114):
 - Are õgvenduse lõpp
- Nurme külas (km 120):
 - kõrvalmaantee nr 19123 Nurme-Papsaare;
 - Vana-Tallinna maantee (kohalik tee nr 7300140)
- Reiu külas (km 139):
 - Tõllapulga ja Reiu kooli teega;
 - Posti ja Rae teega
- Uulu külas (km 141)
 - põhimaantee nr 6 Valga-Uulu;

Samas tasapinnas liiklussõlmed on ette nähtud:

- Sauga alevikus:
 - km 122,6 kõrvalmaantee nr 19124 Jänesselja–Urge (ringristmiku laiendus);
 - km 123,3 Jänesselja ja Hirvela tänavatega (fooriristmik);
- Pärnu linnas (fooriristmikud):
 - km 124,6 Lõo ja Tuule tänavatega;
 - km 135 Rannametsa teega;

Planeeritav maa-ala, mille piirides nähakse ette Via Baltica vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele, hõlmab riigi põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla trassi kilomeetritel 92-124,6, sh Libatse, Are ja Nurme õgvendused, kilomeetritel 133,9 -141,85⁷ ning Pärnu ümbersõidu trassi pikkusega 24,3 km.

⁷ Kilometraažina on antud olemasoleva maantee kilomeetrid



2-4 I klassi trassikoridori (planeeringuala) skeem

2.2.2 Via Baltica rekonstrueerimine linnakeskkonnas

Planeeringualast jäävad välja Via Baltica lõik Pärnu linnas kilomeetritel 125,1 - 133,9 nn Pärnu väike ümbersõit (Ehitajate tee, Liivi tee ja Riia mnt) ning lõik Nurme sillast kuni Jänesselja ristmikuni km 120,20 – 122,13. Lähtuvalt Siseministeeriumi järelevalve seisukohast (Siseministeeriumi 17.08.2012 kiri nr 13-2/23-1) jäetakse kompromisslahendusena lõik Nurme sillast kuni Jänesselja ristmikuni kehtestamata ning trassi asukoht selles osas määratakse menetluses oleva Sauga valla üldplaneeringuga, võttes aluseks kehtivas Pärnu maakonna planeeringus (kehtestatud 1998) ja kehtivas Sauga valla üldplaneeringus näidatud Nurme õgvenduse lahendus.

Jänesselja ringristmik Sauga alevikus muudab täielikult teistsuguseks põhimaantee liiklusolukorra. Liikumiskiirus enne ringristmikku alandatakse kuni 50 km/h, pärast ristmikku on võimalik selle tõstmine kuni 70 km/h. Järgmised fooriristmikud Pärnu suunas on ette nähtud ca 1 km kaugusele, so Via Baltica ristumisel Hirvela ja Jänesselja tänavatega ning veel 1 km edasi ristumisel Lõo ja Tuule tänavatega Pärnu linna piiril. Lõik ringristmikust Sauga alevikus kuni ristumiseni Ehitajate teega, on ette nähtud rajada linna 2+2 sõidurajaga magistraaltänavana, kus maha- ja pealesõitude arv väljaspool ristmikke on limiteeritud.

Elamud, mis jäävad maanteest lääne poole Sauga aleviku ja linnapiiri vahelisele alale, saavad juurdepääsu Lõo tänava ristmikult mööda Tiigi, Salu ja Tiigi põiktänavaid. Antud piirkonna liikluse korraldamiseks tuleb vähemalt 6 m laiuseks kogujateeks ümber ehitada Via Balticaga piirnev ja praegu jalgteena kasutatav elamute esine tee.

Pärnu linnas, Lõo tänavast kuni Ehitajate teeni, laiendatakse Via Baltica neljarajaliseks praegusest teest ida poole jääva osa arvelt.

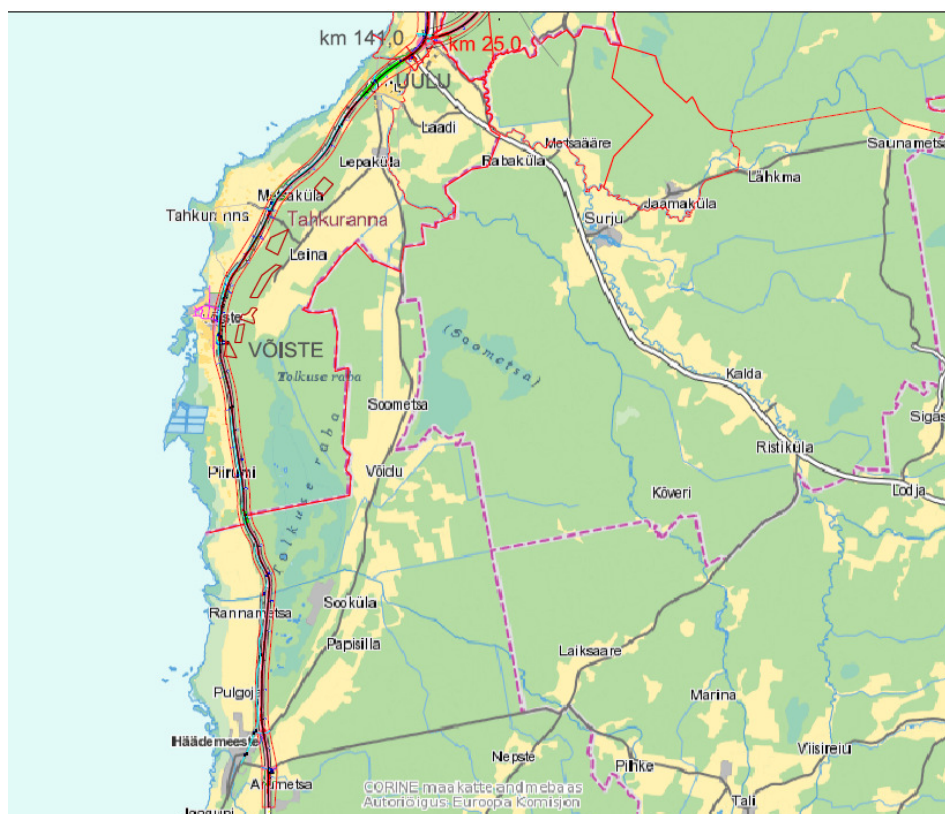
Pärnust lõuna suunas välja sõites lõpeb Pärnu väike ümbersõit Paide maantee fooriristmikuga. Sealt 1 km edasi, linna ja Tahkuranna valla piirile, on ette nähtud 2+2 sõidurajaga linna magistraaltänav kuni Rannametsa tee fooriristmikuni. Likvideeritakse maha- ja pealesõidud Laane, Hiie, Hirve, Tarva ja Vambola tänavatele. Lennuki ja Lembitu tänavatele ja neilt tänavatelt maanteele pealesõit on võimalik ainult parempöörtega. Praeguse maantee magistraaltänavaks laiendamine toimub maanteest mere poole jääva maa-ala arvelt.

Rannametsa tee ristmikust edasi ca 7 km ulatuses on võimalus Via Baltica I klassi maantee jätkumiseks kuni Uulu-Valga ristmikuni.

2.2.3 Via Baltica rekonstrueerimine osaliselt III klassi maanteeks

Pärnu linnast Ikla suunas väljuv liiklus jagunes aastal 2009 nii, et Pärnu ja Uulu vahel ööpäevas liikuvast 7500-st autost ca 2900 pööras ära Valga-Uulu maanteele ja 3400 autot liikus edasi Ikla suunas. Koostatud liiklusproгноosi kohaselt jaguneks 2040. aastal Pärnust lõunasuunas väljuv eeldatav liklussagedus (15150 a/ööp) suurtes piirides kolmeks, millest üks kolmandik ehk kuni 4150 a/ööp teenindaks Reiu küla ja Pärnu linna vahelist pendelliiklust, 5100 a/ööp suunduks Valga poole ja 5900 a/ööp Ikla (Riia) suunas.

Ikla suunas kulgev liiklus väheneb pärast Võiste küla, olles Häädemeestel kuni 4600 a/ööp, mis tähendab, et ka see trassilõik teenindab osaliselt kohalikku liiklust Võiste ja Pärnu vahel. Seega, lähtuvalt koostatud liiklusproгноosist, puudub veel aastal 2040. aastal põhjendatud vajadus Via Baltica planeerimiseks alates Valga-Uulu maantee ristumisest I klassi maanteena.



2-5 Kaherajalise maantee trassikoridori skeem

Uulust edasi kuni Häädemeesteni (km 170) on lähtuvalt kehtivatest teede projekteerimismistandarditest ja looduskaitsealadest piirangutest ette nähtud kaherajaline III klassi maantee koos vastavalt trassikoridori väiksema laiusga (vt illustratsioon 2-5). Kaherajalise III klassi maantee trassikoridori laiuks on 420 m ning olemasoleva tee maa-ala üldjuhul ei laiene.

Uulust kuni Häädemeesteni jääb trassikoridori kokku 136 mahasõitu (7 vallateed, 60 sissesõitu elukohta, 28 põllu- ja metsateed ning 11 vaba ajaga seotud tegevuskohta viivat teed). Mahasõitude arv 1 km kohta on 4,5, mida tuleks liikluse sujuvuse huvides vähendada vähemalt väärtuseni 2,0 (mahasõit iga 500 m järel).

Maantee teenindustaset⁸ iseloomustavaid näitajaid - keskmist kiirust ja keskmist ooteaega sellel lõigul mõjutab asjaolu, et võrreldes tavapärasega on siin raskeliikluse osatähtsus oluliselt suurem. Keskmise kiiruse alusel leitud teenindustasemeks kujuneb tase D, mis on projekteerimismistandardite kohaselt ristmikvahelistel lõikudel täiesti lubatav. Võistest Häädemeesteni on võimalik III klassi nõuetele vastava maantee projekteerimisel teenindustaseme C saavutamine.

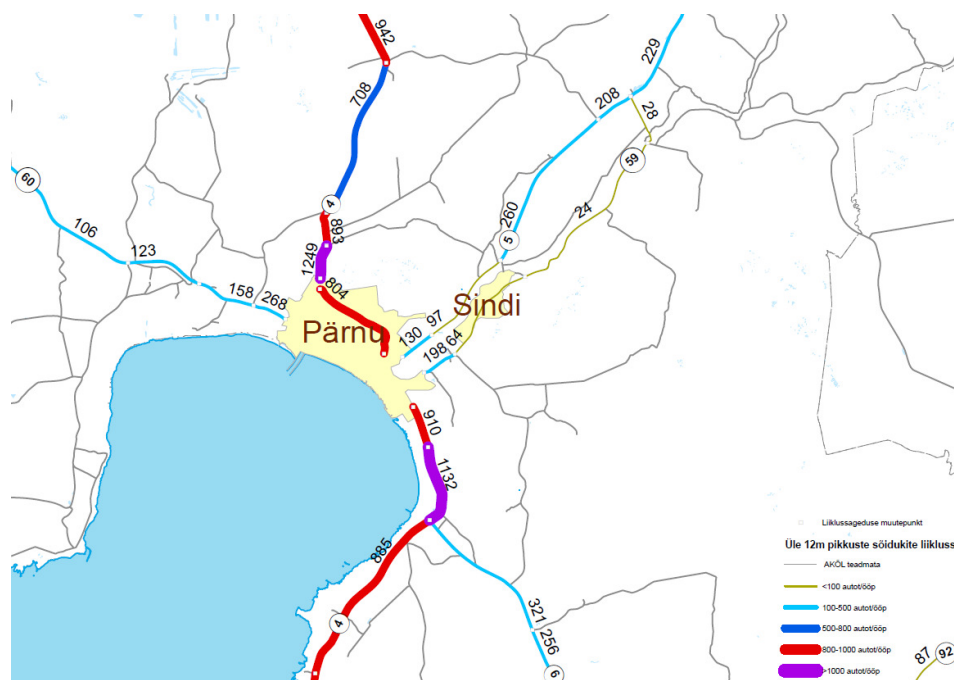
Seetõttu on kogu Via Baltica lõik Uulust Häädemeesteni kavandatud III klassi maantee nõuetele vastavana projektkiirusega 100 km/h koos soovitusetega projekteerimisel maksimaalselt suurendada ohutust ja liikluse sujuvust nii, et teenindustase maanteel oleks vähemalt D.

2.2.4 Planeeritav Pärnu suur ümbersõit

Ehitajate tee rekonstrueerimise projekti raames 2005. aastal teostatud liiklusuuringute kohaselt oli Via Baltica lõigul Nurmest Uulu küalani loendatud liikluskooresseis märkimisväärne osa raskeliiklusel (rasked veoautod, bussid ja autorongid), millest omakorda põhilise osa moodustasid riikidevahelisi kaubavedusid teostavad veokid. Nimetatud liiklusuuringud prognoosisid aastaks 2030 sellele Pärnu linna läbivale lõigule liiklussageduseks keskmiselt 25 000-35 000 autot ööpäevas. Teostatud ajakulude uuring andis keskmiseks ajakuluks 13 min 40 sek keskmise kiirusega 57 km/h Pärnut läbival 14,5 km pikkusel lõigul Nurme-Papsaare maanteega ristumisest kuni Riia mnt-l paikneva Laane tänavaga ristumiseni.

Ehitajate tee rekonstrueerimisprojektiga kavandatud kolme fooriristmiku läbilaskevõime ammuks aastaks 2030 ja ainsaks lahenduseks liikluse ümberkorraldamiseks oleksid eritasandilised ristmikud (Ehitajate tee-Raba tn, Ehitajate tee-Tammiste tee ning Papiniidu tn-Papiniidu ühendustee). Käesoleva planeeringu koostamise ajal 2010. aastal teostatud liiklusuuringud on varem prognoositud liiklussagedusi mõnevõrra kärpinud, nii et ka 2040. aastaks eeldatav liiklussagedus jääks väiksemaks kui Ehitajate tee projektis planeeritud. Sellest hoolimata jõuaks eelnimetatud ristmike läbilaskevõime kriitilise piirini ning tekiks vajadus ristmike rekonstrueerimiseks.

⁸ Vt Osa 6. Terminid ja määratlused



2-6 Üle 12 m pikkuste sõidukite liiklussagedus 2010. aastal

Pärnu suure ümbersõidu koridori kindlaksmääramine on olnud päevakorras juba alates 1975. aastast, kui alustati Ikla-Häädemeeste teelõigu kavandamist. Kümnekond aastat hiljem (1984) algatatud projektis prognoositi Pärnu suurele ümbersõidule aastaks 2005 liiklussageduseks 1200 a/ööpäevas, mistõttu osutus ümbersõidu rajamine majanduslikult mittepõhjendatuks. 1990. aastal käsitleti ümbersõidu trassi uuesti. Siis prognoositi liiklussagedus 2010.aastaks 1560 autot ööpäevas ja majanduslikult põhjendatuks loeti Pärnu suure ümbersõidu rajamine III klassi maanteena.

Käesoleva planeeringu käigus teostatud ümbersõidule suunduva liikluse prognoos näeb ette, et läbivliikluse sagedus aastal 2040 jõuab keskmiselt 2350 autoni ööpäevas. Samas on ümbersõidutrassil üks lõik, millel aastane keskmine liiklussagedus prognoosi kohaselt kasvaks 2000 auto võrra keskmisest enam. See on kahte riigimaanteed, nr 5-t ja nr 59-t ühendav ning Pärnu jõge ületav ca 1,5 km pikkune teelõik, mille kasutuselevõtmine annab Pärnu jõest põhjapoole jäävast linnaosast lähtuvatele sõidukitele võimaluse kasutada Rakvere maanteed Sindi linna jõudmiseks.

Pärnu suure ümbersõidu planeerimine vähendaks liikluskoormust, eelkõige raskeliikluse osatähtsust senisel Sauga valla, Pärnu linna ja Tahkuranna valla (Reiu küla) territooriumi kulgeval Via Baltica trassil. Selle väljaehitamine saaks toimuma etappide (maantee erinevate klasside) kaupa, kuid mitte enne kui liikluskoormus praegusel linna läbival trassi osal ületab 25000–30000 a/ööpäevas. Pärnu suure ümbersõidu trass Räägust Reiu (24,3 km) läbitakse keskmise kiirusega 85 km/h 17 min 10 sekundiga. Täna läbi Pärnu linna kulgeval trassil, pärast Ehitajate tee rekonstrueerimist, oleks 23 km pikkuse vahemaa läbimine sõiduautoga teostatav ca 23 minutiga.

Liiklusvoogude võimalik ümberjagunemine käesoleva planeeringu jaoks on arvatud lähtudes numbrimärgiloendusest 2009. aastal. Möödasõidule kanduva liikluse väljaselgitamisel koostati liiklusvoogude maatriksid sõidukiliikide lõikes aastaks

2040. Analüüs näitas, et vaatamata liikluse läbivale iseloomule sõidab 30% sõiduautodest ja 90% bussidest, mille sihtpunktiks ei ole Pärnu, ikkagi läbi linna.

Planeeringuga kavandatud ca 24 km pikkune Pärnu suur ümbersõit (vt illustratsioon 2-7) saab alguse Sauga vallas Räägu külas ning jõuab trassile tagasi Tahkuranna vallas Reiu külas, vahetult enne ristumist Valga-Uulu põhimaanteeaga. Kavandatava ümbersõidu trassil on kuus ühendust olemasoleva teedevõrguga:

- Sauga vallas:
 - trassi algus Räägu külas km 0 Via Baltica olemasoleval km-l 117,6;
 - Kilksamaa külas km-l 5 kõrvalmaantee nr 19124 Jänesselja–Urge;
 - Vainu külas km-l 11 põhimaantee nr 5 Pärnu–Rakvere–Sõmeru.
- Sindi linnas/Paikuse vallas:
 - km-l 12,5 tugimaantee nr 59 Pärnu–Tori
- Paikuse vallas:
 - km-l 15 kõrvalmaantee nr 19277 Paikuse–Tammuru (Seljametsa tee)
- Tahkuranna vallas Reiu külas:
 - trassi lõpp km-l 24,3 so Via Baltica olemasoleval km-l 141



2-7 Pärnu ümbersõidu trassikoridori skeem

Ümbersõidu trassile aastaks 2040 eeldatud liiklussagedus on 2350 autot ööpäevas, millest 790 moodustaksid veoautod, nendest omakorda 740 autorongid, mis sõiduautodele taandatuna (teguriga 3) võrduksid 2200 sõiduautoga ööpäevas. Olemasoleva Via Baltica trassile Räägu ja Nurme vahel jääks vaatamata ümbersõidule liiklussageduseks 11500 a/ööp.

Lähtudes kehtivatest projekteerimisnormidest ei ole ümbersõidu rajamine I klassi maanteena nõutav, kuid selleks peab säilima võimalus kaugemas tulevikus. Eeldatud liiklussageduse korral saavutatakse III klassi nõuetele vastava maantee teenindustase⁹ C (mis on parem kui projekteerimisnormides ristmikevahelisel alal nõutav D) isegi liikluse kiire kasvustsenaariumi korral. Projekteerimise käigus on võimalik kavandada lahendused, mis liiklussageduse keskmise kasvu korral annavad teenindustasemeks B. III klassi maantee teenindustase lähtub keskmisest kiirusest ja keskmisest ooteajast, mis iseloomustab täiendavat ajakulu tänu keskmise kiiruse langusele ning eesliikujast möödasõiduvõimaluse ootamisele.

Pärnu suure ümbersõidu trassi valikul oli vajalik arvestada, et ainult möödasõidufunktsiooni täitev tee ei osutu Pärnu suuruse linna puhul efektiivseks. Lahendus, kus möödasõidutee võimaldab linna sisenemiseks ja sealt väljumiseks valida erinevaid võimalusi, osutus tulemuslikkuse analüüsis edukamaks kui variant, mis oleks täitnud tõepoolest ainult möödasõidu otstarvet (variant A).

Pärnu linn koos lähivaldadega on kujunenud Lääne-Eesti ja Eesti oluliseks regioonikeskuseks. Elukohad on linnakeskusest eemaldunud, samal ajal on töökohad püsinud linnas. Seetõttu on suurenenud pendelränne linna ja lähivaldade vahel. Hinnanguliselt pooled lähivaldade töövõimelistest elanikest käivad tööl Pärnus. Hinnangu andmisel on tuginetud regionaalsele pendelrändeuuringule¹⁰, mille kohaselt tööajal lisandub Pärnu elanikkonnale 4920 inimest

Vabaaja ruumikasutus on Eestis veel ulatuslikum kui igapäevane elu- ja töökoha vaheline pendelränne. Domineerivad suuremad linnad, kusjuures Pärnusse tuli uuringu kohaselt aasta jooksul vaba aega veetma ligikaudu 14000 inimest rohkem, kui välja läks. Selles arvestuses oldi Tartu järel teisel kohal Eestis.

Pärnu regioon on suveperioodil ka oluliseks sihtkohaks turistidele. Turism kui majandusharu on piirkonna arengule oluline, mistõttu on oluline ka juurdepääsetavuse parandamine. Seega on oluline vajalike meetmete planeerimine, et magistraalide rajamine ei soodustaks barjääriefekti tekkimist.

Pärnu ümbersõidu lähietapiks võiks olla Sindi ja Tammiste vaheline maanteed nr 5 ja 59 ühendav autosild, mis ehitatakse välja koos olemasoleva Via Baltica rekonstrueerimisega I klassi teeks. Ümbersõit kogupikkuses on vajalik alles siis, kui ammendub olemasoleva Via Baltica trassi läbilaskvus Pärnu linna piirides, kuid selline olukord ei tohiks liiklussageduse prognoosi kohaselt saabuda enne 2040. aastat.

⁹ Vt Osa 6. Terminid ja määratlused

¹⁰ TÜ inimgeograafia ja regionaalplaneerimise õppetool "Regionaalne pendelrändeuuring" Lõpparuanne. Tartu 2010

2.3 Tee trassikoridori asukoha valikule eelnenud uuringud

Teemaplaneeringu koosseisus viidi läbi alljärgnevad uuringud ja analüüsid:

- Maantee ja sellel olevate rajatiste seisukorra hindamine vastavalt katendi osas PMS (*Pavement Management System*) ja sildade osas BMS (*Bridge Management System*) nõuetele;
- Liiklusohutuse analüüs, mis selgitas välja eeltingimused ohutute lahenduste loomiseks;
- Liiklusuuringud, mis sisaldavad olemasoleva liikluse analüüsi, liiklusproгноosi, liikluskoosseisu ja koormussagedust, teenindustaset, liiklusvoogude jagunemist ristmikel ja võimalikke ümberjagunemisi;
- Tasuvusarvutus planeeringulahendusele vastavalt EWS mudelile;
- Finantsanalüüs vastavalt EL juhendile „*Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects of Structural Funds – ERDF, Cohesion Fund, ISPA*“;
- Tulemuslikkuse analüüs.

Kõiki loetletud uuringuid ja analüüse kasutati optimaalseima, ohutuima ning keskkonna eripäraga arvestava teetrassi vajaduse ja asukoha valiku põhjendamiseks.

2.4 Valitud trassikoridor

Via Baltica (E67) trass viiakse vastavusse nii Eesti põhimaanteedega kui ka rahvusvahelisse transpordivõrku kuuluvale liiklusrajatisele esitatavatele standarditele. Via Baltica kui mitmetes kõrgema taseme planeeringutes ja arengustrateegiates väljapaistva trassi maakasutus keskendub liikluse sujuvusele ja ohutusele, teekasutajate teenindamisele ning liikluskeskonna tasemele. Maantee planeerimisel arvestatakse I ja III klassi, kogujateede puhul V klassi maanteedele esitatavate nõuetega, raudtee ning tehnovõrkude, nende kaitsevööndite ja sellest tulenevate piirangutega. Lisaks arvestatakse roheline võrgustiku ja asustuse paiknemise ning regionaalsete arengutega.

Lähtudes eeldatavast liiklussagedusest aastal 2040, kavandati trassikoridor erinevate maanteedega ja linnatänavate klassifikatsioonil põhinevate osadena:

- I. km 92,0–122,6 (Jänesselja ristmik) – I klassi maantee;
- II. km 122,6–125,1 (Ehitajate tee ristmik) - linna magistraaltänav;
- III. km 134,0–135,0 (linnapiir) – linna magistraaltänav;
- IV. km 135,0–142,0 (põhimaantee nr 6 Uulus) – I klassi maantee;
- V. km 142,0–170,0 (Häädemeeste) - III klassi maantee;
- VI. Pärnu suur ümbersõit km 0,0–24,3 – I klassi maantee (esimeses etapis III klassi maantee);

2.4.1 Trassikoridori mõiste ja selle määramise alused

Trassikoridori mõiste sisu ja tehnilised parameetrid teemaplaneeringus määrati kindlaks koostöös Pärnu Maavalitsuse¹¹, Maanteeameti ja Siseministeeriumi esindajatega.

Maantee klassi määramise aluseks on:

- eeldatav keskmine liiklussagedus;
- regionaalse arengu vajadused;
- rahvusvahelise liikluse vajadused.

Eeldatava keskmise liiklussageduse osutumisel erinevate klasside piirimaile tuleb klassi määramisel arvestada pikaajalisi (üle 20 aasta) arengutendentse, arengutempot, liiklusvoogude võimalikku ümberjagunemist teedevõrgu täiustumisel, etteantud teenindustaset jm.

Liiklussagedus, mis on antud autodes ajaühiku kohta, taandatakse sõiduautodele (SA), kasutades taandamistegureid (sõiduauto =1,0) 2,0 veoautodele ja autobussidele (VAAB) ning 3,0 autorongidele (AR).

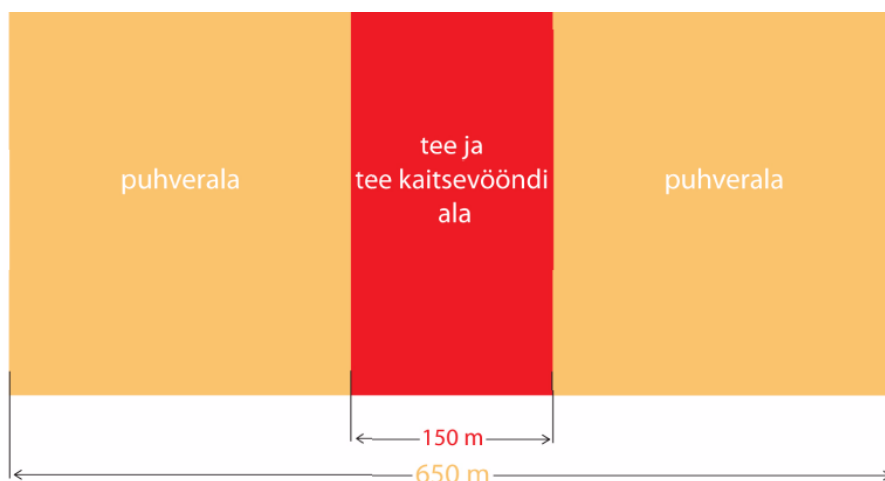
Trassikoridor I klassi nõuetele vastava maantee rajamiseks on kogulaiusega 650 m. Trassikoridori teljele on kavandatud 2+2 sõidurajaga maantee laiusega kuni 50m ja kahele poole seda teekaitsevöönd laiusega 50 m äärmise sõidurea servast. Sõltuvalt mulde kõrgusest ulatub I klassi nõuetele vastava põhimaantee ehitamiseks vajaliku maa-ala (teemaa) laius 50 meetrini (maantee laius, millele lisandub mulde nõlvade alune maa pluss külakraavid koos vajaliku teenindusmaaga). **Koos teeseadusest tuleneva teekaitsevööndiga on teemaa- ja otseste ehituspiirangutega ala laius kokku 150 m.** Lisaks on trassikoridori osaks ka projekteerimismõõnidega määratud tee sanitaarkaitsevööndi maa-ala, kus liiklusest tuleneva müra, vibratsiooni ja õhusaaste määrad võivad ületada lubatud piirtasemed. Üle 6000 a/ööp liiklussageduse korral on sanitaarkaitsevööndi ulatus mõlemale poole teed 300 m äärmise sõiduraja servast.

Teenindustaseme määramise põhinäitajaks I klassi maanteel, liiklusvoogude põimumis¹²-, liitumis- ja hargnemisalal on liiklusvoo tihedus sa/km, eritasandiliste liiklussõlmede rampidel¹³ liiklussagedus sa/h.

¹¹ Trassikoridori definitsioon on ühine Rapla, Harju, Ida-Viru, Järva, Jõgeva ja Tartu maavalitsuste tellimisel teostatavates teemaplaneeringutes.

¹² kahe liiklusvoo lõikumine nii, et algul need liituvad ja seejärel hargnevad

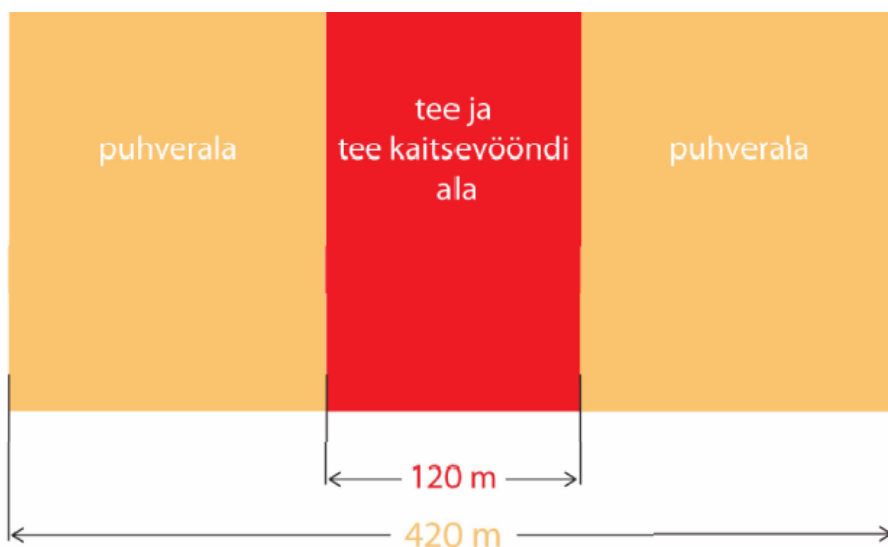
¹³ kaht eritasandil lõikuvat teed ühendav teosa ristmikul



2-8 I klassi maantee trassikoridor

III klassi maantee trassikoridori laiuks on 420 m. Seal on koridori teljel paikneva tee- ja teekaitsevööndi ala laiuks 120 m, sest III klassi maantee konstruktsioon koos selle ehitamiseks vajaliku teemaaga on ristlõikes kitsam. Kui normides määratud 20-aastase arvestusperioodi lõpuks eeldatav liiklussagedus on alla 6000 a/ööp ulatub maantee sanitaarkaitsevöönd mõlemale poole teed 200 meetrini äärmise sõiduraja teljest.

Kaherajalise maantee teenindustaseme põhinäitajateks on ajakulu suhteline pikenemine ehk ooteaeg %-des ning keskmine kiirus km/h.



2-9 III klassi maantee koridor

V klassi maantee (kogujateed) trassikoridori laiuks on 104 meetrit, mis on võrdne ühe sõiduraja pluss kahe teekaitsevööndi laiuste summaga juhul, kui kogujatee kuulub riigile. Vallateede teekaitsevööndi laiuks on 20 m ning trassikoridori laiuks 44 meetrit. **Käesolev planeering ei määra kogujateede osas nende juriidilist omandivormi** (riigimaantee või vallatee), küll on aga kogujateede ehitamine põhimaantee omaniku kohustuseks.

Teemaplaneering teeb ettepaneku trassikoridori mõistes käsitleda klassita kogujateed vallateena.

Trassikoridoris on vallakaartidel (M 1:20 000) näidatud kogujateede (tähistatud sinise või rohelise joonega), jalg- ja jalgrattateede, jalgtunnelite, bussipeatuste, tankla, parkla või teenindusjaama ning müra, vibratsiooni ja õhusaaste võimaliku leviala asukohtade paiknemine. Tegemist on loetletud tee ja tee-elementide vajaduse ning põhimõtteliste asukohtadega. Lähtuvalt maakonnaplaneeringu kaardi mõõtkavast ei ole võimalik määrata nende täpset asukohta antud teemaplaneeringus, konkreetne lahendus määratakse tee-ehitusprojektiga, mille kaardi mõõtkava on 1:1000. Tee-ehitusprojekti lahenduse kohta saadakse nõusolek kinnisasja omanikelt, keda see lahendus puudutab.

Kui ruumilistest ja ehitusgeoloogilistest tingimustest ning nende alusel koostatud projektist selgub, et maantee telg kaldub käesolevas teemaplaneeringus toodud teljest kõrvale nii, et see ei välju eelkirjeldatud maantee ja teekaitsevööndi alast, loetakse selline muudatus kooskõlas olevaks antud teemaplaneeringuga, pole sellise muutuse tegemiseks uut planeeringut koostada vaja.

Käesoleva teemaplaneeringus on lähtutud Maanteeameti poolt koostatud hädaolukorra riskianalüüsi¹⁴ „Paljude kannatanutega õnnetus maanteel“ tulemustest.

Maantee lahendus tuleb kavandada nii, et eeldatava arvutusliku tipptunni liiklussageduse alusel leitud teenindustase oleks ristmikel vähemalt E, soovitav on tagada teenindustase D. Ristmikevahelisel lõigul tuleb tagada teenindustase vähemalt D.

Maakasutustingimused ja piirangud, mis kehtivad planeeritud tee trassikoridoris ja selle koosseisus olevatel aladel ning sellega seotud vööndites, on toodud osas 3.2.

2.4.2 Trassi asukoha valiku põhjendused

Olemasoleva trassi vastavusse viimise hindamiseks I klassi maanteele esitatavatele nõuetele km-l 92–122,6 teostati planeeritavate õgvenduste trassikoridori valik peamiselt sotsiaalmajanduslikest kriteeriumitest lähtuvalt. Alates maakonna piirist kuni Ehitajate teeni Pärnu linnas puuduvad trassikoridoris olulised looduskaitsealised piirangud või nendega on võimalik arvestada, kavandades tehnilised meetmed vähendamaks ja leevendamaks mõju looduskaitseobjektile või alale. Libatse õgvendus ei läbi rohelise võrgustiku tuumalasid ega koridore, samuti ei jää trassikoridori mitte ühtegi kaitseala ega kaitsealust üksikobjekti, kaitsealust taime- ja loomaliiki ega muinsuskaitsealust objekti. Ka Are õgvendus ei läbi kaitsealasid, kaitsealuseid üksikobjekte või taime- ja loomaliikide elupaika, muinsuskaitsealasid ega väärtuslikke maastikke, samuti ei jää neid tee sanitaarkaitsevööndi piiresse.

Paide mnt ristmikust kuni Reiu kooli tee lõiguni km-l 133,2–137,0¹⁵ toimub olemasoleva maantee laiendamine looduskaitsealadega külgneval osal mere suunas.

¹⁴ Kinnitatud Maanteeameti peadirektori 03.03.2011 käskkirjaga nr 104

Tulenevalt KSH-st kaalub siin avalik huvi üles looduskaitseelised väärtused, sest maanteest mere poole jääval Natura 2000 Pärnu loodusala näol on tegemist inimõjutusega alaga, mis ei ole haruldane. Pärnu linna lähiümbruse roheline vöönd on pikemat aega olnud kasutusel tervisespordi tegemiseks ja puhkamiseks ning seda kasutatakse samal otstarbel ka edaspidi.

KSH-st tulenevalt on valitud lahendus, kus olemasoleva maantee laiendamisega merepoolsele alale sisuliselt olemasolevaid väärtuslikke elupaigatüüpe ei hävitata. Praeguse kõrge loodusväärtusega ala osaline kasutuselevõtt tee-ehituseks on kompenseeritav allesjääva olemasoleva kõrge loodusväärtusega ala väärtuse tõstmisega, täpsed hüvitusmeetmed töötakse välja projekteerimise käigus tehtavas KMH-s.

Reiu kooli teest kuni Via Baltica ristumiseni Uulu-Valga maanteega siirdub kogu trassikoridor olemasolevast teest mere poole jäävale alale, mis Tahkuranna valla üldplaneeringu kohaselt on ette nähtud äri- ja tootmiskaas. Olemasolev maantee jääb kasutusele kogujateena, võimaldades Reiu jõe äärset piirkonda kasutusele võtta äri- ja tootmiskaas, teest kaugemal ka elamukaas.

Olemasoleva maantee trassikoridoris ja läbi Pärnu linna kulgev I klassi maantee on kokku 49 km pikk. Koos õgvenduste ja ümbersõitudega on alates maakonna piirilt kuni Uulu ristmikuni saadud teepikkuse lühenemine 1200 m võrra. Ajaliselt annaks rekonstrueeritud maantee ca 5-6 minutilise võidu võrreldes tänase olukorraga ja lisaks suureneb liiklusohutus.

Pärnut läbivale Via Baltica trassile on planeeritud lisaks ka alternatiivne trassikoridor – Pärnu suur ümbersõit. Alates maakonna piirilt (km 92,0) läbiksid sõidukid jõudmiseks Uulu ristmikuni vahemaa, mille pikkus on 51 km, ehk 2 km rohkem kui linna läbides. Ajavõit sellel trassil võrreldes läbi Pärnu kulgeva rekonstrueeritud Via Baltica trassiga on tänu suuremale kiirusele 7 minutit.

Pärnu suure ümbersõidu rajamisel I klassi maanteeks leiti koostatud tulemuslikkuse analüüsi käigus, et täna kasutatavate meetodikate kohaselt ei ole see lähima paarikümne aasta jooksul otstarbekas. Planeeringuga on reserveeritud trassikoridor, mis võimaldab pikas perspektiivis (aastal 2050+) tee rajada vastavalt I klassi maanteele esitatavatele nõuetele. Kui ehitada Pärnu suur ümbersõit välja etapiviisiliselt, st esmalt III klassi maanteena, mida kaugemas tulevikus on võimalik laiendada neljarajaliseks, siis esimese etapi majanduslikud tasuvusnäitajad lubaksid selle ehitamise ette võtta isegi ilma Euroopa Liidu kaasfinantseerimiseta, riigieelarve vahendite ja/või laenude abil.

Uulust lõuna suunas on Via Baltica trassi laiendamine I klassi standardile vastavaks maanteeks olemasolevas koridoris nii loodusliku kui sotsiaalse keskkonna suhtes mõeldamatu Rannametsa ja Võiste külade piirkonnas. Võiste küla osas trassikoridori viimine ida poole metsamassiivi piirile lõhuks kaitsealade terviklikkuse trassimuudatuse algus- ja lõpuosades ning tulenevalt KSH-st ka edasi Häädemeele poole jääval trassiosal, Luitemaa looduskaitseala piirkonnas ei ole põhjendatav looduskaitseala kaitse-eeskirjaga vastuolus oleva I klassile vastava maantee ja

¹⁵ Pärast Ehitajate tee ja Papiniidu uue tee valmimist Via Baltica kilometraaž muutub (trass lüheneb ca 1200 m võrra).

trassikoridori planeerimine. I klassi tee rajamiseks pole Uulust lõunapoole ka prognooside alusel piisavalt liikluskoormust.

Sellest lähtuvalt on planeeringuala trassikoridor lõigus 142,0-170,0 kilomeetril (olemasolevad) Uulu-Häädemeeste ettenähtud selline, mis võimaldab ehitada madalama klassi (III klassi) maantee, arvestades täiendavate meetmetega liikluse sujuvuse ja ohutuse tagamisel. Planeeringu koostamisel otsustati, et selline lahendus on ainuvõimalik, arvestades teada saadud infot nii kaitsealade kui liiklussageduse prognoosi aastani 2140. Samuti toetab seda lahendust olemasoleva asustusega arvestamine.

2.4.2.1 Libatse õgvendus kilomeetril 92,00–98,32

Halinga valla suurimat, 450 elanikuga küla läbib Via Baltica trass lääneservast, kusjuures maantee kaitsevööndis asuvad 5 elamut, millest lähim paikneb 7 m kaugusel teekatte servast. Tee ja teemaa laiendamine tekitaks olukorra, kus juba praegu teekaitsevööndis paiknevad elamud satuvad tee tehnoloogilisse vööndi (30 m teekatte servast), kus inimeste pikaajaline viibimine võib olla tervisele kahjulik. Arvestades Rapla maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus kavandatava trassiga, on I klassi maantee trassi muutmine vajalik juba enne maakonna piiri, likvideerides seal oleva ohtliku S-kurvi (R1000+R500).

Liiklusohutuse analüüsist selgus, et lõik kilomeetritel 92,5-92,8 on õnnetuste koondumislõiguks, kus aastatel 2000-2009 on toimunud 14 liiklusõnnetusest 9 on seotud sõidukite teelt väljapaismisega.

Rapla maakonnas Pallika külas km-l 91 algav teetrassi muudatus lõpeb km-l 98 Pärnu maakonnas. Võrreldes olemasoleva olukorra jätkumisega saavutatakse I klassi tee rajamisel märgatav vähenemine teekasutaja ja liiklusõnnetuste kuludes. Tänu kiiruspääsude likvideerimisele (70 km/h 300 m ulatuses kilomeetril 95) osutub tee rekonstrueerimine ka pikema ajaperioodi jooksul majanduslikult tasuvaks, kusjuures uue trassi puhul on majanduslikud näitajad paremad kui olemasoleva tee laiendamise korral.

Libatse õgvenduse planeerimisel nii muinsus- kui ka looduskaitsealised välistavad piirangud puuduvad. Kuigi trass läbib Kaelase-Kodesmaa väärtuslikku maastikku, ei ole see määravaks takistuseks, kuna maantee planeerimine ei muudaks maastikku olulises ulatuses. Tegemist on põllumajanduslikus kasutuses oleva maaga, kus maastiku säilimine on võimalik tagada tehniliste meetmetega - tee projekteerimisel peab arvestama vetevõrgu ning maaparandussüsteemide säilimiseks vajalike meetmete kavandamise ja põllumajandusmasinate liikumisvõimalustega. Vajadusel tuleb lisaks ettenähtud eritasandilistele liiklussõlmedele ette näha eraldi risted põllumajandustehnika ülepääsuks.

Ka sotsiaalsete tegurite võrdlus eelistab õgvendust, sest uue trassi valimisel väheneb sanitaarkaitsevööndisse jäävate elamute arv 7 võrra ning teekaitsevööndi piiridesse jääb ainult 2 elamut 27 asemel. Lähim elamu jääb tulevase maanteest 33 m kaugusele, olemasoleva trassi laiendamisel jääks elamu ja teekatte serva vahele ainult 5 m.

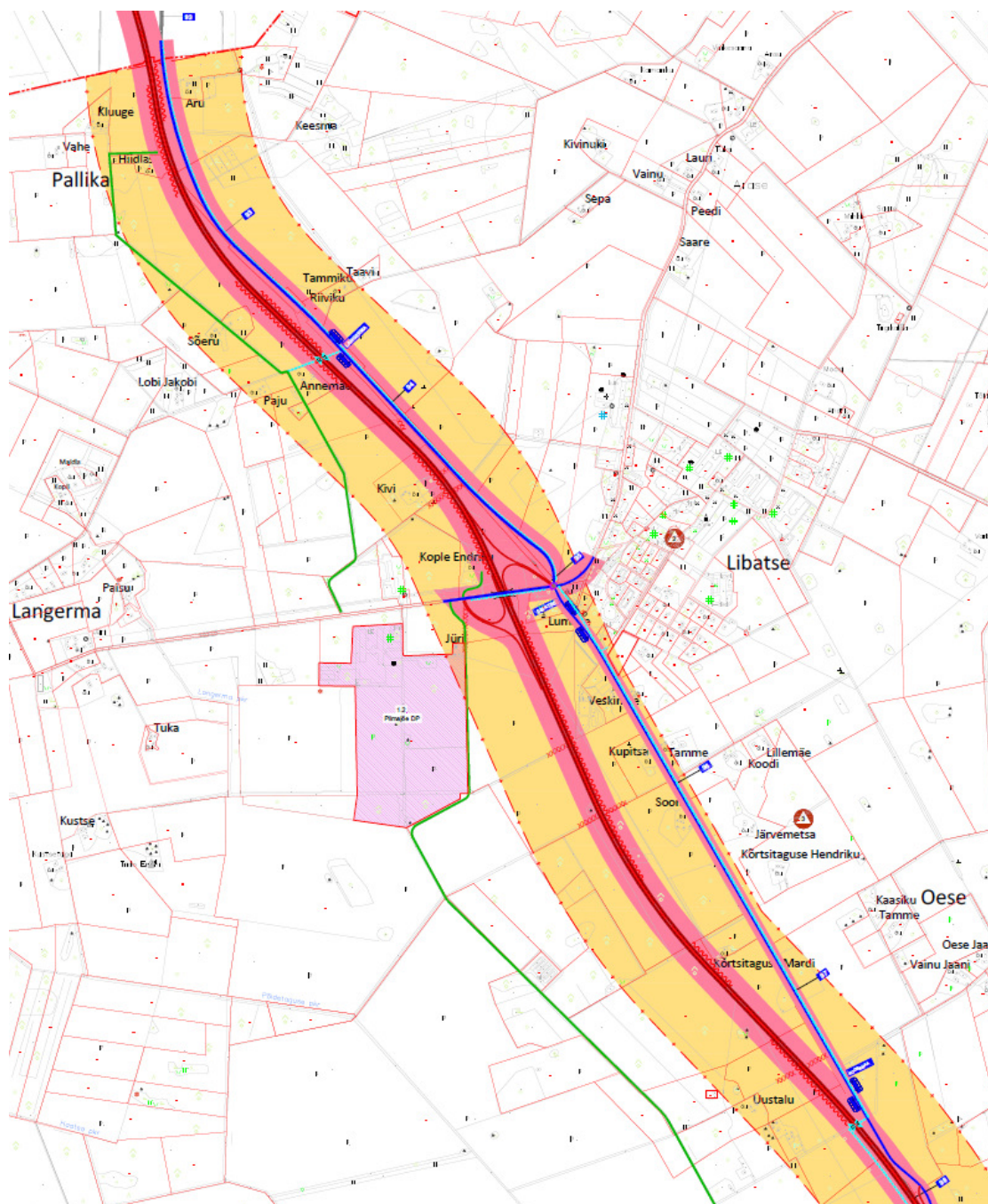
Õgvenduse alguses ja lõpus, olemasoleval maanteel, mis on planeeritud kogujateeks, paiknevad Langerma ja Kodesmaa bussipeatused. Peatuste asukohas on I klassi

maantee jalakäijate ja jalgratturite ohutuks ületamiseks ette nähtud eritasandilised rajatised. Edasise projekteerimise käigus selgub, sõltuvalt ala ehitustingimustest, pinnavee tasemest ja selle ärajuhtimise võimalustest, kas saab rajada jalgtunnel või jalgsild.

Aastatel 2000-2008 on lõigul km 95 – 96 on toimunud 13 liiklusõnnetust, millest 5 olid seotud jalakäijatega ja 1 jalgratturiga.

Jalg- ja jalgrattatee lahendus, mis kulgeb paralleelselt kogujateega, peaks eelistatult olema sellega integreeritud. Allesjääva maanteeosa laius on piisav, et sellest pörkepiirdega eraldada jalg- ja jalgrattatee nii, et oleks tagatud V klassi maantee sõidutee laius. Kodesmaa bussipeatusest kuni Pärnu-Jaagupini võivad jalgratturid ja jalakäijad liigelda ka koos sõidukitega ühisel kogujateel, kui eeldatav liiklussagedus jääb alla 20 a/ööpäevas. Seega on planeeringuga loodud kõik eeldused jalgrattaliikluseks Jädivere (Rapla mk) ja Pärnu-Jaagupi vahelisel lõigul.

Trassikoridori jäävate elamute osas tuleb tee-ehitusprojekti koostamisel kontrollida võimalike teelt lähtuvate kahjulike mõjude (müra, vibratsioon ja õhusaaste) levimise ulatust ning rakendada meetmeid elamute kaitseks kahjulike mõjude eest.



2-10 Libatse õgvenduse skeem

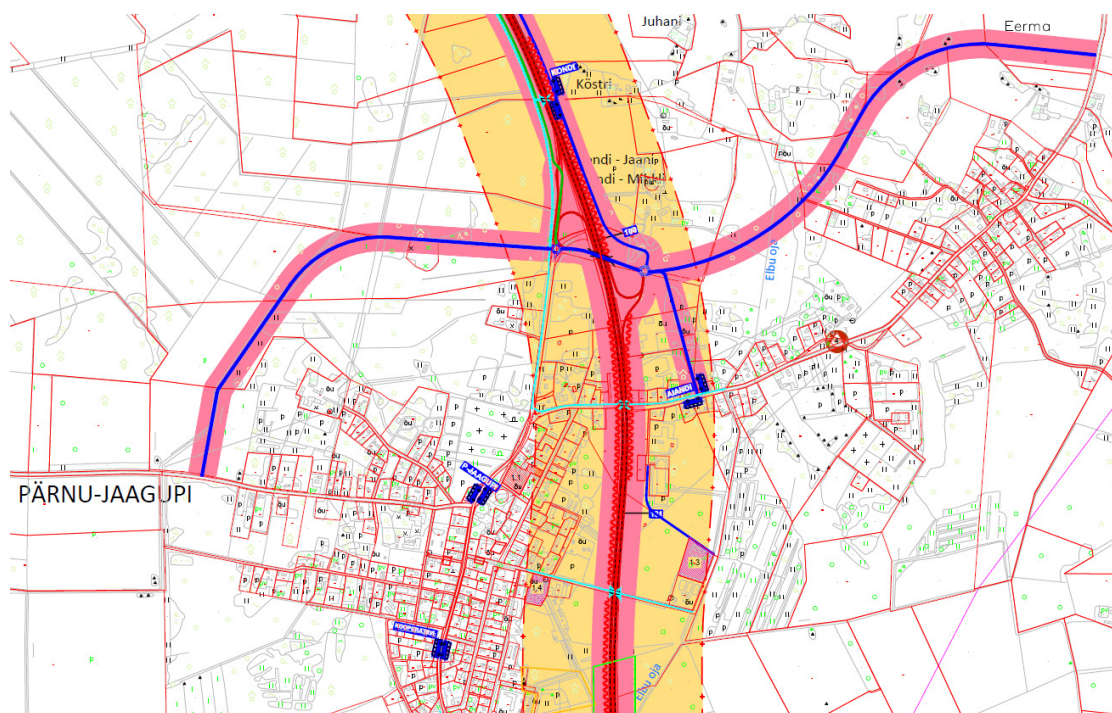
2.4.2.2 Libatse – Are, km 98,32–107,95

Pärast Oese külas paiknevat Kodesmaa bussipeatust ühineb planeeritud Libatse õgvendus Via Baltica praeguse trassiga. Bussiliiklus, mis alates trassi algusest kasutas kogujateena allesjäävat maanteeosa, suundub nüüd põhimaanteega paralleelselt kulgevale planeeritud uuele kogujateele.

Pärnu-Jaagupisse sissesõidul km-l 100,0 Kodesmaa külas on ette nähtud eritasandiline liiklussõlm, mis ühendab Via Baltica trassiga kõrvalmaanteed nr 19201 Pärnu-Jaagupi–Kalli ja nr 19202 Pärnu-Jaagupi–Kergu. Vältimaks Kergu poolt saabuva, ja

eeldatavasti pärast maantee mustkatte alla viimist kasvava veoliikluse suunamist läbi tiheasustuse, on planeeringuga tehtud ettepanek muuta Kergu maantee trassi alates selle 2,3 kilomeetrist kuni liiklussõlmeni. Analoogne situatsioon on lääne pool Via Baltica trassi, kus liiklussõlmest algav ümbersõidutee jõuab olemasolevale Kalli maanteele km-l 1, vähendades transiitliikluse koormust aleviku tänavatel. Pärnu-Jaagupi-Kergu ja Pärnu-Jaagupi-Kalli maanteel, mis on Suure-Jaani–Vändra–Lihula ehk perspektiivse Kesk-Eesti ida-lääne telje suunalise ühenduse osana ette näha liikluskasvatuse keskmisest suuremat kasvu (praegu 500-1000 a/ööp). Möödasõit Pärnu-Jaagupi alevist võimaldab 3 km ulatuses 90 km/h tavakiiruse rakendamist tänase kiiruspiirangu 50 km/h asemel.

Kondi ja Aiandi bussipeatuste lähedussesse ning Soo tänavaga ristumisel on ette nähtud eritasandiline rajatis ohutuks teeületuseks.

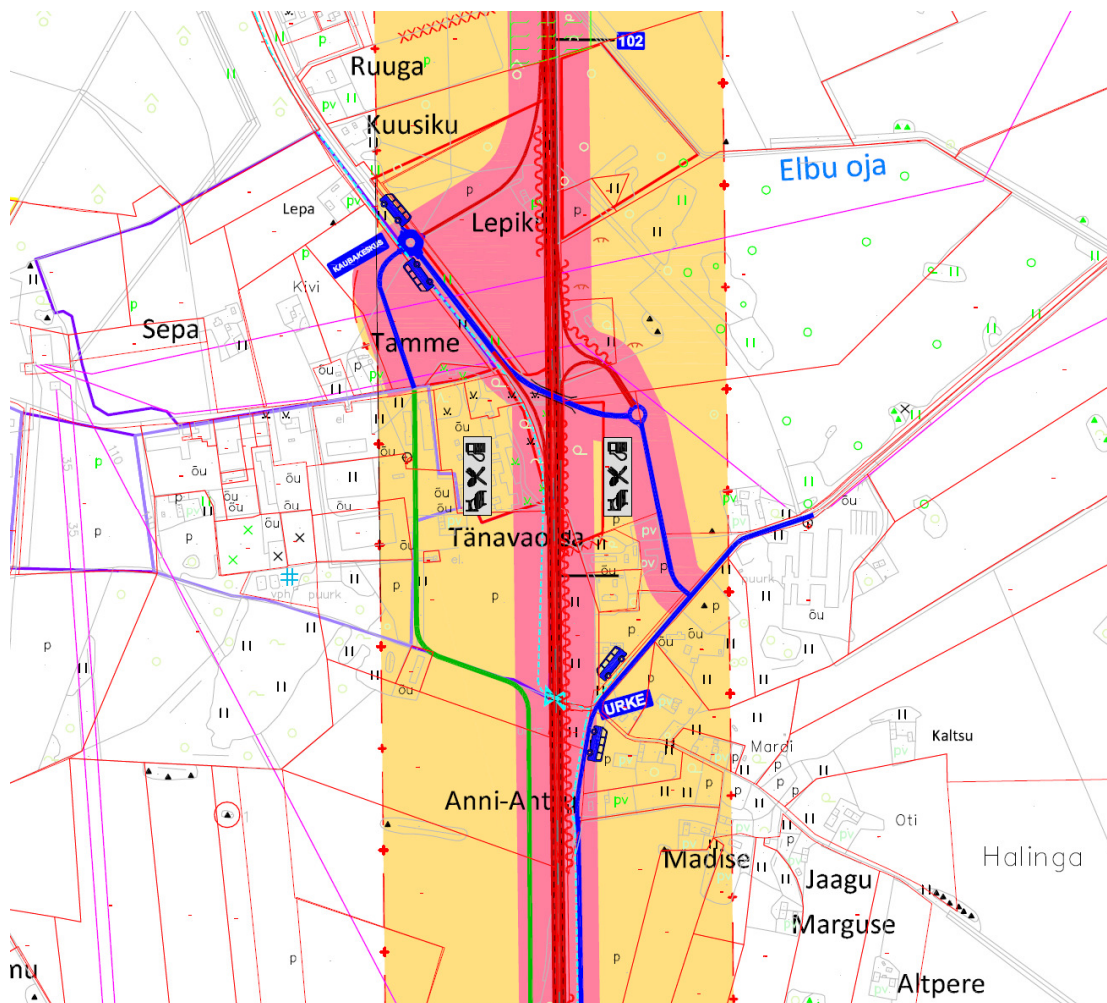


2-11 Pärnu-Jaagupi eritasandiline liiklussõlm

Halingas km-l 102,7 on Pärnu-Jaagupist väljasõidule ette nähtud järgmine eritasandiline liiklussõlm, mis ühendab omavahel ja Via Balticaga kõrvalmaanteed 19207 Pärnu-Jaagupi tee ning 19218 Halunga-Uduvere. Liiklussõlmest kahel pool põhimaanteed on ette nähtud Pärnu maakonda läbiva Via Baltica üks kesksemaid teenindus- ja puhkekohti, millest üks pool on juba olemas Halinga kaubakeskuse näol, teisel pool trassi on ettevõtjatele antud võimalus luua analoogne kompleks, mis vastab I klassi maantee-äärsetele teeninduskohtadele esitatavatele nõuetele.

Edasi kuni Are valla Parisselja küalani laiendatakse maanteed olemasoleva trassi teljest lähtuvalt. Kahel pool põhimaanteed on kavandatud kogujateede rajamine, millest idapoolsel liigub ka ühistransport. Ühistranspordi peatuste (Urke, Kõlli, Halinga ja Parisselja) lähedusse on ette nähtud jalgtunnelid/sillad ohutuks teeületuseks. Planeeringukaardil on tähistatud vastava tingmäärgiga trassi osad, kus seoses elamute paiknemisega trassikoridoris võib esineda teelt lähtuvate kahjulike mõjude, eeskätt norme ületava liikluskahju levimist elamuteni. Edasise projekteerimise käigus tuleb

täpsustada kahjulike mõjude täpsemad levialad ja näha ette meetmed nende mõjude leevendamiseks.



2-12 Halinga eritasandiline liiklussõlm

Lõigul ristub Via Baltica rohekoridoridega km-l 98,4 Kodesmaal, km-l 102 Halingas, km-l 105 Tarva külas ja km-l 108 valla piiril. Tingimused looduslike alade ja loodusväärtuste püsimiseks ning rohevõrgustiku toimimise ja loodusliku eripäraga arvestamise tagamiseks on toodud alapunktis 3.6.1

2.4.2.3 Are ümbersõit km 107,95–115,22

440 elanikuga Are alevikku läbival Via Baltica trassil on alates km-st 111 kehtestatud kiiruspäärangud 70 ja 50 km/h kokku ca 700 m pikkusel lõigul. Aleviku keskel on ristumine kõrvalmaanteega nr 19203 Are-Suigu, mille liiklussageduseks on 2009. aastal loendatud 500-1000 a/ööp. Põhimaantee liiklussagedus ületab 6000 a/ööp, mis eeldaks eritasapinnas liiklussõlme rajamist juba täna.

I klassi maantee trassi kavandamine läbi aleviku ei ole mõeldav ilma olemasoleva väikese (500 m) raadiusega plaanikõveriku muutmiseta. Selle raadiuse suurendamine minimaalselt nõutava 1430 m tingiks hoonestuse lammutamise aleviku keskuses Vana ja Metsa tänavate piirkonnas. Olemasoleva maantee laiendamise korral jääksid 38

elamut trassikoridori, kusjuures 13 neist lähemale kui 50 m teekatte servast ehk teekaitsevööndisse.

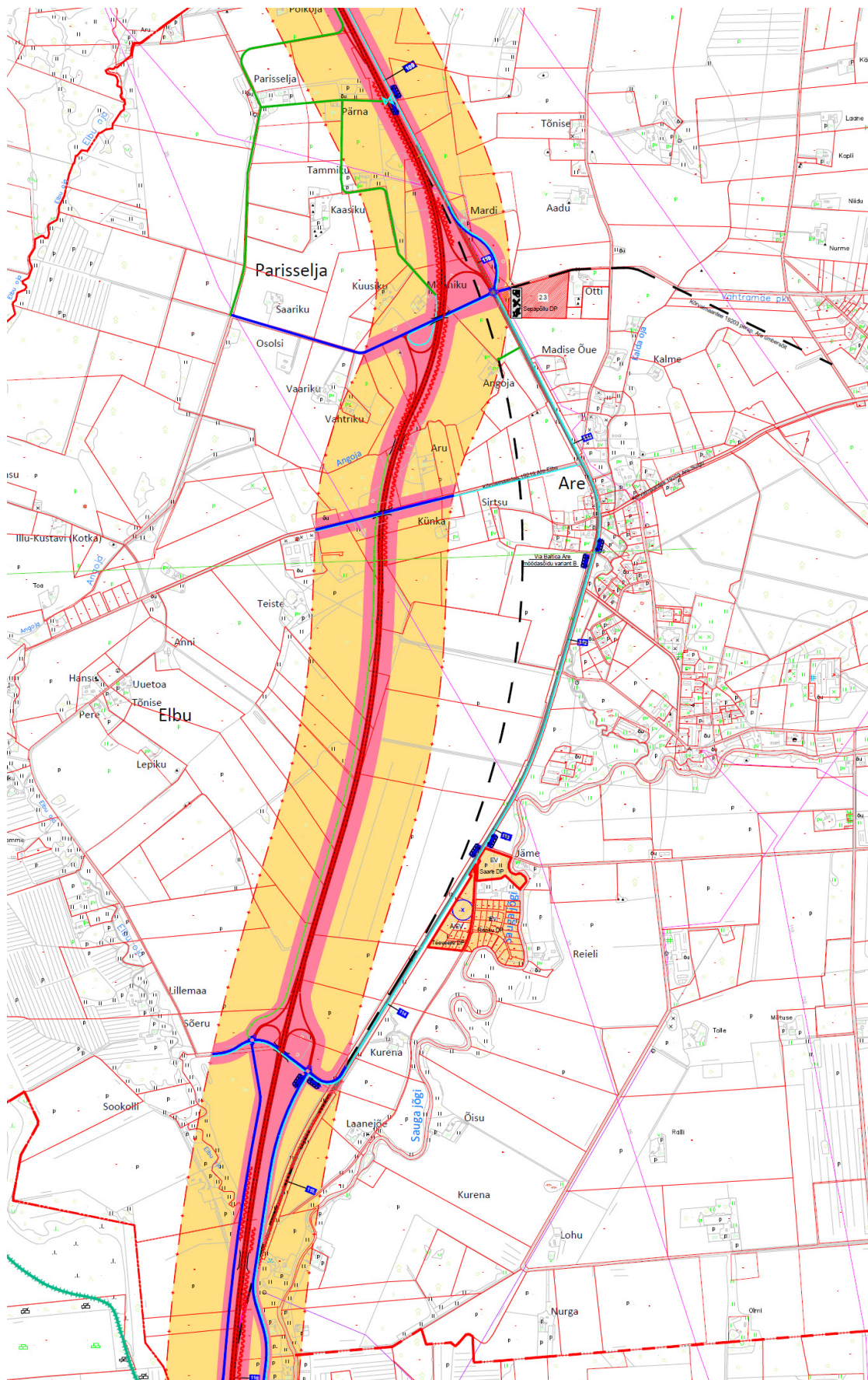
Seetõttu on planeeringu koostamisel kaalutud veel kahte varianti, üks neist kuni 400 m võrra olemasolevast maanteest lääne pool ja teine kaugemal, kuni 1000 m olemasolevast teest lääne pool, põldude ja metsa piiril kulgevana. Lähema variandi korral oleks uue tee rajamise vajadus 4,22 km ulatuses, kusjuures teepikkus pikeneks olemasolevaga võrreldes 10 m võrra. Kaugema variandi korral tuleks rajada 7,46 km uut teed, kusjuures uue trassi pikkus võrreldes olemasolevaga lüheneks 240 m võrra.

Kaugema variandi (variant A) puhul jääb tee sanitaarkaitsevööndi alale kuue võrra vähem elamuid kui lähema (variant B) puhul, variandi B valimisel jääks üks elamu ka 50 m teekaitsevööndi piiridesse.

Teekasutaja kulude vähenemisest (eelkõige saavutatud tänu kiiruse suurenemisele) tulenev kokkuhoid on selline, et garanteeritud on tasuvus 20-aastase perioodi lõpuks, kusjuures parem näitaja oli arvutatud ümbersõidu kaugemale variandile.

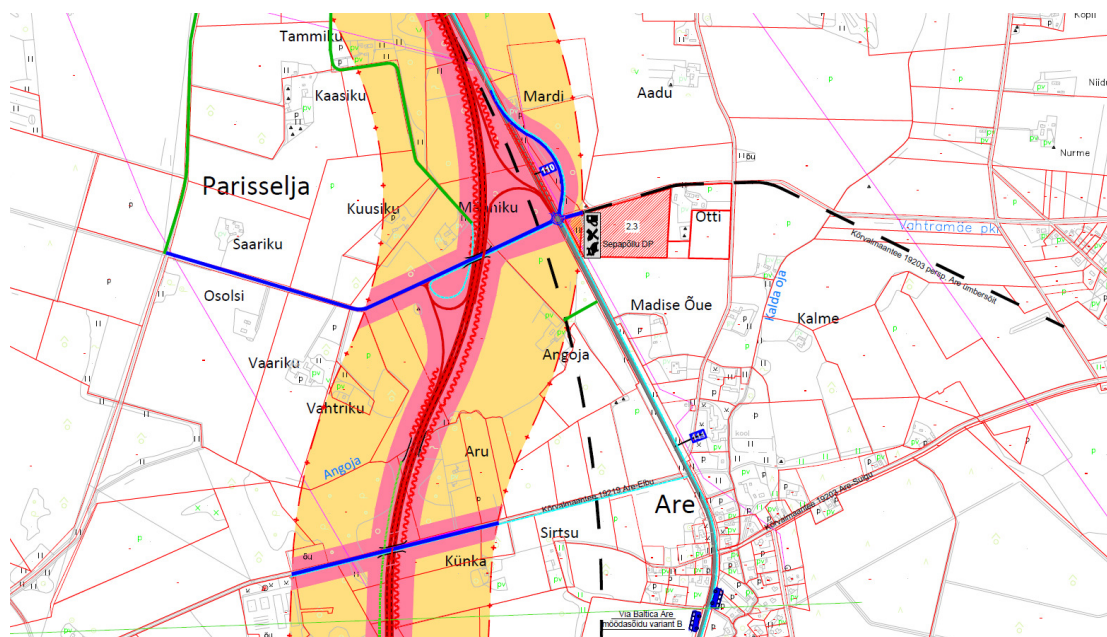
Ümbersõidu variandi valikul on lähtutud võimalikult rohkemale inimeste hulgale soodsamate elutingimuste tagamisest ning kehtivate planeeringutega ettenähtud elamupiirkonna väiksemast häirimisest. Are möödasõidu trassi valiku puhul ei olnud majandusliku näitaja ehk tulu-kulu suhte erinevus märkimisväärne ja tasuvusanalüüsi tulemusena ei joonistunud selgelt välja mitte ühegi variandi (kaasa arvatud ka olemasoleva trassi laiendamine) eelistus. Samuti puudusid Are õgvenduse alternatiivide võrdlusel otsesed looduskaitsekselised välistavad piirangud planeeringuga kavandatud tegevusele ning Are õgvenduse ulatuses ei esine konflikti rohevõrgustikuga.

Võttes arvesse sotsiaalseid ja majanduslikke kaalutlusi, osutus paremaks lahenduseks alternatiiv, mis jääb Are alevikust kaugemale. Valitud alternatiivi puhul teekaitsevööndisse eluhooneid ei jää, teisel juhul aga jääb 22 m kaugusele õgvendusest. Lähim elamu jääb 55 m kaugusele. Valitud kaugema variandi puhul on sanitaarkaitsevööndisse jäävate elamute hulk väiksem kui lähema Are õgvenduse variandi puhul.



2-13 Are ümbersõidu valitud alternatiiv A

Ümbersõidu algusesse km-l 109 Parisseljas on ette nähtud eritasandiline liiklussõlm, mis ühendab I klassi maanteed allesjääva Via Baltica maantee kaudu läbi Are aleviku Suigu maantee. Teemaplaneeringus on ette nähtud perspektiivne ühendus Suigu maantee Are alevikust põhja poolt mööduvana, Suigu mnt 1,3 km-l. Sepapõllu kinnistule planeeritakse parkla, tankla ja majutushoone rajamine, mistõttu käsitletakse planeeringus seda kohta võimaliku teenindusjaamana.

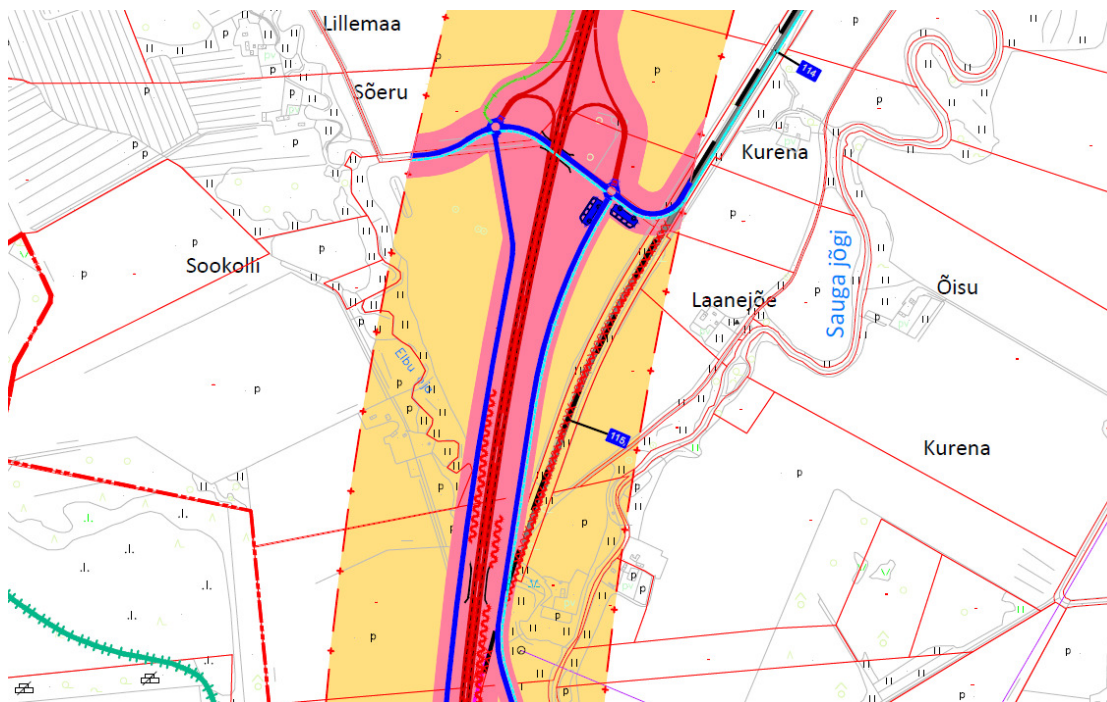


2-14 Are eritasandiline liiklussõlm

Trassile on liiklussõlme asukohas kujundatud minimaalsete lubatud raadiustega ($R=1430$ m) horisontaalkõverikud, et vältida Männiku ja Aru talude jäämist tee kaitsevööndisse. Kui osutub võimalikuks maaomanikega kokkuleppele jõuda võõrandamise osas, saab edasise projekteerimise käigus põhimaantee trassi geomeetriad lihtsustada kõverike raadiuse suurendamise näol.

Ristumine Elbu maantee on lahendatud ristena, mis suunab Elbu suunalt tulijad allesjäävale maanteele Are alevikus, kust on võimalik pääs Parisselja liiklussõlme. Enne naasmist olemasolevale trassile on ette nähtud eritasandiline liiklussõlm Kurena külas olemasoleva maantee km-l 114,5, kust on samuti võimalik pääs Elbu küla keskusesse. Kurena liiklussõlmest saab alguse kogujatee, mis võimaldab ligipääsu Nurme raba tootmisega seotud transpordile, Pärnu-suunaline väljapääs Nurme raba tootmiskompleksist on võimalik ka km-l 116 paikneva pealesõidu kaudu.

Jalg- ja jalgrattatee lahendus eeldab integreerumist planeeritud kogujateega (allesjääva maantee), kuhu on kavandatud ka bussiliiklus.



2-15 Kurena eritasandiline liiklussõlm Are vallas

2.4.2.4 Kurena–Nurme km 115,22 – 119,25

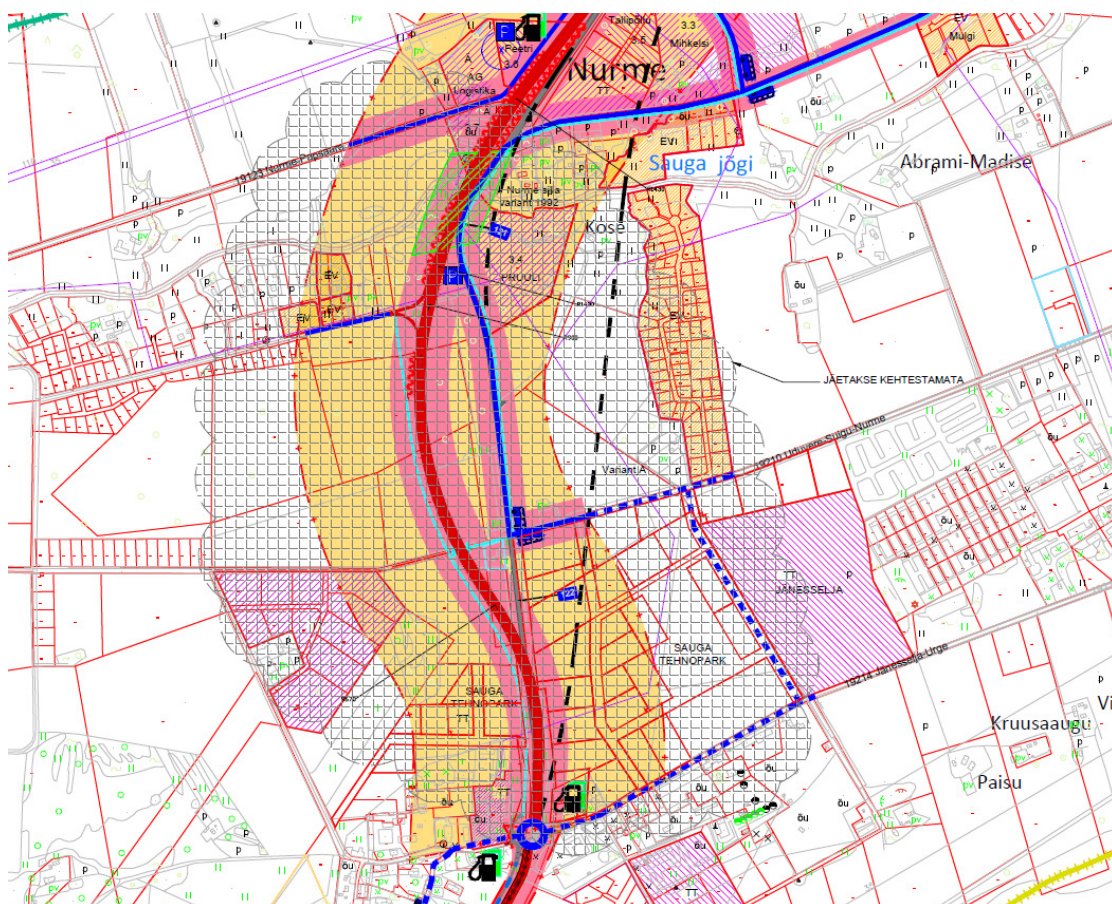
Are ja Sauga valla piiril, olemasoleva Via Baltica trassi km-l 117,6 Räägu külas on ette nähtud Pärnu suure ümbersõidu algus. Vahetult enne seda, Nurme raba Sauga jõega ühendava Räägu oja kallastel liikuva väikelooma annavad aluse lugeda seda kohta ristumiseks rohevõrgustikuga, kuhu tuleb ette näha ökotunneli rajamine.

Torni talukoha ümbruses on võimalik kujundada puhke- ja jalutuskoht koduloomadega autoreisijatele, kaasa arvatud hobuste transportijatele. Nurme turbatootmise juurdepääsutee kaudu on eelkirjeldatud asukoht puhkepaigana kättesaadav.

2.4.2.5 Nurme õgvendus

Sauga vallas Nurme külas asub sild üle Sauga jõe, millele pealesõidul Pärnu poolt on väikese raadiusega (250 m) plaanikõverikust tingituna nähtavus piiratud ja seetõttu on ka rakendatud kiirusepiirangut 70 km/h.

Tulemuslikkuse analüüsi käigus teostatud trassivaliku tulemusena valiti planeeringuvariandiks variant, mis võimaldas olemasolevat silda jätta kasutusele kahel pool Sauga jõe paiknevaid valla külasid kõrval- ja kohalike maanteed kaudu teenindama. Sauga jõest põhja ja lõuna poole jäävate valla piirkondade vaheliseks ühenduseks ei tarvitse sel juhul kasutada Via Baltica trassi. Teisel juhul, kui vana sild jääks Via Baltica trassist lääne poole, tuleks Sauga alevikust Nurme külla pääsemiseks 3,5 km ulatuses kasutada I klassi teed.



Nurme õgvenduse trassivaliku käigus kaalutud alternatiivide korral looduskaitsetelised piirangud, mis välistaksid I klassi maantee rajamise, puudusid. 1992. aasta trassi mõjutsooni või vahetult silla alla jääb riiklik keskkonnaseirejaam (SJA2973000), samuti kulgeb see trass üle kalade kudemisala.

38

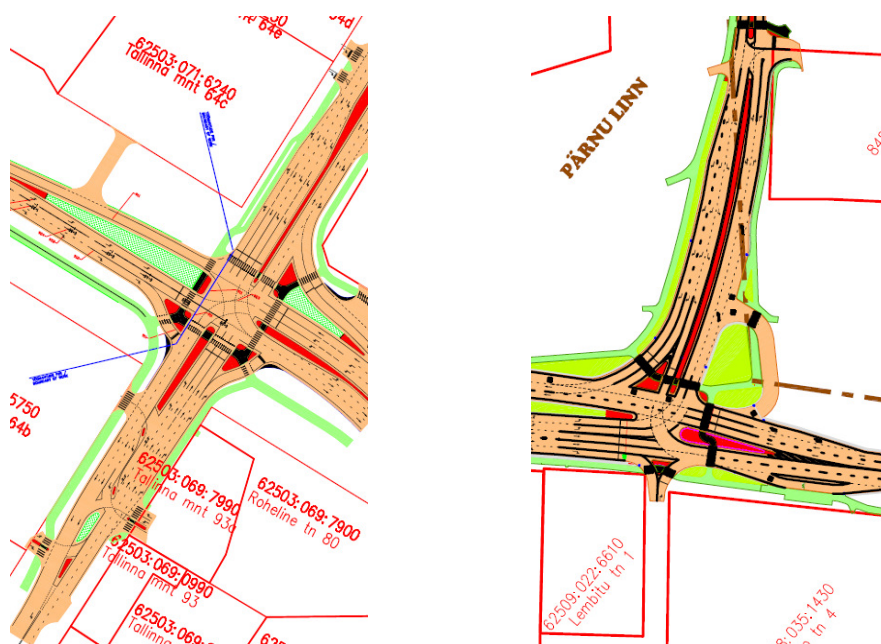
2.4.2.6 Jänesselja-Pärnu km 122,13 – 124,10

Alates Jänesselja ringristmikust Sauga vallas muutub liikluskeskkond – ringristmikust Pärnu poole on tegu linna magistraaltänavaga, millel on mõlemas omavahel eraldatud suunas kaks sõidurada. Olemasoleva ringristmiku projektis on ette nähtud võimalus selle laiendamiseks kahe rajaliseks, enne ristmikku peab alanema ka lubatud sõidukiirus, mis pärast ringi võib olla kuni 70 km/h. Maantee, mis on kavandatud magistraaltänavana, laiendamine on ette nähtud ida ehk raba suunas. Jalg- ja jalgrattatee, mis kulgeb Saugast Pärnuni, on ette nähtud alates ristumisest ojaga (km 123,4) laiendada kogujateeks, mis teenindab Via Balticast lääne poole jääva elamurajooni elanikke. Pealesõidud Via Balticale suletakse.

2.4.2.7 Via Baltica trassikoridor Pärnu linnas km 124,10 – 134,05

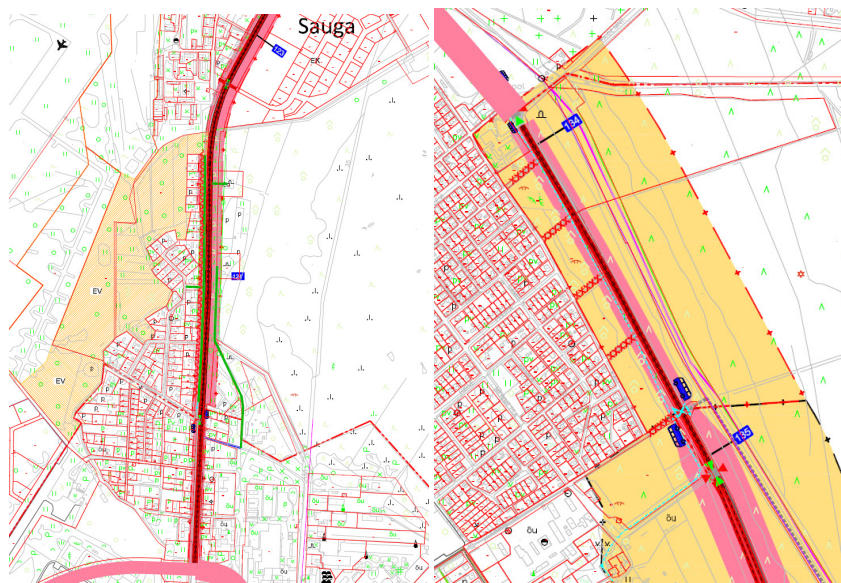
Pärnu linna sisenemisel ristub Jänesselja ringristmikult alguse saanud 4-rajaline linna magistraaltänav (Via Baltica trass) Lõo tänavaga ja jätkub edasi kuni ristumiseni Ehitajate teega. Tallinna mnt laiendamine toimub ida suunas nagu on planeeritud ka eelnev Sauga valla piiridesse jääv osa.

Seejärel läbib Via Baltica trass Pärnu linna (Ehitajate tee, Liivi tee ja Riia mnt lõik jäävad käesoleva teemaplaneeringu koosseisust välja), Lõik Paide mnt ristmikust kuni Rannametsa teeni on planeeritud magistraaltänavana analoogiliselt Sauga ja linnapiiri vahelise osaga. Edasi on I klassi maantee planeeritud alates ristumisest Rannametsa teega Reiu külas.



2-17 Via Baltica ristmikud Ehitajate teega ja Paide maanteega Pärnu linnas (COWI, EA-Reng 2008)

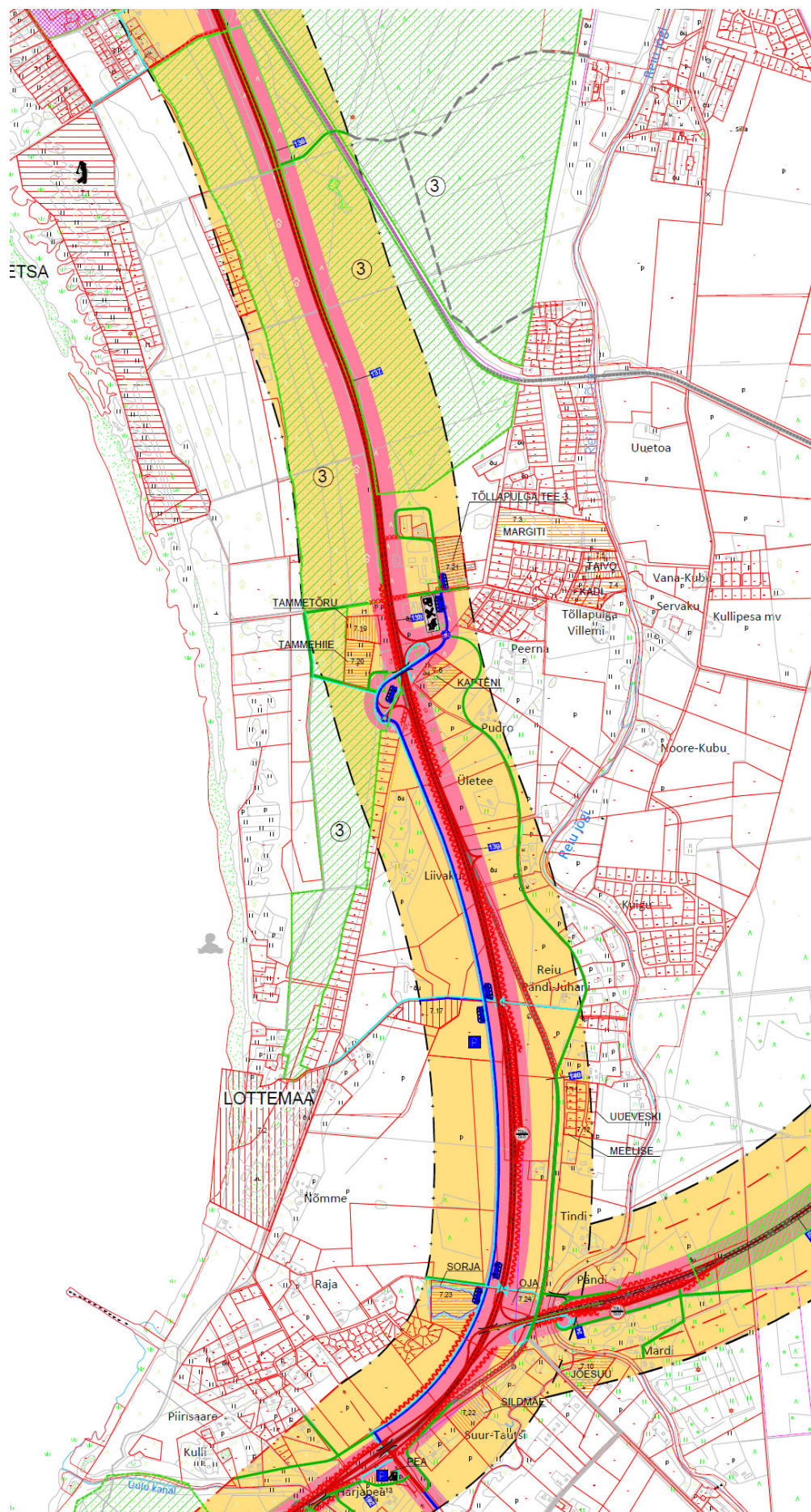
Alates ristumisest Paide maanteega kuni Laane tänavani jääb trassikoridor Pärnu linna territooriumile, seetõttu Riia mnt-Rannametsa tee ristmik lahendatakse fooriristmikuna. 200 m vahedega paiknevad Merimetsa elamupiirkonna pealesõidud (Vambola, Tarva, Hirve, Hiie ja Laane tänavad) Via Balticale suletakse.



2-18 Via Baltica trassikoridori lõigud Pärnu linnas

2.4.2.8 Via Baltica trassikoridor Tahkuranna vallas km 134,05 – 140,65

Alates Riia mnt-Rannametsa tee ristmikust (km 135) kuni Uulu ristmikuni on Via Baltica trass planeeritud I klassi maanteena. Km-l 138, Posti tee ja Reiu kooli teega ristumise piirkonnas on ette nähtud eritasandilise Tõllapulga liiklussõlme rajamine osaliselt Natura 2000 ala Pärnu maastikukaitseala piiridesse. Planeeritava Tõllapulga liiklussõlme asukoht on kooskõlas valla üldplaneeringuga. See liiklussõlm on peamine ristmik, mis ühendab Reiu küla Via Balticast kahel pool paiknevaid elamupiirkondi Pärnu linnaga, selle ristmiku kaudu lahendatakse ka pääs Lottemaale. Järgmine eritasandiline liiklussõlm on ette nähtud km-l 141, so kohas, kuhu jõuab tulevikus Pärnu suure ümbersõidu trass. Selle väljaehitamine toimuks koos Pärnu suure ümbersõidu rajamisega. Veel kilomeeter Ikla poole ristub Via Baltica põhimaantee nr 6 Valga-Uulu. Sellise väikese vahekauguse pärast tuleks kaks ristmikku ühendada, olukorra teeb keeruliseks, et need rajatakse erinevatel ajahetkedel: ümbersõit saab teoks alles siis, kui olemasoleval Via Baltical liiklemine läbi Pärnu linna muutub niivõrd, et nõuab vähemalt veoautode liikluse ümbersuunamist.



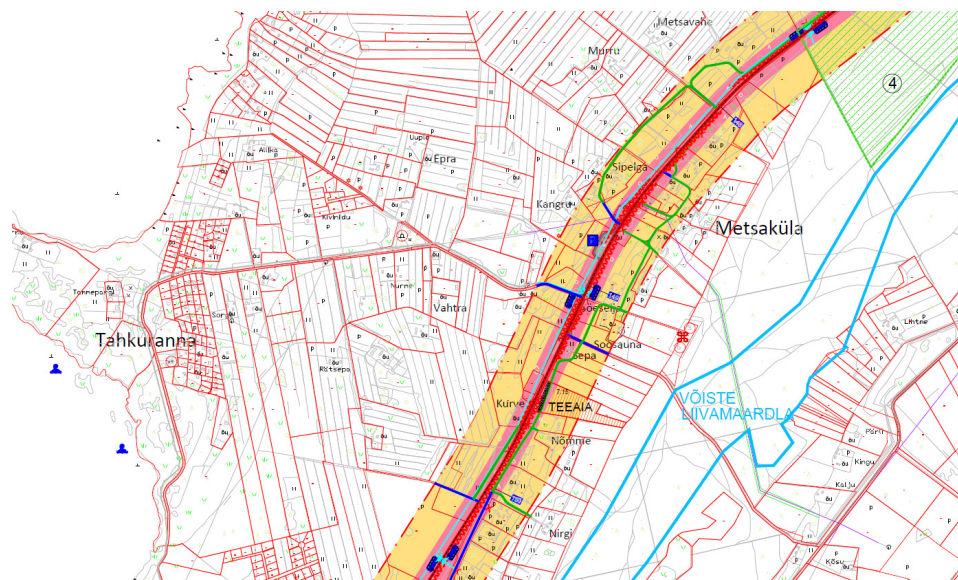
Planeeringuga nähakse ette Via Baltica trassi nihutamise olemasoleva tee suhtes mere poole nii, et praeguse tee ja uue trassi vahelisel alal oleks võimalik äri- ja tootmistegevuse arendamine ja mere pool kavandatud puhkepiirkonna rajamine (golfiväljakud, Reiu rand, Lottemaa jms). Praeguse maantee ja Reiu jõe vahelisel alal paranevad võimalused elamupiirkonna edasiseks arenguks. Reiu õgvendus on vajalik eelkõige tee geomeetria vastavusse viimiseks I klassi maanteele esitatavate nõuetega. Praegu on sellel lõigul kaks alla 500 m raadiusega kurvi, projekteerimismuutuste kohaselt on nõutav vähemalt 1430 m kurviraadius.

Alates Uulu-Valga ristmikust km 141 kuni Häädemeeste ristmikuni km 170 on planeeritud III klassi tee.

[illegible]

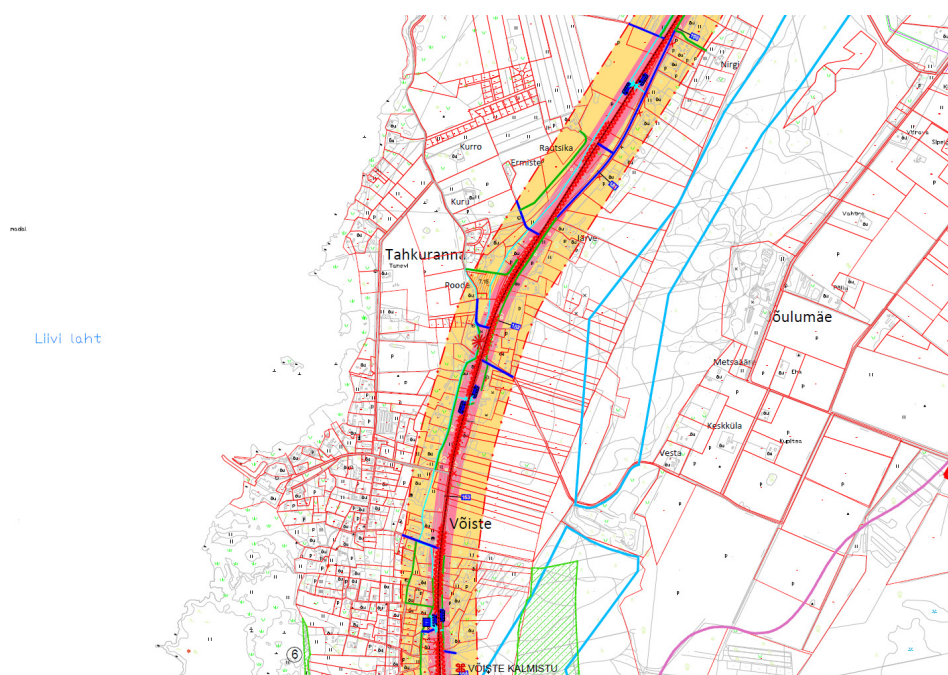
Tahkuranna vallas jääb trassikoridori mitmed tiheasustusega alad (Uulu küla, Metsaküla küla, Tahkuranna küla, Võiste alevik) ning vahetult maantee äärde palju elamuid. Via Balticaga külgnevad selles lõigus mitmed kaitsealad: Uulu rannamännikute, Surju rannametsade looduskaitseala, mis on ühtlasi Natura 2000 võrgustiku Uulu-Võiste loodusala, ning Luitemaa looduskaitseala, mis on ka Natura 2000 võrgustiku Luitemaa loodus- ja linnuala.

Olemasoleva maantee laiendamine 4-rajaliseks ning ühtlasi kogujateede, kergliiklusteede, eritasandiliste ristmike, ristete ja muude I klassi maantee juurde kuuluvate rajatiste ehitamine ei ole võimalik eelnimetatud kaitsvate alade piiridesse tungimata ja olemasolevaid loodusväärtusi oluliselt kahjustamata. Seetõttu otsustati KSH tulemusi arvestades tee planeerida madalama ehk III klassi maanteena.



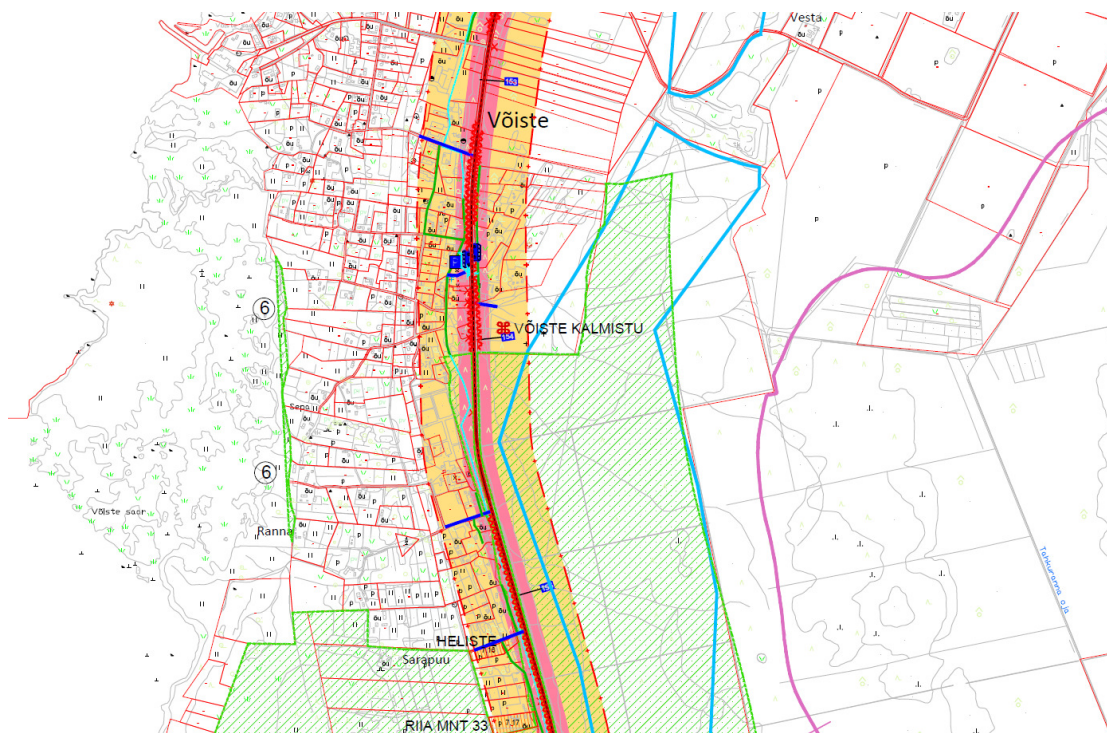
2-21 Kaherajalise maantee trassikoridor Metsakülas

Tahkuranna külas lõigul km-l 149,5-151,5 on võimalik trassikoridori muuta, nihutades seda mere suunas ja jätta olemasolev tee kogujateeks. Selline lahendus aitab lahendada kogujatee vajaduse kuuel majapidamisel, ühtlasi viia põhitee kui müraallikas kaugemale.



2-22 Kaherajalise maantee trassikoridor Tahkuranna külas

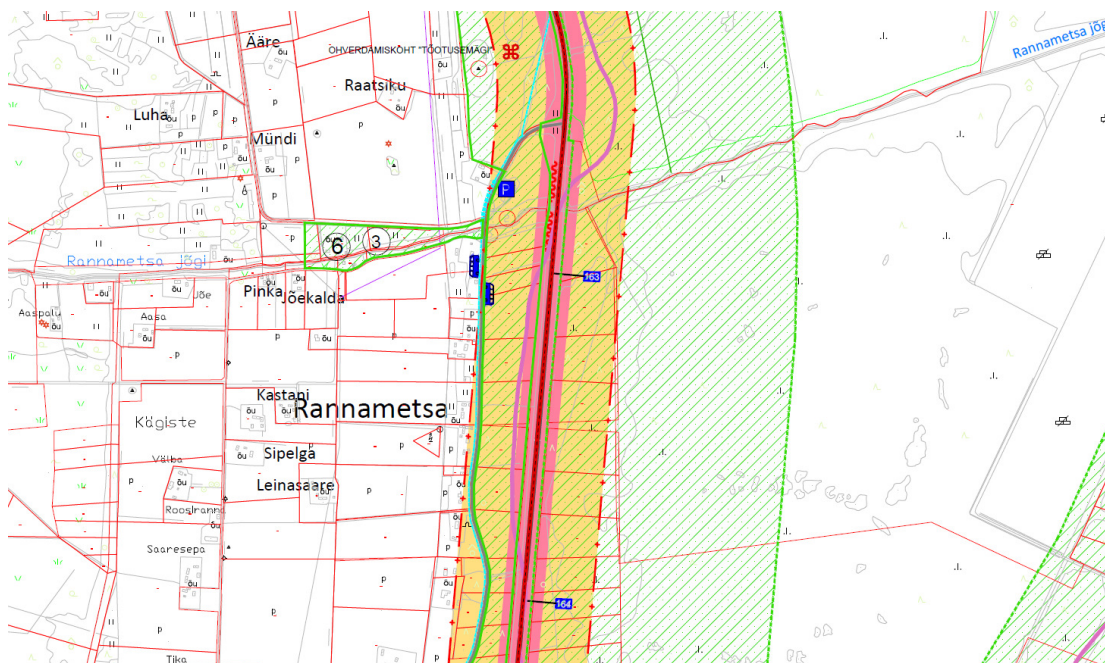
Liiklust olemasolevalt maanteelt ära kaotada on võimatu, seega on olemasoleva tee rekonstrueerimine III klassi maanteeks ainuvõimalik lahendus, mis mõjutaks maanteega piirnevaid looduskaitsealasid ning nende kaitse-eesmärkide saavutamist ja alalhoidmist kõige vähem. Rekonstrueerimine tähendab siin eelkõige liiklusohutuse tõstmist kogujateede rajamise, jalg- ja jalgrattateede ning -tunnelite/sildade abil ning rohevõrgustiku toimimist toetavate abinõude või meetmete kasutamist ja liiklussujuvuse tõstmist, mis on võimalik saavutada ka ilma maanteed laiendamata.



2-23 Kaherajalise maantee trassikoridor Võistes

2.4.2.10 Via Baltica trassikoridor Hädemeeste vallas km 158,80–168,80 (end. km 160–170)

Via Baltica trass jõuab km-l 159 Hädemeeste valda. Siin jääb mõlemale poole maanteed 10 km ulatuses Luitemaa looduskaitseala. Tegemist on peamiselt Luidete sihtkaitsevööndi, Luitemaa piiranguvööndi ja Maasikaraba sihtkaitsevööndiga, väiksemas ulatuses piirneb maantee Vanamänniku sihtkaitsevööndi ja Võiduküla sihtkaitsevööndiga. Kohati, Tahkuranna ja Hädemeeste valla piiril ning Hädemeeste alevikuga piirneval alal, jääb maantee äärde Luitemaa hoiuala. Vabariigi Valitsuse määruse nr 223, 26.10.2006 "Luitemaa looduskaitseala kaitse-eeskiri" § 10 punkt 3 kohaselt on kaitsealal keelatud uute ehitiste püstitamine, va tootmisotstarbete rajatise püstitamine kaitsealal paikneva kinnistu või kaitseala tarbeks ja olemasoleva ehitise hooldustööd ning Maasikaraba, Võiduküla, Piirumi, Pikla, Pulgoja, Rannametsa ja Sooküla sihtkaitsevööndis tee ja tehnovõrgu rajatise püstitamine. Seega oleks maantee laiendamine looduskaitseala sihtkaitsevöönditele seadusega vastuolus ja seda seetõttu ka ei kavandata.



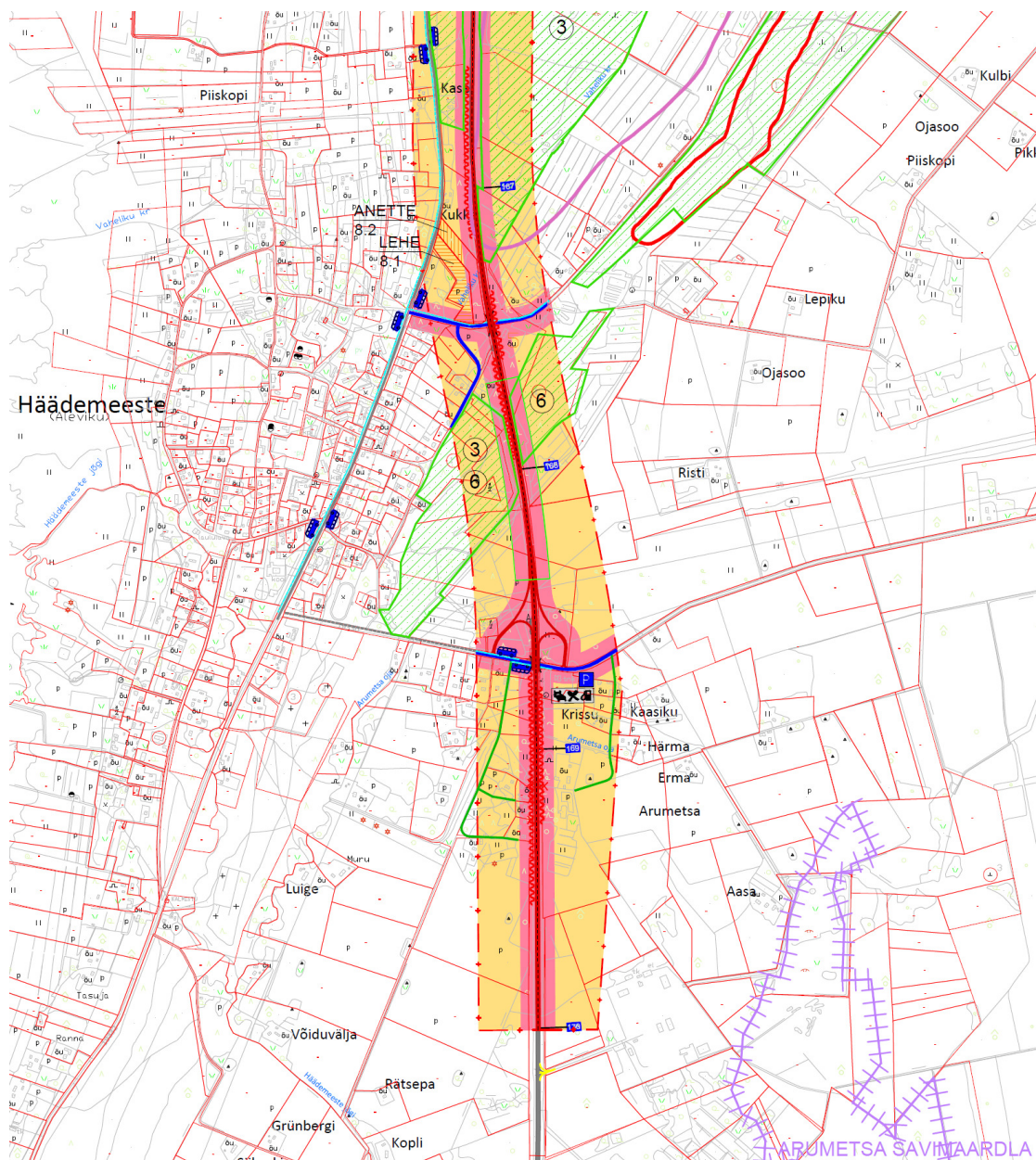
2-24 Kahe rajalise maantee trassikoridor Hädemeeste valla Rannametsa külas

Maantee laiendamiseks tekiks oht hävitada ainulaadseid maastikuvorme – luiteid ja selle peal kasvavaid luitemetsi, so elupaiku, millest tuleneb ka looduskaitseala ja Natura 2000 ala nimetus – Luitemaa looduskaitseala (+ loodus- ja linnuala).

KSH aruandest nähtub, et tungivad põhjused, mis kaaluksid üles Luitemaa looduskaitseala (ühtlasi Luitemaa loodus- ja linnuala) ja Uulu-Võiste loodusala ala kaitse-eesmärkidest lähtuvad huvid, puuduvad.

Liiklusprognnoosi kohaselt puudub sellel lõigul vajadus kõrgema kui III klassi maantee rajamiseks, mis tegelikult on juba olemas, seetõttu on tee kavandatud olemasolevale kohale ning liiklusohutuse ja liikluse sujuvuse parandamiseks on planeeritud meetmed maanteele peale- ja mahaõitute vähendamiseks, eritasandiliste teeületuskohtade, jalg- ja jalgrattateede rajamiseks jms.

Hädemeeste ristmikul, so ristumisel Asuja tee ja kõrvalmaantee nr 19330 Tõitoja–Hädemeeste on kavandatud mittetäielik eritasandiline ristmik. Selline ristmik võimaldab takistusteta teenindusjaama kasutamist, samuti suunab turiste Hädemeeste alevikku ja Luitemaa keskust külastama. Olemasolev neljakülgne ristmik ei ole liiklusohutuse seisukohast põhjendatud, arvestades selle harude küllaltki suurt liiklussagedust (eriti suvise puhkeliikluse perioodil).



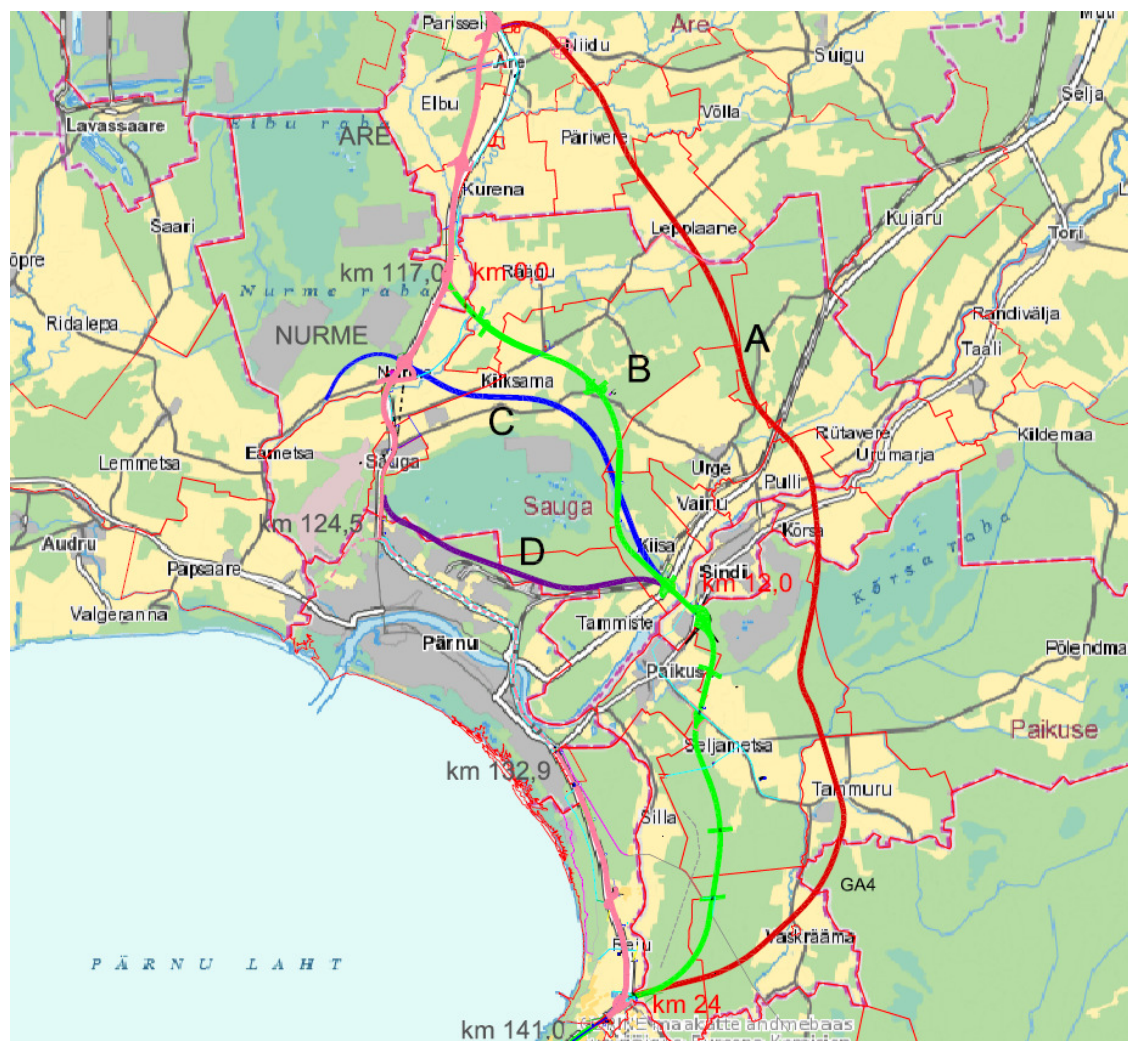
2-25 Kaherajalise maantee koridor Häädemeeste vallas

Häädemeeste ristmikust 1200 m Pärnu suunas Via Baltica ja Soometsa maantee ristumisel oleks läbilaskvuse kohaselt samuti piisav tavaristmiku rekonstrueerimine, kuid selleks, et tõsta liiklusohutust olemasoleval maanteel ning tagada liiklussujuvus, on Via Baltica ristumisel kõrvalmaanteega nr 19333 Uulu–Soometsa–Häädemeeste ette nähtud eritasandiline riste.

Valik on põhjendatud sellega, et ringristmik ega ka nihutatud harudega ristmik antud asukohas ei tagaks piisavat ohutust ja sujuvust põhimaanteel liiklejatele. Arvestades asjaolu, et ca kilomeetri kaugusel paiknev Häädemeeste ristmik on eritasandiline, siis ei ole nii ohutusest kui ka sujuvusest lähtudes võimalik antud kohas liikumiskiirust vähendada ringristmiku või ohtlikke situatsioone tekitava nihutatud harudega ristmiku rajamine.

2.4.2.11 Pärnu suur ümbersõit km 0,00 – 24,26

Pärnu ümbersõidu trassivariante, mida planeeringu koostamise ajal kaaluti, oli kokku neli (A, B, C ja D). Neist kolm läbisid põhiliselt Sauga ja Paikuse valdasid, ületades Pärnu jõe Sindi linnas. Ümbersõiduvariant A sai alguse Are vallast, läbis Sauga valla kirdeosa, ületas Pärnu jõe Sindi linna ja Tori valla piiril ning jõudis Paikuse vallas kokku ülejäänud alternatiivide ühise trassiga.



2-26 Pärnu ümbersõidu trassivariandid

Seoses piiratud võimalustega Pärnu jõe ületamiseks kujunes ümbersõidu trass kolmele alternatiivile (B, C, D) Paikuse vallas ühiseks. See paralleelselt kõrgepingeliiniga kulgev koridor eksisteeris juba 1975. aastal koostatud trassivaliku materjalides, leides jätkuvalt käsitlust 1984. aastal Pärnu ümbersõidu trassi valikuks tehtud töös¹⁶. Nimetatud töös käsitleti ka käesolevas planeeringus uuritud Pärnu ümbersõidu trassi variandiga A sarnast lahendust nimetuse “variant 83” all. 1984. a aruande järeldestes on “variandi 83” puudustena esile toodud, et trass jääb Pärnu linnast 6-9 km eemale,

¹⁶ Eesti Maanteeprojekt Töö nr 1653 „A/tee Minsk-Vilnius-Riia-Tallinn M12. Lõik Uulu-Sindi-Are (Pärnu ümbersõit). Trassi valiku materjalid“.

mistõttu linnaäärne kohalik liiklus seal toimima ei hakka, samuti nagu ei hakka sellist ümbersõiduteed kasutama Lääne-Eesti ja saarte vahelise marsruudi märgatava pikenemise tõttu.

Järgmine ümbersõitu käsitlev projekt teostati 1990. aastal¹⁷. Töös jõuti järeldusele, et ümbersõidutee ei vähenda piisavalt linnasisest liiklust, tekitades seetõttu kahtlusi majanduslikus otstarbekuses. Otsustati variandi, mis ühtib käesoleva planeeringu variandiga B, maa reserveerimise ning linna läbiva maanteelõigu rekonstrueerimise vajadus.

Viimati on Pärnu ümbersõitu käsitletud 1993. aastal Via Baltica teostatavusuuringu¹⁸ koosseisus ja ka 1998.a kehtestatud Pärnu maakonna planeeringus.

Käesoleva planeeringu koosseisus läbiviidud tulemuslikkuse analüüs selgitas Pärnu ümbersõidu osas välja majandusnäitajate poolest parima alternatiivi, mis üldjoontes jälgib kohaliku omavalitsuse üldplaneeringus kujutatud Via Baltica trassikoridori Sauga vallas ja erineb sellest mõnevõrra Paikuse valla piirides. Valitud trass B on ka teepikkuselt lühim, sellele järgnesid A, C ja D.

Paikuse valla osas teostati ühise koridori määramiseks omakorda eelvalik kolme alternatiivi vahel. Valiti trassivariant, mis läbiviidud uuringute ja hinnangute alusel oli nii sotsiaalsete kui ka majanduslike kriteeriumite kohaselt oli parim.

Alternatiividena Paikuse valla osas vaadeldi:

- Pärnu suure ümbersõidu 33 km pikkuse variandi A koosseisus Paikuse valda läbivat trassi, mis alanuna Are vallas Parisselja külas, ületas Pärnu jõe Toris Sindi linna piiri lähedal. See variant suundus Lanksaare raba ja Kõrsa raba vahelt läbi Tammuru ja Vaskräama külakeskuste Tahkurannas Reiu külas asuva Pärnu suure ümbersõidu lõpp-punktini. Paikuse osas oli selle variandi peamiseks miinuseks teepikkuse märgatav (kuni 4 km) kasv valla territooriumil, juhul kui valituks ei osutu suure ümbersõidu variant A. Uue silla rajamine Tori valda ei avalda Paikuse valla ja Pärnu vahelisele pendelrändele mingisugust mõju vastupidiselt sellele, kui uus sild üle Pärnu jõe rajataks Sindi linna ja Paikuse valla vahele.
- Trassikoridori, mis Paikuse valla piirides oli eelmisest 1,5 km lühem, kulges Lanksaare ja Kõrsa rabade edelaserva mööda Seljametsa ja Tammuru külade vahelt läbi ning möödus Vaskjõe looduskaitsealast loodest. Selle variandi suurimaks miinuseks osutus trassi kulgemine üle Männituka suurpõllundustalu, sattudes niiviisi vastuollu mahe-põllundusele esitatavate nõuetega;

¹⁷ Eesti Maanteeprojekt. Töö nr 2140 „M12 Minsk-Vilnius-Riia-Tallinn maantee. Reiu-Räägu lõigu km 645,3 – 671,1 (Pärnu ümbersõit) trassi valiku materjalid“.

¹⁸ Eesti Maanteeprojekt. Töö nr. 2314. „Via Baltica. Feasibility Study. Inventory, Bottlenecks' Analysis, Cost Estimations.“

- Suures ulatuses valla üldplaneeringus reserveeritud trassikoridori, mida korrigeeriti seoses I kategooria kaitsealuse liigi areaaliga. Variandi puudustena saab esile tuua turbamaardla kirdeserva läbimise, mistõttu jäävad kaks elamut maanteest 200 kuni 300 meetri kaugusele. Kahe viimase trassi lõpuosad langesid kokku, mistõttu langetati otsus Paikuse valla osas põllundustalu säilitamise kasuks, jälgides niipalju kui võimalik, kehtivas üldplaneeringus kujutatud trassikoridori.

Ükski Pärnu suure ümbersõidu alternatiividest olemasolevaid kaitsealuseid alasid ei läbinud, samuti ei läbitud ühtegi kaitsealuse taimeliigi kasvukohta ega loomaliigi elupaika.

Lisaks varinimekirja alade läbimisele (riivamisele) jäi kolme alternatiivi korral tee sanitaarkaitsevööndisse Paikuse vallas projekteeritav Reiu-Jõeküla hoiuala. Ükski variant ei läbinud muinsuskaitsealuseid objekte, samuti ei jäänud neid tee sanitaarkaitsevööndisse.

Keskkonnamõju strateegilise hindamise seisukohast oli eelistatuim alternatiiv B, mis nii kokkuvõttes kui ka eraldi mõjult lähiala majandusstruktuurile ja äritegevusele, “rekkamehe vaate” seisukohalt (võrdne C-ga), mõjult valdade liikluskorraldusele, mõjult õhukvaliteedile, mõjult loodusressurssidele (võrdne C-ga) ja vastavuselt strateegilistele dokumentidele (üldplaneeringud, arengukavad jms) edestas teisi.

Saaty-metoodika abil saadud alternatiivide kogukaalude võrdlus andis eelse Pärnu suure ümbersõidu alternatiivile B ca 15%-lise ülekaaluga alternatiivi D ees. Eelistuse selgitamise käik vt KSH aruanne ptk 6.2

2.5 Arvestamisele kuuluvad kaitstavad alad ja objektid valitud trassikoridoris või selle läheduses

2.5.1 Looduskaitsealad ja looduskaitsealused objektid

Teemaplaneeringuga reserveeritavasse trassikoridori jäävad kaitsealad on esitatud alljärgnevas tabelis:

Tabel 2.1 Trassikoridori jäävad kaitsealad

Kaitstav ala	Paiknemine (asukoht)	Kaitse alla võtmise õigus-akt	Seos planeeritava trassikoridoriga
Pärnu maastikukaitseala (registrikood KLO1000603)	Tahkuranna valla Reiu küla territooriumil, mõlemal pool Tallinn-Pärnu-Ikla maanteed. Ca 2km pikkusel maanteelõigul on kaitsealast väljaarvatud teekoridori laius ca 20 m. Kaitseala kogupindala on 516,1 ha.	Vabariigi Valitsuse määrus nr 159, 18.05.2007 „Pärnu maastikukaitseala kaitse-eeskiri“	Planeeritavas trassikoridoris on Metsniku ja Rööpa sihtkaitsevöönd.
Uulu rannamännikute,	Tahkuranna valla Uulu, Metsaküla ja Reiu küla	Uuendamata kaitsekorraga kaitseala. Ala on kaitse alla	Kaitseala hõlmab ka Tallinn-Pärnu-Ikla

Kaitstav ala	Paiknemine (asukoht)	Kaitse alla võtmise õigus-akt	Seos planeeritava trassikoridoriga
Surju rannametsade looduskaitseala (registrikood KLO1000283)	territoorium, enamik kaitsealast jääb Uulu küla territooriumile. Kaitseala pindala on 273,5 ha. Maantee läbib kaitseala Uulu külas ja Metsaküla külas.	võetud 1958. aastal (Pärnu linna TSN TK otsus nr 376 „Kohaliku tähtsusega loodusobjektide kaitse alla võtmisest“)	maantee 144.-148 km maantee pole kaitsealast välja arvatud
Uulu mõisa park (registrikood KLO1200209)	Tahkuranna valla Uulu küla. Kaitsealuse pargi pindala on 3,6 ha.	Vabariigi Valitsuse määrusega nr 7, 15.03.2007 “Pärnu maakonna kaitsealuste parkide ja puistute piirid“, määrusega on kinnitatud kaitsealuse pargi välispiir.	Pargi juurde kuuluv allee ulatub kuni Via Baltica ja Uulu-Soometsa tee ristmikuni. Park ise jääb väljapoole trassikoridori.
Luitemaa looduskaitseala (registrikood KLO1000282)	Hõlmab 3 valda, 10 küla ja 2 alevikku. Reserveeritavasse trassikoridori jääb kaitseala Tahkuranna valla Võiste alevikus, Piirumi külas, Häädemeeste valla Rannametsa külas ja Pulgoja külas. Kaitseala kogupindala on 11 240 ha.	Vabariigi Valitsuse määrus nr 223, 26.10.2006 “Luitemaa looduskaitseala kaitse-eeskiri” ¹⁴	Tallinn-Pärnu-Ikla maantee piirneb Luidete sihtkaitsevööndi, Luitemaa piiranguvööndi ja Maasikaraba sihtkaitsevööndiga, väiksemas ulatuses jääb maantee äärde Vanamänniku sihtkaitsevöönd ja Võiduküla sihtkaitsevöönd.
Luitemaa hoiuala (registrikood KLO2000288)	Kogupindala on 1701,8 ha. Paikneb 3 valla 8 küla ja 1 aleviku territooriumil.	Keskkonnaministri määrus nr 154, 18.05.2007 „Hoiualade kaitse alla võtmine Pärnu maakonnas“.	Piirneb maanteega Tahkuranna ja Häädemeeste valdade piiril. Jääb trassikoridori Tahkuranna valla Piirumi külas, Häädemeeste vallas Rannametsa külas ja Pulgoja külas.
Reiu jõe hoiuala (registrikood KLO2000294)		Keskkonnaministri määrus nr 154, 18.05.2007 „Hoiualade kaitse alla võtmine Pärnu maakonnas“	Jääb kavandatava Pärnu ümbersõidu trassikoridori Paikuse ja Tahkuranna valdade piiril, enne ümbersõidu taasühinemist Tallinn-Pärnu-Ikla maanteega Uulu ristmikus.
Pärnu jõe hoiuala (registrikood KLO2000293)			Jääb kavandatava Pärnu ümbersõidu trassikoridori Sauga vallas ja Sindi linnas.

Nimetatud alad on ühtlasi üle-euroopalise tähtsusega Natura 2000 võrgustikku kuuluvad alad, mille eesmärk on säilitada ning taastada väärtuslikke ja ohustatud elupaiku, ühtlasi kaitsta ohustatud liike ning nende elupaiku.

Keskkonnaamet on Keskkonnaministeeriumile 18.11.2010 kirjaga nr 15-2.1/10/44718 teinud ettepaneku Uulu rannamännikute, Surju rannametsade uuendamata kaitsekorraga kaitseala ja Uulu-Võiste hoiuala senise kaitsekorra ja piiride täpsustamiseks moodustada Uulu-Võiste maastikukaitseala, mis jääb planeeritavasse trassikoridori.

Planeeritava Pärnu suure ümbersõidu trassikoridori jääb veel projekteeritav **Reiu jõeküla hoiuala** pindalaga on 21,4ha, mis paikneb Paikuse vallas Vaskräma küla territooriumi lääneosas, piirnedes läänest ja põhjast Silla külaga.

Reiu jõeküla Natura varinimekirja¹⁹ kuuluva ala piirid kattuvad osaliselt projekteeritava Reiu jõeküla hoiualaga. Planeeritav Pärnu ümbersõit läbib nimetatud varinimekirja kuuluva ala kaguosa. Vastavalt moodustatava hoiuala piiridele korrigeeritakse tõenäoliselt ka varinimekirja ala piire Natura 2000 ala moodustamisel.

Kaitstavatest looduse üksikobjektidest jäävad trassikoridori Kariste talu mänd (registrikood KLO4001261), mis kasvab Sindi linna lõunapiiril Pärnu maanteelt edelasse suunduva Linnu tee servas tagastamata maal. Mänd on kaitse alla võetud Eesti NSV Hariduse Rahvakomissari otsusega 22. veebruaril 1941. aastal, praegune kaitsekord on sätestatud looduskaitseseaduses.

Pärnu suure ümbersõidu trassikoridori jäävad lisaks projekteeritavad kaitsealused üksikobjektid Oru talu männid, mis on klassifitseeritud kohaliku omavalitsuse tasandil kaitstavateks loodusobjektideks Paikuse valla ja Sindi linna piiril, Sindi sissesõidul Paide mnt ääres.

2.5.2 Muinsuskaitse objektid

Vastavalt muinsuskaitseaduse § 24 on kinnismälestisel Muinsuskaitseameti ning valla- ja linnavalitsuse loata keelatud ehitamine, sh teede rajamine ning § 25 on kinnismälestise kaitsevööndis Muinsuskaitseameti loata keelatud teede, kraavide ja trasside rajamine ning muud mulla- ja ehitustööd. Seega peab enne ehitustöödega alustamist tuleb kinnismälestisel ja/või selle kaitsevööndis ehitustööde teostamiseks taotleva loa Muinsuskaitseametilt vastavalt MuKS §40 lg 1 ja § 40 lg 2.

Tabel 2.2 Kultuurimälestised planeeritavas trassikoridoris

Mälestise liik	Asukoht	Nimetus	Registri-number	Õigusakt
Arhitektuuri-mälestis	Tahkuranna vald Uulu küla	Uulu mõisa Stael von Halstelnide hauakamber	16818	Kultuuriministri määrus nr 13, 21.04.1998 „Kultuurimälestiseks tunnistamine“ (RTL 1998, 179/180, 697)
Arhitektuuri-mälestis	Tahkuranna vald Uulu küla	Uulu mõisa kirik	16817	Kultuuriministri määrus nr 13, 21.04.1998 „Kultuurimälestiseks tunnistamine“ (RTL 1998, 179/180, 697)
Ajaloomälestis	Tahkuranna vald,	Võiste kalmistu	28744	Kultuuriministri käskkiri nr 368, 04.09.2008 “Kultuurimälestiseks

¹⁹ See on nn potentsiaalne uute võimalike Natura 2000 alade loetelu. Varinimekirja koostavad kõikide liikmesriikide valitsusvälised organisatsioonid ning sellesse koondatakse need alad, mis valitsusväliste organisatsioonide arvates peaksid lisaks riiklike institutsioonide esitatud loodusaladele kuuluma Natura 2000 võrgustiku.

Võiste küla				tunnistamine ja kultuurimälestiseks olemise lõpetamine" (RTL 2008, 77, 1090)
Arheoloogia-mälestis	Tahkuranna vald Rannametsa küla	Kalmistu	11746	kultuuriministri määrus nr 59, 01.09.1997 "Kultuurimälestiseks tunnistamine" (RTL 1997, 169-171, 954)
Arheoloogia-mälestis	Tahkuranna vald Rannametsa küla	Ohverdamiskoht „Töotusemägi“	11748	kultuuriministri määrus nr 59, 01.09.1997 "Kultuurimälestiseks tunnistamine" (RTL 1997, 169-171, 954)

Teemaplaneeringuga on ette nähtud jalg- ja jalgrattatee rajamine kultuurimälestistele Kalmistu (reg nr 11746) ja/või selle lähialale (kalmistu asub tuiskliivast põhja-lõuna suunalisel rannavallil, seljandiku mõõtmed põhja-lõuna suunas on 100 m, ida-lääne suunas 400 m). Enne tee-ehitusprojekti koostamist tuleb arheoloogiamälestise piirkonnas mälestise säilimise tagamiseks teostada arheoloogilised uuringud jalg- ja jalgrattatee asukoha määramiseks.

Ühtegi 20. sajandi arhitektuuri kaitsmise ja väärtustamise projekti koosseisus kirjeldatud arhitektuuriobjekti trassikoridori ei jää, lähimad hooned, nende kirjeldus, väärtused ja ettepanekud kaitsereežiimi kehtestamiseks on esitatud KSH aruandes peatükis 4.11 "Kaitstavad alad (sh Natura 2000 alad) ja muinsuskaitse".

Muinsuskaitseameti andmeil (jaanuar 2011) trassikoridori praegu teadaolevaid ning Kultuurimälestiste riiklikus registris arvelolevaid arheoloogilise kultuurikihiga alasid ei jää.

Trassi projekteerimise ja ehitamise ressursside optimaalse kasutamise tagamiseks ning vähendamaks võimalust rikkuda või hävitada inimtegevuse tagajärjel ladestunud arheoloogilist kultuurikihti, on vajalik enne tee-ehitusprojekti koostamist teostada arheoloogilised eeluuringud kultuuripärandi (kiviaeg – 17/18. saj) väljaselgitamiseks ja hindamiseks, mille tulemusi saab kasutada vähem ajaloolist kultuurimaastikku lõhkuva teetrassi valimisel.

3 PLANEERINGUALA ARENDAMISE ÜLD-PÕHIMÕTTED JA TRASSIKORIDORI KASUTAMISE TINGIMUSED

3.1 Valitud Via Baltica (km 92,0-170,0) trassikoridori jääva alaruumilise arengu põhimõtete ja suundumuste määramine

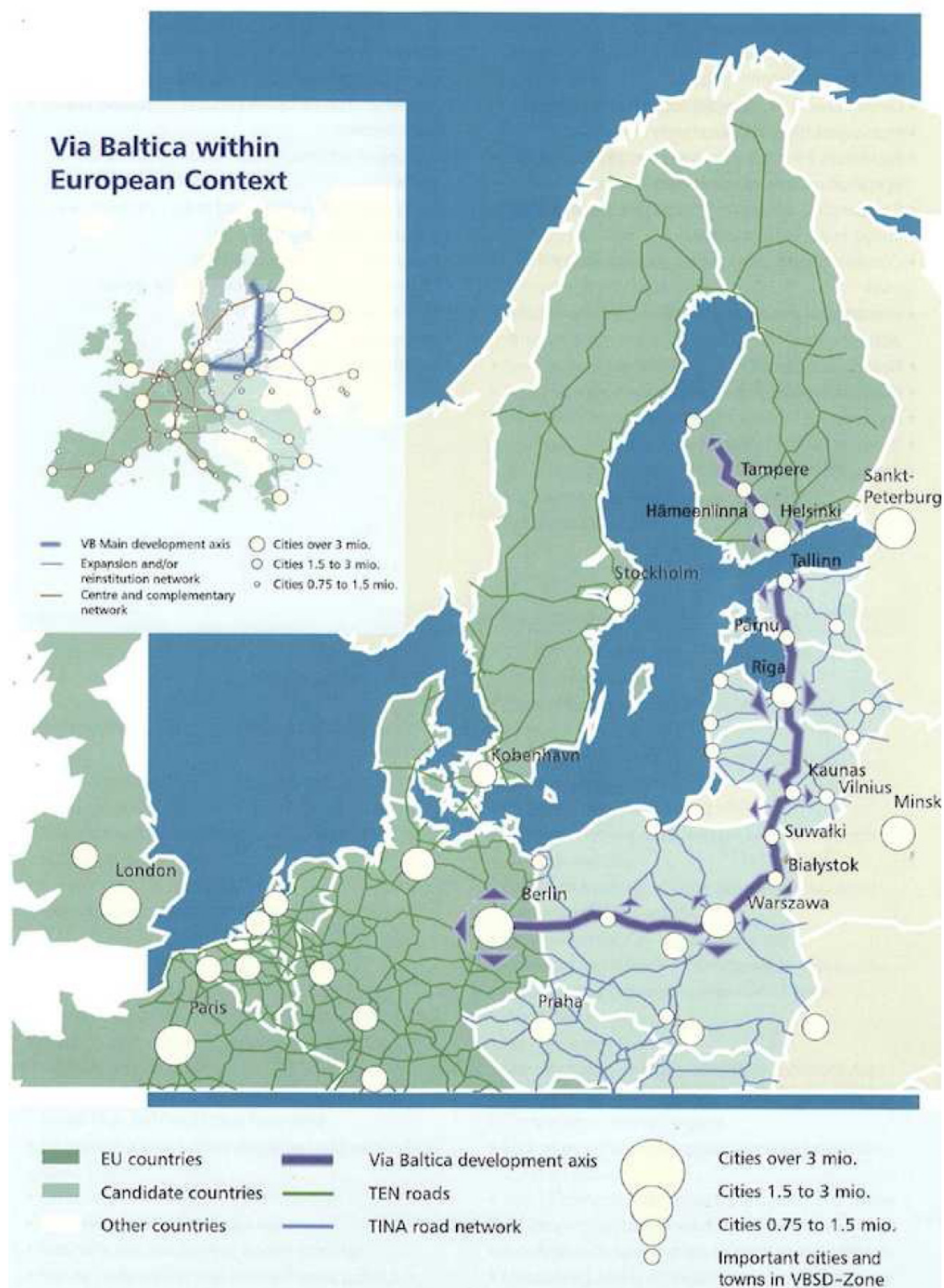
Via Baltica trassikoridori planeerimise eesmärk on luua eeldused:

1. Senisest ohutumaks liikluseks ja aeg-ruumilise vahemaa vähendamiseks;
2. Põhja- ja lõunasuunaliste rahvusvaheliste ning regionaalsete ühenduste pidamiseks (sh Tallinna ja Riia senisest parem omavaheline ühendamine);
3. Tallinn-Pärnu-Ikla suunaliseks riigi siseseks maanteetranspordiks.

Lisaks loob maantee selle lähedusse jäävas asustuses mitmesugusid arenguvõimalusi. Hõlbus pääs rahvusvahelisele maanteele võimaldab turismi, ettevõtluse arendamist jms. Tee äärde ja lähedusse jäämine loob kohalike omavalitsustele arengueeldused. Sellele on tähelepanu juhitud mitmetes maantee äärde jäävate valdade üldplaneeringutes. Põhjalikumalt on Via Baltica kui rahvusvahelise maantee trassiga seonduvaid arengu- ja koostöö võimalusi käsitletud Via Baltica ruumilise arengu koridori lõppraportis *Via Baltica Spatial Development Zone Summary Report 2000 (Riga, 2000)*. Projekt viidi läbi kõigi kuue Via Baltica äärde jääva riigi koostöös ja selle tulemusena määrati koridoris edasise koostöö põhimõtted ja vajalikud jätkuprojektid. Ühe eesmärgina (eesmärk D 1.2) toodi aruandes välja Via Baltica kui hea tee ühendus, nähes selles ette optimaalse trassi leidmist, uute lõikude vajaduse tuvastamist ja olemasoleva tee rekonstrueerimist ning standardi tõstmist (sh tee laius, geomeetria, tähistus ja teavitusvahendid). Käesolev teemaplaneering viib neid kokkulepituid eesmärke Pärnu maakonna piires ellu.

Veel peeti aruandes tähtsaks nii erinevate koridori jäävate linnade kui ka linna ja maapiirkondade head ühendamist. Täna, kus Euroopa Liidu sees on piirid avatud, on sellise tegevuse korraldamine lihtne ja arengukoridor saab toimida mitte ainult Pärnu maakonna ja Eesti sees, vaid kui Euroopa põhja- ja lõunasuunaline koostöötelg Baltimaades (vt illustratsioon 3-1).

Ühe jätkutegevusena on projektis soovitatud veel trassikoridori piirkonnas investeerimisvõimaluste kaardistamist. Seda soovitatakse läbi viia kas omavalitsusliidu või maavalitsuse koordineerimisel arvestades kehtivaid üldplaneeringuid ning nendes toodud omavalitsuste arengupõhimõtteid (vajadusel võib arenguvõimalusi ka läbi uute planeeringute korrigeerida arvestades sealjuures juba täpsustatud maantee asukohta). Seda võib teha ka vaid paari omavalitsuse koostöös või teisi tee äärde jäävaid Eesti või Balti regiooni omavalitsusi kaasates.



3-1 Väljavõte Via Baltica ruumilise arengu koridori aruandest

Via Baltica ruumilise arengu koridori lõppraportis kajastub tee tähtsus nii Euroopa kui ka Läänemere regiooni kontekstis. Skeemil on näha ka linnade suurus. Täna on Baltimaad ja Poola EL liikmed, mistõttu on kadunud liikumise ja arengu takistuseks olnud piirid.

3.2 Asustuse arengu suunamise ja ehitamise reeglid trassikoridoris ning selle lähiümbruses

Kuna Via Baltica maantee on riigi jaoks oluline, et tagada liikumisvõimlaused nii rahvusvahelisel kui kohalikul tasandil, on selle trassikoridori reserveerimine ja sinna tee rajamise võimaluse loomine riiklik huvi. Kõigi uute üld- ja detailplaneeringute koostamisel tuleb maantee asukohaga ettenähtud koridoris arvestada. Oluline on tee lähedusse lubada edaspidi vaid neid tegevusi, mis ei välista maantee väljaehitamise võimalust. Samal ajal võib kavandatava tee alal jätkata tegevusi, mis on vastavuses senise maakasutuse sihtotstarbega (vt 3.2.2).

Trassikoridoris võib ennekõike arendada äri- ja tootmistegevust ja tegevusi, mis haakuvad maatulundusmaa sihipärase kasutamisega, vältida tuleb uute müratundlike ehitiste rajamist (nt koolid, lasteaiad, haiglad, elamud jms), mis tingivad inimese pikaajalise viibimise sanitaarkaitsevööndina käsitletavas alas.

Kavandatava uue maantee trassikoridoris või olemasoleva maantee sanitaarkaitsevööndis ei ole soovitatav olemasolevat metsa maha võtta nii elamu- kui ka tootmisalade arendamise eesmärgil.

Maavaravarude sattumisel trassikoridori väljaspool planeeritud teekaitsevööndit 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 maavalitsuselt ja Maanteeametilt arvamus, 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.

3.2.1 Planeeringute koostamise ja projekteerimise põhimõtted

Edaspidiste üld- ja detailplaneeringute koostamisel tuleb arvestada valitud trassikoridoriga ja põhimaantee ning kavandatud kogujateede võimalike asukohtadega. Tee ja teekaitsevööndi alas on planeeritud tee täiemahulise valmishitamiseni keelatud planeerida, projekteerida ja ehitada uusi hooneid ja rajatisi, rajada istandikke ning muuta maakasutuse sihtotstarvet. Erandina võib tee ja teekaitsevööndi alas Maanteeameti nõusolekul planeerida, projekteerida ja ehitada:

- olemasoleval õuealal juurdeehitist või uut hoonet;
- tehnovõrkusid.

Maanteeameti nõusolekut nõudvate objektide kavandamisel tuleb Maanteeametilt lähtetingimused küsida enne planeeringu algatamist või projekteerimistingimuste väljastamist.

Peale teemaplaneeringuga kavandatud tee täiemahulist valmishitamist kehtivad tee ja teekaitsevööndi alal õigusaktidest tulenevad piirangud.

Maanteeäärsetele aladele uute elamute ja sotsiaalobjektide planeerimisel või projekteerimisel tuleb lähtuda tee kaitsevööndist ja maanteede sanitaarkaitsevööndi

ulatusest vastavalt planeeringus kavandatud tee klassile. Trassikoridoris on soovitatav vältida sotsiaalobjektide või uute elamute kavandamist. Nende planeerimisel tagada müra jms keskkonnasaaste arvestamine objekti ehitaja poolt kasutades insenertehnilisi meetmeid (mürasumutavad seinad, akna jne konstruktsioonid, arendaja poolt rajatavad müratõkked vms) või näha ette tee ja hoonestuse vahele täiendav haljastus. Detailplaneeringutes, kus elamu või elamud või müratundlikud sotsiaalfunktsiooniga hooned nähakse ette uuele teele lähemale kui 300 m, tuleb läbi viia müraprognoos ja planeeringud/projektid kooskõlastada Maanteeameti ja Terviseametiga.

Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaanteel tuleb tagada kogujateede rajamine vastavalt teemaplaneeringus toodud põhimõtetele ja lahendustele (vajadusel on lubatud lahendusi detailplaneeringutes või tee-ehitusprojekti täpsustada, kui sellega ei suurene peale- ja mahasõitude arv). Põhimaantee äärde rajatavatelt elamu- või muudelt arendusaladelt ei saa reeglina ette näha uusi peale või mahasõite. Samuti tuleb pikemas perspektiivis planeerida olemasolevate väiksemate peale- ja mahasõitude sulgemine ning ümber suunamine kogujateedele.

Äri- ja tootmishooned on soovitatav detailplaneeringus või projektis võimaluse korral maantee äärde paigutada nii, et neid teenindavad laoplatsid, parklad ja laadimisalad jääksid maanteepoolsesse külge. Sellisel juhul saab hoone toimida müratõkkena nii teelt kui krundi seest lähtuval liiklusrumal ja piirata müra levikut ümbruskaudsetele aladele.

Sanitaarkaitsevööndisse arendusalade kavandamiseks detailplaneeringu koostamisel on soovitatav maaüksust võimaluse korral tee ja arendusala vahelisel alal liigendada haljasaladega, mis toimivad puhervöönditena. Haljasalade rajamisel peab aga arvestama, et need ei tohi varjata nähtavust teel liiklejate jaoks. Seetõttu peab detailplaneeringu või projekti alusel teekaitsevööndisse haljastuse rajamise eelnevalt kooskõlastama Maanteeametiga.

3.2.2 Maa juht- ja sihtotstarbe muutmise põhimõtted trassikoridoris

Kuni käesoleva teemaplaneeringu elluviimiseni konkreetsel alal (teelõigul) võib olemasolevaid krunde ja kinnistuid edasi kasutada nende senise sihtotstarbe järgi. Senist maakasutust planeering koheselt ei kitsenda. Trassikoridori ja planeeringus seatud planeerimise, projekteerimise ja maakasutus ning ehitustingimusi tuleb järgida juhul, kui krundi või kinnistu seniseid ehitustingimusi või sihtotstarvet soovitakse muuta või kui asutakse teed projekteerima või trassikoridoris koostama uusi planeeringuid.

Senise sihtotstarbega maad võib maaomanik edasi kasutada praegusel sihtotstarbel seni, kuni ta seda soovib või kui koostatakse konkreetse tee lõigu kohta kas detailplaneering või tee-ehitusprojekt. Kui maad soovib kasutada keegi peale maaomaniku, peab ta maa ostmisel või rentimisel arvestama tee rajamise võimalikkusega tulevikus. Tee rajamine otsustakse konkreetsete lõikude kaupa, algtades detailplaneeringu või tee-ehitusprojekti koostamise.

Maa võõrandamine viiakse ellu kas detailplaneeringu või tee-ehitusprojekti alusel. Detailplaneering või tee-ehitusprojekt määrab teemaa piiri ja võõrandatava maa-ala täpse ulatuse. Esialgu reserveeritakse üldplaneeringus transpordimaa juhtotstarbega alana tee ja teekaitsevööndi ala.

Tagamaks trassikoridoris tee rajamise võimaluse säilimise, tuleb kõik maa juht- ja sihtotstarbe muudatused ja ehituslubade väljastamised kavandatud trassikoridoris kooskõlastada eelnevalt kirjalikult Maanteeametiga. See on vajalik, sest tee on infrastruktuur, mis rajatakse pikaks ajaks. Tee planeerimine lõiguti ei ole võimalik ja tee toimib vaid siis, kui see on kavandatud terviklahendusena. Seepärast on riigi huvi tagada olulise põhimaantee terviklik ja ohutu väljaarendamine, millest lähtuvalt on seatud ka kitsendused edasise maakasutuse muutmiseks ning edasiseks planeerimiseks, projekteerimiseks ja ehituslubade väljastamiseks trassikoridoris. Samuti on riigi huvi säilitada pikas perspektiivis võimalus tee laiendamiseks kohtades, kus seda koheselt ei rajata I klassi maanteena (nt Pärnu suur ümbersõit). Tee asukoha muutmine hiljem on ühiskonnale kulukas ja lihtsaid ning odavaid alternatiive selle asukoha muutmiseks, arvestades kõiki piiranguid ja olemasolevat asustust, ei ole.

3.2.3 Rohelise võrgustikuga ja maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus toodud kaunite vaadete ja loodusväärtustega arvestamine

Teemaplaneeringus on arvestatud rohelise võrgustikuga ja konfliktalade piires metsloomadele tee ületamise võimaluste loomisega. Ristumised rohevõrgustikuga kajastuvad planeeringujoonistel konfliktaladena. Lisaks tuleb maantee projekteerimisel lähtuda kehtivates üldplaneeringutes määratud rohekoridoridest ja tegelikest looduslikest oludest (planeeringu osade lõikude elluviimisel 10 või 20 aasta perspektiivis võivad need olla muutunud), leides konkreetsed lahendused loomade ohutuks ülepääsuks maanteest (vt 3.3.4).

Rohelise võrgustiku ja maastiku eripäraga arvestamiseks tuleb järgida ptk 3.5 toodud säästva ja tasakaalustatud arengu tingimusi edasisel planeeringute koostamisel ja projekteerimisel.

Via Balticalt avanevad merevaated ja mitmesugused muud vaatekohad või vaated loodusobjektidele või väärtuslikele maastikele. Need on kajastatud siinses planeeringus lähtudes Pärnu maakonna teemaplaneeringust „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused” (kehtestatud Pärnu maavanema korraldusega nr 80, 20.05.2003) ja omavalitsusüksuste üldplaneeringutest.

Kaunid merevaated Tallinn-Pärnu-Ikla maantee km 150-151 Tahkuranna külas, samuti Võiste alevikus Võiste surnuaia juures (km 145-146) ning vaated Rannametsa luidetele km-l 162, tuleb maantee projekteerimisel säilitada ning võimalusel reserveerida ilusate vaatekohtadega paiga juures maad puhkekohtadeks ja avaliku kasutusega aladeks, kuhu on tagatud hõlbus juurdepääs (ka kergliiklejatele).

3.2.4 Teeäärse haljastuse ja piirete rajamise, heakorra tagamise tingimused

Teeäärse haljastuse ja piirete rajamisel peab arvestama, et need ei tohi varjata nähtavust teel liiklejatele. Haljastuse rajamisel tuleb arvestada ka tuulte suundadega, et vältida teede täis tuiskamist ja jätta võimalus hõlpsaks teede talihoolduseks (vt haljastuse kohta ptk 3.3.5).

Teede ääres olevate puhkekohtade, vaateplatside, parklate jms heakorra tagab maaomanik. Oluline on, et peatuskohtades oleks olemas prügiurnid ja oleks tagatud nende regulaarne tühjendamine. Maavaldajal tuleb tagada tekkivate jäätmete kogumine ning sõlmida nende äraveoks leping vastavalt kehtivale korrale.

Uute puhkekohtade (nende rajamise põhimõtted vt ptk 3.3.9) ja tanklate asukohtade omavahelise kauguse määramisel tuleb arvestada olemasolevate teeninduskohtade, puhkekohtade ja tanklate olemasolu. Tanklad ei tohi trassikoridoris ühel pool Via Balticat väljaspool Pärnu linna asuda teineteisele lähemal kui 15 km.

3.3 Teede planeerimise, projekteerimise ja rajamise põhimõtted

Planeeringuga on määratud maantee klassi maksimumtase ja selle rajamist võib ellu viia lõikude kaupa. Konkreetse lõigu võib projekteerida või välja ehitada ka maksimumtasemest madalama klassi teena, säilitades võimaluse hiljem tee klassi tõsta.

Projekteerimise ajal maantee klassi määramisel arvestatakse eeldatavat liiklussagedust, piirkonna arenguvajadusi ja rahvusvahelist liiklust. Via Baltica kui riikidevahelise magistraali puhul peab maantee vastama ka rahvusvahelistele nõuetele.

Kõik koostatavad tee-ehitusprojektid peavad planeeringuala piires tuginema teemaplaneeringule. Kui projekti koostamise käigus osutub teemaplaneeringus kavandatud lahendus sobimatuks (tee ja sellega seotud rajatised ei mahu näidatud trassikoridori sisse), tuleb vajadusel alatatada planeeringu muutmine.

Kehtivaid detailplaneeringuid ja olemasolevaid ehitisi arvestatakse niivõrd kuivõrd see on võimalik (tee rajamiseks võib olla vajalik mõne detailplaneeringu tühistamine või hoone lammutamine jms). **Tee-ehitusprojekt täpsustab ehitamiseks vajaliku maa-ala asukohta ja täpse suuruse mis on aluseks maa võõrandamisele.**

3.3.1 Põhimaanteed

Planeeringuala põhimaantee funktsiooniks on sujuvalt ja turvaliselt teenindada nii riigisisest kui rahvusvahelist kaugliiklust Euroopa Liidu tuumikala suunas. Põhimaantee on eesmärgiks ühtlaselt ohutu ja hea teenindustaseme²⁰ saavutamine, kohaliku liikluse eraldamine kaugliiklusest. Ristmike ja mahasõitude arv peab olema optimaalne.

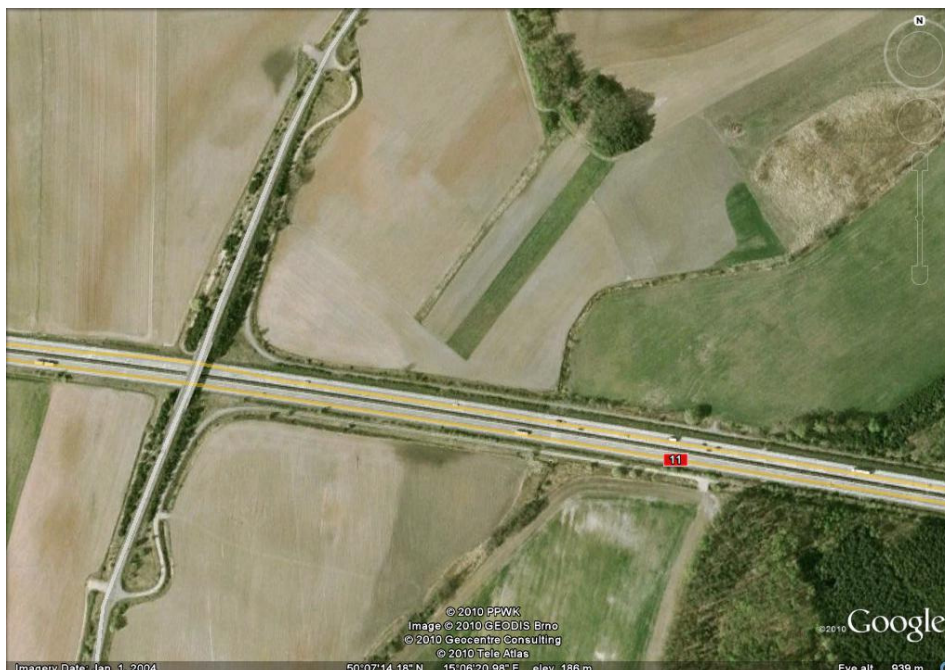
Kõik muudatused, mis põhimaanteel ette võetakse, peavad olemasolevat liiklusohutusealast olukorda ainult parendama, mitte halvendama.

Edaspidise maakasutuse planeerimisel tuleb lähtuda põhimõttest, et olemasolevat asustust ja uusi arendusi ei seota otseselt põhimaanteedega.

Uut asustust on soovitatav planeerida nii, et see paikneks ühel pool põhimaanteed, et tagada asustuse terviklikkus ja sisestruktuuri hea toimimine. Juhul, kui olemasolev asustus on teisiti välja kujunenud või selle arengut planeeritakse teisele poole

²⁰ Vt Osa 6. Terminid ja määratlused

maanteed, tuleb kahe erineva poole ühendus tagada eritasandiliste ristete (vt näidis illustratsioonil 3-2) kaudu. Olemasolevale maakasutusele ja planeeringutes kavandatud lahendustele on rajatised ette nähtud käesoleva planeeringuga, uute arenduste puhul on täiendavate liiklusrajatiste rajamise kohustus kohalikul omavalitsusel (või temaga sõlmitud lepingu alusel arendajal).



3-2 Eritasandiline riste ja kogujateed

Planeeringuga kavandatud I klassi maantee põhiparameetrid vastavad projektkiirusele 120 km/h ja III klassi maantee põhiparameetrid vastavad projektkiirusele 100 km/h. Tee-ehitusprojekti koostamisel võivad need parameetrid täpsustuda.

Teekaitsevööndis on ette nähtud teehooldusmasinate liikumise rada. Selline rada paikneb üldjuhul tee maa-alal, mis ulatub 4 m kaugusele teekraavi välisservast ning on ette nähtud teemaa ja -kraavide korrashoidu teostava tehnika liikumiseks. Pääsud sellistele radadele paiknevad eritasandiliste liiklussõlmede piirkonnas. Teehooldusmasinate liikumise rada on lubatud kasutada põllumajandustehnika ning talvehooajal ka metsaveotehnika liikumiseks.

3.3.2 Kogujateed

Ristmike ja mahasõitude vähendamine tähendab üldjuhul uute kogujateede rajamise vajadust. Planeeringuga kavandatud Via Baltica maantee puhul on eesmärgiks eraldada kaugliiklusest kohalik liiklus, viies selle põhimaanteelt kogujateele. Kogujatee tähendab sageli kohaliku liikluse jaoks teepikkuse suurenemist põhimaanteega ohutuma liitumise ja põhimaanteel liiklusohutuse ning suurema liikumiskiiruse tagamise eesmärgil.

Kogujateed ei kuulu põhimaantee koosseisu ja on planeeringus ette nähtud kui eraldiseisvad teed. Niipalju kui võimalik, kavandati kogujateedeks olemasolev teedevõrgustik. Kohtades, kus sobiv võrgustik puudus, on nähtud ette uued kogujateed.

3.3.3 Ristmikud ja risted

Ristmike ja ristete esialgne lahenduse tüüp on valitud erinevaid lahendusi kaalutledes, lähtudes lõikuvate maanteede liigist ja prognoositud liiklussagedusest lõikuvatel teedel.

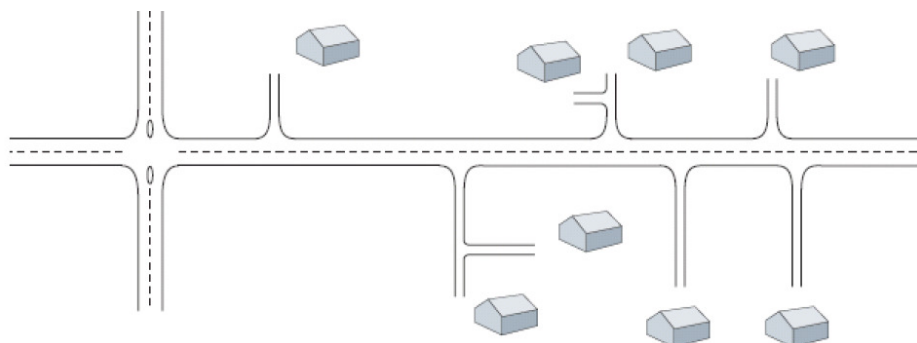
I klassi maantee puhul rajatakse valdavalt eritasandilised ristmikud. Üldjuhul ei tohi ristmike vahekaugus olla väiksem kui 5 km, linnalähivööndis 3 km. Eritasandiliste ristete vahekaugused ei ole piiratud.

Planeeringu koosseisu kuuluvatel joonistel on kujutatud nii ristmike kavandatud asukohad, kui ka nende esialgsed lahendused. Tee-ehitusprojekti koostamisel võib esialgne lahendus vajadusel täpsustuda.

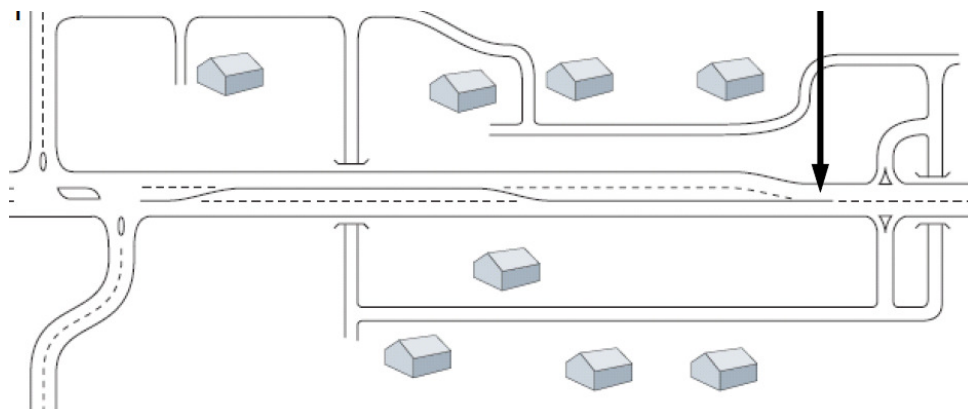
III klassi maantee puhul rajatakse tavaliselt samatasandiline ristmik, kuid piiratud läbilaskvuse korral on õigustatud eritasandilise ristmiku rajamine. Põhimaanteele ei tohi kavandada 4-harulist ristmikku, kus kõrvalharult tulles on võimalik põhimaanteed ületada otsesihis.

Kui summaarne eeldatav keskmine liiklussagedus on alla 4000 a/ööp, tuleks rajada kas lihtristmik, kanaliseeritud ristmik või ringristmik. Põhimaantee asulavälistel lõikudel ei ole soovitatav kasutada ringristmikke.

III klassi maanteedel on vähim ristmikevaheline kaugus 500 m. Kui maakasutusest tulenev ristmike või mahasõitude vajadus läheb selle nõudega vastuollu, tuleb kavandada maanteega paralleelselt kulgev kogujatee või lahendada probleem kõrval- ja kohalike maanteede võrgu või selle ümberkujundamise baasil.



3-3 Olukord enne rekonstrueerimist



3-4 Olukord pärast rekonstrueerimist

3.3.4 Tunnelid, sillad ja viaduktid

Linnadesse kavandatavate uute sildade ja viaduktide lahendus tuleb välja selgitada arhitektuurikonkursi alusel.

Põhimaantee ja raudtee lõikumine tuleb lahendada eritasandilise ristena.

Juhul kui on ette nähtud tunneli rajamine, tuleb see kavandada nii, et tehniliselt oleks võimalik ka kergliiklustee rajamine.

Jõesildade asukoha ja konstruktsiooni valikul tuleb arvestada, et rajatis ei põhjustaks jõe hüdroloogilise režiimi rikkumist, kallaste ja teerajatiste uhtumist. Parimaks tee ja metslooma raja ristumise lahenduseks on silla-alune kallasrada piki jõge või oja.

Rohesild ehk ökodukt ei tohi olla kitsam kui 15 m, soovitatav laius on 50 m. Ökodukt kaetakse 30...50 cm paksuse pinnasekihiga, kuhu istutatakse paikkonnale iseloomulik taimestik. Püstkõverik ökoduktil ei tohi varjata elupaika teisel pool teed. Maantee kohale ulatuv osa tuleb piirata vähemalt 2 m kõrguse läbipaistmatu piirdega.

3.3.5 Teeäärne haljastus

Maantee projekti koosseisus tuleb lahendada teega külgneva maa-ala haljastus. Haljastusega tuleb luua ohutu, soodne ja meeldiv liikluskeskkond, mille eemärkide seas on:

- lume-, tolmu- ja tuulekaitse;
- erosiooni vältimine;
- sõitjate esteetiliste nõuete rahuldamine;
- tee ja hoonete eraldamine (müra tõkestamine, autotulede valguse leviku tõkestamine);
- sobiva mikrokliima loomine puhkeplatside ja teenindusjaamade lähistel;
- tee suuna rõhutamine.

Haljastuseks tuleb valida piirkonnale omased taime- ja puuliigid, mis ei risusta maanteed mahalangenud lehtede ning õitega ja mille juurestik ei arene maantee muldkehani.

3.3.6 Ühissõidukipeatuste rajamise põhimõtted

I klassi maanteel ei ole kavandatud bussipeatusi vahetult teega külgnevana. Bussipeatused on viidud lähimasse asulasse või eritasandilise ristmiku rambile. Kogujateel on bussipeatused kavandatud osaliselt kindlustatud peenrale või vahetult sõidurajale.

III klassi maantee ja tiheasustusala läbiva maantee äärde rajatavad bussipeatused on tee-ehitusprojekti käigus soovitatav kavandada suletud taskuga.

Koos bussipeatuste kavandamisega on lahendatud jalakäijate ja jalgratturite teeületuse võimalused. Sellisteks võimalusteks on jalg- ja jalgrattatee rajamine eritasandilise liiklussõlme või riste viaduktile, eraldiasetseva jalgsilla ja/või -tunneli rajamine (vt illustratsioon 3-5).



3-5 Maantee lõikumine jalg- ja jalgrattateega tunneli abil

3.3.7 Jalg- ja jalgrattateede rajamise põhimõtted

Planeeringu kohaselt jalgsi ja jalgrattal liiklejaid põhimaanteele liiklema ei ole ette nähtud. Ohutuse tagamiseks on jalakäijate või jalgratturite liiklus ette nähtud teest eemale jalg- ja jalgrattateele. Teed, mis rajatakse sportliku tegevuse harrastamiseks, ei kuulu maanteede koosseisu.

Planeeringus näidatud jalg- ja jalgrattateede rajamine otsustatakse Maanteeameti poolt enne tee-ehitusprojekti koostamise algust, lähtudes autode, jalgrataste ja jalakäijate eeldatavast liiklussagedusest ning autoliikluse lubatud piirkiirusest.



3-6 Jalgrattatee maantee osana

Tiheasustusaladel, kus lubatud sõidukiirus on 50 km/h, on võimalik jalg- ja jalgrattatee rajada kogujatee osana, eraldades selle sõiduteest madala barjääriga (vt illustratsioon 3-6). Kogujateedel võib jalakäijate ja jalgratturite liikluse ette näha ka teepeenral.

Liiklusohutusest tulenevalt tuleb jalg- ja jalgrattatee (koos ja eraldi) nõudeid erinevalt käsitleda, et vältida õnnetuste riske, mis kaasnevad erinevatel kiirustel (jalakäija vs jalgrattur) ja erinevate tehniliste vahenditega (pisimopeedid, jalgrattad, rulluisud, rulad jms) liiklejate liikumisel samal teel.

Jalg- ja jalgrattateede asukohtade määramisel on eelistatud juba üldplaneeringutes olevaid asukohti. Juhul, kui jalg- ja jalgrattatee vajadus, mis on tekkinud seoses põhimaantee rekonstrueerimisega, ning üldplaneeringuga kavandatud kergliiklustee asukoht langevad kokku, on mõistlik need kaks funktsiooni ühendada.

3.3.8 Parklate, puhke- ja teeninduskohtade rajamise põhimõtted

Põhimaanteedel on ette nähtud puhkekohad võimalusel looduslikult kauni koha vm vaatamisväärsuse lähedusse. Sobivaks kohaks on ka maantee rekonstrueerimisel mahajäetud teelõik.

Planeeringualal on võimalused sellisteks **puhkekohtadeks**:

1. Halinga kaubakeskus Loomse külas (paremal), mida on võimalik laiendada ka teisele poole maanteed kilomeetril 103.
2. Rohekoridoriga ristumine enne Pärnu ümbersõidu algust (paremal), võimalik koduloomadega (ka hobused) reisijate puhkekoht. Võimalik ökotunneli asukoht kilomeetril 117.
3. Tõllapulga tee motellikeskus (vasakul) – kilomeetril 138.

4. Reiu ranna tee piirkonnas Lottemaa ja ranna külalistele (paremal) kilomeetril 139.
5. Rannametsa (paremal), Luitemaa luited kilomeetril 163.
6. Häädemeeste (vasakul), kilomeetril 169.
7. Sindi Paikuse valla piiril (Pärnu suurel ümbersõidul).

Suurtes puhkekohtades eraldatakse üksteisest sõiduautode, busside ja veoautode parklad. Puhkealal võib paikneda toitlustuskoht, soovitavalt ka kohalike toodete müügikoht. Sanitaaralal paikneb tualett. Soovitav on puhkealale paigutada lähiümbruse teedevõrgu ja vaatamisväärsuste kaart.

Eraldi tuleb ette näha einestamisvõimaluseks lauad ja toolid ning jäätmete kogumiseks prügikastid.

I klassi maantee äärse puhkeala sisse- ja väljasõidud on kavandatud lõikuvalt teelt või eraldiasetsevana.

Parklad, mis on mõeldud sõidukite juhuslikeks lühiajalisteks peatumisteks, on kavandatud järgmistes võimalikes asukohtades:

1. Libatse – km 95 v (vasakul);
2. Pärnu Jaagupi – km 100 p (paremal);
3. Are – km 110 v;
4. Nurme – km 122 p, v;
5. Uulu – km 144 p, v;
6. Võiste – km 154 p;
7. Rannametsa, va veoautod – km 162 v;
8. Häädemeeste – km 169 v;
9. Pärnu suur ümbersõit – km 3 p, km 4 v;
10. Pärnu suur ümberõit – km 14 p.

Soovitav on parklasse paigutada lähiümbruse teedevõrgu ja vaatamisväärsuste kaart.

I klassi maantee äärde rajatav **kontrollplats sõidukite ja sõidukijuhtide teeäärseks kontrollimiseks** peab olema kujundatud kinnise taskuna, kus sõiduteeäärse kindlustatud peenra ja kontrollplatsi vahele peab jääma vähemalt 5 m laiune eraldusriba. Sisse- ja väljasõit kontrollplatsile tuleb kavandada kiirusmuuteradade kaudu.

Võimalikud asukohad:

1. Tarva – km 104 p, v;
2. Nurme – km 119 p; Laane t – km 135 v;
3. Reiu – km 141;
4. Uulu - km 144;
5. Häädemeeste – km 169;

6. Pärnu suur ümbersõit – km 3, km 4;
7. Pärnu suur ümbersõit – km 10 p, km 13 v.

Teenindusjaama (avalik rajatis, mis paikneb suure liiklusväila nagu kiirtee või põhimaantee kõrval, kus autojuhid ja reisijad saavad võimaluse puhata, süüa või tankida ilma madalama klassi teele suundumata) kavandamisel tuleb arvestada kehtivate sanitaarnõuetega ja liiklusskeemiga, mis peab kõigile sõidukeile tagama ainult pärisuunalise liikluse. Teenindusjaama hooned, seadmed ja parkimiskohad tuleb paigutada nii, et need ise ja neid kasutavad sõidukid piiraksid võimalikult vähe ristmike nähtavust. Teenindusjaamades tuleb ette näha võimalus elektriautode laadimisvõrgustiku punktide loomiseks.

I klassi maantee ääres paiknevad teenindusjaamad tuleb ette näha tee mõlemal küljel ning kujundada eraldi sisse- ja väljasõiduga ühte liiklusuunda teenindav teenindusjaam. Kui teenindusjaam paikneb ristmiku piirkonnas, siis tuleb teenindusjaama ühendusteel kavandada madalama klassiga või väiksema liiklussagedusega teele.

Teenindusjaama vahetusse lähedusse paigutatakse sõiduautode ja turismibusside parkimiskohad. Veoautode parkimiskohad paigutatakse teenindusjaama ja väljasõidutee vahelisele alale. Busside ja veoautode sisse- ja väljasõit parkimiskohale peaks olema kavandatud pärisuunalise liikumisega.

Teenindusjaama teenindavate kütuseveokite liiklusskeem tuleb kavandada nii, et see ei ohustaks ega takistaks liiklust maanteel.

Teenindusjaam ja selle sissesõit peavad olema piki teed piisavalt kaugemale nähtavad, et sinna siirduva sõiduki juht suudaks aegsasti vähendada kiirust ja läbivliikluse juhid näeksid teenindusjaamast väljuvaid sõidukeid. Teenindusjaamadest tuleb teavitada ka liiklusmärkide abil. Konkreetsed nõuded teenindusjaamade projekteerimiseks väljastab Maanteeamet.

Olemasolevad ja kavandatavad teenindusjaamad:

1. Enge (Rapla mk) – km 89 p;
2. Halinga – km 103 p, kavandatav vasakul;
3. Are (kavandatav Sepapõllu DP) – 110 km v;
4. Nurme – km 121 p;
5. Tõllapulga (kavandatav) – km 138 v;
6. Uulu (kavandatav) – km 142 v;
7. Võiste – km 153 p;
8. Häädemeeste – km 169 v;
9. Pärnu suur ümbersõit, Sindi – km 14 p;

3.3.9 Teetrassi sobitamine ümbruskonda, mürakaitse- ja keskkonnakaitsemeetmed

Kohaliku omavalitsuse kaartidel mõõtkavas 1:20 000 on näidatud võimalikud kohad, kus teelt lähtuv liiklusrüüa võib ületada normtaseme. Edasise projekteerimise käigus

tuleb projekteerijal läbi viia mürauring, mille alusel kavandatakse konkreetsed meetmed mürataseme alandamiseks kehtestatud piirnormideni.

Põhimaantee trassi uued osad on kavandatud kulgema tiheasustusaladest võimalikult eemal. Kui maanteelt ulatuv müratase tiheasustusalale või elamuteni ületab piirnorme, tuleb ette näha müratõkked või muud meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud piirtasemeni.

Mürataset on võimalik vähendada ka organisatsiooniliste ja tehniliste meetmetega nagu linna magistraaltänavatel kiiruse ja liiklussageduse piiramine, tee pikikalde ja ristmike ning teekatte materjali valiku ja tee seisukorra parandamisega.

Liiklusmüra saab vähendada maantee rajamisega süvendisse, uute hoonete asukoha valimine maanteest kaugemale, kõrgema lubatud müratasemega hoonetest puhvervööndi rajamisega, teeäärse metsavööndi säilitamise või rajamisega, eritasandilisel ristmikul peatee paigutamisega süvendisse jms.

Ka hoone omanik ise saab hoonesisest müra vähendada akende ja välisseinte müratakistuse suurendamisega.

Müratõkkerajatise kavandamisel tuleb arvestada selle mõjuga liiklusohutusele, tee korrashoiule, tuleohutusele, heitgaaside kontsentratsioonile ja lumetõrjele. Materjalide ja konstruktsiooni valikul tuleb lähtuda esteetilisest kaalutlustest ning konkreetsetest oludest.

Müratõkkeseina materjalina kasutatakse immutatud puitu, betooni, kergbetooni, klaasi ja muid materjale.

Müravalle kasutatakse peamiselt vähehoonestatud aladel. Vallile võib rajada ka madala müratõrjeseina, haljastusega saab valli sobitada maastikku.

Müratõrjerajatis ei tohi kujuneda täiendava liiklusohu allikaks. Jälgida tuleb nähtavust ja muid takistustele esitatud nõudeid. Müratõkkesein võib olla kavandatud ühtse elemendina jäiga pörkepiirdega. Külgnähtavuse nõudest ei ole vaja kinni pidada, kui müratõkkesein takistab metsloomade ja teiste liiklejate ootamatu teesattumise.

Samuti tuleb ohutuna kavandada maanteega lõikuvate teede ja mahasõitude ning muude rajatiste (truubid, sillad) nõlvad. Võimalik väljasõit maanteelt vastu ohtlikku nõlva tuleb tõkestada.

Maanteega lõikuvate teadaolevate metsloomade liikumisradade olemasolul tuleb kavandada metsloomatarad, kuhu ehitatakse läbipääsurajatised või –kohad, et võimaldada loomade teeületus kontrollitavas vormis. Metsloomatara tuleb paigutada ja kavandada sellisena, et oleks välditud loomade tarast ülehüppamine või selle läbimine mõnel muul viisil. Maantee ja metsloomaraja eritasandilised ristumised tuleb kavandada koos metsloomataradega ühtse süsteemina, eesmärgiga kergendada loomade teeületusi.

3.4 Teega ristuv või teekoridoris kulgev tehniline infrastruktuur

Maantee all või kohal paiknev ning sellega paralleelselt kulgev või lõikuv tehnilise infrastruktuuri osa tuleb projekteerida vastavalt selle tehnovõrgu projekteerimismõnede ja -standarditele.

Maanteega rööpselt kulgev tehnovõrk tuleb kavandada reeglina väljapoole mullet ja külgkraavi. Tehnovõrkude ehitus-, remondi- ja puhastustööd ei tohi reeglina häirida liiklust.

Tehnovõrkude kavandamisel tuleb juhendada nende paigaldamise kaitsevööndite ulatustest, mis on kehtestatud vastavate õigusaktidega.

Kaitsevöönd on elektriline, maagaasi- ja kaugküttetorustikke ning nendega liituvaid ehitisi ümbritsev maa-ala, õhuruum või veekogu, kus tehnovõrkude ohtlikkusest ja nende kaitse vajadusest tulenevalt kitsendatakse kinnisasja omaniku või valdaja tegevust vastavalt Energiaseadusele.

Rekonstrueeritavate ja uute tehnovõrkude (elektri-, side-, gaasi-, kütte-, vee- ja reoveetrassid) paiknemisel trassikoridoris tuleb nende asukoht eelnevalt kooskõlastada Maanteeametiga.

Maanteega lõikumisel peab side- või elektriliini posti või maantee läheduses ükskõik mis otstarbega masti kõrgus mulde servast olema vähemalt võrdne selle posti või masti kõrgusega.

Elektrituulikud võimsusega üle 0,2 MW ja masti kõrgusega üle 30 m tuleb I klassi ja III klassi maanteest paigaldada vähemalt 2 km kaugusele, et vältida kahjulikku visuaalset mõju autojuhtidele.

3.4.1 Valgustus

Eritasandiliste ristmike, tiheasustusalade ning bussipeatuste piirkonda tuleb projekteerida valgustussüsteem. Maantee lõikumisel raudteega peab igal harul olema valgustussüsteem vähemalt 250 m ulatuses. Kui valgustusega naaberlõikude vahe jääb alla 1500 m või eritasandiliste ristmike vahekaugus on alla 2000 m, tuleb kavandada katkematu valgustus.

Valgustus tuleb ette näha tähistatud ülekäigurajal, fooriristmikul, puhke- ja teeninduskohas, parklates ning tunnelites ööpäevaringselt.

Ratta- ja jalgteel tuleb näha ette eraldi valgustus, kui kergliiklustee kaugus maantee valgustusmastide reast on üle 1,5 korra suurem valgustusmastide kõrgusest.

Valgustusmastid tuleb paigutada nii, et liikleja saaks pimedal ajal õige ettekujutuse maanteest ja selle lähiümbrusest, teesihi suunamuutustest, tee tasasusest ja ristmike paiknemisest.

3.4.2 Sademe- ja pinnavee ärajuhtimine

Kavandatud teerajatised ei tohi põhjustada pinnasevee loodusliku taseme muutumist, kui see mõjutab ebasoodsalt looduskoskkonda. Teekraavide projekteerimisel tuleb juhendada veeseadusest. Aasta keskmise ööpäevase liiklussageduse puhul üle 20 000 a/ööp ei tohi maantee külge ega põikkraavi suunata vahetult veekogusse (jõkke, magistraalkraavi, järve, tiiki jne), vaid vesi tuleb hajutada kas looduslikule või poollooduslikule luhale. Võimaluse korral tuleb tee külgkraavi vesi suunata veekokku puhastusseadme kaudu. Kui külgkraavist võib vesi valguda põhjavette, tuleb kavandada seda tõkestav konstruktsioon.

3.5 Säästva ja tasakaalustatud arengu aluste kujundamine ja leevendavad meetmed teemaplaneeringu elluviimiseks

Planeeringu üheks eesmärgiks on kavandatava ruumilise arenguga kaasneda võivate majanduslike, sotsiaalsete ja kultuuriliste mõjude ning looduskeskkonnale avalduvate mõjude hindamine ning selle alusel säästva ja tasakaalustatud ruumilise arengu tingimuste seadmine. Edaspidiste tegevuste kavandamisel teekoridori alal tuleb arvestada järgnevates alapunktides toodud tingimustega.

Pärnu suure ümbersõidu rajamisega kaasneva täpsema mõju hindamiseks on vajalik vahetult enne ümbersõidu tee-ehitusprojekti koostamist või tee-ehitusprojekti koostamisega paralleelselt läbi viia keskkonnamõju hindamine. Keskkonnamõju hindamisel peab arvestama ka ümbersõidu sotsiaalmajanduslikku mõju Pärnule kui regiooni keskusele. Sotsiaalmajandusliku mõju tuleb hinnata laiemalt, kui vaid tee-ehitusprojekti käsitletava maa-ala ulatuses. Keskkonnamõju hindamise käigus tuleb leida huvitatud osapooli rahuldavad leevendavad meetmed ümbersõidu rajamisest tulenevate negatiivsete mõjude minimiseerimiseks ning Pärnu kui regiooni arengukeskuse huvide kaitseks.

3.5.1 Tingimused looduslike alade ja loodusväärtuste püsimiseks ning roheline võrgustiku toimimise tagamiseks

Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande alusel peab teemaplaneeringu elluviimisel arvestama järgmisi keskkonnatingimusi või kasutama leevendavaid meetmeid:

1. Tagada olemasolevate maaparandussüsteemide edasine häireteta toimimine. Kuivendussüsteemide toimimine ning veerežiimi säilitamine tuleb tagada praegusega vähemalt samal tasemel. Rajatav teetamm ja teised teerajatised ei tohi takistada vee liikumist, vee kogunemine teetammi taha võib pikaajalises skaalas põhjustada pinnase soostumist. Vältida tuleb veevoolu kiirendamist: lisaveeviimarite rajamine läbi teetammi võib viia pinnase omaduste muutmisele, vähendades veesisaldust ja vee viibeaega pinnases. Kuivendussüsteemi toimimisvõime säilitamine on vajalik nii teega piirnevate põllumaade tootlikkuse ja kasutuskõlblikkuse kui ka väljakujunenud loodusliku taime- ja loomastikukoosluste säilitamiseks.
2. Pärnu maastikukaitsealal ei tohi maantee mulde rajamisega muuta pinnase niiskuse- ja veerežiimi ehk soodustada kuivendamist, vajadusel tuleb võtta kasutusele meetmed vähendamaks kraavituse kuivendavat efekti ümbritsevale loodusele.
3. Tee-ehitusprojekti koostamisel Pärnu maastikukaitsealal peab läbi viima täiendava keskkonnamõju hindamise (KMH) koos täpsema Natura-hindamisega ja alles selles (KMH) etapis on võimalik täpselt hinnata, kas ja kui palju elupaikade pindalast kaob (jääb tee alla).
4. Tulenevalt väärtuslikele maastikele seatavatest tingimustest (Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“) peab maantee projekteerimisel säilitama

- maksimaalselt olemasolevad väärtused, lähtudes konkreetse väärtusliku maastiku olemusest. Libatse, Are ja Nurme õgvenduste rajamisel tuleb maksimaalses ulatuses säilitada olemasolev maastikumuster, vajadusel kasutada ehituslikke võtteid mitmekülgse keskkonna loomiseks.
5. Maantee laiendamisega, kogujateede, jalg- ja jalgrattateede rajamisel tuleb võimalikult suures ulatuses metsamaad säilitada, pidades silmas nii liigilist kui vanuselist mitmekesisust. Vajadusel võib need teed viia põhimaanteest eemale ja tagada selle paigutamine loodusesse arvestades tegelike looduslikke olusid.
 6. Pärnu-Jaagupi alevist mööduval põhimaantee lõigul tuleb säilitada maanteest läände jääv mets, mis on ka alevi puhkealaks, teelt lähtuva müra leviku tõkestamiseks.
 7. Uulu-Valga ristmikust lõuna poole jäävas lõigus tuleb võimalikult suures ulatuses säilitada haruldased pinnavormid – luited, samuti luidetel kasvav mets. Maantee kõrvale jalg- ja jalgrattateede ning juurdepääsu- ja kogujateede rajamisel tuleb olemasolevaid pinnavorme säilitada võimalikult suures ulatuses. Puude mahavõtmist tuleb vältida, tehes seda minimaalses mahus.
 8. Pärnu maastikukaitseala, Uulu rannamännikute, Surju rannametsade kaitseala ja Luitemaa kaitsealaga piirnevate teeäärte lagedaks raiumisel tuleb kasutada projekteerimismäärust²¹ külgnähtavuse erandlikke tasemeid. Puude raadamise vältimine on eelduseks vääriselupaikade säilimisele ja negatiivse mõju leevendamisele.
 9. Kaitsealale või sellega piirnevale alale jalg- ja jalgrattateede rajamisel tuleb ette näha võimalikult nõrga valgustuse kasutamine koos valguse otse alla suunamisega (vältimaks valguse hajumist ja peegeldusi), et mitte häirida loomade ja lindude pesitsus- ja toitumisteggevusi.
 10. Pärnu suure ümbersõidu projekteerimisel Paikuse ja Sauga vallas on nõutud, et loodusliku ala osatähtsus tugialas ei langeks alla 90%. See on vajalik roheline võrgustiku efektiivseks funktsioneerimiseks. Lisaks Pärnu suurele ümbersõidule tuleb nõudega arvestada kõikides teemaplaneeringuga hõlmatud valdades. Vajadusel tuleb rakendada kompenseerivaid meetmeid (metsastamine, põõsarinde rajamine, puude istutamine jms).
 11. Uute sildade rajamisel ja vanade rekonstrueerimisel tuleb säilitada veekogude ja nende kaldaalade looduslikkus, silla konstruktsioon peab tagama veekogu kallastel takistamatud liikumisvõimalused inimestele ja loomadele ka kõrgveeseisu ajal (veeala kõrvale tuleb jätta loomade migratsiooniks piisav maismaariba). Pikemate ja avaramate sildade ehitamine on vajalik ka kõrgveeseisu korral veevoolu takistamatuks läbilaskmiseks. Avalikud juurdepääsuteed kallasrajale peab sildade piirkonnas projekteerima jõe mõlemale kaldale.

²¹ „Tee projekteerimise normid ja nõuded“ Vastuvõetud 28.09.1999 Teede ja Sideministri määrusega nr 55

12. Ehitustöödel tuleb tagada erinevate liikide isenditele võimalikult ohutud elu- ja liikumistingimused.
13. Suurte sõraliste ja teiste imetajate maanteele sattumise vältimiseks tuleb tee-ehitusprojekti koostamisel hinnata maanteeäärte tarastamise vajadust. Metsloomatara tuleb vajadusel paigutada mõlemale poole I klassi maantee äärde, va Sauga ringristmiku ja Pärnu linna vaheline lõik. Looduslike olude tõttu peab tarastama Via Baltica maantee ääred Pärnu linnast kuni Häädemeesteni lõikudes, kus maantee piirneb kaitstavate aladega. Tahkuranna külas ja Võiste alevikus tihedalt asustatud aladel, kus metsloomade liikumine on vähetõenäoline, maanteeääri tarastada ei ole tarvis. Maanteeäärte tarastamine Uulust lõuna suunas Uulu rannamännikute, Surju rannametsade ja Luitemaa kaitsealade piires võimaldab ka maanteega piirnevat metsa maksimaalselt säilitada.
14. Pärnu suure ümbersõidu rajamise esimeses etapis, III klassi maantee ehitamisel, ei ole teeääri tarastada tarvis, piisab loomade liikumisteede ristumiskohtadesse maanteega hoiatusmärkide paigaldamisest. Külgnähtavuse tagamiseks metsast läbiminekul aitab teeäärte lagedaks raiumine autojuhil teega piirnevalt alalt lähtuvat ohtu varakult tajuda.
15. Kui Pärnu suur ümbersõit rajatakse I klassi maanteena, tuleb maanteeääred tarastada, seda eelkõige lõigus, kus maantee rajatakse läbi metsamassiivi, mis jääb Rääma rabast kirdesse (tegu on olulise rohekoridoriga) ning lõigus, mis läbib Paikuse vallas asuvat Reiu-Sibula sood.
16. Rapla maakonna piirist kuni Pärnu linna piirini ning linna piirilt kuni Uulu-Valga maanteega ristumiseni ning Pärnu suure ümbersõidu puhul tuleb I klassi maantee rajamisel loomade ülepääsu võimaldamiseks maanteest rajada eritasandilised ristumised (sillaalused kallasrajad, ökoduktid või –tunnelid), kusjuures nendes kohtades tuleb vältida tee valgustamist. Olemasolevate andmete põhjal ei ole võimalik välja pakkuda täpseid kohti, kuhu eritasandilised teeületusvõimalused metsloomadele rajada. KSH aruandes on pööratud tähelepanu olulisematele lõikudele. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb sobivaima lahenduse ja asukoha leidmiseks kaasata eksperdid, kes oskavad määrata liike, teavad nende elupaiku, ohustatust, kaitsestaatust ja oskavad prognoosida mõju neile liikidele ja elupaikadele.
17. Kuna liiklussagedus Uulust Häädemeesteni võrreldes maantee lõiguga maakonna piirist kuni Uuluni on oluliselt väiksem ning maapinna reljeefi iseärasuste tõttu võib ökodukti või –tunneli rajamine osutuda keeruliseks, on reaalseks alternatiiviks teha loomade ülepääsu võimaldamiseks vajalikku kohta tarakatkestus ning juhtida loomad samatasandiliselt üle maantee. Tarakatkestuse piirkonnas tuleb kasutada sõiduteel kiirusepiiranguid.
18. Väikeulukite liikumisteede ristumised maanteega tuleb samuti vajalike uuringutega ning koostöös selle ala spetsialistidega välja selgitada, sest need ei pruugi kattuda suuremate metsloomade liikumiskoridoridega ning

nõuded ülepääsude rajamiseks on teistsugused. Oluline on see, et projekteerimisel tuleb lahendada nii suur- kui ka väikeulukite pääs üle tee.

19. Kaunid merevaated Via Baltica km-l 150-151 Tahkuranna külas, samuti Võiste alevikus km-l 145-146 ning vaated Rannametsa luidetele km-l 162 tuleb maantee projekteerimisel säilitada ning võimalusel reserveerida ilusate vaatekohtadega paigas maad puhkekohtadeks ja avaliku kasutusega aladeks, kuhu on tagatud hõlbus juurdepääs, sealhulgas ka jalgsi ja jalgrattal liiklejatele.

3.5.2 Kaitsealade ja nende kasutamistingimuste arvestamine planeeringus ja ettepanekute tegemine kasutamistingimuste täpsustamiseks ning kaitseresžiimi lõpetamiseks

Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande alusel peab teemaplaneeringu elluviimisel arvestama järgmisi keskkonnatingimusi või kasutama vastavaid leevendavaid meetmeid:

1. Kahjustamaks võimalikult väheseid kaitstavaid elupaiku, tuleb I klassi maantee Pärnu-Uulu vahelises lõigus rajada arvestusega, et praegust maanteega idas piirnevat Pärnu maastikukaitseala luitemetsa ja vana loodusemetsa, kus on ühtlasi mitmete kaitsealuste taimeliikide kasvukohad, ei kahjustata, st maantee laiendust on võimalik rajada mere poole. Vältida tuleb ehitusmasinate liikumist praeguse maanteega idas piirneval alal. I klassi maantee rajamise eelduseks Pärnu-Uulu vahelises lõigus Pärnu maastikukaitseala kohal on Pärnu maastikukaitseala piiride korrigeerimine tulenevalt järgneva KMH raames läbiviidava Natura hindamise tulemustest.
2. Kaitstavate liikide elupaikades on raadamine keelatud.
3. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb läbi viia täiendav keskkonnamõju hindamine koos täpsema Natura 2000 võrgustiku ala mõjutava tegevuse keskkonnamõju hindamisega.
4. Jalg- ja jalgrattatee ja nende eritasandiliste ristumiste projekteerimisel Häädemeeste valla Rannametsa küla põhjaosas arheoloogiamälestise Kalmistu (reg nr 11746) kaitsevööndis tuleb tee-ehitusprojekt kooskõlastada Muinsuskaitseametiga, vajadusel eelnevalt teostades arheoloogilised uuringud kultuurikihi väljaselgitamiseks ning tee asukoha määramiseks.

3.5.3 Tingimused maanteeliiklusest tulenevate mõjude leevendamiseks

Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande alusel peab planeeringu elluviimisel arvestama järgmisi keskkonnatingimusi või kasutama vastavaid leevendavaid meetmeid:

1. Kohtades, kus uus tee piirneb ulatuslikult põllumajanduslikult haritava maaga, on soovitatav tee äärde ette näha haljastuse rajamine (lihtsaim

lahendus hekid), vähendamaks sõiduautode poolt tekitatud heitgaaside ja õhku paisatud raskmetallide kandumist põldudele.

2. Tee-ehitusprojekti koostamise käigus on vajalik teostada mürataseme prognoos (modelleerimine), võttes arvesse olemasolevat ja prognoositud liiklussagedust ning liikluskoosseisu. Müra piirtaseme ületamisel olemasolevatel aladel ja müra taotlustaseme ületamisel uutel planeeritavatel aladel (sh kehtestatud detailplaneeringutega aladel, kus on ehitusload väljastamata) tuleb hoonete ja müratundlike alade kaitseks ette näha müratõkked ja -barjäärid või leevendada müra muude meetmetega, lähtudes erinevate kategooriatega aladele kehtestatud nõuetest.

3.5.4 Tingimused hoonetele ja rajatistele

Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande alusel peab planeeringu elluviimisel arvestama järgmisi keskkonnatingimusi või kasutama vastavaid leevendavaid meetmeid:

1. Teemaplaneeringuga reserveeritud trassikoridori ei ole soovitatav kavandada uusi elamuid ja teisi müratundlikke ehitisi ning objekte.
2. Juhul kui olemasoleva tee sanitaarkaitsevööndisse kavandatakse ehitisi, peab maaüksuse või krundi omanik olema teadlik maanteeliiklusega kaasnevatest mõjudest (müra, heitgaasid jms) ja riskidest ning leidma nende leevendamiseks võimalused omavahenditega.
3. Arvestades hüdrogeoloogilisi tingimusi tuleb tagada ümbritsevate alade joogiveevarustatuse, sh joogivee kvaliteedi säilimine.

3.5.5 Muud tingimused

Keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande alusel peab planeeringu elluviimisel arvestama järgmisi keskkonnatingimusi või kasutama vastavaid leevendavaid meetmeid:

1. Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb kindlaks teha kavandatava maanteetrassi ja selle lähiumbruse põhjavee liikumissuund ja -sügavus ning prognoosida võimalik põhjavee alanemine ja ulatus. Põhjavett ei tohi alandada, kui see võib mõjutada ebasoodsalt looduskeskkonda. Erilist tähelepanu tuleb pöörata soistele aladele, mis jäävad kavandatava Are ja Nurme õgvenduse vahelisele alale Via Balticast läänes (Nurme raba), Sauga alevikus maanteest idas (Rääma raba) ning Rannametsa küla ümbruses.
2. Vajalik on saavutada kokkulepped maantee, kogujateede, jalg- ja jalgrattateede või teiste teega seotud objektide alla jäävate puurkaevude likvideerimise osas. Kui rajatised läbivad puurkaevude sanitaarkaitsevööndit, tuleb otsustada puurkaevude edasine saatus, st kas kaev likvideerida või teha ettepanek sanitaarkaitsevööndi vähendamiseks.
3. Veekogude vee kvaliteedi säilitamiseks tuleb tähelepanu pöörata ärajuhitavale sademeveele. Aasta keskmise ööpäevase liiklussageduse

puhul üle 20 000 auto/ööp ei tohi maantee külge ega põikkraavi suunata vahetult veekogusse (jõkke, ojja, magistraalkraavi, järve, tiiki jne), vaid vesi tuleb hajutada kas looduslikule või pool-looduslikule luhale ja/või puhastada tehispuhastites.

4. Kohtades, kus uus tee lõikab ühe kinnistu piires põllumajandusliku- või metsamaa kaheks erinevaks osaks, tuleb tee-ehitusprojekti koostamise käigus leida lahendus mõlemale osale juurdepääsu võimaldamiseks.
5. Lihkeohtlikes piirkondades (maalihe võib toimuda 80 m kaugusel veepiirist savipinnaste puhul ja kuni 20 m orupervest liivapinnastes), lihkeoht on Reiu ja Pärnu jõe alamjooksul, Sauga jõe ning Uulu kanali kallastel, tuleb enne detailplaneeringu koostamist või tee-ehitusprojekti koostamist nõuda konkreetse ala maalihkeohtlikkuse detailse uuringu läbiviimist.

3.5.6 Ehitusaegse mõju leevendamiseks seatud tingimused

1. Kuna ehitustööde mõju on kõige suurem lindude pesitsusperioodil, siis tuleks võimaluse korral kaitsealasid läbival lõigul ehitustöid piirata või vältida maist kuni augustini.
2. Ehitusalade valikul ei tohi seada ohtu roheline võrgustiku säilimist ja toimimist.
3. Suuremate nõlvuste korral tuleb rakendada erosiooni pidurdavaid meetmeid nagu nt nõlvade katmine kookoskiust mattidega.
4. Veekogude vee omadusi halvendavate tegevuste vältimiseks ja keskkonnariskide minimeerimiseks tuleb veekogude ääres toimuvate ehitustööde käigus erinevate ohutusabinõudega vältida heitmete sattumist veekogusse.
5. Ehitusstaadiumis on põhjavee, samuti pinnavee reostumise oht kütuste, õlide või muude kemikaalidega kõrgem kui kasutusajal. Vastavatest kemikaalide ja kütuste käitlemisnõuetest kinni pidamine on eriti oluline piirkondades, kus on tegemist nõrgalt kaitstud või kaitsmata põhjaveega aladega, mis jäävad Libatse küla ja Pärnu-Jaagupi ümbrusesse, Metsaküla ja Tahkuranna küladesse ja lähiümbrusesse ning piirkonda Rannametsa külast Häädemeesteni jäävad nõrgalt kaitstud põhjaveega alad.
6. Jäätmete, sh ohtlike jäätmete käitlemisel tuleb lähtuda jäätmeseadusest, samuti trassikoridori jäävate omavalitsuse kinnitatud jäätmehoolduseeskirjadest.
7. Ehitustegevuse käigus eemaldatavat pinnast tuleb võimalikult suures osas tee ehitusel taaskasutada. Ehitustegevuse käigus tuleb kasutada tehniliselt korras olevaid masinaid ja tehnikat. Reostustunnustega pinnase kahtluse korral tuleb ühendust võtta ohtlike jäätmete käitluslitsentsi omava ettevõttega, eemaldada reostunud pinnas ja käidelda vastavalt nõuetele.

8. Eemaldatava reostunud pinnase vaheladustamisel tuleb jälgida, et läheduses ei paikneks veekogusid, kuhu sademevee toimetel võiks kanduda saasteained, mis pinnasest välja leostatakse.
9. Ehitustöödel tuleb vältida kallaste ja teerajatiste uhtumist. Sildade ehitustööd tuleks läbi viia madalveeperioodil ning kui töid on tehniliste tingimuste tõttu vajalik teostada jões, siis tuleb vältida selles elavate kalade kudemisaega, mis kestab üldjuhul märtsist juulini. Pärnu, Reiu ja Rannametsa jõgedes tuleb jõesängis töid vältida ka oktoobris ja novembris, mil toimub lõhe, jõeforelli ja meriforelli kudemine.
10. Trassi rajamisel on arvelolev maavara tarvis väljata selliselt, et oleks tagatud maavara kasutuskõlblikkus ning väljatud maavara tuleb kasutada sihtotstarbeliselt. Pärnu suure ümbersõidu koridori jäävad Rääma turbamaardla, Kõrsa turbamaardla ja Reiu-Sibula turbamaardla. Tee ehitamisel ei ole arveloleva maavara osas lubatud kasutada massstabiliseerimist või muud meetodit, mille tulemusena arvelolev maavara muutub kasutuskõlbmatuks. Tee rajamise käigus maapõuest väljatud maavara käitlemisel on vajalik arvestada Maapõueseaduse 6. peatükis „Maapõue muud kasutamise viisid“ toodud nõuetega.
11. Rajatava maantee ja selle juurde kuuluvate rajatiste nagu sildade, ristmike, ristete, liiklussõlmede, bussipeatuste, parklate, puhkekohtade jm tehniline lahendus tuleb tööprojekti faasis paralleelselt siduda ka arhitektuurse poolega, et sobitada seda võimalikult hästi ümbritseva maastikuga sarnaste karakterite imiteerimise kaudu või sarnaste elementide kasutamise kaudu.
12. Tee tehnoloogilises vööndis on pinnase saastumine aja jooksul vältimatu, kuid kaugemal paikneva pinnase kaitseks võiks kaaluda puhvertsoonide rajamist. Igihaljad hekid takistavad raskmetallide edasikandumist ca 80% ulatuses.

4 OLEMASOLEVATE PLANEERINGUTE TÄPSUSTAMINE, TÄIENDAMINE JA ÜLEVAATAMINE

4.1 Pärnu maakonna planeeringu täiendamise ja täpsustamise ulatus

Käesolev teemaplaneering täpsustab kehtivas Pärnu maakonna planeeringus määratud Via Baltica trassi, sh Pärnu suure ümbersõidu asukohta ja trassikoridori ulatust.

Täpsustatud on maantee klass ja sellest tulenev trassikoridori kulgemine ning laius. I klassi maantee on planeeritud maakonna piirist kuni Uulu ristmikuni km-tel 92-141. Antud lõigul on planeeritud kolm õgvendust: Libatse, Are ja Nurme. Selles osas on planeeritud 4-rajaline maantee, teemaa laius 150 m ja trassikoridori laius 650 m.

Lõigu osas on kaks erisust:

- a) alates Jänesselja ringristmikust kuni Rannametsa ristmikuni, kus on planeeritud 4-rajaline magistraaltänav (max kiirus 70 km/h);
- b) Pärnu linnas ei ole planeeringusse haaratud lõik Ehitajate tee, Liivi tee ja Riia mnt.

Pärnu suur ümbersõit algab km-l 117,6 ja suubub tagasi praegusele maanteele km-l 141. Pärnu suur ümbersõit on planeeritud ehitada välja etapiviisiliselt: esimeses etapis kaherealise III kl maanteena ja alles seejärel, kui kasvav liikluskogumus nõuab, ehitatakse välja I klassi maantee.

Via Baltica alates Uulu ristmikust kuni Häädemeeste ristmikuni on planeeritud III klassi maanteena, kulgevana olemasoleva tee koridoris. Tee on planeeritud 2-rajaline, teemaa laius 120 m ja trassikoridori laius 420 m.

Planeeritud on eritasandiliste ristmike, ristete, kogujateede, ülekäigukohtade, jalg- ja jalgrattateede põhimõttelised asukohad, mis üldjuhul jäävad planeeritud trassikoridori. Määratud on puhkekohad looduslike vaatamisväärsuste (Luitemaa, merevaated) ja olemasolevate peatuskohtade läheduses.

Rohelise võrgustiku säilimise tagamiseks ja loomade maantee ületamiseks on teemaplaneeringuga ette nähtud teostada täpsemad uuringud konfliktaladel, mis on märgitud kaartidele.

Teemaplaneeringu ülevaatamise vastavalt PlanS §-le 29, pärast korralisi Riigikogu valimisi nelja kuu jooksul, teostab maavanem koos Maanteeametiga.

4.2 Teemaplaneeringu kandmine kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse

Vastavalt PlanS § 29¹ lg-le 5 kantakse pärast teemaplaneeringu kehtestamist maavanema poolt siinses planeeringus määratud joonehitise, so Via Baltica trassikoridori asukoht kõikide planeeringuala kohalike omavalitsuste üldplaneeringutesse. Teemaplaneeringu kehtestamise otsus jõustub järgmisel päeval

pärast seda, kui Via Baltica trassi asukoht on kantud kõikidesse üldplaneeringutesse määratud joonehitise trassikoridori ulatuses.

Üldplaneeringud, kuhu joonehitise asukoht kantakse, on:

- Are valla üldplaneering, kehtestatud 29.12.2009.
- Halinga valla üldplaneering, kehtestatud 17.09.1998.
- Paikuse valla üldplaneering, kehtestatud 15.06.2009.
- Pärnu linna üldplaneering, kehtestatud 20.09.2001.
- Sauga valla üldplaneering, kehtestatud 12.09.1997.
- Sindi linna üldplaneering, kehtestatud 13.10.2005.
- Tahkuranna valla üldplaneering, kehtestatud 31.05.2012.

4.3 Planeeringuala piires kehtivad detailplaneeringud ja nende ülevaatamise vajadus

4.1 Detailplaneeringud planeeringualas

1. HALINGA vald	DP nimetus/Sihtotstarve <i>Seos trassikoridoriga</i>	Pindala	Kehtestamisotsus <i>Ülevaatamise vajadus</i>
1.1	P-Jaagupi Pärnu mnt 45a / Ä <i>jääb osaliselt sanitaarkaitsevööndisse</i>	0,80 ha	Kehtestamata
1.2	Piimajõe / T <i>klassita kogujatee kulgeb mööda piiri</i>	28,91 ha	20.02.2008 nr 3
1.3	P-Jaagupi kompostplats / T <i>asub trassikoridoris 200 m kaugusel</i>	1,02 ha	23.05.2007 nr 14
1.4	P-Jaagupi Soo 3/5 jäätmejaam / T <i>asub trassikoridoris 200 m kaugusel</i>	0,70 ha	23.05.2007 nr 15
1.5	Pärnu-Jaagupi kergliiklustee / T <i>jääb osaliselt sanitaarkaitsevööndisse</i>		23.01.2008.nr 1
1.6	Pärnu-Jaagupi ja Libatse vahelise kergliiklustee I etapp/ T <i>jääb osaliselt sanitaarkaitsevööndisse</i>		20.10.2010. nr 20
2. ARE vald	DP nimetus/Sihtotstarve <i>Seos trassikoridoriga</i>	Pindala	Kehtestamisotsus <i>Ülevaatamise vajadus</i>
2.1	Kaldapealse / E <i>jääb osaliselt sanitaarkaitsevööndisse</i>	9,99 ha	14.12.2007 nr 91 ÜLE VAADATA
2.2	Räägunurga / E <i>jääb sanitaarkaitsevööndisse</i>	4,04 ha	27.06.2008 nr 41 ÜLE VAADATA
2.3	Sepapõllu ja Niidu tee / Ä <i>jääb trassikoridori</i>	6,2 ha	29.12.2009 nr 75
3. SAUGA vald	DP nimetus/Sihtotstarve <i>Seos trassikoridoriga</i>	Pindala	Kehtestamisotsus <i>Ülevaatamise vajadus</i>
3.1	Vaariku / E <i>jääb osaliselt trassikoridori</i>	36,5 ha	Kehtestamata ÜLE VAADATA
3.2	Lausa / T <i>jääb osaliselt trassikoridori</i>	9,9 ha	Kehtestamata

			ÜLE VAADATA
3.3	Mihkelsi / T <i>jääb kogujatee ja trassikoridori 1/2</i>	9,3 ja	alg 22.12.2011
3.5	Nurme külas Tallipõllu / T <i>jääb täielikult trassikoridori</i>	3,3 ha	26.05.2008 nr 32 ÜLE VAADATA
3.6	Nurme külas Peetri / <i>jääb täielikult trassikoridori</i>	3,0 ha	24.11.2006 nr 123 ÜLE VAADATA
3.7	Nurme külas Nurme Turvas / Ä <i>jääb täielikult trassikoridori</i>	2,3 ha	26.01.2007 nr 23 ÜLE VAADATA
4. PÄRNU linn	DP nimetus/Sihtotstarve	Pindala	Kehtestamisotsus
	<i>Seos trassikoridoriga</i>		<i>Ülevaatamise vajadus</i>
4.1	Tallinna mnt, Ehitajate tee ja Parmu tn vahelise ala <i>piirneb vahetult magistraaltänavaga</i>		18.06.1998 nr 29 ÜLE VAADATA
4.2	Tallinna mnt, Tuule tn ja linnapiiri vahelise ala <i>piirneb vahetult magistraaltänavaga</i>		16.11.2000 a nr 91 ÜLE VAADATA
4.3	Tallinna mnt 107 kinnistu <i>piirneb vahetult magistraaltänavaga</i>		ÜLE VAADATA
4.4	Tallinna mnt 99a <i>piirneb vahetult magistraaltänavaga</i>		19.02.2009 nr 11 ÜLE VAADATA
4.5	Tallinna mnt, Löö tn ja oja vahelise ala <i>piirneb vahetult magistraaltänavaga</i>		ÜLE VAADATA
4.6	Laane tn, linnapiiri, Rannametsa tee ja Riia mnt vahelise ala <i>jääb osaliselt trassikoridori</i>		18.02.1999 nr 14
4.7	Merimetsas tn, Laane tn, Rannametsa tee ja Kalevi pst vahelise maa-ala <i>jääb osaliselt trassikoridori</i>		18.03.2010 nr 21
4.8	Loode-Pärnu tööstusala <i>jääb trassikoridori naabrusesse</i>		19.06.2008 nr 44
5. SINDI linn	DP nimetus/Sihtotstarve	Pindala	Kehtestamisotsus
	<i>Seos trassikoridoriga</i>		<i>Ülevaatamise vajadus</i>
5.1			15.02.2001 nr 85 ÜLE VAADATA
5.3	Kalda tee 1b / Ä Kalda tee 1 / Ü <i>jääb täielikult trassikoridori</i>		25.09.2007 nr 284 ÜLE VAADATA
5.4	Pärnu maantee 3 b / E <i>jääb täielikult trassikoridori</i>		29.11.2005 nr 409 ÜLE VAADATA
5.5	Kalda tee 6, 8 ja 10 / E <i>jääb täielikult trassikoridori</i>		08.04.2008 nr 74 ÜLE VAADATA
6. PAIKUSE vald	DP nimetus/Sihtotstarve	Pindala	Kehtestamisotsus
	<i>Seos trassikoridoriga</i>		<i>Ülevaatamise vajadus</i>
6.1	Paikuse alevik Sinioja tn 35 kinnistu <i>jääb osaliselt trassikoridori</i>	2305 m2	20.03.2006 nr 19
6.2	Silla küla Kuhja maaüksuse ühe osa ja Käärasoo põik 22 krundi	1,335 ha	19.03.2007 s nr 17

6.3	<i>jääb osaliselt trassikoridori</i> Seljametsa küla Ülevälja maaüksuse <i>jääb osaliselt trassikoridori</i>	16 ha	18.12.2006 nr 65
-----	--	-------	------------------

7. TAHKURANNA vald	DP nimetus/Sihtotstarve <i>Seos trassikoridoriga</i>	Pindala	Kehtestamisotsus <i>Ülevaatamise vajadus</i>
7.1	Reiu küla Golfimetsa / Ä	30 ha	25.11.2010 nr 60
	<i>külgneb trassikoridoriga, juurdepääs</i>		31.08.2012 nr 45
7.2	Reiu küla Lottemaa / Ü		06.12.2010 nr 68
	<i>tagada juurdepääs</i>	18 ha	
7.2.1	84801:001:0413 Uulu linnaku		
7.2.2	84801:001:0326 Surfi		
7.2.3	84801:001:0870 Mihkclipõllu		
7.2.4	Reiuranna tee I ja II		
7.3	Reiu küla Margiti / E		alg 17.10.2006 nr 467
	<i>tagada juurdepääs</i>		
7.4	Reiu küla Kadi / E	2,25 ha	28.09.2007 nr 64
	<i>tagada juurdepääs</i>		
7.5	Reiu küla Taivo / E	1,8 ha	28.09.2007 nr 65
	<i>tagada juurdepääs</i>		
7.6	Reiu küla Kapteni / E	1,81 ha	21.05.2003 nr 94
7.7	Uulu küla Nõmme I / E	9,3 ha	
	<i>jääb osaliselt trassikoridori</i>		alg 29.04.2005 nr 24
7.8	Uulu küla Nõmmiku II / E	1,3 ha	
	<i>jääb ümbersõidu trassikoridori</i>		5.07.2006 nr 18
7.9	Uulu küla Uuejõe / E	3 ha	
	<i>jääb ümbersõidu trassikoridori</i>		alg 28.12.2001 nr 57
7.10	Laadi küla Jõesuu / E	2,1 ha	27.08.2009 nr 48
	<i>jääb ümbersõidu trassikoridori</i>		ÜLE VAADATA
7.11	Reiu küla Meelise / E		28.04.2006 nr 19
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>	1,14 ha	
7.12	Reiu küla Uueveski / E	1,80 ha	07.11.2005 nr 73
	<i>jääb osaliselt trassikoridori</i>		
7.13	Reiu küla Pea / Ä	1,70 ha	29.06.2007 nr 42
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>		
7.14	Tahkuranna küla Poode / Ä		30.04.2009 nr 19
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>	3,84 ha	
7.15	Tahkuranna küla Teeaia / E	3,6 ha	29.08.08 nr 50
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>		
7.16	Võiste aleviku Heliste / E	0,8 ha	27.06.2008 nr 39
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>		
7.18	Võiste aleviku Riia mnt 33 / E	1,17 ha	alg. 23.02.2010 nr 62
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>		
7.19	Reiu küla Tammehiie / E	2,04 ha	alg. 30.01.2007 nr 38
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>		
7.20	Reiu küla Tammetõru / E	1,14 ha	
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>		
7.21	Reiu küla Tõllapulga tee 3 / E	2,4 ha	alg. 29.06.2010 nr 38
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>		ÜLE VAADATA
7.22	Reiu küla Sildmäe / E		
	<i>jääb täielikult trassikoridori</i>	1,8 ha	ÜLE VAADATA

7.23	Reiu küla Sorja / Ü <i>jääb täielikult trassikoridori</i>	7,88 ha	alg. 15.06.2010 nr 155 ÜLE VAADATA
7.24	Reiu küla Oja / E <i>jääb täielikult trassikoridori</i>	1,22 ha	ÜLE VAADATA
7.25	Reiu küla Puhkekeskuse	13 ha	Alg. 26.06.2011 nr 25
7.26	Reiu küla Luhajõe	4,3 ha	Alg. 27.03.2012 nr 77
8. HÄÄDEMEESTE vald	DP nimetus/Sihtotstarve <i>Seos trassikoridoriga</i>	Pindala	Kehtestamisotsus <i>Ülevaatamise vajadus</i>
8.1	Lehe, Pärnu mnt 2b, Häädemeeste <i>jääb täielikult trassikoridori</i>	1,70 ha	21.03.2007 nr 24
8.2	Anette, Pärnu mnt 2a, Häädemeeste <i>jääb täielikult trassikoridori</i>	1,63 ha	21.03.2007 nr 24

SIHTOTSTARBE TÄHISTUSED: T – tootmismaa; E – elamumaa; Ä - ärimaa

Tabelis toodud detailplaneeringute edasise staatuse otsustamiseks tuleb need igal omavalitsusel koostöös Maanteeametiga üle vaadata ja otsustada nende elluviimise jätkamise võimalus lähtuvalt:

- 1) Planeeringukohase arengu tulemustest ja planeeringu edasise elluviimise võimalustest;
- 2) uue planeeringu koostamise vajadusest lähtuvalt joonehitise asukoha kandmisest üldplaneeringusse;
- 3) detailplaneeringu (ka osaliselt) kehtetuks tunnistamise vajadusest arvestades planeeritud Via Baltica trassi rajamiseks riigi poolt koostatud tegevuskava;
- 4) teemaplaneeringu elluviimisel ilmnunud olulistest mõjudest majanduslikule, sotsiaalsele, kultuurilisele ja looduskeskkonnale ning kavandatud olulise negatiivse mõju vähendamise meetmetest ja detailplaneeringu iseloomust ja selle kaugusest planeeritud teetrassist;
- 5) muudest planeeringu elluviimisega seotud küsimustest.

I klassi maantee puhul on vajalik enne edasiste ehituslubade väljastamist lisaks üle vaadata ka kõik kehtivad detailplaneeringud, mis jäävad 650 m laiusesse trassikoridori arvestades nii lisanduvaid keskkonnategureid kui ka juurdepääsude tagamise võimalusi. III klassi maantee puhul tuleb seda teha nende kehtivate detailplaneeringute puhul, mis jäävad 420 m laiusesse trassikoridori.

Tabelis toodud detailplaneeringute ülevaatamist tuleb alustada ühe aasta jooksul pärast teemaplaneeringu jõustumist. Ülevaatamise otsuste koopiad tuleb saata Pärnu Maavalitsusele ja Maanteeametile.

5 RAKENDUSSÄTTED

Varem kehtestatud detailplaneeringute alusel jätkatakse projekteerimist ja ehituslubade väljastamist, kuni planeeringuid ei ole tühistatud või kehtetuks tunnistatud vastavalt ptk 5.3 määratud korrale. Kohalikud omavalitsused peavad tagama, et enne ehituslubade väljastamist trassikoridori jäävate kehtivate detailplaneeringute alusel, kooskõlastatakse need ehitusload kuni vastavate planeeringute ülevaatamiseni ka Maanteeametiga.

Kõikide üld- ja detailplaneeringute puhul, mille menetlus on pooleli, tuleb arvesse võtta käesolevat teemaplaneeringut. Juhul, kui menetletav üld- või detailplaneering on vastuolus käesoleva teemaplaneeringuga, tuleb see viia vastavusse käesoleva teemaplaneeringuga ja kooskõlastada Maanteeametiga, enne kui see esitatakse vastuvõtmiseks, avalikustamiseks või kehtestamiseks.

5.1 Üldplaneeringute vastavusse viimine teemaplaneeringuga

Teemaplaneering koostatakse kehtiva Pärnu maakonna planeeringu täpsustamiseks ja täiendamiseks. Planeeritav maa-ala hõlmab kogu trassikoridori, kuid määrab maakasutuse juhtfunktsiooni otseselt vaid tee ja teekaitsevööndi alal. Kui tee kantakse üldplaneeringusse, muutub senine maakasutuse juhtfunktsioon tee ja teekaitsevööndi alal liiklusmaaks.

Pärast joonehitise asukohavaliku maakonnaplaneeringu kehtestamist maavanema poolt, kantakse joonehitise asukoht vastavasse varem kehtestatud üldplaneeringusse. Joonehitise asukohavaliku maakonnaplaneeringu otsus jõustub järgmisel päeval pärast joonehitise asukoha kandmist kõigisse joonehitise asukohavaliku ala kehtestatud üldplaneeringutesse.

Edaspidi toimub tee-ehitusprojekti koostamine kehtestatud teemaplaneeringu alusel. Kui joonehitise juurde kuulub selle kasutamisega seotud hoonete ja rajatiste kogum, siis koostatakse nende ehitamiseks vajalik detailplaneering käesoleva teemaplaneeringu alusel.

5.2 Joonehitise alla jäävate maade võõrandamise põhimõtted

Kuna maakonnaplaneeringu kaardi mõõtkava ei võimalda väga täpselt määrata tee asukohta, siis määratakse täpne teemaa vajadus antud planeeringu alusel koostatava tee-ehitusprojektiga.

Tee-ehitusprojekti koosseisu kuulub ühe osana krundijaotuskava. See määrab tee-ehitustööde ja edasise teehooldusega arvestava tehniliselt vajaliku teemaa, mille ulatuses nähakse ette maa võõrandamine ja sellel maal paiknevate hoonete ning rajatiste likvideerimise vajaduse.

5.2.1 Tee-ehituseks vajalike maade omandamine

Riigimaanteede ehitamiseks või remontimiseks vajalike maade omandamine toimub vastavalt Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud teehoiukavale Maanteeameti poolt kinnitatud teeseaduse § 19-le vastava tee-ehitusprojekti alusel.

Tee-ehitusprojekti koostamise ja maaomanikega kooskõlastamise ajal veel ei ole Maanteeametil võimalik öelda tee ehitamiseks vajalike maade lõplikku hinda, kuna sel hetkel puudub litsentseeritud maa hindaja poolt koostatud eksperthinnang maade turuväärtuse kohta. Piirkonna keskmiste maahindade kohta saab infot Maa-ameti koduleheküljelt <http://www.maaamet.ee/kinnisvara/htraru/>, kuid seal toodud andmetel on üksnes informatiivne tähendus ning selle alusel ei saa teha põhjapanevaid ja lõplikke järeldusi ühegi kinnistu tegeliku väärtuse kohta.

5.2.2 Läbirääkimised vabatahtlikuks võõrandamiseks

Pärast vastava teelõigu või objekti teehoiukavasse võtmist (ning selle realiseerimiseks vajalike rahade eraldamist) alustab Maanteeamet maade omandamise menetlust. Selleks tellitakse litsentseeritud ja atesteeritud maahindajalt eksperthinnang tee ehitamiseks vajalike maade turuväärtuse leidmiseks, mille alusel toimuvad läbirääkimised maaomanikega.

Võõrandamise aluseks olevate läbirääkimiste käigus kuulatakse Maanteeameti poolt ära maaomanike soovid, tutvustatakse maahindaja poolt koostatud eksperthinnangu sisu ning üritatakse leida omanikuga kokkulepe maa võõrandamise tingimuste osas (hind, valduse üleandmise aeg, saagi koristamise ja metsa raiumise võimalus, tee ehitamiseks mittevajaliku, kuid maaomanikule ebaotstarbeka maasiilu võõrandamise võimalus Maanteeameti poolt jms). Eeltoodu alusel sõlmitakse kokkulepe maa võõrandamiseks või alustatakse sundvõõrandamise kohaldamist.

Kõik maade omandamisega seonduvad kulutused (maamöödutööd, müügilepingute notaritasud ja riigilõivud) tasub Maanteeamet.

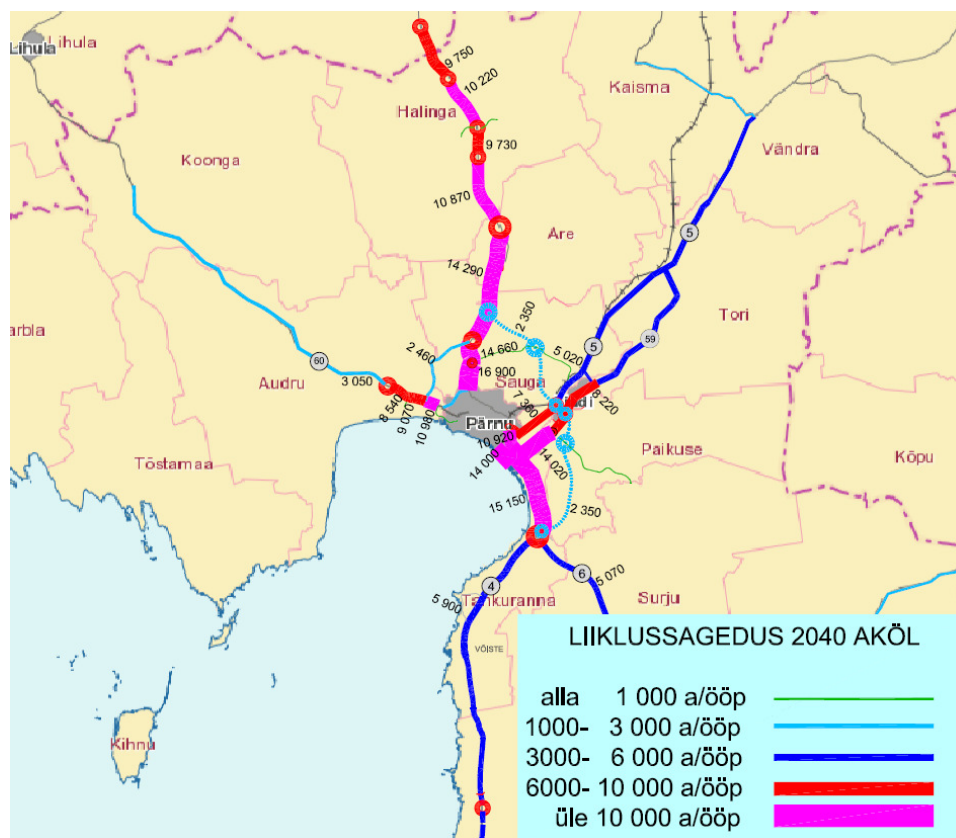
5.2.3 Sundvõõrandamine

Sundvõõrandamist kohaldatakse siis, kui maatüki võõrandamise vajadus on aktsepteeritud avaliku planeerimisprotsessi käigus ning kui läbirääkimised vabatahtlikuks võõrandamiseks ei anna soovitud tulemusi.

Sundvõõrandamine toimub vastavalt kinnisasja sundvõõrandamise seadusele.

5.3 Väljaehitamise etapid ja prioriteedid

Via Baltica maantee rekonstrueerimise vajadust kinnitavad eeldatav liiklussagedus, mis aastaks 2040 jõuab trassi lõigus maakonna põhjapiirilt Uuluni tasemele, mida suudab normikohaselt teenindada ainult I klassi maantee. Lisaks toetavad selles lõigus I klassi maantee ja koos sellega kaasnevate trassi õgvenduste rajamise vajadust sotsiaal-majanduslikud tegurid, sh Pärnu ja ümbritsevate valdade vahelise pendelrände suur osakaal trassilõigu liikluses.



5-1 Eeldatav liiklussagedus Via Baltical aastal 2040

Kogu maakonda läbivana omab Via Baltica jätkuvalt suurt tähtsust riigi põhimaantee funktsioonide kindlustajana, lisaks seab nõuded maantee kuulumine üle-euroopalisel teedevõrgustikku, olles peamiseks põhja-lõuna suunaliseks ühenduseks Soome, Eesti, Läti, Leedu, Poola ja kesk-Euroopa vahel. Seetõttu on oluline maantee kvaliteedi tõstmine ka Via Baltica lõigul Uulust Häädemeesteni, tagamaks terve maakonna ulatuses ohutu ja sujuv liiklus läbisõitjatele ning parandades kohalike elanike elamis- ja liiklemistingimusi müratõkete, jalg- ja jalgrattateede rajamise, ohutute teeületusvõimaluste loomise näol nii inimestele kui ka metsloomadele.

Vastavalt eeldatavale liiklussageduse kasvule saab eristada ja prioriteetsuse järgi järjestada alljärgnevaid planeeringus kavandatud Via Baltica elluviimise etappe:

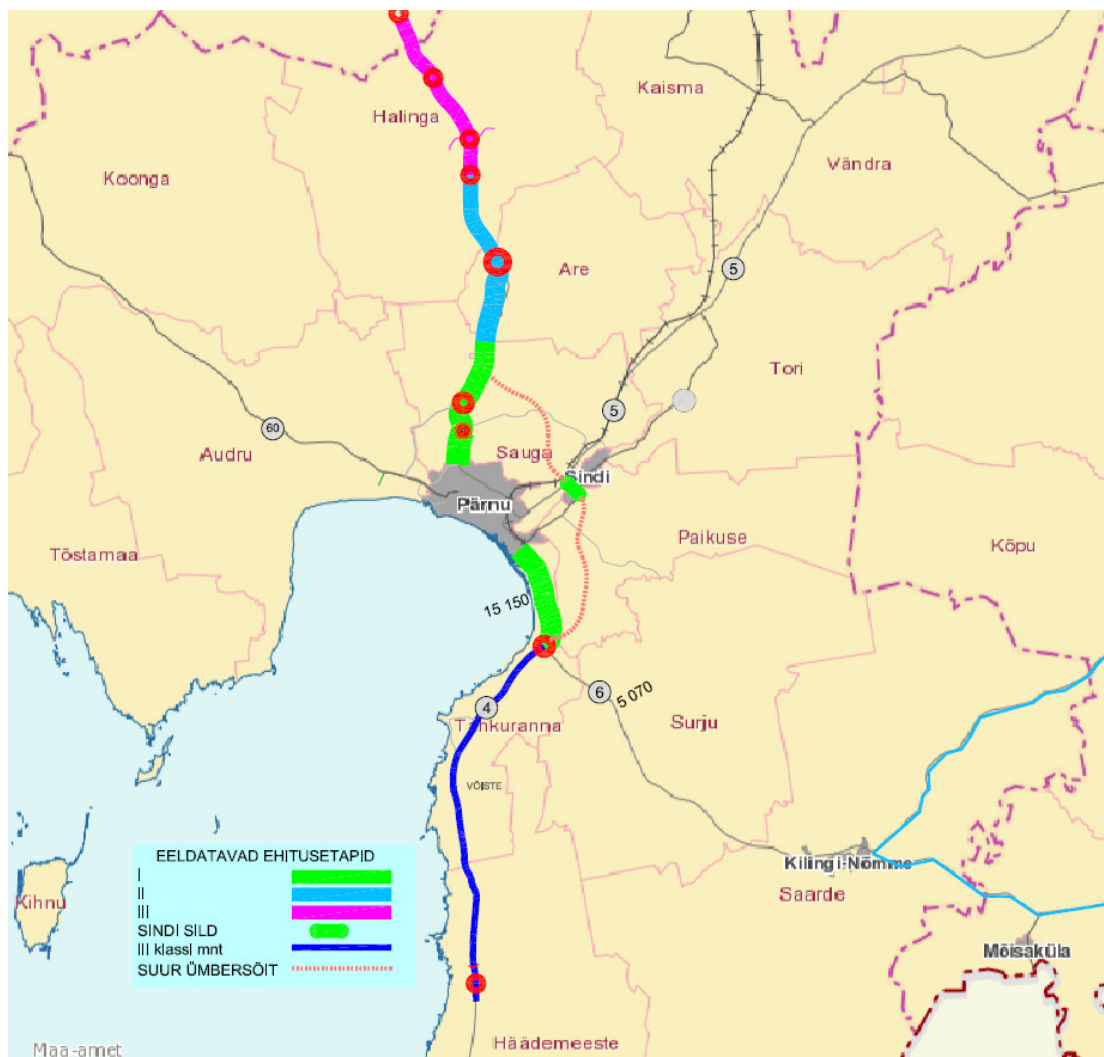
- I. Tiheasustust läbivad lõigud Pärnu linna piiril ja sellest põhjas ning lõunas, kus eeldatav liiklussagedus aastal 2040 ületab 15 000 a/ööp kokku 16,50 km, sealhulgas:
 - a. Kurena – Ehitajate tee;
 - b. Raeküla (Paide mnt) – Uulu (mnt nr 6 ristmik);
- II. Halinga – Kurena 13,50 km (102,5-116,0 sh Are möödasõit);
- III. Jädivere²² – Pärnu-Jaagupi – Are 12,50 km (90,0-102,5 sh Libatse õgvendus).

²² Rapla maakonnas paiknev järgmise eritasapinnas liiklussõlme asukoht

Koos I etapiga võiks kaaluda ka Sindi linnas kahte riigimaanteed üle Pärnu jõe ühendava 1,50 km pikkuse lõigu, millest suure osa moodustab jõesild, ehitamist tulevase Pärnu suure ümbersõidu osana. Silla ehitamise hädavajadus võib juba nii varajases staadiumis tekkida juhul, kui ei realiseeru Pärnu linna kavandatava uue (Rääma) silla ehitamise plaanid. Vastavalt olukorrale võib aga Sindi silla ehitamist kaaluda igas järgnevas etapis.

III klassi maantee renoveerimine 14 km lõigus Uulust Võisteni (km 142-156) võiks alata paralleelselt II etapiga Halinga-Kurena ning lõik Võiste-Häädemeeste (km 156-170) paralleelselt III etapiga Jädivere-Pärnu-Jaagupi.

Alles seejärel, kui maakonda läbiv Via Baltica on uuele tasemele viidud, saab loodetavasti hakata kavandama Pärnu suure ümbersõidu täispikkuses väljaehitamist. Praeguste majanduslike eelduste kohaselt on see esimeses etapis ettenähtud ehitada III klassi maanteena, mille kogupikkus ületab 24 km. Olenevalt võimalustest võib selle veel omakorda kahte osasse jagada, kas ainult Sauga või ainult Paikuse valda läbivana. Esimeses etapis ei osutu vajalikuks eritasandiliste liiklussõlmede väljaehitamine, piirduda võib tavaristmikega. Sellega, et ennustada vajadust Pärnu suur ümbersõit ehitada I klassi maanteeks, jäävad tänased liiklusproгноosimeetodid hätta. Pole võimatu, et olemasoleva trassi uuendamine ja majanduskasv genereerivad ettenägematuid liiklusvoogusid, ning I klassi maantee rajamine võib kerkida päevakorda perioodil, mis jääb aastate 2040 ja 2050 vahele.



5-2 Via Baltica rekonstrueerimise võimalikud etapid

6 TERMINID JA MÄÄRATLUSED:

<i>TERMIN</i>	<i>SELETUS</i>
Aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (AKÖL)	Aasta jooksul vaadeldavat tee ristlõiget läbinud sõidukite koguarv jagatuna päevade arvuga aastas.
Aeglustusrada	Teeosa, kus on võimalik sõidumugavust ja –ohutust tagades sõidukiirust vähendada kuni järgneva tee-elementi projektkiiruseni.
Arvutuslik auto	Erinevat liiklusvahendite rühma (sõiduauto, buss, veoauto jne.) esindav sõiduk, mille mõõtmed, mass ja muud tunnused võetakse aluseks maantee projekteerimisel.
Asfaltbetoonkate	Normidekohaselt kuumalt või soojalt paigaldatud asfaltbetoonsegust kate.
Eeldatav liiklussagedus	Arvestusaastale prognoositud liiklussagedus, mille alusel tee või tänav plaanitakse ja projekteeritakse.
Eelkõverik (ka siirdekõverik)	Muutuva raadiusega kõver, mis tagab sujuva ülemineku trassi sirgetelt osadelt ringikõverana kujundatud kõverikuosale.
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.
Foorjuhitav ristmik	Samatasandiline ristmik või eritasandilise ristmiku samatasandiline osa, kus omavahel konfliktset liiklusvood on kas täielikult või osaliselt ajaliselt eraldatud.
Kanaliseeritud ristmik	Samatasandiline ristmik, kus liiklust suunatakse, eraldatakse või kaitstakse liiklussaartega ja/või teemärgistega.
Katend	Mitmekihiline konstruktsioon, mis võtab vastu transpordivahendite koormuse ja jaotab selle pinnasele.
Kattega tee	Tee, mille rahuldav sõidetavus on tagatud aastaringselt (ja mis ei vaja pidevat hooldamist).
Kergliiklus	Liiklus, kus ei kasutata mootorsõidukeid.
Kergliiklustee	Jalakäijate ja ratturite liiklemiseks ette nähtud eraldi tee.
Kiirendusrada	Teeosa, kus on võimalik sõidumugavust ja –ohutust tagades sõidukiirust suurendada.
Kiirus V85	Kiirus, millest aeglasemalt sõidab 85% sõidukitest.

Kiirusmuuterada	Lisarada, millel hargnemise, liitumise või mõne muu manöövri sooritamiseks liigutakse muutuva kiirusega.
Kogujatee	Maanteega samasuunaliselt kulgev tee, mille eesmärgiks on projekteeritaval teel oluliselt vähendada ristmike ja pealesõitude arvu, kuid samal ajal tagada vajalik juurdepääs teega külgnevale alale. Kogujatee ei kuulu maantee koosseisu.
Kohalik maantee	Kohaliku omavalitsuse omandis olev kohalikuks liikluseks ettenähtud maantee.
Konfliktpunkt	Liiklusvoogude geomeetriliselt fikseeritud lõikumis-, hargnemis- või liitumiskoht.
Koormussagedus	Tee või tänava enamkoormatud sõiduraja ristlõiget läbinud normitelgede arv ajaühikus.
Kõrvalmaantee	Riigimaantee, mis ühendab linna alevite ja alevikega, alevaid ja alevikke omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega.
Külgnähtavusala	Teega külgnev ala, kus liiklusohutuse seisukohalt ei tohi olla nähtavust piiravaid ja maanteele mittekuuluvaid takistusi.
Küvett	Maanteeäärne kraav pinnavee ärajuhtimiseks tee muldkehalt või süvendi nõlvadelt.
Liikluskoosseis	Erinevate liiklejate või sõidukiliikide osatähtsus liikluses
Liiklustihedus	Teel või sõidurajal liikuvate sõidukite arv tee ühikpikkusel kindlal ajahetkel.
Liiklusummik	Liikluse seisund, kus normaalne liiklusvoog lakkab, liiklustihedus läheneb piirtihedusele, liiklussagedus ja kiirus lähenevad nullile.
Läbilaskvus	Ühikautode suurim arv ajaühikus, mida tee või sõidurada võib normaalses tee- ja liiklusoludes läbi lasta.
Läbivliiklus	Ala läbiv liiklus, mille lähte- ja sihtkoht asub väljaspool vaadeldavat ala.
Maantee kaitsevöönd	Tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ja teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ning inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks mõeldud ala, mille laius sõltub tee omandivormist ja tähtsusest.
Maantee laius	Teepeenarde välisservade vahekaugus risti tee teljega.
Maantee serv	Teepeenra serv, kust algab mulde nõlv.
Magistraaltee	Peamine liiklustee; maanteedel põhi- ja tugimaanteed, linnades põhi- ja jaotustänavad.
Muldkeha	Autotee katendi pinnasalus, mille koosseisu kuuluvad temaga vahetult seotud küvetid, kraavid, reservid, drenaaž.

Mustkate	Mustsegust ehitatud kate, pinnatud.
Mustsegu	Vedeldatud või vedelbituumenist, liivast ja killustikust või kruusast saadud liitmaterjal.
Nihutatud harudega ristmik	Kahest lähestikku paiknevast 3-harulisest ristmikust koosnev 4-haruline ristmik.
Nõlvus	Mulde nõlvakalle, mida väljendatakse nõlva kõrguse ja nõlva horisontaalprojektsiooni pikkuse suhtena (1: m).
Nähtavuskaugus	Kaugus, mille ulatuses sõidukijuht näeb teed, teisi liiklejaid ja liikluskorraldusvahendeid.
Puhkekoht	Liiklejatele puhkamiseks ja sõidukite parkimiseks mõeldud ala maantee läheduses.
Põhimaantee	Magistraaltee, mis ühendab pealinna teiste suuremate linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega.
Põhitänav	Peamiselt linnaosade vahelist või linnakeskusesse suunduvat, aga ka keskusest möödasuunavat liiklust teenindav magistraaltänav.
Pörkepiire	Sõidutee serval või eraldusribal olev rajatis, mille eesmärk on takistada sõiduki väljasõitu teelt või kaldumist vastassuunavööndisse.
Püsiakatend	Suurima töökindlusega katenditüüp, mida kasutatakse I-III klassi teedel.
Rajatis	Maapinnaga püsivalt ühendatud, inimtegevuse tulemusena valminud ehitis, mis ei ole hoone.
Ramp	Kaht eritasandil lõikuvat teed ühendav teeosa ristmikul.
Riigimaantee	Riigi omandis olev rajatis, mis on ette nähtud üldiseks liikluseks asulate vahel ja läbi asulate.
Ringristmik	Ristmik, kus liiklus toimub ühesuunalisena ümber jaotussaare.
Ristikheinristmik	Eritasandiline ristmik, kus lõikuvad teed on seotud nelja silmus- ja nelja sujuvrambiga nii, et kõik pöörded sisaldavad ainult paremhargnemisi ja –liitumisi.
Ristlõige	Vertikaalne läbilõige maastikust ja projekteeritud rajatisest risti teetrassiga.
Ristprofiil	Ristlõike graafiline kujutis koos kõrgusmärkidega.
Rombristmik	Eritasandiline ristmik, kus neli peateesuunalist rampi ühendavad peateed kõrvalteega. Rambid ja kõrvaltee moodustavad kaks samatasandilist ristmikku.
Samatasandiline ristmik	Kahe või enama samal kõrgusel paikneva tee lõikumiskoht, kus on võimalik teisele teele siirduda.

Sanitaarkaitsevöönd	Maa-ala tee kõrval, kus liiklusest tulenev õhusaaste ületab perioodiliselt lubatud piirkontsentratsiooni.
Siirdekate	Peamiselt kruus- või killustikkattega katend, kaetud tolmutõrjeks pindamis- või immutuskihiga. Kasutatakse IV-V klassi teedel.
Silla ava	Silla äärmiste sammaste või koonuste sisepindade rõhtne vahakaugus veepinnal.
Silla kogupikkus	Konstruksiooni või kaldasammaste äärmiste servade vahakaugus piki silda.
Silla kõrgus	Vahakaugus silla sõidutee kõrgeimast punktist madalvee tasemeni.
Sõidurada	Sõidutee pikiriba, mis on tähistatud vastavate liiklusmärkide või teekattemärgistusega või on tähistamata ja mille laius on küllaldane autode liiklemiseks ühes reas.
Sõidutee	Ainult sõidukite liiklemiseks ettenähtud teeosa; teel võib olla mitu eraldusribaga eraldatud sõiduteed.
Süvend	Pinnasesse kaevamise teel rajatud mulle.
Taandatud liiklussagedus	Ühikautodes väljendatud liiklussagedus.
Tasasusindeks (IRI)	Ebatasasuste amplituudide summa mm/m.
Tee	Maantee, tänav, jalgte, jalgrattate või muu sõidukite ja/või jalakäijate liiklemiseks kasutatav rajatis. Tee koosseisu kuuluvad ka teepeenrad, külgkraavid, eraldus- ja haljasribad ning tee juurde kuuluvad rajatised.
Tee kaitsevöönd	Tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ja teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ning inimestele ohtlike mõjude vähendamiseks mõeldud piiratud kasutusega ala.
Teega külgnev ala	Teeäärne piirkond, kust tee lähenev liikleja võib olla teel liiklejale ohtlik.
Teekattemärgised	Teekattele kantud jooned, nooled, kirjad ja muud liikluskorralduseks vajalikud kujutised.
Teemaa	Juriidiliselt eraldatud maa maantee tarindite ja elementide paigutamiseks ja korrashoiuks.
Teenindusjaam	Vähemalt ühe kinnise teeninduskohaga (remondiboks, pesula jms) teenindusettevõtte, kus müüakse autokütust, määrdeaineid ja varuosi ning osutatakse autokasutajatele vajalikke teenuseid.
Teenindustase	Liikluse kvaliteedinäitaja, mida iseloomustatakse konkreetse liikleja liikumistingimustega liiklusvoo tiheduse, kiiruse, ooteaja ja manööverdusvabaduse kaudu. Väljendub

	tasemetena A, B, C, D, E ja F, kus A tähendab parimat kvaliteeti, E rajatise läbilaskvust ja F ummikut. Enamus liiklusrajatised projekteeritakse teenindustasemele D, linna ja linnalähiümbruse puhul võib kasutada ka teenindustaset E..
Teepeenar	Sõidutee välisservale katendi toetamiseks rajatav riba, mida võidakse kasutada peatumiseks ja erijuhtudel ka liiklemiseks.
Teerajatis	Teele ettejäeva takistuse ületamist võimaldav või teed kaitsev rajatis.
Teetrass	Projektijärgne tee telje paiknemine looduses, mida iseloomustavad horisontaalne (plaan) ja vertikaalne (pikiprofiil) projektsioon.
Teljekoormus	Osa sõiduki massist, mis telje kaudu koormab teed.
Tiheasustusala	Linna, alevi, aleviku või küla selgelt piiritletud kompaktse asustusega territoorium
Tiptund	Loenduste põhjal kindlaks määratud suurima liiklussagedus tund, mille aeg võib olla fikseeritud täistunni või suurema täpsusega.
Tiptunni liiklussagedus	Suurus, mis iseloomustab liiklussagedust tiptunni vältel (valdavalt valitakse läbilaskvuse arvutuste soovitusel 30-s tiptund).
Tiptunnitegur	Tiptunni liiklussageduse ja aasta keskmise ööpäevase liiklussageduse suhe.
Trompetristmik	Eritasandiline kolmekülgne ristmik, kus üks tee liitub teisega ligikaudu täisnurga all ja mis võimaldab rampide kaudu igalt harult teisele siirduda.
Truup	Vee või loomade tee alt läbijuhtimiseks maantee muldes olev rajatis, mille puhas ava on alla 3 meetri.
Tugimaantee	Magistraaltee, mis ühendab linna omavahel ning linna põhimaanteega.
Tulemuslikkuse analüüs	Idee teostatavuse tehniliste ja majanduslike aspektide hinnang.
Tänav	Linnas või muul tiheasustusosal paiknev sõidukite või jalakäijate liiklemiseks mõeldud rajatis.
Tänavakaitsevöönd	Teemaa piirist väljapoole jääv kuni 10 meetri laiune ala, mille olemasolu ja täpne laius nähakse ette detailplaneeringus.
Viadukt	Kuivamaasild, mida mööda tee kulgeb üle teise tee, oru või muu objekti.
Viraaž	Sõidutee ühepoolne, kõveriku sissepoole suunatud põikkalle.
Ökodukt	Metsloomade käiguradadele tee ohutuks ületamiseks rajatud

	spetsiaalne viadukt.
Ökotunnel	Metsloomade käiguradadele tee ohutuks ületamiseks rajatud spetsiaalne tunnel.
Ühikauto	Teoreetiline sõiduk, mis kasutab tee läbilaskvust sama suure osa kui keskmine sõiduauto.
Ülekäigukoht	Jalakäijatele sõidutee, jalgrattatee või trammittee ületamiseks ja jalakäijate hajumise vältimiseks ette nähtud jalakäijatele arusaadavalt rajatud ja vastavalt tähistatud teeosa, kus jalakäijal ei ole sõidukijuhi suhtes eesõigust.
Ülekäigurada	Jalakäijatele sõidutee, jalgrattatee või trammittee ületamiseks ette nähtud vastava liiklusemärgi ja teekattemärgisega tähistatud teeosa, kus juht on kohustatud andma jalakäijale teed.

7 KASUTATUD KIRJANDUS JA MATERJALID

1. “Geotehnika aruanne, Pärnu maakond, Reiu küla, Uulu kanali maalihe”, Geotehnika Inseneribüroo G.I.B AS, 2006
2. “Eesti keskkonnanstrateegia”, Tallinn, Keskkonnaministeerium 1997
3. “Eesti keskkonnanstrateegia 2030”, Tallinn, Keskkonnaministeerium 2007
4. “Läänemeremaade visioon ja strateegiad 2010. Nägemuselt tegudele”, Läänemere Regiooni Ruumilise Arengu Komitee, Poola, 1997
5. “Maalihked Pärnu maakonnas”, V. Kalm, T. Hang, A. Rosentau, P. Talviste, ja M. Kohv, 2002 <http://www.ut.ee/BGGL/maalihked/>
6. “Pärnu maakonna planeering”, kehtestatud Pärnu maavanema korraldusega 21. detsembril 1998
7. Pärnu maakonna teemaplaneering „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused”. Kehtestatud Pärnu maavanema 20.05.2003.a korraldusega nr 80.
8. Pärnu maakonna teemaplaneering „Maakonna sotsiaalne infrastruktuur 2008-2015” Kehtestatud Pärnu maavanema 9. oktoobri 2008 a. korraldusega nr.112
9. “Roheline võrgustik”, K. Sepp, J. Jagomägi, 2002
10. “Soovitused üldplaneeringu koostamiseks”. 2000. Toimetaja Lass, Kaur, koostanud AS Entec, Tallinn, Keskkonnaministeerium.
11. *VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region 2030*, VASAB Secretariat, Latvia, 2009
12. *Via Baltica Spatial Development Zone Summary Report 2000*, Riga, 2000.
13. *Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010. Towards a Framework for Spatial Development in the Baltic Sea Region. The Group of Focal Points, Denmark, 1994*
14. “Üleriigiline planeering Eesti 2010”, Tallinn, Keskkonnaministeerium 2000
15. Arengustrateegia „Pärnumaa 2030+“, Pärnu Maavalitsus 2010

Interneti allikad:

1. <http://www.are.ee>
2. <http://www.eelis.ic.envir.ee>
3. <http://www.eesti2030.ee>
4. <http://www.envir.ee>
5. <http://www.haademeeste.ee/index.php>
6. <http://www.halinga.ee>
7. <http://www.headandlead.ee/planeerimine>
8. <http://www.paikuse.ee>
9. <http://www.parnu.ee>

10. <http://www.parnumaa.ee/index.php?id=311>
11. <http://www.maaamet.ee/>
12. <http://www.mv.parnu.ee/index.php?id=119>
13. <http://register.muinas.ee/>
14. <http://www.sindi.ee>
15. <http://www.siseministeerium.ee>
16. <http://www.sauga.ee>
17. <http://www.tahkuranna.ee>