

E67 Via Baltica uute trassivariantide välja pakkumise selgitused

1 Üldised põhimõtted

Koostamisel on Via Baltica trassikoridori asukohavaliku maakonnaplaneeringu teemaplaneering. Vastavalt *Planeerimiseseadusele* 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 (samamoodi erinevate trassivariantide korral võib sõlmede vajadus olla erinev) ning kui palju hooneid jääb teekaitse- või sanitaarkaitse vööndisse. **Peale esialgsete variantide valikut 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 kokkuhoidu 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 laiuusele. Täna ei ole Via Baltica trassil Eestis mitte kusagil sellist teed. Mulde laiendamine on teehitustehnoloogiliselt problemaatiline, sest laiendus kipub hiljem ära vajuma, mistõttu on mõistlikum olemasoleva mulde laialiplaneerimine 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.

2 Konkreetsete trassivariantide väljakujunemise kirjeldus lõikude kaupa.

2.1 Teelõik olemasoleval trassil km 12,0 – 37,2

Kilomeetritel 12,0 - 27,0 on täna olemas I-klassi maantee, mille ümberpaigutamine uuele trassile pole ei majanduslikult ega ka tehniliselt põhjendatud.

Kilomeetritel 27,0 - 37,2 paikneva teelõigu kohta leidub Maanteeameti arhiivis varem koostatud projektdokumentatsioonis soovitus paigutada uus niit olemasoleva tee kõrvale, paremale poole. Viimati mainitud ettepanekut on käesoleva planeeringu koostamisel kaalutud ja see paistab olevat ilma märkimisväärsete tõrgeteta teostatav. Kuna vaadeldavas lõigus ei ole võimalikel alternatiivsetel

trassivariantidel ette näha mingeid olulisi eeliseid (maantee on sirge, mistõttu puudub võimalus teepikkuse vähendamiseks), ei ole neid ka välja pakutud.

2.2 Variandid lõigul km 37,2 – 61,9

Lõigul km 37,2 – 61,9 (mis hõlmab ka Kernu ümbersõitu) pakutakse välja trassialternatiivid 7A ja 7B.

2.2.1 Trassialternatiiv 7A km 37,2 – 61,9

Tulenevalt piirkonna keerukusest koosneb tänase seisuga trassialternatiiv 7A kolmest lokaalsete alternatiividega teelõigust. Kõigepealt valitakse kõigis kolmes lõigus sobivaim lokaalne trassivariant ning seejärel koostatakse kolmest valitust ühtne alternatiiv 7A, mida hakatakse võrdlema alternatiiviga 7B (mis asetseb kogu 37,2 – 61,9 km lõigu ulatuses uuel trassil).

2.2.1.1 Lokaalne alternatiiv 1A km 37,2 – 45,3

Trassialternatiivi väljatöötamise aluseks on Kernu valla üldplaneeringus väljapakutud Kernu ümbersõit. Viimati mainitud ümbersõit hõlmab väga lühikese teelõigu km 38,3 – 39,8. Üldplaneeringus väljapakutud ümbersõidu lahendus ning eesmärk jäävad äärmiselt ebaselgeks – ümbersõit on ettenähtud valdavalt hoonestamata piirkonnale. Hoonestus paikneb ümbersõidu alguses ja lõpus. Seejuures ühegi hoone suhtes ei tee ümbersõit olukorda paremaks, pigem isegi vastupidi, sest ümbersõidu lõpus jääb osa hooneid uue ja vana tee vahele olles mõlema tee kaitsevööndis. Väljapakutud ümbersõidu lõik ei muuda teed lühemaks vaid hoopis pikendab seda. Üldplaneeringu järgse ümbersõidu pealekandmisel on jälgitud, et plaanikõvera raadiused vastaksid ülal kirjeldatud tehnilistele parameetritele.

Kirjeldataval teelõigul enne ja pärast üldplaneeringujärgset ümbersõitu on jälgitud põhimõtet, et uus niit paikneb olemasoleva tee kõrval, paremal pool. Maanteeameti arhiividokumentides on soovitatud km 40 – 43 paigutada uus niit olemasolevast teest vasakule, kuid jälgides tänast situatsiooni, tundub mõistlik paigutada uus niit paremale. Nii toimides õnnestub häirida vähem olemasolevat hoonestust ning üleminekutsoonid ühelt niidilt teisele on tee-ehitustehnoloogiliselt ja ka ehituse aegse liikluskorralduse seisukohalt üpris ebasoodne lahendus.

Alternatiivi lõpuks viiakse uue niidi kulgemine sujuvalt üle olemasolevast teest vasakule.

2.2.1.2 Lokaalne alternatiiv 1B km 37,2 – 45,3

Lokaalse alternatiivi väljapakumise eesmärgiks on olnud säästa Kernu asula piirkonna tervikut, viies tee asula hoonestatud alast eemale, kuid püüdes asula lõppedes naasta võimalikult kiiresti

14.05.2010

olemasolevale trassile. Kilomeetril 37,2 pöörab trass olemasolevalt teelt ida poole, kulgedes olemasoleva tee ääres paiknevatest hoonetest mööda nii kaugelt kui võimalik. Ükski hoone ei jää teekaitsevööndisse, küll aga jäävad hooned enamasti sanitaarkaitsevööndisse. Ühe viimati kirjeldatud hoone omanik (Aasa talu omanik hr Jüri Lember) on avaldanud kirjalikult soovi, et tee võiks kulgeda nii idapool kui võimalik. Selle võimalikkust võib kaaluda, kuigi sellisel juhul nihkuks tee enam maakonnaplaneeringuga määratud väärtuslikule maastikule. Edasi kulgeb teelõik võimalikult sujuvalt läbi metsa, arvesse on võetud olemasolevaid katastriüksuste piire ja jälgitud on, et olemasolevad hooned ei jääks tee sanitaarkaitse vööndisse. Viimase osas on soovi avaldanud nii Laastu (hr Hannes Reinvold), kui ka Aasu kinnistu omanikud. Enne lokaalse alternatiivi lõppu km 44–45 ei ole õnnestunud küll vältida olemasolevate hoonete jäämist tee sanitaarkaitse vööndisse, kuid teekaitsevööndisse hooned ei jää. Tee kulgemisel hoonete vahelt läbi on see püütud paigutada nii, et ta jääks mõlemal pool paiknevatest hoonetest enam vähem sama kaugele.

2.2.1.3. Lokaalne teelõik olemasoleval trassil km 45,3 – 47,2

Vaadeldavas lõigus paistab olevat mõistlikem lahendus tee paiknemine olemasoleval trassil. Üldiselt kulgeb uus niit olemasoleva tee kõrval, esmalt vasakul, seejärel paremal pool. Erandiks on kurv km 46,5, kus uus trass on kallutatud olemasolevast teest veidi paremale eesmärgiga säilitada tee kõrval olevat hoonet. Maanteeameti arhiivist leitud dokumendis antud soovitus järgi peaks vaadeldavas teelõigus kulgema uus trass paremal pool, kuid arvestades eelnenud lõigu lahendust ja vajadust eelpool mainitud kurvis nagunii tee olemasolevalt trassilt kõrvale kallutada, on mõistlik viimati mainitud kurvikoht ja teede üleminek ühelt poolt teisele ühitada.

2.2.1.4. Lokaalne alternatiiv 2A km 47,2 – 50,8

Käesoleva lokaalse alternatiivi puhul kulgeb uus maantee olemasoleva tee trassil, uus niit olemasoleva tee kõrval, paremal pool. Maanteeameti arhiivist leitud dokumendis antud soovitus järgi peaks vaadeldavas teelõigus kulgema uus trass vasakul pool, kuid hinnates tänast situatsiooni, ei tundu see lahendus enam parim. Uue niidi paigutamine paremale poole olemasolevast teest häirib vähem olemasolevat hoonestust ja kohalikku teedevõrku.

2.2.1.5. Lokaalne alternatiiv 2B km 47,2 – 50,8

Lokaalse alternatiivi väljapakkumise eesmärgiks on säilitada olemasoleva küla tervikut vaadeldaval teelõigul. Seega on viidud maantee trass olemasolevast hoonestusest lääne poolt mööda. Väljapakutud lokaalse alternatiivi puhul ei jää ühtegi hoonet teekaitsevööndisse, kuid mõned hooned jäävad tee sanitaarkaitsevööndisse.

2.2.1.6. Lokaalne teelõik olemasoleval trassil km 50,8 – 56,6

Vaadeldavas lõigus paistab olevat mõistlikem lahendus tee paiknemine olemasoleval trassil. Km 50,8–51,7 kulgeb uus niit olemasoleva tee kõrval paremal pool, km 51,7–56,6 vasakul pool.

Maanteeameti arhiivist leitud dokumendis antud soovitus järgi peaks vaadeldavas teelõigus kulgema uus trass vasakul pool. Sellise valiku aluseks on vahetult tee ääres paiknevad NATURA 2000 alad (mis paremal pool asuvad teele lähemal) ja üksikud teeäärsed hooned, kusjuures sellise lahenduse korral tuleb üks olemasolev toitlustus- ja puhkekoha hoone lammutada.

2.2.1.7. Lokaalne alternatiiv 3A km 56,6 – 61,9

Käesoleva lokaalse alternatiivi puhul kulgeb uus maantee olemasoleva tee 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 pöördnurk ära jäetud ning telg otsemaks tõmmatud. 1-2 eluhoonet tuleb lammutada, lisaks jääb veel mitu hoonet teekaitse- ja tee sanitaarkaitsevööndisse.

2.2.1.8. Lokaalne alternatiiv 3B km 56,6 – 61,9

Lokaalse alternatiivi väljapakumise eesmärgiks on säilitada olemasoleva küla tervikut vaadeldaval teelõigul ning saavutada teepikkuse lühenemine 149m võrra. Seega on viidud maantee trass olemasolevast hoonestusest lääne poolt mööda. Väljapakutud lokaalse alternatiivi puhul ei jää ühtegi hoonet teekaitsevööndisse, kuid mõned hooned jäävad tee sanitaarkaitsevööndisse.

2.2.2 Trassialternatiiv 7B km 37,2 – 61,9

Väljapakutud trassialternatiivi eesmärkideks on: säilitada võimalikult pikal teelõigul väljakujunenud elukeskkonda viies uue tee olemasolevast trassist ja selle äärsest hoonestatud alast eemale; saavutada teepikkuse lühenemine umbes 750m võrra. Selle variandi korral kahaneb oluliselt vajadus uute kogujateede järele, kuna säilib olemasolev maantee, mis hakkab täitma kogujatee rolli.

Esimesed 5 kilomeetrit kulgeb trassialternatiiv 7B täpselt samal teljel lokaalse alternatiiviga 1B. Edasi on püütud trassijoon paigutada võimalikult sujuvalt, olemasolevatest hoonetest võimalikult kaugelt, võttes arvesse olemasolevaid katastripiire. Olemasolevaid hooned teekaitsevööndisse ei jää, küll aga jäävad mõned hooned tee sanitaarkaitsevööndisse. Kui uus teelõik kulgeb olemasolevate hoonete vahelt läbi on see üritatud paigutada mõlemale poole jäävatest hoonetest võimalikult samale kaugusele. Lõikumine jõgedega on püütud teha võimalikult risti. Alternatiivi lõpupoole on üritatud vältida tee sisenemist seal paiknevatesse NATURA 2000 alasse. Teelõik kulgeb üle Orava kruusamaardla eeldades selle varude ammendumist hiljemalt käesoleva tee ehituse ajal.

2.2.3 Välistatav esialgne trassivariant (7B)

Teemaplaneeringu lähteseisukohtade ja KSH programmi avalikustamise käigus trassivariantide skeemile kantud 7B variant erines praegusest viimasest variandist, seejuures lõunapoolses otsas oluliselt, tulles oluliselt varem tagasi olemasolevale maanteetrassile. Seejuures lõikaks variant läbi Natura 2000 ala uuest kohas.

Antud lahendus jäetakse edasisest võrdlusest kõrvale, kuna see ei oma eeliseid praeguse 7B variandi ees ning Natura 2000 ala läbimine on oluliseks takistuseks.

2.3 Teelõik olemasoleval trassil km 61,9 – 63,2

Vaadeldavas lõigus paistab olevat mõistlikem lahendus tee paiknemine olemasoleval trassil. Uus niit on paigutatud olemasoleva tee kõrvale paremale poole, vahetult enne käesoleva lõigu lõppu toimub uue niidi sujuv üleminek vasakule poole. Maanteeameti arhiivist leitud dokumendis antud soovitus järgi peaks vaadeldavas teelõigus kulgema uus trass vasakul pool, kuid analüüsidest tänast reaalset situatsiooni, tundub mõistlikem lahendus paigutada uus niit paremale, sest nii õnnestub säästa rohkem teeäärset hoonestust.

2.4 Märjamaa ümbersõit km 63,2 – 66,5

Märjamaa ümbersõidu puhul pakutakse välja trassialternatiivid 4A ja 4B.

2.4.1 Trassialternatiiv 4A km 63,2 – 66,5

Käesoleva alternatiivi puhul kulgeb uus maantee olemasoleva tee trassil, uus niit olemasoleva tee kõrval, vasakul pool nagu on soovitatud Maanteeameti arhiivist leitud dokumendis. Lõigu alguses mnt nr 28 ristmiku piirkonnas on tee kallutatud olemasolevast trassist pisut ida poole, eesmärgiga teha ruumi liiklussõlme läänepoolsetele rampidele. Km 64,7 jääb üks teest vasakul pool paiknev hoone planeeritavale uuele niidile ette ning tuleb lammutada. Teekaitsevööndisse jäävad mõned hooned Orgita küla tiheasustusalal, samuti jäävad veel üksikud hooned tee sanitaarkaitsevööndisse.

2.4.2 Trassialternatiiv 4B km 63,2 – 66,5

Väljapakutud trassialternatiiv nihkub vaadeldavas lõigus olemasolevast teest veidi ida poole. Selle eesmärgiks on saada juurde maad mnt nr 28 ja Märjamaa Tallinnapoolse sissesõidu liiklussõlme(de)le, eriti parempoolsete rampide jaoks. Lisaks õnnestub selle alternatiivi korral vältida hoonete lammutamist, teepikkus lüheneks 8m võrra. Teekaitsevööndisse jääb üks hoone Orgita küla tiheasustusalal, samuti jäävad veel üksikud hooned tee sanitaarkaitsevööndisse.

2.5 Teelõik olemasoleval trassil km 66,5 – 74,3

Vaadeldavas lõigus paistab olevat mõistlikem lahendus tee paiknemine olemasoleval trassil. Uus niit on paigutatud olemasoleva tee kõrvale, vasakule poole, nagu soovitatud ka Maanteeameti arhiivimaterjalides. Üksikud hooned jäävad teekaitsevööndisse Arukülas km 71, lisaks jäävad veel mõned hooned tee sanitaarkaitsevööndisse.

2.6 Konuvere - Päärdu ümbersõit km 74,3 – 84,7

Konuvere - Päärdu ümbersõidu puhul pakutakse välja trassialternatiivid 5A ja 5B.

2.6.1 Trassialternatiiv 5A km 74,3 – 84,7

Käesoleva alternatiivi puhul kulgeb uus maantee olemasoleva tee trassil, uus niit olemasoleva tee kõrval, alguses vasakul pool, alates 76. kilomeetrist paremal, alates kilomeetrist 79,4 taas vasakul ja kilomeetritel 82,4 – 84,7 paremal. Kurvis kilomeetritel 80,8 – 81,6 ei paikne kumbki niit täpselt olemasoleva sõidutee kohal, sest siin oli vaja esiteks viia kurvi raadius vastavusse nõuetega ja teiseks paigutada uus tee olemasolevate hoonete vahele. Maanteeameti arhiivist leitud dokumendis on soovitatud kogu käesoleva trassialternatiivi ulatuses paigutada uus niit olemasolevast teest vasakule. Analüüsisides tänast olukorda, ei paista see lähenemine enam kõige mõistlikum, kuna see ei arvesta piisavalt ei olemasoleva hoonestuse, kohalike teedevõrgu ega ka jõeristetega. Käesoleva trassialternatiivi puhul jäävad mitmed hooned teekaitse ja tee sanitaarkaitse vööndisse Konuveres, Päärdu ja mujal. Välistatud ei ole ka üksikute hoonete lammutamine parema lõpptulemuse eesmärgil.

2.6.2 Trassialternatiiv 5B km 74,3 – 84,7

Väljapakutava trassialternatiivi eesmärgiks on säilitada Konuvere ja Päärdu külade terviklikkust, jättes olemasoleva maantee kohalikuks teeks, säilitades sel viisil olemasolevat väljakujunenud elukeskkonda ja teedevõrku. Trassialternatiiv pöörab olemasolevalt teelt ida poole kulgedes sujuvalt Konuvere küalani. Kuna Konuvere küla on piki jõge ida poole välja veninud, ei õnnestu külast läbimineku täielikult vältida. Küla läbimiseks on valitud koht, kus olemasolevate hoonete vahel on võimalikult lai kuja. Seejuures on paigutatud trass mitteeluhoonetele lähemale, kui eluhoonetele. Silmas on peetud ka ratsionaalset maakasutust, püüdes seada uue tee trass paralleelseks kohaliku teega, mis jääb edaspidi juurdepääsu- või kogujateeks. Jõgi ületatakse enam-vähem täisnurga all, seejärel kulgeb trass sujuvalt, püüdes arvesse võtta olemasolevaid katastripiire. Päärdu külas, km 82, esitasid kohalikud elanikud omapoolsed ettepanekud trassi kulgemiseks. Kuna viimased on tehniliselt teostatavad, on nendega ka arvestatud. Kuna Päärdu küla on analoogselt Konuverega piki jõge ida poole välja veninud, ei õnnestu ka siin külast läbimineku täielikult vältida. Elanike poolt väljapakutud trassivariantidest on käesoleva alternatiivi puhul kasutatud seda, mis läbib Päärdu küla

14.05.2010

kõige suurema hoonetevahelise kujaga kohast. Trassialternatiiv on üritatud paigutada mõlemale poole teed jäävatest hoonetest enam-vähem sama kaugele.

Edasi kulgeb trassialternatiiv sujuvalt läbi metsa, püüdes jälgida olemasolevaid katastripiire ning naaseb Palase küla juures olemasolevale trassile. Võrreldes planeeringu algaasis esialgselt väljapakutud lahendusega toimub naasmine olemasolevale trassile ca 850m varem. Viimase muudatuse eesmärkideks olid esiteks mitte tükeldada Palase küla põllumaad ja teiseks mitte ära lõigata km 84,6 paiknevat üksikut majapidamist Palase küla tervikust. Käesoleva trassialternatiivi puhul jääb ainsa hoonena teekaitsevööndisse viimati mainitud majapidamine, lisaks jäävad veel üksikud hooned tee sanitaarkaitsevööndisse.

2.7 Teelõik olemasoleval trassil km 84,7 – 87,5

Vaadeldavas lõigus paistab olevat mõistlikem lahendus tee paiknemine olemasoleval trassil. Uus niit on paigutatud olemasoleva tee kõrvale, vasakule poole, nagu soovitatud ka Maanteeameti arhiivimaterjalides. Lõigu alguses toimub sujuv üleminek uue niidi kulgemisel olemasoleva maantee paremalt poolt vasakule poolele. Vaadeldavas lõigus on tee läheduses ainult üks hoone, mis jääb tee sanitaarkaitsevööndisse. Teekaitsevööndisse hooneid ei jää.

2.8 Jädivere ümbersõit km 87,5 – 92,0

Jädivere ümbersõidu puhul pakutakse välja trassialternatiivid 6A, 6B ja 6C.

2.8.1 Trassialternatiiv 6A km 87,5 – 92,0

Käesoleva alternatiivi puhul kulgeb uus maantee olemasoleva tee trassil, uus niit olemasoleva tee kõrvale, paremal pool. Vaadeldavas lõigus on olemasolev maantee üpris kurviline ning telje parameetrid ei vasta I-klassi maantee nõuetele, mistõttu on plaanikõverike raadiusi suurendatud. Trassialternatiiv poolitab kogu pikkuses Jädivere küla. Mitu hoonet jääb teekaitse vööndisse. Lisaks jäävad veel mitmed hooned tee sanitaarkaitsevööndisse ja üks hoone tuleb ilmselt lammutada.

2.8.2 Trassialternatiiv 6B km 87,5 – 92,0

Väljapakutud trassialternatiivi eesmärgiks on saavutada vaadeldava piirkonna läbimisel lühim teepikkus. Kilomeetriteni 90,0 kattub vaadeldav alternatiiv täpselt alternatiiviga 6A, siit alates pöörab trass läänepoole, vältides olemasoleva teetrassi kurve ning säästes seega teepikkust. Selle variandi korral puudub vajadus hooneid lammutada. Teekaitse- ja tee sanitaarkaitsevöönditesse jääb vähem

hooneid, kui alternatiiv 6A puhul. Võrreldes eelmise variandiga õnnestub märksa pikemal lõigul säilitada olemasolevat maanteed kohaliku teena ning seeläbi ka säilitada küla tervikut.

2.8.3 Trassialternatiiv 6C km 87,5 – 92,0

Väljapakutud trassialternatiivi eesmärgiks on säilitada võimalikult pikal teelõigul küla tervikut, viies uue maantee külast mööda ning jättes vana maantee kohalikuks teeks. Trassialternatiiv pöörab kohe alguses paremale ning kulgeb Jädiverest lääne poolt mööda. Teekaitsevööndisse ei jää ühtegi hoonet. Mõned hooned jäävad tee sanitaarkaitsevööndisse.

2.9 Rapla – Pärnu maakonna piiri ületamine

Rapla – Pärnu maakonna piiri ületamisel on arvesse võetud samaaegselt käesoleva planeeringuga koostatavat Via Baltica Pärnu maakonna lõigu teemaplaneeringut. Planeeringut koostavale AS Teede Tehnokeskusele on esitatud ettepanekud trassi korrigeerimiseks maakonnapiiri ületamisel.