### L1 – E-teed – European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR)

UN Economic and Social Council, Economic Commission of Europe, Inland Transport Committee

#### L1.1 E-teede võrgustik Eestis ja nõuded (AGR-leping), lisa I

European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR)

* E20 – Iirimaalt (Shannon) Peterburi, meil siis Tallinn-Narva lõik, eelneb meretee Stockholmist. See on mõneti erandlik tee, sest Hulli (UK) ja Esbjergi (NO) vahel puudub autosid vedava laeva ühendus
* E67 – Tallinnast Varssavini Via Baltica nime all, kuid edasi Prahani, meil Tallinn-Ikla (algus Helsingist meretee)
* E77 – Pihkvast Budapesti, meil Luhamaa-Murati lühike lõik ajaloolisest Riia-Pihkva kiviteest. Huvipakkuv on asjaolu, et lühima trassi asemel kulgeb tee Riiast üle Kaliningradi (Königsbergi) ja Gdanski Varssavi ja Krakovi kaudu Ungarisse
* E263 – Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa, algab Viru väljakult ja lõpeb E77 ristumisel
* E264 – Jõhvi-Tartu-Valga, mis lõpeb Lätis Incukalnsis
* E265 – Tallinna ringtee-Paldiski (jätkub mereteed Kapellskärini)

**Otseselt kirjeldab leping teid vastavalt süsteemselt:**

**Main Roads:**

West-East

1. reference roads: **E20** [Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Odense - Korsør-Køge - København - Malmö - Helsingborg - Halmstad – Göteborg - Orebro - Arboga - Eskilstuna - Södertälje - Stockholm Tallin - St. Petersburg] (täiskümned, E10...E90)
2. Intermediate roads: (paarisnumbrid kuni E98)

North-South

1. Reference roads: E05...E95 (täisviielised) ja 101, 105, 115, 117, 119, 121, 123
2. Intermediate roads: **E67** [Helsinki - Tallinn – Riga - Panevėžys – Kaunas – Warszawa - Piotrków Trybunalski - Wrocław - Kłodzko - Běloves - Náchod - Hradec Kralové – Praha], **E77** [Pskov - Riga - Siauliai - Tolpaki - Kaliningrad ... Gdańsk - Elbląg - Warszawa - Radom - Kraków - Trstená - Ružomberok - Zvolen – Budapest] (paaritud numbrid kuni E99)

**Branch, link and connecting roads:**

E134...E982 ja E001...E019 ja sealhulgas: **E263** [Tallinn-Tartu-Luhamaa], **E264** [Jõhvi-Tartu-Valga-Valka-Valmiera-Incukalns], **E265** [Tallinn-Paldiski-Kapellskär]

#### L1.2 Nõuded nendele teedele on toodud lepingu lisas II

Erinevatele teekategooriatele ja projekteerimisparameetritele on esitatud nõuded, mis põhiosas on Eestis ka täidetud, kuid probleemseks on ilmselt teepeenraga seonduv osa.

E-teed jagunevad **motorway** - kiirteed (ei teeninda piirnevaid maaüksusi, kiirtee liikluskorraldus), **expressway** - põhiteed ja **ordinary** - tavateed. Rahvusvahelised teed peaksid olema kas kiirteed või põhiteed. Kiirteid Eestis pole, seega kirjeldame põhiteede nõudeid:

* Teele pääs eritasemesõlmede või kontrollitud ristmike kaudu
* Peatumine/parkimine sõidurajal on keelatud
* Ei ristu rööbasteede ega jalgteedega
* Projektkiirus vähemalt 60 km/h
* Põhisõidurada vähemalt 3,5 m
* Teepeenar vähemalt 2,5 m (kaetud peenar ja tugipeenar kokku)

Täpsemalt ei ole siiski piiri tõmmatud, millised trassid peaksid vastama kiirtee, põhitee ja tavatee nõuetele. Uued teed tuleb kavandada vastavuses nõuetega, olemasolevate teede osas on teatud paindlikkus. Kui lahutatud suundadega tee ehitatakse etapiviisiliselt, tuleb tagada möödasõidunähtavus põhilises mahus mõlemale suunale. Kiirtee projektkiiruse vahemik on 80...140 (80 ainult väga erandlik). Põhiteede projektkiirus võib olla 60, 80, 100 või 120 km/h, kusjuures üle 100 km/h kiirused eeldavad lahutatud sõidusuundasid ning 60 km/h tohiks rakendada ainult väga erandlikus olukorras.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Projektkiirus | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 |
| Min plaanikõver 7% viraažiga | 120 | 240 | 450 | 650 | 1000 |
| Max pikikalle\* | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 |
| Min kumer ühesuunalises | 1500 | 3000 | 6000 | 10000 | 18000 |
| Min kumer kahesuunalises | 1600 | 4500 | 10000 |  |  |
| Min nõgus | 1500 | 2000 | 3000 | 4200 | 6000 |

Meie praktika näitab, et talvetingimustel üle 4% viraaži ei kavandata, kruusateel max 6%

* Plaanikõverad eeldavad üleminekukõverate kasutust.
* Pikikalde väärtus kiirteel ja põhiteel peaks olema 1% väiksem, max kalde puhul tuleb arvestada aeglaste sõidukite lisarajaga
* Vertikaalkõverate miinimuväärtusi tuleb vältida lähenemisel kriitilistele punktidele (ristmikud, liiklussõlmed, juurdepääsud, tiheasustusalad)
* Resultantkalle ei tohi olla üle 10%.

Nähtavusnõuded. Peatumisnähtavus peab olema tagatud kogu ulatuses.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Projektkiirus | 60 | 80 | 100 | 120 | 140 |
| Min peatumiskaugus | 70 | 100 | 150 | 200 | 300 |

Möödasõidunähtavus tuleb kahesuunalistel teedel tagada võimalikult suures ulatuses ja ühtlaselt.

Rahvusvahelistel teedel (kiirteed ja põhiteed) samasse ristlõikesse ei kavandata kergliiklejatele sõiduradasid.

Liiklussõlmede vahelisel sirgel teelõigul peaks sõiduraja laius olema vähemalt 3,5 m. Täiendavad laiendused on vajalikud väikese raadiusega kõveratel. Lisarajad tõusudel tuleb arvestada laiuses 3,0 m kui aeglase sõiduki kiirus langeb nii et see mõjutab teenindustaset.

Peenrad koosnevad stabiliseeritud või kattega lõigust (kaetud peenar) ja rohu või kruusaga lõigust (tugipeenar)

Peenra vähim kogulaius on 2,5 m (tavateedel) kuni 3,25 (kiirteedel). Kiirtee puhul peab pidev avariipeatuse rada (kaetud peenar) olema vähemalt 2,5 m (3,0 kui raskeliiklus seda vajab). Tavateedel on kaetud peenra laius vähemalt 0,7 m.

Eritasandisõlmede rampide laius ühesuunalisel teel vähemalt 6 m, kahesuunalisel 9 m (koos kattemarkeeringu ja peenardega). Vähim rambi siseraadius 50 m, max tõusu kalle 7%, languse kalle 8%, kumer püstkõver 800 m, nõgus püstkõver 400 m.

Hargnemisel vähemtähtis haru hargneb alati paremale, liitumisel kõrvalharu liitub paremalt.

Puhkealad väljaspool liiklussõlmi väärtuslikel maastikel on eelistatud (liiklussõlmedes ei puhka, seal saab küll teenindus olla aga mingit puhkamist soodustavat maastikku pole).