

**Harju maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67)
Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 12,0-44,0" ja
Raplamaa maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering "Põhimaantee nr 4 (E67)
Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi täpsustamine km 44,0-92,0"**

Eskiisi ja trassivariantide võrdluse avalik arutelu

Kernu valla rahvamajas (Haiba küla) 14.09.2010 algusega kell 15.00

PROTOKOLL

Sissejuhatus – Alan Rood, Harju maavalitsus

ETTEKANNE: Planeeringu koostamise eesmärgi ja eskiislahenduse tutvustus – Marika Pärn, OÜ Hendrikson&Ko

ETTEKANNE: Teetehnilise osa ja trassivariantide täpsem tutvustus – Uku Audova, OÜ Reaalprojekt

Kodanik: Mida tähendavad joonistel mustad ristid? Kas neist kohtadest enam üldse üle tee ei pääse?

Uku Audova: Mustad ristid tähistavad seda, et kohalike teede ligipääsud põhimaanteele on suletud. Kohalikud teed juhitakse kogujateedele, põhimaanteest üle pääsemise võimalused on olemas (risted), kuid neid on senisest vähem.

Kodanik: Mida tähendab roheline ruudustik? Milliste keskkonnapiirangutega on tegemist?

Uku Audova, Jaak Järvekülg (OÜ Hendrikson & Ko): Töös on arvesse võetud erinevaid keskkonnapiiranguid, mis on erineva rangusega ning vastavalt neid ka käsitletud erineva tähtsusega piirangutena.

ETTEKANNE: Trassivariantide võrdlemise meetoodika ning võrdlustulemuste tutvustus, edasine ajakava – Jaak Järvekülg, OÜ Hendrikson&Ko

Kodanik: Millise hinnaga on maade ostu puhul arvestatud võrdluses?

Uku Audova: 10.-/m² on praegu arvestatud. See on siiski ainult suhtarv. Esialgu jätkub maade senine kasutus, planeeringu realiseerimisel hinnatakse maad uuesti.

Laura Uibopuu (OÜ Hendrikson & Ko): Maaomanike huvidega on võrdluses arvestatud, punktis „mõju inimese varale“, võõrandatava eramaa hulga.

Kodanik: Kui kaugel on realiseerimine? 2014?

Andres Urm (Maanteeamet): Teehoiukavas seda kuni 2014. aastani ei ole. Planeeringu realiseerimine hakkab toimuma lõiguti, liiklusprognoos on tehtud kuni 2040. aastani, osa lõike on ilmselt otstarbekas ehitada isegi hiljem. Mõned lõigud on kindlasti tarvis kiiresti välja ehitada, selle vajaduse välja selgitamine on üks planeeringu eesmärkidest.

Kodanik: Kas ei ole mitte oht, et reaalse maa müügihinna puhul tuleksid võrdlustulemused hoopis teised?

Andres Urm: Suurusjärgud ja variantide omavaheline suhe jäävad paika, kuna arvesse on võetud võõrandatavate maade hulk, see jääb ju samaks. Samamoodi on praegu võimatu prognoosida tee-ehituse materjalide hinda aastaks 2040.

Kodanik: Mida kallim on maa, seda suuremad tulevad ju käärid, maksumuse aspekt muutub kaalukamaks.

Uku Audova: Koos hoonetega tuleb ühiku hind kindlasti kallim, kui on vaja kompenseerida. Oluline on maksumuse arvestamisel ka silmas pidada, kas maad on hoonestatud või mitte.

Kodanik: Keskkonnamõjude hindamise peaks tegema kõikide variantide kohta.

Jaak Järvekülg: Seda on tehtud trassivariante võrreldes – võrdluskriteeriumid on ühtlasi ka keskkonnamõju hindamise teemad.

Lembit Blauhut: Pakub välja variant 1C – Tee ei tohi olla kõrgemal olemasolevatest ehitistest, küll aga võib olla madalamal (Lasnamäe kanal). Sellist lahendust võiks kasutada ka Kernust läbi sõites.

Aasu talu esindaja: Toetan süvendamise varianti. Lisaks, reaalselt kujunev Via Baltica liikluskoormus on küsitav, sest EL toetab mere- ja raudteetransporti.

Uku Audova: Müra osas on süvendamine tõesti hea lahendus. Aga Kernu puhul on probleemiks esimese klassi tee laius – I klassi vajaduste saavutamiseks tuleb lammutada hooneid, et jätta tee olemasolevale trassile. Süvendamine ei võtaks vähem ruumi. Lisaks on süvendamise puhul probleemiks sajuvee kogumine süvendis. Suurte sadude puhul võib tee muutuda läbitamatuks, vaja pumpamist. Sajuvee äravool tuleks lahendada ikkagi isevoolselt, olgu siis kraavi või torudega.

Lembit Blauhut: Kas selle kohta on tehtud geoloogiline arvestus? Kas pumplat on ikka vaja?

Kodanik: Kindlasti on vaja pumplat, läheduses on looduslik veekogu.

Enn Karu (Kernu vallavanem): Kernu lõik on väga ohtlik, nagu ka enne slaidilt oli näha. Valgustus on teinud asja paremaks. Kui ma elaksin Kernu külas, siis oleksin igati A-variandi vastu. Kernu ristmiku probleem on tarvis kindlasti lahendada.

Kodanik: kas 650 m trassikoridori laius reserveeritakse täies ulatuses?

Andres Urm: Teekoridori ala, 150 m, kuhu mahuvad teekonstruktsioonid ja teekaitsevöönd – sellesse alasse tahaks seada ehituskeelu. Puhveralal (kuni 650 m) ei ole soovituslik nt elamualade rajamine, sest see pole mõistlik – sinna levib nt müra. Puhveralasse jäävad olemasolevad elamualad vajavad mürauringuid.

Uku Audova: Teekattega kaetava ala laius on 26 m, sinna juurde nõlvad ja kraavid.

Andres Urm: Kokku peaks ikka arvestama umbes 45 m-ga, sellesse mahub kogu tee ära.

Kodanik: ehituskeelu ala tuleks täpselt kaardile kanda.

Jaak Järvekülg: Kaartidele kantud jutid on praegu mõõtkavas, vööndid on kaartidel peal. Internetis on kõik kaardid olemas.

Kodanik: Kuidas tee rajatakse, kas võetakse üles ja tehakse uus või rajatakse uus rada olemasoleva kõrvale?

Uku Audova: Nii ja naa, võimalikud on mõlemad variandid.

Kodanik: 1 A ja B lahknemise kohal – kas oleks võimalik nihutada ristmikku veel Tallinna poole?

Uku Audova: Arvestada tuleb mitmete parameetritega, sh projektkiiruseks on 120 km/h, mis seab piirangud plaanikõveriku raadiusele. Ristmiku nihutamiseks tuleks nihutada kogu ümbersõidu algust tallinna suunas, kus tuleb vastu keskkonnapiirangu ala. Ettepanekut kaalutakse, uuritakse, kas on võimalik/otstarbekas ristmikku või teed nihutada.

Lembit Blauhut: Palun uurida ka süvistamise varianti.

Uku Audova: See on tegelikult eelprojekti küsimus. Antud planeeringus tee kõrgusega (pikiprofiiliga) ei tegeleta.

Jaak Järvekülg: Analüüsimise süvendamise võimalikkust olemasoleva materjali põhjal ja koostame Teile vastuse kirjalikult.

Uku Audova: Tee projekteerimine algab plaanilisest lahendamisest, selle järel tehakse kõrguslik lahendus. Kas saab kokku võtta, et eelistate varianti 1A ning teete edaspidiseks projekteerimiseks ettepaneku, et kaalutaks süvendamist?

Kodanik: Jah, seda tuleb kaaluda!

Kodanik: Ettepanek, et nii ühe kui teise variandi puhul küsitleda kõiki majaomanikke. Inimesed on arvestanud oma elukeskkonnaga. Küsitluseta ei ole õiget ülevaadet.

Kodanik: Enamusel on B-variandi puhul teekonnad pikemad.

Jaak Järvekülg: Iga inimese küsitlemine ei ole proportsioonis maakonnaplaneeringu täpsusastmega. Kõigi puudutatavate maaomanike teavitamine on plaanis enne viimast avalikku arutelu.

Enn Karu (Kernu vallavanem): Omavalitsus on kõiki teavitanud. Saab ka uuesti teavitada. Kohalikel elanikel ei tohiks olla infost puudus.

Kodanik: Kui tuleb 1B, kust ma maanteele pääsen?

Uku Audova: 1:20000 kaartidel on ära näidatud, kust hakkavad kulgema kogujateed ning kus paiknevad pealesõidud põhimaanteele. Liiklussõlmede soovituslik intervall on I klassi tee puhul 5 km. Lisaks on joonistel majad tähistatud ning lisatud 50 m tsoon hoonete ümber, mis võrdub teekaitsevööndiga. Samuti on püütud vältida kõiki planeeringutega hõlmatud alasid.

Kodanik: Kogujateed ju killustavad omakorda kinnistut.

Jaak Järvekülg: Sellega on ka töö käigus arvestatud.

Uku Audova: Tähtis on, et igale majapidamisele oleks tagatud ligipääs. Maksimaalselt on ära kasutatud olemasolevaid teid, nende puudumisel on kogujateed paigutatud võimalikult põhimaanteele paralleelselt.

Kodanik: Bensiinijaama juures on praegu sobimatu olukord.

Jaak Järvekülg: Kas saaksite ka kirjalikult esitada oma ettepaneku? Nt meili teel.

Marika Pärn: Esitada võiks kõik ettepanekud esimesel võimalusel, hiljemalt nädala pärast.

Kodanik: Kas teatud kohtades on võimalik veel trassi asukohta muuta?

Jaak Järvekülg: Kui on põhjendatud ettepanek, siis võib veel muuta trassi asukohta.

Kodanik: Kas on mingid kriteeriumid mürabarjäärade rajamiseks? Kuhu tulevad jne.

Jaak Järvekülg: Käesolevas planeeringus määratakse konfliktpiirkonnad, kus võib tekkida müraga probleem ja on vaja leevendavaid meetmeid, mürabarjäärade täpsed asukohad selguvad edasise projekteerimise käigus, kui on teada ka vertikaallahendus. Kriteeriumiks on erineva tundlikkusega alad.

Kodanik: Läbi Kernu minev variant ei mahu ju ära.

Jaak Järvekülg, Uku Audova: Praegu ongi otsustamise koht, kas minna läbi küla ja võtta hooneid maha või viia tee kõrvale.

Kodanik: Kas planeeringus kavandatakse ka kergliikluslahendused?

Jaak Järvekülg, Uku Audova: Jah, ka praegusel 1:20000 lahendusel on seda teemat käsitletud. Igas sõlmes, kus on eritasandiline lahendus, on ka kergliikluse ülepääs. Lisaks on eraldi kergliikluse ülepääsud tähistatud, vajadusel ka kergliiklustee lõigud.

Kodanik: Kas on arvestatud ka karstijärvedega ja linnamäega, mis jäävad trassi alla?

Jaak Järvekülg: pärandkultuuri objektidega on arvestatud. Kas saate näidata täpse asukoha?

Kodanik: Jah, võin kaardil näidata.

Uku Audova: See on kaardil juba ka tähistatud, seetõttu on ka trass hoonetele lähemal kui võiks.

Jaak Järvekülg: Kas saaksite selle kohta esitada ka kirjaliku kommentaari?

Kodanik: Jah.

Kodanik: Kumb on tähtsam, kas konnad ja kotkad või inimene?

Jaak Järvekülg: Arvesse on võetud kõiki aspekte. Loomade liikumisega on arvestatud, konfliktikohad kantakse kaardile.

Protokollis: Laura Uibopuu