

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Päädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	<p>Keskkonnaamet</p> <p>Alus: projektalal paiknevad kaitsealad ja kaitstava looduse üksikobjekti püsielupaigad või kaitsevööndid</p> <p>Transpordiameti kiri 07.05.2021 nr 8-1/21-137/11355-1</p>	<p>Kirja 19.05.2021 nr 6-2/21/9999-3 väljavõte: „Esitamise Keskkonnaametile kooskõlastamiseks põhimaantee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 62,0 78,5 Päädeva-Konuvere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti koostamiseks antavate projekteerimistingimuste eelnõu ja põhimaantee 4 Tallinn Pärnu Ikla (E67) km 62,0 78,5 Päädeva-Konuvere lõigu I klassi maantee ehitamise koosseisus kohalike teede ehitamiseks ehitusprojekti koostamiseks antavate projekteerimistingimuste eelnõu.</p> <p>Projekteerimistingimused Päädeva-Konuvere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti koostamiseks annab Transpordiamet ja projekteerimistingimused Päädeva Konuvere lõigu I klassi maantee ehitamise koosseisus kohalike teede ehitamise projekteerimiseks Märjamaa Vallavalitsus. Transpordiameti ja Märjamaa Vallavalitsuse vahelise kokkuleppe alusel viib Transpordiamet läbi projekteerimistingimuste andmise menetluses puudutatud isikute ja asutuste kaasamise tervikprojekti osas, sh avalikult kasutatavate kohalike teede ja avalikkusele ligipääsetavate erateede osas.</p> <p>Projekteerimistingimusi ei või ilma kaitstava loodusobjekti valitseja nõusolekuta anda kaitsealal, hoiualal, püsielupaigas ja kaitstava looduse üksikobjekti kaitsevööndis¹. Kaitseala, hoiuala, püsielupaiga ja kaitstava looduse üksikobjekti valitseja on Keskkonnaamet²</p> <p>Päädeva-Konuvere lõigu I klassi maantee kavandatav asukoht paikneb osaliselt Märjamaa järtade maastikukaitsealal (KLO1000243 KLO10002433) ja Märjamaa looduskaitsealal (KLO 1000722). Ümberehitatav kohalik tee nr 5040060 Orgita Päädeva tee L1 külgneb kaitsealaga Orgita mõisa park (KLO1200305).</p> <p>Märjamaa järtade maastikukaitseala kuulub Märjamaa loodusala (RAH0000335) Natura 2000 võrgustikku.</p> <p>Päädeva-Konuvere lõigu I klassi maantee ehitamise tõenäolises mõjualas on Märjamaa järtade maastikukaitsealal inventeeritud elupaigatüübid kuivad niidud lubjarikkal mullal (*olulised orhideede kasvualad –6210), sinihelmikakooslused (6410) ja vanad loodusemetsad (*9010) ning II kaitsekategooria liigi püst-linalehik (<i>Thesium ebracteatum</i>) leiukohad (KLO9300495 ja KLO9336096). Nimetatud elupaigatüüpide ja liigi kaitse on Märjamaa järtade maastikukaitseala kaitse-eesmärk⁴ ja Märjamaa loodusala kaitse-eesmärk⁵.</p> <p>Märjamaa looduskaitseala kaitse-eesmärk on kaitsta, säilitada ja taastada väärtuslikke metsakooslusi⁶. Märjamaa looduskaitsealale on kavandatud Haimre liiklussõlm. Kavandatavad ehitised mõjutavad Märjamaa looduskaitsealal kaitstavate metsade seisundit.</p> <p>Kohaliku tee nr 5040060 Orgita-Päädeva tee L1 ümberehitamine on võimalik ilma Orgita mõisa pargi kaitse-eesmärgi⁷ saavutamist ja ala seisundit kahjustamata.</p> <p>Märjamaa järtade maastikukaitsealal ja Märjamaa looduskaitsealal kehtiv kaitsekord ei välista nendel aladel uute ehitiste püstitamist.</p> <p>Teelõigule on koostatud Rapla maakonnaplaneeringut täpsustav teemaplaneering „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn –Pärnu –Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0 –92,0“ koos keskkonnamõju</p>	<p>Otsus: Lugeda, et Keskkonnaamet on andnud LKS § 14 lg 1 p 7 alusel nõusoleku projekteerimistingimuste andmiseks põhimaantee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti koostamiseks.</p>

		<p>strateegilise hindamisega (kehtestatud Rapla maavanema 23.05.2016 korraldusega nr 1-1/16/348). Teemaplaneering on integreeritud Rapla maakonnaplaneeringusse 2030+ (kehtestatud riigihalduse ministri 13.04.2018 käskkirjaga nr 1.1-4/80).</p> <p>Projekteerimistingimused näevad ette koostada põhimaantee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva-Konuvere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti ja kohalike teede ehitusprojektiga kavandatavate tegevuste osas keskkonnamõju hinnang, lähtudes keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusest.</p> <p>Arvestades eelnevat annab Keskkonnaamet nõusoleku LKS§ 14 lg 1 p 7 alusel põhimaantee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva-Konuvere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti koostamiseks ja põhimaantee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva-Konuvere lõigu I klassi maantee ehitamise koosseisus kohalike teede ehitamiseks ehitusprojekti koostamiseks projekteerimistingimuste andmiseks.“ <i>Kadri Hänni, juhtivspetsialist looduskasutuse osakond</i></p> <p>1 Looduskaitseseadus (LKS) § 14 lg 1 p 7 2 LKS § 21 lg 1 3 Kolme tähga lühend ja järgnev number viitavad siin ja edaspidi Keskkonnaregistri koodile 4 Vabariigi Valitsuse 23.03.2006 määrus nr 82“Märjamaa järtade maastikukaitseala kaitse-eeskiri” § 1 lg 1 5 Vabariigi Valitsuse 05.08.2004 korraldus nr 615 "Euroopa Komisjonile esitatav Natura 2000 võrgustiku alade nimekiri" lisa 1 punkt 2alpunkt 244 6 Vabariigi Valitsuse 26.02.2019 määrus nr 11 „Laane-ja salumetsade kaitseks looduskaitsealade moodustamine ja kaitse-eeskiri“ § 1 lg 2 p 1 7 Vabariigi Valitsuse 03.03.2006 määrus nr 64 “Kaitsealuste parkide, arboreetumite ja puistute kaitse-eeskiri” § 1 lg 2</p>	
2	<p>Põllumajandus- ja Toiduamet</p> <p>Alus: projektalal paiknevad maaparandusehitised ja nende eesvoolud</p> <p>Transpordiameti kiri 07.05.2021 nr 8-1/21-137/11285-1</p>	<p>Kirja 17.05.2021 nr 6.2-2/23170 väljavõte: „Olete esitanud Põllumajandus- ja Toiduametile (edaspidi PTA) projekteerimistingimuste taotluse Rapla maakonnas Märjamaa vallas riigitee nr 4 Tallinn-Pärnu-Ikla km 62,0-78,5 Päädeva-Konuvere teelõigu ümberehituseks I klassi maanteeks.</p> <p>Päädeva-Konuvere lõigul toimub põhimaantee rekonstrueerimine I klassi maanteeks olemasoleva maantee laiendamise kaudu. Projekteeritav maanteelõik jääb osaliselt maaparandusehitistele Päädeva-Ringuta1 (süsteemi kood 5110800020030, ehitise kood 001), Päädeva-Ringuta2 (süsteemi kood 5110800020040, ehitise kood 001), Aruküla1 (süsteemi kood 5111190020040, ehitise kood 001), Koka2 (süsteemi kood 5111190020090, ehitise kood 001) ja Linnametsa1 (süsteemi kood 5111040011530, ehitise kood 001), mis on rajatud liigniiske põllumaa kuivendamiseks. Eeltoodud maaparandusehitise reguleeriva võrgu maa-alale on rajatud drenaazkuivendus. Lisaks jääb projekteeritavale maa-alale ka kraavkuivenduslik maaparandusehitise Konuvere8 (TP-456) (süsteemi kood 5111230010010, ehitise kood 002).</p> <p>Maanteega ristub kaks maaparandussüsteemi eesvoolu: Aruküla1 ja Linnametsa1 ning piketil PK73+10 piirneb riigi poolt korrashoitava ühiseesvooluga Aruküla oja.</p> <p>Projektlahenduses tagada maaparandussüsteemide nõuetekohane toimimine (maaparandusseadus § 47 ja § 48). Projekteerimisel kaasata MATER spetsialist (MaaParS § 50 lg 5, § 36 lg 2). Maaparandussüsteemide projektdokumentatsiooni ja teostusandmetega saab tutvuda PTA Rapla esinduses, aadressil Kuusiku tee 6, (raplamp@pta.agri.ee).</p> <p>Kui planeeritud töödega võivad saada kahjustatud maaparandussüsteemi elemendid (dreanaazikaevud, dreanaazisuudmed, drenid, kollektorid, truubid, kraavid), näha ette nende taastamine. Tööd teha maaparandusseadusest ja sellega kehtestatud määrustest tulenevate nõuete kohaselt (MaaParS § 46 lg 1, § 44 lg 5, ehitusseadustik § 11).</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Lugeda, et Põllumajandus- ja Toiduamet on kooskõlastanud projekteerimistingimuste eelnõu. Projekti koostamisel arvestada alljärgnevate tingimustega: <ol style="list-style-type: none"> Tutvuda maaparandussüsteemide projektdokumentatsiooni ja teostusandmetega, mis on kättesaadavad Põllumajandus- ja Toiduameti (edaspidi PTA) Rapla esinduses aadressil Kuusiku tee 6, (raplamp@pta.agri.ee). Projekti seletavas osas ja joonistel käsitleda projekteeritavate teede ja rajatiste puutumus maaparandusehitiste ja eesvooludega: <ol style="list-style-type: none"> Päädeva-Ringuta1 (süsteemi kood 5110800020030, ehitise kood 001), Päädeva-Ringuta2 (süsteemi kood 5110800020040, ehitise kood 001), Aruküla1 (süsteemi kood 5111190020040, ehitise kood 001), Koka2 (süsteemi kood 5111190020090, ehitise kood 001) ja Linnametsa1 (süsteemi kood 5111040011530, ehitise kood 001), mis on rajatud liigniiske põllumaa kuivendamiseks ning eelnimetatud maaparandusehitise reguleeriva võrgu maa-alale rajatud drenaazkuivendus.

		<p>Maapõueseaduse (edaspidi MaaPS) § 15 lõike 1 punkti 1 kohaselt on maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks vajalik Keskkonnaministeeriumi või valdkonna eest vastutava ministri volitatud asutuse luba. Luba tuleb taotleda muu hulgas kui maardlal soovitakse teha maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust, milleks on vajalik esitada ehitusteatis või saada ehitusluba, muu luba või muu haldusakt. Keskkonnaminister on käskkirjaga 05.03.2019 nr 1-2/19/198 andnud Maa-ametile volituse anda lube MaaPS § 15 lõikes 1 nimetatud maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavaks tegevuseks.</p> <p>MaaPS§ 14 lõike 2 kohaselt võib ministri volitatud asutus lubada maapõue seisundit ja kasutamist mõjutavat tegevust üksnes juhul, kui kavandatav tegevus ei halvenda maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda või halvendab maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegevus ei ole püsiva iseloomuga või halvendab maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu olemasolevat olukorda, kuid tegemist on ülekaaluka avaliku huviga ehitise, sealhulgas tehnovõrgu, rajatise või ehitusseadustiku tähenduses riigikaitse ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta.</p> <p>Projekteeritav ala asub osaliselt Orgita-Haimre dolokivimaardla (registrikaart nr 153) ehitusdolokivi passiivse reservvaru 6. plokil ning külgneb vahetult Orgita-III paekarjäär (loa nr KMIN-027; loa omaja Gildemann OÜ) mäeeraldise teenindusmaaga. Palume koostatav projekt kooskõlastada ning ehitustöödel teha koostööd OÜ-ga Gildemann.</p> <p>Projekteeritavad teed asuvad suure osas olemasolevatel teedel, seega ei ole alust arvata, et maardlaga kattuvale alale teede rajamine või ümberehitamine halvendaks maavara kaevandamisväärsena säilimise või maavarale juurdepääsu osas olemasolevat olukorda.</p> <p>Maa-amet lubab maardlaga kattuvale alale Rapla maakonda Märjamaa valda teede rajamist ja ümberehitamist. Maa-amet nõustub projekteerimistingimuste andmisega põhimaantee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti koostamiseks ning selle koosseisus kohalike teede projekteerimiseks vastavalt edastatud eelnõudele. Juhul kui projektalasse jäävate reformimata maaüksuste osas esineb lahendamata erastamise või tagastamise taotlusi, tuleb projekteerimistingimuste andmisesse kaasata ka vastavad õigustatud isikud. Vastav teave palume küsida Märjamaa Vallavalitsuselt.</p> <p>Palume edastada Maa-ameti volitatud valitsemisel olevate kinnisasjade krundijaotusplaanid Maa-ametile kooskõlastamiseks ning hoida Maa-ametit kursis projekti edasise menetlusega.“ <i>Tambet Tiits, peadirektor</i></p>	
4	<p>Keskkonnaministeerium</p> <p>Alus: projektalal paiknevad vääriselupaigad</p> <p>Transpordiameti kiri 07.05.2021 nr 8-1/21-137/11282-1</p>	<p>Kirja 19.05.2021 nr 15-1/21/2302-2 väljavõte: „Olete esitanud kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks riigitee projekteerimistingimuste eelnõu ja kohalike projekteerimistingimuste eelnõu seoses koostatava projektiga „Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere teelõigu eelprojekt“ ja pöördunud Keskkonnaministeeriumi poole.</p> <p>Vääriselupaiku, nende määramist ja nende kaitset reguleeritakse metsaseadusega ja keskkonnaministri 4. jaanuari 2007. a määrusega nr 2. Metsaseaduse § 23 lõikega 2 sätestatakse üldised piirangud avalik-õigusliku isiku omandis olevas metsas ja riigimetsas asuvas vääriselupaigas metsa raiele. Määruse § 261 lõige 2 sätestab, et avalik-õigusliku isiku omandis olevas metsas ja riigimetsas asuvas keskkonnaregistrisse kantud vääriselupaigas on keelatud raie, välja arvatud erandkorras tehtav raie ja kujundusraie Keskkonnaameti nõusolekul.</p> <p>Seega on Keskkonnaministeerium seisukohal, et peab vältima vääriselupaikade kahjustamist ja tagama nende kaitse riigimaal ning erandolukordades nagu teede projekteerimisel peab leidma alternatiive vääriselupaikade säilitamiseks. Samas saab Keskkonnaministeerium aru, et tegemist on riigile olulise teelõiguga ning kui selle projekteerimisel pole siiski võimalik vältida vääriselupaikade kahjustamist ja kadu siis peab leidma kahjustada</p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lugeda, et Keskkonnaministeerium on andnud nõusoleku projekteerimistingimuste andmiseks „Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere teelõigu eelprojekti“ koostamiseks. 2. Projekti koostamisel ja kavandatava tegevuse keskkonnamõjude hindamisel arvestada alljärgnevate tingimustega: <ol style="list-style-type: none"> 2.1. Projektlahendusega vältida vääriselupaikade kahjustamist ja tagada nende kaitse riigimaal. 2.2. Juhul, kui projektlahendusega ei ole võimalik vältida vääriselupaikade kahjustamist ja kadu, näha ette kahjustada saanud vääriselupaikade kahjude kompenseerimiseks uued samaväärsed vääriselupaigad.

		saanud väarielupaikade kahjude kompenseerimiseks uued samaväärsed väarielupaigad.“ <i>Marku Lamp, asekanstler</i>	
5	Päästeamet Alus: projektiga muutub juurdepääs põhimaanteega piirnevatele aladele Transpordiameti kiri 07.05.2021 nr 8-1/21-137/11285-1	Kirja 19.05.2021 nr 7.2-3.4/3776-2 väljavõte: „ Päästeameti ettepanekud projekteerimistingimustele on: 1. Seose planeeritava lahendusega ei tohi halveneda päästeteenuse kättesaadavus projekteeritavaga piirnevatel aladel. 2. Tunnelite ja viaduktide planeerimisel tuleb arvestada päästetehnika gabariitidega: • Põhiauto- pikkus 8,5 m, laius 2,55 m, kõrgus 3,3 m, pöörderaadius 18,5 m, registrimass 18 000 kg, teljekoormus 11 500 kg; • Paakauto- pikkus 8,5 m, laius 2,55 m, kõrgus 3,2 m, pöörderaadius 18,5 m, registrimass 26 000 kg, teljekoormus 10 500 kg. “ <i>Margo Kubjas, ohutusjärelvalve büroo nõunik, Lääne päästekeskus</i>	Otsus: 1. Lugada, et Päästeamet on kooskõlastanud projekteerimistingimuste eelnõu. 2. Projekti koostamisel arvestada alljärgnevate tingimustega: 2.1. Projektlahendus ei tohi halvendada päästeteenuse kättesaadavust projektalaga piirnevatel aladel. 2.2. Maantee tunnelite ja viaduktide planeerimisel arvestada päästetehnika gabariitidega. 2.3. Kergliiklustee- ja sõiduautotunnelite projekteerimisel arvestada päästetehnika gabariitidega, juhul kui alternatiivsed juurdepääsuteed puuduvad või ümbersõiduteede pikkus halvendab teenuse kättesaadavust. 2.4. Võimalusel kavandada alternatiivse juurdepääsuna põhimaanteele tehnoloogilised läbipääsud või mahasõidud ning võimaldada juurdepääs hooldetehnika jaoks mõeldud aladele.
6	Terviseamet Alus: projektlahendus muudab külgnevate alade müraolukorda Transpordiameti kiri 07.05.2021 nr 8-1/21 137/11285-1	Kirja 14.05.2021 nr 9.3-4/21/1117-4 väljavõte: „Esitasite Terviseametile (edaspidi amet) ehitusseadustiku § 31 lg 4 alusel kooskõlastamiseks või arvamuse avaldamiseks riigitee projekteerimistingimuste eelnõu (lisa 1) ja kohalike teede projekteerimistingimuste eelnõu (lisa 2). ... Projekteerimistingimuste eelnõu lisa 1 on koostatud põhimaantee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere lõigu I klassi maantee ehitusprojekti koostamiseks. Projekteerimistingimuste eelnõu lisa 2 on koostatud põhimaantee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere lõigu I klassi maantee ehitamise koosseisus kohalike teede ehitamiseks. Amet on tutvunud esitatud materjalidega, kooskõlastab selle ja märgib järgmist: <input type="checkbox"/> Riigitee projekteerimistingimuste eelnõus (lisa 1) on välja toodud, et projekti koosseisus teostatakse mürauring ning selgitatakse välja müraleevendusmeetmete vajadus ja asukohad. Mürauringu koostamisel arvestada keskkonnaministri 03.10.2016 määrusega nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“. <input type="checkbox"/> Nii riigiteelt kui ka kohalike teedelt lähtuvad müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel müratundlikel aladel ületada keskkonnaministri 16.12.2016 määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ (edaspidi KeM määrus nr 71) lisa 1 toodud normtasemeid. <input type="checkbox"/> Liiklusemüra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada päeval 85 dB ja öösel 75 dB (KeM määrus nr 71 § 6 lg 3). <input type="checkbox"/> Jälgida, et nii teede kasutusaegsed kui ka ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei ületaks sotsiaalministri 17.05.2002 määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtuseid. <input type="checkbox"/> Ehitusmüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel elamualadel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada KeM määrus nr 71 lisa 1 toodud normtasest. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria tööstusmüra normtasest. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha tööpäevadel kella 07.00-19.00. <input type="checkbox"/> Amet soovib mürarikaste tööde teostamistest teavitada lähedal elavaid elanikke.“ <i>Kristiina Seiton, inspektor</i> <i>Põhja regionaalosakond</i>	Otsus: 1. Lugada, et Terviseamet on kooskõlastanud projekteerimistingimuste eelnõu. 2. Projekti koostamisel ja keskkonnamõjude hindamisel arvestada alljärgnevate tingimustega: 2.1. Mürauringu koostamisel arvestada keskkonnaministri 03.10.2016. a määrusega nr 32 „Välisõhus leviva müra piiramise eesmärgil planeeringu koostamise kohta esitatavad nõuded“. 2.2. Arvestada, et nii riigiteelt kui ka kohalike teedelt lähtuvad müratasemed ei tohi läheduses paiknevatel müratundlikel aladel ületada keskkonnaministri 16.12.2016. a määruses nr 71 „Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid“ (edaspidi KeM määrus nr 71) lisa 1 toodud normtasemeid. 2.3. Liiklusemüra maksimaalne helirõhutase müratundlike hoonetega aladel ei tohi ületada päeval 85 dB ja öösel 75 dB (KeM määrus nr 71 § 6 lg 3). 2.4. Teede kasutusaegsed kui ka ehitusaegsed vibratsioonitasemed ei tohi ületada sotsiaalministri 17.05.2002. a määruses nr 78 „Vibratsiooni piirväärtused elamutes ja ühiskasutusega hoonetes ning vibratsiooni mõõtmise meetodid“ § 3 toodud piirväärtuseid. 2.5. Ehitusmüra tasemed ei tohi lähedusse jäävatel elamualadel ajavahemikus 21.00-07.00 ületada KeM määrus nr 71 lisa 1 toodud normtasest. Impulssmüra piirväärtusena rakendatakse asjakohase mürakategooria

			tööstusmüra normtasel. Impulssmüra põhjustavat tööd võib teha tööpäevadel kell 07.00-19.00. 2.6. Näha ette mürarikaste tööde teostamisest lähiümbruse elanike teavitamise.
7	Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet Alus: projekt käsitleb riigiteede ja kohalike teede ehitamist ja ümberehitamist Transpordiameti kiri 07.05.2021 nr 8-1/21-137/11285-1	Kirja 24.05.2021 nr 16-12/21-06117-002 väljavõte: „Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) on tutvunud Transpordiameti 07.05.2021 kirjaga nr 8-1/21-137/11285-1 „Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere teelõigul projekteerimistingimuste andmise menetlusse kaasamine“. TTJA-l puuduvad vastuväited projekteerimistingimustele riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere teelõigu rekonstrueerimise ja ehitamise ehitusprojekti koostamiseks.“ <i>Kati Tamtik, ehitus- ja raudteosakonna juhataja</i>	Otsus: Lugeda, et Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet on kooskõlastanud projekteerimistingimuste eelnõu.
8	Muinsuskaitseamet Alus: projektalale ulatub Konuvere ehitismälestise nr 15278 Konuvere kivisild piiranguvöönd Transpordiameti kiri 07.05.2021 nr 8-1/21-137/11281-1	-	Otsus: Lugeda ehitusseadustiku § 31 lõike 6 alusel projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.

2. ARVAMUSED

2.1. Puudutatud asutused ja isikud

Jrk nr	Arvamuse esitaja	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Märjamaa Vallavalitsus	Kirja 02.06.2021 nr 9-3.3/2919-11 väljavõte: „Märjamaa Vallavalitsus on tutvunud esitatud materjalidega. Esitame järgmised ettepanekud ja arvamused: 1. Näha ette kõrvalmaantee nr 20172 ümberehitus kogu tee ulatuses, sealhulgas Märjamaa alevisse jääval lõigul arvestada kergliiklustee vajadusega. Viimase rahastusvõimaluse puudumise korral jääb kohalikul omavalitsusel võimalus kergtee muude projektide raames välja ehitada. Seoses Haimre liiklussõlme rajamisega suureneb liiklussagedus Haimre puiesteel. Nimetatud tee vahetus läheduses paikneb 37 hoonestatud kinnistut ning ristub kuue kõrvaltänavaga. Seoses liiklussageduse suurenemisega on vaja tagada nii kergliiklejate kui ka sõidukite ohutus. 2. Projekteerida kõrvalmaantee nr 20171 külgnvalt kergliiklustee ning võimalusel projekti osana välja ehitada. Seoses kõrvalmaantee nr 20171 ja põhimaantee nr 4 riste rajamisega suureneb kergliiklejate arv Märjamaa alevi ja Järta Tervisespordikeskuse vahelisel lõigul, mis suurendab liiklusohtlike olukordade tekkimist. 3. Rajatava tugimaantee ja Märjamaa-Konuvere tee nr 29 ristumisel on kavandatud kergliiklus lahendada ristmikul. Märjamaa valla soov on ühendada rajatav kergtee olemasoleva kergteega tee nr 29 ja tee nr 20170 ringristmikul. Liiklussagedus suureneb seoses põhimaantee nr 4 ümberehitamisega, mistõttu ei ole tagatud ohutu liiklemine teeservas. Märjamaa valla elanikele on tegemist olulise lõiguga, kuna kõnealust teelõiku kasutatakse mööda Välja tänavat Märjamaa Gümnaasiumini liiklemiseks, samuti toimub aktiivne laste ja noorte huvitegevus Lepiku kinnistul tegutsevas ponitallis. Samuti on tee nr 29 äärde on ehitatud viimastel aastatel mitmeid uusi pereelamuid, mis annab tagasisidet, et tegemist on areneva piirkonnaga. Nii huvitegevuse harrastuskoht kui	Põhjendus: Olemasoleva riigitee 20172 Märjamaa–Haimre ümberehitamine on kavandatud seoses põhimaantee 4 Haimre liiklussõlme väljaehitamise järgse Märjamaa alevi Pärnu suunalise liikluse ümberjagunemise ja liiklussageduse eeldatava kasvuga. Riigitee 20172 ümberehitamine on toodud projekteerimistingimuste lisa 2 Eskiis ja riigitee katastritunnused lisa 1. Selektor Projekt OÜ töö nr P20014 koosseisus koostatud liiklusuuringu alusel suureneb riigitee 20172 liiklussagedus asulasisesel lõigul 40% (aastal 2020 AKÖL 751 ja aastal 2047 AKÖL 1071 autot/ööpäevas). Transpordiameti kergliiklejate mudeli Kergliiklejate arv riigiteede ääres Transpordiamet alusel on riigitee 20171 lõigul ca km 0,005-0,48 (riigitee 20170 Märjamaa–Konuvere ja Uuemõisa tee vaheline lõik) tõenäoline kergliiklejate arv 271 kergliiklejat/päevas. Riigitee 20170 lõigul km 0,048-0,90 on eelnimetatud rakenduse alusel eeldatavalt 40 kergliiklejat päevas.

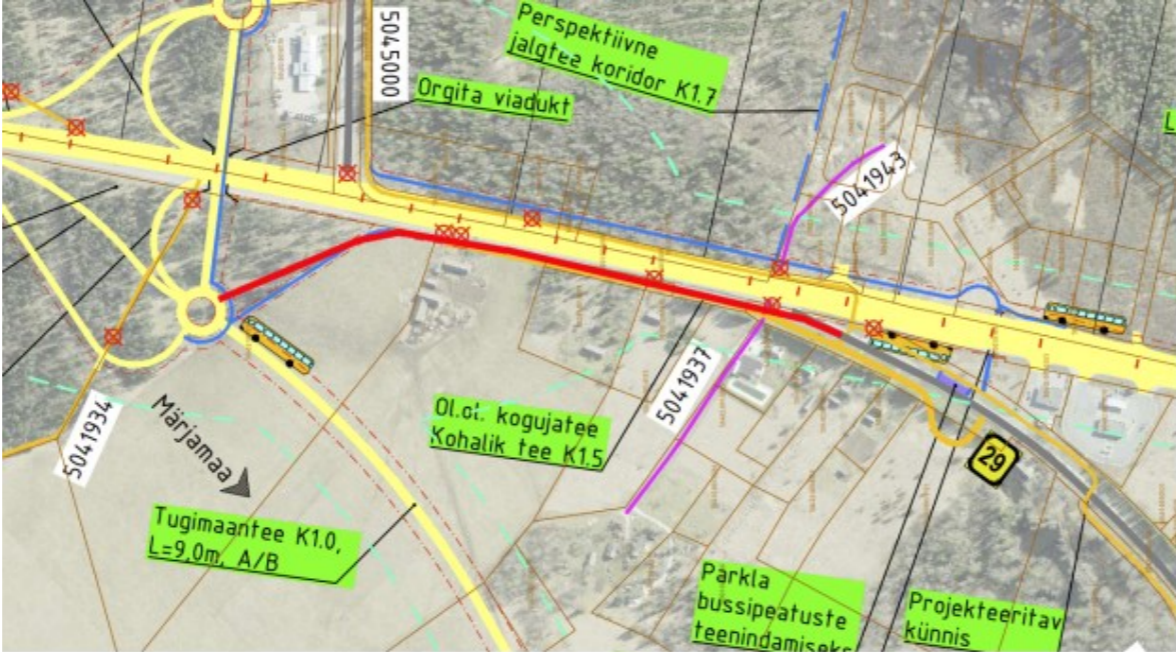
	<p>Märjamaa Gümnaasium paiknevad lõunapool Märjamaa-Koluvere teed, millest tulenevalt teeme ettepaneku kergtee rajada samuti lõunapoole.</p> <p>4. Tallinn-Pärnu-Ikla maanteelt nr 4 mahasõit Märjamaa-Koluvere teele nr 29 on plaanis sulgeda ning mahasõit alevisse on üle tanklatele kuuluvate erakinnistute. Sellest tulenevalt teeme ettepaneku tagada Orgita külas põhimaanteelt nr 4 mahasõit Tallinna poolt tulles läbi avaliku tee. Ettepanek on kaaluda mahasõidu rajamist reformimata maaüksusele katastritunnusega 50301:001:0789.“</p> <p>5. Projektiga ettenähtud müratõkkeseinte kujunduslahenduse väljatöötamisel tuleb kaasata Märjamaa valla esindajad, kuna tegemist on olulise aspektiga visuaalse pildi kujundamisel Märjamaale sisenemisel. Näitena soovime kasutada erinevaid viimistlusmaterjale ja piirkonnale omasid mustreid.“ <i>Meelis Välis, vallavanem</i></p>	<p>Majandus- ja taristuministri 05.08.2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimisnormid“ tabeli 7.3 kohaselt on eraldiseisva kergliiklustee rajamine põhjendatud riigitee 20171 lõigul ca km 0,005-0,48, kus eeldatav kergliiklejate arv on ligilähedaselt 300 kergliiklejat päevas. Järgneval lõigul on kergliiklejate arv oluliselt väiksem, mistõttu kergliiklustee ehitamine ei ole riigitee ohutuse seisukohast põhjendatud. Seetõttu nähakse riigitee 20172 lõigul km 0,048-0,90 ette eraldi realiseeritava kergliiklustee ehitusprojekti koostamine, mis võimaldab tee väljaehitamist kohaliku omavalitsuse vahenditest.</p> <p>Lähtudes liiklusuuringust, riigitee 20171 Märjamaa–Valgu eeldatav liiklussagedus liikluse ümberjagunemise tulemusel oluliselt ei muutu (2020. a 1065-1398 autot/ööp ja aastal 2047 prognoositud 1100-1629 autot/ööp), kuna alevi Pärnu-suunaline liiklus suundub riigiteele 20172. Riigiteel 20171 liigub kergliiklustee mudeli alusel lõiguti 10-302 kergliiklejat päevas. Kuna riigitee 20171 äärde, alevi ja Järtade Tervisespordikeskuse vahelisele lõigule, kergliiklustee rajamise vajadus ei tulene I klassi maantee ehitusjärgsest liiklussageduse kasvust, ei lisata selle lõigu projekteerimist käesolevate projekteerimistingimuste ja eelprojekti koosseisu. Koostamisel oleva projektiga projekteeritakse kergliiklustee rajamine ulatuses, mis on vajalik Nõmmeotsa tunneli rajamisel teede kokkuviiamiseks ja kergliiklejate põhimaantee ületamiseks.</p> <p>Seoses tugimaantee 29 Märjamaa–Koluvere möödasõidu väljaehitamise järgse Märjamaa alevi Tallinna ja Rapla suunalise liikluse ümberjagunemisega, suureneb riigitee 29 ca km 2,22-3,02 liiklussagedus oluliselt võrreldes olemasolevaga (2020. a 1294 a/ööp ja aastal 2047 prognoositud 3420 a/ööp). Kergliiklejate mudeli alusel liigub teelõigul 16-60 kergliiklejat päevas seoses töö- ja elukohtade vahelise liikumisega, kuid see arv ei sisalda puhkeaja liiklust. Lähtudes kohaliku omavalitsuse esitatud täiendavast infost kergliiklejate tõmbepunktide kohta Rangu külas ja Raplamaa kergliiklustee teemaplaneeringust, nähakse ette kergliiklejate ohutuse taseme säilitamiseks kergliiklustee projekteerimine olemasoleva tugimaantee 29 äärde lõigul km 2,26-3,15.</p> <p>Otsus: Arvestada Märjamaa Vallavalitsuse arvamuste ja ettepanekutega alljärgnevalt:</p> <ol style="list-style-type: none"> Näha ette riigitee 20172 Märjamaa–Haimre ümberehituse projekti koosseisus kergliiklustee projekteerimine lõigule ca km 0,005-0,48 (riigitee 20170 Märjamaa–Konuvere ja Uuemõisa tee vaheline lõik).
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>2. Näha ette riigitee 20172 lõigule km 0,48-0,90 (Uuemõisa tee ja Tammi tee ristmike vaheline lõik) kergliiklustee ehitusprojekti koostamine sõidutee ehitusest eraldi realiseeritavana.</p> <p>3. Mitte arvestada ettepanekuga projekteerida ja ehitada käesoleva projekti koosseisus riigitee 20171 Märjamaa–Valgu äärde kergliiklustee Märjamaa alevi ja Järtade Tervisespordikeskuse vahelise teelõigu ulatuses.</p> <p>4. Näha ette kergliiklustee projekteerimine olemasoleva tugimaantee 29 äärde lõigul ca km 2,26-3,15. Kergliiklustee projekteerida sõiduteest vasakule poole alates Välja tänava ristmikul olemasolevast kergliiklusteest kuni projektala lõpuni peale projekteeritavat ringristmiku.</p> <p>5. Täiendada projekteerimistingimuste lisa 2 „Eskiis“ punktides 1, 2 ja 4 toodud projekteeritavate kergliiklusteede asukohaga.</p> <p>6. Projekti koostamisel kaaluda põhimaanteelt 4 avalikult kasutatava ühendustee rajamist reformimata maauksusele katastritunnusega 50301:001:0789.</p> <p>7. Kaasata Märjamaa Vallavalitsuse esindajad müraseina kujunduslahenduse välja töötamise.</p>
2	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	e-kirja 04.06.2021 väljavõte: „Olete saatnud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile (MKM) 07.05.2021 kirja nr 8-1/21-137/11285-1 Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva-Konuvere teelõigul projekteerimistingimuste andmise menetlusse kaasamise kohta. MKMile ei ole märkuseid.“ <i>Keiu Käära, riigivara nõunik ühisosakonna haldustalitus</i>	Otsus: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ei esitanud märkuseid projekteerimistingimuste eelnõule.
3	Rahandusministeerium	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
4	MTÜ Põhja Eesti Ühistranspordikeskus	-	Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.
5	Elektrilevi OÜ	e-kirja 10.05.2021 „Anname teada, et detailplaneeringu või projekti koostamiseks on Teil vaja: <input type="checkbox"/> taotleda tehnilised tingimused, milles on planeeritava ehitise (rajatise) projekteerimiseks või territooriumi planeeringuks esitatavad nõuded. Tehnilisi tingimusi saate tellida meie veebilehel www.elektrilevi.ee/tehnilised-tingimused . <input type="checkbox"/> peale planeeringu või projekti koostamist see meiega kooskõlastada. Seda saate teha veebilehel www.elektrilevi.ee/et/teenused/projektide-kooskolastamine . Kui tehnilised tingimused on täidetud ja planeering või projekt kooskõlastatud, siis täiendavalt meid teavitada ei ole vaja. Esialgse planeeringu või projekti muutmisel on vaja taotleda uued tehnilised tingimused ning planeering või projekt meiega kooskõlastada.“ <i>Karel Tuulik, vanem suurkliendihaldur</i>	Otsus: Projekti koostamisel arvestada alljärgnevaga: 1. Taotleda Elektrilevi OÜ-lt tehnilised tingimused, milles on planeeritava ehitise (rajatise) projekteerimiseks või territooriumi planeeringuks esitatavad nõuded, veebilehelt www.elektrilevi.ee/tehnilised-tingimused . 2. Projekti kooskõlastada Elektrilevi OÜ-ga veebilehel www.elektrilevi.ee/et/teenused/projektide-kooskolastamine .
6	Matsalu Veevärk AS	14.05.2021 nr 2021/54-1 väljavõte: „Käesolevaga edastan AS Matsalu Veevärk poolsed märkused: - AS Matsalu Veevärk on OÜ Projektlahendused koostatud Projektile nr 525VK „Orgita ettevõtluskompleksi detailplaneeringu ala veevarustuse- ja kanalisatsioonivõrgud, Orgita küla, Märjamaa vald, Raplamaa. November 2016“ väljastanud 14.03.2017 kooskõlastus nr 168. - AS Matsalu Veevärk ÜVK torustikud asuvad Orgita külas maantee nr 29 Orgita-Koluvere ääres alates Elbergi (50402:001:0880) kinnistust Märjamaa suunas.“ <i>Hans Liibek, juhatuse liige</i>	Otsus: Projekti koostamisel arvestada alljärgnevaga: 1. OÜ Projektlahendused koostatud projektiga nr 525VK „Orgita ettevõtluskompleksi detailplaneeringu ala veevarustuse- ja kanalisatsioonivõrgud, Orgita küla, Märjamaa vald, Raplamaa. November 2016“.

			<p>2. AS Matsalu Veevärk ÜVK torustike paiknemisega Orgita külas maantee nr 29 Orgita-Koluvere ääres alates Elbergi (50402:001:0880) kinnistust Märjamaa suunas.</p> <p>3. Taotleda projekti koostamiseks tehnilised tingimused ja projekt kooskõlastada AS-ga Matsalu Veevärk.</p>
7	AS Connecto Eesti	<p>07.05.2021 e-kirja väljavõte: „Projekteeritaval Päädeva-Konuvere lõigul paiknevad Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutuse (ELA SA) sidevõrgu liinirajatised ELA009 ja ELA102. Projekteerimisel taotleda ELA SA halduselt (AS Connecto Eesti) projekteerimise tehnilised tingimused ning projekti valmides kooskõlastada see ELA SA haldusega. ELA SA haldus kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõud.“ <i>Annika Matson, ELA SA järelevalve spetsialist</i></p>	<p>Otsus: Projekti koostamisel taotleda ELA SA halduselt (AS Connecto Eesti) tehnilised tingimused ning projekt kooskõlastada ELA SA haldusega.</p>
8	Telia Eesti AS	<p>13.05.2021 e-kiri: „Palume riigitee 4 Tallinn-Pärnu-Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva-Konuvere teelõigul projekteerimiseks taotleda Telialt tehnilised tingimused lingilt https://www.telia.ee/partnerile/ehitajale-arendajale/tehnilised-tingimused/.“ <i>Eva-Maria Viidik, dokumendihaldur</i></p>	<p>Otsus: Projekti koostamisel taotleda Telia Eesti AS-lt tehnilised tingimused lingilt https://www.telia.ee/partnerile/ehitajale-arendajale/tehnilised-tingimused/.</p>
9	Elering AS	-	<p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>
10	M.P. Rangu küla elanik	<p>19.05.2021 e-kiri “Eskiisist ei selgu, kas olemasolev mahasõit maanteele nr. 29 säilib või likvideeritakse. Likvideerimise tingmärk puudub, kuid samas pole selgelt välja joonistatud ühenduskohta olemasoleva teega.</p> <p>1. Ettepanek säilitada mahasõit, et Märjamaale pääseks lihtsamalt ja harjumuspärasemalt sisse vähemalt Tallinna poolt tulles. Mugavam sissesõidu võimalus kahjustaks vähem Märjamaa atraktiivsust peatuskohana Tallinn-Pärnu maanteel liiklejatele ja seeläbi ettevõtluskeskkonda. Juba praegu ei ole liinibussid liigse ajakulu tõttu huvitatud Märjamaal peatumisest ja ligipääsu halvenemise puhul läheks läbisõidu taotlemine veel keerulisemaks (eriti Orgita peatuse osas, samuti Haapsalu-Tartu liin jne).</p>	<p>Põhjendus: Selgitame, et projektiga nähakse ette põhimaantee 4 ja tugimaantee 29 olemasoleva samatasandilise ristmiku likvideerimine kooskõlas Rapla maakonnaplaneeringut täpsustava teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0 – 92,0“ (teemaplaneering).</p> <p>Projektiga säilivad mahasõidud tanklatesse ja tanklate kaudu ühendus Märjamaa aleviga. Kaugliini peatused projekteeritakse põhimaantee äärde, mistõttu peatustele juurdepääs ei halvene.</p> <p>Olemasoleva tugimaantee 29 ühendamise projekteeritava Orgita liiklussõlme ristmikuga ei ole võimalik olemasoleva hoonestuse ja kehtivate planeeringute tõttu. Põhimaantee külgnõlv kogujatee on ehitatud põhimaantee äärsete majapidamiste teenindamise eesmärgil. Kogujatee ümberehitamisel tugimaanteeks, mille perspektiivne ööpäevane liiklussagedus on ligikaudu 4000 autot, jääks tee Kaasiku ja Kustase kinnistul majadest 10 m kaugusele ja tooks kaasa täiendavad negatiivsed mõjud.</p> <p>Märjamaa alevile on kavandatud teemaplaneeringu kohane juurdepääs tugimaantee kaudu, projektiga kavandatakse täiendavalt kohaliku tee 5040060 Orgita-Päädeva rekonstrueerimine ning lisaks säilib ühendus tanklate kaudu.</p> <p>Via Baltica trassi teenindavatele ettevõtlusaladele tagatakse juurdepääs põhimaantee külgnõlvatelt kogujateedelt.</p>



2.

		<p>Mahasõidu asemel võiks väga tõsiselt kaaluda maantee nr. 29 ühendamist (tähistatud joonisel punase joonega) Orgita ristmiku juures oleva ringiga. Sel juhul ei tekiks maanteest nr. 29 tupikteed ning ühendamine ringiga tundub igati teostatav ja loogiline. Kogujateed on selle koha peal juba praegu olemas. Selline lahendus ei teeks mitte ainult Tallinn–Pärnu maanteelt ligipääsu alevile mugavamaks, vaid takistaks vähem Märjamaa inimeste igapäevaseid tegemisi (näiteks tanklast kütuse võtmine ja sealt edasi Raplasse või Tallinnasse tööle sõit, bussiühenduse korraldamine Orgita peatustega jne).</p> <p>Lisaks looks otsetühenduse olemasolu perspektiivis võimaluse tanklatega samal pool Pärnu maanteed olevate kinnistute kasutamiseks Via Baltica trassi teenindavaks ettevõtluks, mis looks alevisse töökohti. Need kinnistud asuvad vahetult Via Baltica ääres, kuid mahasõit sinna puudub.</p> 	<p>Otsus: Arvamusega mitte arvestada.</p>
8	<p>Märjamaa vallavolikogu liikmed: Teet Tomson Merlin Suurna Ats Nõlvak</p>	<p>19.05.2021 kirja väljavõte: „Märjamaa vallavolikogu 18.05.2021 istungil tutvustati Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere teelõigu projekteerimistingimusi ja edaspidiseks planeeritud lahendusi Märjamaa alevisse sisse- ja sealt väljasõidul.</p> <p>Valitud lahendused võivad olla mugavad ja mõistlikud lahendused ehitusprojekti elluviijatele, kuid Märjamaa alevi ja valla elanikele, ettevõtjatele ja külastajatele mõjuvad negatiivselt. Alevisse sisse ja väljasõitude „äratõstmise“ halvab oluliselt kohalikku elu nagu see on juhtunud Eestis varasemalt, näiteks Mäos, Kernus, Viitnal jne.</p> <p>Märjamaa on suure maavalla keskus ja Märjamaa alevis elab ca 3 000 (kolm tuhat inimest), lisaks tõmbekeskuse ümbruses teist sama palju inimesi.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Väga suur osa Märjamaa valla elanikest käib tööl kas Raplas või Tallinnas. Hetkel saavad liiklejad kasutada Tallinn–Pärnu–Ikla maanteele sõiduks kahte suurt liiklussõlme ehk nn Valgu–Märjamaa kui ka Olerexi/Circle K ristmikku, võimaldades seeläbi paindlikkuse ja liikluse hajutamise. Ümbersõit Märjamaast uuel kujul muudab Märjamaa elaniku jaoks ebamugavaks ning kannatab ka turvalisus, kuna kuhjab alevist tulles liikluse ühe kogujatee peale ning koondab tihedamalt väljasõitjate liikluse kokku alevi sõitjatega. Selline lahendus tekitab alevi liikluse suundumise/ummistumise Märjamaa–Konuvere teele. 2) Pärnusse suundumiseks või Pärnust naastes alevisse sisse sõiduks kasutatakse täna turvalisemaks ümberprojekteeritud nn Valgu–Märjamaa ristmikku, seevastu liikluse ümbersuunamisel Märjamaa alevi, Haimre pst kaudu Pärnu–Ikla maanteele võimendab halvas seisukorras alevisiseste ja väliste maanteed taset, mille laiendamist ja terves ulatuses rekonstrueerimist projekti järgi pole ette nähtud, seega kannatab liiklururvalisus sellisel kujul ka Pärnu suunal. 	<p>Põhjendus: Selgitame, et käesolevad projekteerimistingimused täpsustavad Rapla maakonnaplaneeringut täpsustavat teemaplaneeringut „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0 – 92,0“ (teemaplaneering). Teemaplaneering on kehtestatud 2016. a ja koostamise ajal on kooskõlastatud Märjamaa Vallavalitsusega. Teemaplaneering on integreeritud Rapla maakonnaplaneeringusse 2030+, mis on kehtestatud 2018. a.</p> <p>Teemaplaneeringuga on määratud põhi- ja tugimaantee trassi koridor, teede ja eritasandiliste ristmikute (liiklussõlmede) ja ristete asukohad maakonnaplaneeringu täpsustamises. Lisaks on määratud üldised maakasutus- ja ehitustingimused maantee trassi koridoris, tee ja tee kaitsevööndi alas, liiklussõlmedes ja teistel planeeringu elluviimiseks vajalikel aladel.</p> <p>Pöörame tähelepanu asjaolule, et ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 13 lõike 2 alusel käsitletakse mitut kohalikku omavalitsust läbiva joonehitise trassi asukohavaliku planeeringut (teemaplaneeringut) riigi eriplaneeringuna planeerimisseaduse tähenduses. Sama</p>

	<p>3) Märjamaa vald on planeerinud ja juba ka investeerinud Märjamaa Tervisespordikeskuse rajamisse, mis asub Märjamaa Valgu tee ääres. Kuna valitud uus liikluslahendus ei luba enam Valgu teele Tallinna või Pärnu poolt tulijatel keerata, siis ei võimalda see kasutada Tervisespordikeskust täies ulatuses vastavalt Märjamaa valla poolt planeeritule. Seeläbi kahaneb tuntavalt Märjamaa asukohta senine eelis ja võimalus Via Baltica ääres ehk atraktiivsete lahenduste loomise kaudu külastajate hulga suurendamine ja majanduse elavdamine.</p> <p>4) Tallinn–Pärnu maantee trassilt ei ole enam võimalik mõistlikul viisil Märjamaale sisse sõita, et tarbida kohalike kaubandus-, teenindus- ja toitlustusettevõtete teenuseid. Külastajate vähenemine mõjub halvavalt kohalikule majandusele ja väikese maavalla sissetulekutele ning elanikkonna tööhõivele ning elanikkonna sisserändele. Märjamaa atraktiivsus väheneb, tekib sisuliselt ääremaastumine ja nii surebki elu maal välja.</p> <p>5) Märjamaa elanikelt võetakse projekti elluviimisel võimalus pääseda liiklustrassilt maha ja sõita otse Märjamaale, peale Tallinn–Pärnu maantee tanklate külastamist.</p> <p>6) Arusaamatuks jääb raskeveokite parkla rajamine Konuveresse – selleks palju sobivam ja ka kohalikku majandust soodustav koht on praeguste Märjamaa sissesõidu juurde jäävate Olerexi/Circle K tanklate vastas, Raplasse suunduva tee ääres, kuhu on planeeritud mitmekülgne tehnoküla.</p> <p>7) Projektist ei nähtu uue trassi mõjuanalüüsi ümbritsevatele inimkeskkonnale, sealhulgas liiklustravalisusele alevi sees, samuti ei ole selge, millist ajalist võitu valitud lahendus loob laiemalt kasutajatele.</p> <p>8) Vaatamata Via Baltica lähedusele on ühistranspordiühendus Pärnu ja Tallinna suunal olnud aastaid Märjamaa valla elanikele murekohaks. Ebaühtlased ja harvad ühendused linnadega tekitavad suurt rahulolematust juba praegu. Märjamaale sissesõidu kitsendamisega kannatavad elanike vajadused veel enam, kuivõrd transpordiettevõtted eelistavad lahendusi, mis nende logistikat kiirendavad ja tulusid tõstavad, mitte ei aeglusta ning vähenda taset.</p> <p>9) Volikogule kooskõlastamiseks esitatud Transpordiameti koostöölepingust ei selgu vallale võetavate kohustuste maht st üleantavate teede nimistu.</p> <p>Ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Võimaldada Märjamaale sissesõit praeguse Olerexi ja/või Circle K tanklate juurest vähemalt sõiduautodele ehk praegusel viisil. 2) Võimaldada Märjamaalt väljasõit Tallinna ja Pärnu suunal nn Märjamaa Valgu tee ristmikul vähemalt sõiduautodele. Natura ala ja kaitsealuseid liike praeguse veoautode ajutiseks parkimiseks kasutatava lageda ala asendamine ristmikuga ei sega. 3) Võimaldada Tallinn–Pärnu–Ikla maanteelt mahasõit vähemalt sõiduautodele nn Märjamaa Valgu tee ristis, et tagada juurdepääs valla keskusele ja valla tervisespordikeskusele. 4) Soodustada raskeveokite peatuspaiga rajamist Märjamaa tanklate vastu, kus on maa omaniku ja arendaja soov olnud just nimelt sellel eesmärgil piirkonda elavdada. <p>Palume toodud probleemidele ja ettepanekutele vastuseid kirjalikult aadressil teet.tomson@rmk.ee ning muuhulgas käsitleda neid teemasid ka 26.05.2021 toimival projekti tutvustaval avalikul koosolekul.“</p>	<p>seaduse § 13 lõike 4 alusel võib planeeringut täpsustada ehitusseadustiku §-s 27 sätestatud projekteerimistingimustega. Lisaks ehitusseadustiku § 27 lõikes 4 sätestatud tingimustele võib täpsustada joonehitise asukohta planeeringus näidatud joonehitise ja selle kaitsevööndi jaoks ette nähtud koridori osa piires. Teemaplaneeringu ehk riigi eriplaneeringu põhilahenduse muutmine ei ole kooskõlas planeerimisseaduse ja ehitusseadustikuga.</p> <p>Projekteerimistingimuste andmisel lähtub Transpordiamet kehtivast teemaplaneeringust ja täpsustab teemasid, mida ei olnud võimalik määrata maakonnaplaneeringu täpsustamises (projekti koostamiseks vajalikud uuringud, teede ja liiklussõlmede täpsustatud asukohad, juurdepääsud kinnisasjadele, olemasoleva teedevõrgu ümberehitus, bussipeatused, rajatised, sh ulukirajatised, müratõkkerajatised, keskkonnamõtjude leevendamise meetmed, kergliiklusteed, kogujateed, parklad, teevalgustus, tehnovõrkude ümberehitus, vms).</p> <p>Kirjas esitatud märkused ja teemad on käsitletud 26.05.2021. a projekti tutvustaval avalikul koosolekul, mille ettekanded on kättesaadavad Transpordiameti kodulehel https://www.mnt.ee/et/riigitee-4-tallinn-pannu-ikla-e67-km-620-785-paadeva-konuvere-teeloigu-projekteerimistingimuste.</p> <p>Selgitame, et ettepanek projekteerida põhimaantee 4 ja kõrvalmaantee 20171 Märjamaa–Valgu ristumisele riste asemel liiklussõlm, on vastuolus kehtiva teemaplaneeringuga, kus antud asukohas on kavandatud riste. Ettepanek on vastuolus ka majandus- ja taristuministri 05.08.2015. a määruse nr 106 „Tee projekteerimise normid“ lisa „Maanteede projekteerimise normid“ ptk 5.1 lõikes 2 toodud I klassi maantee ristmike vahekaugusega, mis ei tohi üldjuhul olla väiksem kui 5 km, linnalähivööndis 3 km. Antud asukohas oleks vahekaugus 2 km. Kuna liiklussõlme ruumivajadus on ristet oluliselt suurem, ei ole kõiki pöördeid võimaldava liikluslahenduse kavandamine Valgu teega ristumisele realiseeritav ka keskkonnapiirangute tõttu (Natura-alad ja kaitsealuste liikide elupaigad).</p> <p>Otsus: Ettepanekutega arvestada alljärgnevalt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel tagada Märjamaale sissesõidu võimalus projekteeritavalt kogujateelt läbi tanklate. 2. Mitte arvestada kõrvalmaanteelt 20171 Märjamaa–Valgu põhimaantee 4 Tallinna ja Pärnu suunale väljasõidu projekteerimise ettepanekuga.
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>3. Mitte arvestada põhimaanteelt 4 Tallinn–Pärnu–Ikla kõrvalmaanteele 20171 mahasõidu projekteerimise ettepanekuga.</p> <p>4. Projekti koostamisel näha ette Orgita ettevõtlusala detailplaneeringuga kavandatud raskeveokite puhkekohale ja tanklale põhimaantee Tallinna suunale projekteeritavalt kogujateelt mahasõidu väljaehitamise võimalus.</p>
9	<p>Riigimetsa Majandamise Keskus (edaspidi RMK)</p>	<p>Kirja 24.05.2021 nr 3-1.1/3135 väljavõte: „Esitame järgmised tingimused Päädeva-Konuvere lõigul riigitega ristuvate, ümbersuunatavate või RMK hallatavate ja metsamajandamiseks kasutatavate metsateede projekteerimiseks.</p> <p>Üldise põhimõttega tuleb kõigile RMK maaüksustele tagada juurdepääs ja maha sõidud tuleb projekteerida 15 meetrise pöörderaadiusega. Tagatud peab olema pinnavee liikumine pikki teed ja risti teed.</p> <p>Konkreetsed tingimused on järgmised.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Orgita metsatee 5044007 - Tee ja lahendus ligipääsuks puudub täielikult eskiisilt. Projekteerida mahasõidukoht kogujateele K1.1, mahasõidu pikkus minimaalselt 20 meetrit, pöörderaadius 15 m. 2. Konnaveski tee 5040062 - Kavandatakse lahendus uue teena Rapla – Märjamaa teele (tugimaantee K1.0) projekteerida minimaalselt III järgu metsatee katend, katendi pealt laius 4,5 m, mahasõit pöörderaadiusega 15 m. 3. Põlde tee 5041934 - Suubumine kogujateele. RMK projekteerimiseks tingimusi ei sea. 4. Orgita paekarjääri tee 5040556 - Antud avalikku kasutusse. Pikendatakse põhja poolt Rapla – Märjamaa tee (tugimaantee K1.0) uude asukohta. Projekteerida mahasõit pöörderaadiusega 15 m. 5. Orgita paekarjääri tee 5040556 - Pikendatakse Orgita - Rassiotsa teeni 5040076 – projekteerida vähemalt III järgu metsatee, pealt laius 4,5 m, pöörderaadius 15 m. 6. Augu tee 5041944 - RMK projekteerimiseks tingimusi ei sea. 7. Järta tee 5041914 - RMK projekteerimiseks tingimusi ei sea. 8. Järta majatee 5041985 - RMK projekteerimiseks tingimusi ei sea. 9. Tehnoloogiline mahasõit katastriüksusele 50403:001:0500 – See on ainuke ligipääs metsa majandamiseks – rajada tänases asukohas, mahasõidu pikkus vähemalt 20 m, pöörderaadius 15 m. 10. Männiku tee 5040555 - Säilitada mahasõit kogujateele K5.2. <p>Märkus: teede omandid on eskiisjoonisel metsateede osas ebatäpsed.</p> <p>Metsamaa raadamisest saadud puit kuulub RMK-le. Kasvavate puude raie vajadusel tuleb pöörduda RMK Edela regiooni poole, raieks vajaliku dokumentatsiooni vormistamiseks ja raie tööde korraldamiseks, vähemalt kaks kuud enne ehitustöödega alustamist. Raadamise vajadusel käesoleva projekti raames tuleb saata avaldus koos raadamist vajava ala dwg. formaadis failiga (koordinaatide süsteem L-EST97) RMK Edela regioonile edela.regioon@rmk.ee raieks vajaliku dokumentatsiooni vormistamiseks ja raadamise lepingu sõlmimiseks. Raieala piirid peavad olema looduses tähistatud taotleja poolt.“ <i>Margus Emberg, RMK Raplamaa metsaülem</i></p>	<p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekti koostamisel arvestada ettepanekutega alljärgnevalt: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Projekteerida kogujateelt K1.1 mahasõit Orgita metsatele 5044007 pikkus minimaalselt 20 meetrit, pöörderaadius 15 m. 1.2. Kohaliku tee Konnaveski tee 5040062 osas on otsustaja Märjamaa VV. 1.3. Kohaliku tee Orgita paekarjääri tee 5040556 osas on otsustaja Märjamaa VV. 1.4. Säilitada kogujateelt K5.2 mahasõit Männiku teele 5040555. 1.5. Täpsustada teede omand metsateede osas. 1.6. Projekti seletavas osas käsitleda, et metsamaa raadamisest saadud puit kuulub RMK-le. Kasvavate puude raie vajadusel tuleb pöörduda RMK Edela regiooni poole, raieks vajaliku dokumentatsiooni vormistamiseks ja raie tööde korraldamiseks, vähemalt kaks kuud enne ehitustöödega alustamist. Raadamise vajadusel käesoleva projekti raames tuleb saata avaldus koos raadamist vajava ala dwg. formaadis failiga (koordinaatide süsteem L-EST97) RMK Edela regioonile edela.regioon@rmk.ee raieks vajaliku dokumentatsiooni vormistamiseks ja raadamise lepingu sõlmimiseks. Raieala piirid peavad olema looduses tähistatud taotleja poolt. 1.7. Mitte arvestada ettepanekuga projekteerida mahasõit katastriüksusele 50403:001:0500 riigimetsa majandamise eesmärgil, kuna I klassi maanteele lubatud sõidukiirusega 120 km/h ei ole normide kohaselt mahasõitude rajamine lubatav. Juurdepääs katastriüksusele 50403:001:0500 on võimalik kohalikult teelt 5040076 Orgita – Rassiotsa.

2.2.Kaasatud kinnisasjade omanikud

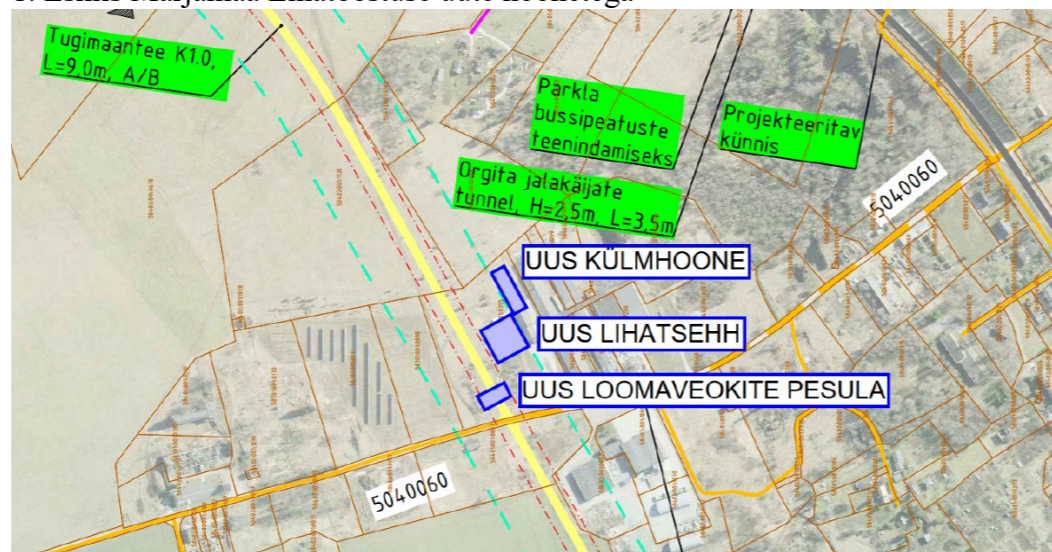
Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Päädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
Anni-Jüri	50403:002:0390	18.05.2021 e-kiri Palume projekti koosseisus arvestada müratõkke rajamisega, kuna elumaja asub Tallinn–Pärnu maantee ääres. Hetkel müratõkke puudub.	Põhjendus: Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere teelõigu eelprojektiga kavandavate tegevuste keskkonnamõju hindamise (KMH) raames viiakse läbi müra modelleerimine, milles kaardistatakse liiklusest tulenevate müratasemete levik perspektiivses olukorras ja vajadusel hinnatakse ka müraleevendavate meetmete efektiivsust. Müra modelleerimise tulemustest selgub, millises asukohas ja ulatuses on vajalik müratasemete vähendamine ning selle põhjal leitakse sobivaimad müraleevendavad meetmed (sh vajadus müratõkkeseinte rajamiseks). Otsus: Arvamus võtta teadmiseks. Müra modelleerimise tulemused ja vajadusel leevendavad meetmed kajastatakse KMH aruandes ja teeprojektis.
Taali	50301:001:0355	18.05.2021 kirja väljavõte: „Osahingule Märjamaa Lihatoöstus kuulub Taali kinnistu, katastritunnus 50301:001:0355, ja edastatud eskiislahenduse järgi on Taali kinnistule projekteeritud tugimaantee K1.0 Orgita liiklussõlm –Märjamaa alev. Praeguse eskiislahenduse järgi on Märjamaa Lihatoöstus sunnitud loovutama ligi pool Taali kinnistu pindalast tugimaantee ehitamiseks. Märjamaa Lihatoöstus ei nõustu kirjeldatud eskiislahendusega, sest see ei võimalda meil oma tegevust tulevikus jätkata. Märjamaa Lihatoöstuse tegevus toimub põhiliselt Taali kinnistul, mis on ümbritsetud ühes suunas vana sigala kompleksiga, teises suunas Orgita-Päädeva teega. Kõik majanduslikult otstarbekad lihatööstuse arenguks vajalikud ehitustegevused on võimalikud ainult Taali kinnistul suunaga Hõbepärna kinnistu, katastritunnus 50301:001:0090, poole (vt lisa 1). Tugimaantee ehitus Taali kinnistule jätab Märjamaa Lihatoöstusele liiga väikse ala uue lihatsehhi, tapamaja ja muude abihoonete ehituseks. Samuti ei jää piisavalt ruumi, et rajada teed ja platsid, mis on vajalikud veokite manööverdamiseks. Euroopa Liidu määruste järgi nõuded toidutootmisele ja loomade heaolule aina karmistuvad, lihatööstuse tegevuse jätkamiseks on uute hoonete ehitamine vältimatu. Märjamaa Lihatoöstus on asutatud 2004. aastal ja pakub tööd 13 kohalikule inimesele. Lisaks, lihatööstuse tapamaja võimaldab igal aastal ligikaudu 100 loomapidajal realiseerida enda põllumajanduslikud loomad. Ettevõtte müügitulu praeguse tootmisvõimsuse juures on ligikaudu 1 500 000 eurot aastas, sealjuures ligi 1 000 000 eurot ekspordist. Osahingul on eeskujulik maksu- ja krediidi ajalugu. Märjamaa Lihatoöstus on tunnustatud mahetootja ja arenguvõimeline ettevõtte, millel on võimalik saada toetusi Euroopa Regionaalarengu Fondist, sealjuures ehitustegevuste elluviimiseks Taali kinnistul. Praeguse seisuga on Märjamaa Lihatoöstusel investeeritud olemasolevasse kinnisvarasse ligikaudu 500 000 eurot. Tulevikus on planeeritud investeerida veel vähemalt 1 000 000 eurot uutesse hoonetesse, mille projekteerimist on juba alustatud. Ühe hoone projekt on valmis, olemas on ehitusluba ja vahendid projekti teostamiseks. Praegusel asukohal Taali kinnistul on olemas kõik vajalikud kommunikatsioonid lihatööstuse toimimiseks, sh vesi, kanalisatsioon, internet ja piisav tugevvool. Peale selle on Märjamaa Lihatoöstusel rajatud sõnnikuhoidla Printsu kinnistule, katastritunnus 50301:001:0356. Alternatiivse asukoha leidmine lihatööstuse ümberpaigutamiseks, samasuguste tingimuste loomine ja tööjõu leidmine on keeruline ning kulukas. Kuidas hüvitatakse praeguse maantee eskiislahenduse korral lihatööstusele, töötajatele ja loomapidajatele tekitatav kahju?	Põhjendus: Selgitame, et tugimaantee asukoha täpsustamisel arvestatakse lisaks tee tehnilistele parameetritele teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridori, piirnevatele kinnisasjadele avalduva mõju, tehnovõrkude paigutuse jm kitsendustega. Tugimaantee K1.0 uus trassikoridor on määratud teemaplaneeringus „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn – Pärnu – Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 44,0 – 92,0“. Teemaplaneeringu kohaselt tuleb teed koos kõigi tee ehitamiseks ja kasutamiseks vajalike rajatistega (tee mulle, katend, kraavid, müratõkked, valgustus, jalgratta- ja jalgteed jne) üldjuhul projekteerida teemaplaneeringu põhijoonisel esitatud tee ja teekaitsevööndi alale. Kuna tugimaantee nihutamisel Hõbepärna kinnistule katastritunnusega 50301:001:0090 või Jäätme keskuse kinnistule katastritunnusega 50301:001:0170 väljub tugimaantee teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridorist, ei ole võimalik ettepanekutega arvestada. Pöörame tähelepanu, et teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndis on ehitus- ja planeerimistegevus lubatud ainult tee omaniku nõusolekul. Transpordiameti hinnangul ei ole aktsepteeritav loomaveokite pesula kavandamine planeeritud tugimaantee asukohas.

Palume tungivalt kaaluda tugimaantee K1.0 Orgita liiklussõlm – Märjamaa alev rajamiseks teisi koridore, näiteks Hõbepärna kinnistut (vt lisa 2), katastritunnus 50301:001:0090, või Jäätmekeskuse kinnistut (vt lisa 3), katastritunnus 50301:001:0170.“

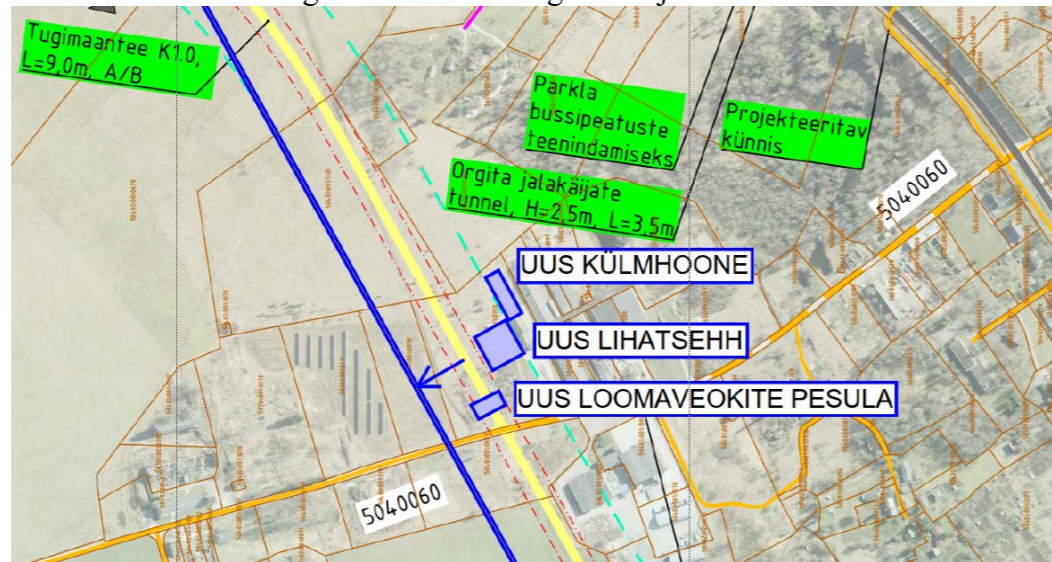
Aleksandr Kozik, juhatuse liige

Lisad:

1. Eskiis Märjamaa Lihatoöstuse uute hoonetega



1. Eskiis variant 1 Tugimaantee K1.0 Orgita-Märjamaa



2. Eskiis variant 2 Tugimaantee K1.0 Orgita-Märjamaa

Lihatsehhi ja külmoone kavandamisel tuleb arvestada, et uute hoonete ehitamine ei tohi takistada teemaplaneeringuga kavandatud tugimaantee ehitamist ja ohutut kasutamist.

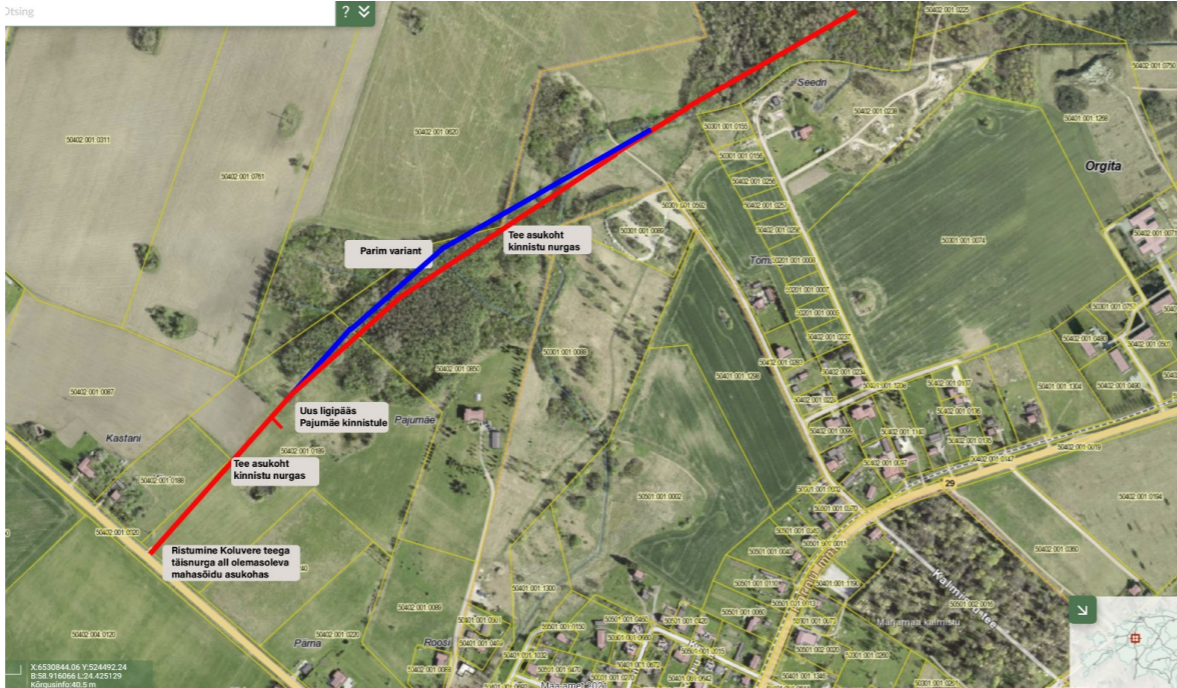
Projekti koostamisel on võimalik kaaluda tugimaantee trassi nihutamist planeeritud tee ja teekaitsevööndis ulatuses, millega muuhulgas ei kaasne täiendavaid töid tugimaantee ehitamiseks (näiteks tehnoarajatiste suures mahus ümberehitamine, hoonete lammutamine vms).

Otsus:

1. Mitte arvestada ettepanekuga projekteerida tugimaantee Hõbepärna kinnistule katastritunnusega 50301:001:0090 või Jäätmekeskuse kinnistule katastritunnusega 50301:001:0170.
2. Projekti koostamisel kaaluda tugimaantee trassi nihutamist mahus, mis võimaldab Taali kinnistul katastritunnusega 50301:001:0355 uute tootmishoonete (uue lihatsehhi ja külmoone) kavandamist.
3. Projekteerimise käigus tutvustada täpsustatud projektlahedust kinnisasja omanikule.

Saviaugu	50301:001:0155	<p>20.05.2021 e-kirja väljavõte: „Arvestades, et Saviaugu kinnistule planeeritud teekaitsevöönd hõlmab kogu krundist 83% ja piiranguteta jääb kitsas 400m² ala, kahaneb krundi väärtus ja ahenevad kasutamise võimalused tulevikus, soovin maatüki tee ehituse tarbeks ära müüa.“</p>	<p>Põhjendus: Saviaugu kinnisasja sihtotstarve on 100% tootmismaa, millel paiknevad päikesepaneelid. Kinnisasja sihtotstarbelist kasutamist projekteeritava tugimaantee teekaitsevöönd ei muuda. Kinnisasja omandamine ei ole tee ehitamiseks vajalik.</p> <p>Otsus: Arvamusega mitte arvestada.</p>
Uuesauna põld	50403:002:0670	<p>05.05.2021 e-kiri Kinnisasjast on vajalikud mõlemalt poolt äralõiked. Millal kinnisasja omaniku poole pöördutakse?</p>	<p>Põhjendus: Selgitame, et eelprojekti koosseisus koostatakse krundijaotuskava, milles esitatakse kinnisasjadest äralõigete vajadus. Maade omandamist alustab Transpordiamet eelprojekti krundijaotuskava alusel eeldatavalt 2022 II poolaastal.</p> <p>Kinnisasja hindamise käigus hinnatakse muuhulgas, millise kasutuspotentsiaaliga on allesjäänud kinnisasja osa. Juhul, kui hindamisaruandest selgub, et kinnisasja osa ei ole enam võimalik eraldiseisvalt kasutada, võib Transpordiamet kasutada tükid omandada ja erandjuhul korraldada ka maade vahetust.</p> <p>Otsus: Võimalusel arvestada krundijaotuskava koostamisel kinnisasja piiridega.</p>
Kingo	50402:001:0188	<p>20.05.2021 e-kiri Soovib müratõket kirde, kagu ja edela poolt. Soovib kompensatsiooni maa eest mis jääb tee alla.</p>	<p>Põhjendus: Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere teelõigu eelprojekti kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise (KMH) raames viiakse läbi müra modelleerimine, milles kaardistatakse liiklusest tulenevate müratasemete levik perspektiivses olukorras ja vajadusel hinnatakse ka müraleevendavate</p>

			<p>meetmete efektiivsust. Mõra modelleerimise tulemustest selgub, millises asukohas ja ulatuses on vajalik müratasemete vähendamine ning selle põhjal leitakse sobivaimad müraleevendavad meetmed (sh vajadus müratõkkeseinte rajamiseks).</p> <p>Selgitame, et juhul kui kinnisasjast on vajalik äralõige teede või rajatiste ehitamiseks, siis täiendava teemaa omandamine toimub kinnisasja avalikes huvides omandamise seaduse alusel. Transpordiamet tasub kinnisasja väärtuse ja hüvitise hindamisaruande alusel, kinnisasja jagamisega seotud notariaalsete lepingute sõlmimise, kinnistu jagamise maakorraldustööd ja muud omandamise menetlusega kaasnevad kulud.</p> <p>Otsus: Arvamus võtta teadmiseks. Mõra modelleerimise tulemused ja vajadusel leevendavad meetmed kajastatakse KMH aruandes ja teeprojektis.</p>
Liiva tn 27/Kruusiaugu Kruusiaugu	50501:003:0910 50403:001:0870	<p>15.05.2021 kirja väljavõte: „Märjamaa Vallavalitsuse korraldusega 16.juuni 2010 nr.519 on kehtestatud Liiva 27/Kruusiaugu kinnistu detailplaneering, mille järgi on kinnistule planeeritud elamukrundid. Käesoleval hetkel asub kinnistul üks üksikelamu. Juba praegusel hetkel on elamu juures põhimaanteelt nr.4 tulenev müra inimkõrvale kahjulik. Peale planeeritava I klassi maantee väljaehitust ja prognoositava liikluseduse tõusuga suureneb müra veelgi, mistõttu kahju kinnistu omanikule suureneb. Seetõttu teeme ettepaneku lisada projekteerimistingimuste eelnõusse müratõkkeseina projekteerimine põhimaantee nr.4 äärde kogu Kruusiaugu kinnistu ulatuses.</p> <p>Vastavalt Selektor Projekt OÜ projekti nr. P20014 koostatud trassiskeemile Joonis SK-1 on kavandatud kohalik juurdepääsutee K3.1 kruuskattega laiussega 4 meetrit ja Susla tunnel avaga 3 x4m. Käesoleval hetkel kasutavad nimetatud ristmiku ületust aktiivselt jalakäijad ja tervisesportlased. Lisaks ületavad teed peale väikeulukite ka suurulukitest metskitsed.</p> <p>Juhime tähelepanu, et nimetatud parameetritega tunnel ja kruuskattega juurdepääsutee on ebapiisava laiussega dimensioneeritud. Nimetatud tee jääb teenindama kohalikke elanikke ja muuhulgas kinnitatud Liiva 27 detailplaneeringu järgseid elamukrunte.</p> <p>Palun arvestada projekteerimistingimuste eelnõusse vähemalt kohaliku tee K3.1 katte laiusse suurendamise kuuele meetrile.”</p>	<p>Põhjendus: Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla (E67) km 62,0-78,5 Päädeva–Konuvere teelõigu eelprojektiga kavandatavate tegevuste keskkonnamõju hindamise (KMH) raames viiakse läbi müra modelleerimine, milles kaardistatakse liiklusest tulenevate müratasemete levik perspektiivses olukorras ja vajadusel hinnatakse ka müraleevendavate meetmete efektiivsust. Mõra modelleerimise tulemustest selgub, millises asukohas ja ulatuses on vajalik müratasemete vähendamine ning selle põhjal leitakse sobivaimad müraleevendavad meetmed (sh vajadus müratõkkeseinte rajamiseks).</p> <p>Selgitame, et Susla tee tunneli ja ulukirajatiste gabariidid täpsustuvad eelprojekti koostamisel. Sõiduautotunneli gabariidid 3x4 m on kooskõlas sõiduautotunneli piirmõõtmetega ja võimaldavad madala liiklusedusega teel ühises liiklusruumis sõiduautode ja kergliiklejate liikluse korraldamist.</p> <p>Projekteeritavate kohalike teede ristlõigete osas on otsustaja Märjamaa Vallavalitsus.</p> <p>Otsus: Arvamus võtta teadmiseks. Mõra modelleerimise tulemused ja vajadusel leevendavad meetmed kajastatakse KMH aruandes ja teeprojektis.</p>
Tänavaoitsa Kaasiku	50402:001:0701 50402:001:0670	<p>19.05.2021 e-kirja väljavõte: „Kuna tegeleme veisekasvatusega ja tee lõikab minu maa pooleks oleks vaja ehitada tunnel, muidu peavad loomad üle tee käima hakkama.“</p> <p>21.05.2021 e-kirjaga saadetud täpsustus: „Kinnistu mida tee pooleks lõikab on Tänavaoitsa 50402:001:0701 ja Kaasiku 50402:001:0670. Tunnel võiks olla katastrite ühenduskohas.“</p>	<p>Otsus: Projekti koostamisel lahendada kariloomade tugimaantee ületamine, kuna tugimaantee trass poolitab Tänavaoitsa</p>

			50402:001:0701 ja Kaasiku 50402:001:0670 kinnisasjal olevad karjamaad.
Madise	50402:001:0225	<p>10.05.2021 e-kiri</p> <p>Plaanitav tee läbib kinnistut Madise, Orgita külas 50402:001:0225. Plaani järgi jääb üks pisike tükk teisele poole ehitatavat maanteed. Suurest põllust lõigatakse ära 1200m² tükk, mida realselt enam kasutada ei ole võimalik, sest asub teisel pool maanteed. Juurdepääsutee puudub ja nii väikest tükki ei soovi ka keegi rendile võtta. Kas ostetakse ka sellised väikesed tükid, mida kasutada pole realselt võimalik?</p>	<p>Põhjendus: Selgitame, et eelprojekti koosseisus koostatakse krundijaotuskava, milles on täpsustatud kinnisasjadest äralõigete vajadus.</p> <p>Kinnisasja hindamise käigus hinnatakse muuhulgas, millise kasutuspotentsiaaliga on allesjäänud kinnisasja osa. Juhul, kui hindamisaruandest selgub, et kinnisasja osa ei ole enam võimalik eraldiseisvalt kasutada, võib Transpordiamet kasutada tükkid omandada ja erandjuhul korraldada ka maade vahetust.</p> <p>Otsus: Võimalusel arvestada krundijaotuskava koostamisel kinnisasja piiridega.</p>
Kõrtsu	50402:001:0203	<p>12.05.2021 e-kirja väljavõte: „AS-le Aqua Marina kuulub Päädeva-Konuvere planeeritaval lõigul kinnistu katastrinumbriga 50402:001:0203. Kinnistul asub AS Olerex tankla. Teelõigu ümberehitamise on kaasatud ka meie naaberkinnistu, riigile kuuluv ja Transpordiameti haldusalas olev kinnistu katastrinumbriga 50301:001:0789.</p> <p>Teeme ettepaneku kaasata meid nimetatud riigile kuuluva kinnistu ümberplaneerimisprotsessi. Pärast maantee väljaehitamist jääb kinnistu iseseisva juurdepääsu võimaluseta maatükiks, mille poolitab kavandatud kergliiklustee. Palume võimalust omandada otsustuskorras Transpordiametile kasutuks muutuv kinnistu osa, mis annab meile võimaluse laiendada tankla manööverdamisruumi ja eelkõige taastada raskeveokite ümberpööramisvõimalus, mis on pärast tanklasse ühe sissepääsu sulgemist väga ohtlik.“ <i>Antti Moppel, AS Aqua Marina juhatuse liige</i></p>	<p>Põhjendus: Selgitame, et riigi omandis olev maatükkus katastrinumbriga 50301:001:0789, mille omandi ulatus on selgitamisel, on eeldatavalt vajalik avalikult kasutatavate teede ja rajatiste ehitamiseks ning teehoiu korraldamiseks. Teede ja rajatiste ehitamiseks vajalik teemaa ulatus täpsustub eelprojekti koostamise käigus.</p> <p>Otsus: Arvamus võetakse teadmiseks.</p>
Paju	50402:001:0189	<p>17.05.2021 e-kiri</p> <p>Ettepanek tugimaantee trassi asukoha muutmiseks ja Paju kinnistule uue mahasõidu projekteerimiseks kuna olemasolev mahasõit likvideeritakse. Lisatud skeem</p> 	<p>Põhjendus: Tugimaantee trassi nihutamise ettepanekut kaalutakse eelprojekti koostamisel. Seejuures arvestatakse lisaks tee tehnilistele parameetritele teemaplaneeringuga kavandatud tee ja teekaitsevööndi koridoriga, mõjuga piirnevatele kinnisasjadele, tehnovõrkude paigutuse jm kitsendustega.</p> <p>Projekteeritava tugimaantee eeldatav liiklussagedus on liiklusuuringute alusel projekti realiseerimise järgselt eeldatavat 3032 autot/ööpäevas ja 2047. a 3800 autot/ööpäevas. Tugimaanteel kavandatud lubatud sõidukiirus on 90 km/h. Kuna iga täiendav ristumiskoht toob kaasa konfliktkohti, lähtub Transpordiamet põhimõttest, mille kohaselt juurdepääsud kinnisasjadele tuleb lahendada madalama liiklussageduse ja lubatud sõidukiiruse ning funktsiooniga teedelt. Antud juhul on Paju kinnisasjale juurdepääs tugimaanteelt 29 km 3,03. Arvestades, et projekti realiseerimisel on vajalik eelnimetatud ristumiskoha likvideerimine, kavandatakse uus mahasõit kinnisasjale olemasolevalt tugimaanteelt 29 ca km 2,95, kuna peale möödasõidu väljaehitamist jääb</p>

			teelõik madalam liikluseduse ja lubatud sõidukiirusega 70 km/h kõrvalmaanteeks. Otsus: 1. Projekti koostamisel kaaluda uue tugimaantee trassi nihutamise ettepanekut. 2. Mitte arvestada ettepanekuga projekteerida uult tugimaantee trassilt mahasõit Paju kinnisasjale. Mahasõit Paju kinnisasjale 50402:001:0189 projekteerida olemasolevalt tugimaanteelt 29.
--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

a. Kaasatud kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis on toodud projekteerimistingimuste menetlusse kaasatud puudutatud kinnisasjade katastriüksuse tunnused, mille osas projekteerimistingimuste menetluse käigus arvamust ei avaldatud. Kui arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).

50402:007:0028	50403:002:0610	50402:007:0013	50402:001:0173	50401:001:1275	50403:002:0632	50301:001:0089	50403:002:0412	50402:001:0316	50402:007:0021
50402:001:0002	50403:002:0172	50403:001:0582	50402:001:1120	50403:002:0050	50301:001:0864	50403:002:0832	50403:002:0411	50402:001:0307	88402:001:0304
50402:001:0170	50403:002:0171	50403:001:0581	50402:001:0103	50402:007:0027	50403:002:0113	50403:002:0831	50403:002:0653	50402:001:0303	50403:002:0660
88402:001:0299	50402:001:0101	50201:001:0017	50402:001:0620	50402:007:0026	50403:002:0321	50301:001:0205	50403:001:0095	50402:001:0315	50403:002:0563
50402:001:0056	50403:002:0020	50402:001:0240	50402:001:0289	50402:001:0031	50402:007:0088	50402:001:0310	50403:002:0640	50402:001:0317	50403:002:0127
50402:001:0600	50403:002:0151	50402:001:0208	50402:001:0108	50301:001:0167	50402:001:0870	50402:001:0118	50402:001:0253	50402:001:0117	50403:002:0802
50403:002:0364	50402:001:0102	50402:001:0087	50201:001:0013	50301:001:0480	50501:003:0006	50402:001:0314	50402:001:0035	50402:001:1200	50402:001:0860
50403:002:0176	50403:001:0290	50402:001:0156	50402:007:0015	50402:001:0025	50501:003:0003	50402:001:0078	50403:001:0083	50402:007:0900	50402:001:0067
50403:002:0024	50403:001:0810	50401:001:0518	50402:001:0256	50403:002:0260	50501:003:0004	50301:001:0107	50301:001:0156	50402:001:0231	50301:001:0133
50403:002:0023	50403:001:0092	50401:001:0513	50402:001:0028	50301:001:0106	50403:002:0078	50402:001:0820	50402:001:0153	50402:001:0138	50402:001:0063
50403:002:0363	50402:001:0145	50401:001:0517	50402:001:0027	50402:001:0131	50403:002:0009	50402:001:0720	50201:001:0090	50402:001:0168	50402:001:0014
50403:002:0362	50301:001:0866	50401:001:0514	50402:001:0015	50301:001:0390	50403:001:0013	50401:001:0922	50201:001:0091	50402:001:0167	50402:007:0562
50403:002:0361	50301:001:0867	50401:001:0516	50403:002:0651	50402:007:0119	50402:007:0012	50402:001:0057	50402:001:1080	50402:001:0265	50401:001:1298
88402:001:0314	50403:003:0226	50401:001:0515	50403:002:0652	50301:001:0479	50402:001:0850	50402:001:0109	50402:001:0285	50403:002:0049	50403:001:0089
50403:002:0084	50401:001:0687	50403:002:0072	50402:001:0198	50402:007:0097	50402:001:0113	50402:001:0238	50402:001:0287	50403:002:0093	50402:001:0064
50403:002:0051	50402:001:0100	50402:007:0069	50402:001:0257	50402:007:0095	50402:001:0294	50402:007:0320	50402:001:0304	50402:001:0207	50402:001:0296
50402:001:1020	50301:001:0865	50402:007:0068	50402:001:0610	50402:007:0090	50402:001:1030	50402:001:0293	50402:001:0288	50403:001:0800	50403:002:0210
50402:001:0210	50301:001:0423	50403:002:0072	50501:003:0850	50402:007:0003	50301:001:0168	50301:001:0088	50402:001:0306	88402:001:0316	50402:007:0340
50402:001:1220	50402:007:0152	50402:004:0120	50501:003:0922	50402:007:0943	50402:001:0192	50501:001:0180	50402:001:0305	50402:001:0039	50402:001:0761
50301:001:0481	50301:001:0425	50501:004:0250	50402:001:0080	50402:007:0942	50402:001:0110	50402:001:0157	50402:001:0300	50301:001:0022	50402:001:0290
50402:007:0014	50402:001:0313	50501:001:0170	50402:001:0079	50402:007:0310	50402:001:0680	50403:002:0040	50402:001:0286	50402:007:0031	50402:007:0020
50402:001:0880	50402:001:0295	50402:001:0052	50402:007:0034	50403:002:0637	50301:001:0171	50301:001:0832	50402:001:0298	50403:001:0400	
50403:002:0750	50402:001:0309	50402:007:0561	50403:002:0532	50403:002:0636	50402:001:0220	50403:001:0028	50402:001:0299	50403:002:0011	
50402:001:0133	50201:001:0017	50402:001:0264	50403:002:0531	50403:002:0631	50402:001:0297	50403:002:0413	50402:001:0308	50403:002:0012	

* Kui kooskõlastaja või arvamuse andja ei ole kümne päeva jooksul projekteerimistingimuste eelnõu saamisest arvates kooskõlastamisest keeldunud või arvamust avaldanud ega ole taotlenud tähtaja pikendamist, loetakse projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt vaikimisi kooskõlastatuks või eeldatakse, et arvamuse andja ei soovi projekteerimistingimuste eelnõu kohta arvamust avaldada (EhS § 31 lg 6).