

Käesolevaks projektiks on maakonnaplaneeringute teemaplaneeringud maantee E67 trassi asukoha täpsustamiseks Harju ja Rapla maakondades. Ametlikult koostatakse projekti raames kaht maakonna teemaplaneeringut. 13.05.2009 algatati Harju maakonnas Harju maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn - Pärnu - Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0 - 44,0" ning selle keskkonnamõju strateegiline hindamine. 07.05.2009 algatati Rapla maakonnas Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi täpsustamine km 44,0-92,0" ning selle keskkonnamõju strateegiline hindamine.

Teemaplaneeringute eesmärgiks on riigi põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn Pärnu Ikla olemasoleva trassi vastavusse viimine I klassi maanteele esitatavatele nõuetele Harju maakonnas km 12,0 – 44,0 s.h Kernu ümbersõidu trassi valik ja Rapla maakonnas km 44,0 – 92,0 tagamaks planeerimisseaduse § 7 lg 3 p 10; § 7 lg 6 ja § 291 ning teeseaduse § 17 lg 1 kohase aluse loomise maantee projektide koostamiseks.

Vastavalt *Planeerimisseadusele* peab asukohavaliku teemaplaneeringu koostamisel kaaluma erinevaid asukohti.

Planeeringu lähteülesande punkt 4.3.2-s nõutakse tee vastavusse viimist I-klassi maantee nõuetele.

Sama dokumendi punkt 4.3.3-s mainitakse võimalikku tee uut asukohta, ulatuslikke õgvendusi ja ümbersõite (Kernu ümbersõit). Järelikult ei ole ainumõeldav lahendus olemasoleva tee vastavusse viimine I-klassi maantee nõuetega, vaid optimaalse lahenduse saamiseks tuleb kaaluda ka alternatiivseid võimalusi.

Kuna planeeringu lähteülesandes ei ole mainitud projekteerimise lähtetaset, on vastavalt kehtiva normdokumendi „Tee projekteerimise normid ja nõuded” TSMm RTL 2000, 23, 303 punkt 1.3. lõige 2 alusel võetud projekteerimise lähtetasemeks HEA.

Vastavalt mainitud lähtetasemele, peab planeeritav maantee vastama järgmistele **tehnilistele parameetritele**:

- Projektkiirus 120km/h
- Minimaalne plaanikõvera raadius 1430m (eeldab viraaži 4,0%, siirdekõveraid parameetriga  $A=351$ )
- Minimaalne plaanikõveriku raadius lubatud kahepoolse põikkalde korral 4000m
- Ühe suuna sõidutee katte laius 11m
- Eraldusriba laius 4m
- Sõidutee laius katte välisservade vahel  $11+4+11=26$ m
- Teekaitse vöönd 50m välimise sõiduraja välisservast
- Tee sanitaarkaitse vöönd 300m välimise sõiduraja välisservast

Arvestades teemaplaneeringu täpsusklassi, on viimati kirjeldatud kahe vööndi laiust mõõdetud teekatte välisservas, tagades sel viisil mõistliku reservpuhvri.

Iga tee projekteerimine algab telje (variantide) väljatöötamisest. Nii nagu hoone ehitamise puhul tuleb kõigepealt müür üles laduda ja alles seejärel saab seda krohvida/värvida, peavad tee puhul olema kõigepealt paigas telje variandid. Alles seejärel on võimalik hinnata kui palju ühegi variandi puhul on vaja liiklussõlmi (samal ajal erinevate trassivariantide korral võib sõlmede vajadus olla erinev) ning kui palju hooneid jääb teekaitse- või sanitaarkaitse vööndisse. **Peale esialgsete variantide valikut koostatakse trassidele eskiislahendused - trassid „joonistatakse läbi“, mh kantakse peale sõlmede asukohad ja määratakse**

**sõlmede iseloom ning seejärel asutakse väljatöötatud kriteeriumite alusel trassivariante võrdlema.**

**Lisaks eelpool mainitud tehnilistele parameetritele on uute trassivariantide väljatöötamisel lähtunud järgmistest asjaoludest:** olemasolevad hooned, kehtivad keskkonnapiirangud, olemasolevad maardlad, muinsuskaitse all olevad objektid, detailplaneeringutega kaetud alad. Väga oluliseks sisendiks on olnud omavalitsuste poolt väljatoodud teadaolevad arendussoovid, inimeste igapäevaliikumiste sihtmärgid (nn ristiliikumised üle põhimaantee), puhkealad ja turismiobjektid, väärtuslikud objektid. Hoonestuse puhul on püütud eelkõige olemasolevat hoonestust säilitada nii palju kui võimalik, seejärel vältida hoonete jäämist teekaitse- ning kui vähegi võimalik siis ka sanitaarkaitse vööndisse.

Olulise asjana on arvestatud olemasolevate teede võrku. Ühest küljest on püütud säilitada olemasolevat teedevõrku, vähendades sel moel kohalike teede ümberehitamise vajadust. Teisalt aga on uus tee paigutatud olemasoleva kohaliku tee asukohale või viimasega paralleelselt, optimeerides sel viisil maakasutust.

Arvestatud on olemasoleva maakorraldusega. Uue tee paiknemine on sätitud katastripiiride järgi nii loogiliseks, kui vähegi mõistlik. Võimaluse korral on jälgitud põhimõtet, et võõrandatav maa-ala paikneks olemasoleva katastriüksuse servas, mitte keskel.

Mõjuvaks teguriks on lõikumine jõgedega. Jälgitud on, et lõikumine toimuks võimalikult 90°-se nurga all ning ei tekiks vajadust täiendavate uute sildade järele kohalikel teedel. On jälgitud, et uus trass jälgiks olemasolevaid kõlvikuid (metsad, põllud jne).

Teemaplaneeringuga käsitletaval teel on pikimaks uueks analüüsitavaks trassivariandiks uus trass Kernu ümbersõidul. **Kernu ümbersõidu variantide pakkumisel on aluseks olnud järgnev:**

1. Teemaplaneeringu lähteülesandes on viide ümbersõidu vajadusele.
2. Üks variant ümbersõidust on kantud Kernu valla üldplaneeringusse.
3. On näha, et täpselt olemasolevale trassile ei ole viimase parameetrite tõttu võimalik jääda ning üritades plaanikõverike raadiusi korrigeerida häirime kümneid majapidamisi ja rikume väljakujunenud elukeskkonda.
4. On olemas võimalus tee asulast mööda viia häirimata olulisel määral kohalikke elanikke ning võites peatrassi teepikkuses üle poole kilomeetri.
5. Kujutelm, et tee jäämine olemasolevale trassile tähendab igal juhul kokkuvõidu võib olla üpris petlik — kui I-klassi maantee jääb hoonestatud alal olemasolevale trassile, tuleb selle kõrvale ehitada mõlemale poole kogujateed, samas kui tee möödaviimise korral hoonestatud alast puudub vajadus uute kogujateede järele kuna nende funktsioone täidab olemasolev teedevõrk.

Siinkohal ei maksa unustada sedagi, et kui uus I-klassi maantee tuleb olemasoleva maantee kohale, ei jää olemasolevast teest kuigipalju järele. Selleks, et olemasoleva tee muldkeha saaks kasutada I-klassi maantee ühe niidi jaoks, peaks tänane tee vastama vähemalt II-klassi maantee laiusele. Täna ei ole Via Baltica trassil Eestis mitte kusagil sellist teed. Mulde laiendamine on tee-ehitustehnoloogiliselt problemaatiline, sest laiendus kipub hiljem ära vajuma, mistõttu on mõistlikum olemasoleva mulde laiendamine ja kiht haaval uuesti üles ehitamine. Eelisteks olemasoleval trassil jätkamisel on kõigepealt suures osas lahendatud

maaküsimus ja kui uus niit paikneb olemasoleva tee kõrval, siis saab tee ehitamise ajal liiklus toimuda olemasoleval teel.

**Sotsiaalmajanduslik mõju** on väga tundlik ja oluline teema. Sõltumata sellest, kas kusagil häiritakse ühte või rohkemat inimest ei ole arukas lähtuda põhimõttest, et tema maast (majast) üleminekule puuduvad alternatiivsed võimalused. Tulenevalt viimati kirjeldatud asjaolust on vajalik alternatiivseid võimalusi vähemalt kaaluda ja kui selle tulemusel selgub, et mõistlikem lahendus on siiski maast (majast) läbimine on valik ka ammendavalt põhjendatud.

Liiklussõlmede osas selgituseks, et kõikidele teedele ja majapidamistele tagatakse juurde- ja väljapääsu võimalus. Vastavalt kehtivatele projekteerimisnormidele on seatud mõned piirangud liiklussõlmede sammule piki I-klassi maanteed. Välistatud on trassivariandid, mille puhul liiklussõlmede rajamine on võimatu. Oodatud on kõik kohalikke olusid hästi tundvate inimeste ettepanekud liiklussõlmede ja kogujateede lahendamise jaoks.