

Arvamuste ja kooskõlastuste koondtabel

1. KOOSKÕLASTUSED

Jrk nr	Kaasatud kooskõlastaja	Kooskõlastuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud kooskõlastuse osas
1	Keskkonnaamet 05.02.2024 kiri nr 6-2/24/1718-2	/.../ Käesolevale projektile on koostatud ka keskkonnamõtjude hindamine (KMH): põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla km 99,0-120,6 Libatse–Nurme lõigu põhiprojektiga kavandatavate tegevuste KMH3 , mille aruande Transpordiamet 13.01.2023 otsusega nr 1.1-2/23/5 nõuetele vastavaks tunnistas. Keskkonnaamet on projektiga seotud märkused ja seisukohad edastanud KMH menetluse raames ning nendega on piisaval määral arvestatud. Projekti koostamisel ja elluviimisel tuleb arvestada KMH aruande tulemustega. Projekteerimistingimuste eelnõu ja selle lisade osas täiendavad märkused puuduvad.	Otsus: Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.
2	Põllumajandus- ja Toiduamet 01.02.2024 kiri nr 6.2-1/1012-1	/.../ Põllumajandus- ja Toiduamet kooskõlastab riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 98,4-108,5 asuva Libatse–Are teelõigu ehitusprojekti projekteerimistingimused lähtuvalt Ehitusseadustiku § 31 lg 4. Ehitusprojekt esitatada kooskõlastamiseks Põllumajandus- ja Toiduametile lähtuvalt Maaparandusseaduse § 50 alustest ja arvestades §52 sätestatud nõudeid.	Otsus: Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.
3	Maa-amet 06.02.2024 kiri nr 6-3/24/1314-2	/.../ Projektiga on hõlmatud järgmised kinnisasjad, mille riigivara valitseja on Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ning volitatud asutus on Maa-amet: <ul style="list-style-type: none"> • Pärnu mnt 66 (tunnus 63801:001:0717), trassiskeemi kohaselt piirneb projekteeritava teega; • Pärna tn 1 (tunnus 63801:001:0331), kinnisasjast on kavandatud äralõige; • Kasemetsa (tunnus 18801:001:0557), kinnisasjast on kavandatud äralõige; • Lepametsa (tunnus 18801:001:0553), kinnisasjast on kavandatud äralõige; • Urkepõllu (tunnus 18803:002:0167), kinnisasjast on kavandatud äralõige. Palume projektiga näidata juurdepääsuvõimalused kinnisasjale; • Priko (tunnus 18803:001:0142), kinnisasjast on kavandatud äralõige. Palume projektiga näidata juurdepääsuvõimalused kinnisasjale. Tulenevalt asjaolust, et kinnisasjale on seatud kasutusvalus OÜ Halinga kasuks, annab lõpliku kooskõlastuse kinnisasja osas kasutavaldaja; • Rasva (tunnus 63801:001:0639), kinnisasjast on kavandatud äralõige. Palume projektiga näidata juurdepääsuvõimalused kinnisasjale. Palume edastada Maa-ametile kavandatud äralõigete krundijaotuskavad enne ehitusloa menetlust. Märgime, et teeprojekti kohaste ehitustöödega ei saa alustada enne, kui kavandatud äralõiked Maaameti volitusalas olevatest kinnisasjadest on välja jagatud ning Kliimaministeeriumile riigivaraseaduses sätestatud korras üle antud. Projekti alasse või selle vahetusse lähedusse jääb 6 riikliku tihendusvõrgu punkti: Halinga (GPA ID 10685), Halinga_A (GPA ID 10686), Halinga_B (GPA ID 10617), Kõrtsi (GPA ID 10729), Kõrtsi_A (GPA ID 10730) ja Kõrtsi_B (GPA ID 10731). Geodeetiliste märkide kaitsevöönd on 3 meetrit märgi keskmest. Nimetatud geodeetilised märgid võib kõrvaldada. Palume geodeetiliste märkide kõrvaldamisest teavitada Maa-ameti geodeesia ja aeromöödistamise osakonna juhatajat (Karin Kollo, e-post karin.kollo@maaamet.ee). Projekti alasse jäävad ka kohaliku võrgu märgid. Vastavalt keskkonnaministri 28.06.2013 määruse nr 50 „Geodeetiliste tööde tegemise ja geodeetilise märgi tähistamise kord, geodeetilise märgi kaitsevööndi ulatus ning kaitsevööndis tegutsemiseks loa taotlemise kord“ § 2 lõikele 1 on kohaliku geodeetilise töö korraldajaks kohalik omavalitsusüksus. Palume pöörduda kohaliku omavalitsuse poole nimetatud geodeetilise märgi säilitamise, teisaldamise või kõrvaldamise tingimuste osas.	Põhjendus: Urkepõllu kinnistule oli varasemalt üks juurdepääs. Plaanitav kogujatee jagab Urkepõllu kinnistu kaheks. Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.2.7 - Juhul, kui ehitusprojekti tulemusena kaob mõnele kinnistule või kinnistu osale juurdepääs, tuleb projektiga tagada ja lahendada uus juurdepääs. Urkepõllu kinnistu mõlemale osale tuleb projektis kavandada juurdepääs. Täna puudub otse juurdepääs Priko kinnistult riigiteele nr 4. Maa-ameti ortofotode baasil hinnates toimub tänane juurdepääs põhja pool oleva Tänavatse (18803:002:0231) kinnistu juurdepääsutee kaudu üle Mardi (18803:001:0047) kinnistu. Projektiga ei muudeta tänast ligipääsu Priko kinnistule. Kui tulevikus tekib vajadus eraldi mahasõidu järele, tuleb see omanikul vastavalt kehtivale seadusandlusele endal lahendada. Projekt tänast olukorda ei muuda. Juurdepääs Rasva kinnistule on projekteeritud kogujateelt. Maa-ametile on edastatud krundijaotuskavad eraldi kirjaga. Geodeetiliste märkide osas võtame info teadmiseks. Transpordiamet on projekteerimistingimuste menetluse läbi viinud selge ja üheselt arusaadava riigitee plaanilahendusega, ehitusprojektis tehakse Maa-ameti märkuste alusel vajalikud muudatused, mistõttu puudub vajadus täiendavaks arvamuse küsimiseks ehitusloa menetluses. Otsus: 1. Projekteerida juurdepääs Urkepõllu kinnistu idapoolsele osale kogujateelt, kuna projekteeritud kogujatee jagab kinnistu kaheks. 2. Mitte projekteerida juurdepääsu Priko kinnistule. 3. Mitte kaasata Maa-ametit ehitusloa menetlusse, kuna puudub vajadus täiendavaks arvamuse küsimiseks ehitusloa menetluses.

		Maa-ametil ei ole põhimõttelisi vastuväiteid projekteerimistingimuste väljastamiseks riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 98,4-108,5 asuva Libatse–Are teelõigu ehitusprojekti koostamiseks. Palume arvestada Maa-ameti ettepanekutega. Palume kaasata Maa-amet ehitusloa menetlusse.	4. Projekti alasse või selle vahetusse lähedusse jääb 6 riikliku tihendusvõrgu punkti, mille säilimine selgub projekteerimise käigus. Projekti seletuskirjas käsitleda, et kui punktid likvideeritakse, siis tuleb teavitada Maa-ametit. 5. Kohaliku võrgu märkide osas tuleb ehitusprojekti koostamisel teha koostööd kohaliku omavalitsusega. 6. Lugeda projekteerimistingimuste eelnõu kooskõlastaja poolt kooskõlastatuks.
4	Muinsuskaitseamet 08.02.2024 kiri nr 5.1-17.6/143-1	Lisada projekti üldseletuskirja järgnev tekst: Muinsuskaitsetised objektid Projekti alale jääb Halinga liiklussõlme piirkonnas paremal pool teed arheoloogiatundlik ala - maahaudkalmistu. Arheoloogiatundlik ala on kantud käesoleva projekti asendiplaani joonisele. Eelnevale tuginedes on vajalik, kõigil kaevetöödel, mis toimuvad määratletud arheoloogiatundlikul alal ja väljaspool olemasoleva tee kehandit (sh ka teekehandist sügavamal), tagada arheoloogiliste uuringute läbiviimine (meetodiks arheoloogiline jälgimine, in situ ladestunud arheoloogilise kultuurikihi ilmnemisel arheoloogilised väljakaevamised). Kaevamisel tuleb arvestada seisakutega, et arheoloogile oleks tagatud pinnases leiduva arheoloogilise materjali tuvastamine ja dokumenteerimine. Kaevetöödel peab olema ekskavaatori varustuses ka hammasteta kopp. Arheoloogilisi uuringuid võib läbi viia vastava pädevusega isik või ettevõtja (MuKS §- d 46-47, § 68 lg 2 p 3 §-d 69-70). Arheoloogilise uuringu tegijad on leitavad kultuurimälestiste registrist „Erialane pädevus“ → „Pädevustunnistused“ → „Filtreerimine - Omandatud eriala/ kvalifikatsioon, kraad: Arheoloog“.	Otsus: 1. Arvestada Muinsuskaitseameti ettepanekuga ning lisada tingimused projekti seletuskirja. 2. Lugeda 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	Põhja-Pärnumaa Vallavalitsus 14.02.2024 kiri nr 4-8/168-1	Tutvunud projekteerimistingimuste eelnõuga, esitame selle kohta Põhja-Pärnumaa Vallavalitsuse poolsed arvamused: 1. Kogujateedel arvestada asjaoluga, et oleks tagatud teede piisav kandevõime ja katendi tugevus nii raskeveokite kui põllumajandustehnika liikluse tarvis. Kuna piirkonnas on palju põllumajanduslikus kasutuses olevaid maid, siis arvestada ka sellega, et põllumajanduslik transport on tänapäeval suuregabariidiline. 2. Samamoodi tuleb arvestada asjaoluga, et Tarva küla piirkonnas toimub rabast turba väljavedu raskeveokitega, mis peavad hakkama kasutama kogujateid, et pääseda TallinnPärnu-Ikla maanteele. 3. Oleme seisukohal, et juba varasemalt tehtud ettepaneku kohaselt on vajalik rajada Kondi tee jalakäijate tunnel, mis tagaks eelkõige ohutu ja lihtsa pääsemise teisele poole põhitrassi kergliiklusteele. Analoozne olukord on Tarva-Tõrdu tee ristmikul, kus arutelude tulemusena lisati projektlahendusele asjakohane nn „Tarva tunnel“.	Põhjendus: 1. Kogujateede katendi projekteerimisel on arvestatud, et teid hakkavad kasutama põllumajandustehnika ja raskeveokid. Erandiks on kohalik tee nr 1880002 Tarva-Tõrdu vahemikus km 0,688 – 1,083, seal piirkonnas on katte laiuseks kavandatud 3,5 m ja katendi konstruktsiooni ei parendata selliselt, et see kannaks raskeliiklust. 2. Tarva külas on kogujateede katendi valikul arvestatud turvast vedavate raskeveokitega. Raskeveokite liikluseks sobilikud kohalikud teed on: Taidre tee (1880501); Vana-Rehe tee (1880475). Nimetatud teede kaudu pääseb Kangru viaduktini. Viadukti kaudu pääseb kogujateele, mis on ühendatud Halinga ja Are liiklussõlmedega. 3. Kondi tee piirkonda ei ole projektiga tunnelit ette nähtud. Kondi tee piirkonna elanikud saavad kasutada Pärnu-Jaagupi keskusesse liikumiseks kogujateed, mis viib Kergu liiklussõlme. Viadukti kaudu saab ületada riigitee nr 4 ning liikuda edasi mööda kergliiklusteed Pärnu-Jaagupi keskuse poole. Teiseks variandiks on liikuda Kergu liiklussõlmest edasi Kergu jalgteed tunnelini, mille kaudu on võimalik liikuda riigitee nr 4 alt läbi ning sealt kaudu juba olemasolevaid teid pidi Pärnu-Jaagupi keskuse poole.

			<p>Täiendava jalgtee tunneli kavandamine Kondi tee piirkonda pole majanduslikult otstarbekas.</p> <p>Otsus: 1. Mitte projekteerida täiendavat jalakäijate tunnelit. 2. Puudub vajadus projekteerimistingimuste muutmiseks.</p>
2	<p>Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (edaspidi ELASA) Haldaja AS Connecto AS 07.02.2024 kiri nr 4110-1.17/55</p>	<p>Eesti Lairiba Arenduse Sihtasutus (ELASA) sidevõrgu haldaja, AS Connecto Eesti, kooskõlastab projekteerimistingimuste eelnõu. Palume Transpordiameti hallatavale maale, antud projekteeritava lõigu ulatuses, ette näha maa-ala uu(t)e sidetrassi(de) planeerimiseks ja paigaldamiseks. Kuna tegu on Eesti sidetaristu vaates olulise trassikoridoriga, kus tulevikus on näha vajadust täiendavate sideühenduste (optika) pakkumiseks/kasutusele võtmiseks seoses „Targatee projektiga“. Projekti alasse jääb ELASA sidevõrgu objekt ELA062. Projekteerimisel taotleda ELASA sidevõrgu haldajalt projekteerimise tehnilised tingimused ja projekti valmides kooskõlastada see Eesti Lairiba Arenduse SA võrguhalduse infosüsteemi (ELVI) kaudu https://elvi.elasa.ee/.</p>	<p>Otsus: 1. Projekti koostamisel näha ette maa-ala uute sidetrasside planeerimiseks. 2. Puudub vajadus projekteerimistingimuste muutmiseks.</p>
3	<p>Telia Eesti AS 30.01.2024 kiri nr EC. 1-5.1/96-1</p>	<p>/.../ Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 98,4-108,5 asuva Libatse–Are teelõigul paiknevad Teliale kuuluvad siderajatised. Projekteerimiseks võtta siderajatiste kaitsmiseks, säilimiseks või ümberehitamiseks tehnilised tingimused Telia „Ehitajate portaal“ Telia teenused ehitajale, arendajale ja maaomanikule - Telia kaudu. Tegutsemiseks siderajatiste kaitsevööndis, tuleb see kooskõlastada järelevalvega ja võtta selleks vastav tegutsemisluba Telia „Ehitajate portaal“ Telia teenused ehitajale, arendajale ja maaomanikule - Telia kaudu.</p>	<p>Põhjendus: Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.8.2 tuleb taotleda tehnilised tingimused kommunikatsioonide valdajatelt, kelle trasse projektiga tehtavad tööd puudutavad.</p> <p>Otsus: 1. Projekti koostamisel tuleb taotleda tehnilised tingimused Telia Eesti AS-lt. 2. Puudub vajadus projekteerimistingimuste muutmiseks.</p>
4	<p>Elering AS 02.02.2024 kiri nr 12-9/2024/60</p>	<p>/.../ Tehnilised tingimused: 1. Projektialale ulatuvad Elering AS 110 kV õhuliini Pärnu-Jaagupi haru L107C kaitsevöönd, mis on 25 m liini telgjoonest mõlemale; 2. Tööde teostamisel lähtuda lubatud kaugustest ja liinirajatiste kaitsevööndis tegutsemise korrast. Valdaja peab kinni pidama Ehitusseadustiku §70. (Ehitise kaitsevöönd), Ehitusseadustiku §77. (Elektripaigaldise kaitsevöönd) ja määrusest "Ehitise kaitsevööndi ulatus, kaitsevööndis tegutsemise kord ja kaitsevööndi tähistusele esitatavad nõuded" (Elektripaigaldise kaitsevööndis on keelatud tõkestada juurdepääsu elektripaigaldisele, põhjustada oma tegevusega elektripaigaldise saastamist ja korrosiooni ning tekitada muul viisil olukorda, mis võib ohustada inimest, vara või keskkonda, samuti korraldada kõrgepingepaigaldise õhuliini kaitsevööndis massiüritusi, ladustada jäätmeid, materjale ja aineid, teha mis tahes mäe-, laadimis-, süvendus-, lõhkamis- ja maaparandustöid, teha tuld, istutada ning langetada puid, sõita masinate ja mehhanismidega õhuliinide kaitsevööndis, mille üldkõrgus maapinnast koos veosega või ilma selleta on üle 4,5 meetri); 3. Projektialal arvestada maa-ala kohta kehtestatud planeeringuid ja servituudialasid; 4. Vastavalt Ehitusseadustiku § 70. lõige 2 punkt 3 ja 4-le, peab õhuliinile säilima juurdepääsuvõimalus; 5. Tööde teostamise ja hiljem hooldamise käigus on keelatud mehhanismide, masinate, nende osade, teisaldatava lasti ja inimeste lähenemine 110 kV elektripaigaldise osadele lähemale kui 5 m juhtme kõrval ja 3 m juhtmete all; 6. Maa-aluseid kommunikatsioone ja statsionaarseid kraave võib rajada õhuliini kaitsevööndis piki liini mitte lähemale kui 10 m ja risti liini mitte lähemale kui 25 m masti vundamendist, s.h tõmmitsast või mõnest muust elemendist; 7. Õhuliini kaitsevööndis paigaldada kaablid kaitsetorusse min. 1,0 m sügavusele; 8. Sõidutee planeerida mitte lähemale kui 10 meetrit õhuliini elementidest (mast, tõmmits, masti vundament);</p>	<p>Otsus: 1. Projekti koostamisel arvestada Elering AS tehniliste tingimustega. 2. Puudub vajadus projekteerimistingimuste muutmiseks.</p>

		<p>9. Tänavavalgustuse ja muu ehitise rajamisel tuleb tagada minimaalselt 5 m puhasvahe ehitise tipu ja õhuliini juhtme vahel (juhtme temperatuuri +60°C juures). Ehitise konstruktsiooni ning liini lähima faasijuhtme vahel peab toodud õhkvahe säilima ka juhul kui konstruktsioon kukub liini suunas;</p> <p>10. Ehitismaterjalide ja pinnase ladustamine on keelatud Elering AS 110 kV õhuliini kaitsevööndi teljele lähemale kui 16 m;</p> <p>11. Õhuliini kaitsevööndis on kõrghaljastus lubatud kasvukõrgusega kuni 3,0 m;</p> <p>12. Kaevetöödel ei tohi vigastada olemasoleva õhuliini konstruktsioone ega halvendada vundamentide kandevõimet, läbikaevatud maandurid tuleb taastada;</p> <p>13. Kaevetööd õhuliini masti mistahes lähimale elemendile lähemal kui 5 m ei ole lubatud;</p> <p>14. Pinnase kõrguste planeerimisel tuleb arvestada metallmastide läheduses mastide vundamentide kõrgustega, ehk vundamenti betoonosa peab olema 0,3 m ulatuses maast väljas;</p> <p>15. Tee ristumisel õhuliiniga peab olema tagatud 8,5 meetrine gabariit tee ja 110 kV õhuliini alumise juhtme vahel juhtme temperatuuril +60°C;</p> <p>16. Parkla, jalgteed ja kergliiklusteede rajamisel õhuliini juhtmete alla võtta arvesse, et Elering AS ei vastuta õhuliinist tulenevate ohtude eest (nt. jäite kukkumine);</p> <p>17. Jalgteed ja kergliiklusteed planeerida mitte lähemale kui 5 meetrit õhuliini elementidest (mast, tõmmit, masti vundament);</p> <p>18. Õhuliin ei tohi kulgeda üle suure hulga inimeste kogunemisega seotud spordirajatiste, mänguväljakute ja puhkealade (bussipeatuse);</p> <p>19. Projektilal arvestada, et õhuliin L107C (Pärnu-Jaagupi haru) ristumisel põhimaanteedega nr. 4 (E67), peavad ristumisvisangut piirama ankrumastid. Juhtmed tuleb kinnitada ankrumastile paralleelisolaatorkettidega. Ristumiste projekteerimisel tuleb lähtuda kehtivatest standarditest ja Eleringi ettevõtte dokumendiseeria (700) projekteerimise erinõuetest. 700 seeria dokumentides toodud nõuded ja kord on projekteerimisel ja töö korraldamisel kohustuslik. Ülekandeliinide ehitusnõuetes käsitlemata tööde tegemise kord tuleb eraldi kokku leppida.</p> <p>20. Ümberehitusele eelnevalt tuleb ümberehituse taotlejal koostada ning esitada Eleringile kooskõlastamiseks tööprojekt ja tööohutusplaan. Tööprojekti koostamise nõuded tuleb enne tööprojekti koostamist taotleda Eleringilt. Elering annab omapoolse heakskiidu või motiveeritud vastuväited 30 päeva jooksul kogu dokumentatsiooni esitamisest. Elering esitab omapoolse heakskiidu või vastuväited kirjalikult;</p> <p>21. Projekti kooskõlastamiseks esitada projekti tehnoorkude graafiline osa (asendiplaan koos lõigete ja ristumise lahendusega) ning seletuskiri vastava osaga digitaalsel kujul (dwg). Failid saata aadressile vho.kooskolastused@elering.ee;</p> <p>22. Objektile või selle lähiümbruses olemasolevate elektripaigaldiste vigastamise ohu korral ehitustegevuse tõttu, näha ette kaitsmise meetmed ning lahendused;</p> <p>23. Kaeve- ja tõstetööd liinirajatiste kaitsevööndis on lubatud ainult pärast vormikohase taotluse esitamist ning selle kooskõlastamist ja kaitsevööndis töötamise loa väljastamist Elering AS-i poolt. Taotluse vorm, esitada e-posti aadressile vho.kooskolastused@elering.ee</p>	
5	MTÜ Pärnumaa Ühistranspordikeskus	-	<p>Otsus: Pädev asutus eeldab EhS § 31 lg 6 alusel, et arvamuse avaldaja ei soovinud projekteerimistingimuste osas arvamust avaldada.</p>

2.2. Piirnevate kinnisasjade omanikud

Jrk nr	Kinnisasja nimi ja katastriüksuse tunnus	Arvamuse sisu	Pädeva asutuse põhjendus ja otsus esitatud arvamuse osas
1	Matsimaa 18803:001:0217	<p>Ei ole nõus koju pääsemiseks halveneva olukorraga. Pikema teekonna elab üle. Aga viie väikese lapsega perekond, kes päevas peab sõitma mitmeid kordi nii kooli, lasteaia kui kodu vahel. Lisaks muud sõidud. Mõõda kruusateed. Mida kasutavad turbaveo rekkad. Mis sellest kruusateest sedasi alles jääb. Kes hüvitab need autod ja nende remondid. Mis seda teed üle ei ela!?</p>	<p>Põhjendus: Piirkonna olemasolevad teed sh Vana-Rehe, Tarva-Tõrdu, Matsimaa tee viiakse mustkatte alla sellises ulatuses, et nende kaudu on võimalik pääseda Matsimaa kinnistult Halinga liiklussõlme ja Kangru viaduktini tolmuva tee kaudu.</p>

	15.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-10 (TRAM dokumendiregister)	Kui plaaniti Via Baltica ehitada 2+1 teena. Siis plaaniti kuni Matsimaa teeni TEH-1049-P08 tolmuva teed. Miks ei ole 2+2 plaanis enam seda? Lisaks kasvab tulevikus Matsimaa teel liiklus tihedus. Plaanitava ühepereelamu näol ja turismitalu arendus. Lisaks on Põhja-Pärnumaa valla eriplaneeringuga plaanitavad tuuleparkide alad 10 ja 12. Kui need plaanid peaks realiseerima. Ja hakkab toimuma nende ehitus tegevus. Hakkavad sõeluma 100 rekkad nendel teedel päevas.	Otsus: Võtta esitatud info teadmiseks. Puudub vajadus projekteerimistingimusi muuta.
2	Sella-Mihkli 18802:002:0106 Annamaa 18803:001:0124 Anniansu 18803:001:0043 Ernitsa 18803:001:0126 Ivo 18803:001:0169 Juhani-Tarva 18803:001:0346 Kalmeti 18803:001:0048 Kondi-Juhani 18802:002:0116 Kondi-Tõnise 18802:002:0197 Kupitsametsa 18801:001:0552 Müüri 18803:001:0334 Posti 18803:001:0082 Tamme 18803:001:0049 Türgi 18802:002:0182 Vainopõllu 63801:001:0962	/.../ Leheris OÜ palub täiendada projekteerimistingimusi nõudega arvestada projekteerimisel alltoodud märkusi: 1. Teelõigu 99km piirkonnas asub Sella-Mihkli maaüksus (18802:002:0106), mis asub projekteeritava teelõigu piiril (PK 984-67) ning kuhu plaanitakse teha katastriüksutest äralõige. Hetkel on kinnistul asuvale väärtuslikule põllule pääs olemasoleva transpordimaa piiril, kuid jooniselt ei selgu, kas see juurdepääs jääb ka peale tee ehitust võimalikuks. Tee ehituse lõpetamise kohas hetkel on 2 truupi ja 2 kraavi, aga jooniselt ei selgu, kas neid rekonstrueeritakse või mitte. Rekonstrueerimise järgne olukord peaks olema selline, et suure põllutehnikaga pääseks jätkuvalt Sella-Mihkli maaüksuse põllule. 2. Teelõigu 105-106 km piirkonnas asub Vainopõllu maaüksus (63801:001:0962), millest plaanitakse samuti äralõiget. Hetkel on pääs põllule transpordimaa sees oleva mahasõidu kaudu Leinasaare tee nurgast. Esitatud eskiisi järgi satub tänase mahasõidu asemele projekteeritav kogujatee ning sealt mahasõitu enam jooniselt ei nähtu. Leinasaare teele on planeeritud mahasõit, kuid Vainopõllule mitte. Leinasaare tee kaudu otse põllule ei pääse, kuna põllu ja tee vahel on kraav. <u>Tagada, et säiliks suure põllutehnikaga juurdepääs Vainopõllu maaüksuse põllule.</u> 3. Teelõigu 108 km piirkonnas asub Ernitsa maaüksus (18803:001:0126). Sellele kinnistule kavandatakse Kangru ökodukti ning plaanitakse maaüksusest äralõiget. Olemasolev mahasõit jääb nähtavasti ehitatava ökodukti muldkeha alla ning uue juurdepääsu võimalust joonisel näidatud ei ole. <u>Palume tagada juurdepääs Ernitsa maaüksusele.</u> Vajadusel lahendada juurdepääs naaberkatastriüksuse Mardi (18803:001:0192) või Kaarli (18803:001:0255) kaudu. 4. Seoses eelnimetatud maaüksustega, aga ka teiste omanike maaüksustega tõusetub küsimus kogujateede massipiirangutes. Hetkel olemasolevad kinnistute juurdepääsud on massi piiranguteta riigitee 4 teele. Hetkel tutvumiseks esitatud materjalidest ei selgu massi piirangute olemasolu kõigi rekonstrueeritavate või ehitatavate teede osas. <u>Kui mahasõidud likvideeritakse, on vajalik, et kogujateed liiklemise olukorda ei halvendaks. Palume lahendada teedevõrk selliselt, et planeeritavatel teedel saaks liigelda raske- ja põllutehnikaga aastaringiselt.</u> Ühtlasi juhime tähelepanu, et piirkonnas planeeritakse tuuleparke ning tuuleparkide tuuleala teenindamiseks on vaja nähtavasti kasutada piirkonna teedevõrku, sh Vana-Rehe, Tarva-Tõrdu, Loomse-Tõrdu teid, mis tuleks ehitada/rekonstrueerida selliselt, et oleks võimalik nii maade tänase sihtotstarbe kohane kasutamine (põllumajandus, metsandus) kui ka tuuleparkide ehitus. 5. Seoses uue kogujatee rajamisega, mis hakkab kulgema läbi Tamme (18803:001:0049), Kaltsu (18803:001:0203), Kalmeti (18801:001:0048), Ivo (18803:001:0169), Posti (18803:001:0082), Anniansu (18803:001:0043) kinnistute (millelt plaanitakse ka äralõikeid), märgime, et esitatud eskiisist ei ole nähtav/arusaadav sademete vee ja pinnavee juhtimiseks vajalike kraavide, truupide olemasolu ja rajamine. <u>Palume projekteerida lahendus, millega neil kinnistutel tee-ehitusega rekonstrueeritavad olemasolevad ja rajatavad uued kraavid/truubid tagavad liigvee ärajuhtimise kinnistutelt.</u>	Põhjendus: 1. Juurdepääsu asukoht Sella-Mihkli kinnistu põllumaale muutub. Olemasolev juurdepääs põllumaale on riigitee nr 4 ca km 98,48 asuva mahasõidu kaudu. Projektiga nimetatud mahasõit likvideeritakse. Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.2.7 - Juhul, kui ehitusprojekti tulemusena kaob mõnele kinnistule või kinnistu osale juurdepääs, tuleb projektiga tagada ja lahendada uus juurdepääs. Ehitusprojekti tuleb ette näha juurdepääs Sella-Mihkli kinnistu põllule ning arvestada põllumajandustehnikaga. 2. Projektiga kaob ol.ol juurdepääs Vainopõllu kinnistule. Vastavalt projekteerimistingimuste punktile 5.2.7 - Juhul, kui ehitusprojekti tulemusena kaob mõnele kinnistule või kinnistu osale juurdepääs, tuleb projektiga tagada ja lahendada uus juurdepääs. 3. Nii Tallinna kui ka Pärnu pool ökodukti on kavandatud mahasõidud kogujateelt. Ümber ökodukti muldkeha omandab riik maad rohkem, mis tähendab, et mööda riigimaad on võimalik pääseda Ernitsa kinnistu alles jäävale osale.  4. Projektiga kavandatavad kogujateed (sh ol.ol kohalikud teed) on ette nähtud arvestusega, et nendel on võimalik aastaringiselt liigelda ka rasketehnikaga. Piirkonna olemasolevaid teid sh Vana-Rehe, Tarva-Tõrdu, Loomse-Tõrdu parendatakse selliselt, et seal on võimalik liigelda rasketehnikaga. Erandiks on Tarva-Tõrdu teelõik vahemikus km 0,688 – 1,083, mille kandevõime tõstmist projektiga ette ei nähta. Tuuleparkide rajamiseks vajalike teedevõrgu rajamine tuleb lahendada tuuleparkide rajamisest huvitatud isikul lähtudes kehtivast seadusandlusest. 5. Tegemist on võrdlemisi tasase alaga ning üldiselt ei muutu olukord sademete ärajuhtimise osas oluliselt, st säilib tänasele olukorrale sarnane situatsioon, peamiselt imub vesi pinnasesse. Tamme (18803:001:0049)

	<p>Vana-Matsi 18803:001:0014</p> <p>15.02.2024 kiri nr E271</p>		<p>kinnistu osas nähakse projektis ette kraavi rajamine. Olemasolevate kraavidega on võimalik ühendada ka Posti (18803:001:0082) ja Anniansu (18803:001:0043) kinnistud. Kraavi ei saa rajada Kaltsu (18803:001:0203), Kalmeti (18801:001:0048) ja Ivo (18803:001:0169) kinnistutele, sest puudub eesvool kuhu vett juhtida.</p> <p>Otsus:</p> <ol style="list-style-type: none"> Arvestada ettepanekuga, projekteerida juurdepääs Sella-Mihkli kinnistul asuvale põllumassiivile. Arvestada ettepanekuga, projekteerida kogujateelt juurdepääs Vainopõllu kinnistul asuvale põllule. Kavandada ökoduktist lääne poole jääva mahasõidu juurest kruuskattega juurdepääs Ernitsa kinnistuni. Arvestada ettepanekuga ning projekteerida kogujateed arvestusega, et rasketehnika saab liigelda aastaringselt. Kavandada kraavid Tamme, Posti ja Anniansu kinnistutele.
<p>3</p>	<p>Kõlli 63801:001:1188</p> <p>15.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392- 12 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>Alljärgnev on Kõlli kinnistu omaniku A. E. vastuväited, arvamus ja ettepanek.Libatse-Are teelõigu projekteerimistingimustele.</p> <ol style="list-style-type: none"> Palun piiride kättenäitamist maastikul. Vastav ettepanek tehti 12.02.24 Tarva külas toimunud koosolekul Hr Kristjan Reimetsale, viimane lubas ka seda teha. Samal koosolekul tehti ettepanek ajatada vastamistähtaega kuni 24.02.24 ja või kuni hr Reimets on kinnistuomanikega uuesti mõõdulindiga piirid üle vaadanud ja paika pannud. Hr Reimets lubas nii talitada. Olemasolevad kaardid on liiga üldised ja nendega ei ole võimalik tuvastada piiride paiknemist ja asukohti maastikul. Ei ole võimalik saada eluliselt olulist tervikpilti suurest elumuutvast elukorraldusest ViaBaltica ehitamise kontekstis. Palun edastage link detailse üldkaardiga, vaid Kõlli kinnistu piires kaart on vähe, et aru saada tervikpildist. Kõlli kinnistul asuvad tootmishooned ja sinna vajavad ligipääsu suured ja rasked autod, kuni 70t ja muud eriveoseid tegevad sõidukid. Kogujatee läbi Tarva küla sellist transporti välja ei kannata. Ettepanek kogujatee uuele asukohale on LISAS oleval fotol märgitud lilla pliiatsijoonega. Sellise lahendusega raskeveosed Tarva külast läbi ei lähe , need liiguvad mööda peatrassi ja Tarva külast üle Kõlli kinnistu põllu. Samuti lahendab see lahendus AS TootsiTurvas veokite läbipääsu Tarva külast külarahva elu häirimata ja iidse külatänavana struktuuri muutmata (kiviaiad ja haljastus, põlispuud). Palun arvestada nende ettepanekutega LISA Tarva kogujatee ettepanek kaardil 	<p>Põhijendus:</p> <p>Punktide 1, 2 ja 3 osas on selgitused antud kohapeal 22.02.2024.</p> <p>4. Seoses Teie ettepanekuga projekteerida Kõlli kinnistust kuni Halinga liiklussõlme ühendusteeni uus põhimaantee paralleelne kogujatee selgitame järgnevat.</p> <p>Projekti eesmärk on riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) km 98,4-108,5 asuva Libatse–Are lõigu kavandamine 2+2 ristlõikega maanteeks (I klassi maantee). Riigitee nr 4 kuulub üle-euroopalisel TEN-T teedevõrgustikku. Tegemist on Euroopa peamise põhja-lõuna suunalise ühendusteedega Soome, Eesti, Läti, Leedu, Poola ja kesk-Euroopa vahel. Projekt on koosõlas 01.10.2012 kehtestatud Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0“ (edaspidi teemaplaneering).</p> <p>Teemaplaneeringuga on määratud põhimaantee trassi koridor, teede ja eritasandiliste ristmike (liiklussõlmede) asukohad maakonnaplaneeringu täpsustamises. Muuhulgas on kavandatud põhimaantee paralleelne kogujatee Kõlli kinnistust kuni Halinga liiklussõlme ühendusteeni. Teemaplaneeringujärgne kogujatee kulgeb Loomse küla Kuivati ja Töökoja kinnistutel asuvate hoonete vahelt läbi ning antud asukohta kogujatee projekteerimisel tulnuks hoonete vahelisel alal märkimisväärselt toimiva ettevõtte väljakujunenud olukorda muuta, st lõpetada ära osaliselt parkimine, manööverdamine, tagurdamine, laadimine jms. Lisaks tulnuks kaaluda ühe hoone võõrandamist ja lammutamist, et tagada nähtavust ja ohutust. Eeltoodu vältimiseks ning võttes arvesse, et Loomse ja Tarva külade vahel on olemasolevad kohalikud teed, on kohaliku omavalitsusega koostöös kavandatud kohaliku tee Tarva-Tõrdu tee ümberehitus, et tagada ühendus põhimaanteele nii kohalikele elanikele, põllumeestele, kui ka piirkonda teenindavale raskeliiklusele. Olemasolevad teed täidavad antud asukohas kogujatee funktsiooni ja tagavad vajalikud juurdepääsud põhimaantee ristmike sulgemise tõttu. Need teed rekonstrueeritakse, et viia nõuetega vastavusse.</p> <p>Kirjeldatud lahendus tagab olemasoleva teedevõrgu parema kasutamise, väiksema ehitusmahu, olemasoleva maakasutuse säilimise kogujatee asukohas, materjali kokkuhoiu (seeläbi ka keskkonna säästu), väiksemad hilisemad teede</p>

		<p>üalpidamise ja hooldamise kulud ning paremad tingimused ka piirkonna põllumeestele.</p> <p>Eeltoodut arvestades on Transpordiamet loobunud teemaplaneeringu järgse kogujatee kavandamisest ning näinud ette olemasolevate kohalike teede kandevõime tõstmise ja mustkatte alla viimise, et need oleksid sobivad nii kohalikele elanikele, põllumeestele, kui ka piirkonda teenindavale raskeliiklusele. Erandiks on kohalik tee nr 1880002 Tarva-Tõrdu vahemikus km 0,688 – 1,083, kus on katte laiuseks kavandatud 3,5 m ja katendi konstruktsiooni ei parendata selliselt, et see kannaks raskeliiklust.</p> <p>Projekteerimistingimuste alusel projekteeritav lahendus ei takista huvitatud isikul (kohalikul omavalitsusel või arendajal) kavandada teemaplaneeringus ette nähtud kogujatee projekteerimist ja realiseerimist ehitusseadustikus ette nähtud korras eraldiseisva menetlusena.</p> <p>Lühendamaks Kõlli kinnistult ja sinna liikuva raskeliikluse liikumise teekonda Tallinna suunas on huvitatud isikul võimalus kavandada ka raskeliikluse jaoks möödasõit Tarva küla keskusest. Koostöös kohaliku omavalitsusega on seda võimalik teha ehitusseadustikus ette nähtud korras eraldiseisva menetlusena.</p> <p>Juurdepääs Kõlli kinnistult põhimaanteele on lahendatud kolmel viisil. Sõiduautod pääsevad Tarva tunneli kaudu teisel pool põhimaanteed asuvale kogujateele, mis on ühendatud Halinga ja Are liiklussõlmedega. Pärnu-Jaagupisse on võimalik sõiduautoga pääseda ka otse Tarva-Tõrdu tee (1880002) kaudu. Kolmandaks võimaluseks, mis muuhulgas on mõeldud ka raskeveokite tarbeks (sh Kõlli kinnistult tulev raskeliiklus), on liikuda kohalike teede kaudu Kangru risten, mis on ühendatud Pärnu-Jaagupi ja Are vahelise kogujatee ning liiklussõlmedega. Kõlli kinnistult pääseb Kangru risten olemasolevate kohalike teede kaudu – Tarva-Tõrdu (1880002), Turbaraba tee (1880500), Taidre tee (1880501), Vana-Rehe tee (1880475). Kirjeldatud teekonda on võimalik kasutada ka ettevõtte Tootsi Turvas AS veokitel põhimaanteele liikumiseks. Tuleb arvestada, et raskeliikluse liikumine läbi Tarva küla südame ei ole projektlahendusega soodustatud.</p> <p>Otsus: Mitte arvestada ettepanekuga, täiendavat kogujateed mitte projekteerida.</p>
<p>4</p> <p>29.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-20 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>/.../</p> <p>Kõlli kinnistu omaniku A. E arvamus kinnisasja võõrandamise kompensatsiooni arvutamise kohta. Ettepanek. Tarva küla läbiva kogujatee uue asukoha kohta. Müratõkke kujundus ja iseloomustus.</p> <p>1. Riigile omandatava maa-ala väärtuse kujundamine:</p> <p>Kompensatsioon võõrandatud maa eest peab antud kontekstis vastama KODU VÄÄRTUSELE, mitte kinnisvara turuväärtusele, mis on kujundatud piirkonna keskmisest tehinguhinnast.</p> <p>Tänane olukord on selline, et ainulaadne Kõlli talu, selle elumaja ehk taluhäärber ja kompleksi kuuluvad teised hooned, ehitised, iluaed ja õunaaed moodustavad ühtse unikaalse terviku - unikaalse ja eripärase kodu. Sellisele kompleksile turuhinna määramine antud ViaBaltica lähedal paiknemise konteksti arvestades ei ole võimalik ja on lubamatu. Samuti ei ole sellises suuruses talusid piirkonnas müüdnud.</p> <p>Kompensatsiooni kriteeriumiks on ka sotsiaalmajanduslikule keskkonnale avalduvad mõjud.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Transpordiamet on sõlminud riigihanke läbiviimise tulemusel lepingu atesteeritud hindajaga, kes viib läbi omandatava ala hindamise. Hindamisaruannete koostamisel lähtub töövõtja Eesti vara hindamise standardist EVS 875, KAHOS-st (Kinnisasja avalikes huvides omandamise seadus), kinnisasja erakorralise hindamise korras ning muudest asjakohastest õigusaktidest. Tegemist ei ole projekteerimistingimustega seotud ettepanekuga vaid see puudutab maade omandamise menetlust, mis viiakse läbi eraldiseisvalt.</p> <p>2. Juurdepääs Tarva külale on lahendatud kolmel viisil. Sõiduautod pääsevad Tarva tunneli kaudu teisel pool põhimaanteed asuvale kogujateele, mis on ühendatud Halinga ja Are liiklussõlmedega. Pärnu-Jaagupisse on võimalik sõiduautoga pääseda ka otse Tarva-Tõrdu tee (1880002) kaudu. Kolmas võimalik juurdepääs, mis muuhulgas on mõeldud ka raskete veokite juurdepääsuks, on lahendatud Kangru riste kaudu, mis on ühendatud Pärnu-Jaagupi ja Are vahelise kogujatee ja liiklussõlmedega. Seda kaudu on võimalik ka ettevõtte Tootsi Turvas AS veokitel võimalik pääseda riigiteele nr 4. Kõlli kinnistult pääseb Kangru risten olemasolevate kohalike teede kaudu – Tarva-</p>

ViaBaltika trassikoridor poolitab külaharva ja sugulastega suhtlemisel aastasadu kasutatud harjumuslikud teed ja rajad.

Ligipääsud maal elavatele inimestel eluliselt tähtsaks olevatele põldudele, metsadesse, heinamaadele on väga keeruline ja ka teede pikkusi arvestades kulukas.

Võimalike **häiringutega** arvestamine: müra , vibratsioon, mürgised heitgaasid ja selle mõju elanike tervisele , valgusreostus.

Kõlli talu ehk kinnistu on unikaalne, selle elanike tahte vastaselt eriolukorda sattunud KODU. Kinnistul on seetõttu KODUväärtus, mitte kinnisvara kohalik keskmine hind.

Riik peaks ka kompenseerimisel vastavalt käituma, kasutades riigikaitseliste objektidele jäävate kinnistute kompenseerimiseks kasutatud valemeid ja mehhanisme. (Nursipalu kogemus)

2. Ettepanek võimaliku õigusliku riive likvideerimiseks seose ligipääsuga Kõlli kinnistule ja Tarva külla Kogujatee uus asukoht vastavalt külaelanike soovile.

Kõlli kinnistul ja sellega piirnevatel kinnistutel ja lisaks ettevõtte Tootsi Turvas AS tegutsevad inimesed ja ettevõtted tegelevad metsamajanduse, põllumajanduse, transporditeenuse osutamise, kaevetööde pakkumise ja turismindusega. Nende tegevuste eelduseks on suurte, raskete ja laiade veokite juurdepääs ja väljapääs Kõlli kinnistule, ladudesse ja töökodadesse ja Tarva külla.

Transpordiameti poolt hetkel välja pakutud **kogujatee lahendus läbi Tarva küla ja/või teisele poole mööda nn Soo teed Kõlli talu ja teiste Tarva küla elanike ja ettevõtjate vajadusi EI RAHULDA.**

ETTEPANEK kogujatee uuele asukohale on FOTOL märgitud lilla pliiatsijoonega.

Sellise lahendusega raskeveosed Tarva külast läbi ei lähe, need liiguvad mööda peatrassi ja Tarva külast üle Kõlli kinnistu põllu. Samuti lahendab see lahendus AS TootsiTurvas veokite läbipääsu Tarva külast külaharva elu häirimata ja iidse külatänavana struktuuri muutmata (kiviaiad ja haljastus, põlispuud).



Foto Ettepanek kogujatee uus asukoht läbi tarva küla. lilla joon

3. Müratõkke iseloomustus.

Kõlli kinnistu piires kasutada puidust ja betoonist kvaliteetsest materjalist ja esteetilist müratõket. 20x20 prussist ja/või betoon taldmikul.

Tõrdu (1880002), Turbaraba tee (1880500), Taidre tee (1880501), Vana-Rehe tee (1880475). Projektiga kavandatakse kohalike teede kandevõime tõstmine ja mustkatte alla viimine.

3. Müratõkete projekteerimisel lähtutakse põhimõttest, et kogu projektala ulatuses kavandatakse müratõkked tüüpse lahenduse alusel. Valdavalt on kasutusel müraseina postide vahel alumiiniumist akustilised elemendid, mis vastavad standardile ning on teada nende toodete helineeldevõime klass ja heliisolatsioonivõime klass. See võimaldab projekteerida sellised lahendused, mis tagavad vajalikud kehtestatud nõutud müratasemed müraseina taga. Müratõkked on kavandatud nii, et perspektiivses olukorras oleks arvutuslik müratase hoone fassaadil päevasel ajal $L_d \leq 65$ dB ning öisel ajal $L_n \leq 60$ dB.

Otsus:

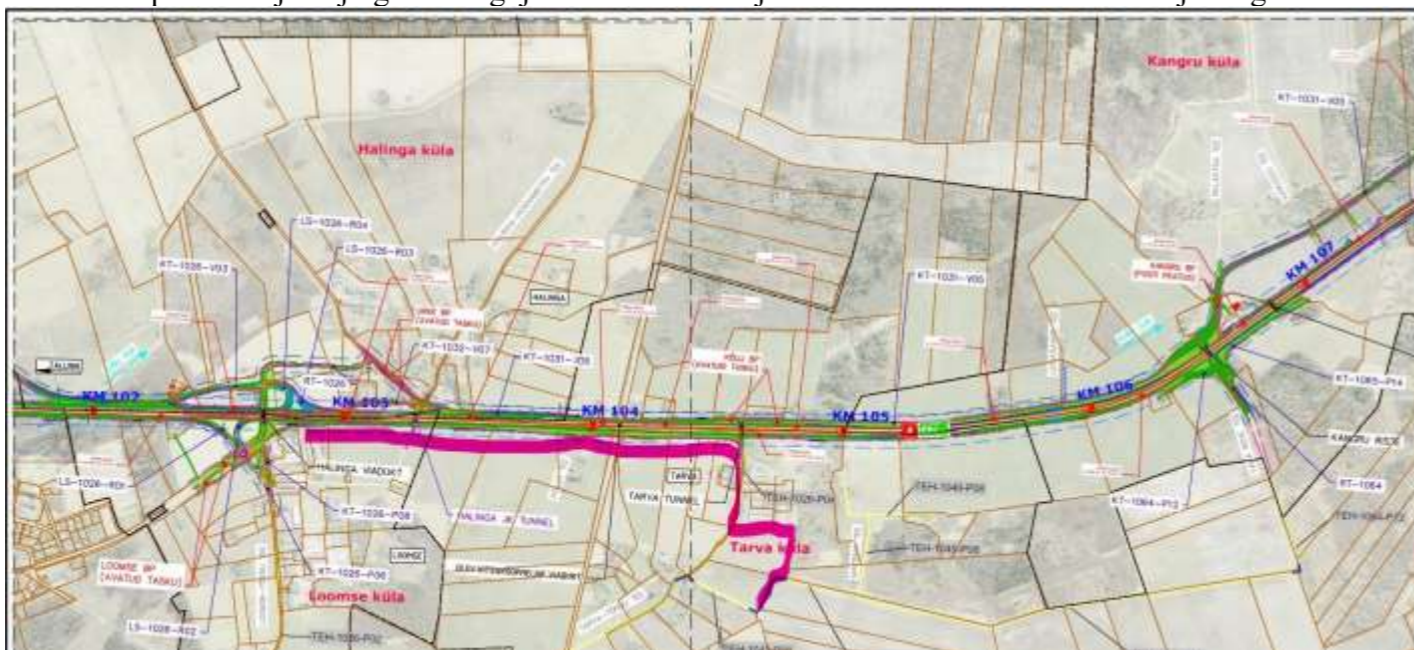
1. Mitte projekteerida täiendavat kogujateed.

2. Mitte arvestada ettepanekut müraseina paneelide materjalide osas. Kasutada kogu projektala ulatuses tüüpseid ja standarditele vastavaid müratõkke lahendusi.

		<p>FOTO Müratõke</p>  <p>Palun arvestada nende arvamuste ja ettepanekutega.</p> <p>/.../</p>	
5	<p>Küla elanik A.E kiri</p> <p>29.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-20 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>Tarva küla Põhja-Pärnumaa vald kinnistuomanike ETTEPANEK muuta Tarva külasse planeeritud kogujatee asukohta.</p> <p>Ettepaneku esitavad järgmised Tarva küla talud:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Andrese <input type="checkbox"/> Kubjaõue <input type="checkbox"/> Ansuke <input type="checkbox"/> Kõlli <input type="checkbox"/> Matsi <input type="checkbox"/> Kalda <input type="checkbox"/> Aruvarba 	<p>Põhjendus: Seoses Teie ettepanekuga projekteerida Kõlli kinnistust kuni Halinga liiklussõlme ühendusteeni uus põhimaantee paralleelne kogujatee selgitame järgnevat. Projekti eesmärk on riigitee 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) km 98,4-108,5 asuva Libatse–Are lõigu kavandamine 2+2 ristlõikega maanteeks (I klassi maantee). Riigitee nr 4 kuulub üle-euroopalisse TEN-T teedevõrgustikku. Tegemist on Euroopa peamise põhja-lõuna suunalise ühendusteega Soome, Eesti, Läti, Leedu, Poola ja kesk-Euroopa vahel. Projekt on kooskõlas 01.10.2012 kehtestatud Pärnu maakonnaplaneeringu teemaplaneeringuga „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla (Via Baltica) trassi asukoha täpsustamine km 92,0-170,0“ (edaspidi teemaplaneering).</p>

Transpordiameti poolt hetkel välja pakutud kogujatee lahendused toovad raskeveokid külasudamesse, ei rahulda tegelikkuses ettevõtjate vajadusi koormustaluvuse ja laiuse poolest, rajamiseks on vaja rikkuda õuealaid, on külas elavatele inimestele ka pisut ebaloogilised ja tundub ka, et Transpordiametile kallimad.

Tarva küla pakub välja alljärgneva kogujatee uue asukohta ja see on FOTOL tähistatud lilla joonega.



Teemaplaneeringuga on määratud põhimaantee trassi koridor, teede ja eritasandiliste ristmike (liiklussõlmede) asukohad maakonnaplaneeringu täpsusastmes. Muuhulgas on kavandatud põhimaanteega paralleelne kogujatee Kõlli kinnistust kuni Halinga liiklussõlme ühendusteeni. Teemaplaneeringujärgne kogujatee kulgeb Loomse küla Kuivati ja Töökoja kinnistutel asuvate hoonete vahelt läbi ning antud asukohta kogujatee projekteerimisel tulnuks hoonete vahelisel alal märkimisväärselt toimiva ettevõtte väljakujunenud olukorda muuta, st lõpetada ära osaliselt parkimine, manööverdamine, tagurdamine, laadimine jms. Lisaks tulnuks kaaluda ühe hoone võõrandamist ja lammutamist, et tagada nähtavust ja ohutust. Eeltoodu vältimiseks ning võttes arvesse, et Loomse ja Tarva külade vahel on olemasolevad kohalikud teed, on kohaliku omavalitsusega koostöös kavandatud kohaliku tee Tarva-Tõrdu tee ümberehitus, et tagada ühendus põhimaanteele nii kohalikele elanikele, põllumeestele, kui ka piirkonda teenindavale raskeliiklusele. Olemasolevad teed täidavad antud asukohas kogujatee funktsiooni ja tagavad vajalikud juurdepääsud põhimaantee ristmike sulgemise tõttu. Need teed rekonstrueeritakse, et viia nõuetega vastavusse. Kirjeldatud lahendus tagab olemasoleva teedevõrgu parema kasutamise, väiksema ehitusmahu, olemasoleva maakasutuse säilimise kogujatee asukohas, materjali kokkuhoiu (seeläbi ka keskkonna säästu), väiksemad hilisemad teede ülalpidamise ja hooldamise kulud ning paremad tingimused ka piirkonna põllumeestele.

Eeltoodut arvestades on Transpordiamet loobunud teemaplaneeringu järgse kogujatee kavandamisest ning näinud ette olemasolevate kohalike teede kandevõime tõstmise ja mustkatte alla viimise, et need oleksid sobivad nii kohalikele elanikele, põllumeestele, kui ka piirkonda teenindavale raskeliiklusele. Erandiks on kohalik tee nr 1880002 Tarva-Tõrdu vahemikus km 0,688 – 1,083, kus on katte laiuseks kavandatud 3,5 m ja katendi konstruktsiooni ei parendata selliselt, et see kannaks raskeliiklust.

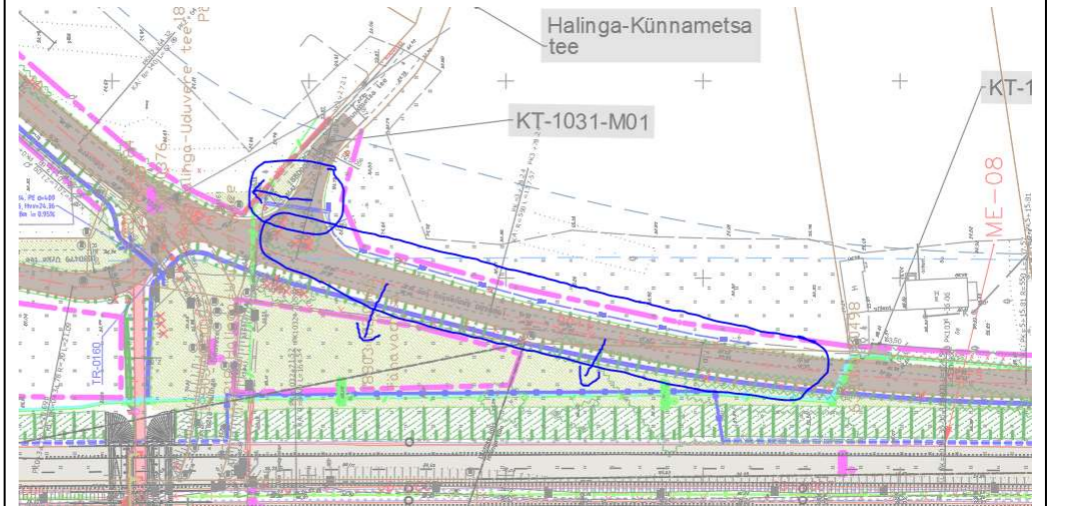
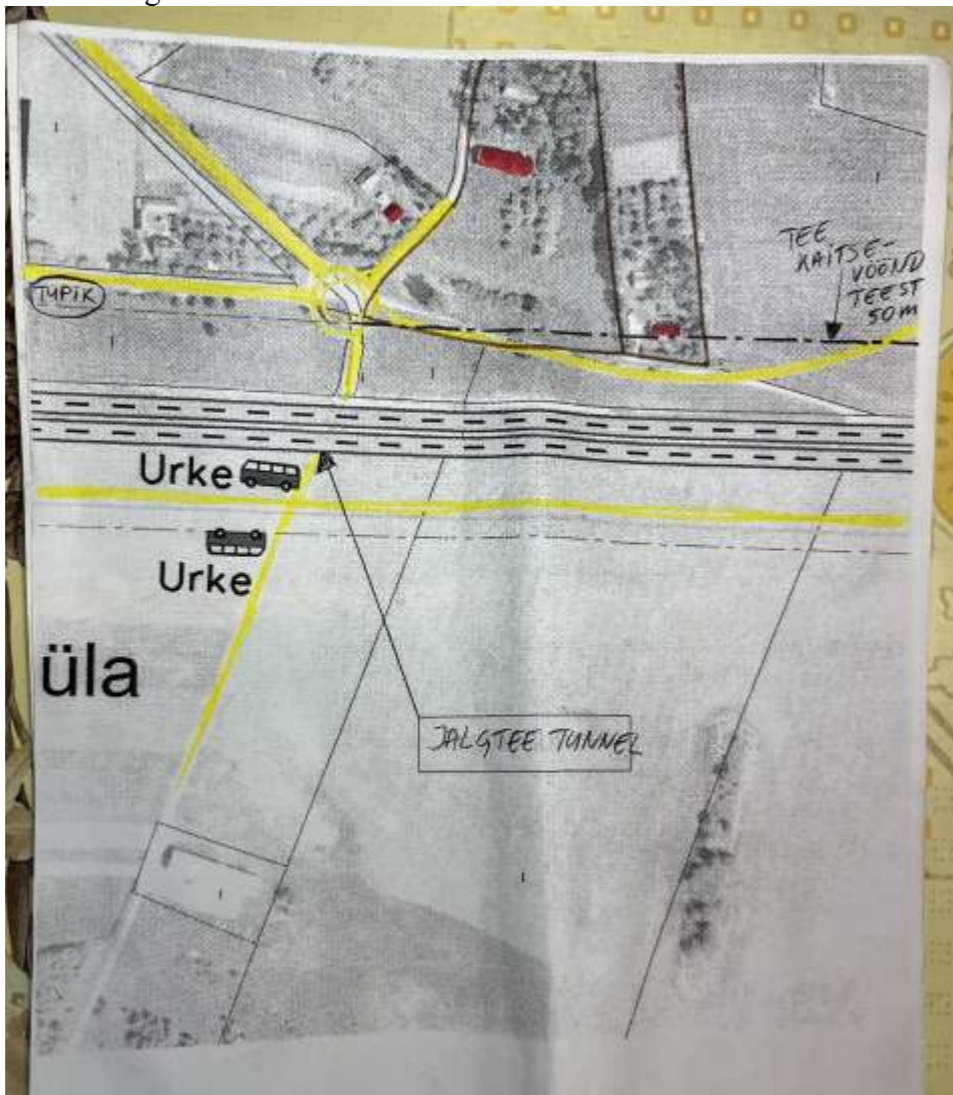
Projekteerimistingimuste alusel projekteeritav lahendus ei takista huvitatud isikul (kohalikul omavalitsusel või arendajal) kavandada teemaplaneeringus ette nähtud kogujatee projekteerimist ja realiseerimist ehitusseadustikus ette nähtud korras eraldiseisva menetlusena.

Lühendamaks Kõlli kinnistult ja sinna liikuva raskeliikluse liikumise teekonda Tallinna suunas on huvitatud isikul võimalus kavandada ka raskeliikluse jaoks möödaskiit Tarva küla keskusest. Koostöös kohaliku omavalitsusega on seda võimalik teha ehitusseadustikus ette nähtud korras eraldiseisva menetlusena.

Juurdepääs Tarva külast põhimaantele on lahendatud kolmel viisil. Sõiduautod pääsevad Tarva tunneli kaudu teisel pool põhimaanteed asuvale kogujateele, mis on ühendatud Halinga ja Are liiklussõlmedega. Pärnu-Jaagupisse on võimalik sõiduautoga pääseda ka otse Tarva-Tõrdu tee (1880002) kaudu. Kolmandaks võimaluseks, mis muuhulgas on mõeldud ka raskeveokite tarbeks (sh Kõlli kinnistult tulev raskeliiklus), on liikuda kohalike teede kaudu Kangru risteneni, mis on ühendatud Pärnu-Jaagupi ja Are vahelise kogujatee ning liiklussõlmedega. Kõlli kinnistult pääseb Kangru risteneni olemasolevate kohalike teede kaudu – Tarva-Tõrdu (1880002), Turbaraba tee (1880500), Taidre tee (1880501), Vana-Rehe tee (1880475). Kirjeldatud teekonda on võimalik kasutada ka ettevõtte Tootsi Turvas AS veokitel põhimaantele liikumiseks. Projekteeritud lahendus ei suuna ega soosi raskeveokite pääsu Tarva küla südamesse.

			<p>Otsus: Mitte arvestada ettepanekuga, täiendavat kogujateed mitte projekteerida.</p>
6	<p>Kõrtsi 18801:001:0508</p> <p>29.01.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-2 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>/.../ Soovin teada mis summast käib meie kinnistu puhul jutt?</p>	<p>Põhjendus: Transpordiamet on sõlminud riigihanke läbiviimise tulemusel lepingu atesteeritud hindajaga, kes viib läbi omandatava ala hindamise. Hindamisaruannete koostamisel lähtub töövõtja Eesti vara hindamise standardist EVS 875, KAHOS-st (Kinnisasja avalikes huvides omandamise seadus), kinnisasja erakorralise hindamise korrast ning muudest asjakohastest õigusaktidest.</p> <p>Otsus: Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>
7	<p>Kupitsa 18801:001:0551</p> <p>29.01.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-3 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>/.../ Ettepanekud esitati kirjalikult vene keeles, järgnev on refereering kirjadest: Üldisest plaanijoonisest on keeruline aru saada.</p>	<p>Põhjendus: Maaomanik esitas täiendavaid küsimusi, millele on kirjalikult vastatud. Projekteerimistingimuste osas arvamust ja ettepanekuid ei esitatud.</p> <p>Otsus: Puudub vajadus projekteerimistingimuste muutmiseks.</p>
8	<p>Leppoja 18803:001:0059</p> <p>7.02.2024 kiri nr 8- 1/21-200/1392-5 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>OÜ Metsagrupil on Tallinn - Ikla maantee Pärnu - Libatse lõigul mitmeid kinnistuid, mis jäävad kavandatud 2+2 tee ehitusse. Palume antud lõiku vaadata komplekselt, ehk me oleksime huvitatud Metsagrupi maade vahetusest ühe kogumina riigimaa vastu, mitte paari tuhande m2 kaupa müüma.</p>	<p>Põhjendus: Transpordiamet on sõlminud riigihanke läbiviimise tulemusel lepingu atesteeritud hindajaga, kes viib läbi omandatava ala hindamise. Hindamisaruannete koostamisel lähtub töövõtja Eesti vara hindamise standardist EVS 875, KAHOS-st (Kinnisasja avalikes huvides omandamise seadus), kinnisasja erakorralise hindamise korrast ning muudest asjakohastest õigusaktidest.</p> <p>Otsus: Arvestame võimalusel ettepanekuga teostada maade vahetus.</p>
9	<p>Vana-Kooli 18803:002:0152</p> <p>Vana-Kooli 18803:002:0151</p> <p>10.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-6 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>Tekkisid mõned küsimused Halinga külas asuva ehituslõigu kohta. Elan Vanakooli talus,maja eest läheb külatee, mis läheb kortermajade juurde.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kas oleks võimalik tee ehituse käigus paigaldada lamavpolitsei? 2. Küsimusi tekkis ka müratõkke kohta, aga äkki oleks seda võimalik telefoni teel täpsustada. 3. Kui suur osa minu maast läheb teelõigu alla ? 4. Oleme selle maa väljarentinud , mis on eeldatav teeehituse aeg? Saamata jääb sel juhul meil maarenditulu. 	<p>Põhjendus: 1. Liikluskünnise ehk nn lamava politseiniku paigaldamist pole projektiga ette nähtud, kortermaja juurde viiv tee teenindab kahe kortermaja elanikke. Liikluskünnise eesmärgiks on kiiruste alandamine. Tee on ca 300 m pikk, algab ristmikuga ning lõpeb tupikuga, mistõttu sellistes oludes ei ole prognoositav märkimisväärne lubatud sõidukiiruse ületamine. Kava järgi saab tee olema kohalik tee ning vajadusel saab lamava politseiniku paigaldamist kaaluda koostöös kohaliku omavalitusega. 2. Müratõkke osas antud selgitusi telefoni teel ja kohtumistel. Selgitatud on müratõkete rajamise üldiseid põhimõtteid. 3. Kavandatud krundijaotuskava jooniste kohaselt on äralõike suurused järgmised: Vanakooli (18803:002:0152) – 17 615 m² ja Vanakooli (18803:002:0151) – 1 755 m² 4. Eeldatav ehituse algus on 2025 aastal.</p> <p>Otsus: 1. Ettepanekuga mitte arvestada, mitte kavandada liikluskünnist Halinga küla kortermajade lõigule.</p>

			2.Lugeda, et arvamuse avaldaja puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas.
10	Jaani 18803:002:0079 13.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-7 (TRAM dokumendiregister)	/.../ Lugesdes saadetud kirja “Riigitee 4 Tallinn–Pärnu–Ikla km 98,4-108,5 asuva Libatse–Are teelõigu projekteerimistingimuste menetlusse kaasamine” saan aru, et ootate minult kooskõlastust või arvamuse avaldamist. Kooskõlastust ma sellele anda ei saa, seega avaldan arvamust. Eskiislahendus (https://pilv.mkm.ee/s/F1gMUSnfyqXEfQC) on minu jaoks ootamatu, sest ei vasta sellele lahendusele, mis on mul tutvumiseks ammu olemas (lisatud kirja manusesse). Nimelt mulle teadaolevalt ei ole ette nähtud minu katastriüksusel (18803:002:0079) olevat erateed kasutada kogujatee rajamiseks vaid kogujatee tuleb mööda kü piiri, nagu on näidatud minu saadetud manuses. Mina olen sellise olukorraga arvestanud, et tee tuleb mööda kü piiri. Nüüd teie kirjast selgub, et millegipärast on teeplaan muudetud ja kü-lt soovitakse ikkagi mingi tükk omandada. Mulle on see arusaamatu, sest minu kü-ga piirneb eraomandis olev kü (18803:002:0066), mille omanikul tuleb ilmselt kogu sellest maast loobuda ja ka riigi omanduses olev kü (63801:001:0498). Seega on minu arvates mõistlik läbi rääkida ainult kü 18803:002:0066 omanikuga ja jätta minu kü 18803:002:0079 puutumata, nagu on ka minu saadetud manuse järgi algselt tehtud ("VB tee Halinga kogujateed" ja "VB tee Halinga kogujateed 2"). Millal tulevad detailsemad plaanid, mille järgi on realselt võimalik hinnata, milline tee kuhu täpselt tuleb? Sellest ebatäpsest eskiislahendusest, mis on üleval https://pilv.mkm.ee/s/F1gMUSnfyqXEfQC , on ikka väga raske midagi arvata.	2.Lugeda, et arvamuse avaldaja puuduvad vastuväited projekteerimistingimuste eelnõu osas. Põhjendus: Maaomanik esitas täiendavaid selgitusi 14.02.2024 ja 15.02.2024 saadetud kirjades ning seetõttu korraldati kinnistu omanikuga koosolek 16.04.2024, et vastata tekkinud küsimustele. Koosolekul kuulati kinnistu omaniku seisukohti ja põhjendusi ning Transpordiamet selgitas, milliseid asjaolusid arvestati projektlahenduse koostamisel. Lepiti kokku, et projektlahendus korrigeeritakse, kogujateed nihutatakse Jaani kinnistu piirile niipalju kui võimalik, et vähendada äralõike ala ulatust. Ristmiku ala ka korrigeerida võimalikult palju, et vähendada äralõike ulatust. Otsus: Vastavalt maaomanikuga kokkulepitule korrigeerida eskiislahendust vastavalt järgnevale joonise väljavõttele: Nihutada kogujatee nii palju kui võimalik põhimaantee suunas. Nihutada ristmiku telg Tallinna suunas.



/.../ (e-kiri 14.02.2024)

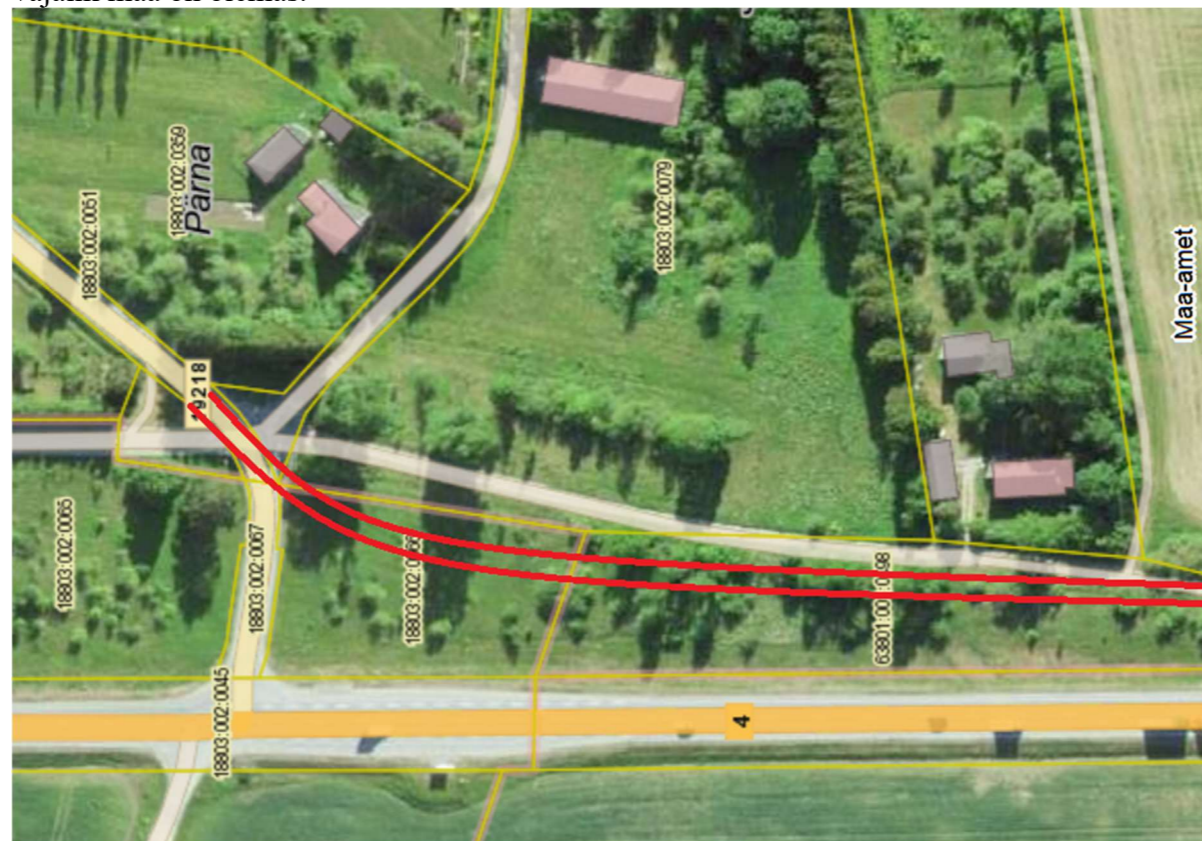
Küsin siis otse, et millal on saanud sellest algsest ringteega variandist nüüdne variant? Sellest ei ole mitte keegi mind eelnevalt teavitanud, sest sellesisulist kirja ma ei ole saanud. Kui see ringtee ei ole otstarbekas rajada, siis saab ka selle lihtsalt ära jätta ja ühendada teed ringteeta, kuid seda ikkagi algse plaani kohaselt ja et kogujatee tuleb algse plaani asukoha järgi. See plaan, mis Te praegu saatsite, kus tee asukoht on muutunud – sellega ma nõus ei ole. Samuti ei ole ma nõus, et minu kinnistult võõrandatakse teega külgnev põhjapoolne nurk – selle kohta puudub igasugune eelnev selgitus ja läbirääkimine ja see ei vasta algsele tee plaanile.

/.../

/.../ (e-kiri 15.02.2024)

Saadan täiendavalt selgema (ringteeta) skeemi kogujatee algse planeeritud asukoha kohta. Minu kinnistult läheb seega ainult väike nurk võõrandamiseks. Ka ei olnud tookord mingit juttu, et see kogujatee sinna (punasega märgitud asukohta) ei mahu. Seetõttu ei ole minu kinnistult mingit vajadust suuremat tükki võõrandada, kui see väga väike nurgake. Ennetan ka Teie võimalikku vastust, et tee on juba mingil kujul praegu olemas – ei ole mingit põhjendust, miks kogujatee peab tulema minu kinnistul oleva eratee asukohta, sest seda kitsast teed nagunii ei saa uue tee rajamisel kasutada, seega olemasoleva tee asukoht ei oma mingit olulisust.

Teie saadetud krundijaotuskavalt ei ole näha, et naaberkinnistutelt midagi võõrandadaks, mis on minule hoopis arusaamatu. Minu kinnistu on pideva elutegevusega kuid kü 18803:002:0066 on aastakümneid kasutamata maa, seda ei kasutatud ka NSVL-i ajal – miks seda ei võõrandata ja sinna kogujateed ei rajata vaid tahate seda minu kinnistule suruda? Võõrandage kü 18803:002:0066, riigiomand on kü 63801:001:0498 ja kogujatee asukohaks vajalik maa on olemas.

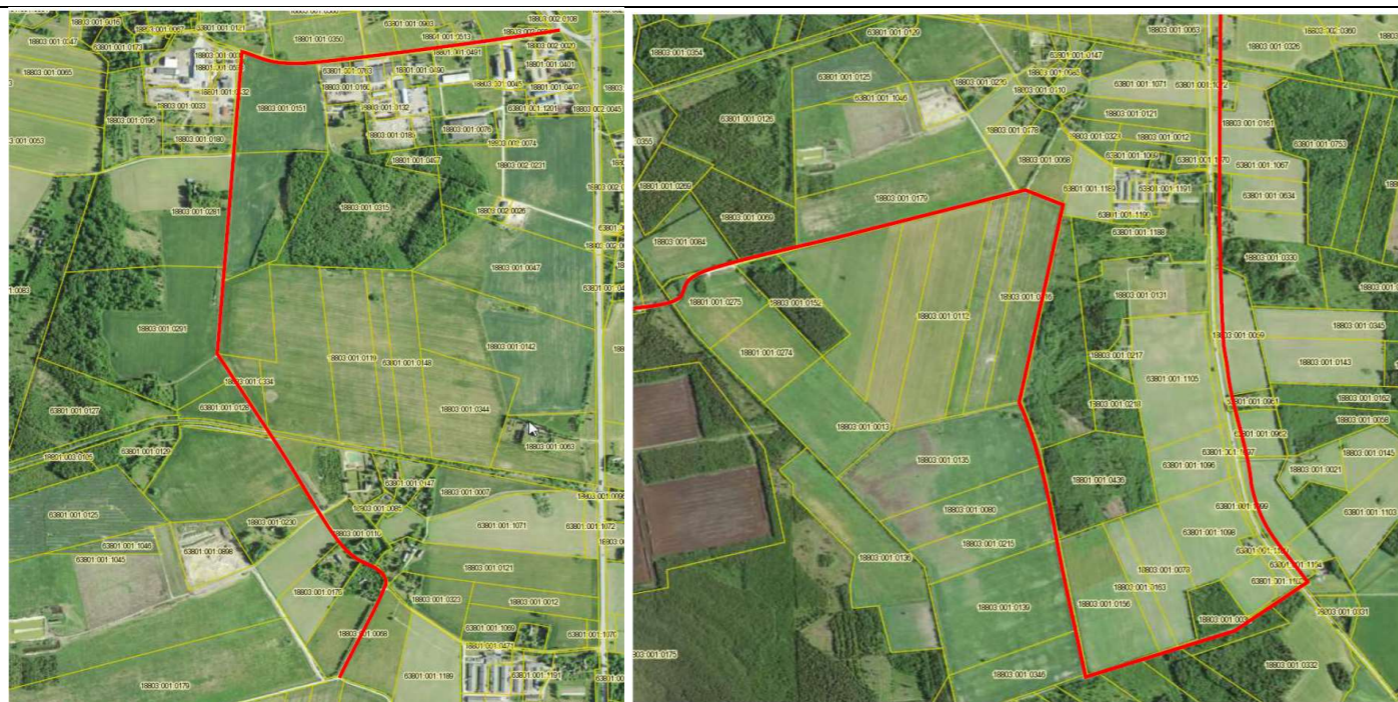


/.../

/.../ (e-kiri 19.02.2024)

1. Soovin ajapikendust lisaseisukohtade esitamiseks.
2. Ei ole nõus kogujatee uue asukohaga.

		<p>3. Soovin, et kogujatee rajataks algse plaani kohaselt ja et see kogujatee ei tuleks minu kü-le 18803:002:0079.</p> <p>4. Ei ole nõus maa võõrandamisega kü-lt 18803:002:0079.</p> <p>/.../</p>	
11	<p>Halinga metskond 112 18801:001:0282</p> <p>Halingametskond 101 18801:001:0341</p> <p>14.02.2024 kiri nr 3-1.1/2024/496</p>	<p>/.../</p> <p>RMK on esitatud materjalidega tutvunud ja täiendavaid ettepanekuid projekteerimistingimuste eelnõule ei ole. RMK haldusalas olevatele kinnistutele ligipääsu tagamise võimalused leppisime kokku kohtumisel 18.01.24 ja täiendava e-kirjaga 25.01.24.</p> <p>Palume RMKga kooskõlastada ka tööprojekt/ehitusprojekt.</p> <p>Raadamise vajadusel projekti raames tuleb saata avaldus koos raadamist vajava ala plaaniga .dwg formaadis failina (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.</p>	<p>Otsus:</p> <p>1. Kooskõlastada põhiprojekt RMKga.</p> <p>2. Arvestada, et enne raadamistöödega alustamist saata avaldus koos raadamist vajava ala plaaniga .dwg formaadis failina (koordinaatide süsteem L-EST97) RMK Edela regioonile edela.regioon@rmk.ee raieks vajaliku dokumentatsiooni vormistamiseks ja raadamise lepingu sõlmimiseks. Raieala piirid tuleb looduses tähistada taotleja poolt.</p>
12	<p>Postijaama 18803:001:0165</p> <p>15.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-9 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>/.../</p> <p>Seisukoha esitajad avaldavad, et esitavad projekteerimistingimuste eelnõu osas järgmised seisukohad ja vastuväited:</p> <p>1. Projekti eskiislahendusega nähakse ette teemaa laiendamine selliselt, et uus transpordimaa piir laieneb osaliselt seisukoha esitajatele kuuluvale Pärnu maakonnas Põhja-Pärnumaa vallas Kangru külas asuv Postijaama kinnistu (katastritunnus 18803:001:0165) maa-alale. Lisaks nähakse ette seoses seniste mahasõitude sulgemisega rajada uus kogujatee, mis jääb samuti osaliselt seisukoha esitajatele kuuluvale Postijaama kinnistu maa-alale. Kokkuvõtlikult nähakse eskiislahendusega ette Postijaama kinnistust kaks ärälõiget, kokku ligikaudse pindalaga 7180 m².</p> <p>2. Seisukoha esitajad asuvad seisukohale, et eskiislahenduse kohase trassikoridori määramisel ei ole arvestatud Postijaama kinnistu olemasoleva maakasutusega ehk asjaoluga, et kinnistul asuvad eluhooned. Seisukoha esitajatele kuuluv Postijaama kinnistu piirneb riigiteega 4 Tallinn–Pärnu–Ikla. Kinnistul asuvad eluhoone ja kaks kõrvalhoonet. Kaardiandmete ligikaudse mõõdetulemuse kohaselt asub eluhoone hetkel ca 17 m kaugusel riigiteest ja suurem kõrvalhoone ca 9 m kaugusel riigiteest. Eskiislahenduse kohaselt soovitakse teemaa piiri tuua eelnimetatud hoonetele ca 7 m lähemale, milline asjaolu omab olulist mõju hoonetele ning nende kasutamisele. Esiteks, arvestades, et riigitee puhul on tegemist suure liikluskoormusega maanteega, suureneb oluliselt teelt lähtuv vibratsioon, mis avaldab olulist mõju nii Postijaama kinnistu elanikele (kinnistu kasutajatele) kui ka kinnistul asuvate hoonete konstruktsioonidele. Teiseks omab teemaa laienemine Postijaama kinnistule mõju õueala insolatsioonile ja kasutusele, kuivõrd riigiteelt lähtuva müra leevendamiseks on eskiislahenduse kohaselt nähtud ette 3,0 m kõrguse müratõkke rajamine.</p> <p>3. Projekteerimistingimuste eelnõu p 5.2.2 kohaselt nähakse ette tee asukohta täpsustamisel võimalusel arvestada puudutatud kinnisasjade olemasoleva ja planeeritud maakasutusega. Seisukoha esitajad asuvad seisukohale, et tee asukohta määramisel on võimalik arvestades Postijaama kinnistu kui puudutatud kinnisasja olemasolevat maakasutust (maatulundusmaa, millel asuvad eluhooned) ning projekteerida tee asukoht selliselt, et see piiraks minimaalselt Postijaama kinnistu senist kasutust ning põhjustaks kinnistule teest tulenevalt minimaalselt täiendavaid kitsendusi. Seisukoha esitajad juhivad tähelepanu, et projekteeritaval teelõigul riigiteega ristuvast Vana-Rehe teest (tee nr 1880475) suunaga Pärnu poole kuni riigiteega piirneva Kupitsa kinnistuni (kat tunnus 18801:001:0551) (ca km 106,5 – 108 vahel) asuvad hoonestatud kinnistud ainult tee idapoolsel küljel. Tee läänepoolsel küljel eelnimetatud ulatuses hoonestus puudub ning seal asuvad põllu- või metsamaad. Eeltoodut arvestades on võimalik tee nimetatud osas seisukoha esitajate hinnangul võimalik ja põhjendatud projekteerida selliselt, et teemaa laiendust ei projekteerita olemasoleva hoonestuse suunas, vaid hoonestusest vaba põlluja/või metsamaa suunas. Selliselt valitud tee asukoht vähendab tee laiendamise tulenevaid negatiivseid mõjusid eluhoonetega hoonestatud kinnistu omanikule ning kinnistu elanikele.</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>Maantee asukoht on määratud „Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn–Pärnu–Ikla (Via Baltica) trassi asukohta täpsustamine km 92,0-170,0“ teemaplaneeringus. Vastavalt teemaplaneeringule on ette nähtud I klassi maantee kavandamine. I klassi maanteel on projektkiirus 120 km/h ja sellele vastavalt on valitud tee geometria (nt kurvi raadiused). Tee trassi valikul tuleb arvestada erinevate kitsendustega, mitte ainult ühe lokaalse kohaga. Antud lõigus trassi kavandamisel tuli arvestada lisaks Postijaama kinnistule ka Kõrtsi; Uus-Rehe, Kangru, Tiiu, Kupitsa, Ivo kinnistutel paiknevate hoonetega ja muuhulgas ka ökodukti asukohaga. Trassi valikul tuli arvestada, et kõigil eelpool nimetatud kinnistutel oleks võimalikult ühetaoline mõju ning et kellegi maja ei peaks põhitee, kogujatee (sh hooldetee) ja loomatara, müraseina rajamiseks lammutama. Trass on valitud optimaalse lahendusena ja selle nihutamine pole võimalik selliselt, et kellegi hoonet ei pea lammutama. Eelnevast tingitult on viidud kogujatee Postijaama ja Tiiu kinnistute tagant.</p> <p>Kogujatee asukohta valikul on arvestatud ka naaberkiinnistutel oleva olukorraga, eesmärk on olemasolevaid kraave ja juurdepääse säilitada võimalikult palju. Kogujatee nihutamine tooks kaasa kõrvalkiinnistutel kraavide ja truupide ringi ehitamise vajaduse.</p> <p>Otsus:</p> <p>1. Mitte muuta põhimaantee plaanilist asukohta. Projekteerida ümber hooldustehnika liiklemiseks kavandatud alad. Kaotada ära tagasipöördekohad ning lõpetada Tallinna poolne hooldustehnikale kavandatud ala varem ära (ca 10 m kaugusel kõrvalhoonest).</p> <p>2. Mitte muuta kogujatee plaanilist asukohta. Mitte muuta põhitee kiirusrežiimi.</p>



Variant nr 3:

Ettepanekus toodud teekasutuse variant 1 ei ole sobilik veoautodele, kuna Tarva-Tõrdu teel (1880002) vahemikus km 0,688 – 1,083 on katte laiuksus kavandatud 3,5 m ning nii tee laius kui ka katendi konstruktsioon ei ole sobilikud raskeliiklusele.

Ettepanekus toodud teekasutuse variant 2 on sobilik ka veoautodele, Kangru risteneni pääseb olemasolevate kohalike teede kaudu – Tarva-Tõrdu (1880002), Turbaraba tee (1880500), Taidre tee (1880501), Vana-Rehe tee (1880475). Võrreldes tänase olukorraga tuleb veoautodel ca 4,5 km pikem teekond. Pärnu suunas teekond veoautodele märkimisväärselt ei pikene.


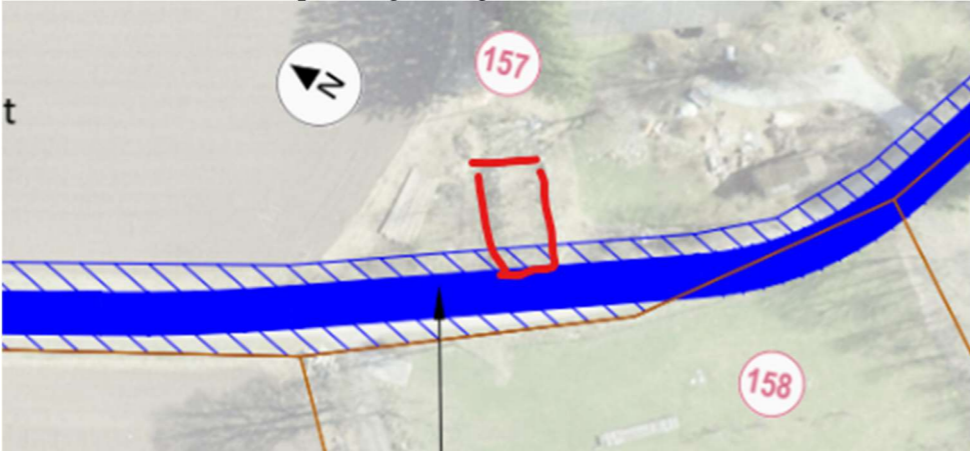
Ettepanekus toodud teekasutuse variant 3 eeldab, et rajatakse täiendav kogujatee, mis oleks ca 2 km pikkune kahe-suunaline tee. Täiendava tee rajamine suurendab ehitusmaksumust ning ka täiendavaid kulusid teede korrashoiule, lisaks eeldab täiendavat maade omandamist. Transpordiameti seisukohast on otstarbekam lahendada ühendused olemasolevate teede kaudu. Projektiga nähakse ette olemasolevate teede kandevõime tõstmine ning mustkatte alla viimine. Lisaks on võimalik turbamaardlatest riigiteele nr 4 liikuda Tammi kinnistul (18801:003:0105) oleva tee kaudu. Selle tee kaudu on võimalik pääseda kohalikele teele nr 1880002 Tarva-Tõrdu ning sealt edasi kohalikele teele nr 1880004 Loomse-Tõrdu, mis on ühendatud Halinga sõlmega. Kirjeldatud teekond on kujutatud järgneval skeemil. Seda marsruuti kasutades ei pea raskeliiklus läbima Tarva küla keskust ning ka teekond Tallinna suunal ei pikene märkimisväärselt.




Käesoleva menetluse osa ei ole riigitee nr 19103 seisukord.


Otsus:

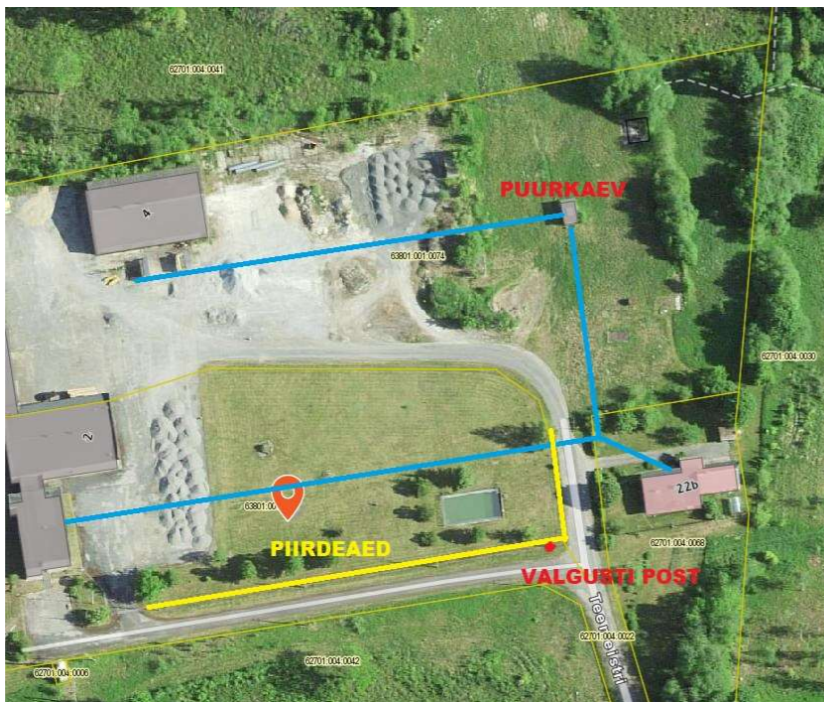
Puudub vajadus projekteerimistingimuste muutmiseks.

			
<p>14</p>	<p>Anni 18803:001:0110 14.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392- 17 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>Mul on soov tulevikus punasega märgitud alas hoone taastada! Ei ole nõus, et tee läheb sellest läbi.</p> 	<p>Põhjendus: Anni kinnistuga piirnevas alas on kavas olemasoleva tee viimine mustkatte alla. Tee laius oluliselt ei muutu, pealt mõõdetuna on katte laius 3,5 m. Krundijaotuskava joonised koostatud põhimõttel, et maad omandatakse tee teljest 6m ühele poole ja 6 m teisele poole. Antud lõigus on võimalik vähendada võõrandatava ala ulatust.</p> <p>Otsus: Korrigeerida krundijaotuskava joonist, vähendada omandatava ala ulatust järgmiselt – olemasoleva tee teljest 3m ühele poole ja 3 m teisele poole.</p>
<p>15</p>	<p>Juhani 18803:001:0326 28.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-</p>	<p>1. Üldise märkusena palume tagada, et maantee ja kogujatee ehitustegevuse käigus ei muutuks meie elutingimused ehitustegevusega kaasneva müra, vibratsiooni, tolmu ja muude negatiivsete mõjurite toime oluliselt halvemaks ehitustegevusele eelneva ajaga võrreldes. Palume aegsasti kavandada ja rakendada Juhani kinnistul võimalikke leevendavaid meetmeid negatiivsete mõjutuste minimeerimiseks. 2. Oleme istutanud oma eluhoone maanteega külgnevale haljasalale maanteelt tuleneva müra ja õhusaaste vähendamiseks ning hoovi varjutamiseks tuulte ja liikluse eest vähemalt üle 30 aasta tagasi kuused, kased,</p>	<p>Põhjendus: 1.; 6. ja 7. Ehitustegevusega kaasnevad paratamatult teatavad häiringud (müra ja tolm). Ehitustööde tegija peab minimeerima võimalike häiringute ulatust ja kestust. Põhimaantee nr 4 (E67) Tallinn-Pärnu-Ikla km 98,0-120,6 Libatse-Nurme lõigu põhiprojekti keskkonnamõju hindamise (edaspidi KMH) aruandes on välja toodud meetmed mida tuleb rakendada ehitustöödega seotud häiringute</p>

<p>19 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>kastanid jm puud, samuti madalhaljastusega hekid. Puud on kasvanud aastate jooksul pikaks ja varjavad maja müra, maanteesaaste ja ka tuulte, tormide eest (valdavalt puhuvad tuuled edelast-läänest). Samuti on puud taganud mõningasegi privaatsuse koduaias tegutsemiseks. Teedeehituse tarbeks võõrandatav ala mulle vennaga kaasomandis olevast kinnistust moodustab kokku 3139 m². Kokku võetakse maha 38 täiskasvanud puud ja mitu meetrit hekki. Puude maha võtmisega kaob looduslik barjäär täielikult ära. Seetõttu palume, et ehitusprojektiga kavandataks Juhani kinnistu tee poolsele küljele lisaks müratõkkele ka täiendav haljastus ja vähemalt ehitustegevuse ajaks plankaed, mis aitaks maja ja hooviala tõhusamalt maanteelt tulenevate häiringute ja loodusjõudude eest kaitsta.</p> <p>3. Meie eluhoone-talumaja ehitasid minu esivanemad, olles mitmele põlvkonnale koduks ja eluasemeks. Oleme vennaga /.../ siin sündinud, kasvanud ja elame samas majas siiani. Ka praegu on Via Balticalt kostuv pidev maanteemüra ja liiklusest tulenev tuntav vibratsioon meie elukeskkonda halvendanud. Kardetavasti on liiklusest tingitud vibratsioon avaldanud mõningat mõju ka maja kandekonstruksioonidele. Tee-ehituse käigus võib eeldada, et ehitustegevusest tingitud häiringud ja vibratsioon (vaiade sügavale paessesse pinnasesse rammimine, kaevetööd, tihendamine) mõjutavad väga negatiivselt maja kandekonstruksioone. Suure tõenäosusega võib seetõttu tekkida maja seintele praod ja mõrad, vundament võib ära vajuda jms. Seetõttu palume, et enne ehitustööde algust viidaks ehitaja poolt läbi maja vundamenti ja kandekonstruksioonide kindlustamine, et ennetada hoone kandekonstruksioonide kahjustada saamist, pragude tekkimist ja seeläbi meie kodu kasutuskõlbmatuks muutumist.</p> <p>4. Punktis 3 kirjeldatud riskide realiseerumisel palume koheselt kavandada negatiivsete tagajärgede likvideerimine, et tagada meie eluhoone elamiskõlblikkus vähemalt samal tasemel kui enne ehitustegevuse algust.</p> <p>5. Samuti on vajalik, et ehitustegevuse ettevalmistuse käigus vahetataks meie eluhoone olemasolevad aknad tihedamate ja müra summutada aitavate akende vastu välja, mis oli ka kunagine lubadus Maanteeameti esindaja poolt, kes varasemalt teelõigu projekteerimistegevuste eest vastutas.</p> <p>6. Palume ka üldiselt kindlustada, et ehitustegevuse käigus tekkiv müra ja teised häiringud ei ületaks normaalset taluvuspiiri ja meie eluhoones ning kinnistul oleks võimalik ehitustegevuse ajal elada ja toimetada (sh tegeleda jätkuvalt aiapidamisega).</p> <p>7. Kuna Transpordiameti esitatud jooniste kohaselt asub kavandatav kogujatee meie elumajale väga lähedal, siis palume tagada, et ehituse käigus tekkiv tolm, liiv, saaste, sopp, jms negatiivsed mõjurid ei kahjustaks hoone puidust majaseinu ega aknaid.</p> <p>8. Juhani kinnistu asub nõrgalt kaitstud põhjaveega piirkonnas. Meil on kinnistule rajatud puurkaev, milles põhjavee tase põuaperioodidel ka praegu langeb. Palume tagada, et ehitustegevuse käigus põhjavee kättesaadavus ehitustegevuse tulemusena ei halveneks, ei saastuks ega reostuks. Kui olemasolevas puurkaevus ehitustegevuse tulemusena vesi kaob, siis palume kindlustada põhjavee kättesaadavus, sh vajadusel uue puurkaevu rajamine.</p>	<p>leevendamiseks. KMH aruanne on leitav https://pilv.mkm.ee/s/y9vxKPTHfTSGps2</p> <p>2. Likvideeritava heki ulatuses näha ette asendusheki istutus.</p> <p>3. ja 4. Transpordiametil on ehituslepingutes nõue ehitajale, et enne ehitustööde algust tuleb fikseerida ja jäädvustada tee-ehituse mõjualasse jäävate hoonete seisukord. Selliselt saab vähendada võimalike hilisemaid vaidlusi kahjustuste tekkimise põhjuste osas. Tee-ehitusest põhjustatud kahjustuste likvideerimine on ehitaja kohustus.</p> <p>5. Projektiga on ettenähtud Juhani kinnistul paikneva eluhoonele mõjuva müra taseme vähendamiseks müratõke. Täiendavaid meetmeid müra leevendamiseks projektiga ette ei nähta.</p> <p>8. KMH aruandes on käsitletud ka puurkaevudele avalduvat mõju ehituse käigus. Aruandes on leitud, et pinnakattes tehtavate tööde mõju ei ulatu nii sügavale, et mõjutada kaevude veetaset ja veehulka. Ehitustegevuse läbiviimisel tuleb arvestada puurkaevude paiknemise ja nende sanitaarkaitsealadega ning rakendada meetmeid joogivee veeomaduste halvenemise vältimiseks ning veehaarderajatiste kaitsmiseks.</p> <p>Otsus: Puudub vajadus projekteerimistingimuste muutmiseks.</p>
<p>16</p> <p>Uus-Rehe 18803:001:0154</p> <p>21.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-18 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>Pöördume seoses Libatse-Are teelõigu projektlahendusega Kangru külas Uus-Rehe kinnistul (kü 18803:001:0154). Juhime tähelepanu, et võrreldes tutvustatavatel skeemidel kujutatuga on kinnistu hoonestus mõnevõrra muutunud. Samuti on oluline silmas pidada, et kinnistul on puurkaev, mis paistab skeemi järgi asuvat planeeritava teemulde all või sellele väga lähedal.</p> <p>1. Tänapäevane ligipääs kinnistule on Tallinn-Pärnu-Ikla teelt. Juurdepääsutee katendiks on freesafalt. Soovime, et uus rajatav ligipääsutee oleks vähemalt samaväärse katendiga (kruuskatendit me ei loeks samaväärseks).</p> <p>2. Skeemilt jääb arusaamatuks planeeritud juurdepääsutee ääres oleva kraavi äravool. See kraav on tingimata vajalik teemuldeelt valguva vee ära juhtimiseks, seejuures arvestades vooluhulkasid valingute tingimustes ning erosiooniohtlikku liivapinnast.</p> <p>3. Kokkuvõtvalt soovime, et projektlahendus säilitaks Uus-Rehe kinnistu elutähtsa taristu (sh. veevarustus) nõuetekohase toimimise ning ei halveneks muud tingimused kinnistul (liigvee probleemid vms).</p>	<p>Põhjendus:</p> <p>1. Juurdepääsutee katend on kavandatud samaväärsena olemasoleva teega ja praegu on kavandatud kruuskattega.</p> <p>2. Uus-Rehe kinnistu juurdepääsu tee ja Kangru riste (viaduktile) mineva kõrge muldkeha vahel on kraav, mis suubub edasi olemasolevasse kraavi. Tallinna poolse kõrge muldkeha katend on kaldega põhimaantee poole.</p>

			 <p>Ristest Tallinna poole jääv osa on enamuses kaldega põhimaantee poole ning vesi kogutakse seal äärekiviga kokku ning suunatakse rennidega nõlvast alla põhimaantee poole.</p> <p>Otsus: 1. Projektiga ette näha ol.ol puurkaevu likvideerimine ning asendus puurkaevu rajamine.</p>
17	<p>Kallaste 62701:004:0007</p> <p>Kergu mnt 28 62701:004:0059</p> <p>28.02.2024 kiri nr 8-1/21-200/1392-15 (TRAM dokumendiregister)</p>	<p>/.../ Transpordiameti poolt ostetava maaga kaotab Kergu mnt 28/Teemeistri tee kinnistu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 27 aastat kasvanud ja hooldatud u 3.5 meetrit kõrge kuuseheki, mis on kaitseks: <ol style="list-style-type: none"> mürale tolmule heitgaasidele privaatsusele. <p>Müra, tolmu ja heitgaaside põhilisteks tekitajateks on Anelema karjääri raskeveokid, mille sõidutihedus kasvab veelgi tänu Libatse-Are teelõigu ehitusele.</p> <ol style="list-style-type: none"> Kergliiklustee tõttu kaotab kinnistu ka 1977. aastal istutatud Kergu mnt poolse sireliheki, mis on umbes 4 meetrit kõrge (kaitseks mürale, tolmu, heitgaasidele ja privaatsusele) Lisaks kaob häid vilju kandev õunapuu ning kaks kõrget elupuud. Tee on hetkel juba niigi akendele väga lähedal, kergliiklustee tõttu läheneb tee veelgi elumajale. Miks kergliiklusteed ei planeerita teisele poole Kergu mnt teed, kus on majad teest tunduvalt kaugemal? Praktiliselt tuleb mahasõidu tee (Teemeistri tänav) ja kergliiklustee kinnistu õue, millega kaotab kinnistu ka märkimisväärselt oma turuväärtust. <p>Nõusolekut andes soovime riigi poolt saada nii materiaalse kui ka moraalse vabanduse.</p> <p>/.../</p>	<p>Põhjendus: 2. Libatse-Are teelõigu projektiga ei ole projekteeritud kergliiklusteed riigitee nr 19202 Pärnu-Jaagupi – Kergu mnt äärde. Transpordiameti tellimusel on koostatud riigitee nr 19202 rekonstrueerimise projekt, mille koosseisus on kavandatud kergliiklustee riigitee vasakule poole. Viimati nimetatud projektis on ette nähtud asendusistutus.</p> <p>3 ja 5. Kogujatee rajamiseks on vajalik maad juurde omandada, kahjuks ei ole alati võimalik välistada õue alasid ja olemasolevate puude likvideerimist.</p> <p>4. Riigitee nr 19202 äärde kergliiklusteed kavandades lähtuti seisukohast, et mööda teed oleks võimalik liigelda selliselt, et vahepeal ei peaks kergliiklejad sõiduteed ületama. Arvesse on võetud kogu lõigu pikkus arvestades sealhulgas ka eluhoonete paiknemist. Kergliiklustee on kavandatud teest vasakule poole ning nii kulgeb see kuni karjääri tee ristmikuni.</p> <p>Otsus: 1. Kavandada likvideeritava kuuseheki asemele asendusheki rajamine.</p>
18	<p>Ruugasoo 18803:002:0122</p>	<p>/.../ Olen katastriüksuse 18803:002:0122 omanik ja sooviks täpsustada kuidas on planeeritud kergliiklus ühenduse tagamine pildid täpsustatud sõlmes Soo tn. Eskiislahenduselt seda välja ei loe. Tegemist on kergliiklus ühenduse teega mida kohalikud kasutavad nii sportimiseks kui tervise liikumiseks. Lisaks on tegemist ainukesel kergliiklus ühendusega kohaliku lähima veekoguni Valister tiik. Kas antud sõlm lahendatakse jalakäijate tunneliga?</p>	<p>Põhjendus: Eskiisjoonisel on kavandatud Soo tänava sulgemine. Riigiteega nr 4 paralleelselt on projekteeritud kergliiklustee Pärna tänavani. Pärna tänava juurde on kavandatud jalakäijatele mõeldud tunnel pääsemaks teisele poole riigiteed nr 4.</p> <p>Otsus: Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõu osas.</p>

			
19	Teemeistri 2 63801:001:0073	/.../ Pildil olev puurkaev on aktiivses kasutuses kolme kinnistu valdajate poolt. Sinisega märgitud veetrassi paiknemine (lisatud selgitav pilt) 1) Kuidas tagate veevarustuse ehitustööde ajal ja pärast tööde lõppu? 2) Kuidas kavatsete tagada joogivee kvaliteedi planeerides maantee puurkaevu kõrvale sanitaarkaitse vööndisse? 3) Millisel viisil plaanite uue tee alla jääva olemasoleva piirdeaia lõigu asendada? 4) Kuhu plaanite tõsta Teemeistri 2 krundi nurgas paikneva elektriliini ja valgusti posti?	<p>Põhjendus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projektis nähakse ette olemasolevate tehnovõrkude kaitsmine. Ehitajal tuleb ehitustööd viia läbi selliselt, et see ei mõjutaks tehnovõrkude hilisemat toimimist. 2. Transpordiametile teadaolevalt pole puurkaevule määratud sanitaarkaitsevööndit. Projektiga kavandatavad tööd jäävad puurkaevust vähemalt 10 m kaugusele. Juhul, kui puurkaevust võetakse vett joogiveeks kasutamise või joogivee tootmise eesmärgil alla kümne kuupmeetri ööpäevas või tootmisvett, siis sellise puurkaevu ümber moodustatakse 10 m hooldusala. Transpordiameti senise kogemuse põhjal pole riigiteest tingituna puurkaevudes joogivee kvaliteet halvenenud. 3. Kavandatava tee alla jääva piirdeaia asemele nähakse ette asendusaed, kinnistu piirile. 4. Elektriliini ja valgustipost tõstetakse ringi selliselt, et see ei jääks ehitustöödele ette. <p>Otsus:</p> Lugeda, et arvamuse avaldajal puuduvad ettepanekud projekteerimistingimuste eelnõu osas.



2.3. Päärnevate kinnisasjade omanikud, kes arvamust ei avaldanud

Järgnevas tabelis toodud kinnisasjade 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).

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Tänavaotsa	18803:002:0065
Lepiku-Mardi	18803:002:0049
Lepiku	18801:001:0438
Urke	18803:002:0147
Suure-Urke	18803:002:0146
Halinga tankla	18803:002:0020
Kondi-Madise	18802:002:0096
Sootalu	18803:002:0109
Pärna	18803:002:0359
Aruvarba	63801:001:0129
Jakobi	18801:001:0334
Kondi-Mihkli	18802:002:0062
Selja	18802:002:0161
Hirvela	18801:001:0439
Muuseumi	18801:001:0402
Tänavaotsa	18803:002:0231
Juhani	18803:001:0326
Selja	18802:002:0161
Töökoja	18803:002:0153
Kondi-Tõnise	18802:002:0114

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Kingu	18803:001:0131
Madisesauna	18803:001:0147
Rähtse	18803:002:0328
Kuuse	63801:001:0099
Tõnsoni	18803:001:0038
Kuusiku	62701:004:0041
Pärna	62701:003:0028
Vahe	62701:004:0042
Tänavaotsa	63801:001:1123
Ivo	18803:001:0168
Kangru	62701:003:0184
Lubjamäe	18803:002:0182
Tohvri	18803:001:0215
Mardi	18803:001:0192
Ruugasoo	18803:002:0122
Tänavaotsa	18803:002:0066
Kergu mnt 22	62701:004:0053
Ruuga	18803:002:0121
Kuivati	18803:002:0205

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Tohvri	18803:001:0213
Kuuse-Lõuna	63801:001:0101
Kangru	62701:003:0183
Kase	18802:002:0118
Halli	18803:001:0281
Ojatee	18803:001:0330
Tiiu	18803:001:0001
Kangru	18803:001:0331
Nõmmiku	18803:002:0014
Tamme	18803:001:0357
Lubjamäe	18801:001:0563
Sillaotsa	18803:001:0100
Kondipõllu	63801:001:1119
Tohvri	18803:001:0213
Haasmaa	18801:001:0401
Ansuke	18803:001:0121
Tiiu	18803:001:0001
Aruvarba	63801:001:0129
Kubja	18803:001:0008

Kinnisasja nimi	Katastriüksuse tunnus
Vanakooli-Vello	18801:001:0561
Reha-Antsu	18803:001:0006
Kaarli	18803:001:0255
Andrese	18803:001:0070
Uue-Adreku	18801:001:0322
Adreku	18801:001:0321
Kondi-Jaani	18802:002:0092
Kuusiku	18803:002:0141
Madise-Jaani	18803:001:0161
Mardi	18803:001:0047
Taidre	18803:001:0080
Vana-Matsi	18803:001:0012
Kaalumaja	18803:002:0029
Kangru	18803:001:0332
Vaino	63801:001:0961
Aasamaa	63801:001:1200
Pärna tn 4	62701:003:0027
Teemeistri tn 4	63801:001:0074
Kergu mnt 22b	62701:004:0068

* 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).