

Konsultant

Ramboll Eesti AS

Laki 34, Tallinn 12915

Tel 698 8362, www.ramboll.ee

Jaanuar 2012

Lepingu nr

2010-0173

VILJANDI MAANTEE LAIENDUS TEEMAPLANEERING



Versioon **Teemaplaneering**
Printimise **2012/02/23**
kuupäev
Koostatud: **2012/02/23**
Kontrollitud:
Kooskõlastatud:

Projekti nr 2010-0173

SISUKORD

MENETLUSDOKUMENDID

PLANEERINGU ESKIISI KOOSTAMISEL OSALESID

1.	PLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED	5
1.1	Planeeringu koostamise eesmärgid	5
1.2	Planeeringu koostamise alused.....	5
1.3	Planeeritaval alale koostatud planeeringud	5
1.4	Teostatud uuringud	7
1.5	Planeeringus kasutatavad mõisted	7
2.	OLEMASOLEV OLUKORD	9
2.1	Planeeritava ala asend ja üldiseloostus	9
2.2	Olemasolev maakasutus	10
2.3	Olemasolev teedevõrk ja liikluskorraldus.....	10
2.4	Olemasolevad hooned ja rajatised	11
2.5	Olemasolev haljastus ja heakorrastus.....	11
2.6	Olemasolevad tehnovõrgud	11
3.	LAHENDUSE VALIK	12
3.1	Teostatud uuringud ja analüüsid.....	12
3.1.1	Liiklusuuring (vt Lisa 1)	12
3.1.2	Tasuvusuuring (vt Lisa 2).....	12
3.1.3	Tulemuslikkuse analüüs (vt Lisa 3)	14
3.2	Optimaalse lahenduse valik ja põhjendused.....	15
4.	PLANEERIMISETTEPANEK	16
4.1	Kavandatava riigimaantee ja kohaliku teedevõrgu ning asustuse seosed	16
4.2	Planeeringulahendus	17
4.2.1	Lahendusprintsiibid	17
4.2.2	Viljandi maantee.....	18
4.2.3	Ristmikud põhimaanteel.....	19
4.2.4	Jaotusteed	20
4.2.5	Juurdepääsud.....	21
4.2.6	Ühistransport	22
4.2.7	Kergliiklusteed	22
4.2.8	Müratõkked	23
4.2.9	Tanklad ja teenindusjaamad	23
4.3	Kavandatud maakasutus	23
4.3.1	Teemaa.....	24
4.4	Kehtivate detailplaneeringute muutmise vajadus.....	24
4.5	Haljastuse ja heakorra põhimõtted.....	26
4.6	Keskkonnatingimused planeeringuga kavandatava elluviimiseks	26
4.7	Jäätmekäitlus.....	27
4.8	Kitsendused	27
4.8.1	Muinsuskaitse	27
4.8.2	Looduskaitse.....	28
4.8.3	Veekogude kitsendused	28
4.8.4	Teede kitsendused	29
4.9	Tehnovõrgud ja nende kitsendused	29
4.9.1	Elektrivarustus	29

4.9.2	Veevarustus ja kanalisatsioon	30
4.9.3	Gaasivarustus	30
4.9.4	Sidevarustus.....	30
4.9.5	Servituudid.....	30
5.	PLANEERINGU RAKENDUSKAVA.....	31

II JOONISED

- | | | |
|----|--------------------------------------|------------|
| 1. | Situatsiooniskeem | |
| 2. | Lähipiirkonna funktsionaalsed seosed | M 1:10 000 |
| 3. | Maakasutus | M 1:5 000 |
| 4. | Väärtused ja piirangud | M 1:5 000 |
| 5. | Tehnovõrkude koondjoonis | M 1:5 000 |

III LISAD

1. T 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme maantee Tartu-Rõhu teelõigu (km 0,0 - 7,2) ala teemaplaneeringu ja eelprojekti koostamine liiklusuuringud.
2. Põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme Tartu-Rõhu lõigu km 0,0 - 7,2 teemaplaneering ja eelprojekti tasuvusarvutus ja finantsanalüüs.
3. Põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme Tartu-Rõhu lõigu km 0,0 - 7,2 teemaplaneering ja eelprojekt tulemuslikkuse analüüs.
4. Viljandi maanteega piirnevad kinnistud.
5. Detailplaneeringud.

PLANEERINGU ESKIISI KOOSTAMISEL OSALESID

Teemaplaneering valmib Maanteeameti Lõuna regiooni tellimusel, Tähtvere Vallavalitsuse ja Ülenurme Vallavalitsuse ning konsultandiga koostöös:

Planeeringu koostamist konsulteerib Konsultandi poolne töögrupp koosseisus:

Ramboll Eesti AS

Raul Vibo	projektijuht
Mildred Liinat	vanemarhitekt-planeerija
Ralf Granlund	teedevõrgu planeerimise ekspert
Esti Meier	maastikuplaneerija
Aune Aunapuu	keskkonnaekspert
Ain Kendra	teede- ja liikluskorralduse ekspert

Maanteeameti Lõuna regiooni poolt on teinud koostööd:

Tiit Vunk	planeeringute osakonna juhataja
-----------	---------------------------------

Tähtvere Vallavalitsuse poolt koordineeris koostööd:

Tiiu Tuuga	maa ja keskkonna spetsialist
------------	------------------------------

Ülenurme Vallavalitsuse poolt koordineeris koostööd:

Kristi Kull	keskkonnaspetsialist
-------------	----------------------

1. PLANEERINGU KOOSTAMISE EESMÄRK JA ALUSED

1.1 Planeeringu koostamise eesmärgid

Vastavalt lähteülesandele on teemaplaneeringu koostamise eesmärgid:

- kehtivate Tähtvere valla üldplaneeringu ja Ülenurme valla üldplaneeringu täpsustamine ja täiendamine tulenevalt vajadusest määrata riigi põhimaantee nr 92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme laiendatava trassikoridori maa-ala, määrates Tähtvere valla ja Ülenurme valla territooriumidel nende maakasutus- ja ehitustingimused. Planeeringu koostamisel on oluline arvesse võtta kavandatava ruumilise arenguga kaasnedavad võimalikud majanduslikke, sotsiaalseid ja kultuurilisi mõjusid ning looduskeskkonnale avaldavaid mõjusid;
- Planeeringu koostamise kaudu luuakse õiguslik alus planeeritaval maa-alal maantee edasiseks projekteerimiseks, kehtivate planeeringute täiendamiseks ja muutmiseks, maakorraldustööde läbimiseks ja maa omandiküsimuste lahendamiseks.

1.2 Planeeringu koostamise alused

Teemaplaneeringu koostamine on algatatud järgmiste dokumentidega:

- Tähtvere valla üldplaneeringut täpsustava ja täiendava teemaplaneeringu "Viljandi maantee laiendus" koostamise algatamine ja lähteseiskohtade kinnitamine ning teemaplaneeringu elluviimisega kaasneva keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine, Tähtvere Vallavolikogu otsus nr 1-2/24 (15.10.2010);
- Põhimaantee nr 92 Tartu – Viljandi - Kilingi-Nõmme Tartu-Rõhu lõigu km 0,0-7,2 teemaplaneeringu ja eelprojekti koostamine, riigihange nr 120839 (21.10.2010);
- Ülenurme valla üldplaneeringut täpsustava ja täiendava teemaplaneeringu "Viljandi maantee laiendus" koostamise algatamine ja lähteseiskohtade kinnitamine ning teemaplaneeringu elluviimisega kaasneva keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine, Ülenurme Vallavolikogu otsus nr 9 (08.02.2011);
- Planeerimisseadus.

Teemaplaneeringu lähtematerjalid:

- Tähtvere valla üldplaneering;
- Ülenurme valla üldplaneering;
- Keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus;
- Eesti Standard EVS 843:2003 "Linnatänavad";
- Tee projekteerimise normid ja nõuded.

1.3 Planeeritaval alale koostatud planeeringud

Planeeringu alal kehtivad üldplaneeringud:

- Tähtvere valla üldplaneering (kehtestatud 21.07.2006);
- Ülenurme valla üldplaneering (kehtestatud osaliselt 10.02.2009 ja osaliselt 07.12.2010).

Planeeringu alal kehtivad detailplaneeringud:

Nr Joonisel	Detailplaneeringu nimi	Kehtestatud
Ülenurme vallas		
19	Saare detailplaneering	04.11.2003
20	Piiri maaüksuse detailplaneering	21.06.2005
21	Loosi detailplaneering	12.12.2006
22	Soome 2 detailplaneering	12.09.2009

23	Jakobi detailplaneering	20.05.2003
26	Pärna detailplaneering	18.04.2006
27	Lõunakeskuse ja Tartu teaduspargi detailplaneering	14.10.2008
28	Mäe detailplaneering	30.05.2006
29	Viljandi mnt ja Raja tn vahelise maa-ala detailplaneering	14.12.1999
30	Lootuse, Tuleviku, Põhjala, Lõuna detailplaneering	28.09.2004
31	Kulli idaosa detailplaneering	23.01.2007
34	Rätsepa detailplaneering	20.06.2004
35	Kulli detailplaneering	18.05.2004
36	Lepiku detailplaneering	24.04.2001
37	AGT õppehoone maaüksuste detailplaneering	07.03.2006
38	Tõnissoni maja ja EPMÜ masinakuuri maaüksuste detailplaneering	15.03.2011
39	Selge detailplaneering	18.02.2003
40	Laikasküla detailplaneering	20.04.2010
41	AGT Välilabori detailplaneering	16.06.2009
42	Karja 1 detailplaneering	04.11.2003
43	Teeääre detailplaneering	07.12.2004
Tähtvere vallas		
45	Kase ja Masika kinnistute detailplaneering	14.10.2005
46	Märja elamurajoonis eramute detailplaneering	18.08.2000
47	Märja aleviku põhjaosa maa-ala detailplaneering	29.07.2009
48	Liivakandi kinnistu (Keskuse 14) ja lähiala detailplaneering	12.02.2007
49	Kase kinnistu (keskuse 16) ja lähiala detailplaneering	20.01.2006
50	Märja spordiväljaku ja Sarapuu kinnistu detailplaneering	10.09.2004
51	Aretuse 7,8 ja Keskuse 17,18, 20 kruntide ja lähiala detailplaneering	07.12.2007
52	Pulli maaüksuse detailplaneering	03.08.2006
54	Toomara maaüksuses detailplaneering	03.08.2007
55	Haagemetsa kinnistu detailplaneering	20.01.2006
56	Draama maaüksuse detailplaneering	12.04.2007
57	Plaines maaüksuse detailplaneering	21.05.2007
58	Haage kinnistu ja lähiala detailplaneering	30.12.2008
59	Telliste kinnistu detailplaneering	24.09.2008
60	Kubja-Ülejõe maaüksuse Kubja osa detailplaneering	28.07.2008
61	Kubja-Ülejõe maaüksuse Ülejõe osa detailplaneering	28.07.2008
62	Krolle elurajooni detailplaneering	16.01.2007
63	Heinaseemne maaüksuse detailplaneering	20.06.2005
64	AS Glaskek ja Uue-Peetsokilgi detailplaneering	16.06.2006
65	Raja kinnistu ja lähiala detailplaneering	18.12.2009

Planeeritaval alal algatatud detailplaneeringud:

Nr Joonisel	Detailplaneeringu nimi	Algatatud
Ülenurme vallas		
17	Paju detailplaneering	15.09.2005
18	Lõovälja, Lõo ja Silla 1 detailplaneering	01.11.2006
19	Rosenbergi, Piirikese, Kolde, Proste, Prosti detailplaneering	09.01.2008
20	Ülle kinnistu detailplaneering	01.03.2006
21	Kingu ja Ringtee tn 63 kinnistute detailplaneering	01.07.2009
23	Eerika veehoidla detailplaneering	11.12.2006

Tähtvere vallas		
24	Õssu maaüksuse detailplaneering	06.11.2006
25	Siimo maaüksuse detailplaneering	23.01.2004
26	Kikkaoja maa-ala detailplaneering	03.08.2006
27	Lõuna-Tanni maa-ala detailplaneering	17.04.2007

Detailplaneeringud on kantud joonisele nr 2 "Lähipiirkonna funktsionaalsed seosed".

1.4 Teostatud uuringud

Planeeringu koostamisel on kasutatud:

- Maa-ameti põhikaarti ja ortofotot;
- Tähtvere valla ja Ülenurme valla üldplaneeringute jooniseid;
- kohalike omavalitsuste detailplaneeringute geodeetilisi alusplaane.

Planeeringu koostamisega seoses täiendavaid geodeetilisi mõõdistustöid läbi viidud ei ole.

Täiendavad geodeetilised mõõdistustööd viiakse läbi Viljandi maanteel lõigus 0.0 – 7,2 km seoses T 92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme maantee Tartu-Rõhu teelõigu (km 0,0 - 7,2) ala eelprojekti koostamisega.

Planeeringu koostamisega seoses on planeeritaval alal viidud läbi järgnevad uuringud:

- T 92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme maantee Tartu-Rõhu teelõigu (km 0,0 - 7,2) ala teemaplaneeringu ja eelprojekti koostamine - liiklusuuringud, Ramboll Eesti AS 2011;
- Põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme Tartu-Rõhu lõigu km 0,0 - 7,2 teemaplaneering ja eelprojekt - tulemuslikkuse analüüs, Ramboll Eesti AS 2011;
- Põhimaantee nr 92 Tartu – Viljandi - Kilingi-Nõmme Tartu-Rõhu lõigu km 0,0 - 7,2 teemaplaneering ja eelprojekt - tasuvusarvutus ja finantsanalüüs, Ramboll Eesti AS 2011.

1.5 Planeeringus kasutatavad mõisted

Käesolevas peatükis selgitatakse teemaplaneeringus kasutatavaid mõisteid.

Tee trassikoridor – tee ja tee kaitsevööndi ala, kuhu on rajatud või rajatakse tee ja selle teenindamiseks vajalikud rajatised ning võimalike negatiivsete keskkonnamõjude leevendamise rajatised.

Põhimaantee – vastavalt teeseaduse §5 lg 2 p1 on põhimaantee linnu, sadamaid, piiripunkte ja lennujaamu ühendav maantee. Põhimaantee ülesanne ei ole kohaliku liikluse teenindamine. Põhimaanteel on ristumised teiste maanteedega ning põhitänavatega. Põhimaanteele ei kavandata juurdepääse maaüksustele. Põhimaantee klass määratakse vastavalt eeldatavale liiklussagedusele.

Körvalmaantee - vastavalt teeseadusele ühendab linnu alevite ja alevikega, alevaid ja alevikke omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega.

Jaotustee või -tänav – tee või tänav, mille ülesanne on juurdepääsuteedelt või -tänavatelt liikluse kogumine ja ühendamine teedevõrguga. Jaotusteede hulka kuuluvad nii tugi- kui ka kõrvalmaanteed aga ka suuremad tänavad. Enamus jaotusteid peaks olema kohalikud teed, kuid palju on ka kõrvalmaanteid.

Juurdepääs – elu- või äritänav või tee, mille peamine funktsioon on tagada juurdepääs maaüksustele. Juurdepääsuteed ja -tänavad ei ole mõeldud teenindama läbivat liiklust ning planeerimisel on eesmärgiks kiiruse füüsiline piiramine.

Kergliiklustee - jalakäijate ja jalgratturite liiklemiseks ehitatud või kohandatud tee, mis on teeseaduse §7 kohaselt jalgteel ja jalgrattateel ning liikluseaduse §2 kohaselt jalgratta- ja jalgteel, jalgrattateel, jalgteel ja kõnniteel.

Ristmik – on kahe või enama tee lõikumine, kus on võimalik siirduda ühelt teelt teisele. Ristmik võib olla samatasandiline või mitmetasandiline.

Riste – on teede lõikumine selliselt, et puudub võimalus siirduda ühelt teelt teisele. (NB! Risted on üldjuhul eritasandilised, kuid esineb ka samatasandilisi risteid, näiteks raudteeülesõit on ka riste.)

Kahetasandiline ülekäik - eritasandiline kergliiklustee või tänava riste, kus on kergliiklustee tunnel või sild.

Suletav ristmik – toimiv ristmik olemasoleva maanteega, mis suletakse kui on valmis ehitatud ohutu ühendus jaotustee või muu tee kaudu.

Tee maa-ala - tee ja selle koosseisus olevate rajatiste paigutamiseks ja teehoiu korraldamiseks vajalik maa-ala. Vastavalt Vabariigi valitsuse määrusele nr 155 (23.10.2008) "Katastriüksuse sihtotstarvete liigid ja nende määramise kord" on tee maa-ala sihtotstarbeks transpordimaa (L).

Tee kaitsevöönd – vastavalt teeseadusele on maantee või tänava äärne ala tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks. Alal on teest tulenevad piirangud maaomandile ja majandustegevusele.

Riigimaantee kaitsevööndi laius on mõlemal pool äärmise sõiduraja teljest 50 meetrit. Kohaliku maantee kaitsevööndi laius on mõlemal pool äärmise sõiduraja telge 20 kuni 50 meetrit. Tänavade kaitsevööndi laius on teemaa piirist kuni 10 meetrit.

Alternatiivne lahendus – teemaplaneeringu koosseisus kavandatud alternatiivne teedevõrgu skeem, kus põhimaanteele otsiti erinevaid võimalikke teekoridori asukohti.

2. OLEMASOLEV OLUKORD

2.1 Planeeritava ala asend ja üldiseloostus

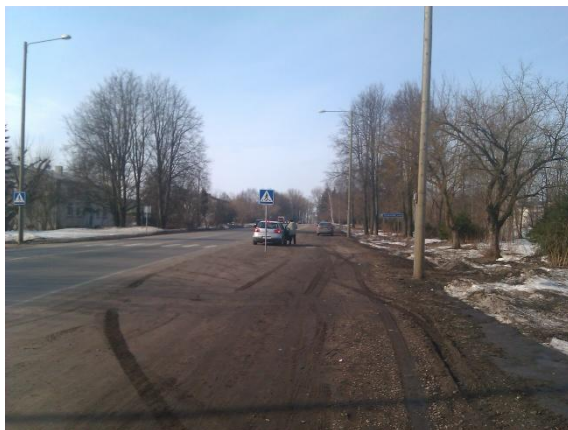
Planeeritav ala asub Tartumaal Ülenurme ja Tähtvere vallas Tartu linnast läänes. Planeeritav olemasoleva Viljandi mnt 13,3 km pikkune lõik saab alguse Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Viljandi ristmikult ja lõpeb Tähtvere valla piiril. Planeeritav Viljandi maantee on riigimaantee nimekirja kohaselt põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme, mille pikkus on 122 km. Maantee kaudu toimub liiklus Tartu linna ja Viljandi linna ning Kilingi-Nõmme kaudu ka Pärnu linnaga.

Planeeringuala laiuse määramisel on arvestatud maanteeäärse asustuse tihedust: tihedama asustusega alal on planeeringuala laius suurem ja hõredama asustusega alal kitsam. Planeeringuala laiuseks on tee teljest kummalegi poole maanteed Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee Viljandi ristmikult kuni Pihva küalani 500 m ja Rõhu külast Tähtvere valla piirini 300 m. Haage ja Pihva külade ümbruses Haage-Rahinge tee (nr 22105) ja Peedimäe-Ilmatsalu (nr 22126) tee vahelisel alal on planeeringuala maanteest põhjapool laiem (kuni 800 m), et alasse mahuksid ka kavandatavad perspektiivse jaotustee ristmikud.

Maantee ääres on tihedam asustus Viljandi ringist Haage küalani. Hage külast Tähtvere valla piirini on maantee ääres valdavalt põllumaad, mets paikneb Haage külas maanteest põhja pool ja vallapiirile jääva Elva jõe alal.

Viljandi maantee planeeritav lõik kulgeb Ülenurme vallas läbi Õssu küla ja Tähtvere vallas läbi Räni küla, Märja aleviku, Haage küla, Pihva küla ning Rõhu küla. Maanteeäärsed tihedamalt hoonestatud elamualad asuvad Õssu külas, Märja alevikus ja Hage külas ning väiksem ala Rõhu külas. Tootmise ja äritegevusega alad asuvad maantee ääres Õssu, Haage ja Räni külates ning Märja alevikus ja hajusalt kogu planeeritaval alal.

Fotod planeeritavast alast



Vaade Viljandi maanteele Õssu külas



Märja bussipeatus Viljandi maanteel



Jalakäijad Viljandi maanteel



Ranna elamuala Viljandi maantee ääres

2.2 Olemasolev maakasutus

Viljandi mnt planeeritava lõigu ääres on valdavalt maatulundusmaa sihtotstarbega maad, vähem on elamumaad, tootmiskaad ja ärimaad. Suuremad elamualad asuvad Viljandi mnt ääres Õssu, Märja ja Haage külates. Maatulundusmaadest on suur osa põllumajanduslikult kasutatavad maad, mis on välja renditud Tartu Agrole kuni 2025. aastani ja teistele suurematele põllumajandustootjatele (Haage Suurtalu, Maaülikool).

Planeeritava ala maantee äärsetele põldudele on planeeritud uusi elamualasid ja tootmisalasid.

Viljandi maanteega piirnevate kinnistute loetelu vaata Lisa 4.

Planeeritaval alal asub reformimata riigimaid Ülenurme vallas (Räni küla) ja Tähtvere vallas (Haage küla, Pihva küla).

2.3 Olemasolev teedevõrk ja liikluskorraldus

Planeeritav Viljandi maantee suundub põhimaanteelt nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ehk rahvusvaheliselt magistraalilt E263 Tartu linna läänepoolse ümbersõidu kaudu (Ringtee tänav) Viljandi linna.

Planeeritav 13,3 km pikkune maantee lõik saab alguse põhimaantee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa Viljandi ringilt nr 2205 ja lõpeb Tähtvere valla piiril. Olemasolev planeeritav Viljandi maantee on riigimaanteed nimekirja kohaselt põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme. Planeeritaval maantee lõigul kehtib kiiruspiirang 90 km/h. Kiirus on piiratud Õssu külas 50 km/h ja üleminekuosalal 70 km/h ning Haagel 70 km/h.

Planeeritav maantee teelõik ristub kaheksa kõrvalmaanteega. Ristmike vahekaugus on 0,4 kuni 1,8 km. Kõik maantee lõigul asuvad ristmikud on kolmeharulised, samatasandilised ja valdavalt kanaliseerimata (üksikutes kohtades on eraldatud parempöörderada). Mitmetel ristuvatel teedel ja mahasõitudel on kaugusnähtavus halb või väga halb.

Planeeritava Viljandi maantee esimesed 6 km on ehitatud 1974-75.a ja 6-7,2 km 1968.a. Tee kandevõime on puudulik, mis on kaasa toonud ebatasasused kui ka roopad. Maantee kulgeb Õssu külas läbi Eerika pargi, kus puude kaugus sõiduraja servast on 3,7 meetrit (ohutusnõuded näevad ette vähemalt 8 meetrit).

Planeeritava Viljandi maantee Rõhu (km 7,2) ja Tähtvere valla piiri vaheline lõik on remonditud 2009 aastal ja tee seisukord on väga hea.

Asfaltkattega Haage-Rahinge maantee on kitsas ning külmakerkeline. Kruuskattega Peedimäe-Ilmatsalu maantee on suhteliselt heas seisukorras. Pehme kruuskattega Asusilla-Pärna on äärmiselt halvas seisus.

Planeeritaval Viljandi maantee lõigul on Ilmatsalu jõe, Kikkaoja, Rahinge oja ja Rõhu oja ületamiseks ehitatud truubid. Planeeritava maanteelõigu alla jäävate truupide seisund on hea kuni rahuldav.

Ühistransport

Mööda Viljandi maanteed kulgeb ühistransport bussidega ja piirkonda teenindab 9 lähi- ja 5 kaugbussiliini. Bussiliinide graafik on orienteeritud tööle- ja töötsõiduaegadele.

Planeeritaval maantee lõigul asub üheksa bussipeatust: Erika, Märja, Ranna, Haage, Pihva, Peedimäe, Asusilla, Rõhu ja Pakla. Eerika peatuses on ka linnaliini 16A lõpp-peatus ja Haagel maaliini 943 lõpp-peatus.

Kergliiklusteed

Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme maantee planeeritava lõigu ääres kergliiklustee puudub. Planeeritaval maanteel toimub üsna aktiivne jalg- ja jalgrattaliiklus Viljandi ringi ja Märja aleviku vahelisel alal.

2.4 Olemasolevad hooned ja rajatised

Planeeritava maantee äärde jäävad Märja aleviku ja Haage küla ning Rõhu küla madaltiheda asustusega alad, kus hooned on maanteele väga ligidal. Valdavalt on planeeringualal hajaasustus üksikute talude või hoonete kompleksidena ja maantee ääres hoonestus puudub.

Planeeritava maantee ümbrusesse Õssu külast Haage külani on kavandatud asustuse laienemine. Planeeringud on kavandatud hajali ja puudub terviklik teedevõrgu lahendus.

Viljandi maantee ja Lemmatsi-Leilovi maantee vahele jääv elamuala on maanteedest eraldatud müravalliga.

2.5 Olemasolev haljastus ja heakorrastus

Planeeritava maantee Viljandi ringristmiku juures Õssu külas kasvavad vahetult maantee ääres kahel pool teed suured puud. Maanteest põhjapoole jääb väärtuslike puudega Eerika park. Lõunapoolses ääres kasvav paplite rida on väärtusetu ja oma eluea lõpul.

Haage külas jääb planeeritavast maanteest põhjapoole olemasolev metsaala ja detailplaneeringuga planeeritud haljasala.

Valdavalt on maantee planeeritava lõigu ääres põllu- ja heinamaad ning maantee äärne haljastus hõre, mõni üksik puu või puudegrupp. Metsaala läbib maantee Elva jõe äärsel alal.

2.6 Olemasolevad tehnovõrgud

Planeeritava maantee lõigu ääres on Õssu külas ja Märja alevikus välja ehitatud vee-, kanalisatsiooni ja sademeveekanaliseerimise torustikud, gaasitrass, sidetrassid, madalpingekaabliga elektrivarustus ja kõrgepinge elektrivarustus. Planeeritaval alal ületavad maanteed olemasolevad 35-110 kV ja 220-330 kV elektriõhuliinid Õssu külas ning 35 kuni 110 kV elektriõhuliin Rõhu külas. 1 kuni 20 kV elektriõhuliinid ületavad maanteed Haage külas ja Rõhu külas.

Ehitatav 35 kuni 110 kV elektriõhuliin ületab maantee ja jääb maantee kõrvale Rõhu külas.

Hajaasustusel on kasutusel lokaalsed puurkaevud ja kanalisatsioonipumplad.

3. LAHENDUSE VALIK

3.1 Teostatud uuringud ja analüüsid

Käesoleva teemaplaneeringu *Viljandi maantee laiendus ja Põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme Tartu-Rõhu lõigu km 0,0 - 7,2 eelprojekti* koostamisega seoses koostati liiklusuuring ja tasuvusuuring ning tulemuslikkuse analüüs. Tulemuslikkuse analüüs on koostatud Tartu-Rõhu teelõigule optimaalseima lahenduse leidmiseks.

3.1.1 Liiklusuuring (vt Lisa 1)

Liiklusuuringute eesmärgiks on lähteandmete kogumine teemaplaneeringu ja planeeringul tugineva teelõigu eelprojekti koostamiseks vastavalt teemaplaneeringu lähteseisukohtadele.

Uuringuga selgitatakse välja olemasolev liiklus, maakasutus koos perspektiivsete arengutega ning koostatakse liiklusproгноosid teemaplaneeringu alternatiivsete lahenduste ja eelprojekti koostamiseks.

Liiklusuuringus on koostatud liiklusproгноosid aastani 2045. Põhimaantee nr 92 ja nr 2 ristmikul (Viljandi ring) võib aastaks 2035 tõusta aasta keskmine ööpäevane liiklussagedus (AKÖL) baas-stsenaariumi alusel kuni 15 350, mis vastab tipptunniliiklusele ca 1900 a/h. Tänaane liiklussagedus ületab 7 000 AKÖL. Alates tasemest 7 200 AKÖL on tipptunni liiklussagedus üle 900 a/h (teenindustaseme "hea" piirsagedus) ning kuni 8 400 AKÖL liikluse korral on teenindustase "rahuldav" ja kuni 9 600 AKÖL "erandlik" – seega alates aastast 2017 on teelõigu teenindustase 1+1 ristlõike korral "mitterahuldav".

Erinevate täiendavate ühenduste rajamisega on võimalik kahandada liiklussagedust tiheasustusalasid läbivateel teosadel ning E263 Tartu ringtee Viljandi mnt ringristmikul. Suurimat teoreetilist efekti omab ühendus Märja-Lõunakeskus Raja tänavaga paralleelsel trassil (2035. aastaks liiklussagedus kuni 7 600 AKÖL), mis võiks viia Viljandi ringilt ligikaudu poole põhimaantee nr 92 liiklusest hommikul tipptunnil – paraku on hommikune liiklus pigem seotud kaugemate sihtkohtadega Tartu linnas.

Suur efekt on ka ühendusel Haage-Lemmatsi, mis võimaldaks vältida Viljandi ringi ja suunduda otse kas mööda Riia maanteed kesklinna või läbi Idaringtee sihtkohta. Perspektiivne liiklussagedus ühendusteel ulatub 2035. aastaks 4 900 AKÖL tasemele.

Põhjapoolse ühenduse (Haage-Kandiküla) Ilmatsalu ringini vajadus on küsitav, kuna võimalik perspektiivne liiklussagedus sel suunal ulatub vaid 1 529 AKÖL tasemele.

Liiklusproгноos on koostatud arvestades juhendi "Liikluse baasproгноos Eesti riigimaanteedele aastani 2040" aastakoefitsiente vahemikus 2010-2040 ekstrapoleerides arengu 5 aastat kaugemasse perioodi. Juhendis on eeldatud 2006-2010 perioodis väga kiiret arengut, mis hetke majandustingimustes on jäänud olematuks. Kui nüüd eeldada, et need kavandatud kiire arengu aastad on veel ees, siis tuleb tõdeda, et proгноos on liialt pessimistlik ja tegelik areng võib tulla veelgi kiirem. Samas on Tartu linna lähialadele iseloomulik kiire ja vähem süsteemne areng. Praeguseks on nii valmishitatud ja asustamata kui ehituseks ettevalmistatud krunte piirkonnas palju, mistõttu ei ole väga tõenäoline kiire areng Viljandi maantee alal.

Efektiivse ühistranspordikorraldusega on võimalik oluliselt kahandada transpordivajadust, kuid see eeldab vähemalt Tartu-Haage lõigul asustuse arengule vastavat ühistranspordikorraldust ning Tartu linna lähialade ühistranspordi integreerimist linnasisese transpordiga.

3.1.2 Tasuvusuuring (vt Lisa 2)

Tulemuslikkuse analüüsi koosseisus teostati esmane tasuvusuuring ning viidi läbi Kulu-tulu analüüs, tundlikusanalüüs ja finantsanalüüs.

Kulu-tulu analüüsis kaaluti projekti sotsiaalmajanduslikke kulusid ja tulusid. Finantsanalüüsi eesmärgiks oli selgitada välja erinevate investeeringualternatiivide finantskulud. Arvutustes

kasuti diskontomäär 6%, referentsperioodi 25 aastat ja investeringu jääkväärtust 25% referentsperioodi lõpus. Rahavood on diskonteeritud aastale 2012.

Määravaimaks sisendteguriks on kõigi alternatiivide puhul ehitusmaksumus. Kulu-tulu analüüsi tulemusena on kõige soodsaim alternatiiv "Viljandi" ning järgmisena alternatiiv "Ilmatsalu". Mõlemad alternatiivid on sotsiaalmajanduslikult tasuvad investeringud, kuid alternatiiv „Ilmatsalu“ eeldatavad tulud on vaid pisut suuremad, kui seonduvad kulud.

Kulu-tulu analüüsi tulemused on kokkuvõtlikult esitatud Tabel 1.

Tabel 1. Kulu-tulu analüüsi koondtulemused, diskonteerituna

	Alternatiiv „Viljandi“	Alternatiiv „Ilmatsalu“	Alternatiiv „Lemmatsi 1“	Alternatiiv „Lemmatsi 2“
Tulu-kulu suhe	1,97	1,01	0,81	0,77
Sisemine tasuvusmäär, IRR, %	16,4%	6,1%	3,4%	3,2%
Ajaldatud nüüdisväärtus, EUR	3 960 718	86 855	- 1 963 512	- 2 349 680

Alternatiivi "Viljandi" kulu-tulu analüüsi tulemusnäitajad ületavad siiski oluliselt alternatiivi "Ilmatsalu tulemusnäitajaid (vt Tabel 2).

Alternatiivid "Lemmatsi 1" ja "Lemmatsi 2" ei ole käesolevate lähtetingimuste puhul sotsiaalmajanduslikult tasuvad investeringud. Kulu-tulu analüüsi mõistes on selgelt eelistatuim alternatiiv "Viljandi".

Tundlikkusanalüüs

Tundlikkusanalüüs on koostatud eelistatud alternatiivile - alternatiiv "Viljandi". Tundlikkusanalüüsi kasutatud kriitiliste muutujate valiku põhjendused on alljärgnevad:

- Investeeringukulu kõikumine sõltub hetkelisest turuolukorrast ning täpse investeeringukulu määramine on seetõttu raskendatud;
- Liiklusõnnetuskuludelt tulenev kokkuhoid sõltub ennustuslikest eeldustest, mis ei pruugi olla täpsed.

Kriitilisi muutujaid on tundlikkusanalüüsis muudetud alljärgnevalt:

- Investeeringukulud on suurendatud 40%;
- Liiklusõnnetuskuludelt tulenevat kokkuhoidu on vähendatud 50%.

Tabel 2. Tundlikkusanalüüsi tulemused - alternatiiv "Viljandi"

	Ehitus-maksumuse kasv 40%	Kokkuhoid liiklusõnnetuskuludelt vähenemine 50%
Tulu-kulu suhe	1,53	1,34
Sisemine tasuvusmäär, IRR, %	11,5%	9,8%
Ajaldatud nüüdisväärtus, EUR	2 811 782	1 403 036

Kõigi tundlikkusanalüüsis testitud muutujate korral jääb projekti majanduslik puhas nüüdisväärtus positiivseks.

Finantsanalüüs

Finantsanalüüs on koostatud eelistatud alternatiivile - alternatiiv "Viljandi". Finantsanalüüsi sisendiks on projekti finantskulud - ehitus- ja eksploatatsioonieagsed kulud. Kulud on arvestatud koos maksudega. Arvutustes on kasutatud 6% rahalist diskontomäär. Referentsperioodiks on 25 aastat. Projekt vajab abi finantstoetuse näol.

Tabel 3 Finantsanalüüsi tulemused - alternatiiv „Viljandi“

Tulu-kulu suhe	0,05
Sisemine tasuvusmäär, IRR, %	na
Ajaldatud nüüdisväärtus, EUR	- 3 762 508

3.1.3 Tulemuslikkuse analüüs (vt Lisa 3)

Tulemuslikkuse analüüs koostati põhimaantee nr 92 Tartu-Viljandi-Kilingi-Nõmme maantee Tartu-Rõhu teelõigule optimaalseima lahenduse leidmiseks.

Tulemuslikkuse analüüsi eesmärgiks oli võimalike alternatiivsete teetrasside ja teedevõrgulahenduste võrdlemine sotsiaalsetest, majanduslikest ja keskkonnakriteeriumitest lähtuvalt ning ühe teemaplaneeringu lahenduseks sobiva alternatiivi leidmine.

Analüüsis käsitleti Tartu-Rõhu teelõigu olemasolevat keskkonda, sellega seotud probleemistikku ja esitati kolm võimalikku alternatiivset lahendust:

Alternatiiv „Viljandi“ - lahendus, kus maantee liikluskeskkonda parandatakse valdavalt maantee senises koridoris. Lahendus näeb ette teedevõrgu saneerimise põhimaanteedele suubuvate juurdepääsutanavate ristmike sulgemisega ja asendamisega paralleelsete jaotusfunktsiooniga teedega. Põhimaantee ristmike arvu vähendatakse nii palju kui võimalik, pidades kinni tee parameetritest. Osaliselt viiakse põhimaantee olemasolevalt trajektooriilt kõrvale, kuna lähedal on kompaktse hoonestusega ala (Märja) ning hoonestusega tee poolel puudub ruum uue jaotustäna planeerimiseks.

Alternatiiv „Ilmatsalu“ - lahenduse kohaselt muudetakse olemasoleva maantee funktsioon jaotusteks ning läbiv liiklus viiakse uuele trassile algusega Tartu-Ilmatsalu-Rõhu maantee (kõrvalmaantee nr 22103) ja E263 Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee ringristmikult ning ühendatakse olemasoleva põhimaanteega nr 92 Haagel. Teede ühenduskoht võib paikneda kas enne või peale Haaget. Lahendus võimaldab linnalähedasel lõigul rakendada kohalikule liiklusele sobivat liiklusrežiimi ning säilitada kõik olemasolevad ristmikud. Läbiv liiklus saab mööduda Haage ja Märja asumitest uut maanteed pidi.

Alternatiiv „Lemmatsi“ - puhul on sarnaselt „Ilmatsalu“ lahendusega muudetud olemasoleva maantee funktsioon jaotusteks, viies läbiva liikluse uuele trassile lõuna suunas. Uus trass saab alguse põhimaanteelt nr 3/E264 Jõhvi-Tartu-Valga maanteelt Lemmatsi kandis ning ühendatakse olemasoleva maanteega Haagel. Kuna Jõhvi-Tartu-Valga maantee on kavandatud laiendada I klassi maanteeks, siis on antud alternatiivi puhul Lemmatsis vajalik eritasandiline liiklussõlm.

Kuna Haagel on mitmeid kehtestatud detailplaneeringuid, mille läbimine on olulise sotsiaal-majandusliku mõjuga, on kavandatud Lemmatsi alternatiivile kaks trassikoridori varianti:

- Lemmatsi 1, läbib Haage planeeringuid;
- Lemmatsi 2, möödub Haage planeeringutest.

Muude alternatiivina saab kaaluda ka maantee funktsiooni muutmist tervikuna tugimaanteeks ning sellest tulenevalt allutada läbiv liiklus kohaliku liikluse huvidele. Sellisel juhul ei kavandata uusi teekoridore ning olemasoleval teel muudetakse liiklusrežiimi ja -korraldust (vähendatakse kiirust). Arvestades asjaolu, et Tartu, Viljandi ja Pärnu maakondade vahel on maantee ainus toimiv transpordikoridor, oleks selline lahendus vastuolus üldise huviga vähendada aeg-ruumilisi vahemaid regioonide vahel. Selline alternatiiv on käsitletav vaid lühiajalise leevendusmeetmena kuni tervikliku lahenduse realiseerimiseni, kuid mitte pikaajalise planeeringulahendusena.

Tulemuslikkuse analüüsis on tehtud kokkuvõtte planeeringu koostamisel läbi viidava KSH esialgselt keskkonnamõju hindamist ja teostatud liiklusuuringust ning Tasuvusuuringust.

Kolme võimalikku alternatiivset teedevõrgu lahendust hinnati ja võrreldi tehnilistest, majanduslikest ning keskkonna aspektidest lähtuvalt, et leida tervikuna eelistatud alternatiiv. Kõigis aspektides osutus eelistatuimaks alternatiiv „Viljandi“, mille puhul põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme jääb Tartu-Rõhu teelõigul valdavalt olemasolevasse teekoridori.

3.2 Optimaalse lahenduse valik ja põhjendused

Põhimaantee nr 92 Tartu-Viljandi-Kilingi-Nõmme teelõigule Tartu-Rõhu optimaalseima lahenduse leidmiseks koostati Tulemuslikkuse analüüs (vt ptk 3.1.3 *Tulemuslikkuse analüüs* ja Lisa 3), milles võrreldi kolme alternatiivse lahenduse (Viljandi, Ilmatsalu ja Lemmatsi) tehnilisi näitajaid, majanduslikkust ja keskkonnamõju.

Kõigis aspektides osutus eelistatuimaks alternatiiv „Viljandi“, mille puhul põhimaantee nr 92 Tartu-Viljandi-Kilingi-Nõmme maantee jääb Tartu-Rõhu teelõigul valdavalt olemasolevasse teekoridori. Teedevõrgu hierarhilise ülesehituse jaoks on vajalik rajada jaotusteid, mille kaudu tagatakse juurdepääs olemasolevale aktiivsele maakasutusele.

Tulemuslikkuse analüüsi põhjal tehti ettepanek teemaplaneeringu põhilahendusena kavandada alternatiiv „Viljandi“ järgmistele põhjendustele toetudes:

1. Tagatud on kõigi teekasutajate jaoks lühim võimalik teekond;
2. Teekasutaja kulud on minimaalsed ning tulud suurimad, alternatiiv on sotsiaal-majanduslikult tasuv;
3. Vajalik täiendav tee maa-ala on vähim ning piirneb valdavalt olemasoleva teekoridoriga;
4. Keskkonnamõju on kaalutud alternatiividest vähim nii loodus- kui ka sotsiaal-majandusliku keskkonna puhul;
5. Kohaliku elanikkonna seas läbi viidud küsimuste põhjal on eelistatud olemasoleva teekoridori parendamist ning sealjuures peetakse olulisemaks kergliiklusteede väljaehitamist, ühtlasi ühistranspordi toimivuse parendamist.

Põhimaantee nr 92 Tartu-Rõhu lõigu teemaplaneeringu ja eelprojekti tulemuslikkuse analüüsi kiitis heaks Maanteeamet oma kirjaga 17.08.2011 nr 15-4/11-00291/115 ja tulemuslikkuse analüüsi täiendatud variandi kiitis heaks Tähtvere vallavolikogu 23.09.2011 otsusega nr 1-2/19. Ülenurme vallavolikogu võttis 19.04.2011 teadmiseks, et Viljandi maantee teemaplaneeringu tulemuslikkuse analüüsi tulemusel on tasuvaim Viljandi variant.

4. PLANEERIMISETTEPANEK

Viimase paari aastakümnega on Tartu linna lähedaste alade maakasutus valglinnastumise protsessis kiiresti muutunud. Tartu linna lähialal on arenenud elamuehitus ja vahetult Tartu ringteega piirnevale alale on rajatud tööstus- ja teeninduspiirkondi. Tartu linna suunduvatel teedel on suurenenud liiklussagedus. Piisavalt kiire ja ohutu liiklemise võimaldamiseks on vaja olemasolevat teedevõrku korrastada ja vajadusel täiendada.

Käesoleva teemaplaneeringuga täpsustatakse Viljandi maantee ehk riigi põhimaantee nr 92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme trassikoridori maa-ala 13,3 km pikkusel lõigul Tartu ringteest Tähtvere valla piirini Elva jõe ääres. Maantee lähialale on planeeringuga vajadusel kavandatud jaotusteed ja kergliiklusteed. Planeeringu koostamisel on arvestatud kavandatava ruumilise arenguga kaasnedavad võimalikud majanduslikke, sotsiaalseid ja kultuurilisi mõjusid ning looduskeskkonnale avaldavaid mõjusid.

Tähtvere valla ja Ülenurme valla territooriumidel on määratud planeeritavate ja rekonstrueeritavate teede maakasutus- ja ehitustingimused. Planeeringuga luuakse õiguslik alus planeeritaval maa-alal maantee edasiseks projekteerimiseks, kehtivate planeeringute täiendamiseks ja muutmiseks, maakorraldustööde läbimiseks ning maa omandiküsimuste lahendamiseks.

Üldplaneeringute täpsustamine

Antud teemaplaneeringuga on täpsustatud Tähtvere valla ja Ülenurme valla üldplaneeringuid Viljandi maantee (põhimaantee nr 92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme) trassikoridori maa-ala osas. Enamus planeeritavast maanteest jääb olemasolevasse teekoridori v.a maanteel lõik 0,4 kuni 1,6 km, kus maantee on viidud olemasolevast teekoridorist lõuna poole.

Maakonnaplaneeringu täpsustamine

Antud teemaplaneeringuga on täpsustatud Viljandi maantee (põhimaantee nr 92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme) trassikoridori maa-ala. Teemaplaneeringuga ei muudeta Tartumaa maakonnaplaneeringut ega Tartumaa maakonnaplaneeringu teemaplaneeringut "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused".

4.1 Kavandatava riigimaantee ja kohaliku teedevõrgu ning asustuse seosed

Planeeritav ala asub Tartu maakonnas Tähtvere ja Ülenurme vallas Tartu linna lähialal. Ruumiliselt on planeeringu alal tegemist osaliselt Tartu ringtee äärsel Tartu linna lähialaga ja osaliselt linnast kaugemal hõreda asustusega maatulundusmaadega.

Tartu ringtee ääres linna lähialal vahelduvad elamualad äri- ja tootmisaladega. Vahetult Tartu ringteega piirnevale alale on rajatud tööstus- ja teeninduspiirkond s.h planeeritavast alast kagus asub Lõunakeskus, mis on Tartu linna üks suuremaid ärikeskusi. Tartu linnast kaugemal on osa maatulundusmaid kasutuses põllumaana.

Planeeritav Viljandi maantee on riigi põhimaantee nr 92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme ja saab alguse riigi põhimaanteelt nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, mis on rahvusvaheline maantee E263 ning ühendab Tallinna ja Luhamaa piiripunkti Eesti-Vene piiril, läbides suurematest asumitest Tartu ja Võru linna.

Viljandi maantee ristub kaheksa riigi kõrvalmaanteega, millistest lõunapoolsed suunduvad riigimaanteele nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga võimaldades liikuda Elva ja Valga kaudu Läti. Põhjapoolsed maanteed viivad riigi kõrvalmaanteele nr 22103 Tartu-Ilmatsalu-Rõhu.

Planeeritava Viljandi maantee algus kulgeb 1,3 km Ülenurme valla territooriumil ja edasi 12 km Tähtvere valla territooriumil.

Viljandi maantee lähiümbrus üldplaneeringutes

Ülenurme valla üldplaneeringuga on Viljandi maanteega piirnev ala kavandatud enamuses tootmis- ja ärimaade ning sotsiaalmaadega alana. Kaubanduskeskuse ala on kavandatud Tartu ringtee ja Viljandi maantee vahelisele alale Viljandi ringist edelasse. Elamumaid on planeeritud maanteest kaugemale aga kohati ka maantee äärde.

Viljandi maantee äärne ala on detailplaneeringu koostamise kohustusega ala, sest kõik Ülenurme üldplaneeringus esitatud elamumaa, äri- ja tootmismaa ning sotsiaalmaa tähistusega maa-alad on ühtlasi ka detailplaneeringu koostamise kohustusega alad.

Üldplaneeringuga on Viljandi maantee määratud Ülenurme valla piires teemaana, kus ei tohi olla peale- ega mahasõite. Ristmikud on planeeritud Õssu külas Lepiku teele ja Karja teele.

Tähtvere valla üldplaneeringuga on Viljandi maanteega piirnevatele aladele kavandatud elamumaid Märja alevikus ja Haage külas ning tootmis- ja ärimaid Haage külas ja Pihva külas. Detailplaneeringu koostamise kohustusega aladena on määratud enamuse maanteeäärsest alast Märja aleviku ja Haage küla territooriumil ning osa teeäärsest alast Pihva küla ja Rõhu küla territooriumil.

Viljandi maantee äärde mõlemale poole maanteed Tartu ringteest kuni Haage külani on detailplaneeringutega planeeritud uusi elamualasid, millistest on mõned ka välja arendatud.

4.2 Planeeringulahendus

Planeeritav Viljandi mnt 13,3 km pikkune lõik saab alguse põhimaantee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ristmikult nr 2205 Viljandi ja lõpeb Tähtvere valla piiril. Olemasolev planeeritav Viljandi maantee on riigimaanteed nimekirja kohaselt põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme.

Teemaplaneeringuga kavandatud maantee lahendusele eelnesid liiklus-ja tasuvus uuringud ning tulemuslikkuse analüüs, kus analüüsiti kolme alternatiivse trassikoridori. Tulemuslikkuse analüüsi põhjal otsustati teemaplaneeringu põhilahendusena jätkata alternatiiviga „Viljandi“ (vt ptk 2.7.3. Tulemuslikkuse analüüs ja Lisa 2).

4.2.1 Lahendusprintsiibid

Teemaplaneeringu lahenduse väljatöötamisel on lähtutud erinevate liiklusvoogude funktsionaalsetest eripäradest ja vajadustest ning teedevõrk on kavandatud selge hierarhiaga, kus tähtsaima koridorina on käsitletud põhimaanteed Tartu – Viljandi - Kilingi-Nõmme. Lisaks põhimaanteele on käsitletud kõrvalmaanteed ja kohalike teede paiknemist, et tagada maakasutusele juurdepääsude olemasolu täna ja tulevikus.

Planeeringu keskmeks on Viljandi maantee (põhimaantee nr 92), mille ümber on kujundatud hierarhiline teedevõrk. Laias laastus on teedevõrk kolmetasandiline:

- Läbilaskefunktsioon
- Jaotusfunktsioon
- Juurdepääsufunktsioon

Erineva funktsiooniga teede tehnilised parameetrid on toodud Tabel 4.

Tabel 4 Teede funktsionaalne klassifitseerimine teemaplaneeringus ja nende tehnilised näitajad

Funktsionaalne klass	Standardkiirus*	Teekatte laius	Ristmike vahekaugus ja tüüp	Juurdepääsude olemasolu	Kergliikluse eraldamine
Läbilaskefunktsioon	Min 70 km/h, üldjuhul 90 km/h	Min 9,0 m	500m Eesõigusega kolmekülgsed ristmikud, neljakülgsed eesõigusega ristmikud välistatud, ringristmikud erandjuhul teise samafunktsioonilise teega ristumisel.	Ei ole	Eraldusriba min 7,0m. Ristumised eritasandilised.
Jaotusfunktsioon	Hajaasustuses 70 km/h Kompaktses asustuses 50 km/h	6,0...8,0 m	150m Võimalikud neljakülgsed ringristmikud.	Üldjuhul ei ole	Eraldusriba min 2,0 m Ristumised üldjuhul samatasandilised.
Juurdepääsu funktsioon	Üldjuhul 30 km/h Hajaasustuses maks 50 km/h	Maksimaalselt 6,0 m	Minimaalselt kaks kinnistut. Lubatud neljakülgsed ristmikud (miniringid), eelistatud kolmekülgsed ristmikud.	On	Võimalik jagatud liiklusruum.

4.2.2 Viljandi maantee

Planeeritav Viljandi maantee on riigi põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme ja saab alguse põhimaantee nr 2 (E263) Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa ristmikult nr 2205 Viljandi. Planeeritav põhimaantee lõik ristub kaheksa kõrvalmaanteega ja lõpeb Tähtvere valla piiril. Põhimaantee planeeritav lõik asub 1,3 km ulatuses Ülenurme valla territooriumil ja 12 km ulatuses Tähtvere valla territooriumil.

Kõige suuremad muudatused on planeeritud põhimaanteele Viljandi ristmikust Märja alevikuni. Viljandi ringilt kuni planeeritava ringristmikuni on Viljandi maantee kavandatud u 700 m pikkuselt neljarajalisena, kus sõidusuundade vahel on eraldusriba. Maantee lõigul jäävad alles olevad ristmikud ristuvate teedega peamiselt parempöörde kaudu ja Erika ühistranspordipeatused. Maantee kõrvale loodesse ning kagusse on kavandatud kergliiklustee. Olemasolevat teekoridori on vaja osaliselt laiendada, sest olemasolev transpordimaa on umbes 22-42 m laiune kuid vajalik on laius vähemalt 32 meetrit.

Põhimaantee neljarajaline maanteelõik lõpeb ringristmikul, mis on planeeritud olemasolevast maanteest lõuna poole Ränirahnu tee ja Leilovi-Eerika tee vahelisele alale. Ringristmik on seotud kahe planeeritud jaotustega. Ringristmiku ümber on kavandatud kergliiklustee.

Põhimaantee on planeeritud ringristmikust edasi kahe rajalisena. Ringristmikult väljuv põhimaantee suundub olemasolevasse teekoridori Märja alevikus enne Aretuse tänavat. Olemasolevas teekoridoris kulgeb põhimaantee kuni Rõhu külani, kus on planeeritud maantee nihutamine lõuna poole. Maantee kõrvale on planeeritud kergliiklustee kuni Rõhu külani enamasti teest põhjapoole. Olemasolevat teekoridori on vaja mitmel pool laiendada, sest olemasolev

transpordimaa on umbes 16-26 m kuid vajalik on laius vähemalt 24 meetrit. Laiendamine on vajalik ka ristmike läheduses.

Uute peale- ja mahasõitude kavandamine põhimaanteele järgnevate planeeringutega ei ole lubatud ning arvestada tuleb antud teemaplaneeringu raames planeeritud peale- ja mahasõitudega.

Maantee tee-ehituslikud nõuded

- Planeeritud teede mõõdud täpsustatakse eelprojektis.
- Maanteele ei ole lubatud rajada uusi juurdepääse ning olemasolevad suletakse nende funktsiooni muutumisel.
- Maantee rekonstrueerimisel rajada maantee äärde müratõke Märja alevikku elamuala ja Haage külla elamuala kaitseks. Müratõkke parameetrid ja asukoht täpsustada eelprojektis, milleks viia vajadusel läbi täiendav müra modelleerimine.
- Maantee rekonstrueerimisel rajada kergliiklusteedele kahe tasandilised ülekäigu sillad või tunnelid.
- Maantee rekonstrueerimisel rajada väikeloomatunnelid või sillaalused kallasrajad maantee ristumisel Ilmatsalu jõe, Kikkaoja ja Rõhu ojaga.
- Teesillalt ei tohi juhtida sademevett otse veekogudesse, et võimaliku õnnetuse korral ei satuks reostus sillalt vette.
- Maantee kõrval asuva Rahinge oja lähte juures tuleb tagada oja äravool.
- Järsematel nõlvade (järsem kui 1:2) tuleb takistada erosiooni geovõrkude, kivide ja/või taimestiku abil. Võivad esineda näiteks jalakäijate tunnelite või jõe silla rajamisel.
- Kohalikku pinnast, mida tee-ehituse käigus eemaldatakse, tuleb maksimaalselt kasutada samas piirkonnas.
- Tee rekonstrueerimisel planeeringuala lääneservas Elva jõe lähedal Keri-Karijärve looduskaitsealal (ka Natura 2000 ala) või piiril, tuleb tegevused kooskõlastada Keskkonnaametiga. Maantee äärde jääval III kaitsekategooria taime kasvukohal tuleb töid korraldada viisil, mis ei kahjusta nimetatud kasvukohta s.t tuleb vältida masinatega sõitmist, tehnika ja materjalide ladustamist kasvukoha alal. Vajadusel liigi kasvuala tähistada või piirata piirdega.

Liikluskorraldus

Viljandi maanteel kehtib üldine kiiruspiirang 90 km/h.

Täiendavad kiiruspiirangud on kavandatud müra leevendamiseks ja ohutuse parandamiseks:

- 50 km/h linnatänavana kiiruspiiranguna - Tartu ringtee Viljandi ringilt kuni planeeritava tee ringristmikuni, sest maantee jääb kahe tiheasustusala vahele. Olemasolev ala on kiiruspiiranguga 50 km/h ja 70 k/h;
- 70 km/h üleminekuvalana kiirusele 90 km/h - algab planeeritavalt ringristmikult;
- 70 km/h - Haage külas, kus säilib olemasolev kiiruspiirang.

4.2.3 Ristmikud põhimaanteel

Viljandi maantee planeeritav teelõik ristub kaheksa kõrvalmaanteega: 5 põhja ja 3 lõuna poolt. Lisaks kõrvalmaanteedele on ristmikke ka kohalike teedega.

Viljandi maanteega ristuvate kõrvalmaanteede ja teede ristmikud on nähtud ette enamuse T-kujulist kolmeharuliste ristmikena.

Kolmeharulised ristmikud on nähtud ette kõrvalmaanteedele:

- 1) tee nr 22125 Erika-Kandiküla, tupiktee põhja poolt, ainult parempöörded;
- 2) tee nr 22128 Lemmatsi-Leilovi, lõuna poolt;
- 3) tee nr 22105 Haage-Rahinge, põhja poolt;
- 4) tee nr 22126 Peedimäe-Ilmatsalu, põhja poolt;

- 5) tee nr 22127 Asusilla-Pärna, põhja poolt;
- 6) tee nr 22190 Rõhu-Meeri-Tõravere, lõuna;
- 7) tee nr 22103 Tartu-Ilmatsalu-Rõhu, põhja poolt.

Põhimaanteele lõuna poolt suunduva kõrvalmaantee nr 22195 Külitse-Haage, ristmikule on planeeritud perspektiivne eritasandiline riste ja tee ühendamine kõrvalmaanteega nr 22105 Haage-Rahinge.

Põhimaanteele on planeeritud olemasolevast maanteest lõuna poole Ränirahnu tee ja Leilovi-Eerika tee vahelisele alale ringristmik, kus põhimaantee siduda kahe planeeritud jaotusteedega. Uus ringtee tähistab ka üleminekut maanteelt linnapõhitänavaks, kus muutub liiklusruum rahulikumaks ning sellelt hargnevad ühendused Lõunakeskuse äripiirkonda ning Märja elamualale.

Planeering näeb ette põhimaanteelt juurdepääsude ning väiksemate ristmike sulgemise. Ristmikke ja mahasõite saab sulgeda ainult siis, kui on rajatud alternatiivne ohutu ühendus olemasoleva maanteega jaotustee või muu tee kaudu.

4.2.4 Jaotusteed

Jaotustee või -tänav ülesanne on ühendada juurdepääsuteede või -tänavate liiklus teedevõrguga, sh põhimaanteega. Planeeritava Viljandi mnt äärde on kavandatud jaotusteed planeeritavast ringristmikust Peedimäe-Ilmatsalu maanteeni ja Rõhu külasse.

Jaotusteede planeerimisel on arvestatud olemasolevaid hoonestusalasid, kehtestatud või koostamisel olevaid detailplaneeringuid ja võimalikku piirkonna arengut.

Olemasolevad jaotusteed on planeeritud mööda olemasolevaid teid ja tänavaid. Planeeritud jaotusteed on kavandatud aladele, kus tee puudub aga on vajalik kas olemasolevast olukorrast lähtudes või edasisi võimalikke arenguid arvestades.

Planeeritud jaotusteede asukohad täpsustatakse vastava ala detailplaneeringuga tagades jaotustee maanteedega ühendamise võimalused ning vältides umbjaotusteid. Käesoleva teemaplaneeringuga kavandatud planeeritava jaotustee või -tänav asukohta täpsustamine detailplaneeringuga ei ole vastuolus teemaplaneeringuga ja ei nõua üldplaneeringut muutva detailplaneeringu menetlust.

Planeeringuga on kavandatud jaotusteed:

1. Viljandi maanteest põhja poole:
 - Planeeritud ringristmikust Märja aleviku Aretuse tänavani – saab alguse ringristmikult ja kulgeb mööda olemasolevat Viljandi maanteed kuni Keskuse tänavani. Keskuse tänav ja Aretuse tänav vaheline tee täpsustada koostamisel oleva Össu maaüksuse detailplaneeringuga (algatatud 06.10.2006).
 - Aretuse tänav - olemasolev Aretuse tänav ristumisega Viljandi maanteel.
 - Aretuse tänavast Männisalu teeni – ühendab Aretuse tänav lõpu ja Männisalu tee. Piirkonna arenemisel täpsustada teekoridor ala detailplaneeringuga.
 - Männisalu tee pikendus – ühendab Männisalu tee Viljandi maanteega Rahinge oja lähedal. Piirkonna arenemisel täpsustada teekoridor ala detailplaneeringuga.
 - Männisalu tee pikendusest Võilille teeni – võimaldab tagada juurdepääsu maantee äärde jäävatele kinnistutele. Piirkonna arenemisel täpsustada teekoridor ala detailplaneeringuga.
 - Võilille teest kõrvalmaanteeni nr 22105 Haage-Rahinge - võimaldab tagada juurdepääsu olemasolevatele Haage küla hoonetele ning arendada välja Haage küla ja Haage-Rahinge maantee vahelise ala. Olemasolevate hoonete juurdepääs

täpsustada eelprojektiga. Haage küla ja Haage-Rahinge maantee vahelise ala teekoridor täpsustada detailplaneeringuga.

- Kõrvalmaanteest nr 22105 Haage-Rahinge kõrvalmaanteeni nr 22126 Peedimäe-Ilmatsalu - võimaldab arendada välja maanteedevahelise ala. Teekoridor täpsustada piirkonna arendamisel detailplaneeringuga.
- Rõhu külas – saab alguse Viljandi maantee äärde jäävate elamute eest ja kulgeb mööda olemasolevat kõrvalmaantee nr 22103 Tartu-Ilmatsalu-Rõhu teekoridori ning lõpeb kõrvalmaantee uuel Viljandi maantee ühendusel.

2. Viljandi maanteest lõuna poole:

- Ränirahnu tee - olemasolev Ränirahnu tee ristumisega Viljandi maanteel.
- Planeeritud ringristmikust Lõunakeskuseni – võimaldab Viljandi maanteelt ühenduse Lõunakeskusesse. Teekoridor täpsustada planeeritava ringtee eelprojektiga.
- Ränirahnu teest Leilovi-Eerika teeni - võimaldab arendada välja teedevahelise ala. Piirkonna arenemisel täpsustada teekoridor ala detailplaneeringuga.
- Leilovi-Eerika tee – olemasolev Leilovi-Eerika tee, mille ristmik Viljandi maanteega täpsustada maantee eelprojektiga.
- Leilovi-Eerika teest kõrvalmaanteeni nr 22128 Lemmatsi-Leilovi - võimaldab arendada välja Leilovi-Eerika tee ja Jaani tee vahelise ala. Teekoridor täpsustada piirkonna arenemisel ala detailplaneeringuga.
- Kõrvalmaanteest nr 22128 Lemmatsi-Leilovi Haage küla tanklani - võimaldab arendada välja tee vahelise ala. Teekoridor täpsustada piirkonna arenemisel ala detailplaneeringuga.
- Haage küla tankla ja bussipeatus – võimaldab rajada ohutu ühistranspordi peatuse. Teekoridor täpsustada maantee eelprojektiga.
- Haagemõisa tee – olemasolev Haagemõisa tee.
- Kõrvalmaanteest nr 22195 Külitse-Haage Tanni teeni - võimaldab arendada välja teedevahelise ala. Teekoridor täpsustada piirkonna arenemisel ala detailplaneeringuga.
- Tanni tee – olemasolev Tani tee.
- Kirbu tee – olemasolev Kirbu tee ristumisega Viljandi maanteel.

Liikluskorraldus

Jaotusteedel kehtestatakse liiklusrežiim, sh kiiruspiirang vastavas detailplaneeringus või teeprojektis. Jaotusteede kiiruspiirang jääb üldjuhul vahemikku 50..70 km/h, vahetult asustuses võib jaotusteedel kiirust piirata ka 30 km/h rakendades liikluse rahustamise võtteid.

Jaotustee tee-ehituslikud nõuded

- Sõidutee laius 6,0..8,0 m;
- Kergliiklustee laius 1,5..3,0 m;
- Kergliiklustee ja sõidutee eraldus minimaalselt 2,0m;
- Jaotusteed ei tohi ühelgi juhul olla tupikteed ning neid peab olema võimalik jätkata kuni teise jaotusteeni või põhiteeni.

4.2.5 Juurdepääsud

Teemaplaneeringus ei ole tulenevalt üldplaneeringu detailsusastmest lahendatud juurdepääse. Kõik juurdepääsud lahendatakse detailplaneeringutes ning juurdepääsud ühendatakse jaotusteedega. Juurdepääse ei ole lubatud planeerida põhiteedele ja –tänavatele.

Uute peale- ja mahasõitude kavandamine põhimaanteele järgnevate planeeringutega ei ole lubatud ning arvestada tuleb antud teemaplaneeringu raames planeeritud peale- ja mahasõitudega. Detailplaneeringutega planeeritavate jaotuste asukohtade täpsustamine ei ole vastuolus teemaplaneeringuga ja ei nõua üldplaneeringut muutva detailplaneeringu menetlust.

4.2.6 Ühistransport

Olemasolev Viljandi maantee on kavandatud jätkuvalt ühistranspordiliiklusega. Lisaks on kavandatud ühistranspordi liikumise võimalus Märja alevikku suunduvale jaotusteele.

Teemaplaneeringuga ei määrata ühissõiduki peatusi ega marsruute. Planeeringuga on kavandatud enamuse ühissõiduki peatuste asukohtade säilimine. Viljandi maantee ääres asuva kolme likvideeritava peatuse asukohana on planeeritud ohutumad peatuste asukohad jaotuste äärde.

Likvideeritavate Märja ja Ranna peatuste asemele on planeeritud peatuse asukohad planeeritavalt ringteelt Märja alevikku suunduva jaotustee äärde: Leilovi-Eerika teest Tartu ringtee poole ja Märja alevikku Aretuse ja Jaaniteest Tartu ringtee poole.

Likvideeritavate Haage peatuste asemele on planeeritud peatuse asukoht Viljandi maanteest lõunapoole, nii et peatus võimaldaks mõlemasuunaliste liinide peatumist ühes peatuses.

Ühissõiduki peatuse tee-ehituslikud nõuded

- Peatuste asukohad täpsustada tee-ehitusprojektiga.
- Bussipeatustesse näha ette peatumistasku, ooteplatvorm ja vajadusel ootekoda.
- Ootekoja või istepingi lähedusse näha ette koht prügiurnile.

4.2.7 Kergliiklusteed

Võimaldamaks ohutut jalakäijate kui ka jalgratturite liikumist on Viljandi maantee äärde planeeritud kergliiklustee võrgustik. Tee planeerimisel on arvestatud aktiivseid alasid ja peamisi liikumissuundi (Lõunakeskus, Haage järv jne).

kergliiklustee on kavandatud Viljandi maantee planeeritava lõigu äärde Tartu ringteest kuni Rõhu küalani enamasti maanteest põhja poole. Erandiks on Haage küla ning Harge-Rahinge maantee vaheline lõik, kus kergliiklustee on viidud Viljandi maanteest lõunapoole, et võimaldada pääsu Haage järve äärde, mis on piirkonnas oluline puhkekoht (ujumiskoht). Tartu ringtee ja planeeritava ringristmiku vaheline maantee lõik asub kahe tiheda asustusega ala vahel, seetõttu planeeritud kergliiklustee mõlemale poole on Viljandi maanteed.

kergliiklusteed on planeeritud enamuse kõrvalmaanteede ja osade jaotuste äärde ning planeeritavalt ringristmikult Lõunakeskuse suunas.

Kergliiklustee tee-ehituslikud nõuded

- Tee projektis määrata kergliiklustee täpne tee tüüp ja liikluskorraldus.
- Viljandi maantee äärne kergliiklustee on planeeritud laiusega 3 m v.a Tartu ringtee ja planeeritava ringi vaheline lõik, kus tee on planeeritud laiusega 4 m.
- Kergliiklustee peab jääma sõiduteest vähemalt 2 m kaugusele. Põhimaanteel kiiruspiiranguga 90 km/h on minimaalne eraldus 7,0 m.
- Planeeritud kõnnitee on vähemalt 2 m laiune.

Kahetasandilised ülekäigud

Jalakäijatele ja jalgratturitele on ohutuks Viljandi maantee ületuseks kavandatud kergliiklusteedele viis eritasandilist ülekäiku (sild või tunnel):

- Räni külas planeeritava ringristmiku juures;

- Räni külas Leilovi-Eerika tee ristmiku läheduses;
- Märja aleviku ja Räniküla piiril Aretuse tänava ning Jaani tee läheduses;
- Haage külas planeeritava bussipeatuse läheduses;
- Haage külas Tanni tee läheduses.

Eritasandiline ülekäik rajada maantee rekonstrueerimisel kui on tekkinud liikluse ohutusest tulenevalt vajadus ülekäigu rajamiseks.

4.2.8 Müratõkked

Tee sanitaarkaitse vööndi ulatuses võib maanteeliiklusest põhjustatud müratase ületada sanitaarnormidega kehtestatud piirnorme. Seetõttu tee sanitaarkaitse vööndisse elamumaa ja üldkasutatava hoonestuse kavandamisel tuleb arendajal kasutada normatiivseid müra- ja õhusaastet tagavaid meetmeid (vt sotsiaalministri 01.07.2002 määrus nr 42 "Müra normtasemed elu- ja puhkealal, elamutes ning ühiskasutusega hoonetes ja mürataseme mõõtmise meetodid").

KSH koostamise käigus läbiviidud müra modelleerimise tulemusena on olemasolevast hoonestusest lähtuvalt tehtud ettepanek rajada maantee äärde müratõkkevall või -sein Märja alevikku elamuala ja Haage küla elamuala kaitseks.

Käesoleva planeeringuga on planeeritud maantee äärde müratõkkevall või -sein:

- 1) Märja alevikku elamuala kaitseks maanteest põhjapool, pikkusega u 540 m;
- 2) Haage külla elamuala kaitseks maanteest põhjapool Võilille teest Rõhu küla poole, pikkusega u 400 m. Haage küla mürasein oleks müratõkkeks ka tagumiste korterelamutele ning ohutusbarjääriks, mis ei võimaldaks suvalises kohas üle tee kõndida.

Müratõkkeseina parameetrid ja asukoht täpsustada eelprojekti koostamisel, milleks viia vajadusel läbi müramodelleerimine.

4.2.9 Tanklad ja teenindusjaamad

Olemasolev tankla asub Haage külas Viljandi maanteest lõuna pool. Tankla-teenindusjaama rajamiseks on sobilik asukoht ka maanteest põhjapool kõrvalmaantee nr 22126 Peedimäe-Ilmatsalu ristmiku kirdeala või kõrvalmaantee nr 22105 Haage-Rahinge ristmiku loodeala.

4.3 Kavandatud maakasutus

Käesoleva teemaplaneeringuga on määratud maa-ala juhtfunktsioon teemaa ainult planeeringuga kavandatud teede maa-alale. Teemaa on avalike teede, tänavate, parklate või muu liiklemiseks ja transportimiseks kasutatav maa.

Planeeritava maantee trassikoridoriga vahetult piirnevad maa-alad jäävad olemasolevate või üldplaneeringutes või detailplaneeringutes määratud maakasutustingimustega. Kuni teemaplaneeringu elluviimiseni võib jätkuda olemasolev katastri sihtotstarbe järgne ja/või kehtestatud detailplaneeringuga ette nähtud maakasutus v.a tee ja teekaitsevööndi ala, kus Maanteeameti nõusolekuta ei tohi teha uusi ehitisi või muuta maakasutuse sihtotstarvet.

Sanitaarkaitsevööndis võib-olla saastekontsentratsiooni võimalike negatiivsete mõjude leevendavate ehitiste ehitamine väga kulukas. Üldplaneeringuga kavandatud elamualadel sanitaarkaitsevööndisse jäävale alale on võimalik kaaluda ka elamupiirkonda teenindava ärimaa sihtotstarbega alade (nt juuksur, kingsepp jne) või ka keskkonda mittehäiriva tootmisega alade (nt elektriku või santehniku remondi teenus jne) kavandamist. Toodud ettepanek on suuniseks edaspidi detailplaneeringute koostamisel.

Teede äärde jäävate maaüksuste omanikel tuleb maa võõrandamisel, rentimisel, pantimisel ja muude kinnisturegistri toimingute teostamisel anda teisele poolele teada vastu võetud ja/või kehtestatud planeeringust.

4.3.1 Teemaa

Planeeritud maantee ja teede rajamiseks vajalik maa on määratud 100% teemaa juhtotstarbega maaks. Tee ehitamiseks vajaliku teemaa ulatus määratakse tee eelprojektiga või detailplaneeringuga sõltuvalt tee funktsioonist. Juurdepääsud määratakse detailplaneeringutega.

Teede planeerimise ja projekteerimise tingimused:

- Teemaa sihtotstarbeks on transpordimaa (L 100%);
- Kõik põhiteed ja jaotusteed peavad olema avalikud teed ning paiknema transpordimaal;
- Juurdepääsud võivad olla erateed, kuid neil tuleb tagada kasutusõigus servituutide või isikliku kasutusvalduse seadmisega.

4.4 Kehtivate detailplaneeringute muutmise vajadus

Planeeritaval alal on kehtestatud ja algatatud detailplaneeringuid. Teemaplaneeringu lahendusest tulenevalt ei vaja enam kehtestatud planeeringutest muutmist kuid mõned planeeringud vajavad osaliselt kehtetuks tunnistamist ja üksikud ka lahendusest tulenevalt muutmist.

Kui teemaplaneeringu lahendus mõjutab detailplaneeringu lahendust, siis maantee ja jaotustee ehitamiseks vajalikus osas tuleb detailplaneering tunnistada kehtetuks. Aladel kus on vaja muuta hoonestusalade või teede asukohti võib olla vajalik ka uue detailplaneeringu koostamine. Hoonestusaladel tuleb tagada nõuetekohane müratase.

Kui teemaplaneeringu lahendus ei mõjuta otseselt detailplaneeringu lahendust, siis tee-ehitusprojekt tuleb koostada selliselt, et säilivad DP-ga kavandatud krunte teenindavad teed ja hoonestusalad.

Planeeringud, mis on vaja tunnistada osaliselt kehtetuks ja/või kus krundi piirid tuleb vajadusel määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel on toodud tabelis 5. Planeeringualale jäävad detailplaneeringud on joonisel Lisa 5.

Tabel 5 Osaliselt kehtetuks tunnistamist vajavad kehtivad detailplaneeringud

Nr * Joonisel	Detailplaneeringu nimi	Kehtestatud	Planeeringu muutmise vajadus
Tähtvere vallas			
45	Kase ja Masika kinnistute detailplaneering	14.10.2005	Krundi pos 1 (100 % transpordimaa) olemasolevatest kinnistutest äralõikamine ei ole vajalik. Tunnistada kehtetuks uus krundijaotus ja säilitada kinnistutele olemasolevad juurdepääsud.
57	Plaines maaüksuse detailplaneering	21.05.2007	Tunnistada osaliselt kehtetuks krundi pos 15 (100 % transpordimaa) lahenduse osas. Krundi lahendus täpsustatakse maantee eelprojekti koostamisel.
55	Haagemetsa kinnistu detailplaneering	20.01.2006	Tunnistada osaliselt kehtetuks kruntide pos1 ja 11 osas. Jaotustee rajamine vajab uue detailplaneeringu koostamist.
62	Krolle elurajooni detailplaneering	16.01.2007	Kergliiklustee arendamisel tunnistada detailplaneering kergliiklustee ulatuses

			osaliselt kehtetuks. Kinnistu piirid tuleb määrata kehtetuks tunnistatud osas tee-ehitusprojekti alusel.
64	AS Glaskek ja Uue-Peetsokilgi detailplaneering	16.06.2006	Detailplaneeringut muuta ei ole vaja . Jaotustee asukoht lahendada piirkonna arendamisel uue detailplaneeringuga.
65	Raja kinnistu ja lähiala detailplaneering	18.12.2009	Detailplaneeringut muuta ei ole vaja . Jaotustee asukoht lahendada piirkonna arendamisel uue detailplaneeringuga.

* Detailplaneeringu nr on toodud joonistel 2 ja Lisa 5.

Maantee ja ristmike ehitamiseks vajalik osas (täpsustub projekti koostamise käigus) osas pole vajalik uue detailplaneeringu koostamine, krundi piirid tuleb määrata tee-ehitusprojekti alusel. Hoonestusaladel tuleb tagada nõuetekohane müratase.

Juhul kui tee-ehitusprojekti koostamise ajaks on mõni detailplaneering tunnistatud kehtetuks, siis tuleb projekteerimise tingimusi asja sisust lähtuvalt täpsustada.

Planeeritaval alal on kehtestatud detailplaneeringuid, mis ei vaja käesoleva teemaplaneeringu lahendusest tulenevalt muutmist on toodud tabelis 6.

Tabel 6 Muutmist mittevajavad kehtestatud detailplaneeringud

Nr *	Joonisel	Detailplaneeringu nimi	Kehtestatud
Ülenurme vallas			
19		Saare detailplaneering	04.11.2003
20		Piiri maaüksuse detailplaneering	21.06.2005
21		Loosi detailplaneering	12.12.2006
22		Soome 2 detailplaneering	12.09.2009
23		Jakobi detailplaneering	20.05.2003
26		Pärna detailplaneering	18.04.2006
27		Lõunakeskuse ja Tartu teaduspargi detailplaneering	14.10.2008
28		Mäe detailplaneering	30.05.2006
29		Viljandi mnt ja Raja tn vahelise maa-ala detailplaneering	14.12.1999
30		Lootuse, Tuleviku, Põhjala, Lõuna detailplaneering	28.09.2004
31		Kulli idaosa detailplaneering	23.01.2007
34		Rätsepa detailplaneering	20.06.2004
35		Kulli detailplaneering	18.05.2004
36		Lepiku detailplaneering	24.04.2001
37		AGT õppehoone maaüksuste detailplaneering	07.03.2006
38		Tõnissoni maja ja EPMÜ masinakuuri maaüksuste detailplaneering	15.03.2011
39		Selge detailplaneering	18.02.2003
40		Laikasküla detailplaneering	20.04.2010
41		AGT Väillabori detailplaneering	16.06.2009
42		Karja 1 detailplaneering	04.11.2003
43		Teeääre detailplaneering	07.12.2004
Tähtvere vallas			
46		Märja elamurajoonis eramute detailplaneering	18.08.2000
47		Märja aleviku põhjaosa maa-ala detailplaneering	29.07.2009
48		Liivakandi kinnistu (Keskuse 14) ja lähiala detailplaneering	12.02.2007
49		Kase kinnistu (keskuse 16) ja lähiala detailplaneering	20.01.2006
50		Märja spordiväljaku ja Sarapuu kinnistu detailplaneering	10.09.2004
51		Aretuse 7,8 ja Keskuse 17,18, 20 kruntide ja lähiala detailplaneering	07.12.2007

52	Pulli maaüksuse detailplaneering	03.08.2006
54	Toomara maaüksuses detailplaneering	03.08.2007
56	Draama maaüksuse detailplaneering	12.04.2007
58	Haage kinnistu ja lähiala detailplaneering	30.12.2008
59	Telliste kinnistu detailplaneering	24.09.2008
60	Kubja-Ülejõe maaüksuse Kubja osa detailplaneering	28.07.2008
61	Kubja-Ülejõe maaüksuse Ülejõe osa detailplaneering	28.07.2008
63	Heinaseemne maaüksuse detailplaneering	20.06.2005

* Detailplaneeringu nr on toodud joonistel 2 ja Lisa 5.

4.5 Haljastuse ja heakorra põhimõtted

Ringristmiku keskel asetsev liiklussaar näha ette liikluse rahustamiseks lameda künkana, kuhu istutada pöösad ja muru. Lõigu alguses sõidusuundade vahelisele eraldusribale näha ette pimestamist ärahoidev keskmise kõrgusega hekk.

Maapinna kõrguste vahed lahendada laugete nõlvadega. Kui lauge nõlva jaoks on liiga vähe ruumi, teha tugimüürid kas betoonist tugimüürielementidest või kivikorvidest.

Soovitav on teekoridoriga külgnevad suuremad parklad liigendada kõrghaljastusega, et kõrgemal asetsevalt maanteelt ei avaneks vaadet lagedale asfaldiväljale.

Haljastuse täpsem paiknemine, haljastuse kogus ja liigid lahendada ning täpsustada kas teeprojekti või haljastusprojektiga. Rajatav haljastus peab olema liigiliselt mitmekesine. Kasutada piirkonnale omaseid linnatingimustes vastupidavaid liike ja sorte. Istikud peavad vastama EVS 843:2003 ja EVS 778:2001 standarditele.

Istutatavatele puudele tagada vajalik kasvuruum: vähemalt 3 m lai tihendamata kasvualus, kus maa-alused tehnovõrgud ei ole puudele lähemal kui 2 m. Tee ehitamise käigus eemaldatud muld taaskasutada.

Negatiivse keskkonnamõju leevendamiseks mitte juhtida teepinnalt kogutud sajuvett otse põllumaadele, vaid vee puhastamiseks ja võimaliku reostuse likvideerimise kergendamiseks juhtida vesi teetammiga paralleelselt kulgevale taimestatud tehismärgalale ning selle kaudu ojja või jõkke.

Ümberkujundatavatel aladel hakkab domineerima liiklussõlmede ja -riste maastikukujundus. Teekoridoris likvideeritav olemasolev haljastus näha ette võimalusel asendatavana uue kõrg- ja/või madalhaljastusega. Kergliiklusteede äärde haljastust ette ei ole nähtud.

4.6 Keskkonnatingimused planeeringuga kavandatava elluviimiseks

Viljandi maantee laienduse teemaplaneeringule on algatatud keskkonnamõju strateegiline hindamine Tähtvere vallas vallavolikogu 15.10.2010 otsusega nr 1-2/24 ja Ülenurme vallas vallavolikogu 08.02.2011 otsusega nr 9. KSH aruandes pkt 9 *Leevendusmeetmed* pakutakse välja negatiivse keskkonnamõju minimeerimise ja leevendamise meetmed.

KSH koostamise käigus läbiviidud müra modelleerimise tulemusena on negatiivse keskkonnamõju minimeerimiseks ja leevendamiseks tehtud ettepanek rajada müratõkkesein Märja alevikku ja Haage külla. Planeeringus on kavandatud Viljandi maantee äärde müratõkkeseina rajamine Haage külas ja müratõkkeseina või -valli rajamine Räni külas Märja alevikku elamuala kaitseks (vt pkt 3.2.6 Müratõkkeseinad või vallid).

Väikeloomade (kahepaiksete ja väiksemate imetajatate) rännete ja liikumise võimaluste tagamiseks ning teedel hukkumise vähendamiseks on KSH-s tehtud ettepanek maantee rekonstrueerimise käigus rajada väikeloomatunnelid või sillaalused kallasrajad Viljandi maantee ristumisel Ilmatsalu jõe, Kikkaoja ja Rõhu ojaga. Juhul kui maantee ja jõe või oja ristumine on

lahendatud truubiga, tuleb veetruubi kõrvale kuid veetasemest kõrgemale rajada väikeloomatunnel. Planeeringus on väikeloomade rännete ja liikumise võimaluste tagamise nõue esitatud nõudena maantee ehitustöödele (vt ptk 3.2.1 Maanteed).

KSH-s esitatud veekeskkonna ning Elva jõeäärsel alal asuva Keeri-Karijärve looduskaitseala ja seal asuva III kaitsekategooriaaluse taime kasvukohta kaitse nõuded on planeeringus esitatud nõudena maantee ehitustöödele (vt ptk 3.2.1 Maanteed).

Viljandi maantee lähialal on leitud võõrliigi Sosnowsky karuputk (*Heracleum sosnowskyi*) kasvualad: Össu külas (kaks kohta) ja Räni külas (üks koht). Teostatud tõrjest hoolimata võivad seemned püsida kuni 10 aastat idanemisvõimelisena. Et vältida võõrliigi levikut, ei tohi kasvualal olevat pinnast kinnistult välja viia (alus: looduskaitseadus § 57 lg 1). Kasvuala pinnast on soovitatav käidelda muust pinnasest eraldi, et oleks võimalik hilisemal tõrjel saavutada lihtsamalt tulemust.

Mulla hilisemal kasutamisel haljastuses tuleb tagada, et võõrliik ei saaks soodsaid kasvutingimusi (tagada pidev niitmine, vajadusel tõrje mürgitamisega vmt). Taimede kasvuala võib leida Maa-ameti avaliku teenuse karuputke tõrjumise kaardirakendusest.

4.7 Jäätmekäitlus

Vastavalt Jäätmeseadusele tuleb jäätmete kogumisel ja hoidmisel jäätmed nende tekkekohas paigutada liikide kaupa eraldi mahutitesse või selleks ettenähtud kohtadesse.

Ehitamisel tekkivate jäätmete käitlemiseks peab omama jäätmeluba või tuleb sõlmida prügiveo leping vastavat litsentsi omava firmaga.

Jäätmete käitlemisel tuleb lähtuda jäätmeseadusest ja valdade jäätmekäitluseeskirjadest.

4.8 Kitsendused

(vt joonis 5 Väärtused ja piirangud)

4.8.1 Muinsuskaitse

Vastavalt kultuuriministri 01. septembri 1997. a määrusele nr 59 "Kultuurimälestiseks tunnistamine" (RTI, 197, 169-171,954) on planeeritaval alal kaks kinnismälestist.

Tabel 7 kinnismälestised

Reg nr	Mälestise nimi	Aadress	Liik	Kaitsevöönd
13006	kalmistu "Kabelimägi"	Tähtvere vald, Haage küla Ülejõe (mälestis) Tähtvere vald, Pihva küla Kingu-Pooli (kaitsevöönd)	arheoloogia mälestis	maa-ala* Vt märkus
13007	ohvrikivi	Tähtvere vald, Haage küla Siimo (mälestis)	arheoloogia mälestis	50 m

Allikas: kultuurimälestiste riiklik register

Märkus: Ala on määratud kultuuriministri 21. juuni 2006. a käskkirjaga nr 208 "Kultuurimälestisele kaitsevööndi määramine".

Kinnismälestise kaitsevööndis kehtivad muinsuskaitseadusest tulenevad piirangud.

Võimalike täienduste tõttu tuleb detailplaneeringute ja projekteerimistingimuste koostamisel võtta aluseks kinnismälestiste ametlikud loetelud, kaitsekohustuste teatised ning nende täiendused, kinnistusraamatute kanded.

4.8.2 Looduskaitse

Planeeritaval alal on Elva jõe ääres Keeri-Karijärve looduskaitseala, mis on võetud kaitse alla 28. veebruaril 2006.a Vabariigi Valitsuse määrusega nr 58 "Keeri-Karijärve looduskaitseala kaitse alla võtmine ja kaitse-eeskiri.

Keeri-Karijärve looduskaitsealal tuleb arvestada looduskaitsealade sätestatud piiranguid Keeri-Karijärve looduskaitseala kaitse alla võtmise ja kaitse-eeskirja erisustega. Kaitse-eeskiri sätestab piiranguvööndite kaitse-eesmärgid, lubatud, keelatud ja vajaliku tegevuse kaitsealal ning tegevuse kooskõlastamise korra.

Kaitseala maa- ja veeala jaguneb vastavalt kaitsekorra eripärade ja majandustegevuse piiramise astmele kolmeks sihtkaitsevööndiks ning üheks piiranguvööndiks. Kaitsealal asuvad I, II ja III kategooria kaitsealuste liikide elupaigad. Planeeritavale alale jäävad Keeri-Karijärve piiranguvöönd ja III kategooria kaitsealused taimeliigid.

Kaitseala valitseja nõusolekuta on kaitsealal keelatud muuhulgas muuta katastriüksuse kõlvikute piire ja sihtotstarvet, kehtestada detailplaneeringut ja üldplaneeringut ning anda välja projekteerimistingimusi.

Võõrliikide kasvukohad asuvad planeeringualal Õssu külas põhja pool Viljandi maanteed.

4.8.3 Veekogude kitsendused

Planeeringu alal asuvad Ilmatsalu jõgi, Rahinge oja, Kikkaoja, Rõhu oja, Haage järv ja Eerika tiik. Planeeritavast maanteelõigust lõunas asuv Haage järv on paisjärv, millest voolab Kikkaoja ja suubub põhjapool maanteed Ilmatsalu jõkke. Rahinge oja saab alguse Viljandi maantee lõunaservalt ja suundub maantee alt läbi põhjapoole. Rõhu oja saab alguse maanteest lõuna poolt Pihva külast voolab Rõhu küla juures maantee alt läbi ja suubub Elva jõkke. Eerika tiik on Õssu külas asuv tehisi järv.

Elva jõgi jääb planeeringualast välja aga jõe piiranguvööndid ulatuvad planeeringuala lääneservale.

Tabel 8 Planeeritaval alal asuvad veekogud

Nimi	Registrikood	Tüüp	Kasutus	Pikkus km	Veepeegli või valgala pindala km ²
Ilmatsalu jõgi	VEE1039000	jõgi	osaliselt avalik veekogu	24,6	133,8
Kikkaoja	VEE1039300	oja	mitteavalik veekogu	5,1	8,1
Rahinge oja	VEE1039400	oja	mitteavalik veekogu	6,5	19,7
Rõhu oja	VEE1038700	oja	mitteavalik veekogu	8,6	16,1
Haage järv	VEE2083120	paisjärv	mitteavalik veekogu	-	8,6
Eerika tiik	VEE2084410	tehisjärv	mitteavalik veekogu	-	0,01
Elva jõgi*	VEE1036500	jõgi	Avalik veekogu	85,2	451,4

Märkus: * Elva jõgi jääb planeeringualast välja.

Allikas: Keskkonnaregister

Ilmatsalu jõgi on vastavalt "Avalikult kasutatavate veekogude nimekirjale" (Vabariigi Valitsuse 18. juuli 1996.a määrus nr 191; RT I 1996, 58, 1090) osaliselt avalikuks kasutamiseks mõeldud veekogu, välja arvatud jõel asuva Ilmatsalu kalatiigi paisust (Ilmatsalu põhjaserval) ülesvoolu 0,6 km ja allavoolu 2,3 km, mis jääb avaliku kasutamise õigusest.

Ilmatsalu jõgi ja Rahinge oja kuuluvad kas osaliste lõikudena või tervikuna riigi poolt korrashoitavate ühiseesvoolude loetellu (RTL 2006, 7, 133; RTL 2007, 63, 1134).

Tabel 9 Planeeritava ala veekogudele kehtivad piirangud

Veekogu	Piiranguvöönd	Ehituskeeluvöönd	Veekaitsevöönd	Kallasrada
Ilmatsalu jõgi	100 m	50 m	10 m	4 m
Kikkaoja	50 m	25 m	10 m	puudub

Rahinge oja	50 m	25 m	10 m	puudub
Rõhu oja	50 m	25 m	10 m	puudub
Haage järv	50 m	25 m	10 m	puudub
Eerika tiik	50 m	25 m	10 m	puudub
Elva jõgi*	100 m	50 m	10 m	4 m

Märkus: * Elva jõgi jääb planeeringualast välja.

Rahinge oja, Haage järv, Kikkaoja, Rõhu oja ja Eerika tiik ei ole avalikuks kasutamiseks mõeldud veekogude nimekirjas, mis tähendab, et nende veekogude ääres ei pea olema avalikuks kasutamiseks kallasrada. Kuigi seadusega ei ole kallasrada nõutud, tuleb võimalusel ja põhjendatud vajadusel (ökoloogilistel kaalutustel) näha ette läbipääsuvõimalused piki nende veekogude kaldaid, et tagada rohe- ja sinivõrgustiku toimimine.

4.8.4 Teede kitsendused

Maanteekaitsevööndid

Tee kaitseks, teehoiu korraldamiseks, liiklusohutuse tagamiseks ning teelt lähtuvate keskkonnakahjulike ja inimesele ohtlike mõjude vähendamiseks on tee ääres kaitsevöönd, kus kehtivad teede- ja sideministri 28. septembri 1999.a määruse nr 59 "Tee ja tee kaitsevööndi kasutamise ning kaitsmise nõuded".

Riigimaanteede kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge ja mitme sõiduraja korral mõlemal pool äärmise sõiduraja telge on 50 meetrit. Kohaliku maantee kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge ja mitme sõiduraja korral mõlemal pool äärmise sõiduraja telge on 20 kuni 50 meetrit. Tänavakaitsevööndi laius on teemaa piirist hooneni või piirdeaiani kuid mitte üle 10 meetri.

Planeeritud jaotusteede kaitsevööndi laius mõlemal pool sõiduraja telge on 20 meetrit.

Tulenevalt teeseadusest tuleb kõik riigimaantee kaitsevööndi hõlmavad detailplaneeringud ja ehitusprojektid kooskõlastada täiendavalt Maanteeameti Lõuna regiooniga.

Maantee sanitaarkaitsevöönd

Sanitaarkaitsevöönd on ala, kus eeldatavalt on suurem saastekontsentratsioon (müra, heitgaasid, vibratsioon, jne) tulenevalt liiklusintensiivsusest ja -kiirusest.

Teede- ja sideministri 28. septembri 1999. aasta määrusega nr 55 „Tee projekteerimise normid ja nõuded“ on määratud riigiteede sanitaarkaitse vööndi ulatus lähtuvalt liiklussagedusest teel.

Põhimaantee nr 2 Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee sanitaarkaitsevöönd on 300 m ja põhimaantee nr 92 Tartu - Viljandi - Kilingi-Nõmme maantee sanitaarkaitsevöönd on 200 m. Sanitaarkaitsevöönd võib laieneda liiklustiheduse kasvuga.

4.9 Tehnovõrgud ja nende kitsendused

(vt joonis 5 Väärtused ja piirangud)

4.9.1 Elektrivarustus

Planeeritaval alal asuvad alajaamad ja ala ületavad madal-, kesk- ja kõrgepinge õhuliinid ning kaabelliinid.

Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 26. märtsi 2007.a määruse nr 19 "Elektripaigaldise kaitsevööndi ulatus ja kaitsevööndis tegutsemise kord" (RT I 2007,27,482) § 2- le on õhuliini kaitsevöönd on maa-ala ja õhuruum, mida piiravad mõlemal pool piki liini telge paiknevad mõttelised vertikaaltasandid, ning mille ulatus mõlemal pool liini telge on:

- kuni 1 kV pingega liinide korral 2 meetrit;
- 1 kuni 20 kV pingega liinide korral 10 m;
- 35–110 kV pingega liinide korral 25 m;

- 220–330 kV pingega liinide korral 40 meetrit.

Maakaabelliini maa-ala kaitsevöönd on piki kaabelliini kulgev ala, mida mõlemalt poolt piiravad liini äärmistest kaablitest 1 meetri kaugusel paiknevad mõttelised vertikaaltasandid.

Alajaamade ja jaotusseadmete ümber ulatub kaitsevöönd 2 meetri kaugusele piirdeaiast, seinast või nende puudumisel seadmest.

Elektrisevõrkude kaitsevöönd on 2 m laiune maariba kummalgi pool kaabelliini (projektsioon maapinnal), 3 m laiune maa-ala ümber kaabelliini võimenduspunkti või selle mulde piiri ning 5 m laiune maariba kummalgi pool õhuliini äärmiste juhtmete projektsioonist maapinnal.

4.9.2 Veevarustus ja kanalisatsioon

Planeeritava maantee ääres on Õssu külas ja Märja alevikus välja ehitatud vee-, kanalisatsiooni ja sademeveekanalisatsiooni torustikud. Hajaasustusosalal on kasutusel lokaalsed puurkaevud ja kanalisatsioonipumplad.

Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni maa-aluste torustike kaitsevööndi ulatus torustiku teljest mõlemale poole on 2 kuni 5 m. Kaitsevööndi laius sõltub torustiku siseläbimõõdust ja paigaldus sügavusest ning määratakse vastavalt Keskkonnaministri määrusele Ühisveevärgi ja -kanalisatsiooni kaitsevööndi ulatus.

4.9.3 Gaasivarustus

Planeeritava maantee ääres on Õssu külas ja Märja alevikus välja ehitatud gaasitrass.

Gaasipaigaldise torustiku maa peale ja maa alla paigaldamisel on kaitsevööndi ulatus mõlemale poole torustiku telge on 1 kuni 10 m. Kaitsevööndi ulatus sõltub gaasipaigaldise ohuastmest, survest, võimsusest ja asukohast ning määratakse vastavalt Vabariigi Valitsuse määrusele Gaasipaigaldise kaitsevööndi ja D-kategooria gaasipaigaldise hooldusriba ulatus.

4.9.4 Sidevarustus

Planeeritava maantee ääres on Õssu külas ja Märja alevikus välja ehitatud sidetrassid.

4.9.5 Servituudid

Käesolevas planeeringus tee servituute ei määrata. Tehnovõrkude servituudid määratakse eelprojekti koostamisel.

5. PLANEERINGU RAKENDUSKAVA

Planeering rakendub vastavalt Eesti Vabariigi seadustele ja õigusaktidele.

Planeeringute täpsustamise või muutmise vajadus

Teemaplaneeringuga on täpsustatud Viljandi maantee (põhimaantee nr 92 Tartu – Viljandi – Kilingi-Nõmme) trassikoridori maa-ala.

Teemaplaneeringu lahendusest tulenevalt ei ole vaja muuta Tartumaa maakonnaplaneeringut ega Tartumaa maakonnaplaneeringu teemaplaneeringut "Asustust ja maakasutust suunavad keskkonnatingimused".

Teemaplaneeringuga täpsustatakse Tähtvere valla ja Ülenurme valla üldplaneeringut Viljandi maantee teekoridori ning planeeritud jaotusteede osas. Käesoleva teemaplaneeringu kehtestamise järgselt tuleb edaspidi detailplaneeringute ja tee-ehitusprojektide koostamisel arvestada kehtivate Tähtvere valla ja Ülenurme valla üldplaneeringule lisaks ka käesoleva teemaplaneeringuga Viljandi maantee laiendus.

Detailplaneeringute koostamise vajadus

Teemaplaneeringuga planeeritud jaotusteede rajamine toimub vastavalt maakasutuse muutustele järk-järgult ning vastavalt vajaduse tekkimisele. Detailplaneeringu kohustusega aladel hoonestuse kavandamisel toimub piirkonna arendustegevusega seotud teede planeerimine detailplaneeringuga. Kui puudub detailplaneeringu kohustus, võib kohalikud teed kavandada tee eelprojektiga.

Käesoleva teemaplaneeringuga kavandatud planeeritava jaotustee või -tänaava asukoha täpsustamine detailplaneeringuga ei ole vastuolus teemaplaneeringuga ja ei nõua üldplaneeringut muutva detailplaneeringu menetlust, kui on tagatud jaotustee maanteedega ühendamise võimalused.

Projektide koostamise vajadus

Maantee asukoha täpseks määramiseks koostatakse eelprojekt, mille alusel korraldatakse tee maa-ala omandamine riigile.

Tee-ehitusloa väljastamiseks tuleb koostada tee-ehitusprojekt. Tee-ehitusprojektis tee asukoha nihutamine teemaplaneeringus kavandatud tee kaitsevööndi sees ei muuda teemaplaneeringu lahendust.

Tehnovõrkude rajamine/ümbertõstmine toimub vastavalt kruntide valdajate ja võrguvaldajate kokkuleppele.

Rahastamine

Põhimaantee rekonstrueerimise koos sellega seonduvate liikluskorralduse muudatustega korraldab Maanteeamet vastavalt kehtivale seadusandlusele.

Teemaplaneeringuga planeeritud jaotusteede väljaehitamise kohustus on vastava ala arendajal või naaberala arendajal, kes on ühendusteest huvitatud.

Krundile jäävate ja väljaspool krundipiire olevate krundi teenindavate vajalike juurdepääsuteede jms väljaehitamise kohustus on krundi valdajal või arendajal.