



Rapla Maavalitsus



Maanteeamet

**Raplamaa maakonnaplaneeringut
täpsustav teemaplaneering
„Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha
täpsustamine km 44,0-92,0“**

Seletuskiri

Tartu 2014

OÜ Hendrikson & Ko

Raekoja pl 8, Tartu
Pärnu mnt 27, Tallinn

<http://www.hendrikson.ee>



Hendrikson & Ko



OÜ Reaalprojekt

Vaksali 17, Viljandi
Pärnu mnt 463, Tallinn

<http://www.reaalprojekt.ee>



Sisukord

Sissejuhatus	5
1 Planeeringu koostamise vajadus ja protsess	6
1.1 Planeeringuala	6
1.2. Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee staatus teedevõrgus	6
1.3. Planeeringu koostamise eesmärk ja vajadus	6
1.4 Planeeringu koostamise protsess	8
2 Planeeringu koostamisega seotud uuringud ja analüüsid.....	10
3 Käsitletavad põhimaantee trassi koridori asukohaalternatiivid, nende võrdlus ja võrdlustulemuste põhjendus	14
3.1 Põhimaantee võrreldav lõik 1, Kernu ümbersõit km 37,2-45,3	17
3.2 Põhimaantee võrreldav lõik 2, Varbola ümbersõit km 47,2-50,8	18
3.3 Põhimaantee võrreldav lõik 3, Vaimõisa õgvendus km 56,6-61,9.....	19
3.4 Põhimaantee võrreldav lõik 4, Märjamaa õgvendus km 63,2-66,5.....	20
3.5 Põhimaantee võrreldav lõik 5, Konuvere ja Päärdu ümbersõit km 74,3-84,7.....	21
3.6 Põhimaantee võrreldav lõik 6, Jädivere õgvendus km 87,5-92,0.....	23
3.7 Põhimaantee võrreldav lõik 7, pikk Kernu-Käbiküla ümbersõit km 37,2-61,9	24
3.8 Käsitletava põhimaantee väljavalitud trassi asukoht km12,0-92,0	25
4 Planeeringulahendus	27
4.1 Üldtingimused	28
4.1.1 I klassi maantee trassi koridor ning tee ja tee kaitsevööndi ala	28
4.1.2 III klassi maantee trassi koridor ning tee ja tee kaitsevööndi ala.....	28
4.1.3 Maade kasutamise põhimõtted ja ehitustingimused planeeritud maantee trassi koridoris ning tee ja tee kaitsevööndi alas	29
4.1.4 Tehnovõrgud	31
4.1.5 Tuulikutpargid ja üksikud tuulikud	31
4.1.6 Maaparandussüsteemid.....	32
4.1.7 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised	32
4.2 Liiklusrajatised	32
4.2.1 Tee-ehituslikud üldnõuded	32
4.2.2 Eritasandilised ristmikud ning risted	32
4.2.3 Sillad ja viadukid.....	33
4.2.4 Bussipeatused	33
4.2.5 Jalg- ja jalgrattateed, jalgtunnelid.....	33



4.2.6	Kogujateed.....	34
4.2.7	Parklad, puhkekohad, tanklad ja teenindusjaamad	35
4.2.8	Keskonnatingimused roheline võrgustiku toimimise tagamiseks	35
4.2.9	Müratõkked	36
4.3	Käbiküla - Vaimõisa lõik, km 44,2 – 57,0	36
4.3.1	Üldkirjeldus.....	36
4.3.2	Liikluskorralduslikud nõuded.....	37
4.3.3	Liiklusemüra leevendavad meetmed	38
4.3.4	Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine	38
4.3.5	Kaitstavad loodusobjektid ja vääriselupaigad.....	38
4.3.6	Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised.....	39
4.3.7	Maardlad.....	39
4.4	Vaimõisa õgvendus, km 57,0-61,0.....	39
4.4.1	Üldkirjeldus.....	39
4.4.2	Liikluskorralduslikud nõuded.....	40
4.4.3	Liiklusemüra leevendavad meetmed	40
4.4.4	Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine	40
4.4.5	Kaitstavad loodusobjektid	40
4.4.6	Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised.....	41
4.4.7	Maardlad.....	41
4.5	Päädeva-Konuvere lõik, km 61,0 – 77,8	41
4.5.1	Üldkirjeldus.....	41
4.5.2	Liikluskorralduslikud nõuded.....	42
4.5.3	Liiklusemüra leevendavad meetmed	43
4.5.4	Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine	43
4.5.5	Kaitstavad loodusobjektid	43
4.5.6	Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised.....	44
4.5.7	Maardlad.....	44
4.6	Päärdu lõik, km 77,8 – 85,0	44
4.6.1	Üldkirjeldus.....	44
4.6.2	Liikluskorralduslikud nõuded.....	45
4.6.3	Liiklusemüra leevendavad meetmed	45
4.6.4	Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine	45
4.6.5	Kaitstavad loodusobjektid	46
4.6.6	Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised.....	46
4.6.7	Maardlad.....	46
4.7	Palase – Jädivere lõik, km 85,0-88,5.....	46
4.7.1	Üldkirjeldus.....	46
4.7.2	Liikluskorralduslikud nõuded.....	47
4.7.3	Liiklusemüra leevendavad meetmed	47
4.7.4	Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine	47
4.7.5	Kaitstavad loodusobjektid	47

4.7.6	Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised.....	48
4.7.7	Maardlad.....	48
4.8	Jädivere õgvendus, km 88,5-92,0.....	48
4.8.1	Üldkirjeldus.....	48
4.8.2	Liikluskorralduslikud nõuded.....	48
4.8.3	Liiklusemüra leevendavad meetmed.....	49
4.8.4	Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine.....	49
4.8.5	Kaitstavad loodusobjektid.....	49
4.8.6	Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised.....	50
4.8.7	Maardlad.....	50
5	Teemaplaneeringu lahenduse realiseerumisega kaasnevate mõjude leevendusmeetmed	51
6	Planeeringu elluviimine.....	56
6.1	Vastavus maakonnaplaneeringule.....	56
6.2	Elluviimise põhimõtted ja etapid.....	56
7	Terminid ja määratlused	57
8	Kaardid.....	60

Sissejuhatus

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

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

Põhimaantee trassi koridor läbib Märjamaa ja Vigala valda.

Paralleelselt Raplamaa maakonnaplaneeringu koostamisega koostati teemaplaneeringud Harju ja Pärnu maakonnas.

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

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

Teemaplaneering koosneb:

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

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

1 Planeeringu koostamise vajadus ja protsess

1.1 Planeeringuala

Planeeringualaks on maantee trassi koridor (vt joonis 4.1.1.1 lk 28), mis hõlmab Rapla maakonda läbiva riigi põhimaantee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla toimimiseks ja teedevõrguga ühendamiseks tarvilikku ala ning selle lähimõjuala. Planeeringuala kulgeb Märjamaa ja Vigala valdade territooriumil.

1.2. Tallinn-Pärnu-Ikla põhimaantee staatus teedevõrgus

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

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

1.3. Planeeringu koostamise eesmärk ja vajadus

Planeeringu koostamise eesmärk

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

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

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

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

Olemasolevatest liiklusoludest tulenev planeeringu koostamise vajadus

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

Tallinn-Pärnu-Ikla maantee näol on tegemist põhimaanteega, millel alates km 26,5 on mõlemas sõidusuunas üks sõidurada, katte laius on valdavalt 9 m, ulatudes ristmike piirkonnas 16,8 meetrini. Peenra laius on 1,5 m. Valdaval osal mahasõitudel puuduvad aeglustus-kiirendusrajad. Valgustatud on maanteelõik Rapla maakonnas Orgita ristmiku piirkonnas km 63,454-64,887.

Jalg- ja jalgrattateed on rajatud km 63,7-64,3 (3 m laiune), ühel pool maanteed, maanteest 10 m kaugusel. Saartega kergliiklustee ületuskoht on rajatud km 64,3.

Olemasolev maantee Rapla maakonnas on suhteliselt sirge. Pikiprofiilis on trass suhteliselt rahulik, kuid rohkem esineb väikese raadiusega kõveraid, mis ei taga autojuhtidele piisavat pikinähtavust ja vajavad halbade ilmastikuolude korral suuremat tähelepanu teel ohutuks liiklemiseks. Lõigule jääb palju ristumisi kõrvalteedega, tihti on ristuvad teed põhitee suhtes ebasobiva nurga all, mis võib kaasa tuua liiklusohutliku olukorra põhiteele väljasõidul või sellest ülesõidul.

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

Eelkirjeldatud liiklusoludest tingituna ning lisaks arvestades asjaolu, et liiklusprognoosi kohaselt tõuseb perspektiivis liiklussagedus, mis eeltoodud probleeme veelgi süvendab, rekonstrueeritakse olemasolev maantee vastavalt I klassi maanteele esitatavatele nõuetele, et tagada maanteel ohutu ja sujuv liiklemine. Kui liiklussagedus³ 2009. aastal Rapla maakonnas oli 5577-6025 autot ööpäevas, siis vastavalt koostatud liiklussageduse prognoosile⁴ on eeldada liiklussageduse tõusu 2040. aastaks aeglase kasvustsenaariumi korral 10038-11619, keskmise kasvustsenaariumi korral 16160-18697 ning kiire kasvustsenaariumi korral 8468-33185 autoni ööpäevas.

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

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

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

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

Lisaks **maantee trassi koridori asukohale** on teemaplaneeringuga täpsustatud riigimaantee toimimiseks vajalike rajatiste vajadus lähtudes teeseaduse §2 lõikes 2 toodud tee koosseisu kuuluvate rajatiste loetelust.

² OÜ Reaalprojekt „Liiklusohutuse analüüs“, Tallinn 2010

³ Maantee liiklussageduse andmed AS Teede Tehnokeskuse andmetel

⁴ OÜ Reaalprojekt „Liiklusuuringud“, Tallinn 2010

1.4 Planeeringu koostamise protsess

Rapla maavanema 07.05.2009 korraldusega nr 313 on algatanud Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringu „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0-92,0”.

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

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

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

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

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

Teemaplaneeringu etapid	Tegevus	Aeg
Teemaplaneeringu algatamine	Rapla maavanema korraldus nr 313	7. mai 2009
Ettevalmistav etapp	Riigihanke korraldamine	juuli 2009
	Lepingu sõlmimine	10. november 2009
Teemaplaneeringu koostamine. Keskkonnamõju strateegiline hindamine	Juhtrühma moodustamine	november 2009
	Lähteandmete kogumine	november 2009 – jaanuar 2010
	Tugiplaani koostamine kohalike omavalitsuste lõikes, üldplaneeringute ja detailplaneeringute järgse maakasutuse kaardistamine	november 2009-jaanuar 2010
	Käsitletava maantee trassi esialgsete asukohaalternatiivide väljatöötamine	jaanuar-veebruar 2010
	KSH programmi koostamine, seisukohtade küsimine KSH programmi osas	jaanuar-veebruar 2010
	Olulisemate arengute, tähelepanu vajavate aspektide kaardistamine. Võtmegurite koondkaardi koostamine (hilisemates etappides selle järjepidev täiendamine ja täpsustamine)	veebruar-märts 2010
	KSH programmi avalikkustamine	veebruar-märts 2010
	Kohtumised kohalike omavalitsuste esindajatega tugiplaani täpsustamiseks. Tugiplaani täpsustamine	märts 2010
	Teemaplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi tutvustamine avalikkusele	9. märts 2010 Märjamaa rahvamajas
	KSH programmi heakskiitmine Keskkonnaameti poolt	23. aprill 2010

Teemaplaneeringu etapid	Tegevus	Aeg
	Käsitletava maantee trassi esialgsete asukohaalternatiivide täpsustamine arvestades kohalike elanike ettepanekuid ja kohalike omavalitsuste seisukohti	märts-aprill 2010
	Uuringute ja analüüside koostamine	aprill-juuli 2010
	Käsitletava maantee trassi asukohaalternatiivide võrdlemine ja täpsustamine arvestades kohalike elanike ettepanekuid, kohalike omavalitsuste seisukohti ja juhtrühma vaheotsuseid, võrdlustulemuste tutvustamine (korduv) avalikkusele	aprill 2010–jaanuar 2011
	Esialgse eskiislahenduse väljatöötamine	juuli-september 2010
	Esialgse eskiislahenduse, käsitletava maantee trassi asukohaalternatiivide võrdlustulemuste tutvustamine avalikel aruteludel	20. septembril 2010 Kivi-Vigala rahvamaja
	Käsitletava maantee trassi asukohaalternatiivide täpsustamine arvestades protsessi käigus esitatud ettepanekuid. Täpsustatud võrdlustulemuste tutvustavad täiendav avalik arutelu	9. detsember 2010 Kivi-Vigala rahvamaja ja Märjamaa rahvamaja; täiendav arutelu 17. jaanuar 2011 Märjamaa rahvamaja
	Käsitletava maantee trassi asukohaalternatiivide ja teemaplaneeringu hetkeseisu tutvustamine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis	veebruar 2011
	Eelistatud trassivariandi valik (juhtrühma otsus)	juuni 2011
	Planeerimisettepaneku väljatöötamine ja vormistamine. Keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviimine, KSH aruande eelnõu vormistamine	juuni-september 2011
	Planeerimisettepaneku kooskõlastamine ametkondadega vastavalt Planeerimisseadusele	september 2011–juuli 2012
	Planeerimisettepaneku täiendamine, kooskõlastamisel esitatud põhjendatud ettepanekute sisseviimine	detsember 2011–juuli 2012
	Planeerimisettepaneku vastuvõtmine maavanema poolt. Rapla maavanema korraldus nr 482	31.08.2012
Teemaplaneeringu avalikustamine	Teemaplaneeringu ja KSH aruande avalik väljapanek 24.09.-22.10.2012 Avalikud arutelud: 19.11.2012 Märjamaa Rahvamajas algusega kell 18.00 20.11.2012 Kivi-Vigala Rahvamajas algusega kell 18.00	
KSH aruande järelvalve ja heakskiit		aprill–juuni 2014
Teemaplaneeringu järelvalve		september-.....2014
Teemaplaneeringu kehtestamine		

2 Planeeringu koostamisega seotud uuringud ja analüüsid

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

1. Liiklusuuring

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

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

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

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

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

Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel on oluline osa läbival liiklusel. Kogu aasta vältel toimib maantee ühe tähtsaima transiitliiklus koridori VIA Baltica osana, seda näitab suur ja ühtlane autorongide arv kogu aasta jooksul. Suveperioodil lisandub puhkeliiklus, kus suurima tõmbepunktina Eesti siseses liikluses toimib Pärnu linn koos ümbruskonnaga.

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

Liiklusuuring sisaldab liiklusprognoosi vaadeldaval lõigul. Kui liiklussagedus⁵ 2009. aastal Rapla maakonnas oli 5577-6025 autot ööpäevas, siis vastavalt koostatud liiklussageduse prognoosile⁶

⁵ Maantee liiklussageduse andmed AS Teede Tehnokeskuse andmetel

⁶ OÜ Reaalprojekt „Liiklusuuring“, Tallinn 2010

on eeldada liiklussageduse tõusu 2040. aastaks aeglase kasvustsenaariumi korral 10038-11619, keskmise kasvustsenaariumi korral 16160-18697 ning kiire kasvustsenaariumi korral 28468-33185 autoni ööpäevas.

Võttes aluseks uuritava teelõigu liiklussagedusi ja liikluskoosseisu võib kokkuvõtteks järeldada, et 2040. aastaks on Rapla maakonnas kogu vaadeldaval Tallinn-Pärnu-Ikla maanteelõigul eeldatav keskmine liiklussagedus (keskmise kasvustsenaariumi korral) ületanud I klassi maanteele nõutava minimaalse keskmise liiklussageduse aastas. Vastavalt maantee projekteerimismõnede⁷ on I klassi maantee vajalik, kui maantee eeldatav aastane keskmine ööpäevane liiklussagedus on vähemalt 14500 autot ööpäevas.

2. Liiklusohutuse analüüs

Analüüsitakse liiklusõnnetuste toimumise piirkondi maanteel, liiklusõnnetuste iseloomu ja põhjuseid.

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

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

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

Liiklusõnnetusi on toimunud enamasti kõikidel kilomeetritel. Suurim on õnnetuste arv siiski ristmike piirkonnas, mis on seotud ristmikel tehtavate manöövriritega (pöörete sooritamise, liikumise aeglustamine) ning km 67,0-67,3. Jalakäijate ja jalgratturitega toimunud liiklusõnnetuste arv on suurim Tallinna lähipiirkonnas, mis on tingitud nii jalakäijate ja jalgratturite kui autode suurest liiklussagedusest.

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

3. Tulemuslikkuse analüüs

Koondab uuringute, planeeringu ja KSH tulemusi.

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

⁷ Tee projekteerimise normid, Teede- ja Sideministri 28.09.1999 määrus nr 55

4. Maantee ja sellel olevate rajatiste seisukorra hindamise aruanne

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

Võttes aluseks Teeregistriist saadud andmed teekatte seisukorra kohta võib järeldada, et km 44,18-92,25 on teekatend heas seisukorras. Probleemiks on kulumise tagajärjel tekkinud roopad. Rapla maakonnas on maantee olemasolev mulle ehitatud 1960. aastate alguses. Põhimõtteliselt on mulle kasutatav I klassi nõuete järgi maantee väljaehitamiseks, kuid arvestades ehitusaastast tuleb arvestada asjaoluga, et muldes võib esineda kasvumulla kihte, mille jätmine I klassi maantee muldesse ei ole soovitatav.

I klassi maantee väljaehitamisel km 44-92,25 on olemasolevat mullet võimalik kasutada ühe niidi muldena alumistes kihtides. Vajadusel tuleb mullet laiendada. Mulde väljavahetamist või tugevdamist tuleb kaaluda vahemikus km 61,932-62,632; 75,882-76,282; 76,882-81,605 ja 81,105-82,505. Olemasolev katend tuleb I klassi maantee rajamisel välja vahetada, kuna katte ja aluse laiused ja ehitamiseks kasutatud materjalid ei vasta I klassi katendi nõuetele.

Truubid on aruande koostamise ajal küll heas seisukorras, kuid arvestades truupide ehitusaastat (enamik ehitatud 1958. aastal) ja pikkusi, on I klassi maantee väljaehitamisel truubid vaja asendada.

Maidla sillad on rajatud vastavalt I klassi nõuetele, on rahuldavas seisukorras, kuid vajavad remonti. Maantee renoveerimisel tuleb vajadusel sildu tugevdada.

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

5. Geoloogiline uuring

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

6. Tasuvusanalüüs

Analüüsitakse maantee ümberehitamise tasuvust erinevate lõikude kaupa.

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

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

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

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

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

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

Põhimaantee võrreldava lõigu 2 (Varbola ümbersõit) tasuvusarvutuste tulemus on majanduslikult positiivne nii trassivariantide 2A kui 2B osas. Projekti praegune puhasväärtus 2A korral on 1,19 milj. eurot ja piirdiskontomäär 7,7% ning 2B korral vastavalt 0,38 milj. eurot ja 6,5%. Tulude-kulude arvutustes on kasutatud 6 % diskontomäära.

Põhimaantee võrreldava lõigu 3 (Vaimõisa õgvendus) tasuvusarvutuste tulemus on majanduslikult negatiivne mõlema trassivariandi osas, kuid parem trassivariandi 3B osas. Projekti praegune puhasväärtus variandi 3B korral on -2,06 milj. eurot ja piirdiskontomäär 4,0%, variandi 3A korral vastavalt -3,07 milj. eurot ja 2,5%. Variandi 3A suurema kahjumlikkuse põhjuseks on eelkõige pikem teelõik. Tulude-kulude arvutustes on kasutatud 6 % diskontomäära.

Põhimaantee võrreldava lõigu 4 (Märjamaa õgvendus) tasuvusarvutuste tulemus on majanduslikult positiivne trassivariandi 4A korral ja majanduslikult negatiivne variandi 4B korral. Projekti praegune puhasväärtus 4A korral on 0,25 milj. eurot ja piirdiskontomäär 6,3% ning 4B korral vastavalt -0,72 milj. eurot ja 5,3%. Tulude-kulude arvutustes on kasutatud 6 % diskontomäära.

Põhimaantee võrreldava lõigu 5 (Konuvere ja Päärdu) tasuvusarvutuste tulemus on majanduslikult negatiivne kõikide trassivariantide korral. Praeguste väljapakutud tehniliste lahenduste korral Konuvere ja Velise jõgede äärse liikluse korraldamiseks oleks projekti praegune puhasväärtus trassivariandi 5A korral -8,50 milj. eurot ja piirdiskontomäär 2,2%, trassivariandi 5B korral vastavalt -11,38 milj. eurot ja 1,5%, trassivariandi 5C korral -22,62 milj. eurot ja -3,0% ning 5D korral -14,29 milj. eurot ja 0,2%. Tulude-kulude arvutustes on kasutatud 6 % diskontomäära. Tulemused on negatiivsed eelkõige kõrgete ehitusmaksumuste tõttu.

Põhimaantee võrreldava lõigu 6 (Jädivere õgvendus) tasuvusarvutuste tulemus on majanduslikult negatiivne kõikide trassivariantide korral. Projekti praegune puhasväärtus 6A ja 6B korral on -2,18 milj. eurot ja piirdiskontomäär 3,6% ning 6C korral -2,30 milj. eurot ja 3,3%. Tulude-kulude arvutustes on kasutatud 6 % diskontomäära.

Koostatud uuringud ja analüüsid on vormistatud eraldi köidetena.

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

Käsitletava maantee trassi võrreldavad asukohaalternatiivid (trassilõigud) määratleti tulenevalt protsessi käigus esitatud ettepanekuid ja erinevatelt osapooltelt saadud tagasisidet arvestades (kohalikud omavalitsused, maaomanikud, kohalikud elanikud, Maanteeamet).

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

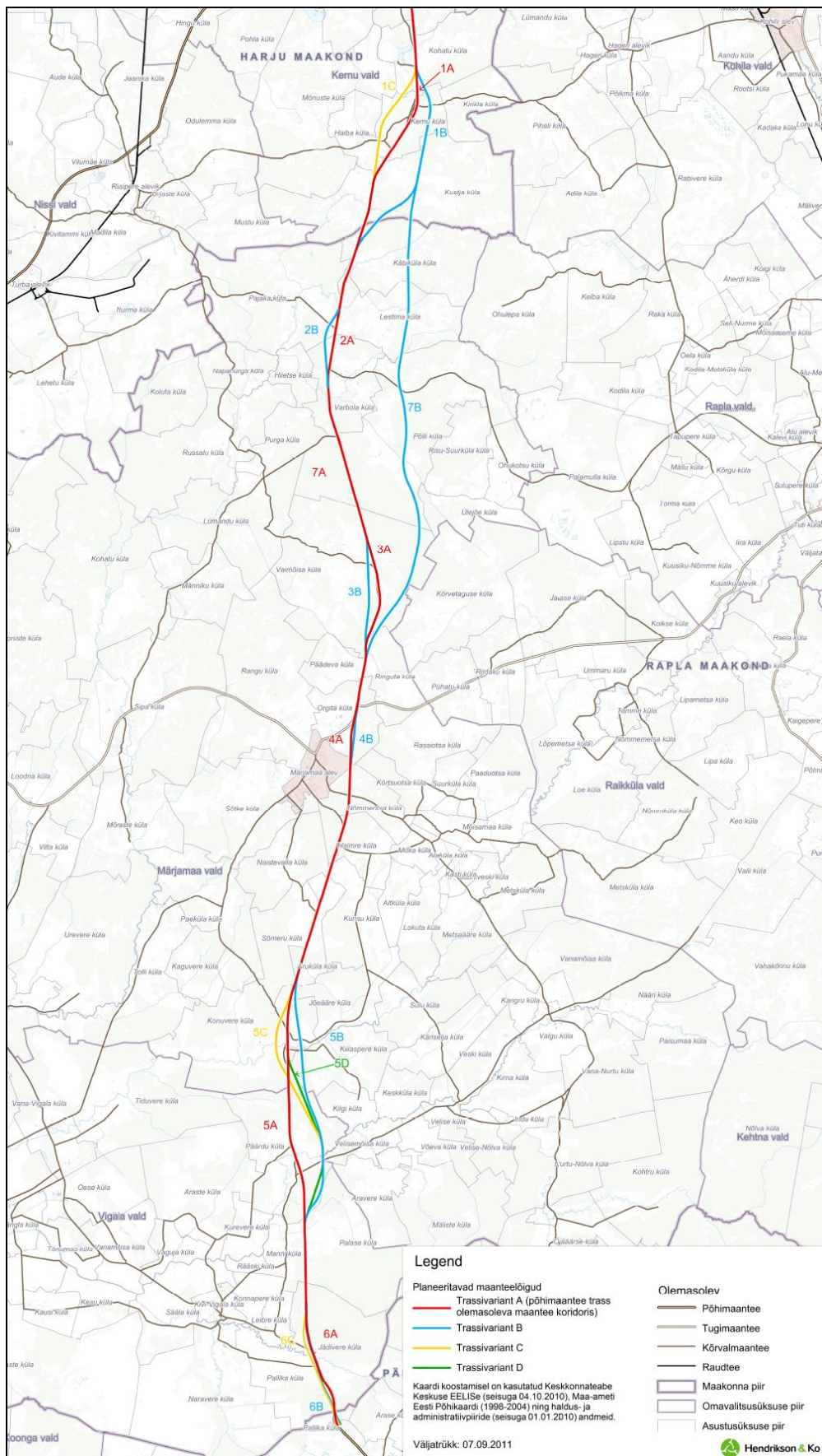
- projektkiirus 120 km/h;
- minimaalne plaanikõvera raadius 1430m;
- minimaalne plaanikõveriku raadius lubatud kahepoolse põikkalde korral 4000 m.

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

Trassi koridori asukohaalternatiivid on nende võrdlemise lihtsustamiseks numereeritud ja ära toodud joonisel 3.1. Joonis kajastab trassi koridori asukohaalternatiive ka Harju maakonna osas, kuna Harju ja Raplamaa maakonnaplaneeringute planeerimisprotsess ja kavandatava tegevusega kaasneda võivate mõjude hindamine viidi läbi ühiselt ning mitmed võrreldavad trassi koridori asukohaalternatiivid on maakonnapiiride ülesed (lõik 1 ja 7).

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

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



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

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

1. Mõju liiklemisele

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

1.2 Kergliiklus (sh pendelränne, olulised sihtkohad)

1.3 Põhitee pikkus

2. Maakasutus ja ehitatud keskkond

2.1 Mõju olemasolevale maakasutusele

2.2 Vastavus üld- ja detailplaneeringutele ja omavalitsuse arenguplaanidele

2.3 Mõju asustusstruktuurile (barjääriefekt, teenuste kättesaadavus)

3. Mõju inimesele

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

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

3.3 Mõju inimese varale

3.4 Mõju puhkamisvõimalustele

4. Majanduslikud mõjud

4.1 Teehoolduskulud

4.2 Mõju ettevõtluskeskkonnale

5. Mõju kultuuriväärtustele

5.1 Muinsuskaitse alused objektid ja alad

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

6. Mõju looduskeskkonnale

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

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

6.3 Kaitstavad loodusobjektid

6.4 Regionaalne õhukvaliteet ja kliima

7. Ehitusaegsed mõjud

7.1 Ehitusaegne liikluskorraldus

7.2 Tundlikud alad (inimasustus, looduslikud alad)

8. Maksumus ja ressursikasutus

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

Võrdlustabelis märgiti iga kriteeriumi kohta selge või mõningane eelistust järgmiselt:

	Selge eelistus
	Napp eelistus
	Eelistus puudub

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

Lõik 1 Kernu ümbersõit kulgeb valdavas osas Harju maakonnas; 1,3 km ulatuses Rapla maakonnas.

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

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

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

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

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

kahe künga vahelt, kahjustades linnamäe kui pärandkultuuri objekti terviklikkust. Ühtlasi on see ümbersõit ka kõige kallima ehitusmaksumusega, samuti pikendab põhitee pikkust võrreldes teiste asukohaalternatiividega kõige enam.

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

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

Seetõttu viidi lõigul 1 läbi täiendav detailsem võrdlus trassivariantide 1A ja 1C vahel, seejuures käsitleti vaid lõiku km 37,0 – km 42,5, milles variandid 1A ja 1C erinevad. Kuna täiendav võrdlus lõigule 1 viidi läbi km 37,0 - 42,5 Harju maakonna Kernu valla osas, on täpsema võrdlus esitatud Harju maakonnaplaneeringut täpsustavas teemaplaneeringus „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0”.

3.2 Põhimaantee võrreldav lõik 2, Varbola ümbersõit km 47,2-50,8

A – trass olemasoleval maanteel; B – uus trass, läänepoolne ümbersõit

KRITEERIUM	2A (trass kulgeb olemasoleva maantee trassil)	2B (uus trass)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Mõju kultuuriväärtustele		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Ehitusaegsed mõjud		
8. Maksumus ja ressursikasutus		

Põhimaantee trassi asukohaalternatiivi valiku aluseks Varbola piirkonnas on olnud järgmised põhjused: 1. eesmärk säilitada Varbola küla selle osa tervikut, mis asub põhimaantee ääres (kahel pool maanteed); 2. vältida elutingimuste halvenemist põhimaantee äärsetes tee kaitsevööndisse jäävates eluhoonetes (tee liiguks teise niidi väljaehitamisel eluhoonetele lähemale).

Võrdluse käigus kaaluti trassi asukohaalternatiivina lääne poolset ümbersõitu nii, et säilib küla osa terviklikkus ja olemasolevad hooned jäävad tee kaitsevööndist välja.

Põhimaantee trassi asukohaalternatiiv (2A) kulgeb olemasoleva põhimaantee trassil, uus niit olemasoleva tee kõrval, eeldatavasti paremal pool. Maanteeameti arhiivimaterjalides antud soovitus järgi peaks vaadeldavas teelõigus uus niit kulgema vasakul pool, kuid hinnates tänast situatsiooni ja hoonete paiknemist tee suhtes, ei tundu see parim lahendus. Uue niidi paigutamine paremale poole häirib vähem olemasolevat hoonestust ja kohalikku teedevõrku.

Olemasoleva maantee trassil kulgev asukohaalternatiiv on looduskeskkonna ja kultuuriväärtuste seisukohalt positiivsem lahendus kui läänepoolse ümbersõidu rajamine - mõju taimestikule on minimaalne, trass ei lõika rohevõrgustikku ja metsamassiive. Samas häirib see asukoht kuigivõrd kohaliku elu toimimist, olles kohalikele elanikele pigem negatiivse mõjuga, sest maanteest läänepool asuvad majapidamised lõigatakse ülejäänud külast ära. Ehitusmaksumuselt on aga soodsam kui ümbersõidu trassi rajamine.

Varbola läänepoolne ümbersõit (2B) mõjutab olemasolevat asustusstruktuuri ja maakasutust vähem kui põhimaantee trassil kulgev asukohaalternatiiv 2A, olles positiivne lahendus piirkonnas elavatele inimestele – säilivad kõik olemasolevad juurdepääsud majapidamistele; olemasolev põhitee jääb toimima kohaliku teena, mis täidab ühtlasi ka sõidutee funktsiooni; säilib hajaküla väljakujunenud iseloom ja struktuur; elamud asuvad tee kaitsevööndist väljas, mistõttu on autoliiklusega kaasnevad võimalikud negatiivsed mõjud väiksemad (müra, õhusaaste). Kuna ümbersõidu trass läbib kogu ulatuses metsaga kaetud ala, on selle rajamisega kaasnevad mõjud looduskeskkonnale suuremad kui trassi kulgemisel olemasoleva põhimaantee trassil, kuna 2B realiseerumisega kaasneb metsa raadamine ning maantee ja sellega seonduv liigub rohevõrgustiku tuumalale lähemale.

Suuri ja olulisi erinevusi asukohaalternatiivide võrdluses esile tuua ei saa, samuti selget eelistust trassi asukoha osas. **Kuna asukohaalternatiiv olemasoleva põhimaantee trassil on väiksema mõjuga looduskeskkonnale ning oluliselt väiksema ehitusmaksumusega, osutus valituks asukohaalternatiiv 2A, kus trass kulgeb olemasoleva põhimaantee trassil.**

3.3 Põhimaantee võrreldav lõik 3, Vaimõisa õgvendus km 56,6-61,9

A – olemasolevat maanteed järgiv trass; B - uus trass, läänepoolne õgvendus

KRITEERIUM	3A (olemasolevat maanteed järgiv trass)	3B (uus trass)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Mõju kultuuriväärtustele		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Ehitusaegsed mõjud		
8. Maksumus ja ressursikasutus		

Põhimaantee trassi asukohaalternatiivi valiku aluseks Vaimõisa piirkonnas on olnud eesmärk vältida põhimaantee ääres asuvate eluhoonete lammutamist, mis kaasneks olemasoleva põhimaantee ümberehitamisega I klassi maanteeks, kuna mõned eluhooned asuvad põhimaanteele sedavõrd lähedal, et I klassi maantee „ei mahuks“ hoonete vahelt läbi. Lisaks on olemasolev maantee vaadeldaval lõigul kurviline, suurendades seega oluliselt põhitee pikkust võrreldes väljapakutud ümbersõidu alternatiivvariandiga.

Põhimaantee trassi asukohaalternatiiv (3A) kulgeb olemasoleva põhimaantee trassil, uus niit olemasoleva tee kõrval, vasakul pool nagu soovitatud ka Maanteeameti arhiivimaterjalides. Kuna täpselt olemasoleval trassil ei ole võimalik tee plaankõverikele tehnilisi parameetreid

rakendada, on võrreldes olemasoleva maanteega üks pöördenuk ära jäetud ning telg otsemaks tõmmatud. Sellele vaatamata kaasneks trassi rajamisega ühe kuni kahe eluhoone lammutamine.

Olemasoleva põhimaantee trassil kulgev asukohaalternatiiv häirib piirkonna elanike ja nende liikumisvõimalusi mõnevõrra enam kui läänepoolne õgvendus - olemasolevad juurdepääsud põhimaanteele ja sihtkohtadele likvideeritakse, üks kuni kaks eluhoonet tuleb lammutada ja mitmed jäävad tee kaitsevööndisse, kus maanteel kulgevast liiklusest tulenev mürakoormus võib põhjustada lubatust kõrgemat mürataset. Samas mõju asustusstruktuurile ja kultuuriväärtustele on positiivne, kuna säilib Vaimõisa küla terviklikkus. Ka looduskeskkonna seisukohalt omab trassi kulgemine olemasoleva põhimaantee trassil mõningat eelistust läänepoolse õgvenduse ees, kuna maantee laiendamisega on mõju taimestikule väiksem kui trassi rajamisel uues asukohas. Negatiivne aspekt looduskeskkonnale kaasneb aga trassi läbimisega III kategooria kaitsealuse liigi eesti soojumika (*Saussurea alpina subsp. esthonica*) kasvukohast ja lõunapoolses osas rohevõrgustikuga ristumises. Maksumuse seisukohalt suurt erinevust ei ole, kuid veidi väiksema maksumusega on siiski trassi asukohaalternatiiv olemasoleva põhimaantee trassil.

Vaimõisa läänepoolne õgvendus (3B) on põhimaantee ääres elavate inimeste seisukohalt positiivne lahendus seetõttu, et võimaldab säilitada kõiki eluhooneid ning läbiv- ja transiitliiklus viiakse põhimaantee ääres asuvatest eluhoonetest kaugemale – seega tänast olukorda arvestades, kus eluhooned asuvad tee kaitsevööndis, elutingimused tee ääres elavatel inimestel paranevad. Samas lõhub trass hajaküla struktuuri, eraldades põhimaantee äärse küla osa küla tuumikalist. Võrreldes trassi kulgemisega olemasoleva maantee trassil omab läänepoolne õgvendus mõningast negatiivset mõju looduskeskkonnale – uus trass uues asukohas lõikab läbi terviklikud mosaiikse struktuuriga metsamassiivid ning kasutuses olevad põllu- ja heinamaad, kulgeb üle turbaala ning lõunapoolses osas ristub rohevõrgustikuga. Samas uus trass jääb kaitsealuse liigi kasvukohast ca 60 m kaugusele ning mõju looduskaitsele objektile puudub. Vaimõisa õgvendus lühendab põhimaantee trassi 149 m võrra.

Kuigi trassi rajamine uues asukohas toob looduskeskkonnale kaasa mõningase negatiivse mõju, kaasneb sellega üldkokkuvõttes positiivne mõju sotsiaal-majanduslikule keskkonnale. Võrdlustulemusi arvestades kulgeb eelistatud trassi asukoht uues asukohas läänepool olemasolevat põhimaanteed (3B).

3.4 Põhimaantee võrreldav lõik 4, Märjamaa õgvendus km 63,2-66,5

A – olemasolevat maanteed järgiv trass; B -uus trass, idapoolne õgvendus

KRITEERIUM	4A (olemasolevat maanteed järgiv trass)	4B (uue trass)
1. Mõju liiklemisele		
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond		
3. Mõju inimesele		
4. Majanduslikud mõjud		
5. Mõju kultuuriväärtustele		
6. Mõju looduskeskkonnale		
7. Ehitusaegsed mõjud		
8. Maksumus ja ressursikasutus		

Põhimaantee trassi asukohaalternatiivi valiku aluseks Märjamaa piirkonnas on olnud eesmärk vältida vahetult põhimaantee ääres asuva eluhoone lammutamist.

Põhimaantee trassi asukohaalternatiiv (4A) kulgeb olemasoleva põhimaantee trassil, uus niit olemasoleva tee kõrval, vasakul pool nagu soovitatud ka Maanteeameti arhiivimaterjalides.

Olemasoleva põhimaantee trassil kulgev asukohaalternatiiv häirib kohaliku elu toimimist mõnevõrra enam kui idapoolne õgvendus, kuna olemasolevad juurdepääsud põhimaanteele likvideeritakse, samuti likvideeritakse üks majapidamine (eluhoone ja 2 kõrvalhoonet), mis jäävad maantee planeeritavale uuele niidile ette. Lisaks asuvad mitmed majapidamised tee kaitsevööndis.

Märjamaa idapoolne õgvendus (4B) kulgeb olemasoleva maantee vahetus läheduses (ca 130 m olemasolevast maanteest), on kohaliku elu toimimise seisukohalt mõnevõrra eelistatum kui asukohaalternatiiv olemasoleva põhimaantee trassil, kuna võimaldab säilitada põhimaantee ääres asuva eluhoone ja vajab uusi sõiduteid vähem (olemasolev maantee jääb sõiduteeks kohalikule liiklusele).

Mitmete võrreldavate kriteeriumite osas on trassi asukohaalternatiivide mõjud sarnased või ei ole võimalik olulisi erinevusi ja eelistusi välja tuua – näiteks sarnane mõju ettevõtluskeskkonnale, looduskaitseobjektidele. Mõneti on see tingitud asjaolust, et trassi asukohaalternatiivid asuvad lähestikku, geoloogilised ja hüdrogeoloogilised tingimused on samad, mõlemal juhul läbitakse maakondliku, potentsiaalselt riikliku tähtsusega Märjamaa väärtuslikku maastikku (määratud maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonningimused“). Kuna idapoolne õgvendus kulgeb uues asukohas ja läbib metsamaad, kaasneb sellega mõningane negatiivne mõju looduskeskkonnale looduslike alade kinnikamise ja metsa raadamise näol, kuid seda ei saa lugeda märkimisväärseks. Maksumuse seisukohalt on eelistatud asukohaalternatiiv olemasoleva põhimaantee trassil.

Kuigi trassi viimine uude asukohta oleks eelistatum liikluskorralduse seisukohalt ning väiksemate ehitusaegsete mõjude tõttu, **on I klassi maantee rajamine olemasoleva põhimaantee trassile (4A) eelistatud looduskeskkonna ja majanduslike kriteeriumite (summaarselt lühem teedevõrk) seisukohalt**, mis osutus eelistatud trassi asukoha valikul määravaks. Kuna õgvenduse rajamine ei oma selgeid eeliseid, ei ole põhimaantee trassi viimine uude asukohta põhjendatud.

3.5 Põhimaantee võrreldav lõik 5, Konuvere ja Päärdu ümbersõit km 74,3-84,7

A – olemasolevat maanteed järgiv trass; B, C, D – uus trass

KRITEERIUM	5A (olemasoleva t maanteed järgiv trass)	5B (uus trass)	5C (uus trass)	5D (uus trass, koosneb sisuliselt 5A ja 5B)
1. Mõju liiklemisele				
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond				
3. Mõju inimesele				
4. Majanduslikud mõjud				
5. Mõju kultuuriväärtustele				
6. Mõju loodus-keskkonnale				
7. Ehitusaegsed mõjud				
8. Maksumus ja ressursikasutus				

Põhimaantee trassi asukohaalternatiivide valiku aluseks Konuvere ja Päärdu piirkonnas on olnud eesmärk säilitada külade terviklikkus, väljakujunenud elukeskkond ja teedevõrgustik. Ümbersõidu trassi asukoha valik teostati nii sotsiaalmajanduslike kui looduskeskkonna kriteeriumite alusel.

Põhimaantee trassi asukohaalternatiiv (5A) kulgeb olemasoleva põhimaantee trassil, uus niit olemasoleva tee kõrval, alguses vasakul pool, alates 76. kilomeetrist paremal. Kilomeetritel 79,0 – 81,6 on uue maantee mõlemad niidid paigutatud olemasoleva maantee kõrvale vasakule poole jättes olemasoleva maantee sõiduteeks. Viimane aitab vältida kolme majapidamise jäämist maantee teekaitsevööndisse. Kurvis kilomeetritel 80,8 – 81,6 ei paikne kumbki niit täpselt olemasoleva sõidutee kohal, sest siin on vaja viia kurvi raadius vastavusse nõuetega ja paigutada uus tee olemasolevate hoonete vahele. Alates kilomeetrist 81,6 paikneb uus niit taas vasakul ja kilomeetritel 82,4 – 84,7 paremal. Maanteeameti arhiivist leitud dokumendis on soovitatud paigutada uus niit käesoleva asukohaalternatiivi ulatuses olemasolevast teest vasakule, kuid analüüsides tänast olukorda selgub, et uue niidi paigutamine vaheldumisi vasakule ja paremale poole arvestab enam olemasoleva hoonestuse, kohaliku teedevõrgu ja jõe ristetega.

Olemasoleva põhimaantee trassil kulgev asukohaalternatiiv mõjutab kohaliku elu toimimist kõigist asukohaalternatiividest kõige enam, olles negatiivne lahendus Konuvere ja Päärdu küla tuumikalas (kahel pool maantee ääres) elavatele inimestele – olemasolev teedevõrk sisuliselt lõigatakse läbi; trass lõikab külad kaheks, mistõttu muutub ebamugavamaks kogukonnasisene suhtlemine; võrreldes teiste asukohaalternatiividega asub tee kaitsevööndis kõige enam eluhooneid, kus maanteel kulgevast liiklusest tulenev mürakoormus võib põhjustada lubatust kõrgemat mürataset. Samas looduskeskkonnale avalduvad negatiivsed mõjud on selle asukohaalternatiivi korral väiksemad võrreldes ümbersõidu asukohaalternatiividega, kuna säilivad metsamassiivid ja lamminiidud ning rohevõrgustiku terviklikkus. Ühtlasi on olemasoleva põhimaantee trassil kulgeva asukohaalternatiivi eeliseks kõige väiksem maksumus.

Konuvere ja Päärdu ümbersõidu trassi asukohaalternatiiv 5B kulgeb olemasolevast põhimaanteest idapool, möödudes olemasolevast maantee äärsest hoonestusest võimalikult kaugelt. Asustusstruktuuri ja kohaliku elu toimimise seisukohalt on trassi asukohaalternatiivid 5B ja 5C eelistatud trassi asukohaalternatiivide 5A ja 5D ees, kuna säilib külade terviklikkus ja iseloom ning kohalik teedevõrk, mis võimaldab järgida väljakujunenud liikumisharjumusi. Mõjud looduskeskkonnale, kaitsealustele objektidele ja kultuuriväärtustele on negatiivsed, kuna trass läbib ulatuslikke metsaalasid, killustades ühtlasi rohevõrgustiku koridore. Vahetult trassi kõrvale jääb Natura loodusala, trassi asukohaalternatiivi keskosast ca 60 m kaugusele Velisekilgi Natura variala. Lisaks eeltoodule läbib trass 5B ka II kaitsekategooria metsise elupaika ning ohustab otseselt Puenkalle linnuse säilimist (läbib mälestise maa-ala ja kaitsevööndit).

Konuvere ja Päärdu ümbersõidu trassi asukohaalternatiiv 5C kulgeb Konuvere külas läänepool ja Päärdu külas ida pool olemasolevat põhimaanteed. Asustusstruktuuri ja kohaliku elu toimimise seisukohalt omab 5C eeliseid teiste asukohaalternatiivide ees, kuna säilib külade terviklikkus ja iseloom ning kohalik teedevõrk. Samas sõiduteede vajadus on 5C korral suurem kui asukohaalternatiivide 5A ja 5D korral. Kultuuriväärtuste säilimist 5C ei ohusta, kuna trassi ääres mälestisi ei asu ning teiste asukohaalternatiividega võrreldes möödub mälestistest kõige kaugemalt. Samas looduskeskkonnale on trass negatiivse mõjuga, kuna läbib ulatuslikke metsaalasid ja killustab rohevõrgustiku koridore ning läbib Vigala jõe juures Konuvere hoiualasse kuuluvaid lamminiite.

Trassi asukohaalternatiiv 5D kulgeb trassi põhjapoolses osas olemasoleva põhimaantee trassil ning lõunapoolses osas olemasolevast põhimaanteest idapool. Trass lõikab teelõigu alguses (Konuveres) läbi kohalike teede võrgustiku, mistõttu on vaja rajada uued sõidu- ja juurdepääsuteed sihtkohtadele. Päärdis, kus trass kulgeb uues asukohas, säilib olemasolev teedevõrk peaaegu tervikuna. Asustusstruktuurile ja kohaliku elu toimimisele on võrreldes teiste asukohaalternatiividega mõjud keskmised. Enam häirib 5D Konuvere küla inimesi, kelle kodud asuvad põhimaantee ääres, kuna trass kulgeb Konuvere piirkonnas olemasoleva põhimaantee trassil ja eluhooned jäävad tee kaitsevööndisse. Looduskeskkonnale avalduvad negatiivsed mõjud on asukohaalternatiivi 5D korral väiksemad kui 5B ja 5C korral, kuid suuremad kui 5A korral, kus trass kulgeb olemasoleva põhimaantee trassil.

Trassi asukohaalternatiiv 5D puhul kulgeb planeeritav tee 800 meetri ulatuses üle projekteeritava Kilgi soo looduskaitseala edelanurga (lõigates kaitsealast ca 200 meetri laiuse ala) ning 5D trassi võimalikkus ja selleks vajalikud leevendavad meetmed selguvad lõplikult tee kavandamise järgmistes etappides peale Kilgi soo looduskaitseala piiride ja kaitseriigi täpsustamist.

Kõik trassivariandid läbivad kohaliku tähtsusega Konuvere väärtmaastikku (määratud maakonnaplaneeringu teemaplaneeringus „Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused“). Eelnimetatud teemaplaneeringuga sätestatakse vajadus taastada Konuvere luhaniidud ning korrastada linnamägi. Määratletud väärtuste säilimise seisukohast on oluline vältida uusi tehiselemente maastikus ning tagada Konuvere linnamäe puutumatus. Neile tingimustele vastavad kõige paremini asukohaalternatiivid 5A ja 5D. Väärtuste säilitamise seisukohalt võib soodsaks lugeda ka varianti 5C, mille korral säilib linnamägi, kuigi maastikku muudetakse uue tehiselemendi rajamisega.

Konuvere-Päärdu ümbersõidu trassi asukoha valikul jäid erinevad osapooled eelistatud trassialternatiivi valiku osas erinevale seisukohale. Otsuse eelistatud trassi osas võttis seega vastu Rapla Maavanem kui teemaplaneeringu tellija ning selle koostamise korraldaja, algataja ja kehtestaja. Otsuse vastuvõtmisel arvestas Maavanem kõiki teemaplaneeringu käigus koostatud uuringuid ning saadud seisukohti. Esmane planeerimisettepanek vormistati trassialternatiividele 5A ja 5D, kuid peale põhjalikku kaalumist asus maavanem seisukohal, et Päärdu küla ümbersõidu ehk trassivariandi 5D realiseerumine on kaheldav ja ebaselge ning seetõttu **otsustatakse Päärdu küla osas jätkata trassivariandiga 5A.**

Vastavasisulise otsuse kujundamisel lähtuti järgnevatest asjaoludest: teemaplaneeringuga tulevase I klassi maantee jaoks trassikoridori reserveerimine kahes asukohas ei ole mõistlik, kuna tooks kaasa piirangute talumise kohustuse ka neile kinnistuomanikele, kelle kinnistule tulevikus I klassi maanteed siiski ei rajata; Päärdu küla ümbersõidu korral kulgeb planeeritav I klassi maantee 800 m ulatuses üle projekteeritava Kilgi soo looduskaitseala edelanurga ning on ebaselge, kas sellist ümbersõitu on üldse võimalik realiseerida; Päärdu küla ümbersõidu trassil on küll suured eelised trassivariandi 5A ees elukeskkonda ja kohalike inimeste elu mõjutavate tegurite osas, kuid looduskeskkonda mõjutab olemasolevat maanteed järgiv trassivariant kõige vähem, sest täiendavalt ei killustata uusi metsa- ja loodusalasid ega lõigata läbi rohevõrgustiku koridore. Lisaks on majanduslike mõjude osas, seda nii ehitismaksumuse, ressursikasutuse, teehooldus- kui ka teekasutajakulude koha pealt, kindel eelis lühimal ja odavaimal trassivariandil 5A.

3.6 Põhimaantee võrreldav lõik 6, Jädivere õgvendus km 87,5-92,0

A – olemasolevat maanteed järgiv trass; B – uus trass lõigu lõpuosas läänepool põhimaanteed, C – uus trass lõigu kesk- ja lõpuosas läänepool põhimaanteed

KRITEERIUM	6A (olemasolevat maanteed järgiv trass)	6B (uuel trassil lõigu lõpuosas)	6C (uuel trassil lõigu kesk- ja lõpuosas)
1. Mõju liiklemisele			
2. Maakasutus ja ehitatud keskkond			
3. Mõju inimesele			
4. Majanduslikud mõjud			
5. Mõju kultuuriväärtustele			
6. Mõju looduskeskkonnale			
7. Ehitusaegsed mõjud			
8. Maksumus ja ressursikasutus			

Põhimaantee trassi asukohaalternatiivide valiku aluseks on eesmärk säilitada küla terviklikkus ning viia maantee võimalikult pikal teelõigul asustusest eemale, lisaks parandada teetrassi geomeetrilist kuju.

Põhimaantee trassi asukohaalternatiiv 6A kulgeb olemasoleva põhimaantee trassil, uus niit olemasoleva tee kõrval, paremal pool. Trassi kulgemine olemasoleva põhimaantee trassil mõjutab asustusstruktuuri ja kohaliku liikluskorraldust kõigist asukohaalternatiividest kõige enam, olles negatiivne lahendus maantee ääres elavatele inimestele – tee kaitsevööndisse jäävad mitmed elamud, kus elutingimused halvenevad; olemasolev teedevõrk lõigatakse läbi; suur sõiduteede vajadus; juurdepääsud põhiteele likvideeritakse, mistõttu tekib tõenäoliselt vajadus osade majapidamiste ümber orienteerimiseks põhimaanteelt sõiduteele (hooviala paigutus ja kasutamine). Kuna trass järgib olemasoleva tee koridori, on negatiivsed mõjud looduskeskkonnale väiksemad võrreldes teiste asukohaalternatiividega.

Põhimaantee trassi asukohaalternatiiv 6B ühtib kilomeetrit 90,0 asukohaalternatiiviga 6A, edasi suundub läänepool olemasolevat maanteed, möödudes Jädivere küla hoonestusest olemasoleva teetrassi kurve vältides. Olemasoleva teetrassi kurvi vältimine vähendab põhitee pikkust. Trassi kulgemine häirib kohaliku elu toimimist ja asustusstruktuuri mõnevõrra vähem kui asukohaalternatiiv 6A, kuid enam kui 6C. Analoogselt 6A-ga, tekib tõenäoliselt ka trassi selle asukohaalternatiivi korral vajadus osade majapidamiste ümber orienteerimiseks põhimaanteelt sõiduteele (hooviala paigutus ja kasutamine). Uue trassi rajamisega kaasneb mõningane negatiivne mõju looduskeskkonnale – metsaalsid küll läbi ei lõigata, kuid trass möödub vahetult kahelehise käoquee LK III kasvukohast ja läbib perioodiliselt liigniisket kase männi segapuistut ca 500 m ulatuses, mis võib kaasa tuua veerežiimi muutusi. Mingil määral killustab ka rohekoridori toimimist.

Põhimaantee trassi asukohaalternatiiv 6C kulgeb küla terviklikkuse säilitamise eesmärgil pikas teelõigul külast mööda läänepool olemasolevat maanteed, jättes olemasoleva maantee sõiduteeks. Olemasoleva asustusstruktuuri ja liikluskorralduse seisukohalt omab see asukohaalternatiiv selget eelistust teiste asukohaalternatiivide ees, kuna õgvenduse rajamine säilitab juba väljakujunenud asustusstruktuuri ja olemasoleva teedevõrgu. Küla tuumikalast eraldatakse Jädivere küla läänepoolsed majapidamised. Mõju looduskeskkonnale on antud trassi asukohaalternatiivi korral negatiivne – läbitakse rohevõrgustik, sh suhteliselt suures ulatuses põllu- ja metsamaad ning trassi vahetus läheduses (lõunapoolses osas) asub kahelehise käoquee LK III kasvukoht.

Arvestades asjaolu, et erinevused põhimaantee pikkustes ja maksumustes on tühised, on otsustuses aluseks positiivne mõju kohaliku elu toimimisele, mistõttu eelistatud trassi asukohaks valiti trassi asukohaalternatiiv 6C.

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

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

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

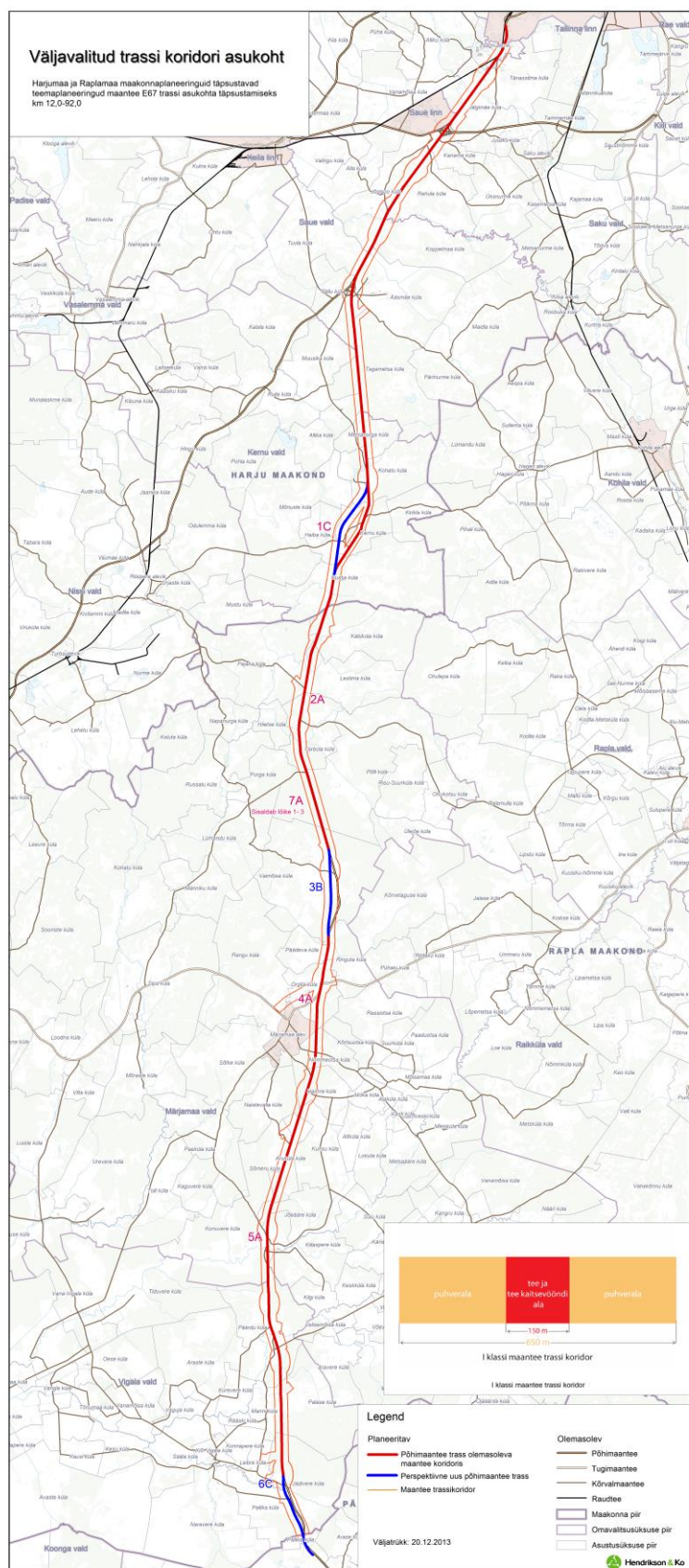
8. Maksumus ja ressursikasutus		
---------------------------------------	--	--

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

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

3.8 Käsitletava põhimaantee väljavalitud trassi asukoht km 12,0-92,0

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



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

4 Planeeringulahendus

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

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

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

Käesoleva maakonnaplaneeringu teemaplaneeringu eesmärgiks on määrata I klassi maantee trassi koridori asukoht. Tee täpse asukoha väljaselgitamine toimub teemaplaneeringu alusel koostatava projekti koostamise käigus. Lisaks maantee trassi koridori asukohale on teemaplaneeringuga täpsustatud riigimaantee toimimiseks vajalike rajatiste vajadus lähtudes teeseaduse §2 lõikes 2 toodud tee koosseisu kuuluvate rajatiste loetelust.

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

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

Käesolevas planeeringus on lähtutud Maanteeameti poolt koostatud hädaolukorra riskianalüüsi⁸ „Paljude kannatanutega õnnetus maanteel“ tulemustest.

⁸Kinnitatud Maanteeameti peadirektori 03.03.2011 käskkirjaga nr 104

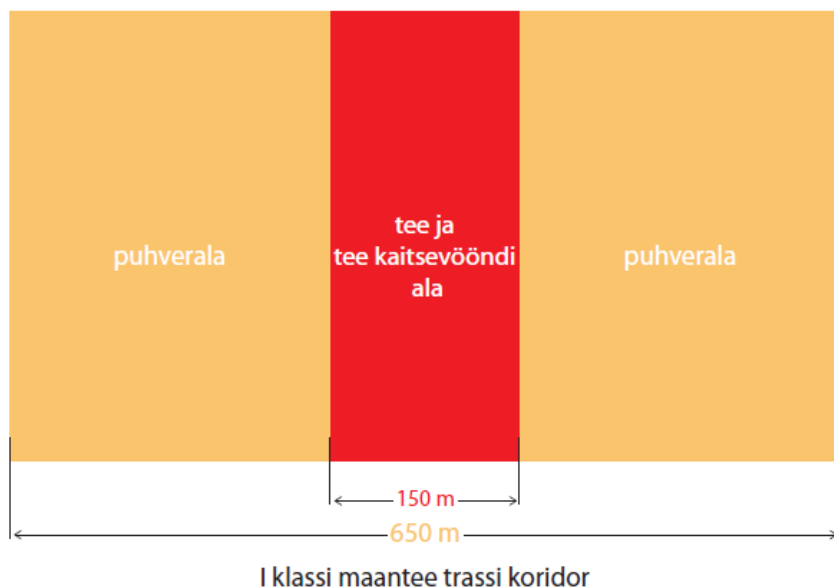
4.1 Üldtingimused

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

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

Teemaplaneeringuga on määratud I klassi maantee **trassi koridori asukoht kogulaiusega 650 meetrit**. Selle sees paikneb **tee ja tee kaitsevööndi ala laiusena 150 meetrit** (vt alljärgnev skeem), eritasandiliste ristmike piirkonnas, tagamaks hilisemate projekteerimistööde käigus ristmiku plaani- ja vertikaallahenduse täpsustamist, on tee ja tee kaitsevööndi ala määratud ulatuslikum⁹.

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



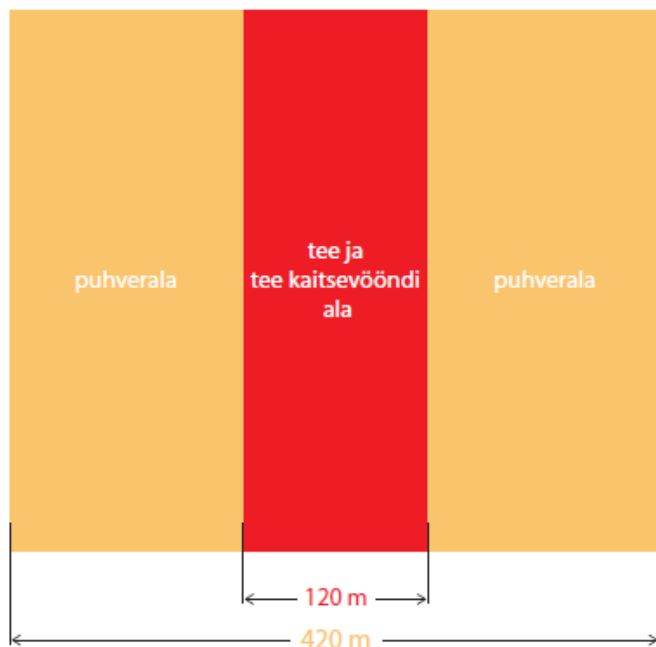
Joonis 4.1.1.1. I klassi maantee trassi koridor, kus puhverala välispiir ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga

4.1.2 III klassi maantee trassi koridor ning tee ja tee kaitsevööndi ala

Teemaplaneeringuga on määratud III klassi maantee **trassi koridori asukoht Märjamaa alevi ümbersõidul**, ühendamaks tugimaanteid 28 ja 29. III klassi maantee trassi koridori kogulaius on 420 meetrit. Trassi koridori sees paikneb **tee ja tee kaitsevööndi ala** ulatusega 120 meetrit (vt alljärgnev skeem). III klassi maantee korral ei ole tegemist põhimaanteelega.

⁹ Tee kaitsevöönd piki teed 1000 meetrit, põiki teed 500 meetrit.

Planeeringuga kavandatav maantee koos kõigi tee ehitamiseks ja kasutamiseks vajalike rajatistega (tee mulle, katend, kraavid, müratõkked, valgustus, jalgratta- ja jalgtee jne) tuleb üldjuhul ehitada planeeringu põhijoonisel esitatud tee ja teekaitsevööndi alale.



III klassi maantee trassi koridor

Joonis 4.1.2.1 III klassi maantee trassi koridor, kus puhverala välispiir ühtib tee sanitaarkaitse vööndi välispiiriga

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

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

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

Teemaplaneeringu elluviimiseni võib jätkuda olemasolev maakasutus vastavalt senisele maa kasutamise sihtotstarbele ja funktsioonile. **Järgnevate planeeringute koostamisel või**

projekteerimistingimuste väljastamisel (kui planeeritav ala või objekt asub põhimaantee trassi koridoris) **arvestatakse käesoleva teemaplaneeringuga määratud maantee trassi koridori ja teedevõrgu toimimiseks vajalike liiklusrajatiste asukohtade ning teemaplaneeringuga seatud ehitustingimustega.**

Maavaravarude paiknemisel põhimaantee trassi koridoris toimub geoloogiliste uuringute lubade ja maavaravaru kaevandamise lubade taotlemine ja väljastamine õigusaktides sätestatud korras ja tingimusel. Enne üldgeoloogilise uurimistöö loa ja uuringuloo ning enne maavara kaevandamise loa andmist või selle muutmise menetlemise algatamist maa-alale, kuhu käesoleva teemaplaneeringuga on määratud põhimaantee trassi koridor või põhimaantee toimimiseks vajalikud liiklusrajatised, tuleb eelnimetatud **lubade väljastamisel teavitada Maavalitsust ja Maanteeametit menetluse algatamisest. Koostöö Maavalitsuse ja Maanteeametiga on vajalik veendumaks, et lubade väljastamine või muutmine on kooskõlas riigi huviga lähtudes käesoleva teemaplaneeringu eesmärgist.**

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

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

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

Arvestades planeeringust ja õigusaktidest tulenevaid piiranguid, võib kavandatava tee ja tee kaitsevööndis ehitada uusi hooneid või rajatisi ning rajada istandikke üksnes Maanteeameti nõusolekul. Kohaliku omavalitsusel tuleb Maanteeametilt küsida vastavaid tingimusi enne planeeringu algatamist (detailplaneeringu koostamise kohustuse korral) või projekteerimistingimuste (detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral) väljastamist. Peale tee-ehitusprojekti kinnitamist kehtivad tee ja tee kaitsevööndi alal seadustest tulenevad piirangud.

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

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

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

1. müra ja saastetundlike objektide ning tootmisobjektide ja tee kasutaja teenindamiseks mõeldud äriobjektide asukoha kavandamisel arvestatakse käesoleva teemaplaneeringuga määratud maantee ja maanteega seotud rajatiste (sõiduteed, jalg- ja jalgrattateed jne) asukohta. Juurdepääsu tagamiseks tuleb rajatavad objektid siduda kas olemasolevate või maantee trassi asukoha määramise käigus kavandatud

sõiduteedega. Kõik projekteerimistingimused (detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral, nt tootmishoonete laiendamine) ja detailplaneeringud (koostamise kohustuse korral) tuleb kooskõlastada Maanteeametiga, sh ajutine mahasõit, mida kasutatakse põhimaantee ja sõiduteede väljaehitamiseni;

2. müra- ja saastetundlike objektide rajamisel, kui need asuvad väljaspool teemaplaneeringuga määratud konfliktalasid (kus elamute- ja üldkasutatavate hoonete alal võib mürakoormus põhjustada lubatust kõrgemat mürataset), võtab arendaja kasutusele normatiivsed müra- ja õhusaastet tagavad meetmed.

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

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

4.1.4 Tehnovõrgud

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

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

4.1.5 Tuulikupargid ja üksikud tuulikud

Liiklusohutuse tagamiseks tuleb tuulikud paigutada piisavale kaugusele maanteest. Nõutava vahekauguse määramisel tuleb arvestada tee klassi, liiklussagedust, piirkiirust, tuuliku tehnilisi omadusi (nt tiiviku jääklass) ja muid võimalikke liiklusohutusi mõjutavaid tingimusi. Põhiteedel, kus piirkiirus on 100 km/h või enam, on tuuliku soovitatav kaugus maantee telgjoonest 300 m. Riskianalüüsile tuginedes võib kaugus olla ka väiksem, mitte aga vähem kui tuuliku kogupikkus (torn + tiivik) ja maantee kaitsevöönd. Kurvis tuleb tuulikud paigutada väljapoole nähtavusala. Tuulik ei tohi piirata nähtavust tee kasutaja jaoks ega põhjustada otsasõiduvõimalusi¹⁰.

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

¹⁰ Tuulivoimalaohje. Ohje tuulivoimalan rakentamisesta liikenneväylien läheisyyteen. Helsinki 2012

4.1.6 Maaparandussüsteemid

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

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

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

4.1.7 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

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

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

4.2 Liiklusrajatised

4.2.1 Tee-ehituslikud üldnõuded

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

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

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

4.2.2 Eritasandilised ristmikud ning risted

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

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

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

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

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

4.2.3 Sillad ja viadukid

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

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

4.2.4 Bussipeatused

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

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

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

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

4.2.5 Jalg- ja jalgrattateed, jalgtunnelid

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

Jalg- ja jalgrattateede võrgustiku moodustavad olemasolevad ning käesoleva teemaplaneeringuga kavandatud jalg- ja jalgrattateed. Jalg- ja jalgrattateede planeerimisel on

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

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

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

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

4.2.6 Sõiduteed

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

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

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

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

4.2.7 Parklad, puhkekohad, tanklad ja teenindusjaamad

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

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

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

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

Parklad, puhkekohad, tanklad ja teenindusjaamad tuleb ette näha tee mõlema küljel ning kujundada eraldi sisse- ja väljasõiduga ühte liiklussuunda teenindav rajatis. Kui rajatis paikneb ristmiku piirkonnas, tuleb ühendusteel kavandada madalama klassiga või väiksema liiklussagedusega teele.

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

4.2.8 Keskkonnatingimused rohelise võrgustiku toimimise tagamiseks

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

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

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

Teemaplaneeringuga määratud konfliktalad paiknevad valdavalt rohelise võrgustiku alal, kus põhimaantee trassi koridor läbib ulatuslikumaid või väiksemaid metsamassiive. Trassi

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

4.2.9 Müratökked

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

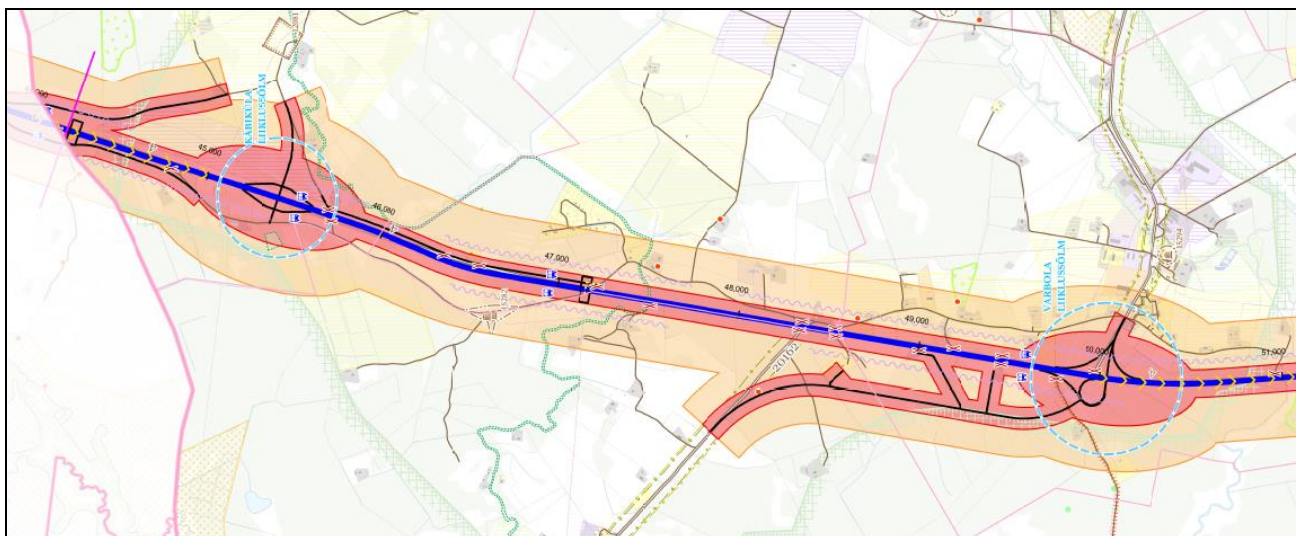
Teemaplaneeringuga on määratud konfliktalad (kantud vastava leppemärgiga kaardile) põhimaantee trassil, kus elamute- ja üldkasutatavate hoonete alal võib maanteel kulgevast liiklusest tulenev müratase ületada lubatud piirnorme. Konfliktalade määratlemisel on lähtutud juba olemasolevate müratundlike objektide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

Konfliktalad tähistavad müratökkerajatiste (müratõrjesein või -vall) orienteeruvaid asukohti. Täpsed asukohad ja lahendused määratakse tee-ehitusprojektidega, mille käigus viiakse läbi müra modelleerimine. Liiklusemüra saab vähendada ka tee rajamisega osaliselt või täielikult süvendisse, hoonete kauguse suurendamisega sõidutee servast, maanteeäärse metsavööndi säilitamise või rajamisega. Liiklusemürast tekitatud hoonesisest müra saab hoone omanik ise vähendada hoone akende ja välisseinte mürakaitse suurendamisega.

4.3 Käbiküla - Vaimõisa lõik, km 44,2 – 57,0

4.3.1 Üldkirjeldus

Käbiküla - Vaimõisa lõik kulgeb Rapla maakonnas Märjamaa valla territooriumil olemasoleval põhimaantee trassil. Põhimaantee rekonstrueerimisel I klassi maanteeks toimub olemasoleva tee laiendamine. Tee-ehitusprojektiga täpsustatakse, kus uus niit paikneb, kas olemasoleva tee kõrval Tallinn-Pärnu suunal paremal või vasakul pool. Erandiks on kurv 46,5. kilomeetril ning maantee lõik Natura ala piirkonnas. Kilomeetril 46,5 on uus trass kallutatud olemasolevast teest lääne suunas eesmärgiga säilitada tee kõrval olevat hoonet. Kuna Vardi loodusala paikneb teest kaugemal vasakul pool olemasolevat maanteed, on soovitatav maantee lõigul, kus olemasolev tee piirneb Natura alaga, teed laiendada vasakule poole, et maksimaalselt säilitada Natura ala kaitse-eesmärke ja terviklikkust. Sellisel juhul ei teki eeldatavalt vajadust laiendada teed Natura ala piiridesse.



Joonis 4.3.1.1 Kābikūla-Vaimõisa lõik, km 44,2-57,0. Kaardiväljavõtted km 44,4-51,0 ja 51,0-57,0. I klassi maantee olemasoleva põhimaantee koridoris

4.3.2 Liikluskorralduslikud nõuded

Teemaplaneeringu koostamise ajal asub olemasoleva tee ääres Tallinn-Pärnu suunal vasakul pool teed puhkekoht-parkla 56,3. kilomeetril.

Teemaplaneeringuga kavandatakse täiendavalt järgmised liiklusrajatised (vaadatuna Tallinn-Pärnu suunal):

- a.kilomeetrile 45,5 eritasandiline ristmik, mille maha- ja pealesõidud ühendatakse kohalike teede võrgustikuga;
- b.kilomeetrile 47,2 jalg- ja jalgrattatee riste;
- c.kilomeetrile 50,0 eritasandiline ristmik (Varbola ristmik), mis ühendatakse riigi kõrvalmaanteedega nr 20162 ja 20141;
- d.kilomeetrile 52,6 jalg- ja jalgrattatee riste;
- e.kilomeetrile 56,3 reserveeritakse vasakul pool teed asuva puhkekoht-parkla juurde täiendav maa-ala, võimaldamaks puhkekoht-parkla rekonstrueerimist ning täiendavalt tankla ja/või teenindusjaama rajamist;
- f.kilomeetrile 56,3 paremale poole I klassi maanteed parkla ja/või puhkekoht ja/või tankla ja/või teenindusjaam;

- g. kilomeetril 56,3 paremal ja vasakul sõiduteel mahapööre peateelt ja pealepööre peateele;
h. jalg- ja jalgrattateede ja sõiduteede vajadus antud lõigul on suhteliselt väikene, kuna kohalik teedevõrgustik on hästi välja ehitatud. Kohalike teede kaudu tagatakse ohutum liikumisvõimalus kergliiklejale ning maha ja pealesõit eritasandilistele ristmikele. Ulatuslikum uute sõiduteede vajadus kaasneb Varbola piirkonnas, läänepool I klassi maanteed, kus sõiduteede kaudu tagatakse Varbola ristmiku ühendus riigi kõrvalmaanteega nr 20162 ning juurdepääsud majapidamistele. Lõigu lõunapoolses otsas on sõiduteede vajadus minimaalne, 52. ja 56,6. kilomeetril.

Põhimaantee rekonstrueerimisega samaaegselt suletakse riigi kõrvalmaantee Sipa-Varbola (20186) maha- ja pealesõit I klassi maanteele. Maha- ja pealesõidu sulgemise tingib asjaolu, et Varbola ja Vaimõisa eritasandilised liiklussõlmed asuvad suletavale maanteele lähemal kui 5 km (vastavalt tee projekteerimise normidele ja nõuetele on hajaasustuses eritasandiliste liiklussõlmede vaheline soovitatav vahekaugus 5 km). Samuti on liiklussagedus eelnimetatud kõrvalmaanteel väike, 2009. aasta andmetel 83 autot ööpäevas. Seega Varbola ja Vaimõisa liiklussõlmede vahele täiendava liiklussõlme rajamine ei ole otstarbekas ja majanduslikult põhjendatud.

4.3.3 Liikluse müra leevendavad meetmed

Vaadeldava lõigu põhjapoolses otsas 53. kilomeetrit, kus asustus on koondunud tee äärde, tuleb tee-ehitusprojekti koostamise raames läbi viia müra modelleerimine ning ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

4.3.4 Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine

Planeeringus on määratletud konfliktkohad metsloomade liikumiskiirkondadega. Nendeks on maantee trassi koridori lõigud:

- a. kilomeetril 44,2-45,0;
- b. kilomeetril 50,0-57,0 lõik Varbola ristmikust Vardi loodusala lõpuni, sealhulgas Vardi jõe ristumine.

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

4.3.5 Kaitstavad loodusobjektid ja vääriselupaigad

Trassi koridoris asuvad järgmised kaitstavad loodusobjektid ja vääriselupaigad:

- a. Kasari jõel, mida trass ületab, kilomeetril 47,5, asub II kaitsekategooria tõugjase elupaik. Lisaks lookleb jõgi trassi koridoris 46. ja 47. kilomeetril;
- b. kilomeetril 49,0 jääb osaliselt trassi koridori alale vääriselupaik nr 101016. Vääriselupaiga lääneserv asub olemasolevast teest ligikaudu 250 meetri kaugusel;
- c. kilomeetril 51,0 asub vahetult olemasoleva tee ääres vääriselupaik nr 101015;
- d. kilomeetril 52,5 asub vahetult olemasoleva tee ääres kaitsealune üksikobjekt Kükita Suurkivi (Varbola rändrahn);
- e. kilomeetril 52,5 – 56,5 asub olemasolev tee vahetult Vardi Natura loodusala kõrval. Natura alaga asub mõlemal pool teed. Tallinn-Pärnu suunal paremal pool teed jääb Natura ala ca 500 meetri pikkusel lõigul tees ligikaudu 20 meetri kaugusele, vasakul pool teed ca 3 km pikkusel lõigul teest ligikaudu 40-50 meetri kaugusele. Loodusala on kaitse all Vardi looduskaitseala koosseisus.

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

Tagada tuleb kaitsealuse Kükita Suurkivi (Varbola rändrahn) säilimine. Võimalusel tuleb teed laiendada rändrahn suhtes vastasküljele, vältida tuleb rändrahn kahjustamist ehitustööde ajal.

Tee projekti koostamisel tuleb Vardi loodusala piirnevas lõigus kindlasti läbi viia täiendav keskkonnamõju hindamine koos täpsema Natura-hindamisega, et täpselt määrata konkreetset leevendavad meetmed Natura ala terviklikkuse tagamiseks.

Negatiivse mõju vältimiseks tuleb tee kavandamise järgmistes etappides vääriselupaikade ja Vardi loodusala piirkonnas arvestada järgmiste peamiste tingimustega:

- a. vältida kaitstava elupaigatüübi kahjustamist maksimaalselt;
- b. Vardi loodusala piires tuleb teed laiendada vasakule poole, et maksimaalselt säilitada Natura ala kaitse-eesmärke ja terviklikkust. Sellisel juhul ei teki eeldatavalt vajadust laiendada teed Natura ala piiridesse;
- c. Natura alaga piirnevate teeäärte lagedaks raiumisest külgnähtavuse tagamiseks on soovitatav võimalusel loobuda ja takistada loomade pääs maanteele muude meetoditega (näit tarastamine);
- d. kavandatavad tee tuleb rajada selliselt, et see ei põhjustaks veerežiimi muutusi;
- e. tuleb vältida ehitusaegseid negatiivseid mõjusid. Vältida ehitusmasinate liikumist Natura alal; taimestiku ja pinnase eemaldamisel, kaevetöödel ja muude tegevuste käigus tekkivad ehitusjäätmekogumised tuleb ladestada väljapool kaitstavat ala jne.

Detailsemad meetmed negatiivse mõju vältimiseks loetletud kaitsealustele objektidele nii tee ehitus- kui ka kasutuselolevas tuleb täpsustada tee-ehitusprojekti.

4.3.6 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Trassi koridoris asuvad järgmised kultuurimälestised:

- a. kilomeetril 47,7 asuvad Ruunavere postijaama postipoiste maja (nr 15283) ja Ruunavere postijaama peahoone (nr 15282).

Kuna kultuurimälestised asuvad maanteest ligikaudu 250 m kaugusel, ei kaasne maantee rekonstrueerimise ja ehitustöödega ohtu kultuurimälestiste säilimisele. Tee-ehitusprojektide käigus tuleb arvestada ja võimalusel tagada avanevate vaadete säilimine kultuuriobjektidele.

4.3.7 Maardlad

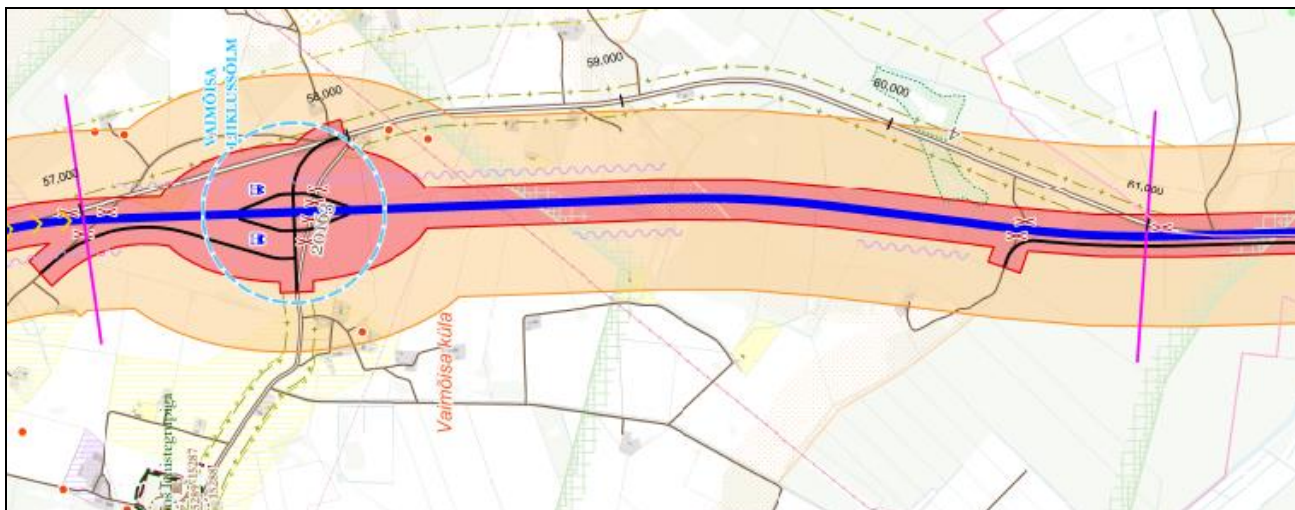
Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 44,2-57,0 ei asu trassi koridoris maardlaid.

4.4 Vaimõisa õgvendus, km 57,0-61,0

4.4.1 Üldkirjeldus

Vaadeldav lõik, Vaimõisa õgvendus, asub Rapla maakonnas Märjamaa vallas. I klassi maantee rajatakse uues asukohas läänepoolsele olemasolevale maanteele. Tänane põhimaantee jääb täitma

sõidutee ülesannet ning ühtlasi võimaldab ohutumalt liigelda ka kergliiklejal. Õgvendus lühendab trassi pikkust 149 m võrra.



Joonis 4.4.1.1 Vaimõisa õgvendus km 57,0-61,0. I klassi maantee uues asukohas, olemasolev põhimaantee jääb täitma sõidutee ülesannet

4.4.2 Liikluskorralduslikud nõuded

Teemaplaneeringuga kavandatakse täiendavalt järgmised liiklusrajatised (vaadatuna Tallinn-Pärnu suunal):

- kilomeetrile 57,8 eritasandiline ristmik (Vaimõisa ristmik), mille maha- ja pealesõidud ühendatakse tänase põhimaantee ja riigi kõrvalmaanteega nr 20163;
- ristmike sulgemine toob lõigu põhja- ja lõunaosas kaasa sõiduteede vajaduse, mis rajatakse põhimaantee rekonstrueerimise käigus. Valdavas osas lõigu ulatuses jääb sõidutee funktsiooni täitma tänane põhimaantee, I klassi maanteest läänesuunas aga kohalik tee.

4.4.3 Liikluse müra leevendavad meetmed

Vaadeldava lõigu põhjapoolses otsas tuleb tee-ehitusprojektide koostamise raames läbi viia müra modelleerimine ning ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

4.4.4 Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 57,0-61,0 ei asu teemaplaneeringuga määratud konfliktalasid põhimaantee trassil.

4.4.5 Kaitstavad loodusobjektid

Kilomeetril 60,0 asub trassi koridoris III kaitsekategooria taime Eesti soojumakas kasvukoht. Kasvukoha lähim serv on planeeritavast teest ligikaudu 50 m kaugusel, st trassi koridoris asuva kasvukoha lääneserv ulatub tee ja tee kaitsevööndi ala piirini.

Tee projekteerimisel kasvukoha läheduses tuleb järgida järgmisi leevendavaid meetmeid:

- säilitada kasvukohal maksimaalselt võimalikul määral haljastust, vältida võimalusel metsa raadamist;

- b. vältida pinnase veerežiimi muutmist, mis võiks põhjustada muutusi taimestikkoosluses;
- c. ehitusfaasis tuleks kasvukoha ala jätta ehitustöödest puutumata.

Detailsemad meetmed negatiivse mõju vältimiseks kasvukohale nii tee ehitus- kui ka kasutusetapis tuleb täpsustada tee-ehitusprojekti.

4.4.6 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 57,0-61,0 ei asu trassi koridoris kultuurimälestisi.

4.4.7 Maardlad

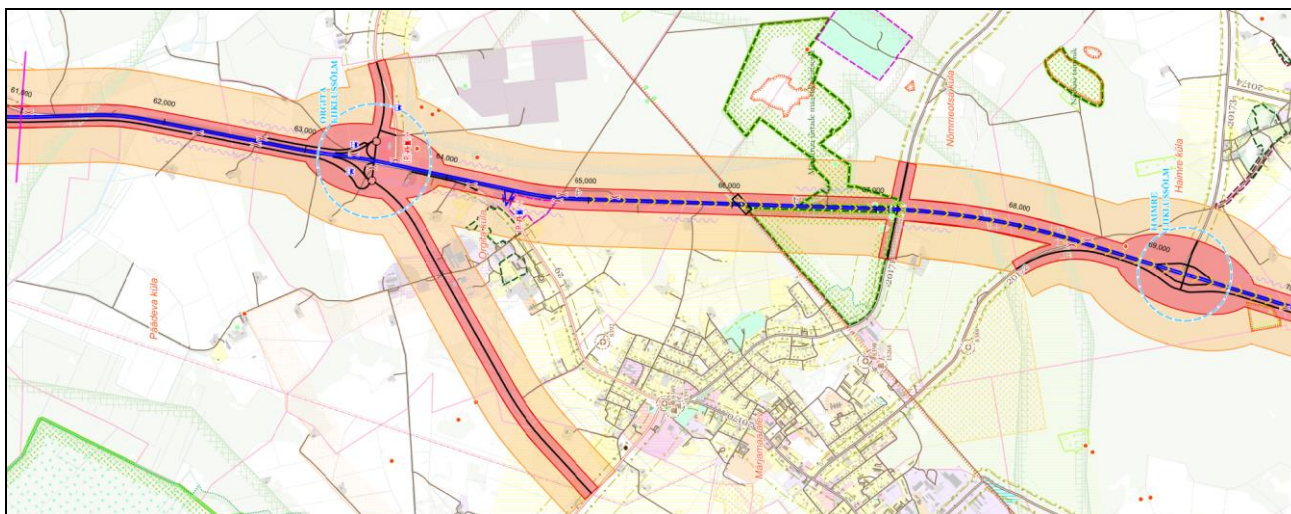
Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 57,0-61,0 ei asu trassi koridoris maardlaid.

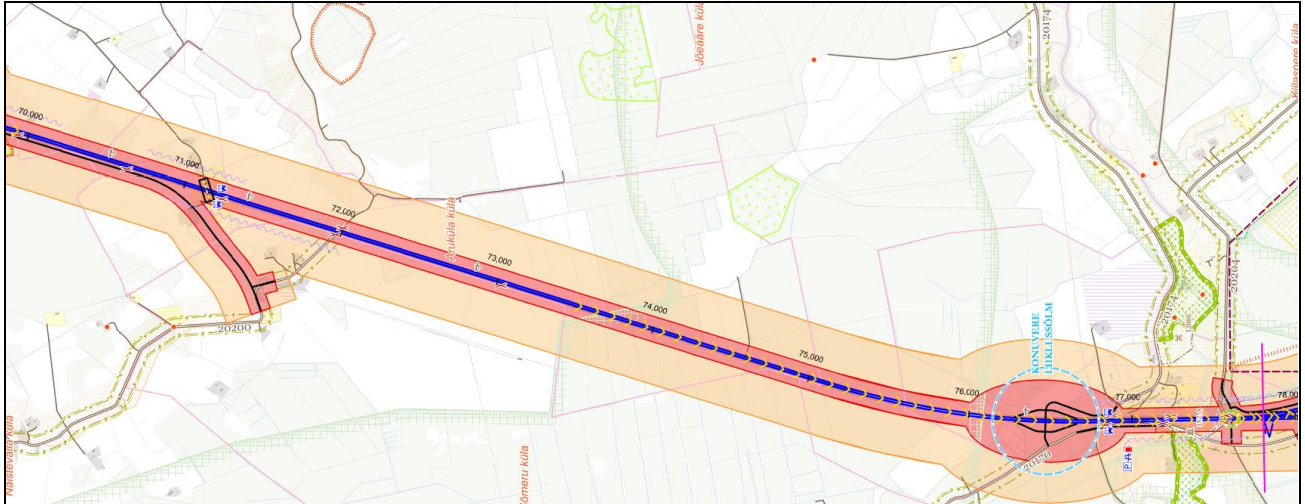
4.5 Päädeva-Konuvere lõik, km 61,0 – 77,8

4.5.1 Üldkirjeldus

Vaadeldav Päädeva-Konuvere lõik asub Rapla maakonnas Märjamaa valla territooriumil olemasoleval põhimaantee trassil. Põhimaantee rekonstrueerimisel I klassi maanteeks toimub olemasoleva maantee laiendamine. Tee-ehitusprojektidega täpsustatakse, kus uus niit paikneb, kas olemasoleva tee kõrval Tallinn-Pärnu suunal paremal või vasakul pool. Erandiks on maanteelõik kilomeetritel 66,0-67,0, kus vahetult mõlemal pool teed asub Märjamaa järtade Natura loodusala. Kuna kaitstavad elupaigatüübid asuvad teest kaugemal Tallinn-Pärnu suunal vasakul pool olemasolevat maanteed, on soovitatav Natura ala piirkonnas laiendada teed vasakule poole, et võimalik elupaigatüübi kadu oleks minimaalne.

Kilomeetril 64,7 jääb üks maanteest vasakul pool paiknev eluhoone koos kõrvalhoonetega planeeritavale uuele niidile ette, mistõttu tuleb lammutada nii eluhoone kui kinnistul asuvad kõrvalhooned. Kinnistu suurus ja kuju (piki teed kulgeva kinnistu suurus on 0,63 ha) ei võimalda eluhoonete kinnistul ümberpaigutamist, seetõttu tuleb likvideerida kogu majapidamine ning kinnistu edaspidine kasutamine elamuehituse eesmärgil ei ole võimalik.





Joonis 4.5.1.1 I klassi maantee olemasoleva põhimaantee koridoris km 61,0-77,8. Kaardiväljavõte km 61,0-70,0 ja 70,0-77,8. Riigi tugimaantee nr 29 ühendus I klassi maanteega on tagatud III klassi maantee kaudu Märjamaa alevi ümbersõidul

4.5.2 Liikluskorralduslikud nõuded

Teemaplaneeringu koostamise ajal asub olemasoleva tee ääres Tallinn-Pärnu suunal paremal pool teed tankla 64,5. ja parkal 77,2. kilomeetril.

Teemaplaneeringuga kavandatakse täiendavalt järgmised liiklusrajatised (vaadatuna Tallinn-Pärnu suunal):

- kilomeetrile 63,5 eritasandiline ristmik (Orgita ristmik);
- Orgita eritasandiline ristmiku ja riigi tugimaantee nr 29 ühendus tagatakse III klassi maantee kaudu Märjamaa alevi ümbersõidul;
- kilomeetrile 63,6 vasakule poole teed parkla ja/või puhkekoht ja/või tankla ja/või teenindusjaam;
- kilomeetrile 64,5 reserveeritakse paremal pool teed asuva tankla juurde täiendav maa-ala, võimaldamaks vajadusel kas tankla maa-ala laiendamist ning täiendavalt parkla ja/või puhkekoht ja/või teenindusjaama rajamist;
- kilomeetrile 64,5 paremale poole teed mahapööre peateelt ja pealepööre peateele;
- kilomeetrile 66,0 jalg- ja jalgrattatee riste;
- kilomeetrile 67,2 sõidutee riste;
- kilomeetrile 69,2 eritasandiline ristmik (Haimre ristmik), mille maha- ja pealesõidud ühendatakse riigi kõrvalmaanteedega nr 20172, 20173 ja 20200;
- kilomeetrile 71,2 jalg- ja jalgrattatee riste;
- kilomeetrile 76,5 eritasandiline ristmik (Konuvere ristmik), mille maha- ja pealesõidud ühendatakse riigi kõrvalmaanteedega nr 20170 ja 20174;
- kilomeetrile 77,2 reserveeritakse paremal pool teed asuva parkla juurde täiendav maa-ala, võimaldamaks kas parkla rekonstrueerimist ning puhkekoht ja/või tankla ja/või teenindusjaama rajamist;
- kilomeetrile 77,6 sõidutee riste;
- kilomeetrile 77,8 Tallinn-Pärnu suunal mahapööre peateelt;
- ristmike sulgemisega kaasneb põhimaantee rekonstrueerimise käigus sõiduteede rajamise vajadus Orgita ristmikust põhjasuunas ning Aruküla piirkonnas, kus sõidutee ühendab eritasandilise ristmikuga riigi kõrvalmaanteed nr 20172 ja 20200. Konuvere eritasandilise ristmiku piirkonnas on sõiduteede rajamise vajadus minimaalne.

4.5.3 Liiklusemüra leevendavad meetmed

Vaadeldava lõigu kilomeetritel 62,0-67,0, 69,5-72,0 ja 76,5-77,8 tuleb tee-ehitusprojektide koostamise raames läbi viia müra modelleerimine ning ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

4.5.4 Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine

Planeeringus on määratletud konfliktkohad metsloomade liikumispiirkondadega. Nendeks on maantee trassi koridori lõigud:

- a. kilomeetritel 65,0-70,0 (metsamassiiv Märjamaa alevist idas);
- b. kilomeetritel 73,5-81,0 (metsamassiiv enne ja pärast trassi koridori ristumist Vigala jõega, sealhulgas Konuvere sild Vigala jõel).

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

4.5.5 Kaitstavad loodusobjektid

Trassi koridoris asuvad järgmised kaitstavad loodusobjektid ja vääriselupaigad:

- a. kilomeetril 64,0 asub osaliselt trassi koridoris kaitsealune Orgita park. Pargi teele lähem serv asub olemasolevast teest ligikaudu 105 meetri kaugusel.
- b. kilomeetril 66,0-67,0 jääb vahetult mõlemale poole teed Märjamaa järtade Natura loodusala. Natura ala kulgeb mõlemal pool teed, asudes teest ligikaudu 10-20 meetri kaugusel, paremal pool teed ca 1 kilomeetri pikkusel lõigul, vasakul pool teed ca 700 meetri pikkusel lõigul. Loodusala on kaitse all Märjamaa järtade maastikukaitseala koosseisus;
- c. kilomeetril 70,0 asub olemasoleva tee ääres vääriselupaik nr. 148019. Vääriselupaiga lähim nurk jääb teest ligikaudu 25 meetri kaugusele;
- d. Vigala jõe ületusel, kilomeetril 77,5, möödub olemasolev tee jõe lammil paiknevast Konuvere Natura loodusalast, mis on kaitse all Konuvere hoiualana. Natura ala lähim nurk jääb olemasolevast põhimaanteest ligikaudu 40 meetri kaugusele.

Kuna Orgita park asub põhimaantee trassist enam kui 100 meetri kaugusel asustatud alal ning põhimaantee ja pargi vahele jääb ka kõrvalmaantee, ei avalda planeering kaitsealusele pargile otsest mõju. Sellegipoolest tuleb kaitsealuse pargiga tee kavandamise edasistes etappides arvestada ning tee laiendamisel tuleb vältida negatiivset ehitusaegset mõju.

Tee-ehitusprojekti koostamisel tuleb Märjamaa järtade loodusala piirnevas lõigus kindlasti läbi viia täiendav keskkonnamõju hindamine koos täpsema Natura-hindamisega, kuna alles tee-ehitusprojekti koostamise etapis on võimalik täpselt hinnata, kas ja kui palju elupaikade pindalast kaob (jääb tee alla) ning määrata konkreetset leevendavad meetmed Natura ala terviklikkuse tagamiseks.

Negatiivse mõju vältimiseks tuleb tee kavandamise järgmistes etappides vääriselupaiga ja Märjamaa järtade Natura loodusala piirkonnas arvestada järgmiste peamiste tingimustega:

- a. vältida kaitstavate elupaigatüüpide kahjustamist maksimaalselt. Märjamaa järtade Natura alade piirkonnas on soovitatav laiendada teed olemasolevast teest Tallinn-Pärnu suunal vasakule poole, et elupaigatüübi kadu oleks võimalikult minimaalne;
- b. säilitada maksimaalselt võimalikul määral haljastust, vältida võimalusel metsa raadamist. Märjamaa järtade Natura alaga piirnevate teeäärte lagedaks raiumisest külgnähtavuse tagamise eesmärgil on soovitatav võimalusel loobuda ning takistada loomade pääs maanteele muude meetoditega (näit tarastamine);

- c. vältida pinnase veerežiimi muutusi, mis võiks põhjustada muutusi taimestikkooslustes;
- d. vältida ehitusaegseid negatiivseid mõjusid (ehitusmasinate liikumist Natura alal; taimestiku ja pinnase eemaldamisel, kaevetöödel ja muude tegevuste käigus tekkivad ehitusjäätmeladestada väljapool kaitstavat ala jne).

Konuvere hoiuala puhul jääb Natura ala lähim nurk olemasolevast põhimaanteest ligikaudu 40 meetri kaugusele, põhimaantee ja Natura ala vahel paiknevad olemasolevad kohalik tee ja jõesild. Otseselt Natura alale planeeringuga tee laiendamist ja uusi rajatisi ette ei nähta. Seega on võimalik vältida elupaigatüübi pindala vähenemist ning olulist negatiivset mõju. Tee-ehitusprojekti tuleb täpsustada tingimused negatiivse mõju vältimiseks Konuvere hoiualale.

Detailsemad meetmed negatiivse mõju vältimiseks loetletud kaitsealustele objektidele nii tee ehitus- kui ka kasutusetapis tuleb täpsustada tee-ehitusprojekti.

4.5.6 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Trassi koridoris asub arhitektuurimälestis Konuvere sild (nr 15278).

Lisaks on Muinsuskaitseamet pööranud tähelepanu vajadusele säilitada nimetatud silla ja maantee vahel paiknevad veskivaremed (veskivaremed ei ole muinsuskaitse all ega kuulu ka pärandkultuuriobjektide nimekirja). Hinnanguliselt ei kaasne maantee laiendamisega kaitsealuse silla ja veskivaremete piirkonnas otsest ohtu nende säilimisele. Veskivaremete säilimise tagamiseks tuleb siiski maanteesilla projekteerimisel arvestada leevendavate meetmete rakendamise vajadusega - vältida tuleb sillasammaste paigutamist varemete lähiste, kuna sammaste rajamine võib põhjustada vibratsiooni ja lihkeid ning ohustada seeläbi varemete säilimist. Maantee laiendamisega võib kaasneda Konuvere silla vaadeldavuse vähenemine või vaadete sulgemine põhimaanteelt seoses elamute paiknemisega lähipiirkonnas ning sellest tuleneva müratõkete rajamise vajadusega. Müratõkete projekteerimisel tuleb teha koostööd Muinsuskaitseametiga ning vaadete sulgemise vajaduse korral mälestise kaitsevööndi alal küsida kirjalik nõusolek Muinsuskaitseametilt, vastavalt muinsuskaitseaduses sätestatule.

Kinnismälestise kaitsevööndis ehitustööde teostamiseks tuleb taotleda luba Muinsuskaitseametilt.

4.5.7 Maardlad

Kilomeetril 64,0-67,0 asub osaliselt trassi koridoris Tallinn-Pärnu suunal vasakul pool teed Orgita-Haimre üleriigilise tähtsusega dolokivi maardla passiivse reservvaruna arvel olev plokk nr 6. Maardla lääneserv ulatub küll trassi koridori, kuid ei ulatu tee ja tee kaitsevööndi alasse ning asub planeeritavast teest enam kui 100 meetri kaugusel. Seetõttu teemaplaneeringu realiseerumisega ei kaasne maardlale negatiivset mõju, lahendus tagab keskkonnaregistris arvele võetud maavara kaevandamisväärsena säilimise ja juurdepääsu maavaravarule.

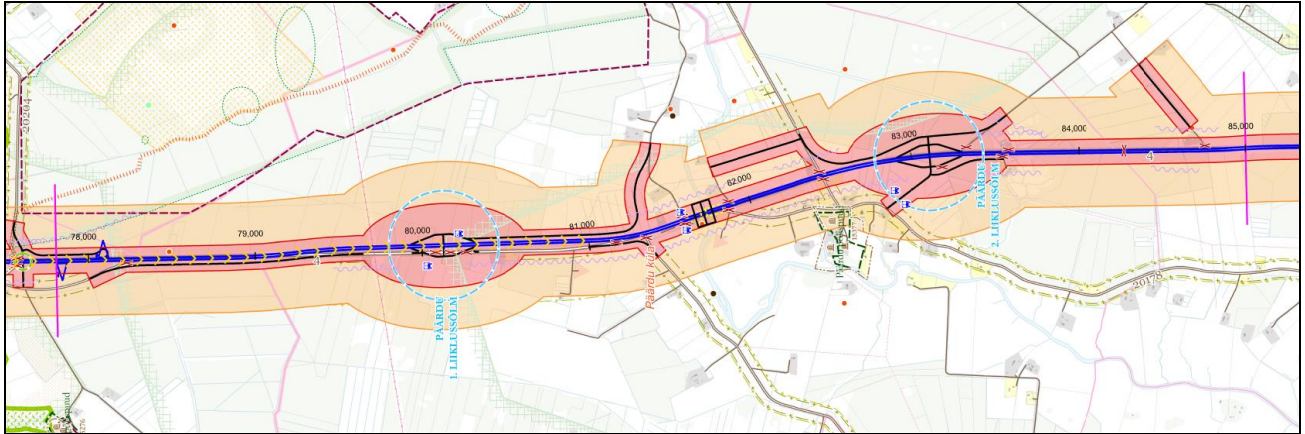
4.6 Päärdu lõik, km 77,8 – 85,0

4.6.1 Üldkirjeldus

Vaadeldav lõik asub Rapla maakonnas Märjamaa ja Vigala valla territooriumil (valdavalt Vigala valla territooriumil).

Põhimaantee rekonstrueerimisel I klassi maanteeks on vajalik olemasoleva maantee laiendamine. Tee-ehitusprojekti täpsustatakse, kus uus niit paikneb, kas olemasoleva tee

kõrval Tallinn-Pärnu suunal paremal või vasakul pool. Erandiks on lõik kilomeetritel 79,0 – 81,6, kus uus trass on kallutatud olemasolevast teest idasuunas, et leida trassile parim asukoht olemasolevate hoonete vahel ning viia kurvi raadius vastavusse nõuetega.



Joonis 4.6.1.1 Päärdu lõik km 77,8-85,0.

4.6.2 Liikluskorralduslikud nõuded

Teemaplaneeringuga kavandatakse täiendavalt järgmised liiklusrajatised (vaadatuna Tallinn-Pärnu suunal):

- kilomeetrile 78,1 vasakule poole teed pealepööre peateele;
- kilomeetrile 80,1 eritasandiline ristmik (Päärdu 1.ristmik), mille maha- ja pealesõidud ühendatakse olemasoleva maantee ja uute sõiduteedega;
- kilomeetrile 81,7 Velise jõe silla alla, jõe mõlemale kaldale jalg- ja jalgrattateede riste ning põhitee kõrvalle ida poole veel eraldi kergliiklussild üle jõe;
- kilomeetrile 83,1 eritasandiline ristmik (Päärdu 2. ristmik), mille maha- ja pealesõidud ühendatakse riigi kõrvalmaanteega nr 20165;
- suletavad ristmikud on esitatud põhijoonisel. Sõiduteed, mille kaudu tagatakse maha- ja pealesõit eritasandilistele ristmikele ning juurdepääsuks kinnistutele ja majapidamistele, on kantud põhijoonisele;
- jalg- ja jalgrattateede eraldi väljaehitamise vajadus täpsustatakse tee-ehitusprojektidega.

4.6.3 Liiklusrumade leevendavad meetmed

Tee-ehitusprojektide koostamise raames läbi viia täpsemad mürataseme mõõtmised kilomeetritel 80,0-85,0 ning ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

4.6.4 Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine

Planeeringus on määratletud konfliktkohad metsloomade liikumispiirkondadega. Antud lõigul on konfliktkohana määratletud lõik pärast Konuvere silda kilomeetritel 78,0-81,0.

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

4.6.5 Kaitstavad loodusobjektid

Kilomeetril 82,5 ulatub osaliselt trassi koridori Päärdu põlispuude kaitseala, mis asub Päärdu mõisapargi territooriumil. Pargi kirdeserv (lähim nurk tee) asub olemasolevast teest ligikaudu 150 meetri kaugusel, valdav osa pargist asub teest ligikaudu 200 meetri kaugusel.

Kuna Päärdu põlispuude kaitseala asub olemasolevast teest üle 150 meetri kaugusel ning põhimaantee ja pargi vahele jääb ka asustatud ala, ei avalda põhimaantee rekonstrueerimine kaitsealusele pargile otsest mõju. Sellegipoolest tuleb kaitsealuse pargiga tee kavandamise edasistes etappides arvestada ning tee laiendamisel tuleb vältida negatiivset ehitusaegset mõju.

4.6.6 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Osaliselt trassi koridoris asub arhitektuurimälestis Päärdu mõisa park (nr 15378) ning trassi lähipiirkonnas (trassi koridorist väljas) Päärdu mõisa hooned. Kuna pargi välispiir asub olemasolevast maanteest ligikaudu 150-200 meetri kaugusel (pargi kirdeserv asub olemasolevale teele kõige lähemal), ei kaasne maantee laiendamisega ohtu kultuurimälestiste säilimisele.

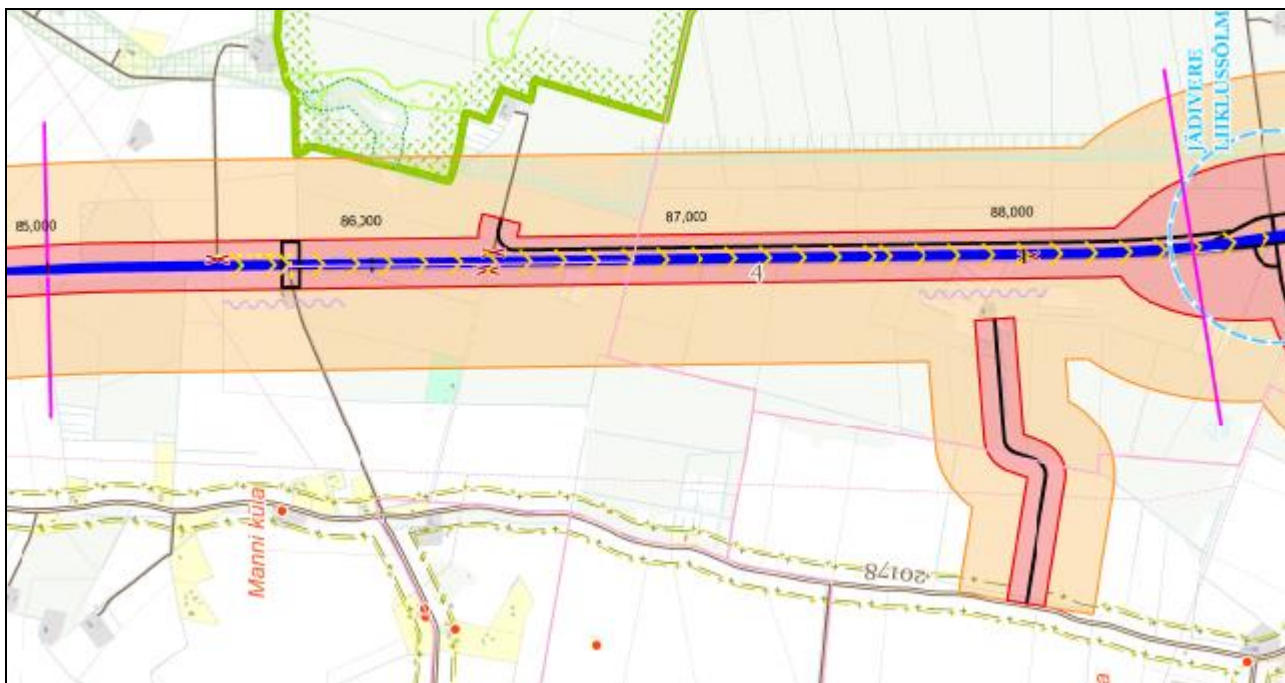
4.6.7 Maardlad

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 77,8-85,0 ei asu trassi koridoris maardlaid.

4.7 Palase – Jädivere lõik, km 85,0-88,5

4.7.1 Üldkirjeldus

Palase - Jädivere lõik kulgeb Rapla maakonnas Vigala valla territooriumil olemasoleval põhimaantee trassil. Põhimaantee rekonstrueerimisel I klassi maanteeks toimub olemasoleva maantee laiendamine. Tee-ehitusprojektidega täpsustatakse, kus uus niit paikneb, kas olemasoleva tee kõrval Tallinn-Pärnu suunal paremal või vasakul pool.



Joonis 4.7.1.1 Palase – Jädivere lõik, km 85,0-88,5. I klassi maantee olemasoleva põhimaantee koridoris

4.7.2 Liikluskorralduslikud nõuded

Teemaplaneeringuga kavandatakse täiendavalt järgmised liiklusrajatised (vaadatuna Tallinn-Pärnu suunal):

- a. kilomeetrile 85,7 jalg- ja jalgrattatee riste;
- b. jalg- ja jalgrattateede vajadus täpsustatakse tee-ehitusprojektidega. Teemaplaneeringuga on ette nähtud eraldiseisva jalg- ja jalgrattatee rajamise vajadus kilomeetril 85,5-85,8, mis tagab jalg- ja jalgrattatee riste abil kahel pool maanteed kulgevate kohalike teede sidususe;
- c. sõidutee rajamise vajadus on 86,4. kilomeetrist lõunasuunas, mis tuleb ühendada Jädivere eritasandilise ristmiku maha- ja pealesõiduga. Kuna läänepool I klassi maanteed kulgeb põhimaanteelega paralleelselt riigi kõrvalmaantee (20178) ning asustus on suhteliselt hajus, puudub vajadus kavandada sõidutee kogu vaadeldava lõigu ulatuses. Samas on vajalik ehitada samaaegselt põhimaanteelt mahasõitude sulgemisega mõned juurdepääsuteed kõrvalmaanteele, et tagada juurdepääs põhi- ja kõrvalmaantee vahelisel alal asuvatele majapidamistele. Riigi kõrvalmaanteed, kohalikud teed ning rajatavad sõiduteed võimaldavad ohutumalt liigelda ka kergliiklejal.

4.7.3 Liiklusrõõru leevendavad meetmed

Vaadeldava lõigu kilomeetritel 85,5-86,0 ja 87,7-88,1 tuleb tee-ehitusprojektide koostamise raames läbi viia mürasid modelleerimine ning ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

4.7.4 Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine

Planeeringus on määratletud konfliktkohad metsloomade liikumispirkondadega. Konfliktkohana on määratud lõik (metsamassiiv enne Enge jõge) kilomeetril 85,5-90,0 (sealhulgas sild Enge jõel).

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

4.7.5 Kaitstavad loodusobjektid

Vaadeldava lõigu kilomeetritel 86,0-87,0 ulatub väga väikeses ulatuses trassi koridori Selja-Põdra Natura loodusala. Tegemist on ulatusliku loodusala (ulatub teest üle 7km kaugusele), millest trassi koridori ulatub üksnes ala loodenurk 70 meetri ulatuses. Seega loodusala asub olemasolevast teest vähemalt 230 meetri kaugusel ning tee laiendamisega ei kaasne negatiivset mõju loodusale.

Negatiivse mõju vältimiseks tuleb tee kavandamise järgmistes etappides Selja-Põdra loodusala piirkonnas arvestada järgmiste peamiste tingimustega:

- a. Natura alaga piirnevate teeäärte lagedaks raiumisest külgnähtavuse tagamiseks on soovitatav võimalusel loobuda ja takistada loomade pääs maanteele muude meetoditega (näit tarastamine);
- b. kavandatav tee tuleb rajada selliselt, et see ei põhjustaks veerežiimi muutusi;

- c. vältida ehitusaegseid negatiivseid mõjusid (ehitusmasinate liikumist Natura alal; taimestiku ja pinnase eemaldamisel, kaevetöödel ja muude tegevuste käigus tekkivad ehitusjäätmed tuleb ladestada väljapool kaitstavat ala jne).

Detailsemad meetmed negatiivse mõju vältimiseks Natura alale nii tee ehitus- kui ka kasutusetapis tuleb täpsustada tee-ehitusprojektiga.

4.7.6 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 85,0-88,5 ei asu trassi koridoris kultuurimälestisi.

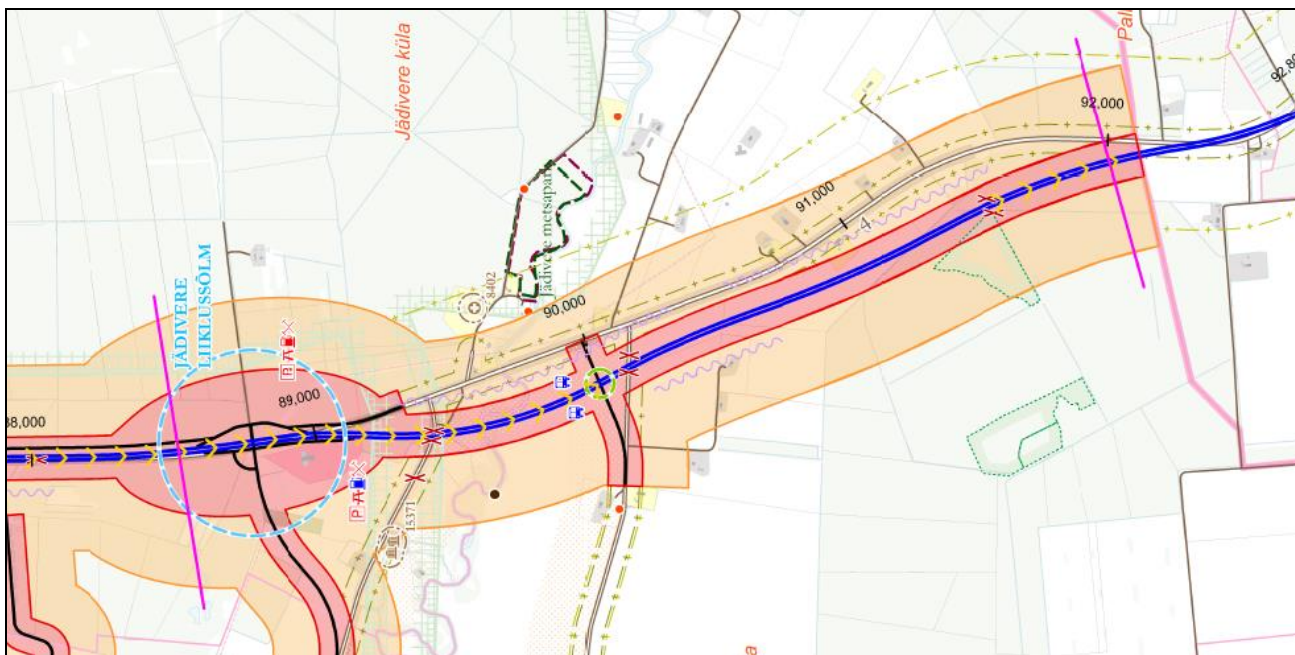
4.7.7 Maardlad

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 85,0-88,5 ei asu trassi koridoris maardlaid.

4.8 Jädivere õgvendus, km 88,5-92,0

4.8.1 Üldkirjeldus

Vaadeldav lõik, Jädivere õgvendus, asub Rapla maakonnas Vigala valla territooriumil. I klassi maantee uues asukohas kulgeb valdavalt tänasest põhimaanteest läänepool, säilitades võimalikult pikal teelõigul küla terviku. Olemasolev maantee jääb kohalikuks teeks ja täidab sõidutee ülesannet.



Joonis 4.8.1.1 Jädivere õgvendus, km 88,5-92,0. I klassi maantee uues asukohas. Olemasolev põhimaantee jääb täitma sõidutee ülesannet

4.8.2 Liikluskorralduslikud nõuded

Teemaplaneeringu koostamise ajal asub olemasoleva tee ääres Tallinn-Pärnu suunal paremal pool teed tankla 88,9. kilomeetril.

Teemaplaneeringuga kavandatakse täiendavalt järgmised liiklusrajatised (vaadatuna Tallinn-Pärnu suunal):

- a. kilomeetrile 88,8 eritasandiline ristmik (Jädivere ristmik);
- b. kilomeetrile 88,9 reserveeritakse paremal pool teed asuva tankla juurde täiendav maa-ala, võimaldamaks vajadusel kas tankla maa-ala laiendamist ning täiendavalt parkla ja/või puhkekoht ja/või teenindusjaama rajamist;
- c. kilomeetrile 89,0 vasakule poole teed parkla ja/või puhkekoht ja/või teenindusjaam ja/või tankla;
- d. kilomeetrile 90,0 sõidutee riste;
- e. sõidutee riste ja eritasandilise ristmiku piirkonnas tuleb tee-ehitusprojektidega tagada kergliiklejale ohutu maantee ületamine;
- f. tänane põhimaantee jääb täitma sõidutee ülesannet ning võimaldab ohutumalt liigelda ka kergliiklejal. Täiendava sõiduteede vajadus täpsustatakse tee-ehitusprojektidega.

4.8.3 Liikluse müra leevendavad meetmed

Vaadeldava lõigu kilomeetritel 89,0-91,6 tuleb tee-ehitusprojektide koostamise raames läbi viia müra modelleerimine ning ette näha müratõrje meetmed mürataseme alandamiseks vähemalt normidega ettenähtud tasemeni.

4.8.4 Metsloomade liikumisvõimaluste tagamine

Planeeringus on määratletud konfliktkohad metsloomade liikumiskiirkondadega. Nendeks on maantee trassi koridori lõigud:

- a. kilomeetritel 88,5 – 90 (Enge jõe sild kaasaarvatud);
- b. kilomeetritel 91,5-92,0.

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

4.8.5 Kaitstavad loodusobjektid

Trassi koridoris asuvad järgmised kaitstavad loodusobjektid:

- a. kilomeetril 89,5 asub trassi koridoris kaitsealune üksikobjekt Jädivere paljand. Paljand asub trassi koridoriga ristuva Maeru oja sängis, ligikaudu 170 meetri kaugusel kavandatavast teest.
- b. kilomeetril 91,5 jääb trassi koridori planeeritava tee kõrvale III kaitsekategooria taimede kuradi sõrmkäpp ja kaheleheline käokeel kasvukoht. Kasvukoht ulatub osaliselt tee ja tee kaitsevööndi alale ning selle lähim nurk vahetult planeeritava teeni.

Tee laiendamine ei too kaasa negatiivset mõju kaitsealusele üksikobjektile Jädivere paljand. Kaitsealuse paljandi asukohaga tuleb tee kavandamise edasistes etappides siiski arvestada ning vältida negatiivset ehitusaegset mõju.

Tee projekteerimisel kaitstavate taimede kasvukoha läheduses tuleb järgida järgmisi leevendavaid meetmeid:

- a. säilitada kasvukohal maksimaalselt võimalikul määral haljastust, vältida võimalusel metsa raadamist;
- b. vältida pinnase veerežiimi muutmist, mis võiks põhjustada muutusi taimestikkoosluses;
- c. ehitusfaasis tuleks kasvukoha ala jätta ehitustöödest puutumata.

Detailsemad meetmed negatiivse mõju vältimiseks kasvukohale nii tee ehitus- kui ka kasutusetapis tuleb täpsustada tee-ehitusprojekti.

4.8.6 Riikliku kaitse all olevad kultuurimälestised

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 88,5-92,0 ei asu trassi koridoris kultuurimälestisi.

4.8.7 Maardlad

Vaadeldavas lõigus kilomeetritel 88,5-92,0 ei asu trassi koridoris maardlaid.

5 Teemaplaneeringu lahenduse realiseerumisega kaasnevate mõjude leevendusmeetmed

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

1. Planeeringuga kavandatava tee realiseerimiseks koostatakse järgmistes etappides tee projektid (eeldatavalt lõikude kaupa). Tee projektide käigus tuleb läbi viia keskkonnamõju hindamine vastavalt *Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele*, et hinnata tee rajamisega kaasnevaid mõjusid täpsemalt, arvestades ka teelahenduste detaile. Juhul, kui projekt koostatakse lühikesele lõigule ning keskkonnamõju hindamist ei peeta vajalikuks, tuleb see tõestada ning võimalikud olulised negatiivsed mõjud välistada seadusjärgse eelhindamise käigus. Tee projekti keskkonnamõju hindamine (või vastav eelhindamine) peab käsitlema tee rajamisega kaasnevaid kõiki mõjusid (mitte ainult käesolevas KSH aruandes käsitletud aspekte, kuna käesolevas aruandes on võimalikku keskkonnamõju käsitletud maakonnaplaneeringu üldistusastmes, lokaalsel (projekteerimis-) tasandil võib lisanduda olulisi keskkonnamõjusid, mida maakonnaplaneeringu täpsustusastmes käsitleda ei ole võimalik).
2. I klassi maantee rajamisega kaasneva häiringu täiendavaks leevendamiseks tuleb võimalusel eelistada sõidutee rajamist põhimaantee ja elamute vahele, et vältida majapidamiste ümber korraldamise vajadust. Edasise projekteerimis- ja ehitustegevuse käigus tuleb tagada olemasoleva haljastuse säilimine maksimaalses võimalikus mahu. Projekteerimise käigus tuleb analüüsida lisahaljastuse rajamise vajadust ja võimalusi, eelkõige elamute piirkonnas, kus haljastuse kavandamine ja rajamine on oluline lume-, tolmu- ja tuulekaitseks, tee ja hoonete eraldamise seisukohalt (mürakaitse, autolaternate valguse leviku tõkestamine, liiklusrütmide vähendamiseks). Taaselustamist vääriks teeäärsete kuusehekkide rajamise traditsioon tuisuohtlikesse kohtadesse;
3. edasise projekteerimis- ja ehitustegevuse käigus tuleb täiendavat tähelepanu pöörata kergliiklejate liiklusskeemile ning tagada kergliiklejatele ohutu liiklemine ja põhimaantee ületamine;
4. soovitatav on lõikudes, kus tee äärsetele aladele jäävad puhke- ja virgestusmaad, maantee rekonstrueerimise käigus säilitada olemasolev kõrghaljastus maksimaalses võimalikus mahu ning ehitustööde lõppemisel vajadusel kõrghaljastus taastada, et seeläbi vähendada maantee mõju ulatust;
5. põhimaanteel paiknevad ühistranspordipeatused peavad olema kergliiklusele ligipääsetavad ning kergliiklustee risted ühendatud üldise teedevõrguga;
6. oluline on tagada põhimaantee ületusvõimalus kergliiklejatele reaalset kasutust leidvate bussipeatuste juures. Vastasel juhul võib peatus küll säilida, kuid see saab teenindada vaid ühel pool põhimaanteed elavaid inimesi (seda ka juhul, kui peatus viiakse üle sõiduteele). Kergliiklustee risted tuleb rajada bussipeatustele võimalikult lähedale ja vastupidi;
7. kohtades, kus põhimaantee ületab veekogu ning läheduses paiknevad elamud, tuleb täiendavalt hinnata vajadust tagada elanikele jõeületuse võimalus, juhul kui seni on jõeületuseks kasutatud põhimaanteed. Konveres tuleb võimalusel lahendada liiklusskeem selliselt, et vana Konveres sild (mälestis nr 15278) oleks kergliiklejatele loogiliseks jõeületuskohaks ning kasutatav ka hoburakendiga, tehes vajadusel ning vastavalt *muinsuskaitse seadusele* koostööd Muinsuskaitseametiga;
8. kohtades, kus põhimaanteel olevad bussipeatused kaotatakse, tuleb kaaluda peatuse rajamist sõiduteele. See on otstarbekas ja mõistlik juhul, kui enamus lähikonnas paiknevatest majapidamistest asub samal pool põhimaanteed;
9. edasise projekteerimistegevuse käigus tuleb kaaluda täiendavate kergliikluse ülepääsude rajamise vajadust piirkondades, kus maantee poolitab küla või eraldab lähedastiku

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

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

meetmed. Selleks saab kasutada eelnevalt teostatud uuringut¹¹ ja teemaplaneeringu koostamise raames koostatud KSH aruandes toodud analüüse, aga kindlasti on vajalik täpsemate analüüside läbiviimine tee-ehitusprojekti käigus loomade liikumisteede täpsustamiseks. Leevendavad meetmed peab soovitama erialaekspert, arvestades detailset tehnilist lahendust, tõenäoliselt on vaja läbi viia rekognosueering.

Et mitte välistada reaalselt toimivate loomade läbipääsuks kavandavate meetmete välja töötamist tulevikus, tuleb metsa raadamist konfliktaladel võimalusel vältida enne täiendavate uuringute läbi viimist ja konkreetsete meetmete välja töötamist;

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

¹¹ "Looduslike ohutegurite uuring T4 (E67) Tallinn- Pärnu-Ikla maantee Ääsmäe-Uulu lõigul (13. km – 142. km)", koostaja OÜ Hendrikson & Ko (töö nr 1097/08).

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

6 Planeeringu elluviimine

6.1 Vastavus maakonnaplaneeringule

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

6.2 Elluviimise põhimõtted ja etapid

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

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

Maantee väljaehitamisel tuleb tagada kõigi põhimaantee toimimiseks vajalike rajatiste - sõiduteede, jalg- ja jalgrattateede ja tunnelite, parklate, keskkonnamõju leevendavate rajatiste (loomade teeületuskohad ning müratõkkerajatised (müratõrjesein või -vall) müra- ja saastetundlike objektide asukohas) - rajamine. Põhimaantee toimimiseks vajalike rajatiste täpsed asukohad määratakse tee-ehitusprojekti koostamise käigus koostöös maaomanikega.

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



7 Terminid ja määratlused

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



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



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



8 Kaardid