

Teie 06.02.2024 kiri nr 8-1/21-024/2094-1

Meie 19.02.2024

Seisukoha esitamine ehitusloa eelnõule

Transpordiamet edastas oma 06.02.2024 kirjaga nr 8-1/21-024/2094-1 Rail Baltica Kangru liiklussõlme teerajatiste ehitamise ehitusloa eelnõu ning tee ehitusloa andmise ja KMH algatamata jätmise korralduse eelnõu menetlusosalistele arvamuse avaldamiseks. Seisukohad palusite esitada hiljemalt 19.02.2024.

Käesolevaga anname teada, et eelpool nimetatud eelnõudega on tutvunud ning alljärgnevalt esitame mõned asjakohased tähelepanekud ja oma seisukoha koos ettepanekutega koostöö osas, et ehitusloa menetlus saaks lõppeda ehitusloa väljastamisega.

1. Tee ehitusloa andmise ja KMH algatamata jätmise korralduse eelnõu asjaolude peatükis on välja toodud, et projekteerimistingimused Rail Balticut ületavate riigiteede 15 Tallinn-Rapla-Türi km 4,2-6,65 ja 11115 Kurna-Tuhala km 0-0,8 Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks (edaspidi *projekteerimistingimused*) on antud Transpordiameti 22.06.2023 korraldusega nr 1.1-3/21/258. Juhime tähelepanu, et nimetatud projekteerimistingimused väljastati Transpordiameti poolt **22.06.2021** korraldusega nr 1.1-3/21/258.
2. Tee ehitusloa andmise ja KMH algatamata jätmise korralduse eelnõu asjaolude peatükis on välja toodud, et Transpordiamet ei ole ehitusloa menetluse käigus tuvastanud ehitusseadustiku (edaspidi *EhS*) § 44 kohaseid ehitusloa andmisest keeldumise aluseid. EhS § 44 kohaselt on üheks ehitusloa andmisest keeldumise aluseks asjaolu, kui kavandatav ehitis ei vasta detailplaneeringule, projekteerimistingimustele, riigi või kohaliku omavalitsuse eriplaneeringule, ehitisele või ehitamisele esitatavatele nõuetele või muudele avalik-õiguslikele kitsendustele.

Transpordiameti poolt 22.06.2021 korraldusega nr 1.1-3/21/258 väljastatud projekteerimistingimustest üheks on järgnev: „5.8.3. Arvestada Transpordiameti otsustega, mis on esitatud korralduse „Projekteerimistingimuste andmine Rail Balticut ületavate riigiteede 15 Tallinn-Rapla-Türi km 4,2-6,65 ja 11115 Kurna-Tuhala km 0-0,8 Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ümberehitamise ehitusprojekti koostamiseks“ lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“.“

Eelnevalt nimetatud projekteerimistingimuste andmise 22.06.2021 korralduse nr 1.1-3/21/258 lisas 2 „Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel“ lk 5 on välja toodud Maa-ameti tingimuslik seisukoht. Tsiteerime järgnevalt: „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 ehitushuba, 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.

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 riigikaitselise ehitise ehitamisega, mille jaoks ei ole mõistlikku alternatiivset asukohta. [– – –]

Palume projekteerimistingimuste andmise käigus teha koostööd projektalaga kattuvate mäeeraldiste kaevandamisloa omajaga ja kaevandamisloa taotlejatega. Juhul, kui koostöö tulemusena saavutatakse ehituse lahenduses kokkulepped kaevandamisloa omajaga ja kaevandamisloa taotlejatega, ei ole alust arvata, et projekteerimistingimuste eelnõus kavandavad tegevused halvendaks olemasolevat olukorda maavaravaru kaevandamisväärsena säilimise või maavaravarule juurdepääsu osas.

Maa-amet nõustub projekteerimistingimuste andmisega Rail Balticut ületava Kangru liiklussõlme koos viaduktide ja rajatistega ehitusprojekti koostamiseks tingimusel, et projekteerimistingimuste andmise käigus tehakse koostööd projektialaga kattuvate mäeeraldiste kaevandamisloa omajaga ja kaevandamisloa taotlejatega.“

Maa-ameti esitatud arvamuse osas on teinud Transpordiamet kui pädev asutus järgmise põhjenduse ja otsuse: „Põhjendus: Projekteeerimistingimuste menetluse käigus on maaomaniku kohustus võtta ühendust ja teavitada kinnistuga seotud ettevõtteid. Projekti koostamise käigus võetakse ühendust kõikide projektialaga kattuvate mäeeraldiste kaevandamisloa omajate ja kaevandamisloa taotlejatega ning tehakse koostööd võimalikult optimaalse lahenduse väljatöötamiseks.

Otsus: Arvamusega arvestada osaliselt. Kaevandamisloa omajate ja kaevandamisloa taotlejatega tehakse koostööd projekteerimise protsessi käigus.“.

Juhime tähelepanu, et Männiku IV liivakarjääri osas pole ei Transpordiamet kui projekteerimistingimuste ja ehitusloa väljastaja ega vastava ehitusprojekti koostaja Männiku IV liivakarjääri maavara kaevandamisloa taotlejaga tänaseks veel ühendust võtnud ja koostööd võimalikult optimaalse lahenduse väljatöötamiseks teinud. Küll aga oleme ise taotlejatena korduvalt püüdnud alata koostöö tegemist ja juhtinud kõnealusele tingimusele tähelepanu ning saanud Transpordiametilt näitena lisast 2 leitava vastuse, mida ei saa kuidagi nimetada koostöö tegemiseks maavara kaevandamise keskkonnaloa taotlejatega. Tuginedes eelnevalt väljatoodud asjaoludele eksisteerib seega veel täna alus ehitusloa andmisest keeldumisele.

3. Männiku IV liivakarjääri maavara kaevandamise keskkonnaloa taotlejatena kinnitame, et koostöövalmidus on meie poolt jätkuvalt olemas leidmaks lahenduse tänaseks tekitatud olukorrale.

Leiame, et väheoluline ei ole ka maavara optimaalne ja säästlik kasutamine ehitusloa realiseerimisel. Maavara kaevandamine suurte ehitusobjektide asukohas ja nendega samal ajal vähendab oluliselt mõlema ehitusobjekti keskkonnamõju ja on kooskõlas jätkusuutliku keskkonnapoliitikaga. Seda just eriti olukorras, kus täna on nähtav oht osa maavaravaru ligipääsu täielikuks äralõikamiseks. Keskkonda aitab siinjuures eelkõige säästa kokkuvõet materjalide transpordilt ning tegevuse kontsentreerimine lühemasse ajaaknasse.

Olenemata asjaolust, et keskkonnaloa taotlejatega ei ole tegevust kooskõlastatud oleme omalt poolt juba korduvalt taotletava Männiku IV liivakarjääri mäeeraldise ja selle teenindusmaa piire korrigeerinud selliselt, et võimalik oleks nii tee ehitus kui ka kaevandamine, seda oluliselt vähendatud mahus. Käesoleva kirja lisana 1 oleme kaasa pannud kõnealuse Männiku IV liivakarjääri keskkonnaloa ajakohased taotlusmaterjalid. Palume lisas 1 olevate taotlusmaterjalidega tutvuda ning need kooskõlastada.

Ühtlasi lahendamaks ehitusloa menetluses tekkinud olukorda (koostöö tegemine taotlejatega) teeme ettepaneku leida optimaalseim lahendus Männiku IV liivakarjääri alalt väljaveoteeks arvestades rajatavaid ehitusobjekte - Männiku kergliiklusviadukt, Männiku kergliiklustunnel, Raku viadukt. Meiepoolne ettepanek on leida võimalused ja leppida kokku kasutuskord tulevaste rajatavate ehitusobjektide juurdepääsu- ja hilisemate hooldusteede kasutamiseks, et tagatud saaks väljaveotee Männiku IV liivakarjäärist klientide objektidele. Sobivaima lahenduseni jõudmiseks ja optimaalse ajakasutuse huvides oleks mõistlik võimalikke variante arutada ühise laua taga.

Kinnitame veelkord, et oleme jätkuvalt valmis koostööks, et leida optimaalseim lahendus maavara ressursitõhusaks kasutamiseks ehitusprojektide elluviimisel ja Männiku IV liivakarjääri maavara kaevandamise keskkonnaloa taotluse menetluse lahendamiseks, kuid hetke seisuga on meie hinnangul vastuolu projekteerimistingimustega ja täitmata ehitusloa väljastamise üks eeldusi - Maa-ameti nõue ning maardlaosa kasutusse võtmine põhjendamatult suurel pindalal takistatud.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Ole Sein
Osäühing Eesti Killustik
Järvekivi Osäühing
juhatuse liige

(allkirjastatud digitaalselt)
Tiit Ploom
aktsiaselts KIIRKANDUR
Järvekivi Osäühing
juhatuse liige

Sama: Kaarel Ilustrumm (Kaarel.Ilustrumm@transpordiamet.ee)

Teadmiseks: Priit Sauk (priit.sauk@transpordiamet.ee), Maa-amet (maaamet@maaamet.ee)

Lisad:

1. Lisa 1 Männiku IV liivakarjääri taotlusmaterjalid.bdod
2. Lisa 2 Transpordiameti 08.09.2023 vastuskiri.asice